

31991L0662

1991 12 31

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L366/1

## KOMISIJOS DIREKTYVA

1991 m. gruodžio 6 d.

derinanti su technikos pažanga Tarybos direktyvą 74/297/EEB dėl vairaračio ir vairo kolonėlės elgsenos transporto priemonei susidūrus su kliūtimi

(91/662/EEB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

## 1 straipsnis

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį,

Direktyvos 74/297/EEB priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos priedus.

atsižvelgdama į 1974 m. birželio 4 d. Tarybos direktyvą 74/297/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių vidaus įtaisais (vairo mechanizmo elgsena transporto priemonei susidūrus su kliūtimi) derinimo <sup>(1)</sup>, ypač jos 5 straipsnį,

## 2 straipsnis

kadangi atsižvelgiant į sukaupą patirtį ir technologijos būklę dabar yra tikslinga, jei tai yra priekinis susidūrimas, pagerinti vairuotojo apsaugą reglamentuojant vairaračio elgseną ir vairo mechanizmą kaip nustatyta Direktyvoje 74/297/EEB taip, kad jie atitiktų Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos atitinkamų taisyklių paskutinius pakeitimus, ir nustatant keletą kitų patobulinimų;

kadangi atsižvelgiant į patirtį, kuri buvo įgyta per avarijas ir kuri patvirtina, kad vairaratis turėtų būti plastiškas, jog vairuotojo veidas būtų apsaugotas nuo sužalojimo, ši direktyva turėtų būti iš dalies pakeista siekiant pirmiau minėto tikslo; kadangi jau yra parengta keletas pasiūlymų dėl bandymo metodo, Komisija iki 1991 m. gruodžio 31 d. Derinimo su technikos pažanga komitetui turėtų pateikti kitus pasiūlymus;

kadangi šios direktyvos nuostatos atitinka Motorinių transporto priemonių direktyvų derinimo su technikos pažanga komiteto nuomonę,

1. Nuo 1992 m. spalio 1 d. jokia valstybė narė negali:

a) — atsisakyti transporto priemonės tipui suteikti EB tipo patvirtinimą arba išduoti Tarybos direktyvos 70/156/EEB <sup>(2)</sup> 10 straipsnio 1 dalies paskutinėje įtraukoje numatyto liudijimo kopiją arba suteikti nacionalinį tipo patvirtinimą, arba

— uždrausti pradėti eksploatuoti transporto priemones, remdamasi su jų *vairo mechanizmu* susijusiomis priežastimis, jeigu jis buvo patvirtintas pagal Direktyvą 74/297/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais šia direktyva;

b) — atsisakyti vairuotojo tiesiogiai valdomai vairo mechanizmo daliai, kuri skirta sumontuoti transporto priemonėje arba transporto priemonėse, suteikti EB tipo patvirtinimą, arba

— uždrausti pateikti į rinką vairuotojo tiesiogiai valdomas vairo mechanizmo dalis, skirtas sumontuoti transporto priemonėje arba transporto priemonėse, jeigu minėta *vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis* atitinka Direktyvą 74/297/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais šia direktyva.

<sup>(1)</sup> OL L 165, 1974 6 20, p. 16.

<sup>(2)</sup> OL L 42, 1970 2 23, p. 1.

2. Nuo 1996 m. spalio 1 d. valstybės narės, jei tai yra  $M_1$  kategorijos motorinės transporto priemonės, kurios vairuojamos ne iš virš variklio esančios kabinos:

— nebeišduoda Direktyvos 70/156/EEB 10 straipsnio 1 dalies paskutinėje įtraukoje numatyto liudijimo kopijos, ir

— gali atsisakyti suteikti nacionalinį tipo patvirtinimą

remdamosi su *vairo mechanizmu* susijusiomis priežastimis, jeigu jis neatitinka Direktyvos 74/297/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimų.

3. Nuo 1995 m. spalio 1 d., jei tai yra  $M_1$  kategorijos motorinės transporto priemonės, kurios vairuojamos iš virš variklio esančios kabinos, ir visos  $N_1$  kategorijos motorinės transporto priemonės, kurių leidžiama didžiausia masė neviršija 1 500 kilogramų, valstybės narės:

— nebeišduoda Direktyvos 70/156/EEB 10 straipsnio 1 dalies paskutinėje įtraukoje numatyto liudijimo kopijos, ir

— gali atsisakyti suteikti nacionalinį tipo patvirtinimą

remdamosi su *vairo mechanizmu* susijusiomis priežastimis, jeigu jis neatitinka Direktyvos 74/297/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimų, išskyrus nuostatas, numatytas šios direktyvos, kuri įsigalioja tik nuo 1996 m. spalio 1 d., I priedo 5.1. pastraipoje (vairo kolonėlės didžiausias vertikalus poslinkis).

4. Nuo 1996 m. spalio 1 d. *vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies* tipui valstybės narės:

— nebeišduoda Direktyvos 70/156/EEB 10 straipsnio 1 dalies paskutinėje įtraukoje numatyto liudijimo kopijos, ir

— gali atsisakyti suteikti nacionalinį tipo patvirtinimą

remdamosi su *vairuotojo tiesiogiai valdomomis vairo mechanizmo dalimis* susijusiomis priežastimis, jeigu pastarosios neatitinka Direktyvos 74/297/EEB I priedo 5.2, 5.3 ir 5.4 punktų su paskutiniais pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimų.

5. Nuo 1996 m. spalio 1 d. valstybės narės gali uždrausti pradėti eksploatuoti *transporto priemones*, kurių vairo mechanizmai neatitinka Direktyvos 74/297/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimų.

Tačiau ši nuostata iki 1997 m. spalio 1 d. netaikoma:

—  $M_1$  kategorijos transporto priemonėms, kurios vairuojamos iš virš variklio esančios kabinos, arba

—  $N_1$  kategorijos transporto priemonėms, kurių didžiausia leidžiama masė neviršija 1 500 kg, arba

— jei tai yra  $M_1$  kategorijos transporto priemonės, išskyrus vairuojamas ne iš virš variklio esančios kabinos, joms netaikomi I priedo 5.1 punkte nustatyti reikalavimai (didžiausias vertikalus vairo kolonėlės poslinkis).

6. Nuo 1995 m. spalio 1 d. valstybės narės gali uždrausti pateikti į rinką *vairuotojo tiesiogiai valdomas vairo mechanizmo dalis*, skirtas sumontuoti transporto priemonėje arba transporto priemonėse, jeigu tos dalys neatitinka Direktyvos 74/297/EEB I priedo 5.2, 5.3 ir 5.4 punktų su paskutiniais pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimų.

### 3 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 1992 m. spalio 1 d. įgyvendina šia direktyva, ir apie tai nedelsdamos praneša Komisijai.

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

2. Valstybės narės užtikrina, kad teisės aktų tekstai, kuriuos jos priima šios direktyvos taikymo srityje, būtų perduoti Komisijai.

