

31993L0014

1993 5 15

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 121/1

TARYBOS DIREKTYVA 93/14/EEB**1993 m. balandžio 5 d.****dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių stabdymo**

EUROPOS BENDRIJŲ TARYBA,

kadangi bendrą rinką kurti trukdančias kliūtis galima pašalinti, jeigu vietoje nacionalinių taisyklių visos valstybės narės priimtų tuos pačius reikalavimus;

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį, ypač jos 100a straipsnį,

kadangi siekiant, kad kiekvienam dviratės arba triratės motorinės transporto priemonės tipui būtų galima taikyti Direktyvoje 92/61/EEB nustatytą tipo patvirtinimo ir sudėtinės dalies tipo patvirtinimo metodiką, būtina parengti suderintus reikalavimus dėl pirmiau minėtų transporto priemonių stabdymo;

atsižvelgdama į 1992 m. birželio 30 d. Tarybos direktyvą 92/61/EEB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽²⁾,

kadangi siekiant, kad patekimas į ne Bendrijos šalių rinkas būtų palengvintas, būtina užtikrinti šios direktyvos ir Jungtinių Tautų EEK Reglamento Nr. 78 reikalavimų lygiavertiškumą,

bendradarbiaudama su Europos Parlamentu ⁽³⁾,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽⁴⁾,

1 straipsnis

kadangi turėtų būti priimtos būtinos priemonės, kad iki laikotarpio, kuris baigiasi 1992 m. gruodžio 31 d., palaipsniui būtų sukurta vidaus rinka; kadangi vidaus rinka – tai teritorija be vidaus sienų, kurioje užtikrintas laisvas prekių, žmonių, paslaugų ir kapitalo judėjimas;

Ši direktyva taikoma visų Direktyvos 92/61/EEB 1 straipsnyje apibrėžtų tipų transporto priemonių stabdžių sistemoms.

kadangi, atsižvelgiant į stabdymą, kiekvienoje valstybėje narėje dviratėms arba triratėms transporto priemonėms turi būti būdingos privalomomis nuostatomis, kurios atskirose valstybėse narėse skiriasi, nustatytos tam tikros techninės charakteristikos; kadangi dėl tų nuostatų skirtumų atsiranda kliūčių prekybai Bendrijoje;

2 straipsnis

Sudėtinės dalies tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių stabdžių sistemos tipą, metodiką ir laisvo tų transporto priemonių judėjimo sąlygos – tai Direktyvos 92/61/EEB II ir III skyriuose nustatytoji metodika ir sąlygos.

⁽¹⁾ OL L 225, 1992 8 10, p. 72.

⁽²⁾ OL C 93, 1992 4 13, p. 24.

⁽³⁾ OL C 305, 1992 11 23, p. 114 ir OL C 72, 1993 3 15.

⁽⁴⁾ OL C 313, 1992 11 30, p. 7.

3 straipsnis

Pagal Direktyvos 92/61/EEB 11 straipsnį, šioje direktyvoje ir Jungtinių Tautų EEK Reglamente Nr. 78 (1988 m. spalio 20 d. E/ECE/324 ir E/ECE (TRANS/505 REV 1 ADD 77) nustatytų reikalavimų lygiavertiškumas patvirtinamas šia direktyva.

Sudėtinės dalies tipo patvirtinimą suteikusių valstybių narių institucijos pagal pirmiau minėto Reglamento Nr. 78 reikalavimus suteiktus patvirtinimus bei sudėtinės dalies tipo patvirtinimo ženklus laiko galiojančiais kaip ir atitinkamus pagal šią direktyvą suteiktus patvirtinimus ir sudėtinės dalies tipo patvirtinimo ženklus.

4 straipsnis

Šią direktyvą galima iš dalies keisti pagal Direktyvos 70/156/EEB ⁽¹⁾ 13 straipsnyje nustatytą tvarką, siekiant, kad:

- būtų atsižvelgta į visus 3 straipsnyje nurodytus ECE reglamento pakeitimus,
- priedas būtų suderintas su technikos pažanga.

5 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 1994 m. spalio 5 d., įgyvendina šią direktyvą ir apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

Nuo pirmoje šio straipsnio dalyje nurodytos datos valstybės narės dėl priežasčių, susijusių su stabdymu, negali uždrausti pradėti eksploatuoti šios direktyvos reikalavimus atitinkančių transporto priemonių.

Valstybės narės pirmoje šio straipsnio dalyje nurodytas nuostatas taiko nuo 1995 m. balandžio 5 d.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinių įstatymų nuostatų tekstus.

6 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Liuksemburge, 1993 m. balandžio 5 d.

Tarybos vardu

Pirmininkas

J. TRØJBORG

⁽¹⁾ OL L 42, 1970 2 23, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 92/53/EEB (OL L 225, 1992 8 10, p. 1).

PRIEDAS

1. **APIBRĖŽIMAI**

Šioje direktyvoje:

 - 1.1. **Transporto priemonės tipas, nustatytas pagal jos stabdžių sistemą:**

tai tokiais pagrindiniais požymiais nesiskiriančios transporto priemonės:

 - 1.1.1. transporto priemonės kategorija, apibrėžta šios direktyvos 1 straipsnyje;
 - 1.1.2. 1.13 punkte apibrėžta didžiausia masė;
 - 1.1.3. masės pasiskirstymu tarp ašių;
 - 1.1.4. didžiausiu skaičiuojamuoju greičiu;
 - 1.1.5. skirtingu stabdymo sistemos tipu;
 - 1.1.6. ašių skaičiumi ir jų išdėstymu;
 - 1.1.7. variklio tipu;
 - 1.1.8. pavarų skaičiumi ir bendru perdavimo skaičiumi;
 - 1.1.8a. galutinės pavaros perdavimo skaičiumi;
 - 1.1.9. padangų matmenimis.
 - 1.2. **Stabdžių sistema:**

tai sudėtinių dalių, išskyrus variklį, derinys, kuriuo palaipsniui mažinamas važiuojančios transporto priemonės greitis arba kuriuo transporto priemonė sustabdoma ar išlaikoma, kad nepradėtų važiuoti, jeigu ji jau buvo sustabdyta; tos funkcijos apibrėžtos 2.1.2 punkte. Sistema sudaryta iš valdiklio, pavaros ir paties stabdžio.
 - 1.3. **Valdiklis:**

tai vairuotojo valdoma sudėtinė dalis, kuria perduodama stabdymui arba jam valdyti būtina energija. Ta energija – tai vairuotojo raumenų arba kito šaltinio, kurį valdo vairuotojas, energija arba tų įvairių energijos rūšių derinys.
 - 1.4. **Pavara:**

tai valdiklio ir stabdžių sąveiką užtikrinantis ir tarp jų esantis sudėtinių dalių derinys. Jeigu stabdymui būtina energiją tiekia arba ją tiekti padeda nuo vairuotojo nepriklausomas, tačiau jo valdomas energijos šaltinis, įtaise įrengtas energijos rezervuaras taip pat yra pavaros dalis.
 - 1.5. **Stabdys:**

tai tos sudėtinės stabdžių sistemos dalys, kuriose sukuriamos transporto priemonės važiavimą stabdančios jėgos.
 - 1.6. **Skirtingo tipo stabdžių sistemos:**

tai tokiais pagrindiniais požymiais besiskiriančios sistemos:

 - 1.6.1. sudėtinėmis dalimis, kuriems būdingos skirtingos techninės charakteristikos;
 - 1.6.2. iš medžiagų, kurioms būdingos skirtingos techninės charakteristikos, pagamintu sudėtine dalimi arba skirtingo dydžio arba formos sudėtine dalimi;
 - 1.6.3. skirtingu sudėtinių dalių surinkimu.
 - 1.7. **Stabdžių sistemos sudėtinė dalis (-ys):**

tai 1 arba daugiau atskirų sudėtinių dalių, kurios surinktos sudaro stabdžių sistemą.

