379L0489

Ἀριθ. N 128/12 Ἐπίσημη Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων 26.5.79

ΟΔΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

τῆς 18ης Ἀπριλίου 1979

περί προσαρμογῆς στήν τεχνική πρόοδο τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου «περί τῆς προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν πέδηση ὁρισμένων κατηγοριῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους»

(79/489/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Ἔχοντας ὑπόψη:

τή συνθήκη περί ἱδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος,

τήν ὁδηγία 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί τῆς ἐγκρίσεως τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους(1), ὡς ἐτροποποιήθη τελευταῖα ἀπό τήν ὁδηγία 78/547/ΕΟΚ(2), καί ἰδίως τά ἄρθρα της 11, 12, καί 13,

τήν ὁδηγία 71/320/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 περί τῆς προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν πέδηση ὁρισμένων κατηγοριῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους(3), ὡς ἐτροποποιήθη τελευταῖα ἀπό τήν ὁδηγία 75/524/ΕΟΚ τῆς Ἐπιτροπῆς(4),

Ἐκτιμώντας:

ὅτι, χάρη στήν κτηθεῖσα πεῖρα καί λαμβανομένης ὑπόψη τῆς παρούσης καταστάσεως τῆς τεχνολογίας, εἶναι δυνατόν τώρα οἱ προδιαγραφές νά καταστοῦν πλέον αὐστηρές καί νά προσαρμοσθοῦν περισσότερο στίς πραγματικές συνθῆκες δοκιμῆς·

ὅτι οἱ διατάξεις τῆς παρούσης ὁδηγίας εἶναι σύμφωνες μέ τή γνώμη τῆς Ἐπιτροπῆς γιά τήν Προσαρμογή στήν Τεχνολογική Πρόοδο τῶν Ὁδηγιῶν πού ἀποβλέπουν στήν Ἐξάλειψη τῶν Τεχνικῶν Ἐμποδίων στίς Συναλλαγές στόν Τομέα τῶν Ὀχημάτων μέ Κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Ἄρθρο 1

1. Τά παραρτήματα, I, II, III, IV, V, VI καί IX τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τροποποιοῦνται σύμφωνα μέ τό παράρτημα τῆς παρούσης ὁδηγίας.

2. Μέχρι τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῶν εἰδικῶν διατάξεων περί τῶν συστημάτων κατά τῆς ἐμπλοκῆς τῶν τροχῶν, τά ὀχήματα τῶν κατηγοριῶν M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3, O_4 τά ἐφοδιασμένα μέ τά συστήματα αὐτά ὑπόκεινται στίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τροποποιηθείσης τελευταῖα ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

Ἄρθρο 2

1. Ἀπό τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1980, τά Κράτη μέλη δέν δύνανται γιά λόγους πού ἀφοροῦν στίς διατάξεις πεδήσεως:

— νά ἀρνηθοῦν, γιά ἕνα τύπον ὀχήματος, τήν ἔγκριση ΕΟΚ ἤ τή χορήγηση τοῦ προβλεπομένου στό ἄρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ ἐγγράφου ἤ τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς,

— νά ἀπαγορεύουν τήν κατά πρῶτον ἔναρξη κυκλοφορίας τῶν ὀχημάτων,

ἐάν οἱ διατάξεις πεδήσεως αὐτοῦ τοῦ τύπου ὀχήματος ἤ αὐτῶν τῶν ὀχημάτων ἀνταποκρίνονται στίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τροποποιηθείσης τελευταῖα ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

2. Ἀπό τῆς 1ης Ὀκτωβρίου 1980, τά Κράτη μέλη:

— δέν δύνανται πλέον νά χορηγοῦν τό προβλεπόμενο στό ἄρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ ἔγγραφο, γιά ἕναν τύπο ὀχήματος μέ κινητήρα τοῦ ὁποίου οἱ διατάξεις πεδήσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τροποποιηθείσης τελευταῖα ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία,

— δύνανται νά ἀρνοῦνται τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς ἑνός τύπου ὀχήματος τοῦ ὁποίου οἱ διατάξεις πεδήσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τροποποιηθείσης τελευταῖα ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

3. Ἀπό τῆς 1ης Ὀκτωβρίου 1981, τά Κράτη μέλη δύνανται νά ἀπαγορεύουν τήν κατά πρῶτον ἔναρξη κυκλοφορίας τῶν ὀχημάτων τῶν ὁποίων οἱ διατάξεις πεδήσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τροποποιηθείσης τελευταῖα ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

(1) ΕΕ ἀριθ. N 42 τῆς 23.2.1970, σ. 1.
(2) ΕΕ ἀριθ. N 168 τῆς 26.6.1978, σ. 39.
(3) ΕΕ ἀριθ. N 202 τῆς 6.9.1971, σ. 37.
(4) ΕΕ ἀριθ. N 236 τῆς 8.9.1975, σ. 3.

4. Οἱ προβλεπόμενες στίς παραγράφους 1 ἕως 3 προθεσμίες παρατείνονται, ὅσον ἀφορᾶ στίς διατάξεις τοῦ σημείου 1.2.1 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τροποποιηθείσης τελευταῖα ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία, μέχρι τῆς 1ης Ὀκτωβρίου 1983.

5. Πρό τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1980, τά Κράτη μέλη θέτουν σέ ἰσχύ τίς διατάξεις πού εἶναι ἀναγκαῖες γιά νά συμμορφωθοῦν πρός τήν παρούσα ὁδηγία καί ἐνημερώνουν ἀμέσως περί αὐτοῦ τήν Ἐπιτροπή.

Ἄρθρο 3

Ἡ παρούσα ὁδηγία ἀπευθύνεται στά Κράτη μέλη.

Ἔγινε στίς Βρυξέλλες, στίς 18 Ἀπριλίου 1979.

Γιά τήν Ἐπιτροπή

Étienne DAVIGNON

Μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τροποποιήσεις τῶν παραρτημάτων στήν ὁδηγία 71/320/ΕΟΚ τροποποιουμένης ἀπό τίς ὁδηγίες 74/132/ΕΟΚ καί 75/524/ΕΟΚ

I. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

Οἱ προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ καί τῶν ὁδηγιῶν πού τήν τροποποιοῦν πρέπει νά εὐθυγραμμισθοῦν πρός τίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 71/354/ΕΟΚ ὡς ἐτροποποιήθη τελευταῖα ἀπό τήν ὁδηγία 76/770/ΕΟΚ τήν ἀναφερομένη στίς μονάδες μετρήσεως.

