COMMISSIE

RICHTLIJN VAN DE COMMISSIE

van 28 maart 1983

houdende aanpassing aan de stand van de techniek van Richtlijn 78/764/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de bestuurderszitplaats op landbouw- en bosbouwtrekkers op wielen

(83/190/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 74/150/EEG van de Raad van 4 maart 1974 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen [1], laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 79/694/EEG [2] en bij de Akte van Toetreding van Griekenland, en met name op artikel 11 hiervan,

Gelet op Richtlijn 78/764/EEG van de Raad van 25 juli 1978 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de bestuurderszitplaats op landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen [3],

Overwegende dat het, dankzij de opgedane ervaring en de huidige stand van de techniek, thans mogelijk is bepaalde voorschriften aan te vullen en beter aan te passen aan de werkelijke proefomstandigheden; dat het noodzakelijk was de teksten van enkele punten van de versies in bepaalde talen te wijzigen ten einde deze in overeenstemming te brengen met de teksten in de andere talen;

Overwegende dat deze eerste reeks wijzigingen kan worden gevolgd door andere die, in eerste instantie, met name betrekking zullen hebben op een controleprocedure voor bestuurderszitplaatsen op trekkers met een massa van meer dan 5 ton op een proefbank en, in tweede instantie, zodra aan de technische voorwaarden is voldaan, op de vervanging van de beproeving op de proefbaan door beproeving op proefbank en de eventuele vervanging van menselijke proefpersonen door mechanische voorzieningen (bij voorbeeld proefpoppen);

Overwegende dat de in deze richtlijn vervatte maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijnen voor de opheffing van de technische handelsbelemmeringen in de sector landbouw- en bosbouwtrekkers,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I, II en IV van Richtlijn 78/764/EEG worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage van deze richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 oktober 1983 mogen de Lid-Staten:

— voor een bepaald type trekker de EEG-goedkeuring of de afgifte van het document bedoeld in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 74/150/EEG, dan wel de nationale goedkeuring niet weigeren;

— het voor de eerste keer in het verkeer brengen van de trekkers niet verbieden,

indien de bestuurderszitplaats van dit type trekker of van deze trekkers voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 1984 mogen de Lid-Staten:

— het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van het in Richtlijn 74/150/EEG bedoelde document niet langer afgeven voor een type trekker waarvan de bestuurderszitplaats niet voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn;

---

(1) PB nr. L 84 van 28. 3. 1974, blz. 10.
(2) PB nr. L 205 van 13. 8. 1979, blz. 17.
(3) PB nr. L 255 van 18. 9. 1978, blz. 1.

— de nationale goedkeuring weigeren voor een type trekker waarvan de bestuurderszitplaats niet voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn.

Artikel 3

De Lid-Staten doen de nodige maatregelen in werking treden om uiterlijk op 30 september 1983 aan het bepaalde in deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 28 maart 1983.

Voor de Commissie
Karl-Heinz NARJES
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Bijlage I van Richtlijn 78/764/EEG wordt als volgt gewijzigd:

Punt 9 wordt vervangen door:

„9. **Oscillatiebereik van het veringssysteem**
Onder „oscillatiebereik van het veringssysteem" verstaat men de verticale afstand tussen de hoogste positie en de positie op een bepaald ogenblik van een punt dat 200 mm voor het referentiepunt van de zitplaats in het middenlangsvlak van de zitting ligt.".

Punt 10 wordt vervangen door:

„10. **Trillingsbeweging**
Onder „trillingsbeweging" verstaat men de verticale op- en neergaande beweging van de bestuurderszitplaats.".

Punt 13 komt te vervallen.

Punt 14 wordt punt 13, waaraan de volgende definities worden toegevoegd:

„a_{wS} = effectieve waarde van de gewogen trillingsversnelling gemeten op de zitplaats tijdens een proef op de proefbank of op een genormaliseerde rijbaan;

a_{wB} = effectieve waarde van de gewogen trillingsversnelling gemeten bij de bevestiging van de zitplaats tijdens een proef op de proefbank;

a^*_{wB} = referentiewaarde van de effectieve waarde van de gewogen trillingsversnelling gemeten bij de bevestiging van de zitplaats;

a^*_{wS} = gecorrigeerde waarde van de effectieve waarde van de gewogen trillingsversnelling gemeten op de zitplaats tijdens een proef op de proefbank;

a^*_{wF} = effectieve waarde van de gewogen trillingsversnelling gemeten bij de bevestiging van de zitplaats tijdens een proef op de genormaliseerde rijbaan.".