- 1.8. **Sujungta į vieną visumą stabdžių sistema:**
- 1.8.1. jei tai yra dviračiai mopedai ir dviračiai motociklai, sistema, kuria, paspaudus vieną valdiklį, įjungiami bent 2 skirtingų ratų stabdžiai;
- 1.8.2. jei tai yra triračiai mopedai ir triračiai motociklai, visus ratus stabdanti stabdžių sistema;
- 1.8.3. jei tai yra motociklai su priekaba, bent priekinių ir galinių ratų stabdanti stabdžių sistema; dėl to tuo pat metu galinį ir priekabos ratą stabdanti stabdžių sistema laikoma galiniu stabdžiu.
- 1.9. **Tolydusis stabdymas:**
- tai stabdymas, kurio metu, stabdžių sistemą taikydamas pagal įprastas jos eksploataavimo charakteristikas, ir stabdžius įjungdamas arba išjungdamas:
- 1.9.1. valdikliu vairuotojas stabdymo jėgą bet kuriuo metu gali padidinti arba sumažinti;
- 1.9.2. stabdymo jėga keičiasi proporcingai, atsižvelgiant į valdiklio veikimą (monotoninė funkcija);
- ir
- 1.9.3. stabdymo jėgą galima lengvai reguliuoti pakankamai tiksliai.
- 1.10. **Maksimalus projektinis greitis:**
- tai greitis, kurio, važiuodama horizontaliu paviršiumi, kai jai nedaromas pernelyg didelis išorinis poveikis, transporto priemonė pagal visus specialius jos projekto ir konstrukcijos apribojimus, negali viršyti.
- 1.11. **Pakrauta transporto priemonė:**
- jeigu nenurodyta kitaip, tai transporto priemonė, pakrauta pagal didžiausią jos leistiną masę.
- 1.12. **Nepakrauta transporto priemonė:**
- tai bandymams daryti pristatyta transporto priemonė (įskaitant vairuotoją ir visą būtiną įrangą arba matavimo įtaisus).
- 1.13. **Didžiausia masė:**
- tai didžiausia transporto priemonės gamintojo nurodyta masė, kuri turi būti laikoma techniškai leistina (ta masė už didžiausią leistiną masę, kurią nacionalinė administracija yra nustačiusi, gali būti didesnė).
- 1.14. **Drėgnas stabdys:**
- tai stabdys arba stabdžiai, su kuriuo (-iais) daromi 1 priedėlio 1.3 skirsnyje aprašyti bandymai.
2. KONSTRUKCIJA IR ĮRENGIMO REIKALAVIMAI
- 2.1. **Bendri dalykai**
- 2.1.1. *Stabdžių sistema*
- 2.1.1.1. Stabdžių sistema turi būti suprojektuota, pagaminta ir įrengta taip, kad, neatsižvelgiant į vibraciją, kuri tą sistemą gali veikti, stabdžių sistema leistų normaliai eksploatuojamai transporto priemonei atitikti šios direktyvos nuostatas.
- 2.1.1.2. Stabdžių sistema turi būti suprojektuota, pagaminta ir įrengta taip, kad ji ypač būtų atspari korozijos ir senėjimo poveikiui.
- 2.1.2. *Stabdžių sistemos paskirtis*
- 1.2. punkte apibrėžta stabdžių sistema turi atitikti tokias sąlygas:
- 2.1.2.1. Darbinis stabdys
- Darbinis stabdžiu turi būti užtikrinta, kad vairuotojas galėtų valdyti važiuojančią transporto priemonę ir saugiai, greitai bei veiksmingai ją sustabdyti, nesvarbu, koks jos greitis ar ja vežamas krovinytis arba kokia įkalnė ar nuokalnė. Turi būti įmanoma, kad transporto priemonę darbinis stabdžiu būtų galima sustabdyti palaipsniui, taip pat, kad pirmiau aprašytu būdu vairuotojas galėtų sustabdyti transporto priemonę sėdėdamas transporto priemonės vairuotojui skirtoje sėdynėje ir neatitraukdamas rankų nuo vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies.

2.1.2.2. Avarinis stabdys (jeigu reikia)

Avariniu stabdžiu turi būti užtikrinta, kad, neviršijant nustatyto stabdymo kelio, transporto priemonę būtų galima sustabdyti tuo atveju, jeigu sugestų darbinis stabdys. Turi būti įmanoma, kad transporto priemonę avariniu stabdžiu būtų galima sustabdyti palaiptusiai. Turi būti įmanoma, kad pirmiau aprašytu būdu vairuotojas galėtų sustabdyti transporto priemonę sėdėdamas transporto priemonės vairuotojui skirtoje sėdynėje ir ant vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies laikydamas bent 1 ranką. Taikant tuos reikalavimus laikoma, kad vienu metu darbinis stabdys gali sugesti ne daugiau kaip vieną kartą.

2.1.2.3. Stovėjimo stabdys (jeigu įrengtas)

Stovėjimo stabdžiu turi būti užtikrinta, kad nuokalnėje arba įkalnėje stovinti transporto priemonė nepradėtų važiuoti, kai joje nėra vairuotojo ir kai darbinės to stabdžio dalys užfiksuotos tik mechaniniu įtaisu. Turi būti įmanoma, kad pirmiau aprašytu būdu vairuotojas galėtų sustabdyti transporto priemonę sėdėdamas jam skirtoje sėdynėje.

2.2. Techninės stabdžių sistemų charakteristikos

2.2.1. Kiekviename dviračiame mopede arba motocikle turi būti įrengtos atskirus valdiklius ir pavaras turinčios 2 darbinės stabdžių sistemos, iš kurių 1 stabdo priekinį, o kita – galinį ratą.

2.2.1.1. Abi darbinių stabdžių sistemos transporto priemonę gali stabdyti vienu metu, jeigu 1 stabdžių sistemai sugedus, kitos veikimas nesutrunka. Nelaikoma, kad tam tikros sudėtinės dalys, pavyzdžiui, pats stabdys, stabdžių cilindrai ir jų stūmokliai (išskyrus sandariklius), stūmiklio kotai ir stabdžių kumštelių komplektai, gali sugesti, jeigu tarp jų yra pakankamas atstumas arba jeigu atliekant techninę priežiūrą prie jų galima lengvai prieiti ir jeigu jų saugos savybės pakankamai atitinka nustatytus reikalavimus.

2.2.1.2. Stovėjimo stabdį įrengti neprivaloma.

2.2.2. Kiekviename motocikle su priekaba turi būti įrengtos stabdžių sistemos, kurias jame reikėtų įrengti, jeigu jis būtų be priekabos; jeigu tos stabdžių sistemos leidžia užtikrinti, kad, darant bandymus su priekabas turinčiomis transporto priemonėmis, būtų pasiektos nustatytos veikimo charakteristikos, įrengti stabdį priekabos rate nereikalaujama; stovėjimo stabdį įrengti neprivaloma.

2.2.3. Kiekviename triračiame mopede turi būti įrengta:

2.2.3.1. arba 2 atskiros darbinių stabdžių sistemos, kurias įjungus stabdomi visi mopedo ratai; arba

2.2.3.2. visus ratus stabdanti darbinių stabdžių sistema ir avarinio stabdžio sistema, kurią gali atstoti stovėjimo stabdys.

2.2.3.3. Be to, kiekviename triračiame mopede turi būti įrengtas bent 1 ašies ratą arba ratus blokuojantis stovėjimo stabdys. Stovėjimo stabdys, kuris gali būti 1 iš dviejų 2.2.3.1 punkte nurodytųjų, neturi būti sujungtas su kitos ašies arba ašių ratus blokuojančiu stabdžiu.

2.2.4. Kiekviename triračiame motocikle turi būti įrengta:

2.2.4.1. visus ratus stabdantis koja valdomas darbinis ir avarinis stabdys, kurį gali atstoti stovėjimo stabdys;

ir

2.2.4.2. bent 1 ašies ratus blokuojantis stovėjimo stabdys. Stovėjimo ir darbinio stabdžių valdikliai turi būti atskiri.

2.2.5. Neišardomai su ratais sujungtus stabdžių paviršius stabdžiai turi veikti arba standžiai arba sudėtinėmis dalimis, kurios neįtikėtina, kad galėtų sugesti.

2.2.6. Sudėtinės visų stabdžių sistemų, jeigu jos įrengtos transporto priemonėje, dalys nejudamai turi būti pritvirtintos taip, kad stabdžių sistemoms veikiant įprastomis eksploataavimo sąlygomis, tos sistemos nesugestų.

