

31983L0190

26.4.1983

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 109/13

SMĚRNICE KOMISE

ze dne 28. března 1983,

kteřou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 78/764/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se sedadla řidiče na kolových zemědělských a lesnických traktorech

(83/190/EHS)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 74/150/EHS ze dne 4. března 1974 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu kolových zemědělských a lesnických traktorů⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí 79/694/EHS⁽²⁾ a aktem o přistoupení Řecka, a zejména na článek 11 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Rady 78/764/EHS ze dne 25. července 1978 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se sedadla řidiče na kolových zemědělských a lesnických traktorech⁽³⁾,

vzhledem k tomu, že získané zkušenosti a současný stav techniky nyní umožňují doplnit některé požadavky a uvést je do lepšího souladu se skutečnými zkušebními podmínkami; že se ukázalo nutné změnit znění určitých bodů v některých jazykových verzích tak, aby se shodovala s ostatními jazykovými verzemi;

vzhledem k tomu, že tento první soubor změn může být následován dalšími, týkajícími se především postupu při kontrole sedadla řidiče na traktorech, jejichž hmotnost převyšuje 5 tun, zejména pomocí zkoušek na zkušebním zařízení, a později, jakmile to technické podmínky dovolí, náhradou zkoušky na standardní vozovce zkouškou na zkušebním zařízení, a pokud to bude možné, i náhradou zkušební osoby mechanickým zařízením (např. figurínami);

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování směrnic o odstraňování technických překážek obchodu v oblasti zemědělských a lesnických traktorů technickému pokroku,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Přílohy I, II a IV směrnice 78/764/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Od 1. října 1983 členské státy nesmějí

— odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 74/150/EHS nebo udělit vnitrostátní schválení typu pro typ traktoru, ani

— zakázat první uvedení traktorů do provozu,

pokud sedadlo řidiče tohoto typu traktoru nebo těchto traktorů splňuje požadavky této směrnice.

2. Od 1. října 1984 členské státy

— nesmějí již vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 74/150/EHS pro typ traktoru, jehož sedadlo řidiče nesplňuje požadavky této směrnice, a

⁽¹⁾ Úř. věst. L 84, 28.3.1974, s. 10.

⁽²⁾ Úř. věst. L 205, 13.8.1979, s. 17.

⁽³⁾ Úř. věst. L 255, 18.9.1978, s. 1.

— mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ traktoru, jehož sedadlo řidiče nesplňuje požadavky této směrnice.

Článek 3

Členské státy uvedou v účinnost předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 30. září 1983. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 28. března 1983.

Za Komisi
Karl-Heinz NARJES
člen Komise

PŘÍLOHA

Příloha I směrnice 78/764/EHS se mění takto:

Bod 9 se nahrazuje tímto:

„9. **Zdvih systému odpružení**

„Zdvihem systému odpružení se rozumí svislá vzdálenost mezi nejvyšší a okamžitou polohou bodu umístěného na ploše sedadla 200 mm před vztažným bodem sedadla v jeho střední podélné rovině.“

Bod 10: (netýká se českého znění).

Bod 13 se zrušuje.

Dosavadní bod 14 se označuje jako bod 13a doplňují se nové definice, které znějí:

- a_{ws} = efektivní hodnota váženého zrychlení kmitání sedadla měřená při zkoušce na zkušebním zařízení nebo na standardní vozovce;
- a_{wB} = efektivní hodnota váženého zrychlení kmitání měřená v upevnění sedadla při zkoušce na zkušebním zařízení;
- a_{wB}^* = referenční efektivní hodnota váženého zrychlení kmitání měřená v upevnění sedadla;
- a_{ws}^* = korigovaná efektivní hodnota váženého zrychlení kmitání sedadla měřená při zkoušce na zkušebním zařízení;
- a_{wF}^* = efektivní hodnota váženého zrychlení kmitání měřená v upevnění sedadla při zkoušce na standardní vozovce.“

Dosavadní bod 15 se označuje jako bod 14. (Změna se netýká českého znění.)

