31974L0132

KOMISIJAS DIREKTĪVA

(1974. gada 11. februāris),

ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvu par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām

(74/132/EEK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu ([1]), kurā grozījumi izdarīti ar Aktu ([2]), kas pievienots Līgumam par jaunu dalībvalstu pievienošanos EEK un EAEK, kuru parakstīja Briselē 1972. gada 22. janvārī, un jo īpaši tās 11., 12. un 13. pantu;

ņemot vērā Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvu ([3])par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām, kurā grozījumi izdarīti ar Aktu ([4]), kas pievienots Līgumam par jaunu dalībvalstu pievienošanos EEK un EAEK, kuru parakstīja Briselē 1972. gada 22. janvārī, un jo īpaši tās 5. pantu;

tā kā daudzi ceļu satiksmes negadījumi notiek vai nu tukšu smagkravas automobiļu un posmaino transportlīdzekļu vilcēju pakaļējās ass riteņu bloķēšanās dēļ, vai līdzīgi piekabes vai puspiekabes riteņu bloķēšanas dēļ, bremzējot uz ceļa ar pazeminātu saķeri; tā kā ir konstatēts, ka šādos apstākļos bremzēšanas spēku sadale, kas ir teicama transportlīdzeklim ar kravu, ir pilnībā nepiemērota darbības apstākļiem, ja transportlīdzeklis ir tukšs, un tā var izraisīt mehānisko transportlīdzekļu pakaļējās ass vai piekabju ašu riteņu bloķēšanu, pat relatīvi nedaudz samazinot ātrumu; tā kā transportlīdzekļi vai sakabināti transportlīdzekļi var slīdēt vai sasvērties;

tā kā, ievērojot tehnikas progresu, tagad ir iespējams transportlīdzekļos uzstādīt ierīci, kas saskaņo bremzēšanas spēku ar slodzi;

tā kā šīs direktīvas noteikumi saskan ar atzinumu, ko sniegusi Mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecības tehnisko šķēršļu novēršanas un tehniskās modernizēšanas direktīvu komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvas 71/320/EEK II un IX pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

1. No 1974. gada 1. oktobra, pamatojoties uz bremžu iekārtām, neviena dalībvalsts:

([1]) OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.
([2]) OV L 73, 27.3.1972., 115. un 157. lpp.
([3]) OV L 202, 6.9.1971., 37. lpp.
([4]) OV L 73, 27.3.1972., 118, 119. un 158. lpp.

— neatsaka EEK tipa apstiprinājumu, Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā apakšiedaļā minētā dokumenta izsniegšanu, vai mehāniskā transportlīdzekļa tipa valsts tipa apstiprinājumu,

— neaizliedz transportlīdzekļus nodot lietošanā, ja šāda tipa transportlīdzeklim vai transportlīdzekļiem bremžu iekārtas atbilst noteikumiem Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvā 71/320/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu.

2. No 1975. gada 1. janvāra dalībvalstis:

— vairs neizsniedz Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā apakšiedaļā paredzēto dokumentu attiecībā uz transportlīdzekļu tipiem, kam bremžu iekārtas neatbilst noteikumiem Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvā 71/320/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu,

— var atteikt valsts tipa apstiprinājumu transportlīdzekļu tipiem, kam bremžu iekārtas neatbilst noteikumiem Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvā 71/320/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu.

3. No 1975. gada 1. oktobra dalībvalsts var aizliegt nodot lietošanā transportlīdzekļus, kam bremžu iekārtas neatbilst noteikumiem Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvā 71/320/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu.

4. Dalībvalstis pieņem un publicē noteikumus, kas vajadzīgi, lai līdz 1974. gada 1. jūnijam nodrošinātu atbilstību šai direktīvai, un par to tūlīt informē Komisiju.

3. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 1974. gada 11. februārī

Komisijas vārdā —

priekšsēdētājs

François–Xavier ORTOLI

PIELIKUMS

Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvas 71/320/EEK pielikumu grozījumi

II PIELIKUMS: **BREMŽU TESTS UN BREMŽU IEKĀRTU DARBĪBA**

Tā 1.1.3.4. punkts ir šāds: "Neskarot 1.1.4.2. punktā ietvertās prasības, ceļa virsma ir ar labu saķeri."