### 4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 1991 m. gruodžio 6 d.

Komisijos vardu

Martin BANGEMANN

Pirmininko pavaduotojas

## I PRIEDAS

## APIBRĖŽIMAI, PARAIŠKA SUTEIKTI EEB TIPO PATVIRTINIMĄ, EEB TIPO PATVIRTINIMAS, TECHNINIAI REIKALAVIMAI, BANDYMAI, PRODUKCIJOS ATITIKTIS

## 1. TAIKYMO SRITIS

Ši direktyva taikoma  $M_1$  kategorijos motorinių transporto priemonių ir  $N_1$  kategorijos transporto priemonių, kurių didžiausia leidžiama masė mažesnė nei 1 500 kilogramų, vairo mechanizmo elgsenai, pastarąją vertinant vairuotojo apsaugos požiūriu, jeigu transporto priemonė susidurtų su kliūtimi.

Gamintojui paprašius pagal šią direktyvą galima patvirtinti kitų kategorijų transporto priemones.

## 2. SĄVOKŲ APIBRĖŽIMAI

Šioje direktyvoje:

- 2.1. *Vairo mechanizmo elgsena transporto priemonei atsitrenkus į kliūtį* – tai to mechanizmo elgsena, kai ją paveikia trijų tipų jėga, t. y.:
  - 2.1.1. transporto priemonės priekinio susidūrimo metu atsirandanti jėga, dėl kurios vairo kolonėlė gali pasislinkti atgal;
  - 2.1.2. vairuotojo galvos inercijos sukurta jėga, dėl kurios poveikio vairuotojas trenkiasi į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį, kai transporto priemonė priekine dalimi susiduria su kliūtimi;
  - 2.1.3. vairuotojo masės inercijos sukurta jėga, dėl kurios poveikio vairuotojas trenkiasi į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį, kai transporto priemonė priekine dalimi susiduria su kliūtimi.
- 2.2. *Transporto priemonės tipas* – tai motorinės transporto priemonės, kurios nesiskiria šiomis svarbiomis ypatybėmis:
  - 2.2.1. transporto priemonės dalies, esančios prieš vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį, konstrukcija, matmenimis, apdaila, ir sudėtinėmis medžiagomis;
  - 2.2.2. parengtos eksploatuoti transporto priemonės mase kaip apibrėžta Direktyvos 70/156/EEB I priedo 2.6 punkte (be vairuotojo).
- 2.3. *Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis* – tai valdymo įtaisas, paprastai vairaratis, kurį valdo vairuotojas.
- 2.4. *Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies tipas* – tai vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalys, kurios nesiskiria pagrindinėmis ypatybėmis, t. y. konstrukcija, matmenimis, apdaila, ir sudėtinėmis medžiagomis.
- 2.5. *Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies patvirtinimas* – tai šios dalies tipo patvirtinimas atsižvelgiant į vairuotojo galvos ir kūno apsaugą nuo vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies, jeigu transporto priemonė susidurtų su kliūtimi.
- 2.6. *Transporto priemonės patvirtinimas* – tai transporto priemonės tipo patvirtinimas atsižvelgiant į vairuotojo galvos ir kūno apsaugą nuo vairo mechanizmo, jeigu transporto priemonė susidurtų su kliūtimi.
- 2.7. *Universioji vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis* – tai vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, kurią galima sumontuoti daugiau nei vieno tipo transporto priemoneje, jeigu vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies tvirtinimo prie vairo kolonėlės skirtumai neturi įtakos vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies elgsenai transporto priemonei susidūrus su kliūtimi.
- 2.8. *Oro pagalvė* – tai slėginėmis dujomis pripildyti skirtas tamprus maišas, kuris:
  - 2.8.1. skirtas apsaugoti transporto priemonės vairuotoją nuo smūgio į jo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį; ir
  - 2.8.2. pripildomas įtaisu, įsijungiančiu transporto priemonei susidūrus su kliūtimi.
- 2.9. *Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies lankas* – tai kvazi-toroidinis išorinis žiedas, jei tai yra vairaratis, kurį paprastai suspaudžia vairuodamas vairuotojas.
- 2.10. *Stipinas* – tai vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies lanką su stebule jungiantis strypelis.

- 2.11. *Stebulė* – tai vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies paprastai vidurinė detalė, kuri:
- 2.11.1. vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį jungia su vairo velenu;
- 2.11.2. vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sukimo momentą perduoda vairo velenui.
- 2.12. *Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies stebulės vidurys* – tai stebulės paviršiaus taškas, kuris sutampa su vairo veleno ašimi.
- 2.13. *Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies plokštuma* – tai, jei kalbama apie vairarati, plokščias paviršius, vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies lanką vienodomis dalimis dalijantis tarp vairuotojo ir transporto priekinės dalies.
- 2.14. *Vairo velenas* – tai sudėtinė dalis, kuri vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sukimo momentą perduoda vairo pavaros korpusui.
- 2.15. *Vairo kolonėlė* – tai vairo veleno korpusas.
- 2.16. *Vairo mechanizmas* – tai įtaisas, kurį sudaro vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, vairo kolonėlė, pagalbiniai įtaisai, vairo velenas, vairo pavaros korpusas ir visos kitos sudėtinės dalys, pavyzdžiui, skirtos absorbuoti energijai, jeigu vairuotojas atsitrenktų į jo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį.
- 2.17. *Keleiviui skirta vieta* – tai transporto priemonėje esančiam asmeniui skirta erdvė, kurią apibrėžia stogas, grindys, šoninės sienos, durys, išoriniai įstiklinimai, priekinė pertvara ir galinės sėdynės atlošo plokštuma.
- 2.18. *Smogtuvas* – tai 165 mm skersmens standus pusiausferinis galvos formos modelis pagal IV priedo 3 dalį.
- 2.19. *R taškas* – tai Direktyvos 77/649/EEB III priede su pakeitimais, padarytais Direktyva 90/630/EEB, apibrėžtas sėdynės atskaitos taškas.

### 3. PARAIŠKA PATVIRTINTI EB TIPĄ

#### 3.1. Transporto priemonės tipas

- 3.1.1. Paraišką transporto priemonės tipui suteikti EB patvirtinimą atsižvelgiant į vairuotojo apsaugą nuo vairo mechanizmo, jeigu transporto priemonė susidurtų su kliūtimi, pateikia transporto priemonės gamintojas arba jo tinkamai įgaliotas atstovas.
- 3.1.2. Su paraiška pateikiama po tris toliau paminėtų dokumentų, kuriuose nurodyta tokia informacija, egzempliorius:
- 3.1.2.1. išsamus transporto priemonės tipo aprašymas, kuriame nurodoma prieš vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį esančios transporto priemonės dalies konstrukcija, matmenys, apdaila ir sudėtinės medžiagos;
- 3.1.2.2. atitinkamo mastelio ir pakankamai detalūs vairo mechanizmo ir jo pritvirtinimo prie transporto priemonės važiuoklės ir kėbulo brėžiniai;
- 3.1.2.3. techninis vairo mechanizmo aprašymas.
- 3.1.2.4. parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė;
- 3.1.2.5. įrodymas, kad vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis buvo patvirtinta pagal toliau nurodytus 5.2 ir 5.3 punktus, jeigu taikoma.
- 3.1.3. Už patvirtinimo bandymų atlikimą atsakingai techninei tarnybai pateikiama:
- 3.1.3.1. patvirtintino tipo reikalavimus atitinkantis transporto priemonės bandomasis pavyzdys, kuris bandomas pagal toliau nurodyto 5.1 punkto nuostatas;
- 3.1.3.2. gamintojo nuožiūra ir susitarus su technine tarnyba parinkta kita transporto priemonė, arba tos jos sudėtinės dalys, kurios yra svarbios, kad būtų atlikti toliau pateiktuose 5.2 ir 5.3 punktuose nurodyti bandymai.
- 3.2. **Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies tipas**
- 3.2.1. Paraišką vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies tipui suteikti EB patvirtinimą pateikia vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies gamintojas arba jo tinkamai įgaliotas atstovas.
- 3.2.2. Su paraiška pateikiama po tris toliau paminėtų dokumentų, kuriuose nurodyta ši informacija, egzempliorius:
- 3.2.2.1. išsamus vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies tipo aprašymas, kuriame nurodoma vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies konstrukcija, matmenys ir sudėtinės medžiagos;

