

Warszawa, dnia 2 stycznia 2007 roku

1/1/2007/KR**Zawieszenie pneumatyczne a zawieszenie równoważne z pneumatycznym.**

Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, załącznik II w sprawie warunków równoważności zawiesznień niepneumatycznych i pneumatycznych dla osi napędowej (napędowych) pojazdu, stanowi:

„1. DEFINICJA ZAWIESZENIA PNEUMATYCZNEGO

Układ zawieszenia uważany jest za pneumatyczny, jeżeli amortyzacja następuje przynajmniej w 75 % za pomocą urządzeń pneumatycznych.

2. RÓWNOWAŻNOŚĆ ZAWIESZEŃ PNEUMATYCZNYCH

Zawieszenie uznawane za równoważne z zawieszeniem pneumatycznym musi spełniać następujące warunki:

2.1 *Podczas krótkotrwałej swobodnej pionowej oscylacji z niską częstotliwością amortyzowanej masy w pionie ponad osią napędową lub zespołem osi mierzona częstotliwość i tłumienie amortyzacji maksymalnego ciężaru muszą mieścić się w granicach określonych ppkt 2.2-2.5.*

2.2 *Każda oś musi być wyposażona w zawieszenie hydrauliczne. W przypadku osi podwójnych zawieszenie hydrauliczne musi być tak umieszczone, aby oscylacja zespołu osi została zredukowana do wartości minimalnych.*

2.3 *Średni stosunek tłumienia D musi wynosić ponad 20 % krytycznego tłumienia zawieszenia w normalnym stanie, to znaczy ze sprawnym zawieszeniem hydraulicznym.*

2.4 *Jeżeli zawieszenie hydrauliczne jest wymontowane lub niesprawne, wówczas stosunek tłumienia zawieszenia nie może przekraczać już 50 % średniego stosunku tłumienia D.*

2.5 *Częstotliwość tłumionej masy na osi lub zespole osi w czasie krótkotrwałej swobodnej pionowej oscylacji nie może przekraczać 2,0 Hz.*

2.6 *Częstotliwość i tłumienie zawieszenia są podane w pkt 3. W pkt 4 ustanowione są procedury kontrolne badania wartości częstotliwości i tłumienia”.*

Powyższy zapis mówi nam o warunkach technicznych, jakie muszą zostać spełnione, aby uznać zawieszenie pneumatycznym lub równoważnym do pneumatycznego. W praktyce diagnosta, może poprosić właściciela pojazdu w przypadku wątpliwości, co do konstrukcji zawieszenia, o zaświadczenie od producenta lub odpis homologacji, w której ściśle określony jest rodzaj badanego zawieszenia. W przypadku braku tych dokumentów, diagnosta może zażądać oceny rzeczoznawcy, który zgodnie z warunkami w/w dyrektywy, zakwalifikuje zawieszenie jako spełniające lub niespełniające warunki zawieszenia pneumatycznego lub równoważnego do pneumatycznego.