2.2.7. Stabdžių sistemos, jeigu jos suteptos ir sureguliuotos pagal nustatytus reikalavimus, turi veikti be sutrikimų.

2.2.7.1. Stabdžių susidėvėjimą turi būti įmanoma lengvai pašalinti rankiniu arba automatinu reguliavimu. Stabdžius į veiksmingą veikimo padėtį turi būti įmanoma nustatyti tol, kol stabdžio antdėklas nesudyla taip, kad jį būtina pakeisti.

- 2.2.7.2. Pavaros ir stabdžių valdiklio bei sudėtinių dalių eigos atsarga turi būti tokia, kad, kai stabdžiai įšyla, o stabdžių antdėklai nusidėvi iki didžiausios leistinos ribos, veiksmingas stabdymas būtų užtikrintas be neatidėliotino stabdžių reguliavimo.
- 2.2.7.3. Pagal nustatytus reikalavimus sureguliuoti stabdžių sistemos sudėtinės dalys, kai jos veikia, neturi liesti jokių kitų, o tik numatytąsias sudėtines dalis.
- 2.2.8. Jeigu stabdžių sistema turi hidraulinę pavarą, stabdymo skysčio talpyklos turi būti suprojektuotos ir pagamintos taip, kad lengvai būtų galima patikrinti stabdymo skysčio lygį.
- Ta nuostata mopedams, kurių didžiausias greitis 25 km/h arba mažesnis, netaikoma.
-

1 priedėlis

Stabdžių patikra ir stabdžių sistemos veikimo charakteristikos

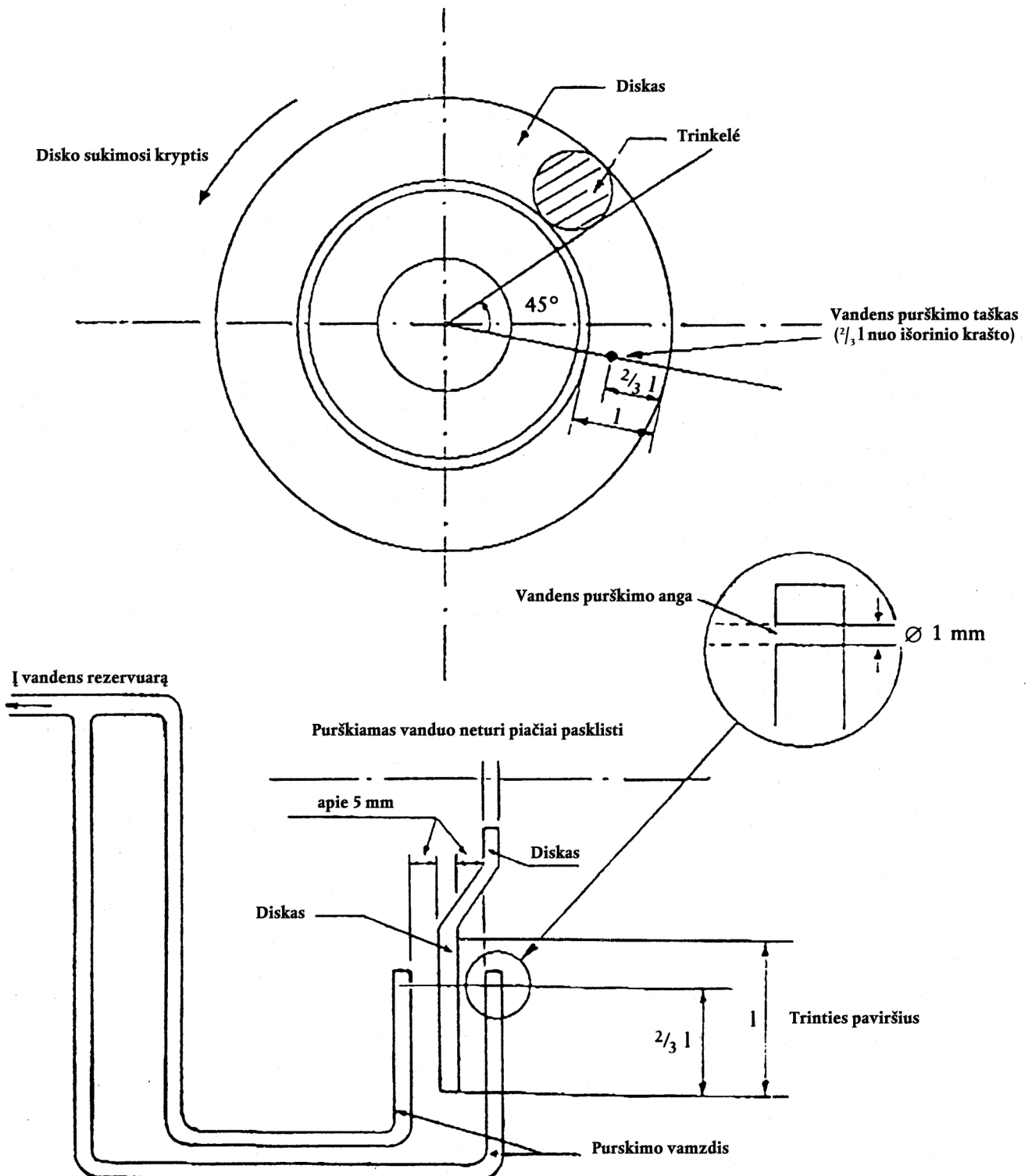
1. STABDŽIŲ PATIKRA
 - 1.1. **Bendrieji dalykai**
 - 1.1.1. Nustatant stabdžių sistemos veikimo charakteristikas, remiamasi stabdymo keliu. Atliekant stabdžių sistemos veikimo charakteristikų patikrą, matuojamas transporto priemonės stabdymo kelias, atsižvelgiant į pradinį jos greitį, arba stabdžių suveikimo trukmė ir visas vidutinis transporto priemonės lėtėjimo pagreitis.
 - 1.1.2. Stabdymo kelias – tai atstumas, kurį nuo to momento, kai vairuotojas įjungia stabdžių valdiklį, transporto priemonė nuvažiuoja, kol sustoja. Pradinis greitis – tai tas transporto priemonės greitis, kuriuo ji važiuoja tuo momentu, kai vairuotojas įjungia stabdžių valdiklį. Toliau pateiktoje formulėje, pagal kurią nustatomos veikimo charakteristikos:
$$V = \text{pradinis greitis (km/h);}$$
$$S = \text{stabdymo kelias (m).}$$
 - 1.1.3. Suteikiant tipo patvirtinimą, stabdymo charakteristikos turi būti nustatytos pagal toliau išdėstytas sąlygas atliekant bandymus kelyje:
 - 1.1.3.1. transporto priemonės būklė, atsižvelgiant į jos masę, turi būti tokia, kokia yra nustatyta kiekvieno tipo bandymui atlikti, ir ta masė tiksliai nurodoma bandymo ataskaitoje;
 - 1.1.3.2. bandymas turi būti daromas kiekvieno tipo bandymo metu nustatytu greičiu ir nustatytu būdu: jeigu didžiausias transporto priemonės greitis už nustatytą bandymo greitį yra mažesnis, toks bandymas turi būti daromas pagal numatytas tam tikras specialias sąlygas;
 - 1.1.3.3. nustatytos veikimo charakteristikos turi būti užtikrintos neužblokuojant rato (-ų), transporto priemonei nenukrypstant nuo jos važiavimo krypties ir be jokios neįprastos vibracijos;
 - 1.1.3.4. darant bandymus, jėga, kuria veikiamas stabdžių valdiklis, kad būtų užtikrintas nustatytas charakteristikas atitinkantis stabdžių suveikimas, turi būti ne didesnė kaip nurodytoji transporto priemonės, su kuria daromas bandymas, kategorijai.
 - 1.1.4. *Bandymo sąlygos*
 - 1.1.4.1. Darbinio stabdžio bandymai turi būti daromi laikantis tokių sąlygų:
 - 1.1.4.1.1. prieš bandymo arba kiekvienos bandymų sekos pradžią padangos turi būti šaltos, o jų slėgis atitikti stovinčios transporto priemonės ratus veikiančią nustatytą tikrąją apkrovą;
 - 1.1.4.1.2. transporto priemonė turi būti pakrauta, jeigu ji turi būti išbandyta pakrauta, kad kroviny pasiskirstytų pagal gamintojo nurodymus;
 - 1.1.4.1.3. darant visų tipų 0 bandymus, stabdžiai turi būti šalti; laikoma, kad stabdys šaltas, jeigu disko arba būgno išorėje išmatuota temperatūra mažesnė kaip 100 °C;
 - 1.1.4.1.4. vairuotojas turi sėdėti sėdynėje, įprastoje vairavimo padėtyje, ir per visą bandymą savo padėties neturi keisti;
 - 1.1.4.1.5. bandymo plotas turi būti lygus, sausas ir jo sukibimas su ratu turi atitikti nustatytus reikalavimus;
 - 1.1.4.1.6. bandymas turi būti daromas tada, kai nepučia bandymo rezultatams įtaką galintis padaryti vėjas.
 - 1.2. **0 tipo bandymas** (bandymas eksploataavimo charakteristikoms nustatyti)
 - 1.2.1. *Bendrieji dalykai*
 - 1.2.1.1. Darbinio stabdžio stabdymo charakteristikų ribos – tai kiekvienos kategorijos transporto priemonės nustatytųjų charakteristikų ribos.