- 3.2.2.2. atitinkamo mastelio ir pakankamai detalūs vairo mechanizmo ir jo pritvirtinimo prie transporto priemonės važiuoklės ir kėbulo brėžiniai.
- 3.2.3. Už patvirtinimo bandymų atlikimą atsakingai techninei tarnybai pateikiama vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies tipą atitinkanti vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis bei gamintojo nuožiūra ir susitarus su technine tarnyba tos transporto priemonės sudėtinės dalys, kurios yra svarbios, kad būtų atlikti toliau pateiktuose 5.2 ir 5.3 punktuose nurodyti bandymai.
4. EEB TIPO PATVIRTINIMAS
- 4.1. Tipo patvirtinimo institucija, prieš suteikdama tipo patvirtinimą, patikrina, ar parengtos nustatytus reikalavimus atitinkančios priemonės, turinčios užtikrinti veiksmingą produkcijos atitikties tikrinimą.
- 4.2. Prie EB tipo patvirtinimo liudijimo pridodamas 4.2.1 arba 4.2.2 punkte nurodytą pavyzdį atitinkantis liudijimas:
- 4.2.1. V A priedas (3.1 punkte nurodytoms paraiškoms);
- 4.2.2. V B priedas (3.2 punkte nurodytoms paraiškoms).
5. TECHNINIAI REIKALAVIMAI
- 5.1. Kai 48,3 km/h greičiu važiuojanti parengta eksploatuoti transporto priemonė, be manekeno, susiduria su kliūtimi, vairo kolonėlės viršus ir jos velenas atgal horizontaliai ir lygiagrečiai išilginei transporto priemonės ašiai pasislenka ne daugiau nei 12,7 cm atsižvelgiant į dėl smūgio nepasislenkantį transporto priemonės tašką, ir 12,7 cm vertikaliai.
- 5.2. Kai žmogaus kūno modelis bent 24,1 km/h greičiu trenkiasi į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį III priede aprašytu būdu, jėga, kuria tą manekeną veikia vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis neturi būti didesnė nei 1,111 daN.
- 5.3. Jeigu į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį 24,1 km/h greičiu IV priede aprašytu būdu atsitrenkia smogtuvas, pastarojo suminis lėtėjimo pagreitis neturi būti didesnis nei 80 g ilgiau nei 3 milisekundes. Lėtėjimo pagreitis visada turi būti mažesnis nei 120 g, kai duomenų perdavimo kanalo dažnio klasė (CFC) yra 600 Hz.
- 5.4. Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis turi būti suprojektuota, pagaminta ir sumontuota taip, kad:
- 5.4.1. prieš pagal 5.2 ir 5.3 punktus privalomą atlikti smūginį bandymą ant jokio vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies paviršiaus, kuris atsuktas į vairuotoją ir prie kurio gali prisiliesti 165 mm skersmens rutulys, privalo nebūti grublėtumo arba aštrių briaunų, kurių kreivės spindulys neturi būti mažesnis nei 2,5 mm.
- 5.4.1.1. po bet kokio pagal 5.2 ir 5.3 punktus privalomo atlikti smūginio bandymo į vairuotoją atkreipta jo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis turi būti be jokių aštrių arba grublėtų briaunų, kurios keltų pavojų vairuotojui susižeisti ar kurios didintų tų sužeidimų sunkumą. Nepaisoma paviršiaus įtrūkių ir plyšelių.
- 5.4.2. Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis turi būti suprojektuota, pagaminta ir sumontuota taip, kad į jos sudėtį neįeigtų sudėtinės dalys arba įtaisai, įskaitant garsinio signalo valdymo įtaisą ir pagalbinius įtaisus, už kurių galėtų užkliūti vairuotojo drabužiai arba juvelyriniai papuošalai, kai vairuotojas atlieka įprastus transporto priemonės vairavimo judesius.
- 5.4.3. Jei tai yra vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalys, kurios nebus montuojamos su originaliąja įranga, toms dalims taikomas reikalavimas, kad su jomis pagal III priedo 2.1.3 ir IV priedo 2.3 punktus atliktų bandymų rezultatai atitiktų specifikaciją.
- 5.4.4. Jei tai yra „universalioji vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis“, pastaroji turi atitikti reikalavimus atsižvelgiant į:
- 5.4.4.1. visą vairo kolonėlės kampų intervalą, t. y. bandymai atliekami su tų transporto priemonių tipų, kuriems skirta vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, bent didžiausiais ir mažiausiais vairo kolonėlės kampais;
- 5.4.4.2. visas įmanomas smogtuvo ir žmogaus kūno modelio padėtis atsižvelgiant į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį, t. y. bandymas atliekamas su tų transporto priemonių tipų, kuriems skirta vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, bent vidurine iš visų įmanomų padėčių. Jeigu naudojama vairo kolonėlė, ji turi būti tokio tipo, kad atitiktų „blogiausio atvejo“ padėtį.

- 5.4.5. Kai naudojami adapteriai vieno tipo vairo mechanizmo vairo kolonėles padėčiai pakeisti ir gali būti įrodyta, kad su šiais adapteriais sistemos energijos absorbcijos charakteristikos vienodos, bandymai gali būti atlikti su vieno tipo adapteriu.
6. BANDYMAI
- 6.1. Pirmiau pateiktame 5 punkte nustatytų reikalavimų laikymasis patikrinamas II, III ir IV prieduose nurodytais metodais. Visi matavimai atliekami remiantis ISO 6487-1987 standartu.
- 6.2. Tačiau tipo patvirtinimo institucija savo nuožiūra gali leisti atlikti kitus bandymus, jeigu bus įrodytas jų lygiavertiškumas. Šiuo atveju prie patvirtinimo dokumentų pridedama ataskaita, kurioje aprašomi naudoti metodai ir nustatyti rezultatai.
7. PRODUKCIJOS ATITIKTIS
- 7.1. Jei tai yra transporto priemonės EB tipo patvirtinimas, siekiant, kad būtų nustatyta atitiktis, turi būti patikrintas pakankamas kiekis pagamintų vairuotojo tiesiogiai valdomų vairo mechanizmo dalių, kurios parenkamos atsitiktinai.
- 7.2. Jei tai yra vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies EB tipo patvirtinimas, siekiant, kad būtų nustatyta atitiktis, turi būti patikrintas pakankamas kiekis pagamintų vairuotojo tiesiogiai valdomų vairo mechanizmo dalių, kurios parenkamos atsitiktinai.
- 7.3. Paprastai atliekant pirmiau minėtus patikrinimus atliekami tik matavimai. Tačiau, jeigu būtina, su transporto priemonėmis arba vairuotojo tiesiogiai valdomomis vairo dalimis galima atlikti 5 punkte nustatytą bandymą.
-

## II PRIEDAS

## TRANSPORTO PRIEMONĖS PRIEKINIO SUSIDŪRIMO SU KLIŪTIMI BANDYMAS

## 1. TIKSLAS

Šiuo bandymu siekiama patikrinti, ar transporto priemonė atitinka I priedo 5.1 punkte nustatytus reikalavimus.