Aiz 1.1.4.1. punkta pievieno šādu punktu:

"1.1.4.2. Kategoriju M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 un O_4 transportlīdzekļu īpašības uz ceļa virsmas ar pazeminātu saķeri atbilst papildinājumā paredzētajiem nosacījumiem.

Papildinājums (Skat. 1.1.4.2. punktu) BREMZĒŠANAS SPĒKU SADALE STARP TRANSPORTLĪDZEKĻA ASĪM

1. VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

Kategoriju M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 un O_4 transportlīdzekļi, kuriem nav uzstādīta riteņu pretbloķēšanas ierīce, atbilst šīs direktīvas papildinājuma nosacījumiem.

2. NOTĀCIJA

i = ass indekss (i = 1, priekšējā ass; i = 2, pakaļējā ass).

P_i = ceļa virsmas normāla reakcija uz i asi statiskos apstākļos.

N_i = ceļa virsmas normāla reakcija uz i asi bremzējot.

T_i = spēks, ar kādu bremzes iedarbojas uz i asi.

f_i = T_i/N_i nepieciešamā i ass saķere.

J = transportlīdzekļa ātruma samazināšana.

g = brīvās krišanas paātrinājums = 10 m/s^2.

z = transportlīdzekļa bremzēšanas koeficients = J/g [1]

P = transportlīdzekļa svars.

h = smaguma centra augstums.

E = garenbāze.

k = teorētiskais saķeres koeficients starp riepu un ceļu.

Transportlīdzekļa izmantotās saķeres līknes nozīmē līknes, kas norāda uz nepieciešamo priekšējās un pakaļējās ass saķeri, un kuras attēlotas pret transportlīdzekļa bremzēšanas koeficientu norādītajos slodzes apstākļos.

3. PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ MEHĀNISKAJIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

3.1. **Divasu transportlīdzekļi**

3.1.1. [2] isos transportlīdzekļa slodzes apstākļos priekšējo riteņu saķeres līkne ir virs pakaļējo riteņu saķeres līknes

— ja bremzēšanas koeficients ir starp 0,15 un 0,8 attiecībā uz kategorijas M_1 transportlīdzekļiem,

— ja bremzēšanas koeficients ir starp 0,15 un 0,30 attiecībā uz citu kategoriju transportlīdzekļiem, izņemot pilsētas autobusus.

Turklāt, ja k vērtība ir starp 0,2 un 0,8,

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

3.1.2. Iepriekšminētie nosacījumi jāizpilda automātiski.

[1] Attiecībā uz puspiekabēm z ir bremzēšanas spēks dalīts ar statisko svaru uz piekabes ass (–īm).
[2] Prasība 3.1.1. punktā nav jātulko kā prasība par efektivitātes līmeni, kas ir augstāks par II pielikumā paredzēto.

3.1.3. Mehāniskajam transportlīdzeklim, kam atļauts vilkt ar pneimatiskajām bremzēm aprīkotu piekabi, spiedienu savienojošajā galviņā neietekmē spiediena regulēšanas ierīces uz vilcēja asīm.

3.1.4. Lai pārbaudītu atbilstību 3.1.1. punkta prasībai, ražotājs sniedz tādas saķeres izmantošanas līknes priekšējām un pakaļējām asīm, ko aprēķina pēc šādām formulām.

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

3.1.4.1. Transportlīdzekļi, izņemot puspiekabju vilcējus.

Līknes attēlo abiem šādiem slodzes apstākļiem

— pašsvara, darba kārtībā ar vadītāju,

— ar kravu. Ja ir paredzētas vairākas slodzes sadales iespējas, jāņem vērā tā, kurā priekšējā ass ir visnoslogotākā.

Attiecībā uz h izmanto ražotāja norādītās vērtības.

3.1.4.2. Puspiekabju vilcēji.

3.1.4.2.1. Vilcēji bez kravas. Līknes jāattēlo transportlīdzekļa pašsvaram darba kārtībā ar vadītāju un h jāizmanto ražotāja norādītās vērtības.

3.1.4.2.2. Vilcēji ar kravu. Vilcēja puspiekabes dinamisko slodzi attēlo ar statisko svaru P_s, ko piemēro puspiekabes sakabes tapai un kas ir vienāds ar –

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

,

kur P_{so} ir starpība starp vilcēja maksimālo svaru ar kravu un tā pašsvaru.