- 1.2.2. *0 tipo bandymas, kai transporto priemonė važiuoja su išjungta pavara*
- 1.2.2.1. Bandymas turi būti daromas tai kategorijai, kuriai priskiriama transporto priemonė, nustatytu greičiu, šiuo atžvilgiu nustatytiems kiekybiniais duomenims taikoma tam tikra leidžiamosios nuokrypos riba.
- Jei tai yra transporto priemonė, kurioje 2 darbinius stabdžius galima taikyti atskirai, stabdžių sistemos turi būti išbandytos atskirai. Kiekvienos kategorijos transporto priemonės stabdžių sistemos veikimo charakteristikos turi atitikti minimalius nustatytus reikalavimus.
- 1.2.2.1.1. Jei tai yra mechaninę arba automatinę pavarų dėžę, kurią galima atjungti ranka, turinti transporto priemonė, bandymai turi būti daromi pavarų dėžę atjungus ir (arba) variklį atjungus sankaba ar kitu būdu.
- 1.2.2.1.2. Jei tai yra kitų tipų automatinę pavarų dėžę turinti transporto priemonė, bandymai turi būti daromi įprastomis eksploataavimo sąlygomis.
- 1.2.3. *0 tipo bandymas, kai motociklas (su priekaba arba be jos) ir triratis motociklas važiuoja įjungta pavara*
- 1.2.3.1. Bandymas turi būti daromas, kai transporto priemonė nepakrauta ir ji važiuoja skirtingais greičiais: mažiausiu – tai 30 % didžiausio transporto priemonės greičio ir didžiausiu – 80 % pirmiau minėto greičio arba 160 km/h (taikomas mažesnis dydis).
- Didžiausios faktiškos veikimo charakteristikų vertės išmatuojamos ir jos kartu su transporto priemonės veika įrašomos bandymo ataskaitoje. Jeigu 2 darbinius stabdžius galima įjungti atskirai, su abiem stabdžiais bandymai turi būti padaryti iš eilės, o tada jie išbandomi vienu metu.
- 1.2.4. *0 tipo bandymas, kai transporto priemonė važiuoja išjungta pavara: šlapiais stabdžiais*
- 1.2.4.1. Tas bandymas (taikant 1.3.1 punkte nurodytas išlygas) turi būti daromas su mopedais ir motociklais (tačiau ne su triračiais motociklais). Taikomi tokie patys kaip darant 0 tipo bandymą metodai, kai transporto priemonė važiuoja išjungta pavara, išskyrus 1.3 punkte aprašytas stabdžių šlapinimo bandymo nuostatas.
- 1.3. **Specialios nuostatos bandymui daryti su šlapiais stabdžiais**
- 1.3.1. Vandeniui nelaidūs stabdžiai: su įprastus būginius arba visiškai vandeniui nelaidžius stabdžius, į kuriuos normaliomis eksploataavimo sąlygomis vanduo neprasiskverbia, turinčiomis transporto priemonėmis tos 0 tipo bandymų sekos daryti nebūtina.
- 1.3.2. Bandymas su šlapinamais stabdžiais turi būti daromas tomis pačiomis sąlygomis kaip ir su sausais stabdžiais. Stabdžių sistema neturi būti reguliuojama arba kaip nors pakeičiama, išskyrus įrangą, kuri sumontuojama tam, kad stabdį būtų galima šlapinti.
- 1.3.3. Bandymo įranga kiekvieną stabdį, kai tik jis įjungiamas, turi nuolatos šlapinti vandeniu, kurio srauto debitas yra 15 l/h. Du vieno rato diskiniai stabdžiai laikomi dviem stabdžiais.
- 1.3.4. Jei tai yra apliejami arba iš dalies vandeniui apliejami diskiniai stabdžiai, nustatytas vandens kiekis į besisukantį diską turi būti nukreiptas taip, kad disko paviršiuje arba paviršiuose, prie kurio (-ių) liečiasi stabdžių trinkelė arba trinkelės, vanduo pasiskirstytų tolygiai.
- 1.3.4.1. Jei tai yra vandeniui visiškai laidūs stabdžiai, vanduo į disko paviršių (-ius), atsižvelgiant į stabdžių trinkelę (-es), nukreipiamas 45° paskuba.
- 1.3.4.2. Jei tai yra vandeniui iš dalies nelaidūs stabdžiai, vanduo į disko paviršių (-ius), atsižvelgiant į stabdžio dangtelį arba pertvarėlę, nukreipiamas su 45° paskuba.
- 1.3.4.3. Vanduo nenutrūkstama srove į disko (-ų) paviršių (-ius) tam (-iems) paviršiui (-iams) statmena kryptimi turi būti nukreiptas iš purkštuko, kuris nustatytas taip, kad būtų tarp vidinio tolimiausio tos disko dalies, prie kurios prisispaudžia stabdžių trinkelė (-ės) (žr. 1 paveikslą), taško ir 2/3 atstumu nuo kraštinio pirmiau minėtos dalies esančio taško.
- 1.3.5. Jei tai yra vandeniui nelaidūs stabdžiai ir jeigu 1.3.1. punkto nuostatos netaikomos, vanduo iš 1.3.4.1 ir 1.3.4.3 punktuose aprašyto taško bei tuose punktuose aprašytu būdu turi būti nukreiptas į abi stabdžių dangtelio arba pertvarėlės puses. Jeigu purkštuko vieta su ventiliavimo arba apžiūros angų vietomis sutampa, vanduo su ¼ posūkio paskuba turi būti nukreiptas prieš pirmiau minėtą angą.

- 1.3.6. Jeigu 1.3.3 ir 1.3.4 punktuose nurodytoje vietoje vandens tiekti neįmanoma dėl to, kad ten pritvirtintos kažkokios sudėtinės transporto priemonės dalys, vanduo turi būti tiekiamas pirmame taške, kuriame vandenį nenutrūkstamai galima tiekti jį nukreipus su didesne kaip 45° paskuba.
- 1.3.7. Jei tai yra būgniniai stabdžiai ir jeigu 1.3.1 punkto reikalavimai netaikomi, nustatytas vandens kiekis iš purkštukų, kurie pastatomi taip, kad būtų 2/3 to atstumo, kuris yra tarp išorinio besisukančio būgno apskritimo ir rato stebulės, turi būti vienodai tiekiamas iš abiejų stabdžio pusių (t. y. tarp nejudamos galinės plokštės ir besisukančio būgno).
- 1.3.8. Pagal 1.3.7 punkto reikalavimus ir atsižvelgiant į reikalavimą, kad 15° nuo nejudamos galinės plokštės ventiliavimo arba apžiūros angų nebūtų jokio purkštuko ar kad purkštukas su tomis angomis nesutaptų, būginių stabdžių bandymo įranga turi būti išdėstyta taip, jog būtų užtikrintas optimalus nepertraukiamas vandens tiekimas.
- 1.3.9. Siekiant užtikrinti, kad stabdys (-džiai) būtų šlapinamas (-i) pagal nustatytus reikalavimus, nedelsiant prieš bandymų sekos pradžią transporto priemonė turi važiuoti:
- su pagal šio priedo nuostatas nuolatos veikiančia stabdžio šlapinimo įranga,
 - nustatytu bandymo greičiu,
 - nejungiant išbandytino (-ų) stabdžio (-ių),
 - ne trumpesnę kaip 500 m atstumą iki to taško, kuriame bandymas turi būti pradėtas.
- 1.3.10. Jei tai mopeduose, kurių didžiausias greitis yra 25 km/h arba mažesnis, įrengtas ratlankį suspaudžiantis stabdys, vanduo į ratlankį turi būti nukreiptas taip, kaip nurodyta 2 paveiksle.