## 2. ĮRENGINIAI, BANDYMO ATLIKIMO TVARKA IR MATUOKLIAI

2.1. **Bandymo vieta**

Bandymo vieta turi būti pakankamai erdvi, kad joje tilptų transporto priemonės išibėgėjimo kelias, kliūtis ir bandymui atlikti būtini įrenginiai. Galinė transporto priemonės išibėgėjimo kelio dalis, bent 5 m ilgio, turi būti horizontali (metro ilgio kelio nuolydis mažesnis nei 3 %), plokščia ir lygi.

2.2. **Kliūtis**

Kliūtis – tai ne mažiau nei 3 m pločio ir 1,5 m aukščio gelžbetonio blokas. Kliūties tankis turi būti toks, kad jo masė būtų bent 70 tonų. Priekinis kliūties paviršius turi būti plokščias, vertikalus ir statmenas transporto priemonės išibėgėjimo keliui. Kliūtis padengiama geros būklės  $19 \pm 1$  mm storio fanera. Tarp kliūties ir faneros galima įstatyti 25 mm storio plieninę plokštę. Galima naudoti kitokių charakteristikų kliūtį, jeigu smūginio poveikio paviršius yra didesnis nei bandomos transporto priemonės priekinio susidūrimo plotas ir jeigu ta kliūtis užtikrina lygiaverčius rezultatus.

2.3. **Slenkamasis transporto priemonės judėjimas**

Transporto priemonė susidūrimo su kliūtimi metu neturi būti valdoma jokia papildomu vairavimo įtaisu arba vartytuvu. Transporto priemonė kliūtį turi privažiuoti taip, kad jos judėjimo kryptis būtų statmena kliūčiai: vertikali vidurinė transporto priemonės priekinės dalies linija nuo vertikalios vidurinės susidūrimo sienos linijos į šoną gali būti nukrypusi ne daugiau kaip  $\pm 30$  cm.

2.4. **Transporto priemonės būklė**

2.4.1. Atliekant bandymą transporto priemonėje sumontuojamos visos įprastos sudėtinės dalys ir įranga, kuri įtraukiama į nuosavą transporto priemonės masę, arba transporto priemonės būklė turi būti tokia, kad būtų laikomasi šio reikalavimo atsižvelgiant į keleiviui skirtos vietos sudėtinės dalis ir įrangą bei parengtos eksploatuoti bendrosios transporto priemonės masės pasiskirstymą. Gamintojui paprašius, nepaisant I priedo 5.1 punkto, bandymą galima atlikti su nustatytoje vietoje sėdinčiais manekonais, jeigu jie bet kuriuo metu netrukdo vairo mechanizmo poslinkiui. Atliekant bandymą neatsižvelgiama į manekenų masę.

2.4.2. Jeigu transporto priemonė varoma išorinėmis priemonėmis, bent 90 % degalų tiekimo sistemos turi būti pripildoma nedegiuoju skysčiu, kurio tankis yra 0,7–1. Visos kitos sistemos (stabdžių skysčių bakelio, radiatorius ir t. t.) gali būti tuščios.

2.4.3. Jeigu transporto priemonę varo jos variklis, degalų bakas pripilamas bent 90 % jo talpos. Kiti bakeliai turi būti pripildyti pilnai.

Jeigu pageidauja gamintojas ir jeigu sutinka techninė tarnyba, degalus varikliui galima tiekti iš pagalbinių mažos talpos degalų bako. Šiuo atveju degalų bakas pripilamas ne mažiau nei 90 % savo talpos nedegiuoju skysčiu, kurio tankis yra 0,7–1.

2.4.4. Jeigu prašo gamintojas, už bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba gali leisti, kad ta pati transporto priemonė, su kuria buvo atlikti kitomis direktyvomis nustatyti bandymai (įskaitant bandymus, kuriuos atliekant galėjo būti paveikta transporto priemonės konstrukcija), taip pat būtų naudojama atliekant šia direktyva nustatytus bandymus.

2.5. **Susidūrimo greitis**

Transporto priemonės greitis susidūrimo metu turi būti 48,3–53,1 km/h. Tačiau jeigu atliekant bandymą transporto priemonės susidūrimo greitis buvo didesnis ir ji atitiko nustatytus reikalavimus, laikoma, kad bandymo rezultatai atitinka reikalavimus.

2.6. **Matuokliai**

Matuoklio, kuriuo registruojamas 2.5 punkte pirmiau nurodytas greitis, tikslumas turi būti 1 %.

## 3. REZULTATAI

- 3.1. Siekiant nustatyti, ar pasislanko atgal ir į viršų vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, susidūrimo metu registruojami atstumo pokyčio <sup>(1)</sup> duomenys – matuojama horizontalioje plokštumoje <sup>(2)</sup> ir lygiagrečiai išilginei transporto priemonės ašiai ir vertikaliai, statmenai pirmiau minėtai ašiai – tarp vairo kolonėlės (ir veleno) viršaus bei to transporto priemonės taško, kurio padėtis susidūrimo metu nepasikeičia. Didžiausia užregistruota šio pokyčio vertė laikoma pasislinkimu atgal ir į viršų.
- 3.2. Atlikus bandymą, apgadinta transporto priemonė aprašoma ataskaitoje; turi būti padaryta bent po vieną tokią transporto priemonės fotografiją:
- 3.2.1. – kairiojo ir dešiniojo šonų,
- 3.2.2. – priekio,
- 3.2.3. – apačios,
- 3.2.4. – deformuotos keleiviui skirtos vietos vidinės dalies.

## 4. KOREKCIJOS KOEFICIENTAI

4.1. **Notacija**

- v: užregistruotas greitis (km/h);
- $m_0$ : prototipo masė (jo būklė atitinka aprašytąją šio priedo 2.4 dalyje);
- $m_1$ : prototipo masė su bandymo įranga;
- $d_0$ : smūgio metu išmatuoto atstumo skirtumas kaip apibrėžta šio priedo 3.1 punkte;
- $d_1$ : atstumo, kuris naudojamas bandymo rezultatams nustatyti, skirtumas;
- $K_1$ : didesnis nei  $(48,3/V)^2$  ir 0,83;
- $K_2$ : didesnis nei  $m_0/m_1$  ir 0,8.

