31974L0132

DYREKTYWA KOMISJI

z dnia 11 lutego 1974 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep

(74/132/EWG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG ([1]) z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep, zmienioną Aktem ([2]) dołączonym do Traktatu dotyczącego przystąpienia nowych Państw Członkowskich do EWG i Euratom, podpisanego w Brukseli dnia 22 stycznia 1972 r., w szczególności jej art. 11,12 i 13,

uwzględniając dyrektywę Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. ([3]) w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep, zmienioną Aktem ([4]) dołączonym do Traktatu dotyczącego przystąpienia nowych Państw Członkowskich do EWG i Euratom, podpisanego w Brukseli dnia 22 stycznia 1972 r., w szczególności jej art. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

duża ilość wypadków następuje z powodu bądź zablokowania kół tylnej osi pustego samochodu ciężarowego i jednostek trakcyjnych pojazdów przegubowych, bądź w równym stopniu z powodu zablokowania kół przyczepy lub naczepy, przy hamowaniu na drodze o niskiej przyczepności; w tych warunkach doskonały dla pojazdu załadowanego rozkład hamowania, okazuje się całkowicie nieodpowiedni w warunkach eksploatacji pojazdu pustego i może spowodować zablokowanie kół tylnej osi pojazdu, lub też kół przyczepy nawet przy stosunkowo powolnym zmniejszaniu prędkości; pojazd lub zespół pojazdów może wpaść w poślizg lub zarzucić;

w świetle postępu technicznego jest obecnie możliwe wyposażenie pojazdów w urządzenie pozwalające na dostosowanie siły hamowania do obciążenia;

przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w Sprawie Usunięcia Barier Technicznych w Handlu w Sektorze Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Załączniki II i IX dyrektywy Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. zostają zmienione zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 października 1974 r. żadne Państwo Członkowskie nie może, z przyczyn dotyczących układów hamulcowych:

([1]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
([2]) Dz.U. L 73 z 27.3.1972, str. 115 i 157.
([3]) Dz.U. L 202 z 6.9.1971, str. 37.
([4]) Dz.U. L 73 z 27.3.1972, str. 118, 119 i 158.

— odmówić homologacji typu EWG, wydania dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 podsekcja ostatnia dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. ani krajowej homologacji typu dla typu pojazdu silnikowego;

— ani zakazać wprowadzenia pojazdów do eksploatacji, jeżeli układy hamulcowe tego typu pojazdu lub tych pojazdów spełniają przepisy dyrektywy Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r., ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Od dnia 1 stycznia 1975 r. Państwo Członkowskie:

— nie będzie już wydawać dokumentu przewidzianego w art. 10 ust. 1 podsekcja ostatnia dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. dla typu pojazdu, którego układy hamulcowe nie są zgodne z przepisami dyrektywy Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą;

— może odmówić udzielenia krajowej homologacji dla typu pojazdu, którego układy hamulcowe nie spełniają przepisów dyrektywy Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r., ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Z mocą od dnia 1 października 1975 r. Państwo Członkowskie może zakazać wprowadzenia do użytkowania pojazdów, których układy hamulcowe nie spełniają przepisów dyrektywy Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r., ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą.

4. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują przed dniem 1 czerwca 1974 r. przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 11 lutego 1974 r.

W imieniu Komisji

François-Xavier ORTOLI

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Zmiany załączników do dyrektywy Rady z dnia 26 lipca 1971 r. (71/320/EWG)

ZAŁĄCZNIK II: BADANIE HAMULCÓW I DZIAŁANIE UKŁADÓW HAMULCOWYCH

Ppkt 1.1.3.4 otrzymuje brzmienie:
Bez uszczerbku dla wymagań zawartych w ppkt 1.1.4.2 poniżej, droga posiada nawierzchnię o dobrej przyczepności.

Po ppkt 1.1.4.1 dodaje się podpunkt w brzmieniu:

1.1.4.2. Zachowanie pojazdów kategorii M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, O_3 i O_4 na nawierzchni drogi o zmniejszonej przyczepności spełnia warunki ustanowione w dodatku.

