31979L0489

SMĚRNICE KOMISE

ze dne 18. dubna 1979,

kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 71/320/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel

(79/489/EHS)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [1], naposledy pozměněnou směrnicí 78/547/EHS [2], a zejména na články 11, 12 a 13 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [3], naposledy pozměněnou směrnicí Komise 75/524/EHS [4], a zejména na článek 5 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že z hlediska získaných zkušeností a současného stavu techniky je nyní možné požadavky zpřísnit a více je přizpůsobit skutečným podmínkám zkoušek;

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování směrnic o odstraňování technických překážek obchodu v oboru motorových vozidel technickému pokroku,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

1. Přílohy I, II, III, IV, V, VI a IX směrnice 71/320/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

2. Až do vstupu zvláštních předpisů pro protiblokovací systémy v platnost se na vozidla kategorií M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 a O_4, která jsou vybavena těmito systémy, vztahuje směrnice 71/320/EHS, naposledy pozměněná touto směrnicí.

Článek 2

1. Od 1. ledna 1980 nesmějí členské státy z důvodů týkajících se brzdových zařízení

— odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice Rady 70/156/EHS nebo odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, ani

— zakázat první uvedení do provozu vozidla,

pokud brzdová zařízení tohoto typu vozidla nebo tohoto vozidla splňují požadavky směrnice 71/320/EHS ve znění této směrnice.

2. Od 1. října 1980 členské státy

— nesmějí již vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 70/156/EHS pro typ vozidla, jehož brzdová zařízení nesplňují požadavky směrnice Rady 71/320/EHS ve znění této směrnice,

— mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, jehož brzdová zařízení nesplňují požadavky směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 ve znění této směrnice.

3. Od 1. října 1981 mohou členské státy zakázat první uvedení do provozu vozidla jehož brzdová zařízení nesplňují požadavky směrnice 71/320/EHS ve znění této směrnice.

4. Lhůty uvedené v odstavcích 1 až 3 se, pokud jde o bod 1.2.1 přílohy IV směrnice 71/320/EHS, naposledy pozměněné touto směrnicí, prodlužují do 1. října 1983.

[1] Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1
[2] Úř. věst. L 168, 26.6.1978, s. 39.
[3] Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37.
[4] Úř. věst. L 236, 8.9.1975, s. 3.

5. Členské státy uvedou v účinnost předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. ledna 1980 a neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Článek 3

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne18. dubna 1979.

Za Komisi

Étienne DAVIGNON

člen Komise

Příloha

Změny příloh směrnice 71/320/EHS ve znění směrnic 74/132/EHS a 75/524/EHS

I. OBECNÁ USTANOVENÍ O MĚRICÍCH JEDNOTKÁCH

Požadavky směrnice 71/320/EHS a směrnic, které ji pozměnily, se musí přizpůsobit požadavkům směrnice 71/354/EHS, naposledy pozměněné směrnicí 76/770/EHS o měřicích jednotkách.

K tomuto účelu v přílohách směrnic 71/320/EHS, 74/132/EHS a 75/524/EHS:

— termín „váha“ se nahrazuje termínem „hmotnost“, termíny „celková váha“ a „maximální váha“ se nahrazují termínem „maximální hmotnost“,

— hodnoty síly, momentu a tlaku se vyjádří v následujících jednotkách:

síla: newton (N),
moment: newtonmetr (Nm),
tlak: bar (bar).

Pro převod jednotek, které se užívaly až do vstupu této směrnice v platnost, se použijí následující zaokrouhlené hodnoty:

síla: 1 kgf nebo 1 kg = 10 N,
moment: 1 mkgf nebo 1 mkg = 10 Nm,
tlak: 1 kgf/cm^2 nebo 1 kg/cm^2 = 1 bar.

Ve výpočtech požadovaných ustanoveními příloh se případně použijí síly odpovídající hmotnosti vozidla nebo částem této hmotnosti (např. zatížení na nápravu).

II. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ

PŘÍLOHA I **: DEFINICE, POŽADAVKY, KONSTRUKCE A MONTÁŽ**

V bodě 2.2.1.2.4 se doplňuje nová věta, která zní:

„Tento požadavek se nepoužije, pokud je možné uvést do činnosti, alespoň částečně, systém provozního brzdění vozidla pomocným ovládacím orgánem podle bodu 2.1.3.6 přílohy II.“

V bodě 2.2.1.2.7 se první věta nahrazuje tímto:

„Některé díly, jako jsou pedál a jeho uchycení, hlavní válec a jeho píst nebo písty (u hydraulických systémů), brzdič (u pneumatických systémů), mechanismus spojující pedál a hlavní válec nebo brzdič, brzdové válce a jejich písty (u hydraulických nebo pneumatických systémů), páky a klíče brzdových ústrojí, se nepovažují za sestavy součástí náchylné k porušení, pokud jsou dostatečně dimenzované, snadno přístupné pro údržbu a vykazují bezpečnostní vlastnosti přinejmenším rovnocenné těm, které jsou požadovány pro jiná důležitá ústrojí vozidel (např. pákoví mechanismu řízení).“

Bod 2.2.1.13 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.13 Každé vozidlo se systémem provozního brzdění uváděným do činnosti energií ze zásobníku energie musí být kromě manometru, pokud je namontován, opatřeno i výstražným zařízením, jestliže nelze bez energie ze zásobníku dosáhnout s touto brzdou účinku předepsaného pro nouzové brzdění; toto výstražné zařízení signalizuje opticky nebo akusticky, že zásoba energie v kterékoli části soustavy poklesla na hodnotu, při které je možné bez doplňování zásobníků a při všech stavech naložení vozidla ještě po čtyřech plných zdvizích ovládacího orgánu pro provozní brzdění při pátém zdvihu docílit účinek předepsaný pro nouzové brzdění (přičemž převod provozní brzdy funguje normálně a brzdová ústrojí jsou seřízena na co nejmenší zdvih). Výstražné zařízení musí být do okruhu zapojeno přímo a trvalým způsobem. Když motor pracuje v normálních provozních podmínkách a v brzdovém systému není žádná závada, nesmí výstražné zařízení dávat signál kromě doby potřebné k doplnění zásobníků energie po nastartování motoru.“

V bodě 2.2.1.19.2 se doplňuje nová věta, která zní:

„Jestliže se tato činnost zajišťuje ventilem, který je normálně v klidové poloze, připouští se užití takového ventilu pouze tehdy, pokud může řidič buď zevnitř kabiny, nebo zvnějšku vozidla snadno ověřit jeho správnou funkci bez užití nářadí.“

PŘÍLOHA II **: ZKOUŠKY BRZD A ÚČINEK BRZDOVÝCH SYSTÉMŮ**

V bodě 1.3.2.1 se první řádek nahrazuje tímto:

„Systém provozního brzdění přípojných vozidel kategorií O_2, O_3 a O_4 se zkouší tak, aby……..“

Za bod 2.1.3.5 se vkládá nový bod, který zní:

„2.1.3.6 Splnění požadavku bodu 2.2.1.2.4 přílohy I se ověří zkouškou brzdného účinku typu 0 s odpojeným motorem z počáteční rychlosti stanovené v bodě 2.1.1 pro kategorii, do které vozidlo patří. Při brzdění, které se vykoná působením buď na systém parkovacího brzdění, nebo na pomocný ovládací orgán systému provozního brzdění, nesmějí být střední plné brzdné zpomalení a brzdné zpomalení těsně před zastavením vozidla nižší než 1,5 m/s^2. Zkouška se vykoná s naloženým vozidlem a požadavek se pokládá za splněný, pokud se předepsaného brzdného účinku dosáhne jednou. Síla, kterou se působí na ovládací orgán, nesmí překročit předepsané hodnoty. Pro vozidla kategorií M_1 nebo N_1, která mají parkovací brzdu s třecím obložením jiným, než jaké slouží pro provozní brzdění, je možno na žádost výrobce vykonat zkoušku z počáteční rychlosti 60 km/h. V tomto případě střední plné brzdné zpomalení nesmí být nižší než 2,0 m/s^2 a brzdné zpomalení bezprostředně před zastavením vozidla nesmí být nižší než 1,5 m/s^2.“