- 4.2. Patikslintasis pokytis  $D_1$ , kuris naudojamas patikrinti, ar prototipas atitinka šios direktyvos reikalavimus, apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$D_1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

- 4.3. Priekinio susidūrimo su kliūtimi bandymo nebūtina atlikti su transporto priemone, kuri I priedo 2.2 punkte nustatytų charakteristikų požiūriu laikoma lygiaverte prototipui, tačiau kurios  $m_1$  masė didesnė nei  $m_0$ , jeigu  $m_1$  ne didesnė nei  $1,25 m_0$ , ir jeigu iš pokyčio  $D_1$  pagal formulę  $D_2 = (m_1 \cdot D_1)/m_0$  apskaičiuotas patikslintasis  $D_2$  pokytis yra toks, jog įrodo, kad nauja transporto priemonė tebeatitinka I priedo 5 punkto reikalavimus.

## 5. LYGIAVERTĖS PROCEDŪROS

- 5.1. Tipo patvirtinimo institucijos nuožiūra leidžiama atlikti kitokius bandymus, jeigu galima įrodyti jų lygiavertiškumą. Prie patvirtinimo dokumentų pridedama ataskaita, kurioje aprašomi naudoti metodai ir nustatyti rezultatai arba priežastis, dėl kurios nebuvo atliktas bandymas.
- 5.2. Už įrodymą, kad kitoks metodas yra lygiavertis, atsakingas gamintojas arba jo atstovas, pageidaujantis naudoti tą metodą.

<sup>(1)</sup> Vietoje registravimo galima išmatuoti didžiausias vertes.

<sup>(2)</sup> „Horizontalioje plokštumoje“ – t. y. atsižvelgiant į keleiviui skirtą vietą, kai transporto priemonė nejudėdama stovi prieš bandymą, nevažiuojančios transporto priemonės erdvėje atsižvelgiant į žemę ir vertikaliai, t. y. statmenai į horizontalę ir į viršų.



## III PRIEDAS

## BANDYMAS SU ŽMOGAUS KŪNO MODELIU

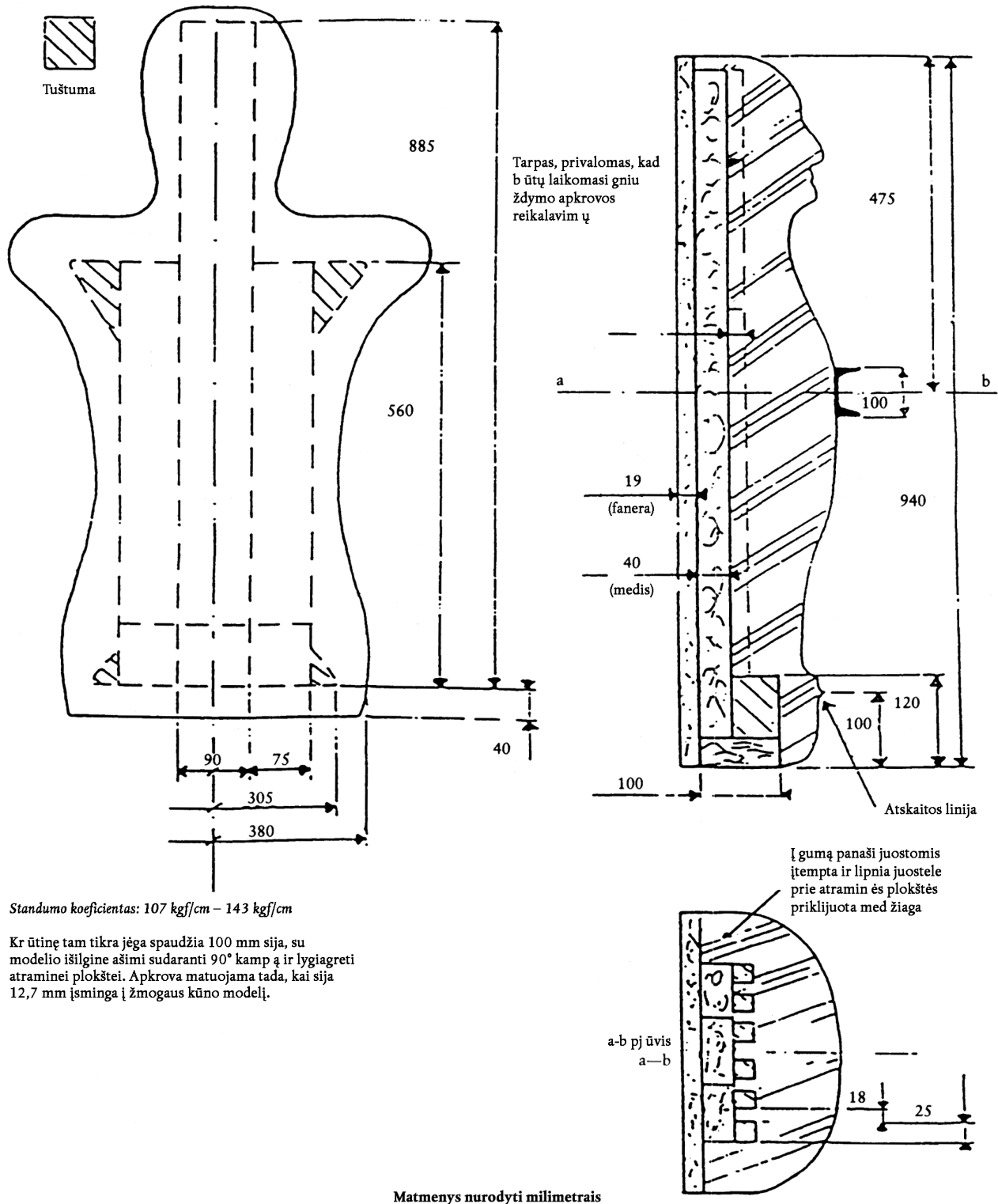
1. TIKSLAS  
Šiuo bandymu nustatoma, ar transporto priemonė atitinka I priedo 5.2 punkte nustatytus reikalavimus.
2. ĮRENGINIAI, BANDYMO ATLIKIMO TVARKA IR MATUOKLIAI
- 2.1. **Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sumontavimas**
  - 2.1.1. Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis sumontuojama priekiniame transporto priemonės skyriuje, kuris gaunamas transporto priemonės kėbulą skersai nupjaunant priekinių sėdynių lygyje ir galbūt pašalinant stogą, priekinį stiklą ir duris. Tas transporto priemonės skyrius prie bandymo stendo nejudamai pritvirtinamas taip, kad jis nepasislinktų, kai į jį atsitrenkia žmogaus kūno modelis.  
  
Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sumontavimo kampo leistinas nuokrypis turi būti  $\pm 2$  laipsniai projekcinio kampo.
  - 2.1.2. Tačiau gamintojo prašymu ir sutikus techninei tarnybai vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį galima pritvirtinti prie rėminės konstrukcijos, kuria imituojamas vairo mechanizmo pritvirtinimas, jeigu, palyginti su tikrąja kėbulo priekinės dalies/vairo mechanizmo, rėminės konstrukcijos/vairo mechanizmų:
    - 2.1.2.1. toks pats geometrinis sudėtinių dalių išdėstymas;
    - 2.1.2.2. didesnis tos rėminės konstrukcijos standumas.
  - 2.1.3. *Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sumontavimas, jeigu patvirtinimą prašoma suteikti tik tai daliai*  
  
Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis išbandoma su visa jos įranga. Tarp bandymo stendo ir vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies turi būti ne mažesnis nei 100 mm laisvosios erdvės atstumas. Vairo velenas turi būti stipriai pritvirtintas prie bandymo stendo, kad nuo smūgio nepasislinktų (žr. 2 pav.).
- 2.2. **Vairo mechanizmo nustatymas bandymams**
  - 2.2.1. Atliekant pirmą bandymą vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis pasukama taip, kad standžiausias jos stipinas būtų statmenas taškui, į kurį atsitrenkia žmogaus kūno modelis; jeigu vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis – vairaratis, bandymas pakartojamas taip, kad lanksčiausia vairaračio dalis būtų statmena susidūrimo taškui. Jei tai yra reguliuojama vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, abu bandymai atliekami vairaratį suregulius taip, kad jis būtų vidurinėje padėtyje.
  - 2.2.2. Jeigu transporto priemonėje sumontuotas prietaisas vairaračio polinkiui ir padėčiai reguliuoti, atliekant bandymą vairaratis turi būti nustatytas į įprastą naudojimo padėtį, kurią yra nurodęs gamintojas ir kurią atsižvelgiant į energijos absorbciją laboratorija laiko atitinkančia nustatytus reikalavimus.
  - 2.2.3. Jeigu vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis turi oro pagalvę, bandymas atliekamas su pripūsta oro pagalve. Gamintojui paprašius ir techninei tarnybai sutikus, bandymą galima atlikti su nepripūsta oro pagalve.
- 2.3. **Žmogaus kūno modelis**  
  
Žmogaus kūno modelio forma, matmenys, masė ir savybės atitinka nurodytąsias šio priedo priedėlyje.
- 2.4. **Jėgų matavimai**
  - 2.4.1. Matuojama didžiausia horizontali ir su išilgine transporto priemonės ašimi lygiagreti jėga, kuri veikia žmogaus kūno modelį, kai jis atsitrenkia į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį.
  - 2.4.2. Šią jėgą galima matuoti tiesiogiai arba netiesiogiai arba ją galima apskaičiuoti pagal bandymo metu nustatytas vertes.

- 2.5. **Žmogaus kūno modelio slenkamasis judėjimas**
- 2.5.1. Žmogaus kūno modelį į priekį galima stumti bet koku būdu, jeigu atsitrenkdamas į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį tas modelis būna atsiskyręs nuo savo varytuvo. Užbaigęs judėjimą beveik tiesia trajektorija, lygiagrečia su išilgine priekine automobilio dalies ašimi, žmogaus kūno modelis turi atsitrenkti į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį.
- 2.5.2. Specialiu ženklu pažymėtas žmogaus kūno modelio H taškas nustatomas taip, kad prieš smūgį jis būtų horizontalioje plokštumoje, kertančioje R tašką kaip yra nurodęs transporto priemonės gamintojas.
- 2.6. **Greitis**
- Į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį žmogaus kūno modelis turi trenktis  $24,1 + 1,2/-0$  km/h greičiu. Tačiau jeigu bandymas buvo atliktas transporto priemonei važiuojant didesniu susidūrimo greičiu ir jeigu vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis atitiko privalomus reikalavimus, bandymo rezultatai laikomi atitinkančiais nustatytus reikalavimus.
- 2.7. **Matuokliai**
- 2.7.1. Matuokliai, kuriais registruojami I priedo 5.2 punkte nurodyti parametrai, turi būti tinkami užregistruoti rodmenis, kurių tikslumo laipsnis turi būti toks:
- 2.7.1.1. žmogaus kūno modelio greičio matuoklio: ne daugiau nei 2 %;
- 2.7.1.2. laiko matuoklio: ne didesnis nei 1/1 000 sekundės;
- 2.7.1.3. Susidūrimo pradžia (atskaitos taškas) tuo momentu, kai žmogaus kūno modelis susiduria su vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalimi, atkuriami užregistruotais duomenimis ir filmuota medžiaga, kuri naudojama bandymo rezultatams įvertinti.
- 2.7.1.4. *Jėgos matavimas*
- Naudojami matuokliai atitinka ISO standartą 6487–1987, jeigu kitaip nenumatyta šioje direktyvoje.
- 2.7.1.4.1. Jeigu į vairo įrenginį įmontuoti apkrovos keitliai: duomenų perdavimo kanalo amplitudės klasė turi būti 1 960 daN (2 000 kg), o duomenų perdavimo kanalo dažnio klasė – 600 Hz.
- 2.7.1.4.2. Jeigu žmogaus kūno modelyje sumontuoti akcelerometrai arba apkrovos keitliai:
- Žmogaus kūno modelio skersinėje plokštumoje, vienodu atstumu nuo svorio centro sumontuojami du vienakrypčiai akcelerometrai. Duomenų perdavimo kanalo amplitudės klasė turi būti 60 g, o duomenų perdavimo kanalo dažnio klasė – 180 Hz. Leidžiama naudoti kitus metodus su kitokiu akcelerometrų kiekiu ir juos išdėstyti kitose vietose, pvz., bandymo aparatūrą skirstyti dalimis svorio centre, kuriame išdėstomi akcelerometrai pagreičiui išmatuoti horizontaliai ir lygiagrečiai išilginei transporto priemonės ašiai. Atstojamoji jėga – tai jėgų, kurios buvo apskaičiuotos arba tiesiogiai išmatuotos kiekvienoje žmogaus kūno modelio dalyje, didžiausią sumą atitinkanti jėga.
- 2.8. **Aplinkos oro temperatūra: nusistovėjusi ties  $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$  žyma.**
3. **REZULTATAI**
- 3.1. Užbaigus bandymą, įvertinamas vairo mechanizmo apgadinimas ir tas apgadinimas aprašomas ataskaitoje; vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis/vairo kolonėlė/prietaisų skydelis bent po kartą nufotografuojami iš šono ir priekio.
- 3.2. Didžiausia jėgos vertė išmatuojama arba apskaičiuojama taip, kaip nurodyta 2.4 dalyje.

Priedėlis

## ŽMOGAUS KŪNO MODELIS

(Masė: 34–36 kg, 50 procentilių žmogaus kūno liemens formos modelis)



## IV PRIEDAS

## BANDYMAS SU GALVOS MODELIU MANEKENU

1. TIKSLAS

Šiais bandymais siekiama patikrinti, ar vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis atitinka I priedo 5.3 punkte nustatytus reikalavimus.
2. ĮRENGINIAI, BANDYMO ATLIKIMO TVARKA IR MATUOKLIAI
  - 2.1. **Bendroji dalis**
    - 2.1.1. Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis išbandoma su visa jos įranga.
    - 2.1.2. Jeigu vairuotojo tiesiogiai valdomoje vairo mechanizmo dalyje yra sumontuota oro pagalvė, atliekant bandymą ji pripučiama. Gamintojui paprašius ir techninei tarnybai sutikus, bandymą galima atlikti nepripūtus oro pagalvės.
    - 2.2. **Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sumontavimas, kai vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies patvirtinimą siekiama gauti atsižvelgiant į transporto priemonės patvirtinimą**
      - 2.2.1. Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis sumontuojama priekiniame transporto priemonės skyriuje, kuris gaunamas transporto priemonės kėbulą skersai nupjaunant priekinių sėdynių lygyje ir galbūt pašalinant stogą, priekinį stiklą ir duris.

