

31982L0953

31.12.1982

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 386/31

DYREKTYWA KOMISJI**z dnia 15 grudnia 1982 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 79/622/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych (próba statyczna)****(82/953/EWG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

Artykuł 1

W załącznikach II, III i IV do dyrektywy 79/622/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

uwzględniając dyrektywę Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych ⁽¹⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 79/694/EWG ⁽²⁾ oraz Aktem Przystąpienia Grecji, w szczególności jej art. 11,

Artykuł 2

a także mając na uwadze, co następuje:

w efekcie zdobytego na tym polu doświadczenia oraz aktualnego stanu rzeczy obecnie możliwe jest uczynienie niektórych przepisów dyrektywy Rady 79/622/EWG ⁽³⁾ pełniejszymi i przybliżenie ich do rzeczywistych warunków testowania;

przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny uchybiać przepisom dyrektywy Rady 77/536/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych ⁽⁴⁾; w związku z tym, dopóki funkcjonują konstrukcje zabezpieczające przy przewróceniu, pochodzące z tego okresu, niezbędne jest, aby ciągniki mogły być wyposażone zarówno w konstrukcje zgodne z dyrektywą 77/536/EWG, jak i w konstrukcje zgodne z niniejszą dyrektywą;

przepisy niniejszej dyrektywy zgodne są z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w Sprawie Usuwania Barier Technicznych w Handlu w Sektorze Ciągników Stosowanych w Rolnictwie i Leśnictwie,

1. Z mocą od dnia 1 października 1983 r. żadne Państwo Członkowskie nie może:

— odmówić przyznania homologacji typu EWG, wydania dokumentów określonych w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG lub odmówić przyznania krajowej homologacji typu, w odniesieniu do rodzaju ciągnika, lub

— zabronić dopuszczenia do użytku ciągników,

jeżeli konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu dla tego rodzaju ciągnika lub w tych ciągnikach spełnia przepisy niniejszej dyrektywy.

2. Z mocą od dnia 1 października 1984 r. Państwa Członkowskie:

— nie mogą wydawać dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG, w odniesieniu do rodzaju ciągnika, w którym konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu nie spełnia przepisów niniejszej dyrektywy,

— mogą odmówić przyznania homologacji typu, w odniesieniu do rodzaju ciągnika, w którym konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu nie spełnia przepisów niniejszej dyrektywy.

3. Z mocą od dnia 1 października 1985 r. Państwa Członkowskie mogą zabronić dopuszczania do użytku ciągników, w których konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu nie spełnia przepisów niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 84 z 28.3.1974, str. 10.

⁽²⁾ Dz.U. L 205 z 13.8.1979, str. 17.

⁽³⁾ Dz.U. L 179 z 17.7.1979, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 1.

4. Przepisy ust. 1–3 nie naruszają przepisów dyrektywy 77/536/EWG. Sporządzono w Brukseli, dnia 15 grudnia 1982 r.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 30 września 1983 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

W imieniu Komisji

Karl-Heinz NARJES

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do dyrektywy 79/622/EWG wprowadza się następujące zmiany:

Skreśla się ppkt 4.1.1.

Popunkt 4.1.2 otrzymuje oznaczenie ppkt 4.1.1:

„4.1.1. Żadna część strefy wolnej przestrzeni, opisanej w ppkt 3.2 załącznika III, nie może być naruszona przez konstrukcję zabezpieczającą, ani też być poza jej ochroną, w trakcie wykonywania testów określonych w ppkt 1.2, 1.3, 1.5, 1.6 oraz, w stosownych przypadkach, 1.7 załącznika III.

Jeśli ma być przeprowadzony test na przeciążenie, użyta do pochłonięcia określonej energii siła powinna być większa niż 0,8 maksymalnej siły, występującej w trakcie obydwu testów, podstawowego i przeciążeniowego (patrz rys. 4b i 4c załącznika IV).”