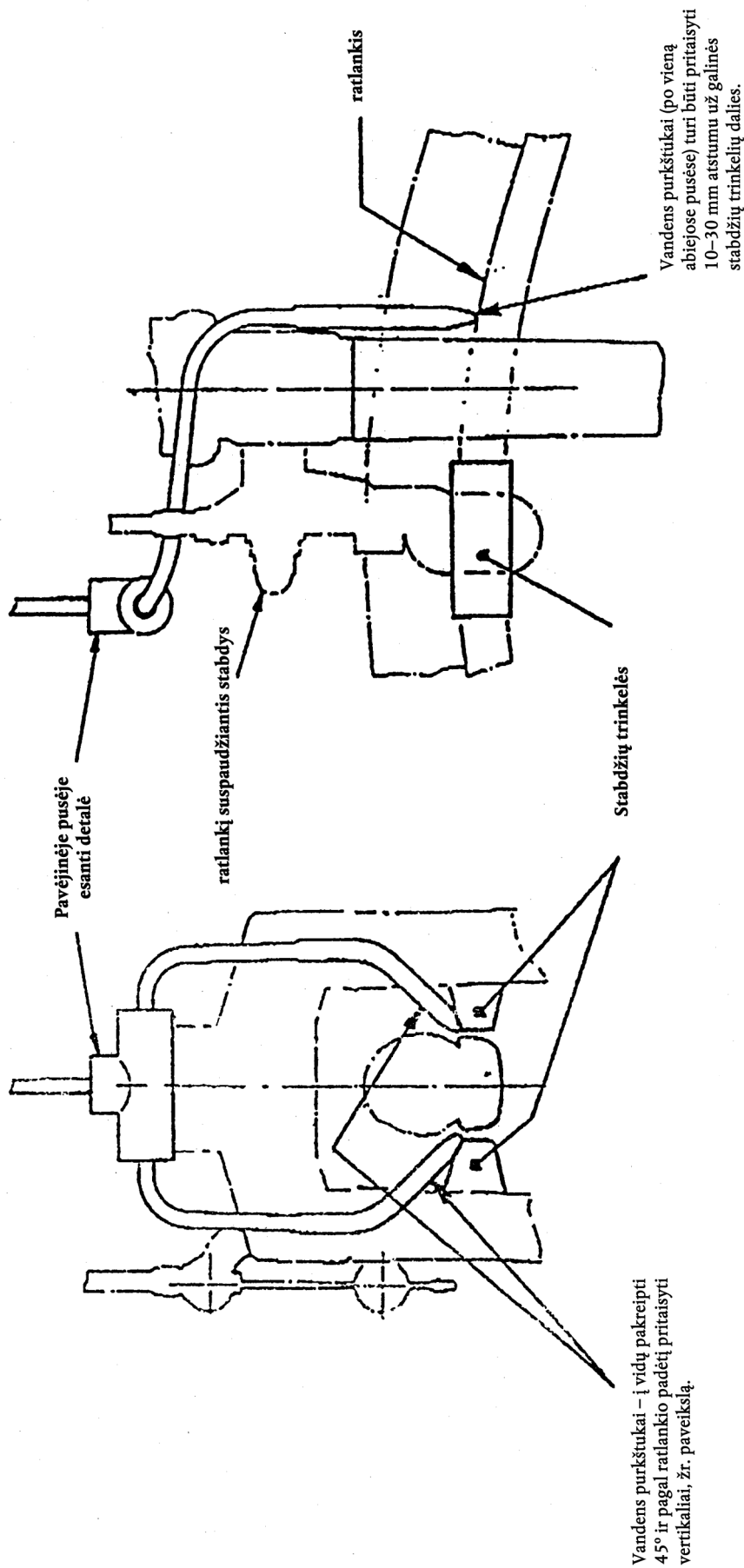
1 paveikslas

Vandens tiekimas diskiniams stabdžiams



2 paveikslas

Vandens tiekimas ratlankį suspaudžiantiems stabdžiams



Stabdžių trinkelės

Vandens purkštukai – į vidų pakreipti 45° ir pagal ratlankio padėčių pritaisyti vertikaliai, žr. paveikslą.

Pastaba. Parodytas priekinis ratlankį suspaudžiantis stabdys. Tokia pati konfigūracija taikoma ir galiniame ratlankį suspaudžiančiame stabdyje.

Ne pagal mastelį.

- 1.4. **I tipo bandymas (bandymas išilusių stabdžių antdėklų veiksmingumo pokyčiui nustatyti)**
- 1.4.1. *Specialios nuostatos*
- 1.4.1.1. Visų motociklų (su priekaba arba be jos) ir triračių motociklų darbiniai stabdžiai pagal toliau nustatytus reikalavimus, kai transporto priemonė pakrauta, turi būti išbandyti motociklus ir triračius motociklus iš eilės keletą kartą sustabdant. Jei tai yra kompleksines stabdžių sistemas turinčios transporto priemonės, su darbiniais tų sistemų stabdžiais pakanka I tipo bandymo.
- 1.4.1.2. I tipo bandymas sudarytas iš 3 dalių.
- 1.4.1.2.1. Vienas 0 tipo bandymas daromas pagal 2.1.2 arba 2.2.3.1 punktų reikalavimus.
- 1.4.1.2.2. Pagal 1.4.2 punkto reikalavimus laikomasi 10 pakartotinių sustabdymų sekos.
- 1.4.1.2.3. Užbaigus 1.4.1.2.2 punkte nustatytą bandymą, kiek galima greičiau ir bet koku atveju per minutę nuo jo pabaigos, tomis pačiomis sąlygomis, kurios buvo taikomos darant 1.4.1.2.1 punkte nurodytą bandymą, ypač siekiant, kad valdiklio valdymo jėga kuo tiksliau atitiktų vidutinę vertę, kuri neviršytų tame bandyme taikytos tikrosios jėgos vertės vidurkio, daromas vienas 0 tipo bandymas.
- 1.4.2. *Bandymo sąlygos*
- 1.4.2.1. Išbandytina transporto priemonė ir išbandytinas (-i) stabdys (-džiai) turi būti sausas (-i), o stabdys (-džiai) – sausas (-i).
- 1.4.2.2. Pradinis bandymo greitis:
- 1.4.2.2.1. išbandant priekinį (-ius) stabdį (-džius), 70 % didžiausio transporto priemonės greičio ir 100 km/h (taikomas mažesnis greitis);
- 1.4.2.2.2. išbandant galinį (-ius) stabdį (-džius), 70 % didžiausio transporto priemonės greičio ir 80 km/h (taikomas mažesnis greitis);
- 1.4.2.2.3. išbandant kompleksinę stabdžių sistemą, 70 % didžiausio transporto priemonės greičio ir 100 km/h (taikomas mažesnis greitis).
- 1.4.2.3. Atstumas nuo vietos, kurioje įjungiamas stabdys, iki kitos stabdžio įjungimo vietos yra 1 000 metrų.
- 1.4.2.4. Pavarų dėžė ir (arba) sankaba taikomos taip:
- 1.4.2.4.1. Jei tai yra mechaninę pavarų dėžę arba automatinę pavarų dėžę, kurią galima atjungti ranka, turinti transporto priemonė, stabdymo metu turi būti įjungta pradinį bandymo greitį atitinkanti aukščiausia pavana. Kai transporto priemonės greitis sumažėja iki 50 % pradinio bandymo greičio, pavara turi būti išjungta.
- 1.4.2.4.2. Jei tai yra visiškai automatinę pavarų dėžę turinti transporto priemonė, bandymas turi būti daromas taikant įprastas tokios įrangos eksploatavimo sąlygas. Privažiuojant prie stabdymo vietos, turi būti įjungta pradinį bandymo greitį atitinkanti pavara.
- 1.4.2.5. Po kiekvieno sustojimo transporto priemonei nedelsiant turi būti suteiktas didžiausias greitėjimo pagreitis, kad jos greitis pasidarytų lygus pradiniam bandymo greičiui, ir tas greitis išlaikomas iki kito stabdymo pradžios. Jeigu reikia, prieš pradėdant transporto priemonei suteikti greitėjimo pagreitį, bandymo kelyje ją galima apsukti.
- 1.4.2.6. Transporto priemonę stabdant pirmą kartą, jėga, kuria veikiamas valdiklis, sureguliuojama taip, kad vidutinis lėtėjimo pagreitis būtų 3 m/s^2 arba didžiausias lėtėjimo pagreitis, kurį galima užtikrinti taikant stabdį (taikomas mažesnis pagreitis):
- ta jėga pagal 1.4.1.2.2 punkto reikalavimus laikantis 10 pakartotinių sustabdymų sekos turi išlikti pastovi.
- 1.4.3. *Liekamosios stabdymo savybės*
- 1.4.3.1. I tipo bandymo pabaigoje tomis pačiomis sąlygomis (ypač siekiant, kad valdiklio valdymo jėga būtų kuo pastovesnė ir neviršytų vidutinės tikrosios taikytos jėgos vidurkio), kurios buvo taikytos darant 0 tipo bandymą, kai transporto priemonė važiuoja išjungta pavara (temperatūros sąlygos gali būti kitokios), turi būti išmatuotos liekamosios darbinio stabdžio stabdymo savybės.