Dodatek (Patrz ppkt 1.1.4.2): ROZKŁAD SIŁY HAMOWANIA MIĘDZY OSIE POJAZDU

1. WYMAGANIA OGÓLNE

Pojazdy kategorii M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 i O_4 nieposiadające urządzenia przeciw blokadzie koła spełniają warunki określone w niniejszym dodatku.

2. OZNACZENIA

i = wskaźnik osi (i = 1, oś przednia; i = 2, oś tylna).

P_i = normalna reakcja nawierzchni drogowej na oś i w warunkach statycznych.

N_i = normalna reakcja nawierzchni drogowej na oś i podczas hamowania.

T_i = siła wywierana przez hamulce na oś i.

f_i = T_i/N_i przyczepność wykorzystywana przez oś i.

J = zmniejszanie prędkości pojazdu.

g = przyśpieszenie ziemskie = 10 m/s^2.

z = wskaźnik skuteczności hamowania pojazdu = J/g ([1])

P = masa pojazdu.

h = wysokość środka ciężkości.

E = rozstaw osi.

k = teoretyczny współczynnik przyczepności między oponą a drogą.

Krzywe przyczepności wykorzystywanej przez pojazd oznaczają krzywe pokazujące przyczepność wykorzystywaną przez przednią oś i tylną oś przedstawione wykreślnie w zależności od skuteczności hamowania pojazdu w określonych warunkach obciążenia.

3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE POJAZDÓW SILNIKOWYCH

3.1. Pojazdy dwuosiowe

3.1.1. ([2]) We wszystkich warunkach obciążenia pojazdu krzywa przyczepności dla kół przednich przebiega powyżej krzywej dla kół tylnych:

— dla wszystkich wartości współczynnika skuteczności hamowania między 0,15 i 0,8 w przypadku pojazdów kategorii M_1;

— dla wszystkich wartości skuteczności hamowania między 0,15 i 0,30 w przypadku pojazdów innych kategorii, z wyjątkiem autobusów miejskich.

Ponadto, dla wartości k między 0,2 i 0,8,

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

3.1.2. Powyższe warunki zostają spełnione automatycznie.

([1]) Dla naczep – z jest to siła hamowania podzielona przez masę statyczną na osi(-ach) naczepy.
([2]) Warunek ppkt 3.1.1 nie oznacza wymagania poziomu skuteczności wyższego niż ustanowiony w załączniku II.

3.1.3. Na nacisk na głowicy złącza pojazdu silnikowego dopuszczonego do ciągnięcia przyczepy wyposażonej w hamulce pneumatyczne nie ma wpływu działanie regulatora ciśnienie na osiach pojazdu ciągnącego.

3.1.4. W celu sprawdzenia zgodności z wymogami ppkt 3.1.1 producent dostarcza wykres krzywych wykorzystania przyczepności dla osi przedniej i tylnej obliczonych według wzorów:

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

3.1.4.1. Pojazdy inne niż jednostki ciągnące do naczep.

Sporządzane są wykresy dla obydwóch poniższych warunków obciążenia:

— nieobciążony, gotowy do jazdy, z kierowcą,

— obciążony. Jeżeli przewidzianych jest kilka możliwości rozkładu obciążenia, bierze się pod uwagę największe obciążenie przedniej osi.

Dla h przyjmuje się wartości podane przez producenta.

3.1.4.2. Jednostki ciągnące do naczep.

3.1.4.2.1. Jednostki ciągnące bez przyczepy. Sporządzane są wykresy dla pojazdu bez ładunku, gotowego do jazdy, z kierowcą, a dla h przyjmuje się wartości podane przez producenta.

3.1.4.2.2. Jednostki ciągnące obciążone. Dynamiczne obciążenie ze strony naczepy na jednostkę ciągnącą przedstawione jest jako masa statyczna P_s obciążająca sworzeń sprzęgu siodłowego równy:

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

gdzie P_{so} przedstawia różnicę między maksymalną masą obciążonej jednostki trakcyjnej a jej masą bez obciążenia.

