31974L0132

1974.3.19. *AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA* L 74/7

A BIZOTTSÁG 74/132/EGK IRÁNYELVE

(1974. február 11.)

a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1971. július 26-i tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az új tagállamoknak az EGK-hoz és az EAK-hoz történő csatlakozásáról szóló, 1972. január 2-án Brüsszelben aláírt és a szerződéshez csatolt okmánnyal [1] módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvre [2] és különösen annak 11., 12. és 13. cikkeire,

tekintettel az új tagállamoknak az EGK-hoz és az EAK-hoz történő csatlakozásáról szóló 1972. január 2-án Brüsszelben aláírt és a szerződéshez csatolt okmánnyal [3] módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelvre [4] és különösen annak 5. cikkére,

mivel a kis súrlódási tényezőjű úton történő fékezéskor gyakran olyan balesetek következnek be, amelyek egy terheletlen tehergépjármű vagy nyerges vontató hátsó kerekeinek, vagy egy rakomány nélküli pótkocsi vagy nyerges pótkocsi kerekeinek blokkolására vezethetők vissza; mivel ezekben az esetekben a fékerő eloszlása, ami a terhelt járműnél kiegyenlített, a terheletlen járműveknél egyáltalán nem felel meg az üzemeltetési körülményeknek, és a gépjárművek hátsó kerekeinek vagy a nyerges pótkocsik kerekeinek blokkolásához vezethet; mivel a jármű (vagy járműszerelvény) viszonylag kis lassulásoknál is sodródik, vagy becsuklik;

mivel a műszaki fejlődésnek köszönhetően ma már lehetséges, hogy a gépjárművek és pótkocsijaik egy, a terheléstől függő fékerő-szabályozási berendezéssel legyenek felszerelve;

mivel az ezen irányelvben előírt rendelkezések összhangban vannak a gépjárművek kereskedelme műszaki akadályainak megszüntetéséről szóló irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv II. és IX. melléklete ezen irányelv melléklete szerint módosul.

2. cikk

(1) 1974. október 1-jei hatállyal a fékberendezésekre vonatkozó okokból a tagállamok:

[1] HL L 73., 1972.3.27., 115. és 157. o.
[2] HL L 42., 1970.2.23., l. o.
[3] HL L 73., 1972.3.27., 118., 119. és 158. o.
[4] HL L 202., 1971.9.6., 37. o.

– nem tagadhatják meg egy járműtípusra az EGK-típusjóváhagyás vagy az 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett nemzeti típusjóváhagyás kiadását,

– nem tilthatják meg az olyan járművek forgalomba helyezését, amennyiben e járműtípus vagy a járművek fékberendezése megfelel a legutóbb az ezen irányelvvel módosított 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv előírásainak.

(2) 1975. január 1-jei hatállyal a tagállamok:

– nem adhatnak ki többé az 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett okiratot egy olyan járműtípus vonatkozásában, amelynek fékberendezése nem felel meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv rendelkezéseinek,

– megtagadják a nemzeti típusjóváhagyást azokra a gépjárműtípusokra, amelyek fékberendezései nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv rendelkezéseinek.

(3) 1975. október 1-jei hatállyal a tagállamok megtilthatják azoknak a gépjárműveknek a forgalomba helyezését, amelyek fékberendezései nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv rendelkezéseinek.

(4) A tagállamok hatályba léptetik és közzéteszik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1974. június 1. előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

3. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1974. február 11-én.

a Bizottság részéről

az elnök

François-Xavier ORTOLI

MELLÉKLET

Az 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv mellékleteinek módosításai

II. MELLÉKLET: FÉKVIZSGÁLATOK ÉS A FÉKBERENDEZÉSEK HATÁSOSSÁGA

1.1.3.4. pont: Az 1.1.4.2. pont követelményeinek sérelme nélkül az útfelület nagy tapadási tényezővel rendelkezik.

Az 1.1.4.1. pont után az irányelv a következő szöveggel egészül ki:

1.1.4.2. Az M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 és O_4 kategóriájú járművek viselkedése kis tapadási tényezőjű útfelületen teljesíti a függelékben megállapított feltételeket.

Függelék (lásd az 1.1.4.2.pontot): A FÉKERŐ ELOSZLÁSA A JÁRMŰTENGELYEKEN

1. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

Az automatikus blokkolásgátlóval fel nem szerelt M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 és O_4 kategóriájú járműveknek megfelelnek az e függelékben meghatározott feltételeknek.

2. JELÖLÉSEK

i = a tengelyek indexe (i = 1, első tengely; i = 2, hátsó tengely)

P_i = az útfelület normál reakcióereje az i tengelyen statikus terhelésnél

N_i = az útfelület normál reakcióereje az i tengelyen fékezéskor

T_i = a fékek által az i tengelyre gyakorolt erőhatás

f_i = T_i/N_i szükséges tapadási tényező az i tengelynél

J = a jármű fékezési lassulása

g = nehézségi gyorsulás: g = 10 m/s^2

z = a jármű lefékezettsége = J/g ([1])

P = jármű tömege

tm = súlypontmagasság

E = tengelytáv

k = elméleti tapadási tényező az abroncs és az útfelület között

A jármű tapadási görbéi azok a görbék, amelyek meghatározott terhelési állapotokra az első és a hátsó tengely tapadáskihasználtságát a jármű lefékezettségének függvényében határozzák meg.

3. GÉPJÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

3.1. Kéttengelyes járművek

3.1.1. ([2]) Az első tengely tapadási görbéjének a jármű összes terhelési állapotában a hátsó tengely megfelelő görbéje fölött kell lennie:

– minden 0,15 és 0,8 közötti lefékezettségnél az M_1 kategóriájú járművek esetében,

– 0,15 és 0,30 közötti lefékezettségnél a más kategóriájú járművekre, a városi autóbuszok kivételével.

Ezenkívül a 0,2 és 0,8 közötti k. értékekre a lefékezettségnek a következőnek kell lennie:

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

3.1.2. Az előző feltételt automatikusan teljesíteni kell.

([1]) A nyerges pótkocsiknál z a fékerő és pótkocsitengely/tengelyek statikus tengelyterhelésének hányadosa.

([2]) A 3.1.1. követelményt nem lehet úgy alkalmazni, hogy ezáltal a II. mellékletben meghatározottnál nagyobb fékhatásosság legyen előírva.

3.1.3. A vontatójármű tengelyeinek fékerő-szabályozó berendezése nem befolyásolhatja a pótkocsi vontatására alkalmas gépjármű fékvezeték kapcsolófején kivezérelt nyomást.

3.1.4. A 3.1.1. pontban meghatározott követelményeknek történő megfelelőség vizsgálatához a gyártó az első és a hátsó tengely tapadáskihasználási görbéit a következő egyenletek szerint adja meg:

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

3.1.4.1. Más járművek, a félpótkocsik vontatására alkalmas nyerges vontatók kivételével.

A görbéket a következő terhelési állapotokra kell felvenni:

– terheletlen, üzemkész állapotban, gépjárművezetővel,

– terhelve. Ha rendelkezéseket hoznak a terhelés többféle elosztására, akkor a leginkább terhelt első tengely esetét kell tekintetbe venni.

A h-ra a gyártó által meghatározott értékeket kell alkalmazni.

3.1.4.2. Nyerges vontatók

3.1.4.2.1. Szóló nyerges vontatók. A görbéket terheletlen, üzemkész, vezetővel terhelt járműre veszik fel, ahol a h.-ra a gyártó által meghatározott értékeket kell alkalmazni.

3.1.4.2.2. Nyerges vontató pótkocsival. A félpótkocsinak a nyerges vontatóra átvitt dinamikus terhelését egy Ps. statikus tömeggel kell figyelembe venni, ami a kapcsolóberendezés királycsapjára hat, és a következő értékű:

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

ahol P_{so} a különbség a vontató megengedett össztömege és üres tömege között.