Dosavadní bod 16 se označuje jako bod 15.

Dosavadní bod 17 se označuje jako bod 16 a nahrazuje se tímto:

„16. **Traktor kategorie A**

„Traktorem kategorie A se rozumí traktor, který může být zařazen do určité třídy kmitání z důvodu podobných konstrukčních parametrů.“

Dosavadní body 17.1 a 17.2 se označují jako body 16.1 a 16.2.

Bod 18 včetně podbodů se zrušuje.

Dosavadní bod 19 se označuje jako bod 17 a nahrazuje se tímto:

„17. **Traktor kategorie B**

„Traktorem kategorie B se rozumí traktor, který nemůže být zařazen do třídy kmitání v kategorii A.“

Dosavadní bod 20 se označuje jako bod 18 a jeho podbody se označují jako 18.1, 18.2, 18.3 a 18.4.

Příloha II směrnice 78/764/EHS se mění takto:

Bod 1.3.1: (netýká se českého znění).

Bod 1.6.2:(netýká se českého znění).

Bod 1.7.1: (netýká se českého znění).

Bod 1.7.2: (netýká se českého znění).

Bod 1.7.3 se nahrazuje tímto:

„1.7.3 stanovení charakteristik svislého kmitání.“

Za bod 1.7.3 se vkládá nový bod, který zní:

„1.7.4 stanovení charakteristik tlumení v oblasti rezonance.“

Bod 1.8: (netýká se českého znění).

Bod 2.1.3: (netýká se českého znění).

Bod 2.4.1: (netýká se českého znění).

Bod 2.4.2: (netýká se českého znění).

Bod 2.5.1 se nahrazuje tímto:

„2.5.1 Stanovení charakteristik systému odpružení a rozsahu seřízení podle hmotnosti řidiče.“

Bod 2.5.1.1 se nahrazuje tímto:

- „2.5.1.1 Charakteristiky systému odpružení se stanovují statickou zkouškou. Rozsah seřízení podle hmotnosti řidiče se vypočte z charakteristik systému odpružení. U sedadel, která nelze ručně seřizovat podle hmotnosti řidiče, tyto výpočty odpadají.“

Bod 2.5.1.2: Druhá věta se nahrazuje tímto:

- „Chyba měření zdvihu systému odpružení nesmí překročit ± 1 mm.“

Bod 2.5.1.3 se nahrazuje tímto:

- „2.5.1.3 Úplná charakteristika deformace systému odpružení se vynáší od nuly do nejvyššího zatížení a zpět k nule. Stupně zatížení, při kterých se měří zdvih systému odpružení, nesmějí překročit 100 N; podél zdvihu systému odpružení musí být v přibližně stejných intervalech vyneseno nejméně osm měřených bodů. Za nejvyšší zatížení může být pokládán buď bod, v němž nelze naměřit další změnu zdvihu systému odpružení, nebo zatížení 1 500 N. Po každém působení nebo sejmutí zátěže se měří zdvih systému odpružení 200 mm před vztažným bodem ve střední podélné rovině sedadla. Po působení nebo sejmutí zátěže je nutno vyčkat, než sedadlo dosáhne klidové polohy.“

Body 2.5.1.4, 2.5.1.4.1 a 2.5.1.4.2 se nahrazují tímto:

- „2.5.1.4 U sedadel se stupnicí pro seřízení podle hmotnosti se charakteristiky představující deformaci systému odpružení vynášejí při nastavení pro řidiče hmotnosti 50 kg a 120 kg. U sedadel bez stupnice pro seřízení hmotnosti, ale s dorazy seřízení se měří při nastavení pro nejnižší a nejvyšší hmotnost. U sedadel bez stupnice pro seřízení podle hmotnosti a bez dorazů seřízení se nastavení volí tak, aby:
- 2.5.1.4.1 na spodní mezi seřízení podle hmotnosti se sedadlo po sejmutí zátěže přesně vrátilo do nejvyšší polohy zdvihu systému odpružení a
- 2.5.1.4.2 na horní mezi seřízení podle hmotnosti stlačilo zatížení 1 500 N sedadlo do nejnižší krajní polohy zdvihu systému odpružení.“

Body 2.5.1.4.3 a 2.5.1.4.4 se zrušují.