Dla h przyjmuje się następującą wartość $\frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

gdzie

— h_o jest wartością określoną w ppkt 3.1.4.2.1,

— h_s oznacza wysokość płaszczyzny sprzęgu, na której spoczywa naczepa,

— P_o oznacza masę własną jednostki ciągnącej bez przyczepy,

— $P = P_o + P_s$.

3.2. Pojazdy posiadające więcej niż dwie osie

Wymagania ppkt 3.1 mają zastosowanie do pojazdów posiadających więcej niż dwie osie. Wymagania te uznaje się za spełnione, jeżeli w przypadku wartości skuteczności hamowania zawierających się w przedziale 0,15–0,30, przyczepność wykorzystywana przez przednią oś jest większa od wykorzystywanej przynajmniej przez jedną z tylnych osi.

4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE NACZEP

4.1. Następujące wymagania mają zastosowanie jedynie do naczep wyposażonych w hamulce pneumatyczne.

4.2. Układy hamulcowe zainstalowane w tych naczepach są takie, aby krzywa wskaźnika skuteczności hamowania, wykreślona dla ciśnienia układu hamulca głównego mierzonego na głowicy złącza, znajdowała się w zakreskowanej części załączonego wykresu.

4.3. Wymaganie to jest spełnione dla wszystkich dopuszczalnych warunków obciążeń osi naczepy.

5. WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZYCZEP

5.1. Następujące wymagania mają zastosowanie jedynie do przyczep wyposażonych w hamulce pneumatyczne. Nie stosują się do przyczep jednoosiowych ani też do dwuosiowych gdzie rozstaw osi nie przekracza 2 metrów.

5.2. Wymagania wymienione w ppkt 3.1 mają zastosowanie jedynie do przyczep dwuosiowych niewyłączonych przez wymagania zawarte w ppkt 5.1.

5.3. Przyczepy mające więcej niż dwie osie podlegają wymaganiom zawartym w ppkt 3.2.

6. WARUNKI, JAKIE WINNY BYĆ SPEŁNIONE W PRZYPADKU USZKODZENIA SYSTEMU ROZŁOŻENIA HAMOWANIA

Jeżeli wymagania tego dodatku są spełnione przy pomocy specjalnego urządzenia (np. sterowanego mechanicznie zawieszeniem pojazdu) to w przypadku uszkodzenia tego urządzenia czy też jego jednostki sterującej, musi być możliwe zatrzymanie pojazdu w warunkach, jakie ustalono dla hamowania awaryjnego.

7. OZNAKOWANIE

7.1. Pojazdy, inne niż objęte kategorią M_1, spełniające wymagania niniejszego dodatku przy pomocy urządzenia sterowanego mechanicznie zawieszeniem pojazdu, są oznaczone dla wykazania użytecznego przesuwu urządzenia między pozycjami odpowiadającymi odpowiednio pojazdowi bez ładunku i pojazdowi obciążonemu.

