



02009100611950060



11925

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 910

6 Νοεμβρίου 1995

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. οικ. 31791/2523

(1)

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 94/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 30ης Μαΐου 1994 «για τις διατάξεις μηχανικής ζεύξης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την προσάρτησή τους στα οχήματα αυτά».

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 84 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το Ν. 2094/92 (ΦΕΚ 182/Α/1992) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (ΦΕΚ 34/Α/1983) «εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 8 του Ν. 1440/84 (ΦΕΚ 70/Α/1984) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (ΦΕΚ 101/Α/90).

3. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ 137/Α/1985) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154/Α/1992).

4. Της 547/13.10.1995 (ΦΕΚ 834/Β/1995) Κοινής Απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών περί «ανάθεσης αρμοδιοτήτων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών στους Υφυπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών».

5. Του Π.Δ. 431/83 (ΦΕΚ 160/Α/1983) «προσαρμογή της ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970 κ.λ.π.» και των μεταγενεστέρων τροποποιήσεών της.

6. Της Κ.Υ.Α. 47271/3950/92 (ΦΕΚ 764/Β/31.12.1992) «Διαδικασία έγκρισης τύπου οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 18ης Ιουνίου 1992», όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την Κ.Υ.Α. 38888/3374/93 (ΦΕΚ 951/Β/31.12.1993).

7. Του Π.Δ. 367/1989 (ΦΕΚ 162/Α/16.6.89) «προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς της οδηγίες της ΕΟΚ, αναφορικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων, που εκτελούν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές εντός της Κοινότητας».

8. Της Κ.Υ.Α. 29867/2620/92 (ΦΕΚ 556/Β/9.9.1992), «Μάζα και διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα της κατηγορίας Μ1, σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 31ης Μαρτίου 1992», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στη συμμόρφωση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 30ης Μαΐου 1994 «για τις διατάξεις μηχανικής ζεύξης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την προσάρτησή τους στα οχήματα αυτά», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθ. L. 195/29.7.94 σελ. 1 έως 60.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, νοούνται ως:

• «όχημα»: κάθε όχημα με κινητήρα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 431/83 (ΦΕΚ 160/Α/83), προοριζόμενο για οδική χρήση, ολοκληρωμένο ή ημιτελές, με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς και μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 25 χιλιομέτρων ανά ώρα, και τα ρυμουλκούμενα του, εξαιρουμένων των οχημάτων που κινούνται επί τροχιών καθώς και των γεωργικών και δασικών ελκυστήρων και όλων των κινητών μηχανισμών.

• «τύπος μηχανικής ζεύξης»: διάταξη μηχανικής ζεύξης για την οποία είναι δυνατό να χορηγηθεί έγκριση τύπου κατασκευαστικού στοιχείου, κατά την έννοια του άρθρου 2 του Π.Δ. 431/83.

- r = ακτίνα τριβής, σε mm
 s = ίχνος, σε mm
 x = μήκος της επιφάνειας φορτώσεως κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, σε m

Εκθέτες:

- O = ανώτατη δύναμη
 U = κατώτατη δύναμη
 w = εναλλασσόμενη
 h = οριζόντια
 s = κατακόρυφη

4. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΟΚΙΜΩΝ

4.1. Σφαίρες ζεύξης και βραχίονες έλξης

4.1.1. Τα συστήματα μηχανικής ζεύξης των σφαιρών ζεύξης μπορεί να είναι των εξής τύπων:

- σφαίρες ζεύξης ενός τεμαχίου, που περιλαμβάνουν διατάξεις με μη αμοιβαίως εναλλάξιμες σφαίρες, που μπορούν να αποσυνδεθούν (βλέπε σχήμα 20)
- σφαίρες ζεύξης, που αποτελούνται από αριθμό μερών τα οποία δίνονται να αποσυνδεθούν (βλέπε σχήμα 21, 22, 23)
- βραχίονες έλξης (βλέπε σχήμα 24).

