

31983L0190

26.4.1983

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 109/13

DYREKTYWA KOMISJI**z dnia 28 marca 1983 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 78/764/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do siedzenia kierowcy w kołowych ciągnikach rolniczych i leśnych****(83/190/EWG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

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,uwzględniając dyrektywę Rady 78/764/EWG z dnia 25 lipca 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do siedzenia kierowcy w kołowych ciągnikach rolniczych i leśnych ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

zdobyte doświadczenie i aktualny stan wiedzy w tej dziedzinie pozwalają uzupełnić niektóre wymagania i bardziej je dostosować do rzeczywistych warunków przeprowadzania badań; okazało się także konieczne wprowadzenie zmian terminologicznych w niektórych punktach w niektórych wersjach językowych w celu dostosowania do innych wersji językowych;

po pierwszej serii zmian mogą nastąpić inne, dotyczące, w pierwszej kolejności, procedury kontroli siedzenia kierowcy w ciągnikach, których masa przekracza 5 ton, w szczególności przez badania stacjonarne i, następnie, jak tylko zezwolą na to warunki techniczne, zamianę badań torowych na kontrole stacjonarne oraz, jeżeli możliwe, zamianę personelu uczestniczącego w badaniach na urządzenia mechaniczne (np. manekiny);

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w Sprawie Usunięcia Barier Technicznych w Handlu Ciągnikami Rolniczymi lub Leśnymi,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Załączniki I, II i IV do dyrektywy 78/764/EWG zmienia się zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

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

— odmówić, ze względu na typ ciągnika, udzielenia homologacji typu EWG, wydania dokumentu, określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG, lub udzielenia krajowej homologacji typu, lub

— zakazania wprowadzenia do eksploatacji ciągników,

jeżeli siedzenie kierowcy tego typu ciągnika lub tego typu ciągników spełnia przepisy niniejszej dyrektywy.

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

— nie mogą już wydawać dokumentu, określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG dla typu ciągnika, którego siedzenie kierowcy nie jest zgodne z przepisami 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 255 z 18.9.1978, str. 1.

— mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu dla typu ciągnika, którego siedzenie kierowcy nie jest zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 28 marca 1983 r.

W imieniu Komisji

Karl-Heinz NARJES

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do dyrektywy 78/764/EWG wprowadza się następujące zmiany:

Punkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. **Zakres odchylenia pionowego zawieszenia**

Zakres odchylenia pionowego zawieszenia oznacza odległość w pionie między najwyższym położeniem a położeniem w danym momencie punktu znajdującego się na powierzchni siedzenia 200 mm przed punktem odniesienia siedzenia na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej.”

Punkt 10: Angielska wersja językowa pozostaje bez zmian.

Skreśla się pkt 13.

Punkt 14 otrzymuje oznaczenie pkt 13 oraz dodaje się następujące definicje:

- a_{wS}^* = wartość średnia kwadratowa ważonego przyspieszenia drgań siedzenia zmierzonego podczas badania na stanowisku lub badania drogowego;
- a_{wB} = wartość średnia kwadratowa ważonego przyspieszenia drgań zmierzonego w punkcie zamocowania siedzenia podczas badania na stanowisku;
- a_{wB}^* = wzorcowa wartość średnia kwadratowa ważonego przyspieszenia drgań zmierzonego w punkcie zamocowania siedzenia;
- a_{wS}^* = skorygowana wartość średnia kwadratowa ważonego przyspieszenia drgań siedzenia zmierzonego podczas badania na stanowisku;
- a_{wF}^* = wartość średnia kwadratowa ważonego przyspieszenia drgań zmierzonego w punkcie zamocowania siedzenia podczas badania na drodze standardowej.”

Punkt 15 otrzymuje oznaczenie pkt 14. Angielska wersja językowa pozostaje bez zmian.

Punkt 16 otrzymuje oznaczenie pkt 15.

Punkt 17 otrzymuje oznaczenie pkt 16 i otrzymuje brzmienie:

„16. **Ciągnik kategorii A**

Ciągnik kategorii A oznacza ciągnik, który można przypisać do danej klasy drgań z powodu konstrukcyjnego podobieństwa cech.”