Punt 15 wordt punt 14 en wordt vervangen door:

„14. **Trillingsverhouding**
Onder „trillingsverhouding" verstaat men de verhouding van de gewogen trillingsversnelling gemeten aan de zitplaats van de bestuurder tot die welke aan de bevestiging van de zitplaats overeenkomstig bijlage II, punt 2.5.3.3.2, wordt gemeten.".

Punt 16 wordt punt 15.

Punt 17 wordt punt 16 en wordt vervangen door:

„16. **Trekker van categorie A**
Onder „trekker van categorie A" verstaat men een trekker die op grond van overeenkomstige constructiekenmerken in een bepaalde trillingsklasse kan worden ingedeeld.".

Punt 17.1 en punt 17.2 worden respectievelijk 16.1 en 16.2.

Punt 18 en bijbehorende subpunten komen te vervallen.

Punt 19 wordt punt 17 en wordt vervangen door:

„17. **Trekker van categorie B**
Onder „trekker van categorie B" verstaat men een trekker die niet in een trillingsklasse van categorie A kan worden ingedeeld.".

Punt 20, 20.1, 20.2, 20.3 en 20.4 worden respectievelijk punt 18, 18.1, 18.2, 18.3 en 18.4.

Bijlage II van Richtlijn 78/764/EEG wordt als volgt gewijzigd:

Punt 1.3.1 wordt vervangen door:

„1.3.1. De zitplaats moet kunnen worden aangepast aan personen van uiteenlopende lichaamsmassa; indien hiervoor instelling noodzakelijk is, dan moet deze zonder gereedschap kunnen worden uitgevoerd.".

Punt 1.6.2, laatste regel: „+0,1 bar" wordt in alle versies veranderd in „±0,1 bar", behalve in de Deense versie.

Punt 1.7.1 wordt vervangen door:

„1.7.1. Bepaling van de veringskarakteristieken en het instelbereik voor de massa van de bestuurder.".

Punt 1.7.2 wordt vervangen door:

„1.7.2. Vaststelling van de zijdelingse stabiliteit.".

Punt 1.7.3 wordt vervangen door:

„1.7.3. Bepaling van de verticale trillingsbeweging.".

Na punt 1.7.3 wordt een nieuw punt 1.7.4 toegevoegd:

„1.7.4. Bepaling van de dempingseigenschappen in het resonantiebereik.".

In punt 1.8 van de Engelse versie wordt de herhaling van de woorden „locked in a position" geschrapt.

Punt 2.1.3 van de Engelse versie wordt vervangen door:

„2.1.3. The depth and width of the surface of seats intended for tractors in which the minimum rear-wheel track width does not exceed 1 150 mm may be reduced to not less than 300 and 400 mm respectively if the design of the tractor prevents compliance with the requirements of Items 2.1.1 and 2.1.2.".

Punt 2.4.1 van de Engelse tekst wordt vervangen door:

„2.4.1. The seat must be adjustable in the longitudinal direction by a minimum distance of:

— 150 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of more than 1 150 mm,

— 60 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of 1 150 mm or less.".

Punt 2.4.2 van de Engelse versie wordt vervangen door:

„2.4.2. The seat must be adjustable in the vertical direction over a minimum distance of:

— 60 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of more than 1 150 mm,

— 30 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of 1 150 mm or less.".

Punt 2.5.1 wordt vervangen door:

„2.5.1. Bepaling van de veringskarakteristieken en het instelbereik voor de massa van de bestuurder.".

Punt 2.5.1.1 wordt vervangen door:

„2.5.1.1. De veringskarakteristieken worden door middel van een statische proef bepaald. Het instelbereik voor de massa van de bestuurder wordt uit de veringskarakteristieken berekend. Deze bepalingen vervallen ten aanzien van zitplaatsen waarbij de instelling van de massa niet met de hand kan worden uitgevoerd.".