4.1.2. Η βασική δοκιμή είναι μια δοκιμή αντοχής με μια εναλλασσόμενη δύναμη δοκιμής. Τα υπό δοκιμήν τεμάχια είναι η σφαίρα ζεύξης, ο λαβιός της σφαίρας και τα απαραίτητα εξαρτήματα για την προσαρμογή επί του οχήματος. Η σφαίρα ζεύξης και οι βραχίονες έλξης πρέπει να είναι ακαμπτα προσαρμοσμένοι επί της διατάξεως δοκιμής, ικανής για την παραγωγή εναλλασσόμενης φόρτισης, στην πραγματική θέση στην οποία προορίζονται να χρησιμοποιηθούν.

4.1.3. Οι θέσεις των σημείων προσαρμογής για τη στερέωση της σφαίρας ζεύξης και των βραχιόνων έλξης καθορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος (βλέπε παράρτημα VII, σημείο 1.2).

4.1.4. Οι διατάξεις που υποβάλλονται για έλεγχο είναι εφοδιασμένες με όλες τις σχεδιαστικές λεπτομέρειες που μπορεί να έχουν κάποια επίδραση στα κριτήρια αντοχής (π.χ. επιφάνειες ηλεκτρικών παροχών, τυχόν επιστρώσεις κλπ.) Η περιφέρεια της δοκιμής τελειώνει στα σημεία αγκύρωσης ή προσαρμογής. Η γεωμετρική θέση της σφαίρας ζεύξης και των σημείων στερέωσης της διάταξης ζεύξης σε σχέση με τη γραμμή αναφοράς δίδονται από τον κατασκευαστή του οχήματος και εμφανίζονται στην έκδοση δοκιμής. Όλες οι σχετικές θέσεις των σημείων αγκύρωσης σε σχέση με τη γραμμή αναφοράς, για τις οποίες ο κατασκευαστής του οχήματος δίνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στον κατασκευαστή της διάταξης έλξης, πρέπει να επαναλαμβάνονται στην κλίνη δοκιμής.

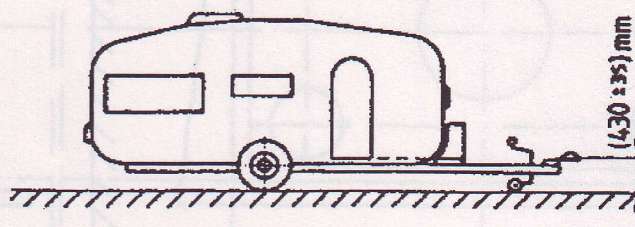
4.1.5. Το συγκρότημα όπως είναι τοποθετημένο στην κλίνη δοκιμών υποβάλλεται σε δοκιμή με μηχανή παραγωγής εναλλασσόμενης εφελκυστικής καταπόνησης (π.χ. σε παλμογεννήτρια συντονισμού).

Το φορτίο δοκιμής είναι μια εναλλασσόμενη δύναμη και πρέπει να εφαρμόζεται επί της σφαίρας ζεύξης υπό γωνία $15^\circ \pm 1^\circ$, όπως φαίνεται στο σχήμα 17 ή/και στο σχήμα 18.

Αν το κέντρο της σφαίρας κείται άνωθεν της παράλληλου προς τη γραμμή αναφοράς, της διερχομένης από το εγγύτερο ανώτατο σημείο στερέωσης, κατά το σχήμα 19, η δοκιμή εκτελείται με γωνία $\alpha = -15^\circ \pm 1^\circ$ (βλέπε σχήμα 17). Αν το κέντρο της σφαίρας κείται κάτωθεν της παράλληλου προς τη γραμμή αναφοράς, της διερχομένης από το εγγύτερο ανώτατο σημείο στερέωσης, κατά το σχήμα 19, η δοκιμή εκτελείται με γωνία $\alpha = +15^\circ \pm 1^\circ$ (βλέπε σχήμα 18).