Πρός τό σκοπό αὐτό, στό κείμενο τῶν παραρτημάτων τῶν ὁδηγιῶν 71/320/ΕΟΚ, 74/132/ΕΟΚ καί 75/524/ΕΟΚ:

— ὁ ὅρος «βάρος» ἀντικαθίσταται ἀπό τόν ὅρο «μάζα», οἱ ἐκφράσεις «ὁλικό βάρος» καί «μέγιστο βάρος» ἀπό τήν ἔκφραση «μεγίστη μάζα»,

— οἱ τιμές τῆς δυνάμεως, τοῦ ζεύγους δυνάμεων καί τῆς ροπῆς, ὡς ἐπίσης καί τῆς πιέσεως πρέπει νά ἐκφράζονται στίς κατωτέρω ἀναφερόμενες μονάδες:

δύναμη: Newton (N),
ζεῦγος δυνάμεων καί ροπή: Newton mètre (Nm),
πίεση: bar (bar).

Γιά τή μετατροπή τῶν χρησιμοποιουμένων μονάδων, μέχρι τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς παρούσης ὁδηγίας, χρησιμοποιοῦνται οἱ ἀκόλουθες στρογγυλοποιημένες τιμές:

δύναμη: 1 kgf ἤ 1 kg = 10 N,
ζεῦγος δυνάμεων καί ροπή: 1 mkgf ἤ 1 mkg = 10 Nm,
πίεση: $1 kgf/cm^2$ ἤ 1 kg/cm^2 = 1 bar.

Κατά περίπτωση, οἱ δυνάμεις πού ἀντιστοιχοῦν στή μάζα τοῦ ὀχήματος ἤ τμήματα τῆς μάζας αὐτῆς (παραδείγματος χάρη: μάζα ἀνά ἄξονα) χρησιμοποιοῦνται στούς ἀπαιτουμένους ἀπό τίς διατάξεις τῶν παραρτημάτων ὑπολογισμούς.

II. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: **ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ**

Σημεῖο 2.2.1.2.4 νά προστεθεῖ στό τέλος:

«'Η προδιαγραφή αὐτή δέν ἐφαρμόζεται ἄν δέν εἶναι δυνατόν νά λειτουργήσει, ἔστω μερικῶς, ἡ διάταξη κυρίως πεδήσεως τοῦ ὀχήματος μέ τή βοήθεια ἑνός βοηθητικοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ, ὅπως προβλέπεται στό σημεῖο 2.1.3.6 τοῦ παραρτήματος II.»

Σημεῖο 2.2.1.2.7 πρώτη φράση, νά ἀναγνωσθεῖ:

«'Ορισμένα ἐξαρτήματα, ὅπως τό ποδόπληκτρο καί τό ὑποστήριγμά του, ὁ κυρίως κύλινδρος καί τό ἤ τά ἔμβολά του (περίπτωση τῶν ὑδραυλικῶν συστημάτων), ὁ διανομεύς (περίπτωση τῶν συστημάτων δι' ἀέρος), ἡ σύνδεση μεταξύ τοῦ ποδοπλήκτρου καί τοῦ κυρίως κυλίνδρου ἤ τοῦ διανομέα, οἱ κύλινδροι τῶν πεδῶν καί τά ἔμβολά τους (περίπτωση τῶν ὑδραυλικῶν συστημάτων καί/ἤ τῶν δι' ἀέρος) καί τά σύνολα μοχλοί-ἔκκεντρα τῶν πεδῶν, δέν θεωροῦνται ὡς ἐνδεχομένως ὑποκείμενα σέ θραύση, ὑπό τόν ὅρο ὅτι τά ἐξαρτήματα αὐτά ἔχουν εὐρέως ὑπολογισθεῖσες διαστάσεις, ὅτι εἶναι προσπελάσιμα γιά τή συντήρηση καί παρουσιάζουν χαρακτηριστικά ἀσφαλείας τουλάχιστον ἴσα πρός αὐτά πού ἀπαιτοῦνται γιά τά ἄλλα βασικά ὄργανα τοῦ ὀχήματος (παραδείγματος χάρη, μηχανικά ὄργανα διευθύνσεως).»

Σημεῖο 2.2.1.13 νά ἀναγνωσθεῖ:

«2.2.1.13. Κάθε ὄχημα ἐφοδιασμένο μέ μία διάταξη κυρίως πεδήσεως ἐνεργοποιουμένης ἀπό μία ἀποθήκη ἐνεργείας πρέπει νά διαθέτει — στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία εἶναι ἀδύνατον νά ἐπιτευχθεῖ μέ τή διάταξη αὐτή ἡ προδιαγραφομένη ἀποτελεσματικότης γιά τήν ἐφεδρική πέδηση χωρίς τήν παρέμβαση τῆς συσσωρευμένης ἐνεργείας — μία διάταξη συναγερμοῦ ἐπί πλέον τοῦ ἐνδεχομένου μονομέτρου, πού νά δεικνύει ὀπτικῶς ἤ ἀκουστικῶς ὅτι ἡ συσσωρευμένη ἐνέργεια σέ ἕνα τυχόν τμῆμα τῆς ἐγκαταστάσεως ἔχει περιορισθεῖ σέ μία τιμή ἱκανή, ὅταν δέν ὑπάρχει τροφοδότηση ἀπό τήν ἀποθήκη ἐνεργείας νά ἐξασφαλίσει, ὁποιοδήποτε κι ἄν εἶναι τό φορτίο τοῦ ὀχήματος μετά ἀπό τέσσερις ἐνεργοποιήσεις τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ τῆς κυρίως πεδήσεως καθ' ὅλο τό μῆκος τῆς διαδρομῆς, μία πέμπτη πέδηση μέ τήν προδιαγραφομένη γιά τήν ἐφεδρική πέδηση ἀποτελεσματικότητα (τό ὄργανο τοῦ χειρισμοῦ τῆς κυρίως πεδήσεως πρέπει νά εἶναι σέ καλή κατάσταση λειτουργίας καί οἱ πέδες νά εἶναι ρυθμισμένες μέ τή μεγαλύτερη ἀκρίβεια). Αὐτή ἡ διάταξη συναγερμοῦ πρέπει νά ἔχει συνδεθεῖ ἀπευθείας στό κύκλωμα καί κατά μόνιμο τρόπο. Ὅταν ὁ κινητήρας λειτουργεῖ καί ἡ διάταξη πεδήσεως εἶναι σέ καλή κατάσταση λειτουργίας ὑπό τίς κανονικές συνθῆκες λειτουργίας τοῦ ὀχήματος, ἡ διάταξη συναγερμοῦ δέν πρέπει νά ἐκπέμπει κανένα σῆμα, ἐκτός τοῦ χρόνου τοῦ ἀπαραιτήτου γιά τήν πλήρωση τῆς ἤ τῶν ἀποθηκῶν ἐνεργείας μετά τήν ἔναρξη λειτουργίας τοῦ κινητήρα.»