Bod 2.2.1.3 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.3 Požadavky pro zkoušky vozidel kategorie O_3. Platí tytéž požadavky jako pro vozidla kategorie O_2.“

Bod 2.2.1.4.1 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.4.1 Platí tytéž požadavky jako pro kategorii O_2, kromě toho se s těmito vozidly vykoná zkouška typu II.“

Bod 2.3.2 se nahrazuje tímto:

„2.3.2 U vozidel s pneumatickými brzdovými systémy se požadavky bodu 2.3.1 pokládají za splněné, jestliže vozidlo splňuje ustanovení přílohy III.“

PŘÍLOHA III

Nadpis se nahrazuje tímto:

„METODA MĚŘENÍ DOBY NÁBĚHU TLAKU PRO VOZIDLA S PNEUMATICKÝMI BRZDOVÝMI SYSTÉMY“

Bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3 Doby náběhu tlaku určené podle této přílohy se zaokrouhlí na nejbližší desetinu sekundy. Pokud se číslo udávající setiny rovná 5 nebo je větší než tato hodnota, zaokrouhlí se doba náběhu na nejblíže vyšší desetinu.“

Bod 1.4 se zrušuje.

V bodě 2.4 se zrušuje poslední věta.

Bod 2.5 se nahrazuje tímto:

„2.5 U motorových vozidel s pneumatickým brzdovým spojovacím potrubím pro přípojná vozidla se navíc k požadavkům podle bodu 1.1 měří doba náběhu tlaku na konci potrubí délky 2,5 m a vnitřního průměru 13 mm, které se připojí ke spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí systému provozního brzdění. Při této zkoušce se připojí ke spojkové hlavici plnicí větve spojovacího potrubí objem (385 ± 5) cm^3 (který se pokládá za odpovídající vnitřnímu objemu hadice délky 2,5 m a vnitřního průměru 13 mm při tlaku 6,5 bar).

Tahače návěsů musí být vybaveny ohebným potrubím pro spojení s návěsem. Spojkové hlavice jsou v tomto případě na koncích těchto ohebných trubic. Délka a vnitřní průměr těchto trubic se uvede v bodě 14.6 dokumentu podle vzoru v příloze IX.“

V bodě 3.2. se zrušuje druhá věta.

Bod 3.3.1 se nahrazuje tímto:

„3.3.1 Musí obsahovat vzduchojem o objemu 30 l, který se naplní před každou zkouškou vzduchem o tlaku 6,5 bar a který se v průběhu zkoušky nesmí doplňovat. Simulátor musí mít ve výstupu z ovládacího orgánu škrticí otvor o průměru 4 mm až 4,3 mm. Objem potrubí měřený od škrticího otvoru až ke spojkové hlavici včetně musí být (385 ± 5) cm^3 (který se při tlaku vzduchu 6,5 bar pokládá za odpovídající vnitřnímu objemu hadice délky 2,5 m a vnitřního průměru 13 mm). Tlaky v ovládacím potrubí uvedené v bodě 3.3.3 se měří těsně za výstupem ze škrticího otvoru.“

Bod 3.3.2 se nahrazuje tímto:

„3.3.2 Ovládací zařízení brzdového systému musí být provedeno tak, aby jeho funkci nemohla zkoušející osoba ovlivnit.“

Za bod 3.3.2 se vkládají nové body, které znějí:

„3.3.3 Simulátor se seřídí např. volbou průměru škrticího otvoru uvedeného v bodě 3.1 tak, aby po připojení zásobníku o objemu (385 ± 5) cm^3 byla doba vzrůstu tlaku z 0,65 bar na 4,9 bar (tj. z 10 % na 75 % jmenovitého tlaku 6,5 bar) rovna hodnotě (0,2 ± 0,01) sekundy. Jestliže se uvedený zásobník nahradí zásobníkem o objemu (1 155 ± 15) cm^3, musí být doba, za kterou vzroste tlak z 0,65 bar na 4,9 bar bez nového seřízení, rovna (0,38 ± 0,02) sekundy. Mezi těmito dvěma hodnotami musí tlak vzrůstat přibližně lineárně. Potrubí, kterými se tyto zásobníky připojí, nesmějí být ohebná a musí mít vnitřní průměr nejméně 10 mm.