Η ανωτέρω γωνία επιλέγεται προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη τα κατακόρυφα στατικά και δυναμικά φορτία. Αυτή η μέθοδος δοκιμής έχει εφαρμογή μόνο στην περίπτωση όπου η αντίστοιχη προς το στατικό φορτίο μάζα δεν υπερβαίνει την τιμή $S = \frac{120 \cdot D}{g}$. Αν ζητηθεί στατικό φορτίο μεγαλύτερο από $120 \cdot D$, η γωνία δοκιμής αυξάνει σε 20° . Η δυναμική δοκιμή πρέπει να εκτελεσθεί με την εξής δύναμη δοκιμής: $F_{hs \text{ test}} = \pm 0,6 D$.

- 2.1.3. Πρέπει επίσης να είναι δυνατή η ζεύξη και απόζευξη των σφαιρικών συνδέσμων, όταν ο διαμήκης άξονας του σφαιρικού συνδέσμου σε σχέση με τον κεντρικό άξονα της σφαίρας ζεύξης και της εφαρμογής:
- α) βρίσκεται οριζόντια $\beta = 60^\circ$ προς τα δεξιά ή αριστερά (βλέπε σχήμα 30)
 - β) βρίσκεται κατακόρυφα $\alpha = 10^\circ$ προς τα πάνω ή κάτω (βλέπε σχήμα 30)
 - γ) περιστρέφεται αξονικά κατά 10° προς τα δεξιά ή αριστερά
- 2.1.4. Η εφαρμοζόμενη σφαίρα ζεύξης δεν πρέπει να καλύπτει ή να καθιστά δυσδιάκριτη την πινακίδα κυκλοφορίας και σε αντίθετη περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιείται σφαίρα ζεύξης που μπορεί να αποσυνδέεται χωρίς ειδικά εργαλεία.
- 2.2. Προσάρτηση των κεφαλών ζεύξης
- 2.2.1. Κεφαλές ζεύξης κατηγορίας Β επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε ρυμουλκούμενα μέγιστης μάζας μέχρι 3,5 τόνων. Με το ρυμουλκούμενο σε οριζόντια θέση και με το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο, οι κεφαλές ζεύξης πρέπει να προσαρμόζονται έτσι ώστε το σημείο ζεύξης του ρυμουλκούμενου να βρίσκεται κατά 430 ± 35 mm πάνω από το οριζόντιο επίπεδο επί του οποίου ακουμπούν οι τροχοί αυτού. (βλέπε σχήμα 31). Στην περίπτωση των τροχόσπιτων και των ρυμουλκούμενων για εμπορεύματα, σαν οριζόντια θέση θεωρείται αυτή κατά την οποία τα δάπεδο της επιφάνειας φορτώσεως είναι οριζόντια. Στην περίπτωση των ρυμουλκούμενων χωρίς μια τέτοια επιφάνεια αναφοράς (π.χ. σε ρυμουλκούμενα μεταφοράς σκαφών και σχετικά) ο κατασκευαστής του ρυμουλκούμενου πρέπει να δίδει μια κατάλληλη ευθεία αναφοράς που να καθορίζει την οριζόντια θέση. Η προδιαγραφή σχετικά με το ύψος εφαρμόζεται μόνο στα ρυμουλκούμενα που προορίζονται να ζευχθούν σε οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 2.1.1.
- 2.2.2. Πρέπει να είναι δυνατός ο ασφαλής χειρισμός των κεφαλών ζεύξης μέσα στον ελεύθερο χώρο που προβλέπεται για τις σφαίρες ζεύξης στο σχήμα 30.

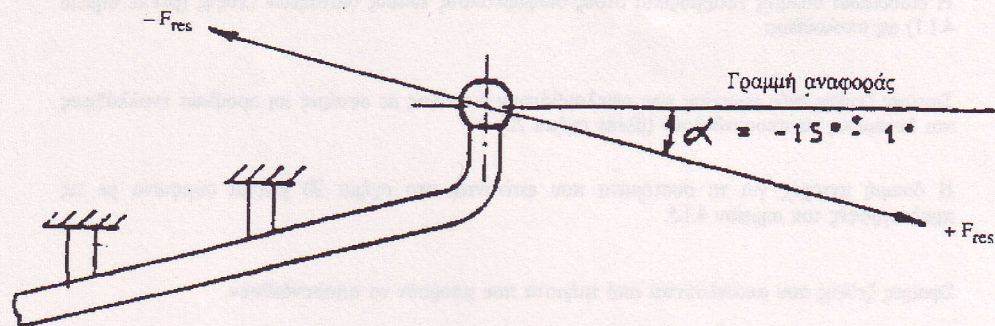


Σχήμα 31

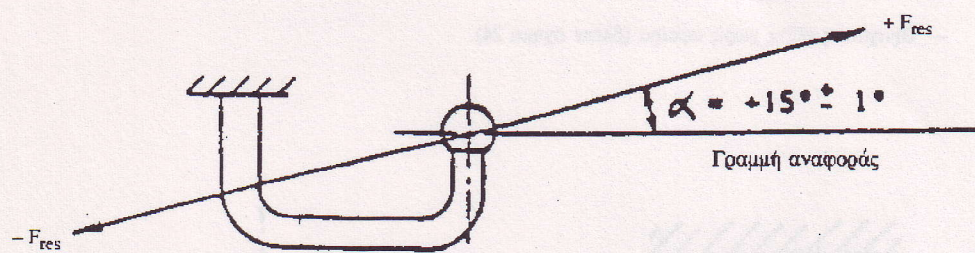
Ύψος προσαρμογής της κεφαλής ζεύξης

- 2.3. Στερέωση των συνδέσμων για ράβδο ρυμουλκήσεως και των τμημάτων προσαρμογής
- 2.3.1. Διαστάσεις εφαρμογής των τυποποιημένων συνδέσμων ράβδου ρυμουλκήσεως

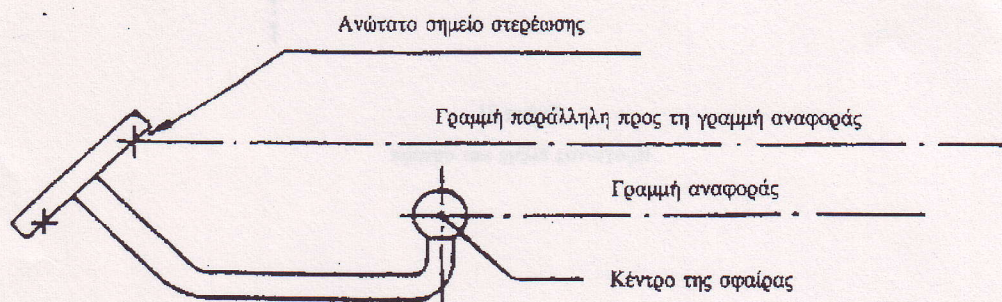
Εάν πρόκειται να προσαρμοσθούν επί του τύπου οχήματος τυποποιημένοι σύνδεσμοι ράβδου ρυμουλκήσεως, πρέπει να τηρούνται οι διαστάσεις εφαρμογής επί του οχήματος που δίδονται στο σχήμα 32 και στον πίνακα 8.



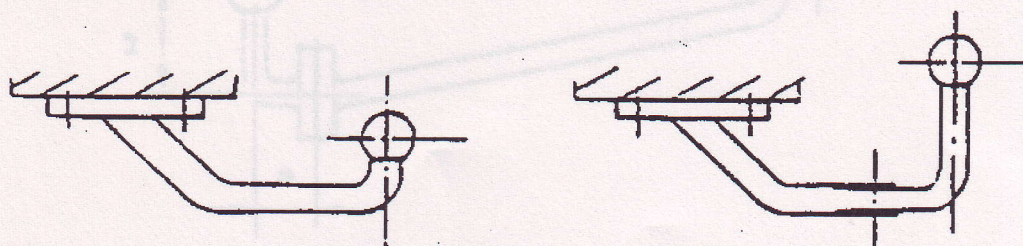
Σχήμα 17
Διάταξη δοκιμής I



Σχήμα 18
Διάταξη δοκιμής II



Σχήμα 19
Κριτήρια για γωνίες δοκιμών



Σχήμα 20
Σφαίρα έλξης ενός τερματίου