1.4.3.2. Tos liekamosios stabdymo savybės:

1.4.3.2.1. jeigu jos apibūdinamos kaip lėtėjimo pagreitis, turi būti tokios, kad užtikrinamas lėtėjimo pagreitis būtų ne mažesnis kaip 60 % 0 tipo bandymo metu nustatyto lėtėjimo pagreičio;

arba

1.4.3.2.2. jeigu jos apibūdinamos kaip stabdymo kelias, turi būti tokios, kad užtikrinamas stabdymo kelias nebūtų didesnis už apskaičiuotąjį pagal tokią formulę:

$$S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 aV.$$

Čia:

S_1 = 0 tipo bandymo metu nustatytas stabdymo kelias,

S_2 = bandymo liekamųjų stabdymo savybių nustatymo metu užregistruotas stabdymo kelias,

a = 0,1,

V = pradinis greitis stabdymo pradžioje kaip apibrėžta 2.1.1 arba 2.2.2 punktuose.

2. STABDŽIŲ SISTEMŲ VEIKIMO CHARAKTERISTIKOS

2.1. Tik priekinės arba galinės ašies ratą ar ratus stabdančias stabdžių sistemas turinčių transporto priemonių bandymo nuostatos

2.1.1. Bandymo greitis $V = 40$ km/h ⁽¹⁾ (mopedų).

Bandymo greitis $V = 60$ km/h ⁽¹⁾ (motociklų – su priekaba arba be jos – ir triračių motociklų).

2.1.2. Pakrautos transporto priemonės stabdymo charakteristikos

2.1.2.1. Darant I tipo liekamųjų stabdymo savybių nustatymo bandymą (motociklai su priekaba arba be jos), užregistruojamos nustatytos veikimo charakteristikos, t. y. stabdymo kelias, vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis bei naudota valdiklio valdymo jėga.

2.1.2.2. Stabdymas tik priekinės ašies stabdžiais

Kategorija	Stabdymo kelias (S) (metrais)	Atitinkamas vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis (m/s ²)
Dviračiai mopedai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/90$	3,4 ⁽¹⁾
Triračiai mopedai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/70$	2,7 ⁽²⁾
Dviračiai motociklai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/115$	4,4 ⁽²⁾
Motociklai su priekaba	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/95$	3,6

⁽¹⁾ Jei tai yra mopedai, kurių didžiausias greitis 25 km/h arba mažesnis ir kurių ratlankio plotis 45 mm ar mažesnis (kodas 1,75), ta vertė yra 2,8 arba $S \leq 0,1 + V^2/73$. Jeigu tos vertės, atsižvelgiant į ribotą sukibimą, kiekviena stabdžių sistema užtikrinti negali, darant bandymą su pakrauta transporto priemone, kai tuo pat metu įjungiami abu stabdžiai, turi būti taikoma 4,0 m/s² vertė.

⁽²⁾ Jeigu tų verčių viena stabdžių sistema, atsižvelgiant į ribotą sukibimą, užtikrinti negali, darant bandymą su pakrauta transporto priemone, kai stabdžiai įjungiami vienas po kito, taikomos tokios vertės:

— triračiai mopedai: 4,4 m/s²;
— dviračiai motociklai: 5,8 m/s².

⁽¹⁾ Su transporto priemonėmis, kurių didžiausias greitis (V_{max}), jei tai yra mopedai, mažesnis kaip 45 km/h, arba 67 km/h, jei tai yra motociklai (su priekaba arba be jos) ir triračiai motociklai, darant bandymus taikomas 0,9 V_{max} greitis.

2.1.2.3. Stabdymas tik galinės ašies stabdžiais

Kategorija	Stabdymo kelias (S) (metrais)	Atitinkamas vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis (m/s ²)
Dviračiai mopedai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/70$	2,7
Triračiai mopedai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/70$	2,7 ⁽¹⁾
Dviračiai motociklai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/75$	2,9 ⁽¹⁾
Motociklai su priekaba	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/95$	3,6

⁽¹⁾ Jeigu tų verčių viena stabdžių sistema, atsižvelgiant į ribotą sukibimą, užtikrinti negali, darant bandymą su pakrauta transporto priemone, kai stabdžiai įjungiami vienas po kito, taikomos tokios vertės:

— triračiai mopedai: 4,4 m/s²;

— dviračiai motociklai: 5,8 m/s².

2.1.3. Nepakrautos transporto priemonės stabdymo charakteristikos

- 2.1.3.1. Su transporto priemone kuria važiuoja tik vairuotojas, daryti bandymo nebūtina, jeigu iš atliktų apskaičiavimų paaiškėja, kad stabdomiems ratams tenka tokia masė, jog taikant kiekvienos atskiros ašies stabdžius, įmanoma užtikrinti, kad vidutinis lėtėjimo pagreitis būtų bent 2,5 m/s²

arba stabdymo kelias

$$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/65.$$

2.2. **Transporto priemonių, kurių bent 1 stabdys – tai sudėtinė sujungtos į vieną visumą stabdžių sistemos dalis, bandymai**

- 2.2.1. Darant motociklų (su priekaba arba be jos) ir triračių motociklų I tipo liekamųjų stabdymo savybių nustatymo bandymą su motociklais (su priekaba arba be jos) ir triračiais motociklais užregistruojami nustatyti veikimo charakteristikų lygiai, t. y. stabdymo kelias, vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis bei naudota valdiklio valdymo jėga.

- 2.2.2. Bandymo greitis $V = 40$ km/h⁽¹⁾ (mopedų).

Bandymo greitis $V = 60$ km/h⁽¹⁾ (motociklų – su priekaba arba be jos – ir triračių motociklų).

- 2.2.3. Bandymai daromi su pakrauta ir nepakrauta transporto priemone.

- 2.2.3.1. Stabdymas taikant tik į vieną visumą sujungtą stabdžių sistemą

Kategorija	Stabdymo kelias (S) (metrais)	Atitinkamas vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis (m/s ²)
Mopedai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/90$	4,4
Dviračiai motociklai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/132$	5,1
Motociklai su priekaba	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/140$	5,4
Triračiai motociklai	$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/130$	5,0

⁽¹⁾ Su transporto priemonėmis, kurių didžiausias greitis (V_{max}), jei tai yra mopedai, mažesnis kaip 45 km/h, arba 67 km/h, jei tai yra motociklai (su priekaba arba be jos) ir triračiai motociklai, darant bandymus taikomas 0,9 V_{max} greitis.

