31974L0132

KOMISJONI DIREKTIIV,

11. veebruar 1974,

millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste piduriseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

(74/132/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta [1] (muudetud asutamislepingule lisatud, uute liikmesriikide Euroopa Majandusühenduse ja Euroopa Aatomienergiaühendusega ühinemist käsitleva aktiga, [2] millele kirjutati alla Brüsselis 22. jaanuaril 1972), eriti selle artikleid 11, 12 ja 13,

võttes arvesse nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste pidurdusseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta [3] (muudetud asutamislepingule lisatud, uute liikmesriikide Euroopa Majandusühenduse ja Euroopa Aatomienergiaühendusega ühinemist käsitleva aktiga, [4] millele kirjutati alla Brüsselis 22. jaanuaril 1972), eriti selle artiklit 5,

ning arvestades, et:

paljude õnnetuste põhjuseks on kas tühja veoki ja liigendsõidukite vedukite tagasilla rataste lukustumine või samavõrd ka haagise või poolhaagise rataste lukustumine vähese haardumisega teel pidurdades; kõnealustes tingimustes on leitud, et pidurdusjõu jaotus, mis täislaaditud sõiduki puhul on väga hea, on tühja sõiduki kasutamisel täiesti sobimatu ning võib kaasa tuua mootorsõidukite tagasilla rataste või haagise sildade rataste lukustumise ka suhteliselt väikeste aeglustuste puhul; sõiduk või autorong võib sattuda libisemisse või liigendist viltu paiskuda;

seoses tehnika arenguga on nüüdseks võimalik paigaldada sõidukitele seade, mis kohandab pidurdusjõudu vastavalt koormusele;

käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas mootorsõidukikaubanduses tehniliste tõkete kõrvaldamist käsitlevate direktiivide tehnika arengule kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi 71/320/EMÜ II ja IX lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

1. Alates 1. oktoobrist 1974 ei tohi liikmesriigid piduriseadmetega seotud põhjustel:

[1] EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.
[2] EÜT L 73, 27.3.1972, lk 115 ja 157.
[3] EÜT L 202, 6.9.1971, lk 37.
[4] EÜT L 73, 27.3.1972, lk 118, 119 ja 158.

— keelduda mootorsõidukile EMÜ tüübikinnituse andmisest, nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases lõigus nimetatud dokumendi või siseriikliku tüübikinnituse väljaandmisest,

— ega keelata sõidukite kasutuselevõtmist, kui kõnealuse sõidukitüübi piduriseadmed vastavad käesoleva direktiiviga muudetud nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi 71/320/EMÜ sätetele.

2. Alates 1. jaanuarist 1975 liikmesriigid:

— ei anna enam välja nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases lõigus nimetatud dokumenti sõidukitüübile, mille piduriseadmed ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi 71/320/EMÜ sätetele,

— võivad keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest sõidukitüübile, mille piduriseadmed ei vasta nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi 71/320/EMÜ sätetele, nagu neid on viimati muudetud käesoleva direktiiviga.

3. Liikmesriigid võivad alates 1. oktoobrist 1975 keelata selliste sõidukite esmakordse kasutuselevõtu, mille piduriseadmed ei vasta viimati käesoleva direktiiviga muudetud nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi 71/320/EMÜ nõuetele.

4. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid enne 1. juunit 1974 ning teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 11. veebruar 1974

Komisjoni nimel

eesistuja

François-Xavier ORTOLI

LISA

Nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi 71/320/EMÜ lisade muudatused

II LISA: PIDURDAMISKATSE JA PIDURISEADMETE TÕHUSUS

Punkt 1.1.3.4 sõnastatakse ümber järgmiselt:

Piiramata punkti 1.1.4.2 nõuete täitmist, peab teepinna haardumine olema hea.

Punkti 1.1.4.1 järele lisatakse järgmine punkt

1.1.4.2. M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukite käitumine pidurdamisel vähenenud haardumisega teepinnal peab vastama liites ettenähtud tingimustele.