3.3.4 Schéma v dodatku této přílohy znázorňuje příklad správného uspořádání a užití simulátoru.“

Bod 3.4 se nahrazuje tímto:

„3.4 Doba, která uplyne mezi okamžikem, kdy tlak vyvozený simulátorem v ovládací větvi spojovacího potrubí dosáhne 0,65 bar, a okamžikem, kdy tlak v brzdovém válci přípojného vozidla dosáhne 75 % své asymptotické hodnoty, nesmí překročit 0,4 sekund.“

Za bod 3.4 se vkládá nový bod, který zní:

„4. PŘÍPOJKY PRO KONTROLU TLAKU

4.1 V každém nezávislém okruhu brzdového systému musí být co nejblíže k tomu brzdovému válci, který je nejnepříznivěji umístěn z hlediska doby náběhu tlaku, namontována přípojka pro kontrolu tlaku.

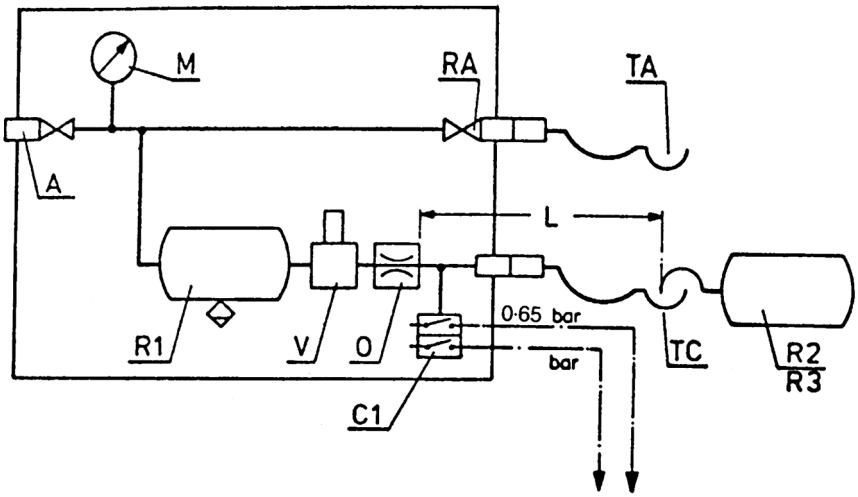
4.2 Přípojky pro kontrolu tlaku musí vyhovovat normě ISO 3583/1975.“

DODATEK: Schéma simulátoru se nahrazuje následujícími schématy:

„DODATEK

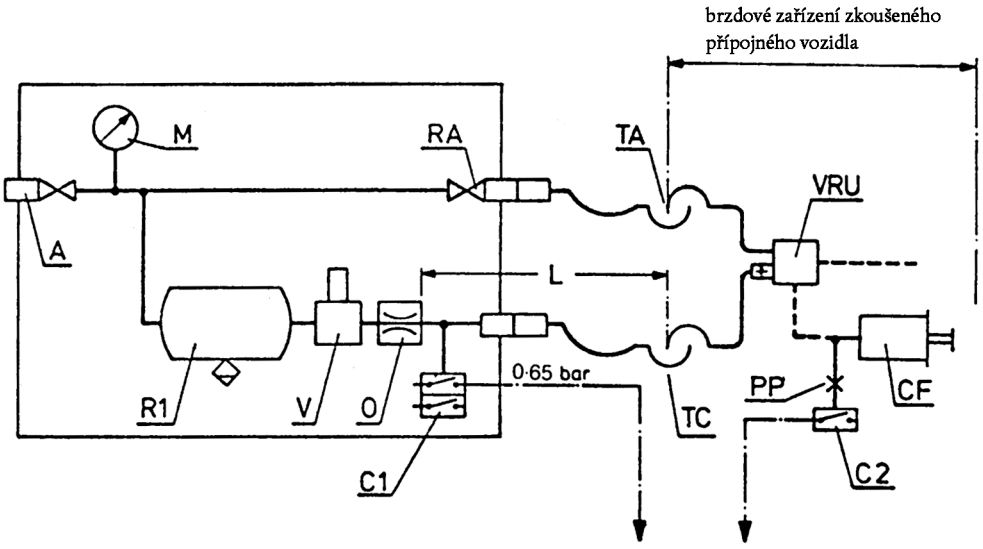
PŘÍKLAD SIMULÁTORU (VIZ PŘÍLOHA III BOD 3)