Bod 2.5.1.5: (netýká se českého znění)

V bodě 2.5.1.6 se za slovo „zatížení“ vkládají slova „ve střední poloze systému odpružení“.

Bod 2.5.1.7 se nahrazuje tímto:

- „2.5.1.7 Ke stanovení mezí rozsahu seřízení v závislosti na hmotnosti řidiče se svislé síly určené podle bodu 2.5.1.6 pro body A a B (viz dodatek 2 této přílohy) vynásobí faktorem 0,13 kg/N.“

Bod 2.5.2 se nahrazuje tímto:

- „2.5.2 Stanovení boční stability.“

Bod 2.5.2.1 se nahrazuje tímto:

- „2.5.2.1 Sedadlo se nastaví na horní mez seřízení podle hmotnosti a připevní ke zkušebnímu zařízení nebo k traktoru tak, aby jeho základová deska spočívala na tuhé desce (zkušebním zařízení), která není menší než sama základová deska.“

Bod 2.5.3 se nahrazuje tímto:

„2.5.3 Stanovení charakteristik svislého kmitání.“

Bod 2.5.3.1.1 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.1.1 Zkušební zařízení musí simulovat svislé kmitání v bodě upevnění sedadla řidiče. Kmitání se budí pomocí elektrohydraulického zařízení. Jako žádané hodnoty se používají buď hodnoty stanovené pro dotyčnou třídu traktorů v dodatcích 4 a 5 přílohy II, nebo dvakrát integrované signály zrychlení zaznamenané v upevnění sedadla traktoru kategorie B pohybujícího se rychlostí $(12 \pm 0,5)$ km/h po normalizované vozovce podle bodu 2.5.3.2.1. Při buzení kmitů se dvakrát bez přerušení přechází přes žádané hodnoty.

Přechod z konce sledu signálů zrychlení zaznamenaných na normalizované vozovce při první jízdě na začátek druhé jízdy musí být plynulý a bez skoků. Během prvního přechodu přes žádané hodnoty nebo signály zrychlení se měření neprovádí. Může se použít více než 700 hodnot, které jsou uvedeny v dodatcích 4 a 5 přílohy II, pokud tyto hodnoty byly vypočteny z původních 700 hodnot např. pomocí kubické funkce „spline“.

Bod 2.5.3.1.3 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.1.3 Zkušební zařízení musí vykazovat vysoký stupeň tuhosti v ohybu a v krutu a jeho ložiska a vedení nesmějí mít větší vůli, než je technicky nezbytné. Je-li plošina nesena kmitajícím ramenem, musí být rozměr R nejméně 2 000 mm (viz dodatek 6). Velikost poměru kmitání při frekvencích mezi 0,5 Hz až 5,0 Hz musí být v mezích $1,00 \pm 0,05$ při měření v intervalech nepřekračujících 0,5 Hz. Fázový posuv uvnitř téhož frekvenčního pásma se nesmí měnit o více než 20°.“

Bod 2.5.3.2.1 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.2.1 Vozovka se skládá ze dvou rovnoběžných pásů vzdálených od sebe podle rozchodu kol traktoru. Oba pásy musí být zhotoveny z tuhého materiálu, jako je dřevo nebo beton, a tvořeny buď bloky uloženými do základního podkladu, nebo souvislým hladkým povrchem. Podélný profil každého z pásů je definován výškovými souřadnicemi vzhledem k základní rovině, uvedenými v tabulkách v dodatku 3. Profil vozovky je definován hodnotami výšky v intervalech 16 cm podél každého pásu.