Podpunkt 4.1.3 otrzymuje oznaczenie ppkt 4.1.2.

Po dawnym ppkt 4.1.3 (obecnie 4.1.2) dodaje się nowy ppkt 4.1.3:

„4.1.3. W momencie, w którym osiągany jest poziom energii wymaganej, w każdym z określonych testów obciążenia poziomego siła powinna przekroczyć $0,8 F_{\max}$ ”

W sekcji 6 „SYMBOLE” wprowadza się następujące zmiany:

Po symbolu D dodaje się następujący symbol:

„D' = odkształcenie konstrukcji (w mm) dla obliczonej energii wymaganej.”

Objaśnienie symbolu F' otrzymuje brzmienie:

„F' = siła dla obliczonej energii wymaganej.”

Objaśnienie symbolu F–D otrzymuje brzmienie:

„F–D = wykres siły/odkształcenia.”

Objaśnienie symbolu E_{H2} otrzymuje brzmienie:

„ E_{H2} = pobór energii pochłanianej w czasie działania powtórnego obciążenia wzdłużnego (I).”

Skreśla się symbole E_p , E_1' , E_a i E_1'' .

W załączniku III do dyrektywy 79/622/EWG wprowadza się następujące zmiany:

Popunkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2. **Obciążenie wzdłużne** (patrz rys. 2 załącznika IV)

Przyłożenie obciążenia powinno być poziome i równoległe do pionowej środkowej płaszczyzny ciągnika.

Dla ciągników, których co najmniej 50 % masy spoczywa na tylnych kołach, zgodnie z ppkt 1.3 załącznika II, obciążenia wzdłużne, tylne i boczne powinny być przyłożone po różnych stronach od środkowej wzdłużnej płaszczyzny konstrukcji zabezpieczającej. Dla ciągników, których co najmniej 50 % masy spoczywa na przednich kołach, przednie obciążenie wzdłużne powinno być przyłożone po tej samej stronie od środkowej wzdłużnej płaszczyzny konstrukcji zabezpieczającej co obciążenie boczne.

Obciążenia powinny być przyłożone na najwyższym poprzecznym elemencie konstrukcji zabezpieczającej (tj. na części, która prawdopodobnie pierwsza uderzy o podłoże w przypadku wywrócenia ciągnika).

Punkt przyłożenia obciążenia powinien znajdować się na jednej szóstej szerokości wierzchołka konstrukcji zabezpieczającej, w kierunku od zewnętrznego narożnika do wewnątrz. Jako szerokość konstrukcji zabezpieczającej należy przyjąć odległość między dwoma liniami równoległymi do pionowej środkowej płaszczyzny ciągnika, stycznymi do zewnętrznych krańców poziomej płaszczyzny konstrukcji zabezpieczającej, stycznej do wierzchołka najwyższych poprzecznych elementów konstrukcyjnych.

Długość belki powinna być nie mniejsza od jednej trzeciej szerokości konstrukcji zabezpieczającej (jak w poprzednim opisie) oraz nie większa od tego minimum o więcej niż 49 mm.

Obciążenie wzdłużne przykładane jest z przodu lub z tyłu, jak to opisano w ppkt 3.1.1.1 załącznika II.

Test należy przerwać wówczas, gdy:

- a) energia naprężenia, pochłonięta przez konstrukcję zabezpieczającą, jest większa lub równa poborowi energii wymaganej E_{II1} (gdzie $E_{II1} = 1,4 m_j$);
- b) konstrukcja narusza strefę wolnej przestrzeni lub pozostawia ją bez ochrony.”

Ppkt 1.4 otrzymuje brzmienie:

„1.4. **Test na przeciążenie**

- 1.4.1. W przypadku wystąpienia rozdarć, pęknięć lub zgięć w trakcie poziomego testu obciążeniowego może być wymagany test na przeciążenie, aby ustalić pozostałą wytrzymałość konstrukcji oraz upewnić się, czy jest ona wystarczająca do wytrzymania kolejnych wywróceń (patrz rys. 4a, 4b i 4c).

Test na przeciążenie należy przeprowadzić we wszystkich przypadkach, w których siła zmniejsza się o więcej niż o 3 % w czasie ostatniego 5 % odkształcenia, osiąganego, gdy energia wymagana jest pochłaniana przez konstrukcję (patrz rys. 4b).

- 1.4.2. Test na przeciążenie wymaga stopniowego zwiększania obciążenia poziomego, poprzez 5 % przyrostu wymaganej energii początkowej, osiągając 20 % maksimum energii dodanej (patrz rys. 4c).
- 1.4.2.1. Wynik testu na przeciążenie uznaje się za pomyślny, jeśli po każdym zwiększeniu energii wymaganej o 5, 10 i 15 % siła wzrasta o mniej niż 3 %, przy 5 % przyroście, i pozostaje większa niż $0,8 F_{max}$.
- 1.4.2.2. Wynik testu na przeciążenie uznaje się za pomyślny, jeśli po pochłonięciu przez konstrukcję 20 % energii dodanej, siła przekracza $0,8 F_{max}$.
- 1.4.2.3. Dodatkowe pęknięcia, rozdarcia i/lub naruszenie strefy wolnej przestrzeni lub pozbawienie jej ochrony przez konstrukcję zabezpieczającą z powodu rozciągliwego odkształcenia są dozwolone w trakcie testu na przeciążenie. Natomiast po usunięciu obciążenia konstrukcja nie może naruszać strefy wolnej przestrzeni, a strefa ta powinna być całkowicie chroniona.”

Skreśla się ppkt 3.1–3.1.4.

Punkty 3.2 i 3.3 otrzymują oznaczenie, odpowiednio ppkt 3.1 i 3.2.

W załączniku IV do dyrektywy 79/622/EWG wprowadza się następujące zmiany:

„RYSUNKI

Rysunek 1: Punkt przyłożenia obciążenia bocznego

Rysunek 2: Punkt przyłożenia wzdłużnego obciążenia tylnego

Rysunek 3: Przykład układu dla testu na zgniatanie

Rysunek 4a: Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie nie jest konieczny

Rysunek 4b: Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie jest konieczny

Rysunek 4c: Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie powinien być kontynuowany

Rysunek 5: Ilustracja warunków trwałości, odkształcenie rozciągliwe i całkowite

Rysunek 6a: Rzut strefy wolnej przestrzeni z boku

Rysunek 6b: Rzut strefy wolnej przestrzeni z przodu/z tyłu

Rysunek 6c: Rzut aksonometryczny jednowymiarowy

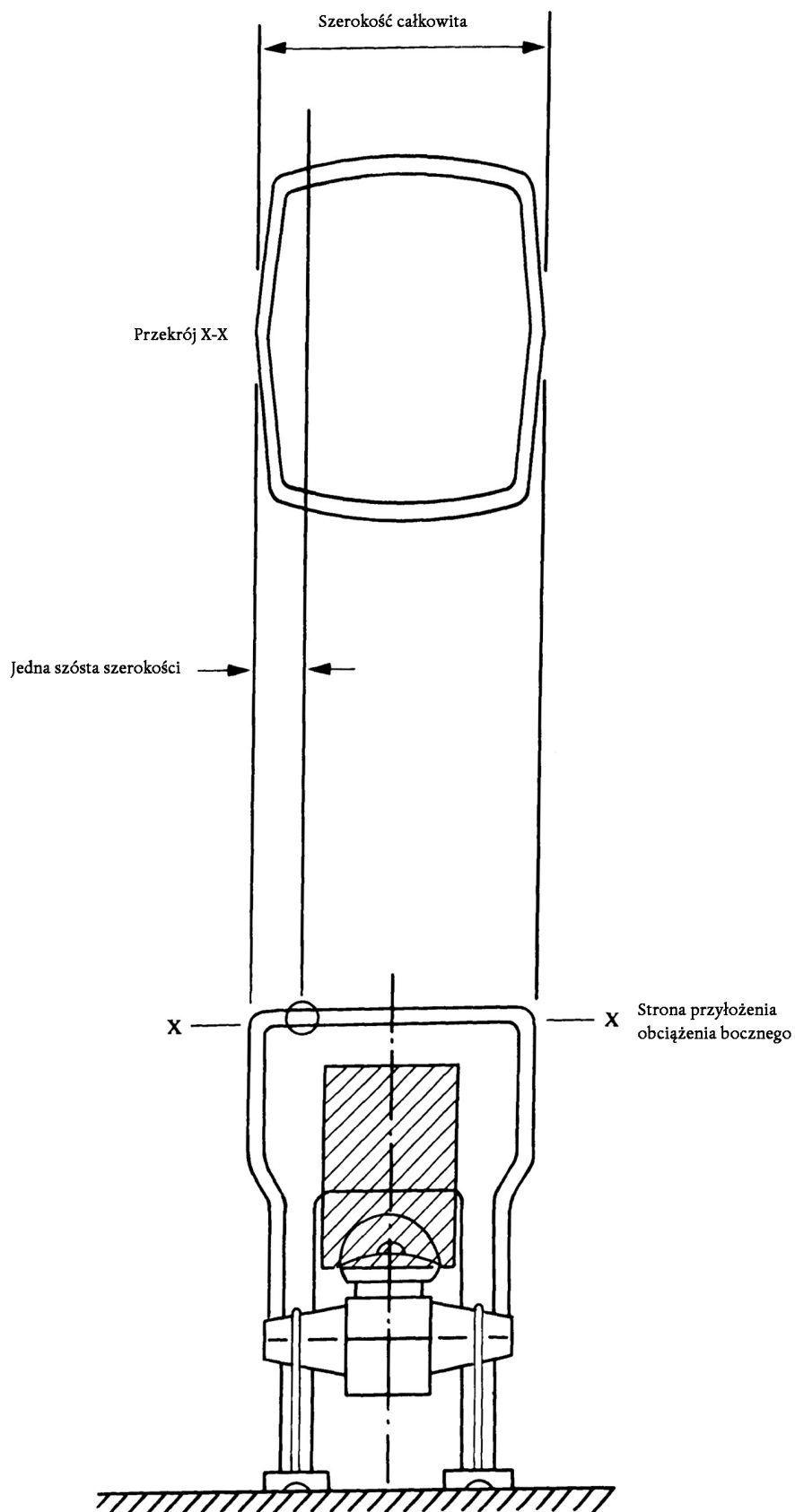
Rysunek 7: Przyrząd do wyznaczania miejsca punktu odniesienia

Rysunek 8: Metoda wyznaczania miejsca punktu odniesienia.”

Tytuł rysunku 1, ale jedynie w wersji angielskiej, otrzymuje brzmienie:

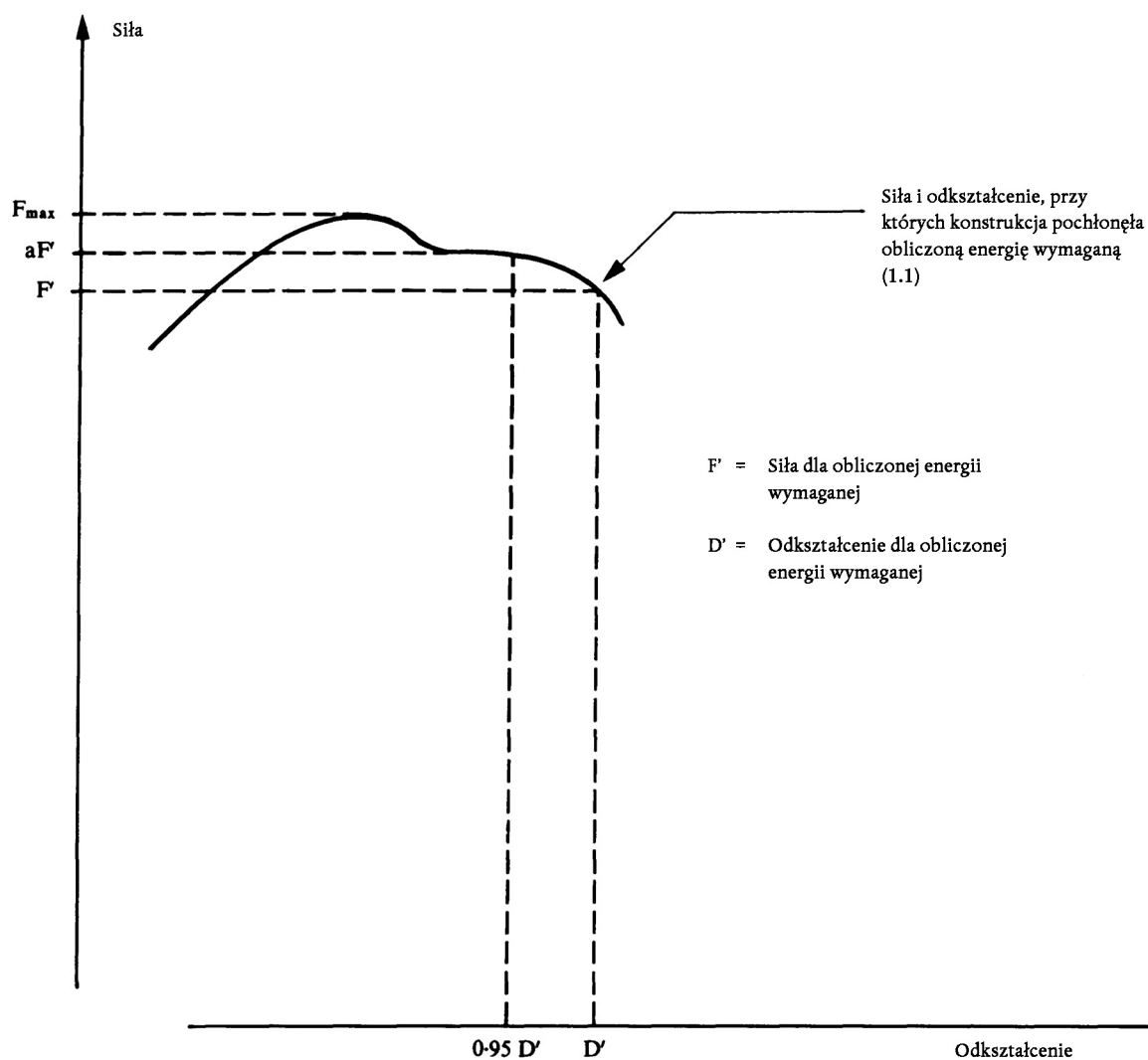
„Punkt przyłożenia obciążenia bocznego.”

Wykresy na rysunkach 2, 4a, 4b i 4c otrzymują następujące brzmienie:



Rysunek 2

Punkt przyłożenia tylnego obciążenia wzdłużnego (kiedy co najmniej 50 % masy ciągnika spoczywa na tylnych kołach)

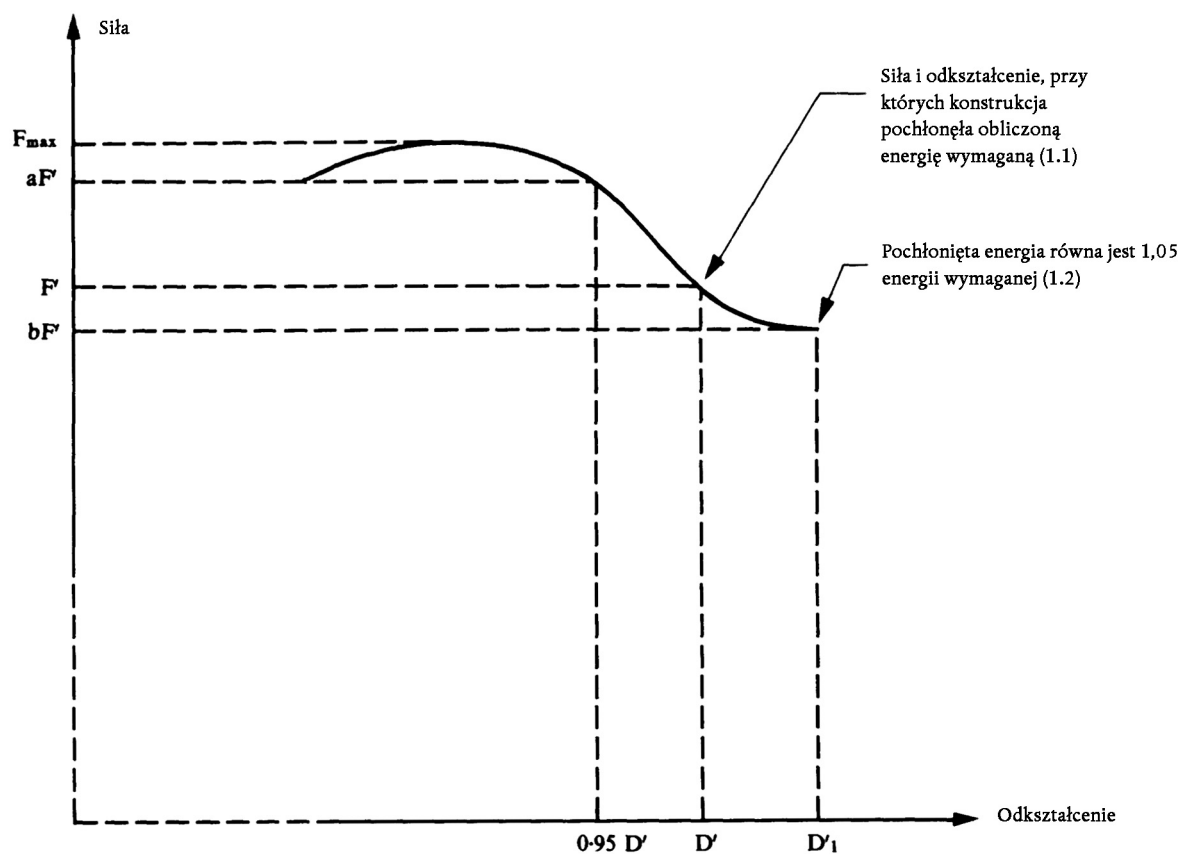


1. Punkt odniesienia $aF = 0,95 D'$.

1.1. Test na przeciążenie nie jest konieczny, kiedy $aF' < 1,03 F'$.

Rysunek 4a

Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie nie jest konieczny



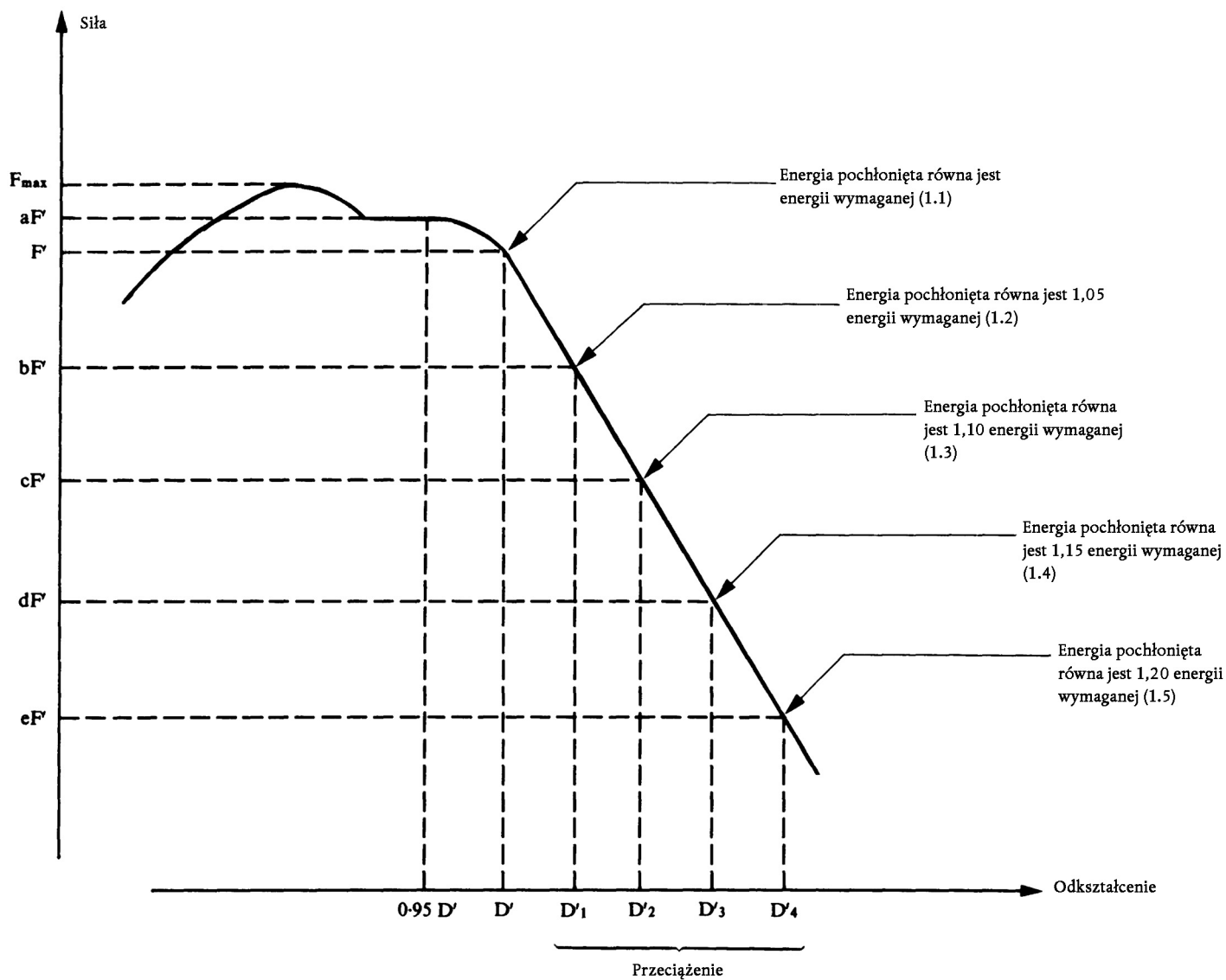
1. Punkt odniesienia $aF' = 0,95 D'$.

1.1. Test na przeciążenie jest konieczny, kiedy $aF' > 1,03 F$

1.2. Test na przeciążenie jest pomyślny, kiedy $bF' > 0,97 F$ i $bF' > 0,8 F_{max}$.

Rysunek 4b

Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie jest konieczny



1. Punkt odniesienia $aF' = 0,95 D'$.

1.1. Test na przeciążenie jest konieczny, kiedy $aF' > 1,03 F'$

1.2. Test na przeciążenie powinien być kontynuowany, kiedy $bF' < 0,97 aF'$.

1.3. Test na przeciążenie powinien być kontynuowany, kiedy $cF' < 0,97 bF'$.

1.4. Test na przeciążenie powinien być kontynuowany, kiedy $dF' < 0,97 cF'$.

1.5. Test na przeciążenie jest pomyślny, kiedy $eF' > 0,8 F_{max}$.

Uwaga: Jeśli kiedykolwiek F spadnie poniżej $0,8 F_{max}$, konstrukcja zostaje odrzucona.

Rysunek 4c

Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie powinien być kontynuowany