Attiecībā uz h izmanto šādu vērtību:

$$h = \frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$$

kur

— h_o ir 3.1.4.2.1. punktā norādītā vērtība,

— h_s ir tās sakabes plaknes augstums, uz kuras balstās puspiekabe,

— P_o ir vilcēja pašsvars,

— $P = P_o + P_s$.

3.2. **Vairākasu transportlīdzekļi**

Prasības 3.1. punktā piemēro vairākasu transportlīdzekļiem. Prasības jāuzskata par izpildītām, ja bremzēšanas koeficientam esot 0,15 – 0,30 nepieciešamā priekšējās ass saķere ir lielāka par to, kāda nepieciešama vismaz vienai no pakaļējām asīm.

4. PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ PUSPIEKABĒM

4.1. Šādas prasības piemēro tikai puspiekabēm, uz kurām ir uzstādītas pneimatiskās bremzes.

4.2. Uz šīm puspiekabēm uzstādītās bremžu sistēmas ir tādas, ka puspiekabju ašu bremzēšanas koeficientu attēlojošā līkne pret spiedienu bremžu vadā, ko mēra puspiekabes sakabes tapā, ietilpst pievienotās diagrammas iesvītrotajā daļā.

4.3. Šī prasība attiecas uz visiem pieļaujamajiem puspiekabes ašu slodzes apstākļiem.

5. PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ PIEKABĒM

5.1. Šādas prasības piemēro tikai piekabēm, uz kurām ir uzstādītas pneimatiskās bremzes. Tās neattiecas uz vienass piekabēm vai divasu piekabēm, ja attālums starp asīm ir mazāks par 2 metriem.

5.2. Divasu piekabēm piemēro prasības, kas izklāstītas 3.1 punktā, kuras neizslēdz 5.1. punktā ietvertajās prasības.

5.3. Uz vairākasu piekabēm attiecas 3.2. punktā ietvertās prasības.

6. NOSACĪJUMI, KAS JĀIZPILDA BREMZĒŠANAS SPĒKU SADALES SISTĒMAS ATTEICES GADĪJUMĀ

Ja šā papildinājuma prasības izpilda, izmantojot īpašu ierīci (piem., tādu, ko mehāniski kontrolē ar transportlīdzekļa suspensiju), šīs ierīces vai tās vadības bloka atteices gadījumā ir iespējams apstādināt transportlīdzekli atbilstīgi nosacījumiem, kas paredzēti bremzēšanai ārkārtējā situācijā.

7. MARĶĒJUMI

7.1. Tādi transportlīdzekļi, izņemot M_1 kategorijas transportlīdzekļus, kas izpilda minētā papildinājuma nosacījumus, izmantojot ierīci, kuru mehāniski kontrolē ar transportlīdzekļa suspensiju, jāmarķē, lai parādītu ierīces lietderīgo kustību starp pozīcijām, kas attiecīgi atbilst transportlīdzekļa pašsvaram un stāvoklī ar kravu.