Punt 2.5.1.2, tweede zin, wordt als volgt gelezen:

„De meetfout voor het oscillatiebereik van het veringssysteem mag ten hoogste ± 1 mm bedragen.".

Punt 2.5.1.3 wordt vervangen door:

„2.5.1.3. Een volledige veringskarakteristiek moet vanaf de nullast tot aan de maximale belasting en omgekeerd vanaf de maximale belasting tot aan de nullast worden vastgesteld. De belastingtrappen waarbij het oscillatiebereik van het veringssysteem moet worden gemeten, mogen niet groter zijn dan 100 N; ten minste acht meetpunten moeten op ongeveer gelijke intervallen van het oscillatiebereik worden uitgezet. Als maximale belasting moet hetzij de grens worden vastgesteld waarbij geen verdere verandering van het oscillatiebereik kan worden gemeten, hetzij de belasting van 1 500 N. Na het opleggen en afnemen van de desbetreffende belasting moet het oscillatiebereik 200 mm voor het referentiepunt van de zitplaats in het middenlangsvlak van de zitting worden gemeten. Na het opleggen en afnemen van de belasting moet worden gewacht totdat de zitplaats de ruststand heeft bereikt.".

De punten 2.5.1.4, 2.5.1.4.1 en 2.5.1.4.2 worden vervangen door:

„2.5.1.4. Bij zitplaatsen met een schaal voor de instelling van de massa worden de veringskarakteristieken bepaald bij instelling van de massa van een bestuurder van 50 kg en bij een massa van 120 kg. Bij zitplaatsen zonder schaal voor de instelling van de massa en met instellingsbegrenzing wordt gemeten bij de laagste en de hoogste massa-instelling. Bij zitplaatsen zonder schaal voor de instelling van de massa en zonder instellingsbegrenzing moet de instelling zo worden gekozen dat:

2.5.1.4.1. bij de onderste grens van de massa-instelling de zitplaats nog juist in de hoogste positie in het oscillatiebereik terugkomt wanneer de belasting wordt verwijderd, en

2.5.1.4.2. bij de bovenste grens van de massa-instelling een belasting van 1 500 N de zitplaats tot de laagste positie van het oscillatiebereik omlaagbrengt.".

Punt 2.5.1.4.3 en punt 2.5.1.4.4 komen te vervallen.

In de Franse versie wordt in punt 2.5.1.5 na „course" het woord „complète" toegevoegd. Een zelfde aanvulling vindt plaats in de Deense versie.

Na het woord „belasting" in punt 2.5.1.6 wordt het volgende tussengevoegd: „in de middenpositie van het veringssysteem".

Punt 2.5.1.7 wordt vervangen door:

„2.5.1.7. Voor bepaling van de grenzen van het instelbereik voor de massa van de bestuurder moeten de volgens punt 2.5.1.6 vastgestelde verticale krachten voor de punten A en B (zie bijlage II, aanhangsel 2) met de factor 0,13 kg/N worden vermenigvuldigd.".

Punt 2.5.2 wordt vervangen door:

„2.5.2. *Bepaling van de zijdelingse stabiliteit*".

Punt 2.5.2.1 wordt vervangen door:

„2.5.2.1. De zitplaats moet op de bovenste grens van de massa-instelling zijn ingesteld en zodanig met de proefbank of trekker zijn verbonden dat de grondplaat van

de zitplaats op een vaste plaat (proefbank) rust en waarvan de afmetingen niet kleiner mogen zijn dan die van de grondplaat.".

Punt 2.5.3 wordt vervangen door:

„2.5.3. *Bepaling van de verticale trillingsbeweging*".

Punt 2.5.3.1.1 wordt vervangen door:

„2.5.3.1.1. De proefbank voor de trillingsbeweging moet de verticale trillingen die aan de bevestiging van de zitplaats van de trekker optreden simuleren. De trillingen worden opgewekt met behulp van een elektrohydraulische regelinrichting. Als richtwaarden dienen hetzij de in de aanhangsels 4 en 5 van bijlage II voor de betrokken klasse trekkers vastgestelde waarden, hetzij de dubbel geïntegreerde versnellingssignalen die bij een rit met een trekker van categorie B met een snelheid van 12 ± 0,5 km/h op de genormaliseerde rijbaan, zoals die in punt 2.5.3.2.1 is omschreven, aan de bevestiging van de zitplaats zijn geregistreerd. Ter beproeving van het trillingsgedrag dient een opwekking plaats te vinden van een dubbele ononderbroken reeks van richtwaarden. De overgang tussen het einde van de op genormaliseerde rijbaan tijdens de eerste passage opgenomen reeks versnellingssignalen en het begin van de volgende reeks dient ononderbroken en zonder schokken of stoten plaats te vinden. De metingen mogen niet worden uitgevoerd bij de eerste overgang van de richtwaarden of het versnellingssignaal. In plaats van de in de aanhangsels 4 en 5 van deze bijlage vastgestelde reeksen van 700 waarden, mag ook gebruik worden gemaakt van een groter aantal waarden indien deze bij voorbeeld met een kubieke „spline"-functie uit de oorspronkelijke 700 waarden werden berekend.".

Punt 2.5.3.1.3 wordt vervangen door:

„2.5.3.1.3. De proefbank moet in hoge mate bestand zijn tegen buiging en torsie, terwijl de lagers en geleidingen uitsluitend de technisch noodzakelijke speling mogen vertonen. Indien het platform door een schommelende arm wordt geleid, moet de maat R ten minste 2 000 mm bedragen (zie aanhangsel 6). Tussen 0,5 Hz en 5 Hz moet de grootte-orde van de trillingsverhouding, gemeten bij intervallen van niet meer dan 0,5 Hz, 1,00 ± 0,05 bedragen. Binnen ditzelfde frequentiegebied mag de faseverschuiving met niet meer dan 20° variëren.".

Punt 2.5.3.2.1 wordt vervangen door:

„2.5.3.2.1. De rijbaan omvat twee evenwijdige stroken waarvan de onderlinge afstand overeenkomt met de spoorbreedte van de trekker. Beide stroken moeten zijn vervaardigd van niet-elastisch materiaal, zoals hout of beton en zijn uitgevoerd in de vorm van een reeks blokken in een raamwerk, of de vorm hebben van een ononderbroken glad oppervlak. Het lengteprofiel van elke strook wordt bepaald door de ordinaten van de verheffing ten opzichte van een basisniveau; deze ordinaten zijn in de tabellen van aanhangsel 3 van bijlage II aangegeven. Voor de rijbaan wordt de verheffing bepaald volgens intervallen van 16 cm over de gehele lengte van de strook.

De rijbaan moet stevig op vaste grond steunen en op ieder punt over de gehele lengte mogen de stroken slechts geringe verschillen in breedte vertonen en moeten zij steeds zo breed zijn dat zij de wielen van de trekker volledig en voortdurend ondersteunen. Wanneer de stroken uit blokken bestaan moeten deze een dikte van 6 tot 8 cm hebben. De afstand tussen de middens van de blokken moet 16 cm bedragen.

De lengte van de genormaliseerde rijbaan bedraagt 100 m.

De metingen moeten worden begonnen zodra de hartlijn van de achteras van de trekker zich loodrecht boven punt D = 0 van de rijbaan bevindt; de metingen moeten worden beëindigd, zodra de hartlijn van de vooras van de trekker zich loodrecht boven het punt D = 100 van de rijbaan bevindt (zie tabel in aanhangsel 3 van deze bijlage).".

Punt 2.5.3.2.2 wordt vervangen door:

„2.5.3.2.2. De metingen worden uitgevoerd bij een snelheid van 12 km/h ± 0,5 km/h.

De voorgeschreven snelheid moet zonder gebruikmaking van de remmen worden aangehouden. De trillingen moeten op de zitplaats worden gemeten, alsmede aan de bevestiging van de zitplaats op de trekker, met een lichte en een zware bestuurder.

De snelheid van 12 km/h moet eerst op een aanloopbaan worden bereikt. Deze baan moet vlak zijn en zonder hoogteverschil op de genormaliseerde rijbaan aansluiten.".

Punt 2.5.3.3.1 wordt vervangen door:

„2.5.3.3.1. Massa van de bestuurder

De beproeving dient plaats te vinden met twee bestuurders: de een met een totale massa van 59 kg ± 1 kg, waarvan zich niet meer dan 5 kg in een gordel bevindt die om het middel van de bestuurder is aangebracht; de ander met een massa van 98 kg ± 5 kg, waarvan niet meer dan 8 kg in de gordel.".

Punt 2.5.3.3.2 wordt vervangen door:

„2.5.3.3.2. Plaatsing van de versnellingsmeter

Voor meting van de op de bestuurder van de trekker overgedragen trillingen wordt een versnellingsmeter bevestigd op een vlakke plaat met een doorsnede van 250 mm ± 50 mm waarvan het centrale stijve gedeelte een doorsnede moet hebben van 75 mm; de plaat moet zijn voorzien van een onbuigzame bescherming voor de versnellingsmeter. Deze plaat moet midden op de zitting tussen zitplaats en bestuurder liggen en van een stroef oppervlak zijn voorzien.

Voor meting van de trillingen bij de bevestiging van de zitplaats moet in de nabijheid van deze bevestiging een versnellingsopnemer worden aangebracht op een punt dat niet meer dan 100 mm van het middenlangsvlak van de trekker is verwijderd en dat zich niet buiten de verticale projectie van de zitting op de trekker bevindt.".

In punt 2.5.3.3.3 van de Engelse versie moet achter het cijfer 80 het symbool „Hz" worden vermeld als eenheid.

Punt 2.5.3.3.5.3: In de Duitse en Deense versies moet het in de I-formule gebruikte symbool a_w tussen haakjes worden gezet.

De laatste zin van dit punt wordt als volgt gelezen:

„De meetfout van de complete meetopstelling mag niet groter zijn dan ± 5 % van de meetwaarde.".

Punt 2.5.3.3.7.1 wordt vervangen door:

„2.5.3.3.7.1 Tijdens elke proef moet de gewogen trillingsversnelling voor de totale duur van de proef met de trillingsmeter overeenkomstig punt 2.5.3.3.5 worden vastgesteld.".

Punt 2.5.3.3.7.2 wordt vervangen door:

„2.5.3.3.7.2 In het keuringsrapport moet de rekenkundig gemiddelde waarde van de effectieve waarden worden aangegeven van de gewogen trillingsversnelling op de zitplaats (a_{wS}) voor de lichte bestuurder, alsook de rekenkundig gemiddelde waarde van de effectieve waarden van de gewogen trillingsversnelling op de zitplaats (a_{wS}) voor de zware bestuurder.

In het keuringsrapport moet tevens de verhouding worden aangegeven tussen het rekenkundig gemiddelde van de effectieve waarden van de gewogen trillingsversnelling gemeten op de zitplaats (a_{wS}) en het rekenkundig gemiddelde van de effectieve waarden van de gewogen trillingsversnelling gemeten bij de bevestiging van de zitplaats (a_{wB}). Deze verhoudingen moeten tot twee cijfers achter de komma worden vermeld.".

Punt 2.5.3.3.7.3 wordt vervangen door:

„2.5.3.3.7.3. Tijdens de trillingsproeven moet de omgevingstemperatuur worden gemeten; deze moet in het rapport worden vermeld.".

Punt 2.5.4 wordt vervangen door:

„2.5.4. Naar gelang van de bestemming van de zitplaatsen toegepaste trillingsproeven.".

In punt 2.5.4.2 van de Duitse versie wordt het woordt „Schwingungsprüfung" vervangen door „Prüfung auf dem Schwingungsprüfstand".

Punt 2.5.5 wordt vervangen door:

„2.5.5. Methode ter bepaling van de gewogen trillingsversnelling van zitplaatsen voor trekkers van categorie A.".

Punt 2.5.5.1 en punt 2.5.5.2 komen te vervallen.

Punt 2.5.5.3 wordt 2.5.5.1 en wordt vervangen door:

„2.5.5.1. De proeven op de trillingsproefbank moeten overeenkomstig punt 2.5.3.1 worden uitgevoerd.

De tijdens de meting aan de bevestiging van de zitplaats daadwerkelijk bestaande waarde a_{wB} moet worden bepaald. Bij afwijkingen ten opzichte van de referentiewaarde

$a^*_{wB} = 2{,}05\ m/s^2$ voor trekkers van categorie A, klasse I,

$a^*_{wB} = 1{,}7\ m/s^2$ voor trekkers van categorie A, klasse II,

moet de op de bestuurderszitplaats gemeten versnelling a_{wS} overeenkomstig volgende formule worden gecorrigeerd:

$$a^*_{wS} = a_{wS} \quad \frac{a^*_{wB}}{a_{wB}} \quad ".$$

Punt 2.5.5.4 wordt 2.5.5.2 en wordt vervangen door:

„2.5.5.2. Voor elk van beide bestuurders bedoeld in punt 2.5.3.3.1 moet de gewogen trillingsversnelling op de zitplaats gedurende een periode van 28 seconden worden gemeten. De meting moet worden begonnen bij het richtwaardesignaal overeenkomende met t = 0 seconden en worden beëindigd bij het richtwaardesignaal overeenkomende met t = 28 seconden (bijlage II, aanhangsels 4 en 5). Er moeten ten minste twee proefgangen worden uitgevoerd. De gemeten waarden mogen niet meer dan ± 5 % van de rekenkundig gemiddelde waarde afwijken. Elke volledige reeks richtwaardesignalen moet worden gereproduceerd in een tijdsverloop van 28 ± 0,5 s.".

Punt 2.5.6 wordt vervangen door:

„2.5.6. Methode ter bepaling van de gewogen trillingsversnelling van zitplaatsen voor trekkers van categorie B.".

Punt 2.5.6.1 wordt vervangen door:

„2.5.6.1. Overeenkomstig punt 2.5.4.2 kunnen de trillingsproeven voor de zitplaats niet voor een klasse trekkers, maar uitsluitend op het trekkerstype waarvoor de zitplaats is bestemd, worden toegepast.".

Punt 2.5.6.2 wordt vervangen door:

„2.5.6.2. De beproeving op een genormaliseerde rijbaan moet overeenkomstig de punten 2.5.3.2 en 2.5.3.3 worden verricht. De op de bestuurderszitplaats gemeten trillingsversnelling (a_{wS}) behoeft geen correctie. Er moeten ten minste twee proefgangen worden uitgevoerd op de genormaliseerde rijbaan. De gemeten waarden mogen niet meer dan ± 10 % van de rekenkundig gemiddelde waarde afwijken.".

Punt 2.5.6.3 wordt vervangen door:

„2.5.6.3. Een eventuele beproeving op de proefbank moet gekoppeld zijn aan een beproeving op de genormaliseerde rijbaan overeenkomstig de voorschriften van punt 2.5.3.1 en 2.5.3.3.".

Punt 2.5.6.4 wordt vervangen door:

„2.5.6.4. De trillingsproefbank moet zodanig worden ingesteld dat de aan de bevestiging van de zitplaats gemeten effectieve waarde van de gewogen trillingsversnelling (a_{wB}) minder dan ± 5 % afwijkt van de op de genormaliseerde rijbaan aan de bevestiging van de zitplaats gemeten effectieve waarde van de gewogen trillingsversnelling (a^*_{wF}).

Bij afwijkingen van de op de rijbaan aan de bevestiging van de zitplaats gemeten waarde (a^*_{wF}) dient de op de proefbank aan de zitplaats gemeten gewogen trillingsversnelling volgens onderstaande formule te worden gecorrigeerd:

$$a^*_{wS} = a_{wS} \frac{a^*_{wF}}{a_{wB}} .$$

Elk van de proeven op de proefbank moet tweemaal worden uitgevoerd. De meetwaarden mogen met niet meer dan ± 5 % van de rekenkundig gemiddelde waarde afwijken.".

Na punt 2.5.6.4 worden de volgende nieuwe punten toegevoegd:

„2.5.7. Proeven ter bepaling van de dempingseigenschappen in het resonantiebereik.

2.5.7.1. Deze proef wordt op de proefbank overeenkomstig punt 2.5.3.1 uitgevoerd. Hierbij dient echter op het volgende te worden gelet:

2.5.7.2. In plaats van de richtwaardesignalen volgens punt 2.5.3.1.1, tweede alinea (zie aanhangsels 4 en 5 van deze bijlage) worden sinustrillingen met een amplitude van ± 15 mm bij een frequentie van 0,5 tot 2 Hz opgewekt. Het frequentiebereik moet met constante frequentievergroting in 60 seconden of in trappen van ten hoogste 0,05 Hz met toenemende frequentie en op dezelfde wijze met afnemende frequentie worden doorlopen. Bij deze metingen is het toegestaan de van de versnellingsmeter uitgaande signalen via een bandfilter met een afsnijfrequentie van 0,5 tot 2,0 Hz te filtreren.

2.5.7.3. De zitplaats dient bij de eerste proef met een massa van 40 kg en bij de tweede proef met een massa van 80 kg te worden belast; de massa dient met behulp van de in aanhangsel 1, figuur 1, van deze bijlage weergegeven inrichting volgens dezelfde krachtlijnen als bij de bepaling van het referentiepunt van de zitplaats te worden aangebracht.

2.5.7.4. De verhouding van de effectieve waarden van de trillingsversnellingen op de zitting (a_{wS}) en op de bevestiging van de zitplaats (a_{wB}):

$$V = \frac{a_{wS}}{a_{wB}}$$

dient in het frequentiebereik van 0,5 tot 2,0 Hz in trappen van ten hoogste 0,05 Hz te worden bepaald.".

2.5.7.5. De gemeten verhouding moet met 2 cijfers achter de komma in het keuringsrapport worden vermeld.".

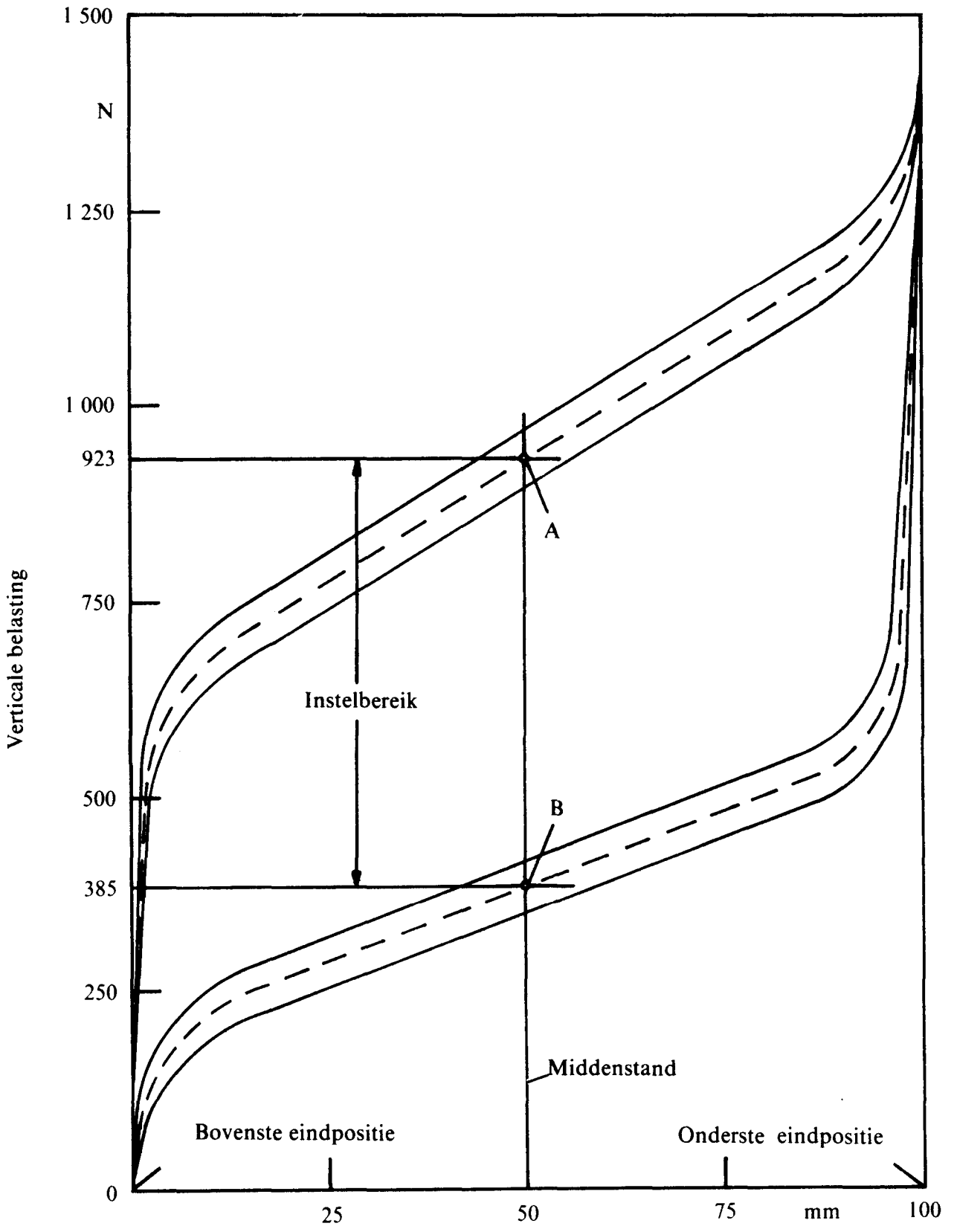
Na punt 3.1.3 wordt een nieuw punt 3.1.4 toegevoegd:

„3.1.4. De in punt 2.5.7.4 en 2.5.7.5 genoemde verhouding mag de waarde 2 niet overschrijden.".

Aanhangsel 2 wordt vervangen door:

„Aanhangsel 2

Bepaling van de veringskarakteristieken en van het instelbereik (punt 2.5.1)



Oscillatiebereik van het veringssysteem"

Aanhangsel 3 wordt als volgt gewijzigd:

— het woord „willekeurig" in de ondertitel wordt geschrapt;

— de verklaring bij D wordt als volgt gelezen:

„D = afstand (in m) van het begin van de genormaliseerde rijbaan.".

Aanhangsel 4 wordt vervangen door:

„Aanhangsel 4

Richtwaardesignalen ter beproeving van bestuurderszitplaatsen voor trekkers van categorie A van klasse I op de proefbank (punt 2.5.3.1.1)

PS = aftastpunt,

a = amplitude van het richtwaardesignaal (in 10^{-4}m),

t = meettijd (in seconden).

Bij de herhaling van de signalenreeks voor 701 punten in de tabel worden de aftastpunten 700 en 0 in het tijdsverloop samengevoegd met de amplitude a = 0.

PS nr.	a 10^{-4} m	t s
0	0 000	0
1	0 089	.
2	0 215	.
.	.	.
.	.	.
.	.	.
699	0 023	.
700	0 000	28,0"

Aanhangsel 5 wordt vervangen door:

„Aanhangsel 5

Richtwaardesignalen ter beproeving van bestuurderszitplaatsen voor trekkers van categorie A van klasse II op de proefbank (punt 2.5.3.1.1)

PS = aftastpunt,

a = amplitude van het richtwaardesignaal (in 10^{-4}m),

t = meettijd (in seconden).

Bij de herhaling van de signalenreeks voor 701 punten in de tabel worden de aftastpunten 700 en 0 in het tijdsverloop samengevoegd met de amplitude a = 0.

PS nr.	a 10^{-4} m	t s
0	0 000	0
1	0 022	.
2	0 089	.
.	.	.
.	.	.
.	.	.
699	0 062	.
700	0 000	28,0"

Het opschrift van aanhangsel 6 wordt vervangen door:

„**Proefbank (punt 2.5.3.1); voorbeeld van een uitvoering** (afmetingen in mm)".

Aanhangsels 7,9 en 10 komen te vervallen.

Aanhangsels 8 en 11 worden respectievelijk 7 en 8.

Aan punt 11 van bijlage III wordt de volgende zin toegevoegd:

„Deze gegevens worden verstrekt aan de bevoegde autoriteiten van de andere Lid-Staten op hun uitdrukkelijk verzoek.".

De Engelse versie van bijlage IV van Richtlijn 78/764/EEG wordt als volgt gewijzigd:

Punt 3 wordt vervangen door:

„3. Seats intended for tractors with a minimum rear-wheel track of not more than 1 150 mm may have the following minimum dimensions in respect of the depth and width of the seat surface:

— depth of seat surface: 300 mm,

— width of seat surface: 400 mm.

This provision is applicable only if the values specified for the depth and the width of the seat surface (i.e. 400 ± 50 mm and at least 450 mm respectively) cannot be adhered to on grounds relating to the construction of the tractor.".

In punt 4 wordt in de Franse versie „annexe I" vervangen door „annexe V".