Punkt. 17.1 i 17.2 otrzymują oznaczenie odpowiednio pkt 16.1 i 16.2.

Skreśla się pkt 18, wraz z podpunktami.

Punkt 19 otrzymuje oznaczenie pkt 17 i otrzymuje brzmienie:

„17. **Ciągnik kategorii B**

Ciągnik kategorii B oznacza ciągnik, którego nie można przypisać do klasy drgań kategorii A.”

Punkt 20 otrzymuje oznaczenie pkt 18, a jego podpunkty otrzymują oznaczenia 18.1, 18.2, 18.3 i 18.4.

W załączniku II do dyrektywy 78/764/EWG wprowadza się następujące zmiany:

Podpunkt 1.3.1. Angielska wersja językowa pozostaje bez zmian.

Podpunkt 1.6.2. W ostatnim wierszu „+ 0,1 bara” zastępuje się „± 0,1 bara” we wszystkich wersjach językowych z wyjątkiem wersji duńskiej.

1.7.1. Angielska wersja językowa pozostaje bez zmian.

1.7.2. Angielska wersja językowa pozostaje bez zmian.

Podpunkt 1.7.3 otrzymuje brzmienie:

„1.7.3. Określenie charakterystyki drgań pionowych.”

Po ppkt 1.7.3 dodaje się podpunkt w brzmieniu:

„1.7.4. Określenie charakterystyk tłumienia w zakresie rezonansu.”

Podpunkt 1.8: Jedynie w angielskiej wersji językowej skreśla się powtarzające się wyrazy „locked in a position”.

Podpunkt 2.1.3: Jedynie w angielskiej wersji językowej otrzymuje brzmienie:

„2.1.3. The depth and width of the surface of seats intended for tractors in which the minimum rear-wheel track width does not exceed 1 150 mm may be reduced to not less than 300 and 400 mm respectively if the design of the tractor prevents compliance with the requirements of Items 2.1.1 and 2.1.2.”

Podpunkt 2.4.1: Jedynie w angielskiej wersji językowej otrzymuje brzmienie:

„2.4.1. The seat must be adjustable in the longitudinal direction over a minimum distance of:

— 150 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of more than 1 150 mm,

— 60 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of 1 150 mm or less.”

Podpunkt 2.4.2: Jedynie w angielskiej wersji językowej otrzymuje brzmienie:

„2.4.2. The seat must be adjustable in the vertical direction over a minimum distance of:

— 60 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of more than 1 150 mm,

— 30 mm for tractors with a minimum rear-wheel track width of 1 150 mm or less.”

Podpunkt 2.5.1 otrzymuje brzmienie:

„2.5.1. Określenie właściwości zawieszenia i zakresu regulacji do ciężaru kierowcy.”

Podpunkt 2.5.1.1 otrzymuje brzmienie:

- „2.5.1.1. Właściwości zawieszenia są mierzone w drodze badania statycznego. Zakres regulacji do ciężaru kierowcy jest wyliczany z charakterystyki zawieszenia. Obliczenia te nie są konieczne w przypadku siedzeń, które nie mogą być ręcznie regulowane do ciężaru kierowcy.”

Podpunkt 2.5.1.2: Zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

- „Błąd pomiarowy dla odchylenia pionowego zawieszenia nie może przekroczyć ± 1 mm.”

Podpunkt 2.5.1.3 otrzymuje brzmienie:

- „2.5.1.3. Całkowita krzywa charakterystyki przedstawiająca ugięcie układu zawieszenia musi być nakreślona począwszy od obciążenia zerowego, do obciążenia maksymalnego i z powrotem do obciążenia zerowego. Stopniowe obciążenia, przy których mierzone jest odchylenie zawieszenia nie mogą przekraczać 100 N; musi zostać określone przynajmniej 8 punktów pomiarowych w podobnych odcinkach odchylenia zawieszenia. Punkt maksymalnego obciążenia jest tym, w którym nie występuje już dalsze pionowe ugięcie zawieszenia, lub odpowiada punktowi pod obciążeniem 1 500 N. Po każdym przyłożeniu lub odjęciu obciążenia, pionowe ugięcie zawieszenia musi być mierzone w odległości 200 mm z przodu punktu odniesienia siedzenia na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej powierzchni siedzenia. Po przyłożeniu lub odjęciu obciążenia, siedzenie musi powrócić do swojej pozycji spoczynkowej.”