Vozovka musí být pevně uložena do půdy; vzdálenost mezi pásy se může po celé její délce jen mírně měnit a jejich šířka musí být dostatečná, aby kola traktoru na nich v každém okamžiku spočívala celou šířkou. Jsou-li pásy vytvořeny z bloků, musí mít bloky tloušťku 6 cm až 8 cm a vzdálenost mezi jejich středy musí být 16 cm. Normalizovaná vozovka musí být dlouhá 100 m.

Měření se zahájí, jakmile se střed zadní nápravy traktoru nachází kolmo nad kótou vozovky $D = 0$ m, a ukončí se, jakmile se střed přední nápravy traktoru nachází kolmo nad kótou vozovky $D = 100$ m (viz tabulku v dodatku 3 této přílohy).“

Bod 2.5.3.2.2 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.2.2 Měření se provádějí při rychlosti $(12 \pm 0,5)$ km/h.

Předepsaná rychlost se musí udržovat bez použití brzd. Kmitání se měří na sedadle a v bodě připevnění sedadla k traktoru, s lehkým a s těžkým řidičem.

Rychlosti 12 km/h se musí dosáhnout po projetí rozjezdové dráhy. Povrch této rozjezdové dráhy musí být rovinný a musí se napojovat na normalizovanou vozovku bez jakékoli změny výškové úrovně.“

Bod 2.5.3.3.1 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.3.1 Hmotnost řidiče

Zkoušky se provádějí se dvěma řidiči: jednak s řidičem celkové hmotnosti (59 ± 1) kg, z čehož nejvýše 5 kg může být nesen v zatěžovacím pásu kolem těla, a jednak s řidičem hmotnosti (98 ± 5) kg s největší hmotností v pásu 8 kg.“

Bod 2.5.3.3.2 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.3.2 Poloha akcelerometru

Pro měření přenosu kmitání na řidiče se akcelerometr upevní na tuhou rovinnou desku o průměru (250 ± 50) mm, jejíž střední část musí být tuhá až do průměru 75 mm a musí obsahovat tuhé ochranné zařízení na ochranu akcelerometru. Tato deska se umístí do středu plochy sedadla mezi sedadlo a řidiče a opatří protiskluzovým povrchem.

Pro měření kmitání v místě upevnění sedadla se v jeho blízkosti připevní akcelerometr v bodě nejvýše 100 mm od střední podélné roviny traktoru; akcelerometr nesmí být umístěn vně svislého průmětu plochy sedadla na traktor.“

Bod 2.5.3.3.3: (netýká se českého znění).

Bod 2.5.3.3.5.3: (první část změny se netýká českého znění).

Poslední věta zní:

„Nepřesnost celého systému měření efektivní hodnoty zrychlení nesmí překročit ± 5 % měřené hodnoty.“

Bod 2.5.3.3.7.1 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.3.7.1 Během každé zkoušky se stanovuje vážené zrychlení kmitání pro celou dobu zkoušky pomocí měřiče kmitání podle bodu 2.5.3.3.5.“

Bod 2.5.3.3.7.2 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.3.7.2 V protokolu o zkoušce musí být uveden aritmetický průměr efektivních hodnot váženého zrychlení kmitání sedadla a_{ws} jak pro lehkého, tak pro těžkého řidiče. Protokol o zkoušce musí též obsahovat poměr aritmetického průměru efektivních hodnot váženého zrychlení kmitání sedadla a_{ws} k aritmetickému průměru efektivních hodnot váženého zrychlení kmitání měřeného v upevnění sedadla a_{wb} . Tento poměr se udává na dvě desetinná místa.“

Bod 2.5.3.3.7.3 se nahrazuje tímto:

„2.5.3.3.7.3 Během zkoušky kmitání se měří a do protokolu zaznamená teplota okolí.“

Bod 2.5.4 se nahrazuje tímto:

„2.5.4 Zkouška kmitání sedadel traktoru podle jejich určení.“

Bod 2.5.4.2: (netýká se českého znění).

Bod 2.5.5 se nahrazuje tímto:

„2.5.5 Postup stanovení váženého zrychlení kmitání sedadel určených pro traktory kategorie A.“

Body 2.5.5.1 a 2.5.5.2 se zrušují.

Dosavadní bod 2.5.5.3 se označuje jako bod 2.5.5.1 a nahrazuje se tímto:

„2.5.5.1 Zkouška na kmitacím zkušebním zařízení se provádí podle bodu 2.5.3.1. Stanoví se skutečná hodnota a_{wB}^* v upevnění sedadla během měření. Pokud se odchyluje od referenční hodnoty:

$$a_{wB}^* = 2,05 \text{ m/s}^2 \text{ pro traktory kategorie A třídy I,}$$

$$a_{wB}^* = 1,7 \text{ m/s}^2 \text{ pro traktory kategorie A třídy II.}$$

Koriguje se zrychlení a_{wS} naměřené na sedadle řidiče podle vztahu:

$$a_{wS}^* = a_{wS} a_{wB}^*$$

Dosavadní bod 2.5.5.4 se označuje jako bod 2.5.5.2 a nahrazuje se tímto:

„2.5.5.2 Pro každého z obou řidičů uvedených v bodě 2.5.3.3.1 se měří vážené zrychlení kmitání na sedadle po dobu 28 s. Měření se zahájí při signálu žádané hodnoty v době $t = 0$ s a ukončí při signálu žádané hodnoty v době $t = 28$ s (viz dodatky 4 a 5 této přílohy). Provedou se nejméně dvě zkoušky. Měřené hodnoty se nesmějí odchýlit od aritmetického průměru o více než ± 5 %. Každý úplný sled žádaných hodnot musí být zopakován během $(28 \pm 0,5)$ s.“

Bod 2.5.6 se nahrazuje tímto:

„2.5.6 Postup stanovení váženého zrychlení kmitání sedadel určených pro traktory kategorie B.“

Bod 2.5.6.1 se nahrazuje tímto:

„2.5.6.1 V souladu s bodem 2.5.4.2 se zkoušky kmitání sedadla nevztahují na třídu traktorů, nýbrž pouze na typ traktoru, pro který je sedadlo určeno.“

Bod 2.5.6.2 se nahrazuje tímto:

„2.5.6.2 Zkouška na standardní vozovce se provádí podle bodů 2.5.3.2 a 2.5.3.3. V tomto případě se zrychlení kmitání a_{wS} měřené na sedadle řidiče nemusí korigovat. Provedou se nejméně dvě zkušební jízdy po normalizované vozovce. Měřené hodnoty se nesmějí odchýlit od aritmetického průměru o více než ± 10 %.“

Bod 2.5.6.3 se nahrazuje tímto:

- „2.5.6.3 Pokud se provádí zkouška na zkušební zařízení, musí se provést ve spojení se zkouškou na normalizované vozovce podle bodů 2.5.3.1 a 2.5.3.3.“

Bod 2.5.6.4 se nahrazuje tímto:

- „2.5.6.4 Kmitací zkušební zařízení se seřídí tak, aby efektivní hodnota váženého zrychlení kmitání zaznamenaná v upevnění sedadla a_{wB} se odchylovala od efektivní hodnoty váženého zrychlení kmitání v upevnění sedadla zaznamenané na normalizované vozovce a_{wB}^* o méně než ± 5 %.

V případě odchylky od hodnoty a_{wF}^* měřené v upevnění sedadla během zkušební jízdy se vážené zrychlení kmitání zaznamenané na sedadle řidiče při zkoušce na zkušební zařízení koriguje podle vztahu:

$$a_{wS}^* = a_{wS} \frac{a_{wF}^*}{a_{wB}}$$

Každá zkouška na zkušební zařízení se provádí dvakrát. Měřené hodnoty se nesmějí odchýlit od aritmetického průměru o více než ± 5 %.“

Za bod 2.5.6.4 se vkládají nové body, které znějí:

- „2.5.7 Zkouška ke stanovení charakteristik tlumení v oblasti rezonance

2.5.7.1 Zkouška se provádí na zkušební zařízení podle bodu 2.5.3.1. Je však třeba dbát těchto skutečností:

2.5.7.2 Místo žádaných hodnot podle druhého odstavce bodu 2.5.3.1.1 (viz dodatky 4 a 5 této přílohy) se generují sinusové kmity o amplitudě ± 15 mm a frekvenci od 0,5 Hz do 2 Hz. Tímto frekvenčním pásmem se musí projít za konstantní rychlosti změny frekvence během nejméně 60 s nebo po krocích velikosti nejvýše 0,05 Hz se stoupající frekvencí a stejným způsobem s klesající frekvencí. V průběhu tohoto měření je dovoleno filtrovat signály vysílané akcelerometry pásmovým filtrem s prahovými frekvencemi 0,5 Hz a 2,0 Hz.

2.5.7.3 Sedadlo se zatíží závažím 40 kg při první a 80 kg při druhé zkoušce; závaží se přiloží na zařízení znázorněné na obrázku 1 v dodatku 1 tak, že síla působí na stejné přímce jako při stanovování vztazného bodu sedadla.

2.5.7.4 Poměr efektivních hodnot zrychlení kmitání na ploše sedadla a_{wS} a v upevnění sedadla a_{wB} :

$$V = \frac{a_{wS}}{a_{wB}}$$

se stanovuje ve frekvenčním pásmu od 0,5 Hz do 2,0 Hz po krocích velikosti nejvýše 0,05 Hz.

2.5.7.5 Tento změřený poměr se udává na dvě desetinná místa.“

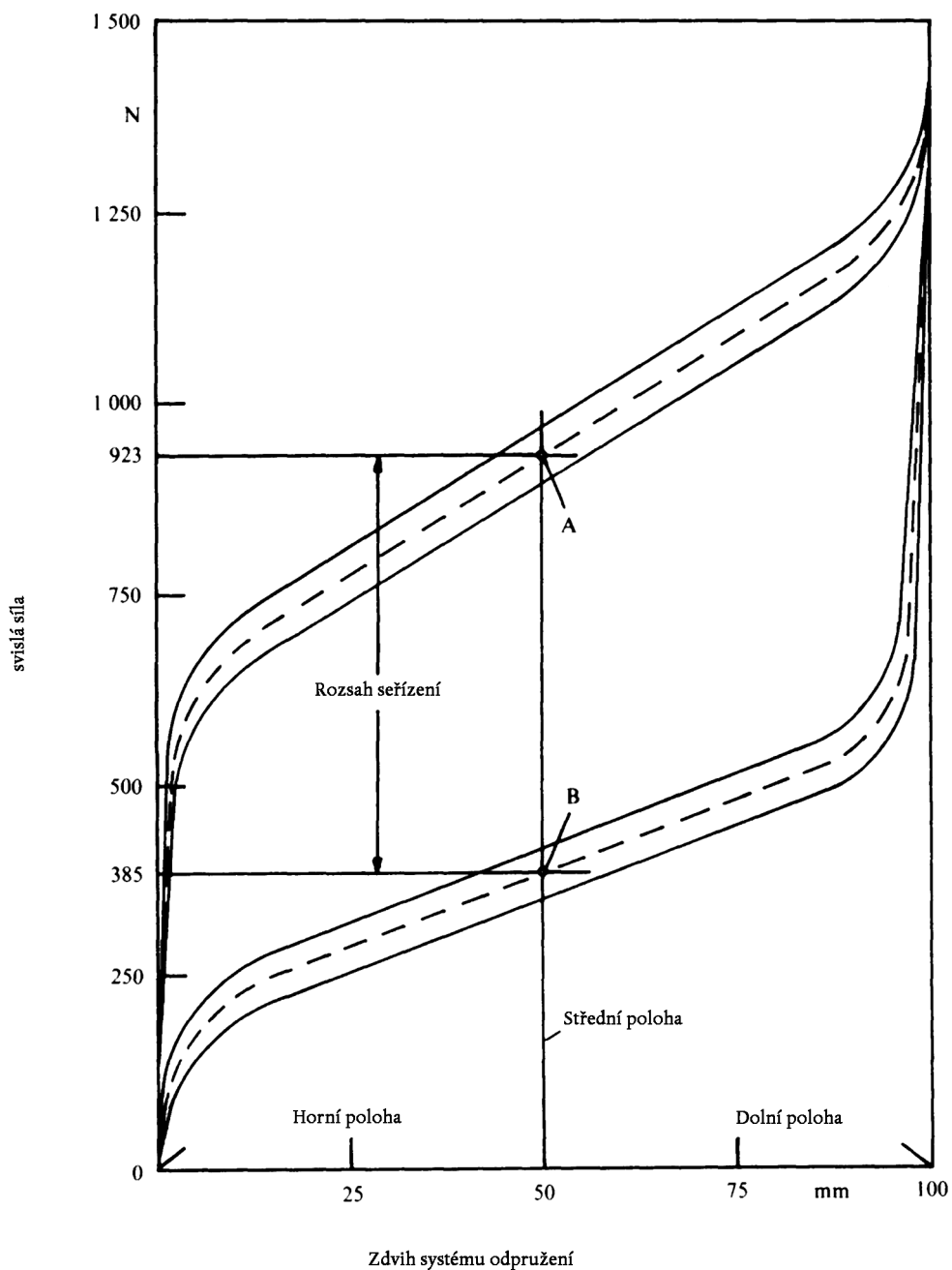
Za bod 3.1.3 se vkládá nový bod, který zní:

- „3.1.4 poměr uvedený v bodech 2.5.7.4 a 2.5.7.5 nesmí překročit hodnotu 2.“

Dodatek 2 se nahrazuje tímto:

„Dodatek 2

Stanovení charakteristik systému odpružení a rozsahu seřízení podle zatížení (bod 2.5.1)



Dodatek 3 se mění takto:

V záhlaví tabulky se vypouští slovo „libovolné“. Dosavadní definice D se nahrazuje tímto:

„ D = vzdálenost od počátku normalizované vozovky (v metrech).“

Dodatek 4 se mění takto:

„Dodatek 4

Signály žádaných hodnot pro zkoušky sedadel řidiče pro traktory kategorie A třídy I na zkušebním zařízení (bod 2.5.3.1.1):

PS = bod snímání žádané hodnoty;

a = amplituda signálu žádané hodnoty (v 10^{-4} m);

t = čas měření (v sekundách).

Když se sled signálů podle tabulky o 701 bodech opakuje, body 700 a 0 při amplitudě $a = 0$ časově splynou:

PS č.	a 10^{-4} m	t s
0	0 000	0
1	0 089	.
2	0 215	.
.	.	.
.	.	.
.	.	.
699	0 023	.
700	0 000	28,0“

Dodatek 5 se mění takto:

„Dodatek 5

Signály žádaných hodnot pro zkoušky sedadel řidiče pro traktory kategorie A třídy II na zkušebním zařízení (bod 2.5.3.1.1):

PS = bod snímání žádané hodnoty;

a = amplituda signálu žádané hodnoty (v 10^{-4} m);

t = čas měření (v sekundách).

Když se sled signálů podle tabulky o 701 bodech opakuje, body 700 a 0 při amplitudě $a = 0$ časově splynou:

PS č.	a 10^{-4} m	t s
0	0 000	0
1	0 022	.
2	0 089	.
.	.	.
.	.	.
.	.	.
699	0 062	.
700	0 000	28,0“

Záhlaví dodatku 6 se nahrazuje tímto:

„Zkušební zařízení (bod 2.5.3.1); příklad provedení (rozměry v mm)“.

Dodatky 7, 9 a 10 se zrušují.

Dosavadní dodatky 8 a 11 se označují jako dodatky 7 a 8.

V příloze III se za bod 11 vkládá nová věta:

„Tento dokument musí být poslán příslušným orgánům ostatních členských států, pokud o to požádají.“