2.2.3.2. Stabdymas visų kategorijų antru darbinio arba avarinio stabdžiu

Stabdymo kelias:

$$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/65$$

(atitinka vidutinį 2,5 m/s² lėtėjimo pagreitį).

2.3. **Stabdymo charakteristikos stabdant stovėjimo stabdžiu (jei reikia)**

2.3.1. Stovėjimo stabdys, neatsižvelgiant į tai, ar su vienu iš kitų stabdžių jis sujungtas į vieną visumą ar ne, turi būti tinkamas, kad 18 % įkalnėje arba nuokalnėje stovinčią pakrautą transporto priemonę išlaikytų nejudančią.

2.4. **Nuostatos dėl stabdžio valdikliams valdyti taikomos jėgos**

2.4.1. *Jėgos darbinio stabdžio valdikliams valdyti*

rankinis valdiklis ≤ 200 N

kojinis valdiklis ≤ 350 N (mopedai ir motociklai (su priekaba arba be jos)

kojinis valdiklis ≤ 500 N (triračiai motociklai).

2.4.2. *Jėgos stovėjimo stabdžio valdikliui valdyti (jeigu yra toks)*

jei tai yra rankinis valdiklis ≤ 400 N

jei tai kojinis valdiklis ≤ 500 N.

2.4.3. Jei tai yra rankinio stabdžio svirtis, laikoma, kad ranka veikiamas taškas yra 50 mm atstumu nuo išorinio svirties taško.

2.5. **Šlapių stabdžių užtikrintini veikimo charakteristikų lygiai (mažiausi ir didžiausi)**

2.5.1. Vidutinis lėtėjimo pagreitis, kuris turi būti užtikrintas stabdant šlapiu (-iais) stabdžiu (-iais) po 0,5–1,0 sekundės nuo stabdžio įjungimo pradžios, turi būti bent 60 % ⁽¹⁾ to lėtėjimo pagreičio, kuris per tą patį laiką ir valdiklį veikiant tokia pačia jėga buvo nustatytas stabdant sausu (-ais) stabdžiu (-iais).

2.5.2. Jėga valdikliui valdyti, kuri turi būti taikoma kuo staigiau, turi būti lygiavertė tai jėgai, kuri būtina siekiant, kad vidutinis lėtėjimo pagreitis būtų 2,5 m/s², kai stabdoma sausais stabdžiais.

2.5.3. Jokių šlapio (-ių) stabdžio (-ų) 0 tipo bandymo metu lėtėjimo pagreitis neturi viršyti 120 % lėtėjimo pagreičio, kuris buvo nustatytas bandymą darant su sausais (-ais) stabdžiais.

⁽¹⁾ Jei tai yra mopedai, kurių didžiausias greitis 25 km/h arba mažesnis, ta vertė tai 40 %.

2 priedėlis

Stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisų turintiems dviračiams mopedom ir motociklams bei triračiams motociklams taikomi reikalavimai

1. BENDRIEJI DALYKAI

1.1. Tų nuostatų tikslas – nustatyti dviračiuose mopeduose ir motocikluose bei triračiuose motocikluose įrengtų stabdžių sistemų, turinčių stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisus, minimalias veikimo charakteristikas. Pagal tas nuostatas transporto priemonėse stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisų įrengti neprivaloma, tačiau jeigu tie įtaisai įrengti, jie turi atitikti toliau pateiktus reikalavimus.

1.2. Dabartiniu metu taikomi įtaisai yra sudaryti iš matuoklio arba matuoklių, analizatoriaus ar analizatorių reguliatoriaus arba reguliatorių. Kiekvienas skirtingos konstrukcijos įtaisas laikomas šiame priedėlyje apibrėžtu stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisu, jeigu jo veikimo charakteristikos bent lygiavertės nustatytosioms šiuo priedėliu.

2. APIBRĖŽIMAI

Šiame priedėlyje:

2.1. **Stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisas**

tai darbinio stabdžio sistemos sudėtinė dalis, kuri stabdymo metu automatiškai valdo 1 arba daugiau ratų slydimą rato (-ų) sukimosi kryptimi.

2.2. **Matuoklis**

tai sudėtinė dalis, skirta užregistruoti ir perduoti analizatoriui informaciją apie rato (-ų) sukimosi sąlygas arba dinaminį transporto priemonės režimą.

2.3. **Analizatorius**

tai matuokliu (-iais) perduodamiems duomenims įvertinti ir signalui perduoti į reguliatorių skirta sudėtinė dalis.

2.4. **Reguliatorius**

tai pagal iš analizatoriaus gautą signalą stabdymo jėgą (-as) reguliuoti skirta sudėtinė dalis.

3. SISTEMOS POBŪDIS IR TECHNINĖS CHARAKTERISTIKOS

3.1. Kiekvienas valdomas ratas turi būti toks, kad jis galėtų įjungti bent savo įtaisą.

3.2. Kiekvieną kartą įtaisui nustojus tiekti elektros energiją ir (arba) nutrūkus išoriniams elektroninio (-ių) analizatoriaus (-ių) laidams vairuotojui turi būti duodamas regimasis įspėjimo signalas, kuris turi būti matomas net dienos šviesoje; vairuotojui turi būti lengva patikrinti, ar tas signalas nesugedęs⁽¹⁾.

3.3. Jeigu stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisas sugestų, pakrautos transporto priemonės stabdymo veiksmingumas neturi būti mažesnis už vieną iš 1 priedėlio 2.1.2.2 arba 2.1.2.3 punktuose nustatytųjų dviejų transporto priemonės reikalavimų (taikomas mažesnį veiksmingumą nustatantis reikalavimas).

3.4. Įtaiso veikimo veiksmingumas dėl elektromagnetinių laukų poveikio neturi sumažėti⁽²⁾.

3.5. Stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisai turi išlaikyti savo veikimo charakteristikas, kai stabdis nuspaužiamas visa leistina jėga ir neatsižvelgiant į stabdymo trukmę.

⁽¹⁾ Techninė tarnyba, atsižvelgdama į galimas gedimo rūšis, elektroninį analizatorių ir (arba) kiekvieną pavaros sistemą turėtų patikrinti.

⁽²⁾ Kol dėl vienodos bandymo metodikos nesusitarta, gamintojai techninėms tarnyboms turi pateikti savo taikomas bandymo metodikas ir rezultatus.