Σημεῖο 2.2.1.19.2 νά προστεθεῖ στό τέλος:

«Ἂν αὐτή ἡ ἐπίδοση ἐπιτυγχάνεται διά μιᾶς δικλεῖδος πού κανονικῶς εὑρίσκεται ἐκτός λειτουργίας, ἡ δικλείδα αὐτή δύναται νά χρησιμοποιεῖται ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι ἡ λειτουργία της εἶναι δυνατόν νά ἐλεγχθεῖ εὐκόλως ὑπό τοῦ ὁδηγοῦ, χωρίς τή χρήση ἐργαλείων, εἴτε ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ θαλάμου ὁδηγήσεως εἴτε ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ ὀχήματος.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: **ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΕΔΗΣΕΩΣ**

Σημεῖο 1.3.2.1 πρώτη γραμμή νά ἀναγνωσθεῖ:

«Οἱ κυρίως πέδες τῶν ρυμουλκουμένων τῶν κατηγοριῶν O_2, O_3, καί O_4 δοκιμάζονται μέ τρόπο ὥστε...»

Μετά τό σημεῖο 2.1.3.5 νά προστεθεῖ τό νέο σημεῖο 2.1.3.6:

«2.1.3.6. Γιά νά διαπιστωθεῖ ἡ συμφωνία μέ τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 2.2.1.2.4 τοῦ παραρτήματος I, εἶναι σκόπιμο νά πραγματοποιηθεῖ μία δοκιμή τύπου Ο, ἐνῶ ὁ κινητήρας εἶναι ἀποσυμπλεγμένος στήν προδιαγραφομένη στό σημεῖο 2.1.1 ταχύτητα δοκιμῆς γιά τήν ἀντίστοιχη κατηγορία ὀχήματος. Ἡ μέση ἐπιβράδυνση κατά τήν κίνηση πού ἐπιτυγχάνεται διά τῆς ἐνεργοποιήσεως τῆς διατάξεως πεδήσεως σταθμεύσεως ἤ τοῦ βοηθητικοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ τῆς διατάξεως κυρίως πεδήσεως καί ἡ ἐπιβράδυνση πού ἐπιτυγχάνεται ἀμέσως πρό τῆς στάσεως τοῦ ὀχήματος δέν πρέπει νά εἶναι κατώτερη τοῦ 1,5 m/s^2. Ἡ δοκιμή πρέπει νά πραγματοποιηθεῖ ἐπί ἑνός φορτωμένου ὀχήματος, τῆς πιστότητος πρός τίς προδιαγραφές θεωρουμένης ὅτι πληροῦται ἂν ἡ παρούσα δοκιμή πραγματοποιεῖται μία φορά μέ ἐπιτυχία. Ἡ ἐξασκουμένη δύναμη ἐπί τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ πεδήσεως δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τίς προδιαγραφόμενες τιμές. Γιά τά ὀχήματα τῆς κατηγορίας M_1 ἤ N_1 πού εἶναι ἐφοδιασμένα μέ μία πέδη σταθμεύσεως πού χρησιμοποιεῖ ἐπιφάνειες τριβῆς διαφορετικές ἀπό αὐτές τῆς κυρίως πέδης, ἡ δοκιμή εἶναι δυνατόν νά πραγματοποιηθεῖ, ἂν τό ζητήσει ὁ κατασκευαστής, μέ ταχύτητα ἐνάρξεως τῆς δοκιμῆς 60 km/h. Γιά τήν περίπτωση αὐτή, ἡ μέση ἐπιβράδυνση κατά τήν κίνηση δέν πρέπει νά εἶναι κατώτερη τῶν 2,0 m/s^2, ἡ ἐπιβράδυνση πού ἐπιτυγχάνεται ἀμέσως πρό τῆς στάσεως τοῦ ὀχήματος δέν πρέπει νά εἶναι κατώτερη τοῦ 1,5 m/s^2.»

Σημεῖο 2.2.1.3 νά ἀναγνωσθεῖ:

«2.2.1.3. Σχετικές πρός τίς δοκιμές τῶν ὀχημάτων τῆς κατηγορίας O_3 προδιαγραφές. Ἐφαρμόζονται οἱ ἴδιες προδιαγραφές πού ἐφαρμόζονται στήν κατηγορία O_2.»

Σημεῖο 2.2.1.4.1 νά ἀναγνωσθεῖ:

«2.2.1.4.1. Ἐφαρμόζονται οἱ ἴδιες πρός τήν κατηγορία O_2 προδιαγραφές. Ἐξάλλου, τά ὀχήματα αὐτά πρέπει νά ὑποβάλλονται στίς δοκιμές τοῦ τύπου ΙΙ.»

Σημεῖο 2.3.2 νά ἀναγνωσθεῖ:

«2.3.2. Ὅσον ἀφορᾶ στά ὀχήματα τά ἐφοδιασμένα μέ διατάξεις πεδήσεως πεπιεσμένου ἀέρος, οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 2.3.1 θεωρεῖται ὅτι πληροῦνται ἂν τό ὄχημα ἀνταποκρίνεται πρός τίς διατάξεις τοῦ παραρτήματος ΙΙΙ.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Τίτλος, νά ἀναγνωσθεῖ:

«ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΕΝΑ ΔΙΑ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΕΔΗΣΕΩΣ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ»

Σημεῖο 1.3 νά ἀναγνωσθεῖ:

«1.3. Οἱ χρόνοι ἀποκρίσεως πού λαμβάνονται κατ' ἐφαρμογήν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος παραρτήματος στρογγυλοποιοῦνται στό ἐγγύτερο δέκατο δευτερολέπτου. Ἂν τό ψηφίο πού ἐκφράζει τά ἑκατοστά εἶναι 5 ἤ μεγαλύτερο, ὁ χρόνος ἀποκρίσεως στρογγυλοποιεῖται στό ἀνώτερο δέκατο.»