Liide (vt 1.1.4.2): PIDURDUSTÕHUSUSE JAGUNEMINE SÕIDUKI TELGEDE VAHEL

1. ÜLDNÕUDED

M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukid, millele ei ole paigaldatud rataste lukustumisvastast seadet, peavad vastama käesoleva liite nõuetele.

2. MÄRKUS

i = teljeindeks (i = 1, esitelg; i = 2, teine telg; jne)

P_i = teekatte põhjustatud normaaljõud teljele *i* staatilistes tingimustes

N_i = teekatte põhjustatud normaaljõud teljele *i* pidurdamisel

T_i = teljele *i* rakendatud pidurite jõud tavapärastes pidurdustingimustes teel

f_i = T_i/N_i, telje *i* kasutatud haardumine

J = sõiduki aeglustus

g = gravitatsioonist g = 10 m/s^2 tulenev kiirendus

z = sõiduki suhteline pidurdusjõud = J/g ([1])

P = sõiduki mass

h = raskuskeskme kõrgus

E = teljevahe

k = rehvi ja tee teoreetiline haardetegur.

Telgede vastavad haardumiskõverad väljendavad esi- ja tagatelje haardumisvõimet sõiduki suhtelise pidurdusjõu väärtuse funktsioonina kindlaksmääratud koormustingimustes

3. NÕUDED MOOTORSÕIDUKITELE

3.1. Kaheteljelised sõidukid

3.1.1. ([2]) Kõikides koormustingimustes peab esirataste haardumiskõver paiknema tagarataste omast kõrgemal järgmistel juhtudel:

— M_1-kategooria sõidukite puhul kõigi pidurdusjõu väärtuste vahemikus 0,15–0,8,

— muude sõidukikategooriate puhul, v.a linnaliinibussid, pidurdusjõu väärtuste vahemikus 0,15–0,30.

Lisaks k väärtuste vahemikus 0,2–0,8,

$$z \geqslant 0{,}1 + 0{,}85\,(k - 0{,}2)$$

3.1.2. Eespool nimetatud tingimused peavad olema automaatselt täidetud.

([1]) Poolhaagiste puhul on z poolhaagise telje/telgede staatilise massiga jagatud pidurdusjõud.

([2]) Punkti 3.1.1. tingimust ei tõlgendata, nagu nõuaks see suuremat tõhusust, kui on sätestatud II lisas.

3.1.3. Õhkpiduritega haagise vedamiseks ettenähtud mootorsõiduki ühenduspea juures olevat rõhku ei tohi mõjutada veduki sildade rõhureguleerimisseadmete töö.

3.1.4. Punkti 3.1.1 nõuete kontrollimiseks esitab tootja esi- ja tagatelgede haardumiskõverad, mis on välja arvutatud järgmiste valemite abil:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z\,\frac{h}{E}\,P} \qquad f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z\,\frac{h}{E}\,P}$$

3.1.4.1. Muud kui poolhaagiste vedukid

Kõverad joonistatakse mõlema järgmise koormustingimuse kohta:

— tühimassiga, töökorras, juhiga,

— täismassiga. Kui on ette nähtud mitu massi jagunemise võimalust, siis võetakse arvesse võimalus, mille puhul kõige suurem koormus langeb esiteljele.

h väärtuseks võetakse tootja poolt esitatud väärtused.

3.1.4.2. Poolhaagiste vedukid

3.1.4.2.1. Poolhaagiseta vedukid. Graafikud joonestatakse tühimassiga, töökorras, juhiga sõiduki kohta ning tootja poolt esitatud väärtuseks võetakse h.