Podpunkt. 2.5.1.4, 2.5.1.4.1 i 2.5.1.4.2 otrzymują brzmienie:

- „2.5.1.4. W przypadku siedzeń wyposażonych w skalę regulacji obciążenia, krzywe charakterystyki obrazujące ugięcia pionowe zawieszenia są nanoszone w punktach regulacji obciążenia dla kierowców o masie 50 i 120 kg. W przypadku siedzeń nie wyposażonych w skalę regulacji obciążenia, zaś wyposażonych w zamki regulacyjne, pomiary są dokonywane przy regulacji dla największego i najmniejszego obciążenia. W przypadku siedzeń bez skali regulacji obciążenia lub zamków regulacyjnych, regulacje muszą być tak dobrane, aby:
- 2.5.1.4.1. przy ustawieniu dla najmniejszego obciążenia, siedzenie wracało do górnej pozycji odchylenia zawieszenia po odjęciu obciążenia, oraz
- 2.5.1.4.2. przy ustawieniu dla największego obciążenia, obciążenie o wartości 1 500 N obciążało siedzenie do najniższej pozycji pionowego odchylenia zawieszenia.”

Skreśla się ppkt 2.5.1.4.3 i 2.5.1.4.4.

Podpunkt 2.5.1.5: Jedynie w duńskiej i francuskiej wersji językowej dodaje się przymiotnik odpowiedni do „całkowite” odnoszący się do wyrazu

„odchylenie”.

Podpunkt 2.5.1.5: Jedynie w duńskiej i francuskiej wersji językowej dodaje się przymiotnik odpowiedni do „całkowite” odnoszący się do wyrazu

„odchylenie”.

Podpunkt 2.5.1.7 otrzymuje brzmienie:

- „2.5.1.7. W celu ustalenia zakresu granic regulacji jako funkcji ciężaru kierowcy, siły pionowe określone zgodnie z ppkt 2.5.1.6 dla punktów A i B (patrz dodatek 2 do niniejszego Załącznika), muszą zostać pomnożone przez czynnik skali 0,13 kg/N.”

Podpunkt 2.5.2 otrzymuje brzmienie:

- „2.5.2. *Określenie stabilności bocznej*”

Podpunkt 2.5.2.1 otrzymuje brzmienie:

- „2.5.2.1. Siedzenie musi być ustawione dla górnej granicy regulacji obciążenia i połączone ze stanowiskiem badawczym lub ciągnikiem w taki sposób, aby jego płyta podstawy spoczywała na sztywnej płycie (stanowisku badawczym) nie mniejszej niż sama płyta podstawy siedzenia.”

Podpunkt 2.5.3 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3. *Określenie charakterystyki drgań pionowych*”

Podpunkt 2.5.3.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.1.1. Stanowisko badawcze musi sztucznie wywoływać pionowe drgania w punkcie zamocowania siedzenia kierowcy. Drgania są wytwarzane za pomocą urządzenia elektryczno - hydraulicznego. Wartości ustawienia drgań, które powinny zostać zastosowane, są albo tymi, które zostały określone w dodatkach 4 i 5 do załącznika II dla klasy ciągników, o których mowa, lub podwójnie zintegrowanymi sygnałami przyspieszenia zmierzonymi w punkcie zamocowania siedzenia ciągnika kategorii B, poruszającego się z prędkością około $12 \pm 0,5$ km/h po drodze standardowej, określonej w ppkt 2.5.3.2.1. Do wytworzenia drgań musi być zastosowana nieprzerwana podwójna seria wartości ustawionych.