Τό ὑπάρχον σημεῖο 1.4 καταργεῖται.

Σημεῖο 2.4 ἡ τελευταία φράση καταργεῖται.

Σημεῖο 2.5 νά ἀναγνωσθεῖ:

«2.5. Στήν περίπτωση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα τῶν ἐφοδιασμένων μέ μία σύνδεση πεδήσεως γιά τά ρυμουλκούμενα, ὁ χρόνος ἀποκρίσεως μετρεῖται ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τοῦ σημείου 1.1 στό ἄκρο ἑνός σωλήνα μήκους 2,5 m καί ἐσωτερικῆς διαμέτρου 13 mm πού

πρέπει νά συναρμοσθεῖ στήν κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ τῆς κυρίως πέδης τοῦ ὀχήματος μέ κινητήρα. Κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς αὐτῆς, ἕνας ὄγκος 385 ± 5 cm^3 πού ἀντιστοιχεῖ στόν ὄγκο ἑνός σωλήνα μήκους 2,5 m καί ἐσωτερικῆς διαμέτρου 13 mm ὑπό πίεση 6,5 bar συναρμόζεται στήν κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως τροφοδοσίας. Τά ἔλκοντα ὀχήματα τῶν ἀρθρωτῶν ὀχημάτων πρέπει νά εἶναι ἐφοδιασμένα μέ εὔκαμπτες σωληνώσεις ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ἡ σύνδεση μέ τά ἡμιρυμουλκούμενα. Οἱ κεφαλές συνδέσεως εἶναι τότε διευθετημένες στό ἄκρο αὐτῶν τῶν εὐκάμπτων σωληνώσεων. Τό μῆκος καί ἡ ἐσωτερική διάμετρος αὐτῶν τῶν σωληνώσεων πρέπει νά ἀναφέρονται στό σημεῖο 14.6 τοῦ ἐγγράφου πού ἀντιστοιχεῖ στό ὑπόδειγμα τό ἐμφαινόμενο στό παράρτημα IX.»

Σημεῖο 3.2 νά καταργηθεῖ ἡ δεύτερη φράση.

Σημεῖο 3.3.1 νά ἀναγνωσθεῖ:

«3.3.1. Πρέπει νά περιλαμβάνει μία ἀποθήκη 30 l γεμάτη, ὑπό πίεση 6,5 bar πρίν ἀπό κάθε δοκιμή καί δέν πρέπει νά ἐπαναπληρωθεῖ κατά τή διάρκεια τῶν δοκιμῶν. Τό ὑποκατάστατο πρέπει νά φέρει στήν ἔξοδο τῆς διατάξεως τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ μία ὀπή διαμέτρου 4 ἕως 4,3 mm. Ὁ ὄγκος τῆς σωληνώσεως μετρούμενος ἀπό τῆς ὀπῆς μέχρι τῆς κεφαλῆς συζεύξεως περιλαμβανομένης πρέπει νά φθάνει τήν τιμή τῶν 385 ± 5 cm^3 (πού ἀντιστοιχεῖ στόν ὄγκο ἑνός σωλῆνος μήκους 2,5 m καί ἐσωτερικῆς διαμέτρου 13 mm ὑπό πίεση 6,5 bar). Οἱ ἀναφερόμενες στό σημεῖο 3.3.3. πιέσεις πρέπει νά μετροῦνται ἀμέσως μετά τήν ὀπή.»

Σημεῖο 3.3.2 νά ἀναγνωσθεῖ:

«3.3.2. Ἡ διάταξη τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ πρέπει νά ἔχει σχεδιασθεῖ κατά τρόπο ὥστε ἡ ἐπίδοση κατά τή διάρκεια τῆς χρήσεως νά μήν ἐπηρεάζεται ἀπό τό πρόσωπο πού πραγματοποιεῖ τή δοκιμή.»

Μετά τό σημεῖο 3.3.2 νά προστεθοῦν τά νέα σημεῖα 3.3.3 καί 3.3.4:

«3.3.3. Τό ὑποκατάστατο πρέπει νά ἔχει ρυθμισθεῖ, παραδείγματος χάρη διά τῆς ἐκλογῆς τῆς συμφώνου πρός τό σημεῖο 3.3.1 ὀπῆς, κατά τέτοιον τρόπο ὥστε ἄν συνδεθεῖ μία ἀποθήκη 385 ± 5 cm^3 ὁ διαρρέων χρόνος γιά τήν αὔξηση τῆς πιέσεως ἀπό 0,65 σέ 4,9 bar (δηλαδή ἀπό 10 σέ 75% τῆς ὀνομαστικῆς πιέσεως πού εἶναι 6,5 bar) εἶναι 0,2 ± 0,01s. Ὅταν συνδέεται μία ἀποθήκη 1 155 ± 15 cm^3 ἀντί τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης ἀποθήκης, ὁ διανυόμενος χρόνος γιά τήν αὔξηση τῆς πιέσεως ἀπό 0,65 σέ 4,9 bar, ἄνευ νέας ρυθμίσεως, πρέπει νά φθάνει τά 0,38 ± 0,02 s. Μεταξύ τῶν δύο αὐτῶν τιμῶν ἡ πίεση πρέπει νά αὐξάνει κατά ἕναν τρόπο κατά προσέγγιση γραμμικό. Οἱ ἀποθῆκες αὐτές πρέπει νά συναρμόζονται στήν κεφαλή συζεύξεως ἄνευ χρήσεως εὐκάμπτων σωληνώσεων καί δέν πρέπει νά ἔχουν ἐσωτερική διάμετρο μικρότερη τῶν 10 mm.

3.3.4. Τό σχῆμα στό συμπληρωματικό παράρτημα τοῦ παρόντος παραρτήματος δίδει ἕνα παράδειγμα ὀρθῆς πραγματοποιήσεως καί χρήσεως τοῦ ὑποκαταστάτου.»