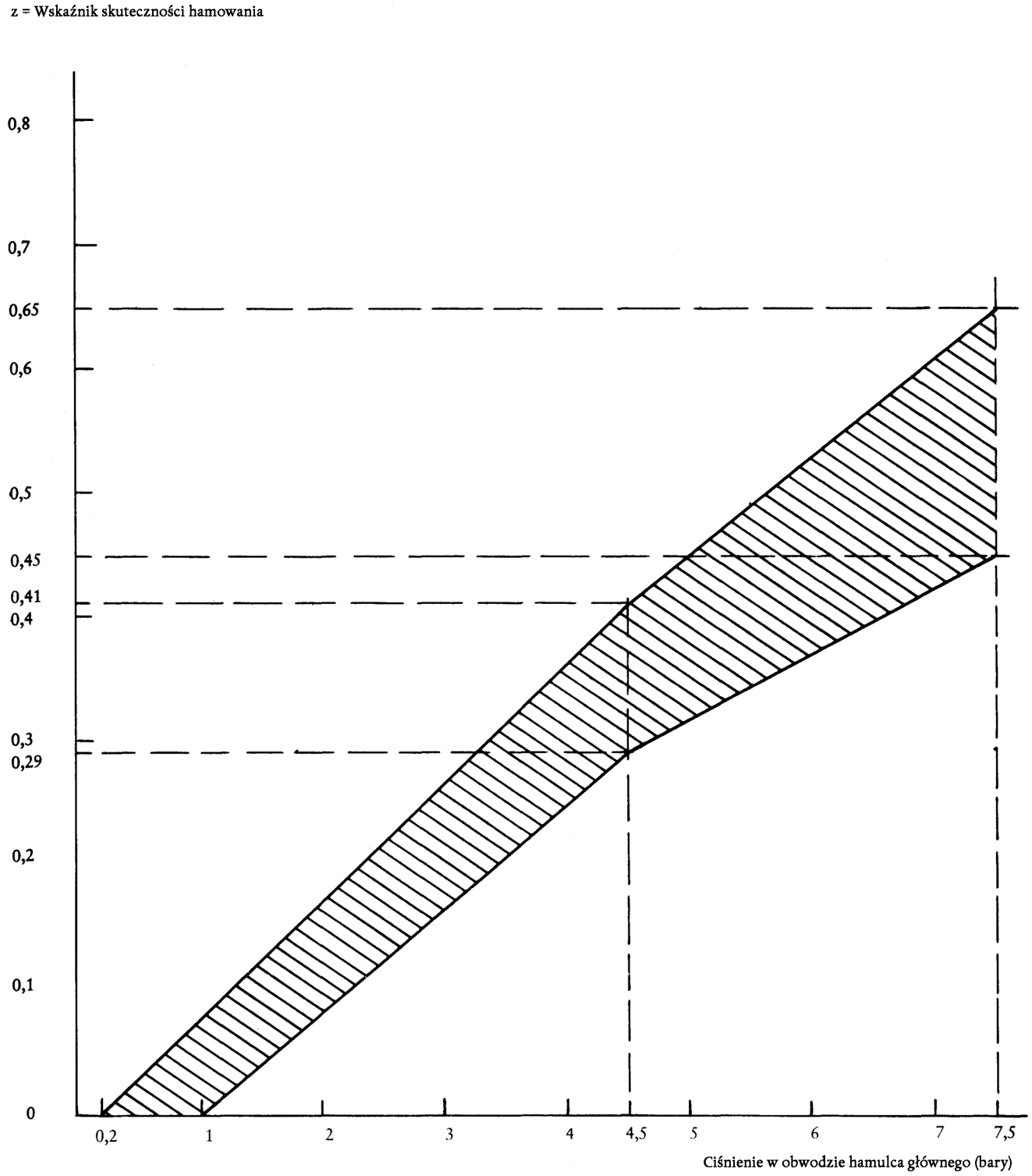
7.2. Gdy wymagania niniejszego dodatku są spełnione przy pomocy urządzenia uruchamianego pneumatycznie, to pojazd jest oznaczony dla wykazania wartości ciśnienia na wylocie urządzenia w czasie pełnego wyhamowania pojazdu w warunkach zarówno pod obciążeniem jak i bez obciążenia.

7.3. Oznakowania określone w ppkt 7.1 i 7.2 powyżej są umieszczone w widocznym miejscu, w sposób nieusuwalny.

8. KONTROLA POJAZDU

W czasie badań pojazdu dla uzyskania homologacji typu EWG organ kontroli technicznej sprawdza zgodność z wymaganiami zawartymi w niniejszym dodatku i przeprowadza dalsze badania, jakie uzna w tym celu za konieczne. Sprawozdanie z przeprowadzonych dodatkowych badań jest dołączone do świadectwa homologacji typu EWG.

Wykres (patrz ppkt 4.2 dodatku)



ZAŁĄCZNIK IX: **WZÓR POWIADOMIENIA DOTYCZĄCEGO HOMOLOGACJI TYPU EWG POJAZDÓW ODNOSZĄCEGO SIĘ DO HAMOWANIA**

Po pkt 17 dodaje się *nowe punkty – 17 lit. a) i 17 lit. a) pkt 1* w brzmieniu:

17 a) Rozłożenie hamowania na osie pojazdu.

17 a) 1. Czy pojazd spełnia wymagania zawarte w dodatku (patrz ppkt 1.1.4.2.)... tak/nie(7).