1. Seřízení simulátoru



k elektrickým stopkám

2. Zkouška přípojného vozidla



k elektrickým stopkám

A = Plnicí přípojka s uzavíracím kohoutem

C1 = Tlakový spínač simulátoru seřízený na 0,65 bar a 4,9 bar

C2 = Tlakový spínač, který se připojí k brzdovému válci přípojného vozidla, seřízený na 75 % asymptotické hodnoty tlaku v brzdovém válci CF

CF = Brzdový válec

L = Potrubí, které má mezi škrticím otvorem O a spojkovou hlavicí TC včetně vnitřní objem (385 ± 5) cm^3 při tlaku 6,5 bar

M = Manometr

O = Škrticí otvor o průměru nejméně 4 mm a nejvýše 4,3 mm

PP = Přípojka pro kontrolu tlaku

R1 = Vzduchojem o objemu 30 L s odvodňovacím ventilem

R2 = Kalibrační vzduchojem, který má včetně své spojkové hlavice TC vnitřní objem (385 ± 5) cm^3

R3 = Kalibrační vzduchojem, který má včetně své spojkové hlavice TC vnitřní objem (1 155 ± 15) cm^3

RA = Uzavírací kohout

TA = Spojková hlavice plnicí větve spojovacího potrubí

TC = Spojková hlavice ovládací větve spojovacího potrubí

V = Ovládací prvek brzdového systému

VRU = Rozváděč přípojného vozidla“

PŘÍLOHA IV **: ZDROJE A ZÁSOBNÍKY ENERGIE PNEUMATICKÝCH BRZDOVÝCH SYSTÉMŮ**

BOD 1.2.1 se nahrazuje tímto:

„1.2.1 Vzduchojemy brzdového zařízení motorových vozidel musí být konstruovány tak, aby po osmi plných zdvizích ovládacího orgánu provozního brzdění nebyl zbývající tlak ve vzduchojemu nižší, než je tlak potřebný k zajištění nouzového brzdění s předepsaným účinkem.“

Za bod 2.5 se vkládá nový bod, který zní:

„3. PŘÍPOJKY PRO KONTROLU TLAKU

3.1 Přípojka pro kontrolu tlaku se namontuje co nejblíže vzduchojemu, který je umístěn nejnepříznivěji ve smyslu bodu 2.4 této přílohy.

3.2 Přípojky pro kontrolu tlaku musí vyhovovat normě ISO 3583/1975.“

PŘÍLOHA V **: PRUŽINOVÉ BRZDY**

V bodě 2.3 se doplňuje nová věta, která zní:

„Tento bod neplatí pro přípojná vozidla.“

Bod 2.4 se nahrazuje tímto:

„2.4 U motorových vozidel musí být systém takový, aby umožnil zabrzdit a uvolnit brzdy nejméně třikrát při počátečním tlaku v komoře, z které se stlačují pružiny, rovném maximálnímu stanovenému tlaku. U přípojných vozidel musí být možné po jejich odpojení uvolnit nejméně třikrát brzdy přípojného vozidla, když tlak v plnicí větvi spojovacího potrubí měl před odpojením hodnotu 6,5 bar. Tyto požadavky se musí splnit při seřízení brzdových ústrojí na co nejmenší zdvih. Mimoto musí být možné zabrzdit a uvolnit parkovací brzdu podle bodu 2.2.2.10 přílohy I po spojení přípojného vozidla s tažným vozidlem.“

V bodě 2.5 se doplňují nové věty, které znějí:

„U přípojných vozidel je tento tlak *pm* tlakem, který vznikne po čtyřech plných zdvizích ovládacího orgánu systému provozního brzdění podle bodu 1.3 přílohy IV. Počáteční tlak je stanoven na 6,5 bar.“

V bodě 2.6 se doplňuje nová věta, která zní:

„Toto ustanovení neplatí pro přípojná vozidla.“

PŘÍLOHA VI **: PARKOVACÍ BRZDĚNÍ MECHANICKÝM BLOKOVÁNÍM BRZDOVÝCH VÁLCŮ**

V bodě 2.1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Toto ustanovení neplatí pro přípojná vozidla. U přípojných vozidel nesmí tlak odpovídající mechanickému blokování překročit 4 bar. Účinku předepsaného pro parkovací brzdění musí být možné dosáhnout po jakékoli jednotlivé poruše systému provozního brzdění přípojného vozidla. Navíc musí být možné uvolnit nejméně třikrát brzdy odpojeného přípojného vozidla, pokud měl před odpojením přípojného vozidla tlak v plnicí větvi spojovacího potrubí hodnotu 6,5 bar. Tyto podmínky se musí splnit při seřízení brzd na co nejmenší zdvih. Mimoto musí být při spojení přípojného vozidla s tažným vozidlem možné zabrzdit a uvolnit systém parkovacího brzdění podle bodu 2.2.2.10 přílohy I.“

Za bod 2.4 se vkládá nový bod, který zní:

„2.5 Ovládací orgán musí být takový, aby po uvedení do činnosti zajišťoval dílčí funkce v tomto pořadí: zabrzdění s účinkem požadovaným pro parkovací brzdění, zablokování brzd v zabrzděné poloze a pak zrušení ovládací síly působící na brzdy.“

PŘÍLOHA IX

Nadpis se nahrazuje tímto:

„VZOR

PŘÍLOHA K CERTIFIKÁTU ES SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA TÝKAJÍCÍ SE BRZDOVÉHO ZAŘÍZENÍ

(čl. 4 odst. 2 a článek 10 směrnice 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel)

S uvážením změn zavedených směrnicí 79/489/EHS“

Poznámka pod čarou 3 týkající se bodu 14.3 zní takto:

„3 Platí jen pro vozidla kategorií O_2, O_3 a O_4.“

Bod 14.6 zní takto:

„14.6 Doba náběhu brzdění a rozměry hadic

14.6.1 Doba náběhu brzdění měřená na brzdovém válci:..... s

14.6.2 Doba náběhu tlaku ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí:..... s

14.6.3 Hadice na tahači návěsu:

— délka:..... m

— vnitřní průměr:..... mm“

V bodě 17 se doplňuje nový bod 17 a 2, který zní:

„17 a 2 Údaj požadovaný podle bodu 7.3 dodatku k bodu 1.1.4.2 přílohy II.“

Příloha ke směrnici Komise 75/524/EHS ze dne 25. června 1975

Dodatek k bodu 1.1.4.2 (přílohy II):

ROZLOŽENÍ BRZDNÝCH SIL NA NÁPRAVY VOZIDLA

Bod 3.1.2 se nahrazuje tímto:

„3.1.2 U vozidla určeného k tažení přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4 s pneumatickými brzdovými systémy musí být tlaky měřené při brzdění s plným zdvihem brzdového pedálu ve spojkové hlavicí plnicí větve spojovacího potrubí mezi 6,5 a 8 bar a tlaky měřené ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí mezi 6 a 7,5 bar, nezávisle na stavu naložení vozidla. Uvedené tlaky se musí ověřit na tažném vozidle odpojeném od přípojného vozidla."

Bod 6 se nahrazuje tímto:

„6. POŽADAVKY, KTERÉ MUSÍ BÝT SPLNĚNY PŘI SELHÁNÍ SYSTÉMU PRO ROZLOŽENÍ BRZDNÝCH SIL NA NÁPRAVY

Jsou-li požadavky tohoto dodatku splněny zvláštním zařízením (např. ovládaným mechanicky od zavěšení náprav vozidla), musí být možné v případě poruchy tohoto zařízení nebo jeho ovládání vozidlo zastavit za podmínek stanovených pro nouzové brzdění v případě motorových vozidel. U motorových vozidel určených k tažení přípojného vozidla s pneumatickým brzdovým systémem musí být možné dosáhnout ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí tlaku, jehož hodnota je v rozmezí stanoveném v bodě 3.1.2 tohoto dodatku. V případě poruchy ovládání zvláštního zařízení se musí u přívěsů a návěsů dosáhnout účinku systému provozního brzdění o velikosti nejméně 30 % hodnoty předepsané pro uvažované vozidlo."