Σημεῖο 3.4 νά ἀναγνωσθεῖ

«3.4. Ὁ διαρρέων χρόνος μεταξύ τῆς στιγμῆς κατά τήν ὁποία ἡ ὑπό τοῦ ὑποκαταστάτου ἀπελευθερουμένη ἐντός τῆς σωληνώσεως τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ πίεση φθάνει τήν τιμή τῶν 0,65 bar καί τῆς στιγμῆς κατά τήν ὁποία ἡ ἀπελευθερουμένη ἐντός τῆς σωληνώσεως τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ πίεση φθάνει τήν πίεση τοῦ κυλίνδρου ἐντός τοῦ κυλίνδρου πέδης τοῦ ρυμουλκουμένου φθάνει τά 75% τῆς ἀσυμπτωτικῆς τιμῆς της δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τά 0,4s».

Μετά τό σημεῖο 3.4 νά προστεθεῖ τό ἀκόλουθο νέο σημεῖο 4:

«4. ΥΠΟΔΟΧΗ ΛΗΨΕΩΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

4.1. Ἐπί ἑκάστου ἀνεξαρτήτου κυκλώματος τοῦ συστήματος πεδήσεως πρέπει νά τοποθετηθεῖ μία ὑποδοχή λήψεως πιέσεως τό πλησιέστερο δυνατόν πρός τόν κύλινδρο τῆς πέδης τόν πλέον μειονεκτικό ὅσον ἀφορᾶ στό χρόνο ἀποκρίσεως.

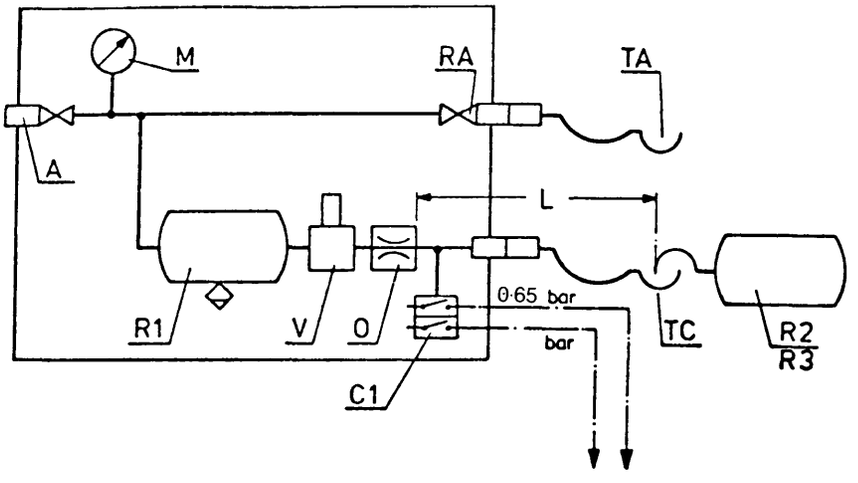
4.2. Οἱ ὑποδοχές λήψεως πιέσεως πρέπει νά ἀνταποκρίνονται στό πρότυπο ISO 3583/1975.»

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Τό σχῆμα τοῦ ὑποκαταστάτου ἀντικαθίσταται ἀπό τό ἀκόλουθο:

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

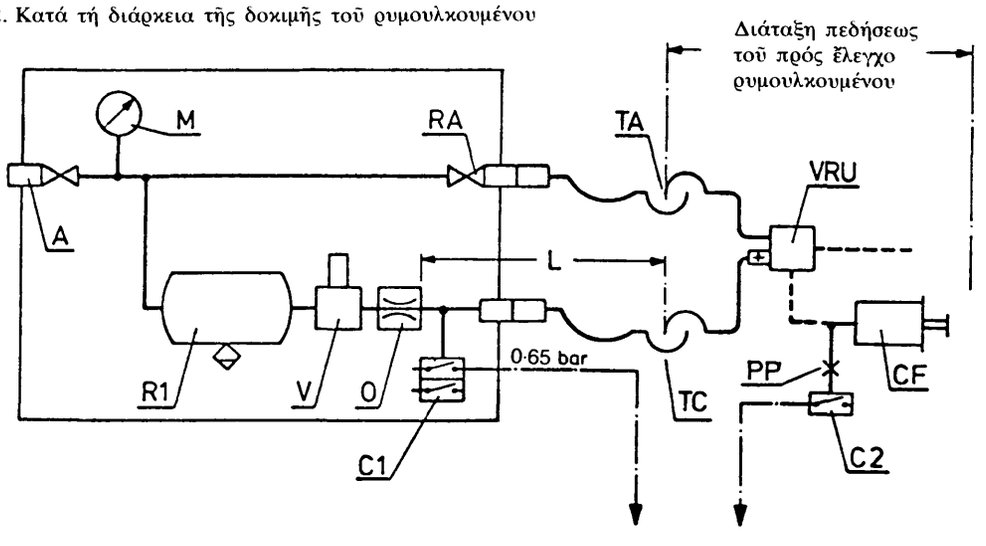
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΟΥ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 3 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ III

1. Κατά τή διάρκεια τῆς ρυθμίσεως τοῦ ὑποκαταστάτου



Πρός τό ἠλεκτρικό χρονόμετρο

2. Κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς τοῦ ρυμουλκουμένου



Πρός τό ἠλεκτρικό χρονόμετρο

A = διάταξη πληρώσεως μετά δικλεῖδος διακοπῆς

C1 = ὄργανο λήψεως τῆς μετρήσεως πιέσεως ἐντός τοῦ ὑποκαταστάτου, ρυθμισμένο σέ 0,65 καί σέ 4,9 bar

C2 = ὄργανο λήψεως τῆς μετρήσεως πιέσεως στόν κύλινδρο πέδης τοῦ ρυμουλκουμένου, ρυθμισμένο σέ 75% τῆς ἀσυμπτωτικῆς πιέσεως ἐντός τοῦ κυλίνδρου πέδης CF

CF = κύλινδρος πέδης

L = σωλήνωση τοῦ ἀνοίγματος O μέχρι τῆς κεφαλῆς συζεύξεως TC συμπεριλαμβανομένης, ὄγκου 385 ± 5 cm^3 ὑπό πίεση 6,5 bar

M = μανόμετρο

O = ἄνοιγμα: 4,0 mm ≤ διάμετρος ≤ 4,3 mm

PP = σύνδεση ἐλέγχου

R1 = ἀποθήκη 30 l μετά δικλεῖδος ἐκκενώσεως

R2 = ἀποθήκη βαθμολογήσεως 385 ± 5 cm^3, στήν ὁποία συμπεριλαμβάνεται ἡ κεφαλή συζεύξεώς της TC