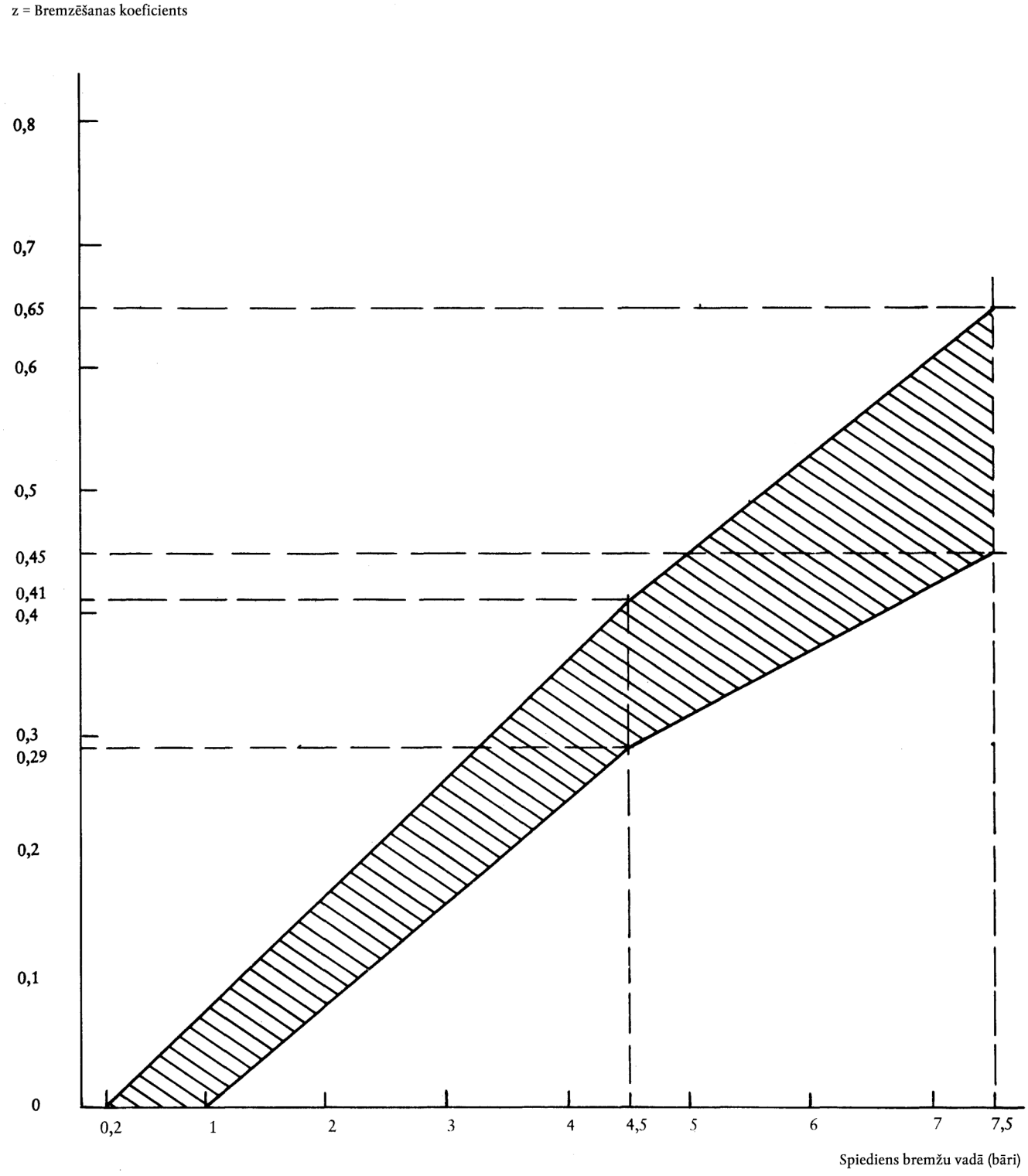
7.2. Ja šā papildinājuma nosacījumus izpilda, izmantojot ierīci, ko iedarbina ar saspiestu gaisu, transportlīdzeklis jāmarķē, norādot spiediena vērtības pie ierīces atveres visā bremzēšanas laikā, transportlīdzeklim bremzējot gan pašsvara stāvoklī, gan stāvoklī ar kravu.

7.3. Šā papildinājuma 7.1. un 7.2. punktā minētos marķējumus piestiprina redzamā vietā neizdzēšamā veidā.

8. TRANSPORTLĪDZEKĻU PĀRBAUDE

Transportlīdzekļa EEK tipa apstiprinājuma testēšanas laikā tehniskās apskates iestāde pārbauda atbilstību šajā papildinājumā ietvertajām prasībām un veic jebkādas turpmākas pārbaudes, ko uzskata par nepieciešamām šādam nolūkam. Ziņojumu par papildu pārbaudēm pievieno EEK tipa apstiprinājuma apliecībai.

Diagramma (Skat. papildinājuma 4.2. punktu)



"

IX PIELIKUMS: **PAZIŅOJUMA PARAUGS PAR TRANSPORTLĪDZEKĻA EEK TIPA APSTIPRINĀJUMU ATTIECĪBĀ UZ BREMZĒM**

Aiz 17. punkta pievieno šādu *jaunu 17. punkta a) apakšpunktu un 17. punkta a) apakšpunkta 1) daļu*:

"17 a) Bremzēšanas spēku sadale starp transportlīdzekļa asīm.

17 a) 1. Vai transportlīdzeklis atbilst papildinājumā ietvertajām prasībām (skat. 1.1.4.2. punktu)..... jā/nē [4]"