Przejście od końca sekwencji sygnałów przyspieszenia pierwszego przejazdu zanotowanych na standardowej drodze do początku drugiego przejazdu musi być płynne i bez szarpnięć. Pomiary nie są dokonywane podczas pierwszej serii wartości ustawionych lub sygnałów przyspieszenia. Wartości powyżej 700 określonych w dodatkach 4 i 5 do załącznika II mogą być stosowane, jeżeli wartości te zostały wyliczone, np. z trzeciej potęgi funkcji krzywej składanej oryginalnych 700 wartości.”

Podpunkt 2.5.3.1.3 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.1.3. Stanowisko badawcze musi odznaczać się wysoką odpornością na zginanie i skręcanie, a jego łożyska i prowadnice muszą posiadać jedynie technicznie konieczny luz. Jeżeli stanowisko jest zamocowane na wysięgniku drgającym, wymiar r nie może być mniejszy od 2 000 mm (patrz dodatek 6). Wielkość stosunku drgań w częstotliwościach między 0,5 a 5,0 Hz mieści się w zakresie około $1,00 \pm 0,05$, zmierzona w odstępach nie przekraczających 0,5 Hz. Przesunięcie fazowe nie będzie się zmieniało bardziej niż o 20° w tym samym zakresie częstotliwości.”

Podpunkt 2.5.3.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.2.1. Droga składa się z dwóch równoległych pasów w odległości odpowiadającej rozstawowi kół ciągnika. Oba pasy muszą być wykonane ze sztywnego materiału, takiego jak drewno lub beton lub z bloków ustawionych w poziomą strukturę lub stanowić ciągłą gładką powierzchnię. Przekrój podłużny każdego pasa drogi jest określony współrzędnymi wzniesienia w stosunku do poziomu podstawowego; współrzędne te są zamieszczone w tabelach w dodatku 3. W przypadku drogi wzniesienie jest określone na odcinkach co 16 cm wzdłuż każdego pasa.

Droga musi być mocno osadzona w podłożu, a odległość między pasami może jedynie lekko różnić się na całej ich długości; koła ciągnika muszą mocno opierać się na niej przez cały czas. W przypadku gdy pasy są ukształtowane z bloków, muszą mieć one od 6–8 cm grubości, z odległością 16 cm między środkami bloków. Długość standardowej drogi wynosi 100 m.

Pomiary muszą zostać rozpoczęte, gdy tylko oś osi tylnej ciągnika znajdzie się w pozycji prostopadłej do punktu $D = 0$ na bieżni drogi, oraz kończyć się, gdy tylko oś przedniej osi ciągnika znajdzie się w pozycji prostopadłej do punktu $D = 100$ bieżni drogi badawczej (patrz tabela w dodatku 3 do niniejszego Załącznika).”

Podpunkt 2.5.3.2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.2.2. Pomiary pobiera się przy prędkości $12 \pm 0,5$ km/h.

Zalecana prędkość musi być utrzymywana bez użycia hamulców. Drgania muszą być mierzone na siedzeniu oraz w punkcie zamocowania siedzenia do ciągnika, obciążonego lekkim lub ciężkim kierowcą.

Prędkość 12 km/h musi zostać osiągnięta po przebyciu trasy rozbiegowej. Powierzchnia trasy rozbiegowej musi być płaska i musi łączyć się ze standardową drogą badawczą bez zmiany poziomu.”

Podpunkt 2.5.3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.3.1. Ciężar kierowcy.

Badania muszą zostać przeprowadzone z dwoma kierowcami: jednym o całkowitej masie 59 ± 1 kg, z której to masy nie więcej niż 5 kg może być w postaci pasa obciążającego wokół ciała kierowcy; drugim kierowcą o masie 98 ± 5 kg z pasem ważącym maksymalnie 8 kg.”

Podpunkt 2.5.3.3.2 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.3.2. Położenie przyspieszoniomierza

W celu zmierzenia drgań przenoszonych na kierowcę, przyspieszoniomierz jest przymocowany do płaskiej płyty o średnicy 250 ± 50 mm, której środkowa część o średnicy 75 mm musi być sztywna i musi zawierać sztywne urządzenie chroniące miernik przyspieszenia drgań. Płyta ta musi zostać umieszczona na środku powierzchni siedzenia między siedzeniem i kierowcą oraz posiadać powierzchnię przeciwpoślizgową.

W celu zmierzenia drgań w punkcie zamocowania siedzenia, przyspieszoniomierz drgań musi być przymocowany w pobliżu tego zamocowania w punkcie znajdującym się w odległości nie większej niż 100 mm od środkowej płaszczyzny wzdłużnej ciągnika i nie wykraczający poza rzut pionowy powierzchni siedzenia ciągnika.”

Podpunkt 2.5.3.3.3: Jedynie w angielskiej wersji językowej dodaje się symbol „Hz” po liczbie

„80” w celu wskazania jednostki miary.

Podpunkt 2.5.3.3.5.3: Jedynie w niemieckiej i duńskiej wersji językowej, symbol

„ a_w ”, stosowany we wzorze I, musi zostać umieszczony w nawiasach.

Zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Niedokładność całego układu mierzącego wartość średnią kwadratową przyspieszenia drgań nie może przekroczyć ± 5 % zmierzonej wartości.”

Podpunkt 2.5.3.3.7.1 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.3.7.1. Podczas każdego badania, przyspieszenie drgań dla całego czasu trwania badania musi zostać zmierzone za pomocą miernika drgań określonego w ppkt 2.5.3.3.5.”

Podpunkt 2.5.3.3.7.2 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.3.7.2. Sprawozdanie z przeprowadzonego badania musi zawierać średnią arytmetyczną wartości średnich kwadratowych przyspieszenia drgań siedzenia (a_{ws}) zarówno dla lekkiego jak i ciężkiego kierowcy. Sprawozdanie musi także podawać stosunek średniej arytmetycznej wartości średnich kwadratowych przyspieszenia drgań siedzenia (a_{ws}) do średniej arytmetycznej wartości średnich kwadratowych przyspieszenia drgań zmierzonych w punkcie zamocowania siedzenia (a_{wb}). Ten stosunek podawany jest z dokładnością do dwóch miejsc dziesiętnych.”

Podpunkt 2.5.3.3.7.3 otrzymuje brzmienie:

„2.5.3.3.7.3. Temperatura otoczenia podczas badania drgań musi być zmierzona i podana w sprawozdaniu.”

Podpunkt 2.5.4 otrzymuje brzmienie:

„2.5.4. *Badanie drganiowe dla siedzeń ciągników zgodnie z ich zamierzonym przeznaczeniem.*”

Podpunkt 2.5.4.2: Jedynie w niemieckiej wersji językowej „Schwingungsprüfung” zastępuje się „Prüfung auf dem Schwingungsprüfstand”.

Podpunkt 2.5.5 otrzymuje brzmienie:

„2.5.5. *Procedura stosowana do określenia ważonego przyspieszenia drgań siedzeń przeznaczonych dla ciągników kategorii A*”

Skreśla się ppkt 2.5.5.1. i 2.5.5.2.

Podpunkt 2.5.5.3 otrzymuje oznaczenie ppkt 2.5.5.1 i otrzymuje brzmienie:

„2.5.5.1. Badanie na stanowisku badawczym drgań przeprowadza się zgodnie z Podpunkt 2.5.3.1. Musi zostać określona rzeczywista wartość a_{wB} podczas badania w punkcie zamocowania siedzenia. W przypadku odchyień od wartości odniesienia:

$$a_{wB}^* = 2,05 \text{ m/s}^2 \text{ dla ciągników kategorii A w klasie I;}$$

$$a_{wB}^* = 1,7 \text{ m/s}^2 \text{ dla ciągników kategorii A w klasie II.}$$

Przyspieszenie a_{wS} zmierzone na siedzeniu kierowcy musi zostać skorygowane zgodnie z poniższym równaniem:

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

Podpunkt 2.5.5.4 otrzymuje oznaczenie ppkt 2.5.5.2 i otrzymuje brzmienie:

„2.5.5.2. Dla każdego z obu kierowców, o których mowa w ppkt 2.5.3.3.1, przyspieszenie drgań musi być mierzone na siedzeniu w ciągu 28 sekund. Pomiary muszą rozpoczynać się od wartości sygnału ustawionego odpowiadającego $t = 0$ sekund i kończyć się przy ustawionej wartości $t = 28$ sekund (patrz dodatki 4 i 5 do niniejszego Załącznika). Muszą być przeprowadzone przynajmniej dwa badania. Zmierzone wartości nie mogą odbiegać od średniej arytmetycznej o ponad $\pm 5 \%$. Każde kompletne uszeregowanie punktów musi być naniesione w ciągu 28 sekund $\pm 0,5$ sek.”

Ppkt 2.5.5. otrzymuje brzmienie:

„2.5.6. *Procedura stosowana do określenia ważonego przyspieszenia drgań siedzeń przeznaczonych dla ciągników kategorii B.*”

Ppkt 2.5.6.1 otrzymuje brzmienie:

„2.5.6.1. Zgodnie z wymaganiami podpozycji 2.5.4.2. badania drgań siedzeń nie mają zastosowania w stosunku do klasy ciągników, lecz tylko do typu ciągnika, dla którego siedzenie jest przeznaczone.”

Podpunkt 2.5.6.2 otrzymuje brzmienie:

„2.5.6.2. Badanie na standardowej drodze musi zostać przeprowadzone zgodnie z wymaganiami określonymi w ppkt 2.5.3.2 i 2.5.3.3. Przyspieszenie drgań zmierzone na siedzeniu kierowcy (a_{wS}) nie musi być korygowane. Muszą się odbyć przynajmniej dwa przejazdy badawcze na standardowej drodze. Zmierzone wartości nie mogą odbiegać od średniej arytmetycznej o ponad $\pm 10 \%$.”

Podpunkt 2.5.6.3 otrzymuje brzmienie:

- „2.5.6.3. Jeżeli przeprowadza się badanie stanowiskowe musi być przeprowadzone oprócz niego także badanie na drodze standardowej stosownie do wymagań określonych w ppkt 2.5.3.1 i 2.5.3.3.”

Podpunkt 2.5.6.4 otrzymuje brzmienie:

- „2.5.6.4. Stanowisko badania drgań ustawia się w taki sposób, aby wartość średnia kwadratowa ważonego przyspieszenia drgań zmierzonego w punkcie zamocowania siedzenia (a_{wB}) odbiegała o mniej niż $\pm 5\%$ od wartości średniej kwadratowej przyspieszenia drgań w punkcie zamocowania siedzenia odczytanej podczas badania na drodze standardowej (a_{wF}^*).

W przypadku odchyień od wartości (a_{wF}^*) mierzonej w punkcie zamocowania siedzenia podczas badania, ważne przyspieszenie drgań odczytane na siedzeniu kierowcy podczas trwania badania na stanowisku musi być skorygowane, jak następuje:

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

Każde z badań na stanowisku badawczym musi być przeprowadzone dwa razy. Zmierzone wartości nie mogą odbiegać od średniej arytmetycznej o ponad $\pm 5\%$.”

Po ppkt 2.5.6.4 dodaje się podpunkt w brzmieniu:

- „2.5.7. *Badanie dotyczące charakterystyki tłumienia zakresu rezonansu*
- 2.5.7.1. Badanie to przeprowadzane jest na stanowisku badawczym określonym w ppkt 2.5.3.1. Jednakże należy wziąć pod uwagę, co następuje:
- 2.5.7.2. Zamiast wartości ustawionych, określonych w ppkt 2.5.3.1.1 akapit drugi (patrz dodatki 4 i 5 do niniejszego Załącznika), powstają drgania sinusoidalne o amplitudzie ± 15 mm i częstotliwości od 0,5–2 Hz. Zakres częstotliwości ma się zmieniać o stałą wartość w ciągu nie mniej niż 60 sekund lub w odcinkach nie większych niż 0,05 Hz z częstotliwością rosnącą, oraz w identyczny sposób z częstotliwością malejącą. Podczas tego pomiaru można filtrować sygnały emitowane przez mierniki przyspieszenia drgań przy pomocy filtru pasmowego o częstotliwościach odcięcia 0,5 i 2 Hz.
- 2.5.7.3. Siedzenie ma być obciążone obciążnikiem o masie 40 kg w pierwszym badaniu i 80 kg w drugim; obciążnik powinien być przyłożony na urządzeniu przedstawionym na rysunku 1 w dodatku 1, z tym samym kierunkiem działania siły jak w przypadku wyznaczania punktu odniesienia siedzenia.
- 2.5.7.4. Stosunek wartości średniej kwadratowej przyspieszenia drgań powierzchni siedzenia a_{wS} do odpowiedniej wartości zmierzonej w punkcie zamocowanie siedzenia a_{wB} :
- $$V = \frac{a_{wS}}{a_{wB}}$$
- określa się w zakresie częstotliwości od 0,5–2 HZ w odstępach nie większych niż 0,05 Hz.
- 2.5.7.5. Zmierzony stosunek musi być podany w sprawozdaniu z badania z dokładnością do dwóch miejsc dziesiętnych.”

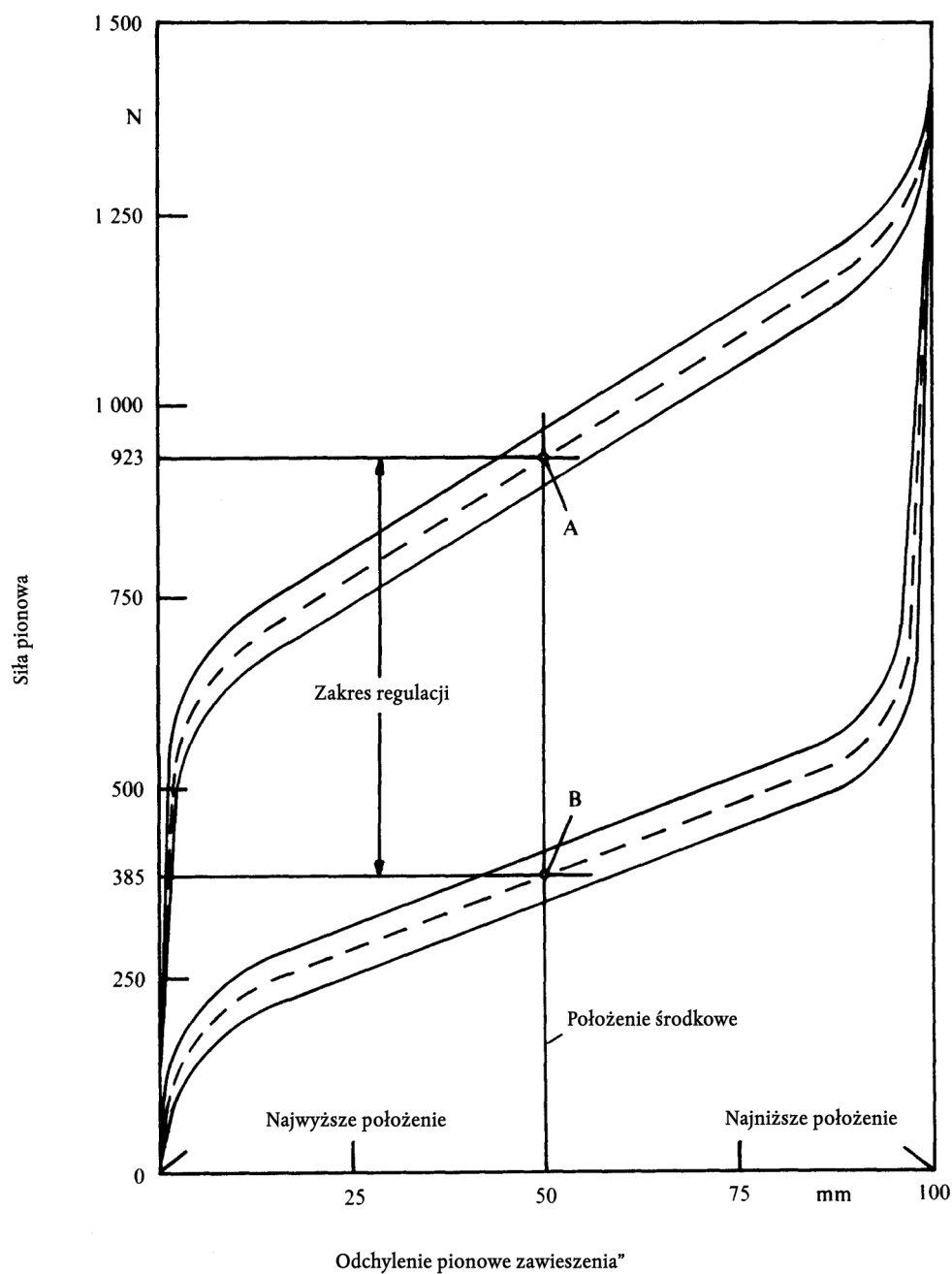
Po ppkt 3.1.3 dodaje się ppkt 3.1.4 w brzmieniu:

- „3.1.4. Stosunek, określony w ppkt 2.5.7.4 i 2.5.7.5, nie przekracza wartości 2.”

Dodatek 2 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 2

Wyznaczenie krzywych charakterystycznych układu zawieszenia i zakresu regulacji obciążenia (podpunkt 2.5.1)



W dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:

W nagłówku tabeli skreśla się wyraz „umownego”.

Definicja D otrzymuje brzmienie:

„D = odległość od początku standardowej drogi (w metrach).”

Dodatek 4 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 4

Wartości ustawione sygnałów dla kontroli na stanowisku badawczym siedzenia kierowcy ciągników kategorii A (klasa I) (ppkt 2.5.3.1.1):

PS = ustawiony punkt;

a = amplituda sygnału ustawionej wartości (w 10^{-4} m);

t = czas pomiaru (w sekundach).

Kiedy sekwencja sygnałów jest powtórzona w tabeli dla 701 punktów, pkt 700 i 0 zbiegają się w czasie i przy amplitudzie a = 0:

nr PS	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 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 5

Wartości ustawione sygnałów dla kontroli na stanowisku badawczym siedzenia kierowcy ciągników kategorii A (klasa II) (ppkt 2.5.3.1.1):

PS = ustawione punkty;

a = amplituda sygnału ustawionej wartości (w 10^{-4} m);

t = czas pomiaru (w sekundach).

Kiedy sekwencja sygnałów jest powtórzona w tabeli dla 701 punktów, pkt 700 i 0 zbiegają się w czasie i przy amplitudzie a = 0:

nr PS	a 10^{-4} m	t s
0	0 000	0
1	0 022	·
2	0 089	·
·	·	·
·	·	·
·	·	·
699	0 062	·
700	0 000	28,0"

Tytuł dodatku 6 otrzymuje brzmienie:

„Stanowisko badawcze (ppkt 2.5.3.1); przykład konstrukcji (wymiar w mm)”

Skreśla się dodatki 7, 9 i 10.

Dodatki 8 i 11 odpowiednio otrzymują oznaczenie dodatki 7 i 8.

Do pkt 11 załącznika III dodaje się, co następuje:

„Powiadomienie to musi zostać wysłane do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich na ich wniosek.”

Jedynie w angielskiej wersji językowej w załączniku IV do dyrektywy 78/764/EWG wprowadza się następujące zmiany:
Punkt 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. Seats intended for tractors with a minimum rear-wheel track of not more than 1 150 mm may have the following minimum dimensions in respect of the depth and width of the seat surface:
- depth of seat surface: 300 mm;
 - width of seat surface: 400 mm.

This provision is applicable only if the values specified for the depth and the width of the seat surface (i.e. 400 ± 50 mm and at least 450 mm respectively) cannot be adhered to on grounds relating to the tractor.”

Punkt 4: Jedynie we francuskiej wersji językowej „załącznik I” otrzymuje brzmienie „załącznik V”.