A h.-ra a következő értéket alkalmazzák: $\frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

az egyes betűk jelentése:

– h_o a 3.1.4.2.1 pontban meghatározott érték,

– h_s a félpótkocsi kapcsolási pontjának magassága,

– P_o a szóló nyerges vontató terheletlen tömege,

– $P = P_o + P_s$.

3.2. Több mint két tengelyes járművek

A több mint két tengelyes járművekre a 3.1. pont követelményei érvényesek. E követelményeket teljesítettnek kell tekinteni, ha 0,15 és 0,3 közötti lefékezettségnél az első tengelyen a tapadáskihasználási tényező nagyobb, mint a hátsó tengelyek egyikének tapadáskihasználási tényezője.

4. FÉLPÓTKOCSIKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

4.1. A következő előírások csak a sűrített levegős fékrendszerrel rendelkező félpótkocsikra érvényesek.

4.2. A félpótkocsik fékrendszereinek olyan kialakításúaknak kell lenniük, hogy a félpótkocsi tengelyeinek lefékezettségi görbéje a fékvezetékben lévő nyomás függvényében, a kapcsolófejnél mérve, az e melléklethez csatolt ábra sraffozott területén belül legyen.

4.3. E követelménynek a félpótkocsi minden megengedett tengelyterhelésére teljesülnie kell.

5. PÓTKOCSIKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

5.1. A következő előírások csak a sűrített levegős fékrendszerrel rendelkező pótkocsikra érvényesek. Nem érvényesek sem az egytengelyes pótkocsikra, sem az olyan ikertengelyes pótkocsikra, amelyek tengelytávja 2 méternél kisebb.

5.2. A 3.1 pont előírásai érvényesek azokra az ikertengelyes pótkocsikra, amelyeket az 5.4.1 pont követelményei nem zárnak ki.

5.3. A több mint két tengellyel rendelkező pótkocsikra alkalmazni kell a 3.2. pont követelményeit.

6. A FÉKERŐ-SZABÁLYOZÓ RENDSZER MEGHIBÁSODÁSA ESETÉN BETARTANDÓ FELTÉTELEK

Ha e függelék előírásai egy különleges berendezéssel teljesülnek (pl. a kerékfelfüggesztés által mechanikusan működtetett berendezéssel), akkor e berendezés meghibásodása vagy működtető berendezésének meghibásodása esetén lehetségesnek kell lennie, hogy a járművet a segédfékezésre vonatkozó követelményeknek megfelelően fékezzék le.

7. JELÖLÉSEK

7.1. Azoknak a járműveknek az esetében (kivéve az M_1 kategóriába soroltakat), amelyeknél e melléklet követelményei a kerékfelfüggesztés által mechanikusan működtetett berendezéssel teljesülnek, olyan jelöléseket kell a járművön elhelyezni, amelyek megadják a berendezés hasznos útját a terheletlen és a terhelt járműállapot közötti beállításokra.