3.1.4.2.2. Lastiga vedukid. Poolhaagise dünaamilist koormust vedukile väljendatakse haakeseadise käänmikupoldile avaldatava staatilise massina P_s, mille valem on:

$$P_s = P_{so}\ (1 + 0{\cdot}45\ z)$$

kus P_{so} väljendab veduki suurima tehniliselt lubatud täismassi ja tühimassi vahet.

h arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit: $\frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

kus

— h_o on punktis 3.1.4.2.1 märgitud väärtus,

— h_s on haakeseadise selle tasandi kõrgus, millele poolhaagis toetub,

— P_o on veduki tühimass,

— $P = P_o + P_s$.

3.2. Sõidukid, millel on rohkem kui kaks telge

Punkti 3.1 nõuded kehtivad sõidukite suhtes, millel on rohkem kui kaks telge. Kõnealused nõuded loetakse täidetuks, kui pidurdusjõu vahemikus 0,15–0,30 on esitelje hõõrdumine suurem kui vähemalt ühe tagatelje oma.

4. NÕUDED SEOSES POOLHAAGISTEGA

4.1. Alljärgnevad nõuded kehtivad üksnes suruõhkpiduritega poolhaagiste suhtes.

4.2. Kõnealustele poolhaagistele paigaldatud piduriseadmed peavad tagama, et poolhaagise telgede pidurdusjõu ja haakeseadmes mõõdetud töörõhu suhe jääks lisatud graafiku viirutatud piirkonda.

4.3. Kõnealune nõue peab olema täidetud poolhaagise telgede kõigi lubatud koormuste puhul.

5. NÕUDED HAAGISTELE

5.1. Alljärgnevad nõuded kehtivad üksnes õhkpiduritega haagiste suhtes. Neid ei kohaldata üheteljeliste haagiste ega kaheteljeliste haagiste suhtes, mille teljevahe on alla 2 meetri.

5.2. Kaheteljeliste haagiste suhtes, mis ei ole välja jäetud punkti 5.1 tingimustega, kehtivad punkti 3.1 nõuded.

5.3. Rohkem kui kahe teljega haagiste suhtes kehtivad punkti 3.2 nõuded.

6. TINGIMUSED, MIS TULEB TÄITA RIKKE PUHUL PIDURDUSJÕUDUDE JAOTUSSÜSTEEMIS

Kui käesoleva liite nõuete täitmiseks kasutatakse eriseadet (nt sõiduki vedrustuse abil mehaaniliselt juhitav seade), peab kõnealuse seadme rikke või selle juhtseadise rikke korral olema võimalik sõidukit hädapidurduse tingimustes peatada.

7. MÄRGISTAMINE

7.1. Sõidukid, välja arvatud need M_1-kategooria sõidukid, mis vedrustuse abil mehaaniliselt reguleeritava seadme tõttu vastavad käesoleva liite nõuetele, peavad olema varustatud märgistega, millel on esitatud seadme kasulik käigupikkus sõiduki tühi- ja täismassile vastavate asendite vahel.

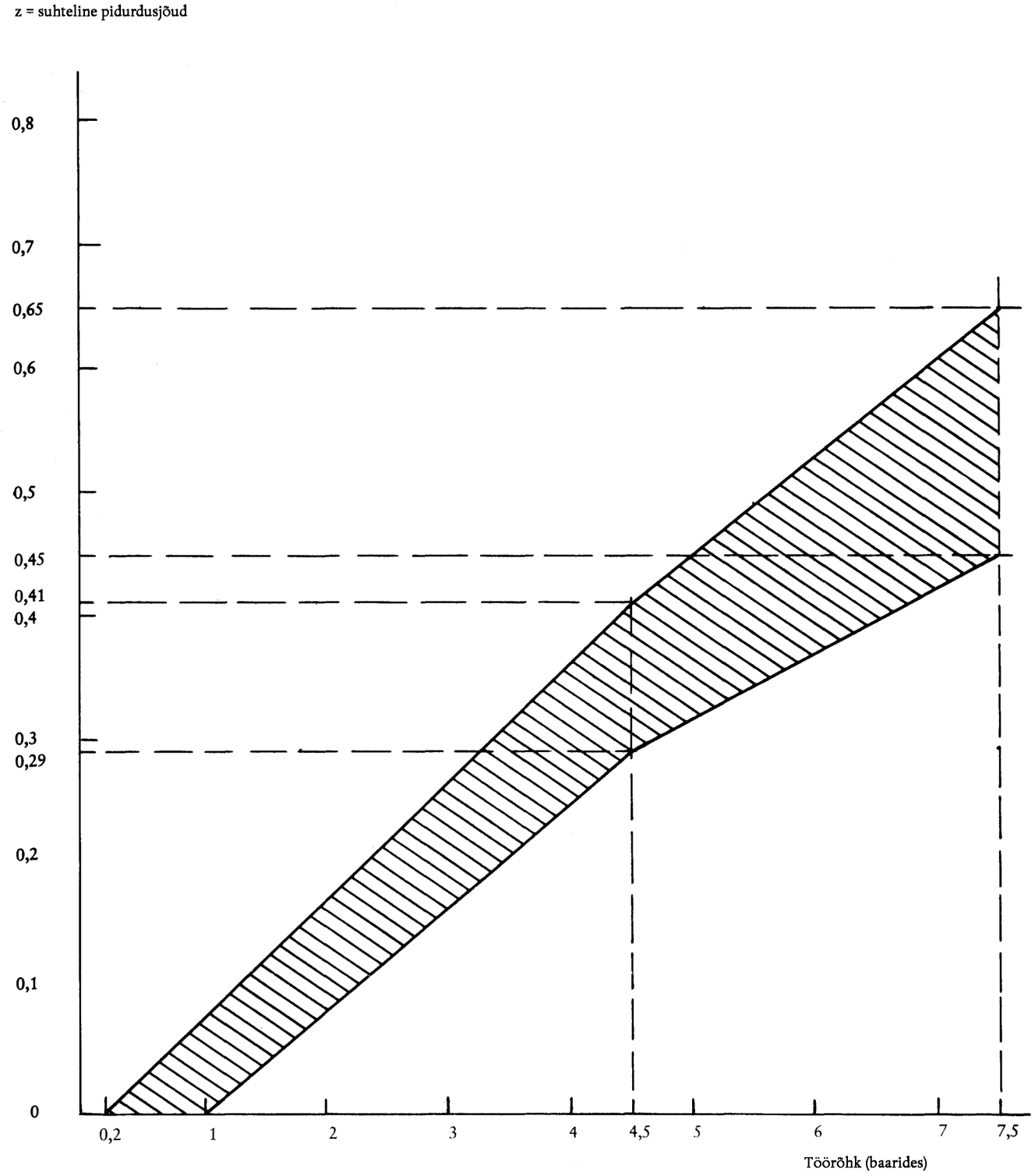
7.2. Kui käesoleva liite nõuete täitmiseks kasutatakse suruõhuga käitatavat seadet, peab sõidukil olema märge seadme väljalaskepoolel nii tühimassiga kui ka täismassiga sõiduki puhul täispidurdusel tekkiva rõhu kohta.

7.3. Punktides 7.1 ja 7.2 nimetatud märgised peavad olema kustumatult kinnitatud nähtavale kohale.

8. SÕIDUKI ÜLEVAATUS

EMÜ tüübikinnituskatsetuse ajal kontrollib tehnilise kontrolli asutus vastavust käesolevas liites sisalduvatele nõuetele ning teeb kõik vajalikud katsed. Täiendavate katsete protokollid lisatakse EMÜ tüübikinnitustunnistusele.

Graafik (vt liite punkt 4.2)



IX LISA: **SÕIDUKI PIDURISEADMETEGA SEOTUD EMÜ TÜÜBIKINNITUSE NÄIDIS**

Punkti 17 järele lisatakse järgmised uued punktid 17a ja 17a 1:

17a Pidurduse jaotumine sõiduki telgede vahel.

17a 1. Kas sõiduk vastab liites sisalduvatele nõuetele (vt punkt 1.1.4.2.):... jah/ei.(4)