Tas transporto priemonės skyrius prie bandymo stendo nejudamai pritvirtinamas taip, kad jis nepasislinktų, kai į jį atsitrenkia galvos modelis.

Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sumontavimo kampo leistinas nuokrypis turi būti  $\pm 2$  laipsniai projekcinio kampo.
      - 2.2.2. Tačiau gamintojo prašymu ir sutikus techninei tarnybai vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį galima pritvirtinti prie rėminės konstrukcijos, kuria imituojamas vairo mechanizmo pritvirtinimas, jeigu, palyginti su tikrąja kėbulo priekinės dalies/vairo mechanizmo, rėminės konstrukcijos/vairo mechanizmų:
        - 2.2.2.1. toks pats geometrinis sudėtinių dalių išdėstymas;
        - 2.2.2.2. didesnis tos rėminės konstrukcijos standumas.
    - 2.3. **Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sumontavimas, jeigu patvirtinimą prašoma suteikti tik tai daliai**

Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis išbandoma su visa jos įranga. Tarp bandymo stendo ir vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies turi būti ne mažesnis nei 100 mm laisvosios erdvės atstumas. Vairo velenas turi būti stipriai pritvirtintas prie bandymo stendo, kad nuo smūgio nepasislinktų (žr. 2 pav.).

      - 2.3.1. Tačiau gamintojui paprašius bandymą galima atlikti pirmiau minėtoje 2.2 dalyje nustatytais sąlygomis. Šiuo atveju patvirtinimas galioja tik sumontavimui nustatytame (-uose) transporto priemonės tipe (-uose).
  3. BANDYMO ĮRENGINYS
    - 3.1. Šis įrenginys – tai visiškai valdomas tiesinis smogtuvas, kurio masė 6,8 kg.
    - 3.2. Galvos modelyje makete sumontuojami vertes smūgio kryptimi tinkami matuoti du akcelerometrai ir greičio matuoklis.
    - 3.3. **Matuokliai**
      - 3.3.1. Naudojami matuokliai turi atitikti ISO 6487-1987 standartą. Be to, jiems turi būti būdingos šios charakteristikos:
      - 3.3.2. *Pagreitis*

Duomenų perdavimo kanalo amplitudės klasė 150 g

Duomenų perdavimo kanalo dažnio klasė (600) Hz;

### 3.3.3. Greitis

Tikslumas  $\pm 1$  %;

### 3.3.4. Laiko registravimas

Matuokliai turi būti tinkami užregistruoti visą poveikio trukmę ir rodmenų tikslumas – viena tūkstantoji sekundės dalis. Poveikio pradžia, kai smogtuvas pirmą kartą prisiliečia prie vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies, pažymima rodmenyse, kurie naudojami analizuojant bandymą.

## 4. BANDYMO ATLIKIMO TVARKA

4.1. Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies plokštuma nustatoma taip, kad ji būtų statmena smūgio kryptčiai.

4.2. Kiekvieno tipo vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis smūgine apkrova veikiama tą dalį nustatčius ne daugiau nei į keturias ir ne mažiau nei į tris padėtis. Kiekvieną kartą vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį veikiant smūgine apkrova, naudojama kita vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis. Jeigu smūgine apkrova veikiama kelis kartus paeiliui, vidurinė smogtuvo linija turi sutapti su vienu iš toliau nurodytų taškų:

4.2.1. vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies stebulės viduriu;

4.2.2. su vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies lanko vidinio krašto ir standžiausio arba stipriausiai įtvirtinto stipino jungtimi;

4.2.3. su vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies lanko trumpiausios dalies, neturinčios atramos, viduriu;

4.2.4. tipo patvirtinimo institucijos nuožiūra, su vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies „blogiausio atvejo“ padėtimi.

4.3. Smogtuvas į vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį turi trenktis 24,1 km/h greičiu; šis greitis užtikrinamas arba vien tik slenkamuju judėjimu judančio kūno kinetine energija, arba naudojant papildomą vartuvą.

## 5. REZULTATAI

5.1. Pirmiau nustatyta tvarka atliekant bandymus smogtuvo lėtėjimo pagreitis – tai dviejų deselerometrų vienu metu nustatytų rodmenų vidurkis.

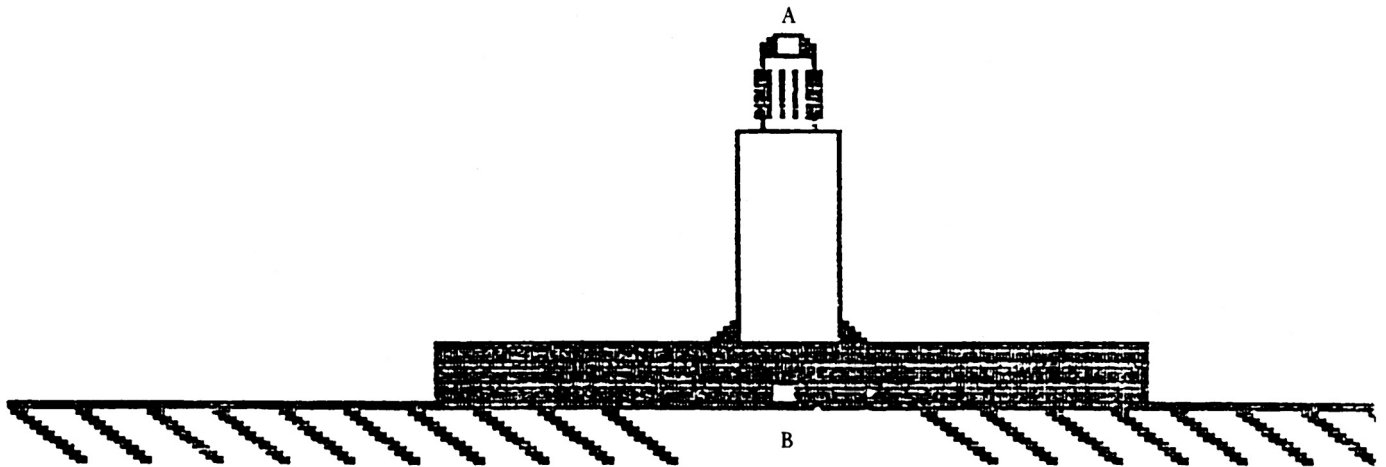
## 6. LYGIAVERTĖS PROCEDŪROS

6.1. Tipo patvirtinimo institucijos nuožiūra leidžiama atlikti kitokius bandymus, jeigu galima įrodyti jų lygiavertiškumą. Prie patvirtinimo dokumentų pridedama ataskaita, kurioje aprašomi naudoti metodai ir nustatyti rezultatai.