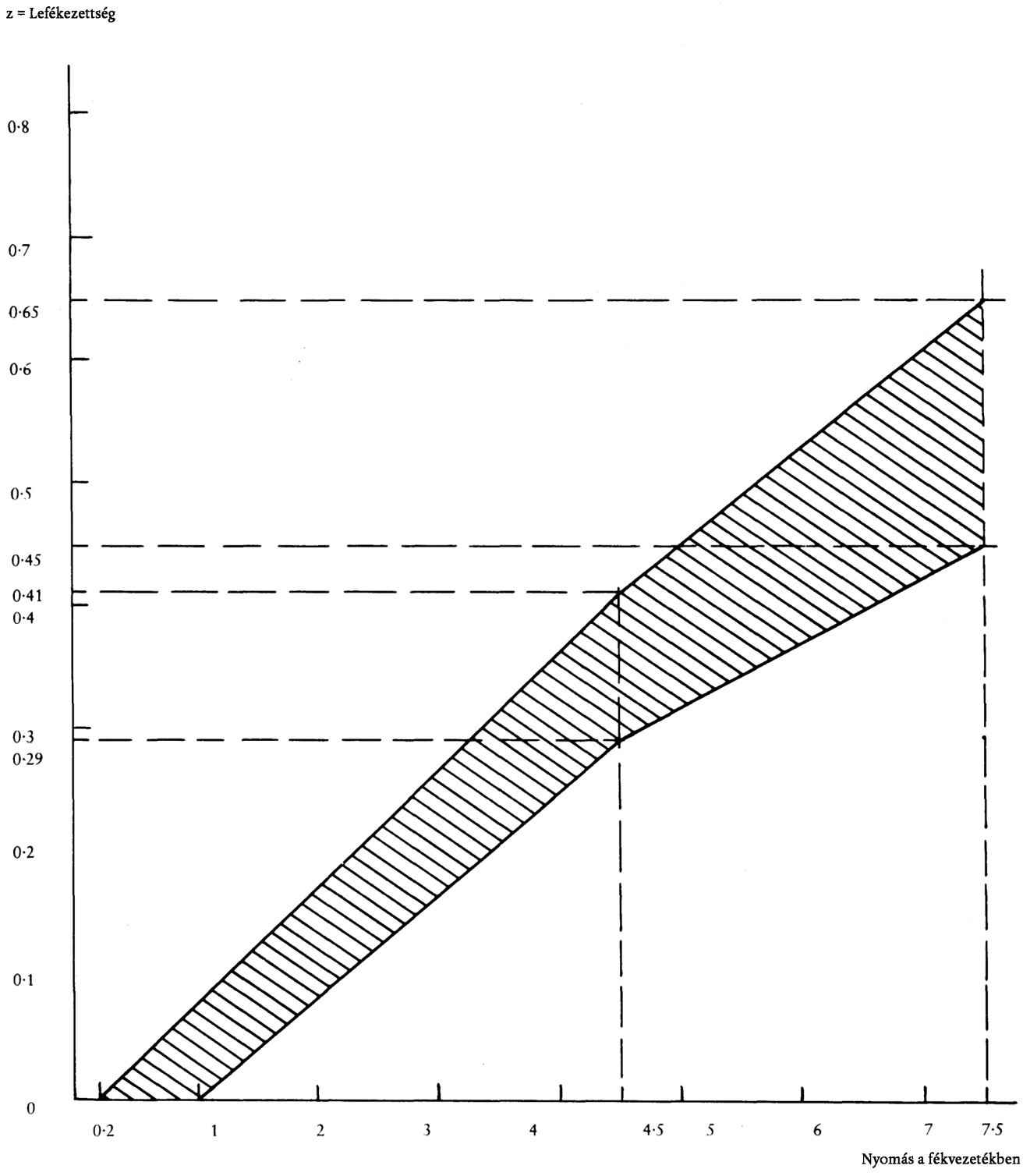
7.2. Ha e függelék követelményei egy olyan berendezéssel teljesülnek, amelyet sűrített levegő működtet, akkor a járművön arra a nyomásra vonatkozó értékeket kell megadni, ami a berendezés kimenetén a jármű terheletlen és terhelt állapotában a fékpedál teljes lenyomásakor megjelenik.

7.3. A 7.1. és 7.2. pontban említett beállítási jelöléseket jól látható helyen, kitörölhetetlenül kell elhelyezni.

8. JÁRMŰ-ELLENŐRZÉS

Egy jármű EGK-típusjóváhagyása során a vizsgálatokkal megbízott műszaki szolgálat e függelékben előírt követelmény teljesítését ellenőrzi, és adott esetben kiegészítő vizsgálatokat végez. A kiegészítő vizsgálatok vizsgálati jegyzőkönyvét az EGK-típusbizonyítványhoz kell mellékelni.

Ábra (lásd a függelék 4.2. pontját)



IX. MELLÉKLET: **EGY JÁRMŰ FÉKBERENDEZÉSSEL KAPCSOLATOS EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSÁRA VONATKOZÓ ÉRTESÍTÉS MINTÁJA**

A 17. pont után az irányelv következő *új 17 (a) és 17 (a) 1. ponttal* egészül ki:

17 (a) A fékerő megoszlása a járműtengelyeken.

17 (a) 1. Teljesíti a jármű a függelék előírásait (lásd 1.1.4.2. pont)..... igen/nem