R3 = ἀποθήκη βαθμολογήσεως 1 155 ± 15 cm^3, στήν ὁποία συμπεριλαμβάνεται ἡ κεφαλή συζεύξεώς της TC

RA = δικλείδα διακοπῆς

TA = κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως τροφοδοσίας

TC = κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ

V = διάταξη τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ

VRU = δικλείδα ρωστήρ (relais) κατεπειγούσης ἀνάγκης τοῦ ρυμουλκουμένου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: **ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΕΔΩΝ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣ (ΑΕΡΟΦΡΕΝΩΝ)**

Σημεῖο 1.2.1 νά ἀναγνωσθεῖ:

«1.2.1. Οἱ ἀποθῆκες τῶν πεδῶν τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα πρέπει νά ἔχουν σχεδιασθεῖ κατά τρόπον ὥστε, μετά ὀκτώ χειρισμούς πλήρους διαδρομῆς καί χαλαρώσεις τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ τῆς κυρίως πεδήσεως, ἡ παραμένουσα πίεση ἐντός τῆς ἀποθήκης πεπιεσμένου ἀέρα νά μήν εἶναι κατώτερη ἀπό αὐτή πού εἶναι ἀπαραίτητη γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς ἐφεδρικῆς πεδήσεως μέ τήν προδιαγραφομένη ἀποτελεσματικότητα.»

Μετά τό σημεῖο 2.5 νά προστεθεῖ τό ἀκόλουθο νέο σημεῖο 3:

«3. ΥΠΟΔΟΧΗ ΛΗΨΕΩΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

3.1. Μία ὑποδοχή λήψεως πιέσεως πρέπει νά τοποθετηθεῖ πλησίον τῆς πλέον μειονεκτικῆς ἀποθήκης κατά τήν ἔννοια τοῦ σημείου 2.4 τοῦ παρόντος παραρτήματος.

3.2. Οἱ ὑποδοχές λήψεως πιέσεως πρέπει νά ἀνταποκρίνονται στό πρότυπο ISO 3583/1975.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: **ΠΕΔΕΣ ΕΛΑΤΗΡΙΟΥ**

Σημεῖο 2.3 νά προστεθεῖ στό τέλος:

«Τό σημεῖο αὐτό δέν ἐφαρμόζεται στά ρυμουλκούμενα.»

Σημεῖο 2.4 νά ἀναγνωσθεῖ:

«2.4. Στήν περίπτωση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα ἡ διάταξη πρέπει νά ἔχει πραγματοποιηθεῖ κατά τρόπο ὥστε νά ἐπιτρέπει τή σύσφιξη καί τήν ἀποσύσφιξη τῶν πεδῶν τουλάχιστον τρεῖς φορές ἐκκινώντας ἐκ μιᾶς ἀρχικῆς πιέσεως ἐντός τοῦ θαλάμου συμπιέσεως τῶν ἐλατηρίων ἴσης πρός τή μεγίστη προβλεπόμενη πίεση. Στήν περίπτωση τῶν ρυμουλκουμένων, οἱ πέδες τοῦ ἀποζευγνυθέντος ρυμουλκουμένου πρέπει νά δύνανται νά χαλαρώνουν τουλάχιστον τρεῖς φορές ὅταν ἡ πίεση στό κύκλωμα τροφοδοσίας εἶναι ἴση πρός 6,5 bar πρό τῆς ἀποζεύξεως τοῦ ρυμουλκουμένου. Οἱ προϋποθέσεις αὐτές πρέπει νά πληροῦνται ὅταν οἱ πέδες ἔχουν ρυθμισθεῖ μέ τή μεγαλύτερη ἀκρίβεια. Ἐξάλλου, ἡ σύσφιξη καί ἡ ἀποσύσφιξη τῆς πέδης σταθμεύσεως πρέπει, συμφώνως πρός τό παράρτημα I σημεῖο 2.2.2.10, νά εἶναι δυνατόν νά ἐξασφαλίζονται ὅταν τό ρυμουλκούμενο ἔχει συζευχθεῖ στό ἕλκον ὄχημα».

Σημεῖο 2.5 νά προστεθεῖ στό τέλος:

«Στήν περίπτωση τῶν ρυμουλκουμένων, αὐτή ἡ πίεση (pm) εἶναι αὐτή πού ἐπιτυγχάνεται μετά ἀπό τέσσερις χειρισμούς πλήρους διαδρομῆς τῆς διατάξεως κυρίως πεδήσεως κατά τήν ἔννοια τοῦ σημείου 1.3 τοῦ παραρτήματος IV. Ἡ ἀρχική πίεση ὁρίζεται σέ 6,5 bar.»

Σημεῖο 2.6 νά προστεθεῖ στό τέλος:

«Ἡ διευθέτηση αὐτή δέν ἐφαρμόζεται στά ρυμουλκούμενα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: **ΠΕΔΗΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ ΤΩΝ ΠΕΔΩΝ**

Σημεῖο 2.1 νά προστεθεῖ στό τέλος:

«Ἡ διάταξη αὐτή δέν ἐφαρμόζεται στά ρυμουλκούμενα. Στήν περίπτωση αὐτή, ἡ πίεση πού ἀντιστοιχεῖ στή μηχανική ἀσφάλιση δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τά 4 bar. Εἶναι δυνατόν νά πληροῦνται οἱ προδιαγραφές σέ ὅ,τι ἀφορᾶ τήν πέδη σταθμεύσεως μετά ἀπό μία μόνο βλάβη στό σύστημα κυρίως πεδήσεως τοῦ ρυμουλκουμένου. Ἐπί πλέον, οἱ πέδες τοῦ ἀποζευγνυθέντος ρυμουλκουμένου πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά ἀποσυσφιχθοῦν τουλάχιστον τρεῖς φορές ὅταν ἡ πίεση στό κύκλωμα τροφοδοσίας εἶναι ἴση πρός 6,5 bar πρό τῆς ἀποσυζεύξεως τοῦ ρυμουλκουμένου, οἱ ὅροι αὐτοί πρέπει νά πληροῦνται ὅταν οἱ πέδες ἔχουν ρυθμισθεῖ κατά τόν πλέον ἀκριβή τρόπο. Ἐξάλλου ἡ σύσφιξη καί ἡ ἀποσύσφιξη τῆς πέδης σταθμεύσεως πρέπει, συμφώνως πρός τό σημεῖο 2.2.2.10 τοῦ παραρτήματος I, νά εἶναι δυνατόν νά ἐξασφαλίζονται ὅταν τό ρυμουλκούμενο ἔχει συζευχθεῖ στό ἕλκον ὄχημα.»