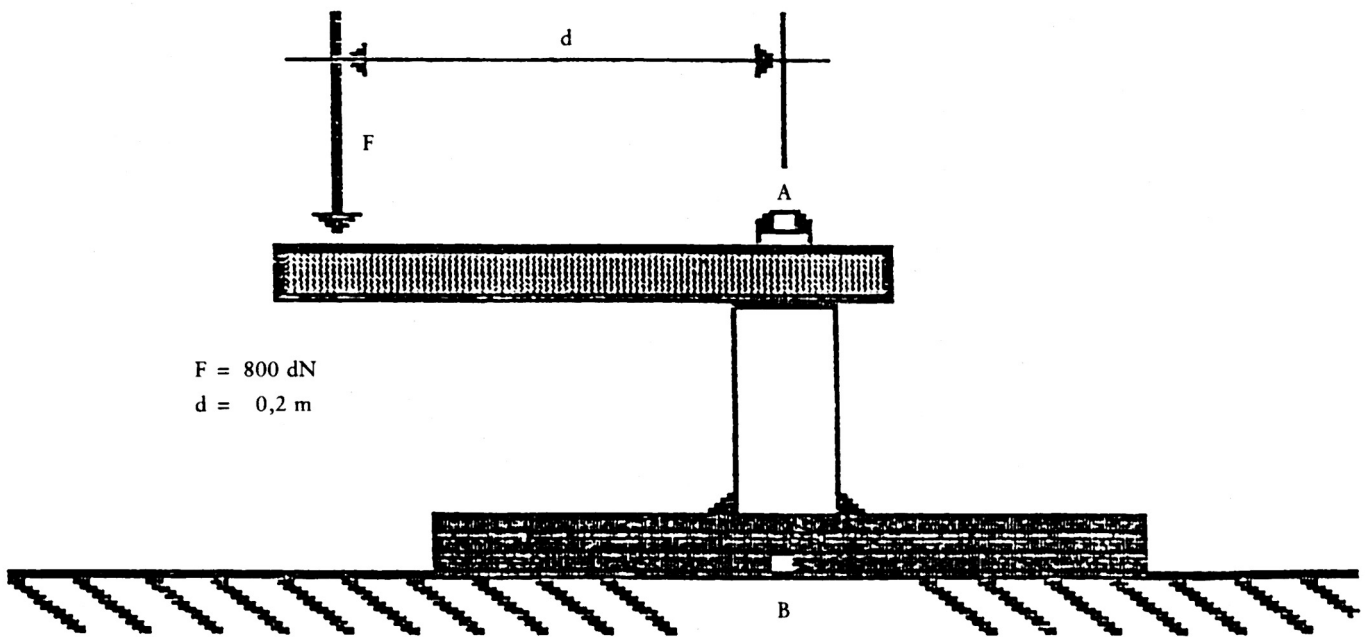
6.2. Už įrodymą, kad kitoks metodas yra lygiavertis, atsakingas gamintojas arba jo atstovas, pageidaujantis naudoti tą metodą.

## STANDUMO TARP VAIRO VELENO IR BANDYMO STENDO REIKALAVIMAI

(žr. 1 ir 2 paveikslus)



(1 paveikslas)



(2 paveikslas)

Veikiant 800 dN apkrovai, kuri atsižvelgiant į B tašką sukuria 160 dNm sukimo momentą, poslinkis A taške bet kokia kryptimi turi būti mažesnis nei 2 mm.

## V A PRIEDAS

TRANSPORTO PRIEMONĖS TIPO EB TIPO PATVIRTINIMO ATSIŽVELGIANT Į VAIRO MECHANIZMO  
ELGSENĄ SUSIDŪRUS SU KLIŪTIMI LIUDIJIMO PRIEDAS

(Direktyva 91/662/EEB, iš dalies keičianti 74/297/EEB)

(1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvos 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių transporto priemonių ir jų priekabų tipų patvirtinimą, suderinimo 4 straipsnio 2 dalis ir 10 straipsnis)

Administracijos pavadinimas

- EEB tipo patvirtinimo Nr. .... Išplėtimo Nr. ....
1. Motorinės transporto priemonės prekės pavadinimas arba markė .....
  2. Transporto priemonės tipas .....
  3. Gamintojo pavadinimas ir adresas .....
  4. Jeigu taikoma, gamintojo atstovo pavadinimas ir adresas .....
  5. Trumpas vairo mechanizmo ir transporto priemonės sudėtinių dalių, kurios turi įtakos apsaugant vairuotoją nuo vairo mechanizmo, jeigu transporto priemonė susidurtų su kliūtimi, aprašymas .....
  6. Transporto priemonės masė atliekant bandymą  
priekinė ašis: .....  
galinė ašis: .....  
iš viso: .....
  7. Transporto priemonė pristatyta atlikti patvirtinimo bandymą .....
  8. Už patvirtinimo bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba .....
  9. Tarnybos ataskaitos išdavimo data .....
  10. Tos tarnybos išduotų ataskaitų kiekis .....
  11. Patvirtinimas suteiktas/jį suteikti atsisakyta <sup>(1)</sup> .....
  12. Vieta .....
  13. Data .....
  14. Parašas .....
  15. Paprašius galima gauti pirmiau nurodytą patvirtinimo numerį turinčius toliau išvardytus dokumentus:  
..... fotografijas ir (arba) brėžinius, leidžiančius atpažinti pagrindinį (-ius) transporto priemonės tipą (-us)  
ir, jeigu galima gaminti variantus, kuriems taikomas patvirtinimas; ..... bandymo ataskaitą (-as).

<sup>(1)</sup> Nereikalingą išbraukti.

## V B PRIEDAS

**VAIRUOTOJO TIESIOGIAI VALDOMOS VAIRO MECHANIZMO DALIES TIPO EB TIPO PATVIRTINIMO  
ATSIŽVELGIANT Į VAIRO MECHANIZMO ELGSENĄ SUSIDŪRUS SU KLIŪTIMI LIUDIJIMO PRIEDAS**

(Direktyva 91/662/EEB, iš dalies keičianti 74/297/EEB)

(1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvos 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių transporto priemonių ir jų priekabų tipų patvirtinimą, suderinimo 9a straipsnis)

Administracijos pavadinimas

EEB tipo patvirtinimo Nr. .... Išplėtimo Nr. ....

1. Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies prekės pavadinimas arba markė .....
2. Gamintojo pavadinimas ir adresas .....
3. Jeigu taikoma, gamintojo atstovo pavadinimas ir adresas .....
4. Transporto priemonės tipas (-ai), kuriame (-iuose) skirta sumontuoti vairuotojo tiesiogiai valdomą vairo mechanizmo dalį .....
5. Trumpas vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies, skirtos vairuotojui apsaugoti nuo vairo mechanizmo, jeigu transporto priemonė susidurtų su kliūtimi, aprašymas .....
6. Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, pristatyta atlikti patvirtinimo bandymą .....
7. Už patvirtinimo bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba .....
8. Tarnybos ataskaitos išdavimo data .....
9. Tos tarnybos išduotų ataskaitų kiekis .....
10. Patvirtinimas suteiktas/jį suteikti atsisakyta <sup>(1)</sup> .....
11. Vieta .....
12. Data .....
13. Parašas .....
14. Paprašius galima gauti pirmiau nurodytą patvirtinimo numerį turinčius toliau išvardytus dokumentus:  
..... fotografijas ir (arba) brėžinius, leidžiančius atpažinti pagrindinį (-ius) transporto priemonės tipą (-us) ir, jeigu galima gaminti variantus, kuriems taikomas patvirtinimas; ..... bandymo ataskaitą (-as).

<sup>(1)</sup> Nereikalingą išbraukti.