4. SUKIBIMO TAIKYMO KOEFICIENTAS
- 4.1. **Bendrieji dalykai**
- 4.1.1. Jei tai yra dviračiai ir triračiai motociklai, stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisus turinčios stabdžių sistemos laikomos priimtinais, jeigu laikomasi sąlygos
- $$\varepsilon \geq 0,70,$$
- čia ε – tai šio priedėlio ⁽¹⁾ papildyme apibrėžtas sukibimo taikymo koeficientas.
- 4.1.2. Sukibimo taikymo koeficientas ε turi būti išmatuotas kelio paviršiuose, kurių sukibimo koeficientas ne didesnis kaip 0,45 ir ne mažesnis kaip 0,8.
- 4.1.3. Bandymai turi būti daromi su nepakrauta transporto priemone.
- 4.1.4. Metodika sukibimo koeficientui (K) nustatyti ir formulė (ε) sukibimo koeficientui apskaičiuoti – tai šio priedėlio papildyme nustatytoji metodika ir formulė.
5. PAPILDOMOS PATIKROS
- 5.1. Su nepakrauta transporto priemone turi būti atliktos toliau nurodytos papildomos patikros.
- 5.1.1. Joks stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisu valdomas ratas neturi užsiblokuoti, jeigu to įtaiso valdiklis staigiai pradėdamas veikti visa jėga ⁽²⁾, kai transporto priemonė 0,8 V_{max} lygiu, tačiau ne didesniu kaip 80 km/h ⁽³⁾, pradiniu greičiu važiuoja vienos iš dviejų 4.1.2 punkte nurodytų rūšių kelio paviršiumi.
- 5.1.2. Jeigu stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisu, kai to įtaiso valdiklis spaudžiamas visa nustatyta jėga ⁽²⁾, valdomas ratas nuvažiuoja nuo paviršiaus, kurio sukibimo koeficientas yra didelis arba kurio tas koeficientas mažas, kaip apibrėžta 4.1.2 punkte, tas ratas neturi užsiblokuoti. Transporto priemonės važiavimo greitis ir stabdžių įjungimo momentas turi būti apskaičiuoti taip, kad, kai stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisas nustatytu režimu veikia transporto priemonei važiuojant paviršiumi, kurio sukibimo koeficientas yra didelis, ji nuo vieno ant kito paviršiaus užvažiuotų maždaug 0,5 V_{max}, ne didesniu kaip 50 km/h, greičiu.
- 5.1.3. Jeigu transporto priemonė, kai stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaiso valdiklis spaudžiamas visa nustatyta jėga ⁽²⁾, nuvažiuoja nuo paviršiaus, kurio sukibimo koeficientas yra mažas, ir užvažiuoja ant paviršiaus, kurio tas koeficientas didelis, kaip apibrėžta 4.1.2 punkte, per atitinkamą laiko tarpą transporto priemonės lėtėjimo pagreitis turi didėti iki nustatytos didelės vertės ir ji neturi nukrypti nuo pradinės važiavimo krypties. Transporto priemonės važiavimo greitis ir stabdžių įjungimo momentas turi būti apskaičiuoti taip, kad, kai stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisas nustatytu režimu veikia transporto priemonei važiuojant paviršiumi, kurio sukibimo koeficientas yra mažas, ji nuo vieno ant kito paviršiaus užvažiuotų maždaug 0,5 V_{max}, ne didesniu kaip 50 km/h, greičiu.
- 5.1.4. Jeigu abi atskiros stabdžių sistemos turi po stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisą, 5.1.1, 5.1.2 ir 5.1.3 punktuose nustatyti bandymai taip pat turi būti daromi abi atskiras stabdžių sistemas įjungiant vieną po kitos ir nuolatos turi būti užtikrinamas transporto priemonės stabilumas.
- 5.1.5. Tačiau darant 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3 ir 5.1.4 punktuose numatytus bandymus, leidžiama, kad tam tikrą laiko tarpą ratas būtų užblokuotas arba kad ratas slystų daugiau nei yra nustatyta, jeigu dėl to transporto priemonės stabilumas nesumažėja. Leidžiama, kad ratas užsiblokuotų, jeigu transporto priemonė važiuoja mažesniu kaip 10 km/h greičiu.

⁽¹⁾ Jei tai yra dviračiai mopedai, kol nenustatyta minimali ε vertė, išmatuota vertė turi būti nurodyta bandymo ataskaitoje.

⁽²⁾ Visa jėga – tai tam tikros kategorijos transporto priemonei 1 priedėlio 2.4 skirsnyje nustatyta didžiausia jėga: jeigu būtina, stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisui įjungti galima taikyti ir didesnę jėgą.

⁽³⁾ Paviršiuose, kurių sukibimo koeficientas yra mažas ($\leq 0,35$), pradinį greitį galima sumažinti dėl saugumo priežasčių: tokiais atvejais K vertė ir pradinis greitis turi būti nurodyti bandymo ataskaitoje.

Papildymas

1. SUKIBIMO KOEFICIENTO (K) NUSTATYMAS

- 1.1. Sukibimo koeficientas nustatomas pagal didžiausią transporto priemonės stabdymo intensyvumą, kai ratas neužblokuotas ir kai stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisas(-ai) yra išjungtas (-i), o visi ratai stabdomi vienu metu ⁽¹⁾.
- 1.2. Atliekant stabdžių patikrą, jie įjungiami nepakrautai transporto priemonei (išskyrus bandymo prietaisus ir (arba) būtiną saugos įrangą) važiuojant pradiniu 60 km/h greičiu (arba, jeigu tai yra 60 km/h greičiu važiuoti negalinčios transporto priemonės – jai važiuojant maždaug 0,9 V_{max} greičiu). Jėga, kuria stabdžio valdiklis veikiamas viso bandymo metu, turi būti pastovi.
- 1.3. Siekiant nustatyti didžiausią transporto priemonės stabdymo intensyvumą ⁽²⁾, keičiant priekinių ir galinių ratų stabdymo jėgas galima padaryti bandymų seką iki kritinio taško, kuris pasiekiamas iš karto prieš rato (-ų) užblokavimą.
- 1.4. Stabdymo intensyvumas (Z) nustatomas atsižvelgiant į laiką, per kurį transporto priemonės greitis sumažėja nuo 40 iki 20 km/h, ir taikant formulę:

$$Z = \frac{0,56}{t},$$

čia t išmatuota sekundėmis.

Jeigu tai yra 50 km/h greičiu važiuoti negalinčios transporto priemonės, stabdymo intensyvumas nustatomas atsižvelgiant į laiką, per kurį transporto priemonės greitis sumažėja nuo 0,8 V_{max} iki 0,8 V_{max} – 20 km/h, V_{max} išmatuotas km/h.

Didžiausia Z vertė – tai Z = K.

2. SUKIBIMO TAIKYMO KOEFICIENTO (ε) NUSTATYMAS

- 2.1. Sukibimo taikymo koeficientas – tai didžiausio stabdymo intensyvumo (Z_{max}), kai stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisas įjungtas, ir didžiausio stabdymo intensyvumo (Z_m), kai pirmiau minėtas įtaisas išjungtas, santykis. Su kiekvienu stabdžių apsaugos nuo blokavimosi įtaisą turinčiu ratu turi būti daromi atskiri bandymai.
- 2.2. Z_{max} apskaičiuojamas atsižvelgiant į 3 bandymų rezultatų vidurkį ir laiką, per kurį transporto priemonės greitis sumažėja 1.4 punkte nurodytu dydžiu.
- 2.3. Sukibimo taikymo koeficientas nustatomas pagal formulę:

$$\varepsilon = \frac{Z_{\max}}{Z_m}.$$

⁽¹⁾ Jeigu transporto priemonėse įrengtos į vieną visumą sujungtos stabdžių sistemos, gali tekti nustatyti papildomus reikalavimus.

⁽²⁾ Siekiant, kad tuos pirminius bandymus būtų galima padaryti lengviau, iš pradžių galima nustatyti kiekvienam ratui valdyti naudojamą jėgą, kuri taikoma iki pasiekiant kritinį tašką.

3 priedėlis

Informacijos lapas, atsižvelgiant į tam tikro tipo dviratės arba triratės motorinės transporto priemonės stabdžių sistemą

(Turi būti pridėtas prie paraiškos patvirtinti sudėtinės dalies tipą, jeigu ta paraiška įteikiama ne kartu su paraiška patvirtinti transporto priemonės tipą)

Dokumento Nr. (nurodo pareiškėjas):

Su paraiška patvirtinti sudėtinės dalies tipą, atsižvelgiant į tam tikro tipo dviratės arba triratės motorinės transporto priemonės stabdžių sistemą, turi būti pateikta Direktyvos 92/61/EEB A skyriaus toliau nurodytuose skirsniuose nustatyta informacija:

0.1,
0.2,
0.4–0.6,
2.1–2.2.1,
3.0–3.1.1,
5.2,
5.2.2,
7.1–7.4

4 priedėlis

Administracijos pavadinimas

Patvirtinimo liudijimas atsižvelgiant į tam tikro tipo dviratės arba triratės motorinės transporto priemonės stabdžių sistemą

PAVYZDYS

Ataskaitos Nr., kurią (data) išdavė bandymus dariusi institucija

Patvirtinimo Nr.: Galiojimo pratęsimo Nr.:

1. Transporto priemonės prekės ženklas arba pavadinimas:
2. Transporto priemonės tipas:
3. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
4. Jeigu yra toks, gamintojo įgaliotojo atstovo pavadinimas ir adresas:
5. Transporto priemonės pristatymo bandymui daryti data:
6. Patvirtinimas buvo suteiktas/jį suteikti atsisakyta ⁽¹⁾.
7. Vieta:
8. Data:
9. Parašas:

⁽¹⁾ Nereikalingą išbraukti.