Μετά τό σημεῖο 2.4 νά προστεθεῖ τό ἀκόλουθο νέο σημεῖο 2.5:

«2.5. Τό ὄργανο χειρισμοῦ πρέπει νά εἶναι τέτοιο ὥστε ὁ χειρισμός του νά ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα, κατά σειρά: νά θέτει σέ ἐφαρμογή τίς πέδες γιά τήν ἐπίτευξη τῆς προδιαγραφείσης γιά τήν πέδηση σταθμεύσεως ἀποτελεσματικότητα, νά ἀσφαλίζει τίς πέδες στή σφικτή θέση, νά ἐκμηδενίζει τή δύναμη ἐφαρμογῆς τῶν πεδῶν.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Τίτλος νά ἀναγνωσθεῖ:

«ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΔΗΣΗ

(Ἄρθρο 4 παράγραφος 2 καί ἄρθρο 10 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί τῆς προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Λαμβανομένων ὑπόψη τῶν τροποποιήσεων τῶν συμφώνων πρός τήν ὁδηγία 79/489/ΕΟΚ»

Σημείωση([3]) στό κάτω τμῆμα τῆς σελίδας, πού ἀφορᾶ στό σημεῖο 14.3, νά ἀναγνωσθεῖ:

«([3]) Ἐφαρμόζεται μόνο στά ὀχήματα τῶν κατηγοριῶν O_2,O_3 καί O_4.»

Σημεῖο 14.6 νά ἀναγνωσθεῖ:

«14.6. Χρόνος ἀποκρίσεως καί διαστάσεις τῶν εὐκάμπτων σωληνώσεων

14.6.1. Χρόνος ἀποκρίσεως στόν κύλινδρο πέδης . . . . . s

14.6.2. Χρόνος ἀποκρίσεως στήν κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως ὀργάνου χειρισμοῦ . . . . . s

14.6.3. Εὔκαμπτες σωληνώσεις τῶν ἑλκόντων ὀχημάτων γιά τά ἡμιρυμουλκούμενα:

— μῆκος: . . . . . m,

— ἐσωτερική διάμετρος . . mm.»

Στό σημεῖο 17 πρέπει νά προστεθεῖ τό νέο σημεῖο 17 α) 2:

«17 α) 2 Ἡ ἀπαιτουμένη ἔνδειξη ἐντός τοῦ πλαισίου τοῦ σημείου 7.3 τοῦ συμπληρωματικοῦ παραρτήματος στό σημεῖο 1.1.4.2 τοῦ παραρτήματος II.»

Παράρτημα στήν ὁδηγία 75/524/ΕΟΚ τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς 25ης Ἰουλίου 1975

Συμπληρωματικό παράρτημα στό σημεῖο 1.1.4.2 (παράρτημα II): ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΔΗΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.

Σημεῖο 3.1.2, νά ἀναγνωσθεῖ:

«3.1.2. Στήν περίπτωση ἑνός ὀχήματος στό ὁποῖο ἐπιτρέπεται νά ἔχει ρυμουλκούμενα τῶν κατηγοριῶν O_3 ἤ O_4 ἐξοπλισμένα μέ πέδες ἀέρος, οἱ μετρούμενες πιέσεις, κατά τή διάρκεια μιᾶς πεδήσεως πλήρους διαδρομῆς, στήν κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως τροφοδοσίας πρέπει νά συμπεριλαμβάνονται μεταξύ 6,5 καί 8 bar καί οἱ μετρούμενες πιέσεις στήν κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ μεταξύ 6 καί 7,5 bar, ἀνεξαρτήτως τῆς καταστάσεως φορτώσεως τοῦ ὀχήματος. Οἱ ὑποδεικνυόμενες πιέσεις πρέπει νά ἐξακριβωθοῦν ἐπί τοῦ ἕλκοντος ὀχήματος ἀποχωρισθέντος ἀπό τό ρυμουλκούμενο.»

Σημεῖο 6 νά ἀναγνωσθεῖ:

«6. ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΕΔΗΣΕΩΣ

Ὅταν πληροῦνται οἱ συνθῆκες τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ παραρτήματος μέσω μιᾶς εἰδικῆς διατάξεως (παραδείγματος χάρη. ἐλεγχομένης μηχανικῶς ἀπό τό σύστημα ἀναρτήσεως τοῦ ὀχήματος), πρέπει νά εἶναι δυνατόν, σέ περίπτωση βλάβης τῆς διατάξεως αὐτῆς ἤ τοῦ χειρισμοῦ της, νά σταματήσει τό ὄχημα ὑπό τούς ὅρους τούς προβλεπομένους γιά τήν ἐφεδρική πέδηση ἄν πρόκειται γιά ἕνα ὄχημα μέ κινητήρα. Ὅσον ἀφορᾶ στά ὀχήματα στά ὁποῖα ἐπιτρέπεται νά ἔλκουν ἕνα ρυμουλκούμενο ἐφοδιασμένο μέ πέδες ἀέρος πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά ἐπιτευχθεῖ στήν κεφαλή συζεύξεως τῆς σωληνώσεως ὀργάνου χειρισμοῦ μία πίεση μέ τιμές ἐντός τῆς περιοχῆς πού προδιαγράφεται στό σημεῖο 3.1.2 τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ παραρτήματος. Γιά τά ρυμουλκούμενα καί τά ἡμιρυμουλκούμενα πρέπει, σέ περίπτωση βλάβης τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ τῆς εἰδικῆς διατάξεως, νά ἐπιτυγχάνεται τό 30% τουλάχιστον τῆς προδιαγραφομένης ἀποτελεσματικότητος τῆς κυρίως πεδήσεως.»

