31979L0489

L 128/12 EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA 26.5.1979

KOMISJONI DIREKTIIV,

18. aprill 1979,

millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 71/320/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste piduriseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta)

(79/489/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ([1]) viimati muudetud direktiiviga 78/547/EMÜ, ([2]) eriti selle artikleid 11, 12 ja 13,

võttes arvesse nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivi 71/320/EMÜ teatava kategooria mootorsõidukite ja nende haagiste piduriseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ([3]) viimati muudetud komisjoni direktiiviga 75/524/EMÜ, ([4])

ning arvestades, et:

kogemusi ja tehnika taset silmas pidades on nüüd võimalik nõudeid karmistada ning muuta need tegelikele katsetingimustele paremini vastavateks;

käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas mootorsõidukikaubanduses tehniliste tõkete kõrvaldamist käsitlevate direktiivide tehnika arengule kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

1. Direktiivi 71/320/EMÜ I, II, III, IV, V, VI ja IX lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

2. Kuni rataste lukustumisvastaste süsteemidega seotud erisätete jõustumiseni allutatakse kõnealuste süsteemidega varustatud M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2-, N_3-, O_3-ja O_4-kategooria sõidukid direktiivi 71/320/EMÜ, nagu seda on viimati muudetud käesoleva direktiiviga, sätetele.

Artikkel 2

1. Alates 1. jaanuarist 1980 ei tohi liikmesriigid piduriseadmetega seotud põhjustel:

— keelduda mootorsõiduki tüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest või direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes ettenähtud tüübikinnitustunnistuse koopia väljastamisest ega siseriikliku tüübikinnituse andmisest ega

— keelata sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealuse sõidukitüübi või kõnealuste sõidukite piduriseadmed vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 71/320/EMÜ sätetele.

2. Alates 1. oktoobrist 1980 liikmesriigid:

— ei väljasta enam sõidukitüübile direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud tüübikinnitustunnistuse koopiat, kui sõidukitüübi piduriseadmed ei vasta direktiivi 71/320/EMÜ, nagu seda on viimati muudetud käesoleva direktiiviga, sätetele,

— võivad keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest sõidukitüübile, mille piduriseadmed ei vasta direktiivi 71/320/EMÜ, nagu seda on viimati muudetud käesoleva direktiiviga, sätetele.

3. Alates 1. oktoobrist 1981 võivad liikmesriigid keelata mis tahes sõidukite kasutuselevõtmise, kui nende piduriseadmed ei vasta direktiivi 71/320/EMÜ, nagu seda on viimati muudetud käesoleva direktiiviga, sätetele.

4. Olenemata lõigetest 1–3 rakendavad liikmesriigid käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 71/320/EMÜ IV lisa punkti 1.2.1 sätteid alles alates 1. oktoobrist 1983.

([1]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.
([2]) EÜT L 168, 26.6.1978, lk 39.
([3]) EÜT L 202, 6.9.1971, lk 37.
([4]) EÜT L 236, 8.9.1975, lk 3.

5. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid enne 1. jaanuari 1980 ning teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 18. aprill 1979

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Étienne DAVIGNON

LISA

Direktiivi 71/320/EMÜ (nagu seda on muudetud direktiiviga 74/132/EMÜ ja direktiiviga 75/524/EMÜ) muudatused

I. ÜLDSÄTTED MÕÕTÜHIKUTE KOHTA

Direktiivi 71/320/EMÜ ja selle muutmise direktiivide sätteid muudetakse vastavalt direktiivi 71/354/EMÜ (nagu seda on viimati muudetud mõõtühikuid käsitleva direktiiviga 76/770/EMÜ) sätetele.

Sellega seoses tehakse direktiivide 71/320/EMÜ, 74/132/EMÜ ja 75/524/EMÜ lisades järgmised muudatused:

— sõna "kaal" asendatakse sõnaga "mass" ning sõnad "maksimumkaal" ja "kogukaal" asendatakse sõnadega "täismass",

— jõu, pöördemomendi, momendi ja rõhu väärtusi väljendatakse järgmistes ühikutes:

jõud: njuuton (N),
pöördemoment ja moment: njuutonmeeter (Nm),
rõhk: baar (baar).

Enne käesoleva direktiivi jõustumist kasutatud ühikute ümberarvestamiseks eespool nimetatud ühikutesse kasutatakse järgmisi ümardatud väärtusi:

jõud: 1 kgf või 1 kg = 10 N,
pöördemoment ja moment: 1 mkgf või 1 mkg = 10 Nm,
rõhk: 1 kgf/cm^2 või 1 kg/cm^2 = 1 baar.

Vajadusel tuleb kõnealuste lisadega ettenähtud arvutustes kasutada sõiduki massile või selle massi osadele (nt teljekoormused) vastavaid jõude.

II. ERISÄTTED

I LISA **: MÕISTED, EHITUS- JA PAIGALDUSNÕUDED**

Punkti 2.2.1.2.4 lõppu lisatakse järgmine tekst:

"käesolevat sätet ei kohaldata, kui abikontrollseadis võimaldab vähemalt osaliselt käivitada sõidupidurisüsteemi, nagu on sätestatud II lisa punktis 2.1.3.6."

Punkti 2.2.1.2.7 esimene lause sõnastatakse ümber järgmiselt:

"Teatavad osad, näiteks pedaal ja selle laager, piduri peasilinder ja selle kolb/kolvid (hüdrosüsteem), juhtklapp/ventiil (hüdro- ja/või pneumosüsteem), hoovastik pedaali ja piduri peasilindri või juhtklapi vahel, pidurisilindrid ja nende kolvid (hüdro- ja/või pneumosüsteem), pidurite kang- ja nukkagregaadid, tõenäoliselt ei purune, kui need on piisavate mõõtmetega, kergesti kättesaadavad tehniliseks hoolduseks ning vastavad turvaomaduste poolest vähemalt samadele nõuetele, nagu on ette nähtud sõiduki muude oluliste osade (näiteks roolihoovastiku) puhul."

Punkt 2.2.1.13 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"2.2.1.13. Igal talletatud energia abil käivitatava sõidupiduriga sõidukil peab juhul, kui ettenähtud rikkepidurdustõhusust ei ole selle piduri abil võimalik talletatud energiat kasutamata saavutada, olema hoiatusseadis (lisaks manomeetrile, kui see on paigaldatud), mis optilise või helisignaali abil teatab varuenergia langusest süsteemi mis tahes osas tasemeni, mille puhul on mahutit täitmata ja sõiduki koormustingimustest olenemata võimalik rakendada sõidupiduri kontrollseadist viiendat korda pärast nelja täielikku pidurdamist ning saavutada ettenähtud rikkepidurdustõhusus (kui sõidupiduri jõuülekandes ei ole rikkeid ning pidurid on võimalikult täpselt reguleeritud). Hoiatusseadis peab olema otse ja püsivalt ahelasse ühendatud. Mootori tavapärasel töötamisel ning riketeta pidurisüsteemi puhul hoiatusseadis signaali ei anna, välja arvatud ajal, mis kulub energiamahuti/energiamahutite täitmiseks pärast mootori käivitamist."

Punkti 2.2.1.19.2 lõppu lisatakse järgmine tekst:

"kui selliseks pidurdamiseks kasutatakse tavapäraselt puhkeasendis ventiili, siis võib sellise ventiili paigaldada ainult juhul, kui juht saab tööriistu kasutamata selle nõuetekohast toimimist kas juhikabiinist või sõidukist väljaspool kergesti kontrollida."

II LISA **: PIDURDAMISKATSED JA PIDURISEADMETE TÕHUSUS**

Punkti 1.3.2.1 esimene rida sõnastatakse ümber järgmiselt:

"O_2-, O_3- ja O_4-kategooria haagiste sõidupidureid katsetatakse selliselt, et…"

Punkti 2.1.3.5 järele lisatakse järgmine uus punkt 2.1.3.6:

"2.1.3.6. Kontrollimaks vastavust I lisa punkti 2.2.1.2.4 nõuetele, tuleb väljasuretatud mootoriga läbi viia O-tüübi katse punktiga 2.1.1 vastava sõidukikategooria jaoks ettenähtud kiirusel. Keskmine täisaeglustus seisupiduri või sõidupiduri abijuhtimisseadise rakendamisel ning aeglustus vahetult enne sõiduki peatumist peab olema vähemalt 1,5 m/s^2. Katse viiakse läbi täismassiga sõidukiga ning see loetakse nõuetele vastavaks, kui ühel korral saavutatakse kõnealune pidurdustõhusus. Pidurdusseadisele mõjuv jõud ei tohi olla suurem ettenähtud väärtustest. M_1- või N_1-kategooria sõidukite puhul, mis on varustatud sõidupidurist erineva hõõrdkattega seisupiduriga, võib katse tootja taotluse korral läbi viia kiirusel 60 km/h. Sel juhul ei tohi keskmine täisaeglustus olla alla 2,0 m/s^2; aeglustus vahetult enne sõiduki peatumist ei tohi olla alla 1,5 m/s^2."

Punkt 2.2.1.3 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"2.2.1.3. O_3-kategooria sõidukite katsetamistingimused. Kehtivad samad tingimused nagu O_2-kategooria sõidukite puhul."

Punkt 2.2.1.4.1 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"2.2.1.4.1. Kehtivad samad tingimused nagu O_2-kategooria suhtes; peale selle tuleb kõnealustele sõidukitele teha II tüübi katsetus."

Punkt 2.3.2 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"2.3.2. Suruõhkpiduriseadmetega sõidukite puhul loetakse punkti 2.3.1 nõuded täidetuks, kui sõiduk vastab III lisas ettenähtud tingimustele."

III LISA

Pealkiri on järgmine:

"SURUÕHKPIDURISÜSTEEMIDEGA SÕIDUKITE REAKTSIOONIAJA MÕÕTMISE VIIS"

Punkt 1.3 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"1.3. Käesoleva lisa sätete rakendamiseks määratud ajad ümardatakse sekundi lähima kümnendikosani. Kui sekundi sajandikosale vastav arv on viis või üle selle, siis reaktsiooniaeg ümardatakse järgmise suurima kümnendikosani."

Endine punkt 1.4 tunnistatakse kehtetuks.

Punkti 2.4 viimane lause jäetakse välja.

Punkt 2.5 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"2.5. Mootorsõidukitel, millel on haagiste piduriühendused, tuleb mõõta lisaks punkti 1.1 nõuetele reaktsiooniaeg 2,5 m pikkuse ja 13 mm siseläbimõõduga toru otsas, mis ühendatakse sõidupiduri-süsteemi juhtimistorustiku ühenduspeaga. Kõnealuse katse ajal ühendatakse mahuti mahuga 385 ± 5 cm^3 (mis loetakse samaväärseks 2,5 m pikkuse, 13 mm siseläbimõõdu ja 6,5baarise rõhu all oleva toru mahuga) toitetorustiku ühenduspeaga.

Vedukeid poolhaagisega ühendavad torud peavad olema painduvad. Ühenduspead peavad seetõttu asuma kõnealuste painduvate torude otsa juures. Torude pikkus ja siseläbimõõt märgitakse IX lisas kirjeldatud näidisele vastava dokumendi punkti 14.6."

Punkti 3.2 teine lause jäetakse välja.

Punkt 3.3.1 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"3.3.1. Mahuti mahuga 30 liitrit, mis täidetakse rõhuni 6,5 baari enne iga katset ning ei täideta uuesti ühegi katse ajal. Simulaatoril on pidurdusseadise väljalaskeava juures avaus läbimõõduga 4,0–4,3 mm. Toru maht koos ühenduspeaga, mõõdetuna avausest ülespoole, on 385 ± 5 cm^3 (loetakse võrdseks 2,5 m pikkuse ja 13 mm siseläbimõõduga toru mahuga, milles rõhk on 6,5 baari). Juhtimistorustiku punktis 3.3.3 nimetatud rõhkusid mõõdetakse vahetult avause taga."

Punkt 3.3.2 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"3.3.2. Pidurdusseadis peab olema projekteeritud nii, et tester ei mõjuta selle toimimist kasutamise ajal."

Punkti 3.3.2 järele lisatakse järgmised uued punktid 3.3.3 ja 3.3.4:

"3.3.3. Simulaator tuleb, näiteks avause valiku abil punkti 3.3.1 kohaselt, reguleerida nii, et rõhu tõusule 0,65 baarilt 4,9 baarile (vastavalt 10 ja 75 % nimirõhust 6,5 baari) kuluv aeg oleks 0,2 ± 0,01 sekundit, kui simulaatoriga ühendatakse 385 ± 5 cm^3 paak. Kui 1 155 ± 15 cm^3 mahuti asendatakse eespool nimetatud mahutiga, siis peab aeg, mis kulub rõhu tõusule 0,65 baarilt 4,9 baarile, olema täiendava reguleerimiseta 0,38 ± 0,02 sekundit. Kõnealuse kahe väärtuse vahel peab rõhk tõusma peaaegu lineaarselt. Mahutid ühendatakse ühenduspeaga lõdvikuid kasutamata ning nende siseläbimõõt peab olema vähemalt 10 mm.

3.3.4. Käesoleva lisa liites sisalduval joonisel on esitatud simulaatori õige konfiguratsiooni ja kasutamise näidis."

Punkt 3.4 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"3.4. Simulaatori poolt juhtimistorustikus tekitatava rõhu 0,65 baarini jõudmise hetkest haagise piduri tööseadme rõhu moodustumiseni 75 % asümptootilisest väärtusest ei tohi kuluda üle 0,4 sekundi."

Punkti 3.4 järele lisatakse järgmine uus punkt 4:

"4. SURVEKATSEÜHENDUSED

4.1. Pidurisüsteemi igal eraldi seisval ahelal peab olema survekatseühendus reaktsiooniaja seisukohast kõige ebasoodsama asendiga pidurisilindrile kõige lähemal kohal.

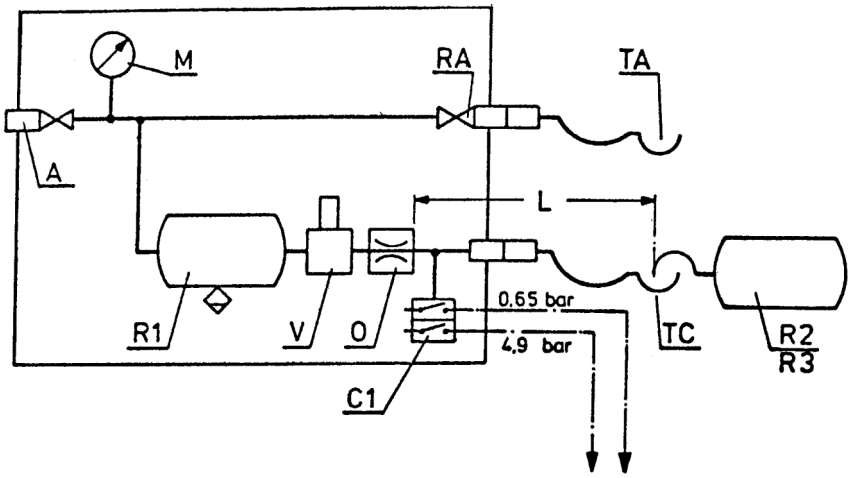
4.2. Survekatseühendused peavad vastama ISO standardile 3583/1975."

LIIDE: Simulaatori joonis asendatakse järgmisega:

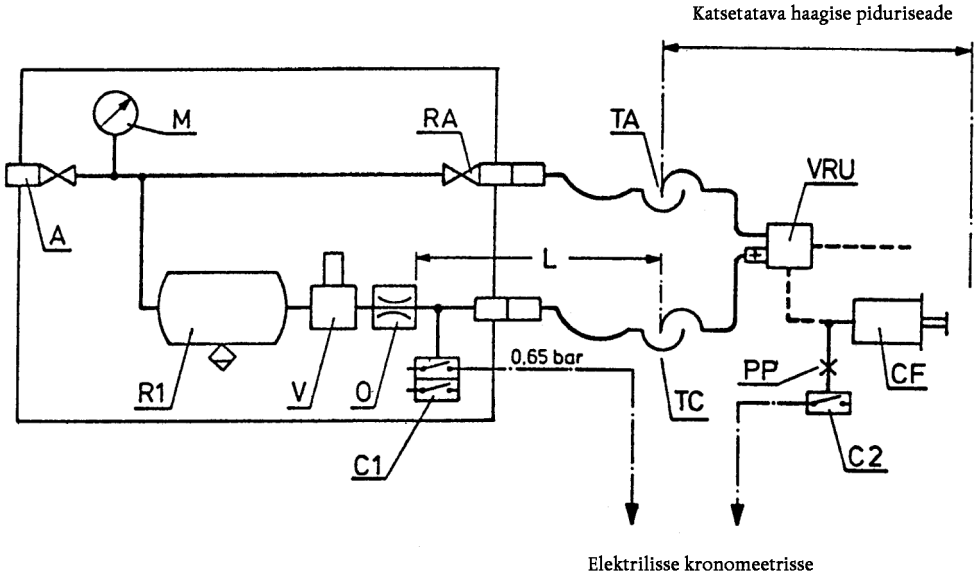
LIIDE

SIMULAATORI NÄIDIS (VT III LISA, PUNKT 3):

1. Simulaatori paigaldamine



2. Haagise katsetamine



A = toiteühendus sulgeventiiliga

C1 = simulaatori rõhulüliti, seatud rõhule 0,65 baari ja 4,9 baari

C2 = rõhulüliti, mis on ühendatud haagise piduri tööseadmega ning toimib rõhul 75 % piduri tööseadme CF asümptootilisest rõhust

CF = pidurisilinder

L = avausest O ülespoole kulgev ning ühenduspead TC hõlmav toru, mille sisemaht on 385 ± 5 cm^3 rõhu all 6,5 baari

M = manomeeter

O = avaus läbimõõduga vähemalt 4 mm, kuid mitte rohkem kui 4,3 mm

PP = survekatseühendus

R1 = 30 liitrine õhupaak tühjenduskraaniga

R2 = kalibreerimismahuti mahuga 385 ± 5 cm^3, kaasa arvatud selle ühenduspea TC

R3 = kalibreerimismahuti mahuga 1 155 ± 15 cm^3, kaasa arvatud selle ühenduspea TC

RA = sulgeventiil

TA = toitetorustiku ühenduspea

TC = juhtimistorustiku ühenduspea

V = piduri juhtseade

VRU = avariirelee ventiil

IV LISA **: SURUÕHKPIDURITE ENERGIAMAHUTID JA ENERGIAALLIKAD**

Punkt 1.2.1 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"1.2.1. Mootorsõidukite õhkpidurimahutid peavad olema projekteeritud nii, et pärast kaheksat täielikku pidurdamist ei oleks rõhk õhkpidurimahutis väiksem kui rõhk, mis on vajalik rikkepidurisüsteemi puhul ettenähtud tõhususe saavutamiseks."

Punkti 2.5 järele lisatakse järgmine uus punkt 3:

"3. SURVEKATSEÜHENDUSED

3.1. Survekatseühendus paigaldatakse kohale, mis asub käesoleva lisa punkti 2.4 tähenduses kõige ebasoodsama asendiga mahuti lähedal.

3.2. Survekatseühendused peavad vastama ISO standardile 3583/1975."

V LISA **: VEDRUAKUD**

Punkti 2.3 lõppu lisatakse järgmine tekst:

"Käesolev punkt ei kehti haagiste kohta."

Punkt 2.4 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"2.4. Mootorsõidukitel peab süsteem olema projekteeritud nii, et pidureid oleks võimalik rakendada ja vabastada vähemalt kolm korda, kui algrõhk vedruakuga pidurikambris võrdub maksimaalse ettenähtud rõhuga. Haagiste puhul peab olema võimalik pidurid vabastada vähemalt kolm korda pärast haagise lahtiühendamist, kusjuures enne lahtiühendamist peab rõhk toitetorustikus olema 6,5 baari. Kõnealused tingimused on täidetud, kui pidurid on võimalikult lähedale reguleeritud. Peale selle peab olema võimalik rakendada ja vabastada seisupidureid I lisa punkti 2.2.2.10 kohaselt, kui haagis on vedukiga ühendatud."

Punkti 2.5 lõppu lisatakse järgmine tekst:

"haagiste puhul on kõnealune rõhk (pm) rõhk, mis saadakse pärast nelja sõidupiduri täisjõuga vajutust vastavalt IV lisa punktile 1.3. Algrõhk peab olema 6,5 baari."

Punkti 2.6 lõppu lisatakse järgmine tekst:

"Käesolev säte ei kehti haagiste kohta."

VI LISA **: SEISUPIDURDUS PIDURISILINDRITE MEHAANILISE LUKUSTAMISE TEEL**

Punkti 2.1 lõppu lisatakse järgmine tekst:

"Käesolev säte ei kehti haagiste kohta. Haagiste puhul võib mehaanilisele lukustumisele vastav rõhk olla kuni 4 baari. Seisupidurdust peab olema võimalik tekitada pärast mis tahes riket haagise sõidupidurisüsteemis. Peale selle peab olema võimalik pidurid vabastada vähemalt kolm korda pärast haagise lahtiühendamist, kusjuures rõhk toitetorustikus peab enne lahtiühendamist olema 6,5 baari. Kõnealused tingimused on täidetud, kui pidurid on võimalikult lähedale reguleeritud. Lisaks peab olema võimalik rakendada ja vabastada seisupidurisüsteemi I lisa punkti 2.2.2.10 kohaselt, kui haagis on vedukiga ühendatud."

Punkti 2.4 järele lisatakse järgmine uus punkt 2.5:

"2.5. Juhtseadis peab pärast käivitamist sooritama järgmised üksteisele järgnevad toimingud: rakendab pidurid, tekitades seisuparkimiseks vajaliku pidurdustõhususe, lukustab pidurid kõnealuses asendis ning võtab seejärel ära pidurdusjõu."

IX LISA

Pealkiri on järgmine:

"NÄIDIS

EMÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUSE LISA PIDURITE KOHTA

(Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 4 lõige 2 ja artikkel 10)

Võttes arvesse direktiivi 79/489/EMÜ alusel tehtud muudatusi."

Punktiga 14.3 seonduv allmärkus [3] sõnastatakse ümber järgmiselt:

"[3] Kohaldatakse ainult O_2-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukite suhtes."

Punkt 14.6 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"14.6. Lõdvikute reaktsiooniaeg ja mõõtmed

14.6.1. Pidurisilindri reaktsiooniaeg……..sek

14.6.2. Reaktsiooniaeg juhtimistorustiku ühenduspea juures…….sek

14.6.3. Poolhaagiste vedukite lõdvikud:

— pikkus: m,

— siseläbimõõt: mm."

Punktile 17 lisatakse uus punkt 17a2:

"17a2 II lisa punkti 1.1.4.2 liite punktiga 7.3 ettenähtud andmed."

Komisjoni 25. juuli 1975. aasta direktiivi 75/524/EMÜ lisa

II lisa punkti 1.1.4.2 liide:

PIDURDUSTÕHUSUSE JAGUNEMINE SÕIDUKI TELGEDE VAHEL.

Punkt 3.1.2 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"3.1.2. Õhkpiduritega O_3- või O_4-kategooria haagiste vedamiseks ettenähtud sõiduki puhul peab kontrollseadise täielikul rakendamisel rõhk toitetorustiku ühenduspea juures olema vahemikus 6,5–8 baari ja juhtimistorustiku ühenduspea juures 6–7,5 baari ning see ei tohi oleneda sõiduki koormusest. Need rõhud peavad haagisest eraldatud vedukil olema tõestatavalt mõõdetavad."

Punkt 6 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"6. TINGIMUSED, MIS TULEB TÄITA RIKKE PUHUL PIDURDUSJÕUDUDE JAOTUSSÜSTEEMIS

Kui käesolevas liites ettenähtud nõuete täitmiseks kasutatakse eri seadet (näiteks sõiduki vedrustuse mehaanilist kontrolli), siis on kõnealuse seadme või selle juhtimisseadise rikke korral võimalik sõiduk peatada mootorsõidukite rikkepidurduse puhul kindlaksmääratud tingimustel; suruõhkpiduritega haagise vedamiseks kinnitatud sõidukite puhul peab olema võimalik saavutada juhtimistorustiku ühenduspea juures käesoleva liite punktis 3.1.2 kindlaksmääratud vahemikule vastav rõhk. Haagiste ja poolhaagiste puhul peab seadme kontrollseadise rikke korral olema võimalik saada pidurdusjõu väärtus, mis moodustab vähemalt 30 % kõnealuse sõiduki sõidupiduri ettenähtud tõhususest."

Punkt 7 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"7. MÄRGISED

7.1. Sõidukid, välja arvatud need M_1-kategooria sõidukid, mis vedrustuse abil mehaaniliselt reguleeritava seadme tõttu vastavad käesoleva liite nõuetele, peavad olema varustatud märgistega, millel on esitatud seadme kasulik käigupikkus sõiduki tühi- ja täismassile vastavate asendite vahel, ning kogu lisateave, mis võimaldab kontrollida seadme seadistust.

7.1.1. Kui piduri koormusanduri reguleerimine vedrustuse abil toimub mõnel muul viisil, peab sõiduki märgis sisaldama teavet, mis võimaldab kontrollida seadme seadistust.

7.2. Kui vastavus käesoleva liite nõuetele saavutatakse õhusurvet reguleeriva seadme abil, siis tuleb sõiduki märgisele kanda teljekoormused maapinnal, seadme väljalaskerõhu nimiväärtus ja sisselaskerõhk, mis on vähemalt 80 % maksimaalsest tootja poolt ettenähtud sisselaskerõhust järgmiste koormuste puhul:

7.2.1. Seadet reguleeriva/reguleerivate telje/telgede suurim tehniliselt lubatud teljekoormus.

7.2.2. Teljekoormus/teljekoormused, mis vastab/vastavad töökorras sõiduki massile, nagu on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ I lisa punktis 2.6.

7.2.3. Teljekoormus/teljekoormused, mis vastavad ligilähedaselt ettenähtud kerega töökorras sõidukile, kusjuures punktis 7.2.2 mainitud teljekoormus/teljekoormused vastab/vastavad sõidukile, millel on kabiiniga rung.

7.2.4. Tootja poolt ettenähtud teljekoormus/teljekoormused, mis võimaldavad kontrollida seadme seadistust kasutamise ajal, kui koormus/koormused erineb/erinevad punktides 7.2.1, 7.2.2 ja 7.2.3 nimetatud koormustest.

7.3. IX lisa punkt 17a2 peab sisaldama andmeid, mis võimaldavad kontrollida vastavust punktide 7.1 ja 7.2 nõuetele.

7.4. Punktides 7.1 ja 7.2 nimetatud märgised peavad olema kustumatult kinnitatud nähtavale kohale. Suruõhkpiduritega varustatud sõiduki mehaaniliselt reguleeritava seadme märgise näidis on esitatud joonisel 5."

Punkt 8 sõnastatakse ümber järgmiselt:

"8. SURVEKATSEÜHENDUSED

Punktis 7.2 nimetatud seadmeid sisaldavatele pidurisüsteemidele paigaldatakse seadme survetorule enne ja pärast seadet ISO standardile 3583/1975 vastavad survekatseühendused."

Endine punkt 8 muutub punktiks 9.

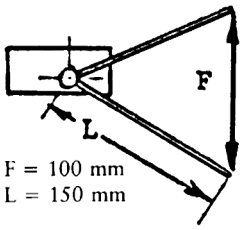
Joonistel 2 ja 4a asendatakse ordinaadis tähis“ $\frac{TR}{PM}$ ” tähisega “ $\frac{TR}{PR}$ ”

Joonise 4B järele lisatakse järgmine joonis 5:

JOONIS 5:

PIDURIKOORMUSE MÕÕTJA

(vt punkt 7.4)

Juhtandmed	Sõiduki koormatus	Telg nr 2 – koormus maapinnal (kg)	Sisselaske-rõhk (baarides)	Nominaalne väljalaskerõhk (baarides)
 F = 100 mm L = 150 mm	Täismass Tühimass ……..….. ……	Täismass Tühimass ……. …….	10 000 1 500 ……. …….	6 6 ……. …….	6 2,4 ……. …….