Bod 7 se nahrazuje tímto:

„7. OZNAČENÍ

7.1 Vozidla jiná než vozidla kategorie M_1, která splňují požadavky tohoto dodatku zařízením, které je ovládáno mechanicky od zavěšení náprav, musí být opatřena označením udávajícím užitečný zdvih zařízení mezi polohami pro nenaložený a naložený stav vozidla a doplňkové informace potřebné pro kontrolu seřízení zařízení.

7.1.1 Je-li zařízení pro rozložení brzdného účinku na nápravy v závislosti na nákladu ovládáno od zavěšení náprav vozidla jiným způsobem než mechanickým, musí být vozidlo opatřeno označením udávajícím informace potřebné pro kontrolu seřízení zařízení.

7.2 Pokud se požadavky tohoto dodatku splňují zařízením, které upravuje tlak vzduchu v převodu brzd, musí být vozidlo opatřeno označením udávajícím hmotnosti připadající na nápravy, jmenovitý tlak vzduchu na výstupu zařízení a dále tlak na vstupu, který musí být nejméně 80 % maximálního jmenovitého tlaku na vstupu uvedeného výrobcem vozidla, a to pro tyto stavy naložení:

7.2.1 největší technicky přípustná hmotnost připadající na nápravu nebo nápravy, od nichž se ovládá zařízení;

7.2.2 hmotnost připadající na nápravu nebo na nápravy, která odpovídá provozní hmotnosti vozidla v nenaloženém stavu podle specifikace bodu 2.6 přílohy I ke směrnici 70/156/EHS;

7.2.3 hmotnost připadající na nápravu nebo na nápravy v nenaloženém stavu, která odpovídá přibližně provozní hmotnosti vozidla s karoserií, kterou bude vozidlo opatřeno, a to v případě, že hmotnost připadající na nápravu nebo na nápravy, která je udána podle bodu 7.2.2, se vztahuje na vozidlo v provedení podvozku s kabinou;

7.2.4 hmotnost připadající na nápravu nebo nápravy podle údaje výrobce pro pozdější kontrolu seřízení zařízení v provozu, pokud tyto hodnoty jsou jiné než hodnoty uvedené podle bodů 7.2.1, 7.2.2 a 7.2.3.

7.3 Bod 17 a 2 přílohy IX musí zahrnovat informace, které umožňují kontrolovat, zda jsou splněny požadavky bodů 7.1 a 7.2.

7.4 Označení uvedená v bodech 7.1 a 7.2 musí být na dobře viditelném místě a musí být nesmazatelná. Na obrázku 5 je znázorněn příklad označení pro zařízení ovládané mechanicky na vozidle s pneumatickým brzdovým zařízením."

Bod 8 se nahrazuje tímto:

„8. PŘÍPOJKY PRO KONTROLU TLAKU

Brzdové systémy se zařízením podle bodu 7.2 musí být vybaveny před zařízením a za ním přípojkami pro kontrolu tlaku vyhovujícími normě ISO 3583/1975."

Dosavadní bod 8 se označuje jako bod 9.

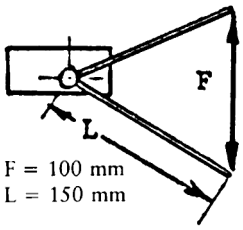
V diagramech 2 a 4A se nahrazuje značka„ $\frac{TR}{PM}$ “ u osy *y* značkou „ $\frac{TR}{PR}$ “.

Za diagram 4B se vkládá následující nový diagram:

DIAGRAM 5

ZAŘÍZENÍ K ROZDĚLOVÁNÍ BRZDNÉHO ÚČINKU NA NÁPRAVY V ZÁVISLOSTI NA JEJICH ZATÍŽENÍ

(viz bod 7.4)

Údaje pro kontrolu		Stav zatížení vozidla	Zatížení na nápravu č. 2 (daN)	Tlak na vstupu (bar)	Jmenovitý tlak na výstupu (bar)
 F = 100 mm L = 150 mm	Naložené	Täismass Tühimass ……..….. …….	10 000 1 500 ……. …….	6 6 ……. …….	6 2,4 ……. …….
	Nenaložené				