Σημεῖο 7 νά ἀναγνωσθεῖ:

«7. ΣΗΜΑΝΣΗ

7.1. Τά ὀχήματα ἐκτός τῶν ὀχημάτων τῆς κατηγορίας M_1, πού ἀνταποκρίνονται στό ἐν λόγω παράρτημα μέσω μιᾶς διατάξεως ἐλεγχομένης μηχανικῶς ἀπό τό σύστημα ἀναρτήσεως τοῦ ὀχήματος, θά ἀποτελέσουν τό ἀντικείμενο μιᾶς σημάνσεως δεικνυούσης τήν ὠφέλιμη διαδρομή τῆς διατάξεως μεταξύ τῶν θέσεων πού ἀντιστοιχοῦν στή μέ καί χωρίς φορτίο κατάσταση τοῦ ὀχήματος, ὅπως ἐπίσης καί κάθε συμπληρωματική πληροφορία πού ἐπιτρέπει τόν ἔλεγχο τῆς ρυθμίσεως τῆς διατάξεως.

7.1.1. Ὅταν ὁ χειρισμός μιᾶς διατάξεως πραγματοποιεῖται διά τῆς ἀναρτήσεως τοῦ ὀχήματος διά κάποιου ἄλλου μή μηχανικοῦ τρόπου, εἶναι σκόπιμο νά ἐμφαίνεται ἐπί τοῦ ὀχήματος ἡ πληροφορία πού ἐπιτρέπει τόν ἔλεγχο τῆς ρυθμίσεως τῆς διατάξεως.

7.2. Ὅταν οἱ ἐξειδικεύσεις τοῦ παρόντος παραρτήματος μέσω μιᾶς διατάξεως πού ρυθμίζει τήν πίεση ἀέρα στό σύστημα μεταδόσεως τῶν πεδῶν, πρέπει νά ἐμφαίνονται ἐπί τοῦ ὀχήματος τά σήματα πού δεικνύουν τή μάζα πού ἀντιστοιχεῖ στήν κάθετη ἀντίδραση τῆς ὁδοῦ ἐπί τοῦ ἄξονος, τήν ὀνομαστική πίεση ἐξόδου τῆς διατάξεως, ὅπως ἐπίσης καί τήν πίεση εἰσόδου πού πρέπει νά εἶναι τουλάχιστον τό 80% τῆς μεγίστης ὀνομαστικῆς πιέσεως, συμφώνως πρός τίς ὑποδείξεις τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ ὀχήματος, γιά τίς ἀκόλουθες καταστάσεις φορτίσεως:

7.2.1. Μεγίστη τεχνικῶς ἀποδεκτή φόρτιση τοῦ ἄξονος ἤ τῶν ἀξόνων πού ἐλέγχουν τή διάταξη.

7.2.2. Φόρτιση τοῦ ἄξονος ἤ τῶν ἀξόνων τοῦ ἐν κινήσει εὑρισκομένου ὀχήματος ὅπως ὁρίζεται στό σημεῖο 2.6 τοῦ παραρτήματος I στήν ὁδηγία 70/156/ΕΟΚ.

7.2.3. Φόρτιση τοῦ ἄξονος ἤ τῶν ἀξόνων πού ἀντιστοιχεῖ κατά προσέγγιση σέ ἕνα ὄχημα δυνάμενο νά κινηθεῖ μετά τοῦ προβλεπομένου ἁμαξώματος, ὅταν, στό σημεῖο 7.2.2, πρόκειται γιά ἕνα ὄχημα στήν κατάσταση πλαίσιο-θάλαμος.

7.2.4. Φόρτιση τοῦ ἄξονος ἤ τῶν ἀξόνων ἐξειδικευόμενη ἀπό τόν κατασκευαστή, πού ἐπιτρέπει τόν ἔλεγχο τῆς ρυθμίσεως τῆς διατάξεως πρακτικῶς, ἐάν ἡ φόρτιση αὐτή εἶναι διάφορη τῶν ἀπαιτουμένων φορτίσεων ἐντός τοῦ πλαισίου τῶν σημείων 7.2.1, 7.2.2 καί 7.2.3.

7.3. Τό σημεῖο 17 α) 2 τοῦ παραρτήματος IX πρέπει νά περιέχει τήν ἀναγκαία πληροφορία γιά τόν ἔλεγχο περί τοῦ ὅτι πληροῦνται οἱ προδιαγραφές τῶν σημείων 7.1 καί 7.2.

7.4. Οἱ προβλεπόμενες ὑπό τῶν σημείων 7.1 καί 7.2 σημάνσεις πρέπει νά εἶναι διευθετημένες κατά τρόπο ἐμφανή καί νά εἶναι ἀνεξίτηλες. Τό διάγραμμα 5 δίδει ἕνα παράδειγμα σημάνσεων γιά μία διάταξη ἐλεγχομένη μηχανικῶς ἑνός ὀχήματος ἐφοδιασμένου διά μιᾶς πεδήσεως πεπιεσμένου ἀέρος.»

Σημεῖο 8 νά ἀναγνωσθεῖ:

«8. ΥΠΟΔΟΧΕΣ ΛΗΨΕΩΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

Τά συστήματα πιέσεως πού ἔχουν τίς προβλεπόμενες ἀπό τό σημεῖο 7.2 διατάξεις πρέπει νά εἶναι ἐφοδιασμένα μέ ὑποδοχές λήψεως πιέσεως στή σωλήνωση σύμφωνες πρός τό πρότυπο ISO 3583/1975 πρίν καί μετά τήν διάταξη.»

Τό ὑπάρχον σημεῖο 8 καθίσταται τό σημεῖο 9.

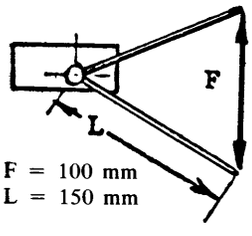
Στά διαγράμματα 2 καί 4Α: νά ἀντικατασταθεῖ $\frac{\text{«TR»}}{\text{PM}}$ στήν τεταγμένη ἀπό τό $\frac{\text{«TR»}}{\text{PR}}$.

Μετά τό διάγραμμα 4Β νά προστεθεῖ τό κατωτέρω νέο διάγραμμα 5:

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5

ΔΙΑΤΑΞΗ ΔΙΟΡΘΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΕΔΗΣΕΩΣ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

(Βλ. σημεῖο 7.4)

Δεδομένα ἐλέγχου	Κατάσταση φορτίου τοῦ ὀχήματος	Φόρτιση τοῦ ἄξονος ἀριθ. 2 (kg)	Πίεση εἰσόδου (bar)	Ὀνομαστική πίεση ἐξόδου (bar)
 F = 100 mm L = 150 mm	Φορτωμένο	10 000	6	6
	Μή φορτωμένο	1 500	6	2,4
	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .