31979L0489

L 128/12 AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA 1979.5.26.

A BIZOTTSÁG IRÁNYELVE

(1979. április 18.)

a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 71/320/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(79/489/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijuk típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, legutóbb a 78/547/EGK irányelvvel [1] módosított, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvre [2] és különösen annak 11., 12. és 13. cikkére,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijuk egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelvre [3], amelyet legutóbb a Bizottság 75/524/EGK irányelve [4] módosított,

mivel az eddig szerzett tapasztalatoknak köszönhetően és a technika jelenlegi színvonalát figyelembe véve most már lehetséges az előírások szigorítása és a tényleges vizsgálati feltételekhez való jobb hozzáigazítása;

mivel ennek az irányelvnek a rendelkezései összhangban vannak a gépjárművek kereskedelme technikai akadályainak megszüntetését célzó irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

(1) A 71/320/EGK irányelv I., II., III., IV., V., VI. és IX. mellékletei ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

(2) A blokkolásgátló-rendszerekről szóló külön előírások hatálybalépéséig az ilyen készülékekkel felszerelt M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 és O_4 osztályú járművekre a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv előírásai vonatkoznak.

2. cikk

(1) 1980. január 1-jétől a tagállamok a fékberendezésekkel kapcsolatos okokból:

– nem tagadhatják meg valamely járműtípus EGK-típusjóváhagyását, illetve az 1970. február 6-i 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdése szerinti bizonyítvány másolatának kiadását vagy a nemzeti típusjóváhagyást, vagy

– nem tilthatják meg a járművek forgalomba helyezését,

ha a szóban forgó járműtípusok vagy járművek fékberendezései megfelelnek a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv előírásainak.

(2) 1980. október 1-jétől a tagállamok:

– az 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdése szerinti bizonyítvány másolatát már nem állíthatják ki olyan járműtípusra, amelynek fékberendezései nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelvnek,

– megtilthatják a nemzeti típusjóváhagyást azokra a járműtípusokra, amelyek fékberendezései nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv rendelkezéseinek.

(3) 1981. október 1-jétől a tagállamok megtilthatják azoknak a járműveknek a forgalomba helyezését, amelyek fékberendezései nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv rendelkezéseinek.

(4) Az 1-3. bekezdéstől eltérően a tagállamok a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv IV. melléklete 1.2.1. pontjának rendelkezéseit először 1983. október 1-jétől kezdődő hatállyal hajtják végre.

[1] HL L 168., 1978.6.26., 39. o.
[2] HL L 42., 1970.2.23., 1. o.
[3] HL L 236., 1975.9.8., 3. o.
[4] HL L 202., 1971.9.6., 37. o.

(5) A tagállamok legkésőbb 1980. január 1-jéig hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

3. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1979. április 18-án.

a Bizottság részéről

Étienne DAVIGNON

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A 74/132/EGK és a 75/524/EGK irányelvekkel módosított 71/320/EGK irányelv mellékleteinek a módosításai

I. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK A MÉRTÉKEGYSÉGEKRŐL

A 71/320/EGK irányelv előírásait és az azt módosító irányelvek előírásait összhangba kell hozni a legutóbb a 76/770/EGK irányelvvel módosított, a mértékegységekről szóló 71/354/EGK irányelv előírásaival.

Ebből a célból a 71/320/EGK, a 74/132/EGK és a 75/524/EGK irányelv mellékleteinek szövegében:

– a „súly" kifejezést a „tömeg" és az „összsúly" kifejezést az „össztömeg" kifejezés váltja fel,

– az erő, a nyomaték és a nyomás adatait a következő egységekben kell megadni:

erő: Newton (N)
forgatónyomaték és nyomaték: Newtonméter (Nm)
nyomás: bar (bar)

Az eddig alkalmazott egységeknek a fenti egységekbe való átszámításához a következő felkerekített értékeket alkalmazzák:

erő: 1 kgf vagy 1 kg = 10 N
forgatónyomaték és nyomaték: 1 mkgf vagy 1 mkg = 10 Nm
nyomás: 1 kgf/cm^2 vagy 1 kg/cm^2 = 1 bar

Adott esetben a mellékletekben megadott számítási képletekre a jármű össztömegének vagy a tömeg egy részének (például tengelyterhelések) megfelelő erőket alkalmazzák.

II. KÜLÖN ELŐÍRÁSOK

I. MELLÉKLET **: FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS SZERKEZETI, SZERELÉSI KÖVETLMÉNYEK**

A 2.2.1.2.4. pont vége a következő szövegrésszel egészül ki:

„ez az előírás nem alkalmazandó akkor, ha egy segédműködtető készülék az üzemi fékrendszer legalább részbeni működtetését lehetővé teszi, ahogy a II. melléklet 2.1.3.6. pontja előírja."

A 2.2.1.2.7. pont első mondatának helyébe a következő lép:

„Egyes alkatrészek, mint például a pedál, a pedálcsapágyazás, a főfékhenger a dugattyújával vagy dugattyúival (hidraulikus fékeknél), a fékszelep (pneumatikus fékeknél), a pedál és a főfékhenger vagy a fékszelep közötti összeköttetés, a fékhenger és dugattyúi (hidraulikus és/vagy pneumatikus fékberendezésnél) valamint a fékek féktengelyei nem tekintendők meghibásodásra hajlamosnak, feltéve hogy ezek az alkatrészek kielégítően vannak méretezve, karbantartáshoz könnyen elérhetők, és olyan biztonsági jellemzőkkel rendelkeznek, amelyek legalább azoknak a jellemzőknek megfelelnek, amelyeket a többi fontos járműalkatrésszel szemben támasztanak (mint például a kormányrudazat)."

A 2.2.1.13. pont szövegének helyébe a következő lép:

„2.2.1.13. Minden olyan jármű, amelynek egy energiatárolóval működtetett fékkel rendelkezik, amennyiben fékezésnél a biztonsági fékrendszerre előírt fékhatásosság nem érhető el a tárolt energia használata nélkül, egy valószínűen meglévő manométeren kívül, legyen felszerelve egy optikai vagy akusztikus jelzőkészülékkel, amely jelzi, ha a tárolt energia a rendszer valamelyik részében olyan értékre süllyedt, amely az energiatároló feltöltése nélkül a jármű minden terhelési állapotánál biztosítja, hogy az üzemi fék működtető készülékének négy teljes működtetése után még egy ötödik fékezés legyen lehetséges a biztonságifék-rendszerre előírt fékhatással (az üzemi fék átviteli részében hiba nélkül és a lehető legjobban utánállított fékekkel). Ezt a figyelmeztető készüléket közvetlenül és állandó jelleggel a légvezetékre kell rögzíteni. A figyelmeztető készülék járó motornál és a hibátlan fékrendszer esetén a jármű normál üzemfeltételei mellett nem adhat le jelzést, kivéve az energiatároló(k) feltöltéséhez szükséges időt a motor indítása után."

A 2.2.1.19.2. pont a következő szövegrésszel egészül ki:

„ha ezt a hatást olyan szeleppel érik el, amely általában nyugalmi állapotban van, akkor annak kifogástalan működésének könnyen és szerszám igénybevétele nélkül ellenőrizhetőnek kell lennie a járművezető számára, mind a vezetőfülkében, mind a járművön kívül"

II. MELLÉKLET **: FÉKVIZSGÁLATOK ÉS FÉKBERENDEZÉSEK HATÁSOSSÁGA**

Az 1.3.2.1. pont első sora helyébe a következő lép:

„Az O_2, O_3, és O_4 osztályok pótkocsijainak üzemi fékeit olyan módon kell vizsgálni..."

A 2.1.3.5. pont után a szöveg a következő 2.1.3.6. ponttal egészül ki:

„2.1.3.6. Az I. melléklet 2.2.1.2.4. pontjában megadott követelményeknek való megfelelés vizsgálatához O típusú vizsgálatot kell végezni kikapcsolt motorral a megfelelő járműosztályra a 2.1.1. pontban előírt sebességfeltételekkel. A rögzítőfék vagy az üzemi fék segédműködtető készülékének működtetésekor elért átlagos legnagyobb lassulás és a közvetlenül a jármű megállása előtti lassulás nem lehet kevesebb, mint 1,5 m/s^2. A vizsgálatot terhelt járművel kell végezni, és akkor minősül eredményesnek, ha a fékhatásosság egyszer bizonyított. A fékműködtetőre kifejtett erő nem haladhatja meg az előírt értéket. Az M_1 és az N_1 osztályok olyan járműveinél, amelyeknél a rögzítőfékekhez más fékbetéteket használnak, mint az üzemi fékekhez, a vizsgálatot a gyártó kérésére el lehet végezni 60 km/h kezdeti sebességgel. Ebben az esetben az átlagos legnagyobb lassulás nem lehet kevesebb, mint 2,0 m/s^2; közvetlenül a jármű megállása előtti lassulás nem lehet kevesebb, mint 1,5 m/s^2."

A 2.2.1.3. pont szövegének helyébe a következő lép:

„2.2.1.3. Vizsgálati előírások az O_3 osztály járműveire. Ugyanazok az előírások érvényesek, mint az O_2 osztályra."

A 2.2.1.4.1. pont szövegének helyébe a következő lép:

„2.2.1.4.1. Ugyanazok az előírások érvényesek, mint az O_2 osztályra, ezenkívül a járműveket a II. típusú vizsgálatnak is alá kell vetni."

A 2.3.2. pont szövegének helyébe a következő lép:

„2.3.2. Azoknál a járműveknél, amelyek sűrített levegős fékberendezéssel vannak felszerelve, a 2.3.1. pont rendelkezései akkor minősülnek teljesítettnek, ha a jármű megfelel a III. melléklet előírásainak."

III. MELLÉKLET

A cím helyébe a következő lép:

„A FÉKKÉSEDELMI IDŐ MÉRÉSI MÓDSZERE SŰRÍTETT LEVEGŐS FÉKRENDSZERREL RENDELKEZŐ JÁRMŰVEKNÉL"

Az 1.3. pont szövegének helyébe a következő lép:

„1.3. A melléklet előírásainak betartásával mért időket a legközelebbi tizedmásodpercre kell kerekíteni. Ha a mért értékek második tizedese öt vagy ötnél nagyobb, a következő tizedmásodpercre kell felkerekíteni."

A korábbi 1.4. pontot el kell hagyni.

2.4. pont az utolsó mondatot el kell hagyni.

A 2.5. pont szövegének helyébe a következő lép:

„2.5. A pótkocsi-fékcsatlakozóval rendelkező gépjárműveknél, a fékkésedelmi időt az 1.1. pont rendelkezéseit kiegészítően, egy kb. 2,5 m hosszú, 13 mm belső átmérőjű cső végén kell mérni, amelyet az üzemi fékberendezés fékezővezetékének kapcsolófejéhez kell csatlakoztatni. Ez alatt a vizsgálat alatt egy 385 ± 5 cm^3 térfogatot (ez egy 2,5 m hosszú és 13 mm belső átmérőjű cső térfogatának felel meg 6,5 bar nyomáson) kell a töltővezeték kapcsolófejére csatlakoztatni.

A nyerges vontatókat flexibilis vezetékekkel kell felszerelni. A kapcsolófejeket ezért a flexibilis vezetékek végén kell elhelyezni. Ezeknek a vezetékeknek a hosszúságát és a belső átmérőjét a IX. melléklet szerinti dokumentum 14.6. pontjában kell megadni."

3.2. pont a második mondatot el kell hagyni.

A 3.3.1.pont szövegének helyébe a következő lép:

„3.3.1. Olyan 30 liter űrtartalmú tartállyal kell rendelkeznie, amelyet minden vizsgálati sorozat előtt 6,5 bar nyomással töltenek fel és egyetlen vizsgálat folyamán sem töltenek fel újra. A szimulátor a fékműködtető kimenetén rendelkezzen egy 4,0 – 4,3 mm átmérőjű kiömlőnyílással. A vezeték mért térfogata, a kiömlőnyílástól a kapcsolófejig, ez utóbbit is beleértve, 385 ± 5 cm^3 legyen (ez egy 2,5 m hosszú és 13 mm belső átmérőjű cső térfogatának felel meg 6,5 bar nyomáson). A 3.3.3. pontban említett nyomásokat közvetlenül a kiömlőnyílás mögött kell mérni."

A 3.3.2. pont szövegének helyébe a következő lép:

„3.3.2. A fékműködtető úgy legyen kiképezve, hogy működési módját üzem közben a vizsgálatot végző személy ne befolyásolja."

A 3.3.2. pont után a szöveg a következő új 3.3.3. és 3.3.4. ponttal egészül ki:

„3.3.3. A szimulátort, például a 3.3.1. pontnak megfelelő kiömlőnyílás megválasztásával, úgy kell beállítani, hogy egy 385 ± 5 cm3 tartály csatlakoztatásával a nyomás 0,65 bar-ról 4,9 bar-ra (ez a 6,5 bar névleges nyomás 10 és 75 %-a) való növekedésének ideje 0,2 ± 0,02 sec. legyen. Egy 1155 ± 15 cm^3 tartály csatlakoztatásakor az előbb említettek helyett – újabb beszabályozás nélkül – a nyomásnak 0,65 bar-ról 4,9 bar-ra való növekedésének ideje 0,38 ± 0,02 sec legyen. A két érték között a nyomásnak az idővel megközelítően lineárisan kell növekednie. Az említett tartályokat flexibilis vezetékek nélkül kell a kapcsolófejekre csatlakoztatni és az átlépési átmérő egyetlen helyen sem lehet kevesebb 10 mm-nél.

3.3.4. A melléklet függelékében található vázlat példát mutat be a szimulátor kivitelezésére és használatára."

A 3.4. pont szövegének helyébe a következő lép:

„3.4. Az az idő, amely attól a pillanattól, amikor a szimulátorral a fékezővezetékbe vezérelt nyomás a 0,65 bar-t eléri, addig a pillanatig, amíg a pótkocsi fékhengerében a nyomás aszimptotikus értékének 75 %-át eléri, nem lehet több 0,4 másodpercnél."

A 3.4. pont után a szöveg a következő új 4. ponttal egészül ki:

„4. NYOMÁSVIZSGÁLÓ CSATLAKOZÓK

4.1. Minden független fékkörben el kell helyezni egy nyomásvizsgáló csatlakozót, lehető legközelebb a fékhengerhez, amely a fékkésedelmi idő tekintetében a legkedvezőtlenebbül helyezkedik el.

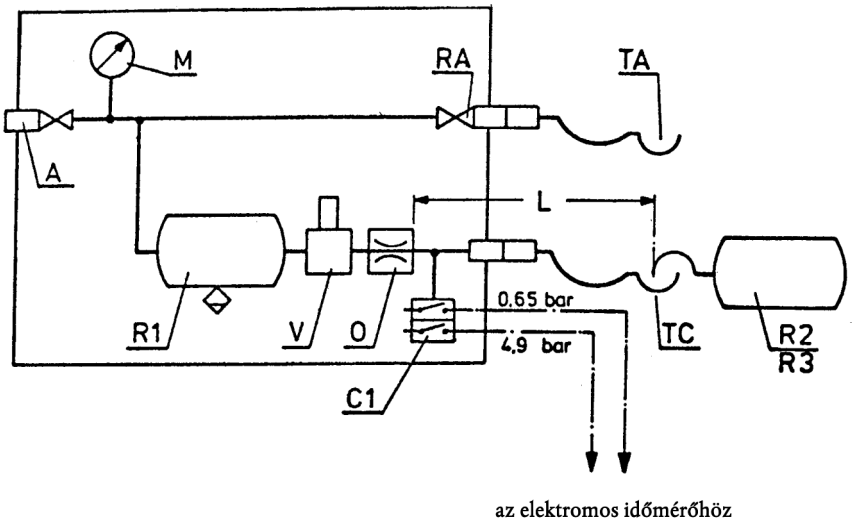
4.2. A nyomásvizsgáló csatlakozók a 3583/1975 ISO-szabványnak feleljenek meg."

FÜGGELÉK: A szimulátor sémája helyébe a következő séma lép:

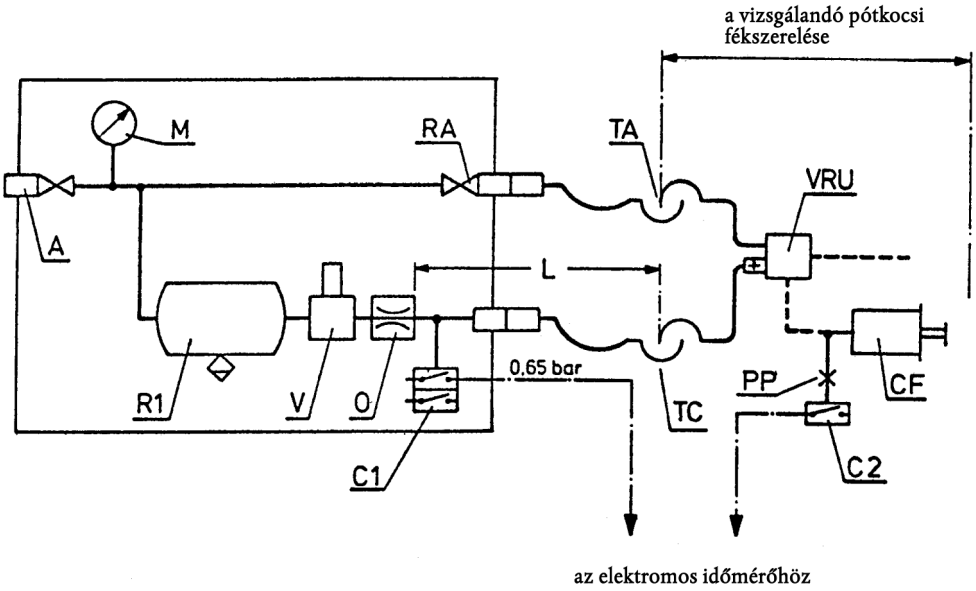
FÜGGELÉK

SZIMULÁTORT BEMUTATÓ PÉLDA (LÁSD A III. MELLÉKLET 3. PONTJÁT)

1. A szimulátor beállításakor



2. A pótkocsi vizsgálatánál



A = töltőkészülék elzárószeleppel

C1 = nyomáskapcsoló a szimulátorban, 0,65 bar-ra és 4,9 bar-ra beállítva

C2 = nyomáskapcsoló a pótkocsi fékhengerén, a CF fékhengerben az aszimptotikus nyomás 75 %-ára beállítva

CF = fékhenger

L = az O kiömlőnyílástól a TC fékezővezeték kapcsolófejéig menő vezeték 385 ± 5 cm^3 térfogattal 6,5 bar nyomáson

M = manométer

O = kiömlőnyílás, 4,0 mm ≤ átmérője ≤ 4,3 mm

PP = nyomásvizsgáló csatlakozó

R1 = 30 l-es légtartály víztelenítőszeleppel

R2 = 385 ± 5 cm^3 kalibráló tartály beleértve a TC kapcsolófejet

R3 = 1155 ± 15 cm^3 kalibráló tartály beleértve TC kapcsolófejet

RA = elzárószelep

TA = a töltővezeték kapcsolófeje

TC = a fékezővezeték kapcsolófeje

V = fékműködtető

VRU = a pótkocsi fékszelepe

IV. MELLÉKLET : **TARTÁLYOK ÉS ENERGIAFORRÁSOK SŰRÍTETT LEVEGŐS FÉKBERENDEZÉSEK SZÁMÁRA**

Az 1.2.1. pont szövegének helyébe a következő lép:

„1.2.1. A gépjárművek légtartályai úgy legyenek kialakítva, hogy az üzemi fék működtető készülékének nyolcszori teljes működtetése után a légtartályban még akkora nyomás maradjon, amely nem kisebb, mint a biztonsági fékre előírt fékhatás eléréséhez szükséges nyomás.”

A 2.5. pont után a szöveg a következő új 3. ponttal egészül ki:

„3. NYOMÁSVIZSGÁLÓ CSATLAKOZÓK

3.1. A melléklet 2.4. pontja értelmében a legkedvezőtlenebb helyen elhelyezkedő tartály közelében egy nyomásvizsgáló csatlakozót kell elhelyezni.

3.2. A nyomásvizsgáló csatlakozóknak a 3583/1975 ISO-szabványnak kell megfelelniük.”

V. MELLÉKLET : **RUGÓERŐ-TÁROLÓS FÉKEK**

2.3. pont a következő mondattal egészül ki:

„Ezek a rendelkezések nem alkalmazandók a pótkocsikra.”

2.4. pont szövegének helyébe a következő lép:

„2.4. Gépjárműveknél a berendezés úgy legyen kialakítva, hogy a fékeket minimum háromszor lehessen működtetni és oldani, ha a rugóösszenyomó-kamrában a kezdeti nyomás a tervezett legnagyobb nyomással egyenlő. A pótkocsiknál legyen lehetséges a lekapcsolt pótkocsi fékeinek legalább háromszori oldása, ha a pótkocsi lekapcsolása előtt a töltővezetékben a nyomás 6,5 bar. Ezeknek a feltételeknek a lehető legjobban utánállított fékeknél kell teljesülniük. Emellett az I. melléklet 2.2.2.10. pontjának megfelelően a rögzítőfék-berendezésnek befékezhetőnek és oldhatónak kell lennie, ha a pótkocsi rá van kötve a vontató járműre.”

A 2.5. pont a következő szövegrésszel egészül ki:

„A pótkocsikhoz ez az a nyomás (pm), amely az üzemi fék IV. melléklet 1.3. pontja szerinti négy teljes működtetése után beáll. A kezdeti nyomást 6,5 bar-ra kell beállítani."

A 2.6. pont a következő szövegrésszel egészül ki:

„Ez az előírás nem alkalmazandó a pótkocsikra."

VI. MELLÉKLET **: RÖGZÍTŐFÉKEZÉS A FÉKHENGEREK MECHANIKUS RETESZELÉSÉVEL**

A 2.1. pont a következő szövegrésszel egészül ki:

„Ez az előírás nem érvényes pótkocsikra. A pótkocsik esetében a mechanikus reteszelésnek megfelelő nyomásérték nem lépheti túl a 4 bar-t. Az üzemi fék bármely részének meghibásodásakor legyen lehetséges a rögzítőfékre előírt fékhatás elérése. Ezen kívül a pótkocsi lekapcsolása után legyen még lehetséges a fékek legalább háromszori oldása, ha a töltővezetékben a nyomás a lekapcsolás előtt 6,5 bar. Ezeknek a feltételeknek a lehető legjobban utánállított fékeknél kell teljesülniük. Legyen továbbá lehetséges a rögzítőféket az I. melléklet 2.2.2.10 tételének megfelelően működtetni és oldani, amikor a pótkocsi rá van kapcsolva a vontató járműre."

A 2.4. pont után a szöveg a következő új 2.5. ponttal egészül ki:

„2.5 A fékműködtető úgy legyen kialakítva, hogy működtetésekor egymás után a következő hatásokat érjék el: a fékek behúzása a rögzítőfékre előírt fékhatásossággal, a behúzott fékek reteszelése, a fékek tartására fordított erő feloldása."

IX. MELLÉKLET

A cím helyébe a következő lép:

„MINTA

FÉKBERENDEZÉSEKRE VONATKOZÓ MELLÉKLET A JÁRMŰVEK EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSÁHOZ

(a gépjárművek és pótkocsijuk típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 4. cikkének (2) bekezdése és 10. cikke)

A 79/489/EGK irányelv szerinti módosítások figyelembevételével"

A 14.3. pont lábjegyzete[3] helyébe a következő lép:

„[3] Csak az O_2, O_3 és O_4 osztályok járműveire érvényes."

14.6. pont szövegének helyébe a következő lép:

„14.6. A fékkésedelmi idő és a flexibilis vezetékek méretei.

14.6.1. A fékkésedelmi idő a fékhengernél…...s

14.6.2. A fékkésedelmi idő a fékezővezeték kapcsolófejénél..... s

14.6.3. A nyerges vontató flexibilis vezetékei:

– hosszúság.....m,

– belső átmérő.....mm."

A 17. pont a következő 17.a.2. ponttal egészül ki:

„17.a.2. pont A II. melléklet 1.1.4.2. pontjához tartozó függelék 7.3 pontja keretében kért adatok."

Melléklet a Bizottság 1975. július 25-i 75/524/EGK irányelvéhez

Függelék az 1.1.4.2 ponthoz (II. melléklet):

A FÉKERŐ ELOSZTÁSA A JÁRMŰTENGELYEKRE

A 3.1.2. pont szövegének helyébe a következő lép:

„3.1.2. Olyan járműveknél, amelyeket az O_3 vagy az O_4 járműosztályú, légfékes pótkocsi vontatására engedélyeztek, a fékműködtető teljes működtetésekor a nyomás a töltővezeték kapcsolófején 6,5 és 8 bar között, és a fékezővezeték kapcsolófején 6 és 7,5 bar között legyen a jármű terhelésétől függetlenül. Ezeket a nyomásokat a pótkocsiról lekapcsolt vontató járművön kell bizonyítani.”

A 6. pont szövegének helyébe a következő lép:

„6. A FÉKERŐELOSZTÓ RENDSZER MEGHIBÁSODÁDAKOR BETARTANDÓ FELTÉTELEK

Ha a függelék előírásait egy különleges készülékkel teljesítik (például felfüggesztéssel mechanikusan vezérelt készülékkel), akkor ennek a készüléknek, vagy működtető készülékének meghibásodásakor lehetséges legyen a járművet olyan feltételek mellett megállítani, amelyek a biztonsági fékezésre érvényesek, ha gépjárműről van szó; azoknál a gépjárműveknél, amelyeket légfékes pótkocsi vontatására engedélyeztek, a fékezővezeték kapcsolófején a függelék 3.1.3. pontjában előírt tartományba eső nyomást kell elérni. Pótkocsiknál és nyerges pótkocsiknál a fékműködtető meghibásodásakor az illető gépkocsi üzemi fékjére előírt üzemi fékhatás legalább 30 %-át kell elérni.”

A 7. pont szövegének helyébe a következő lép:

„7. JELÖLÉSEK

7.1. A járműveknél, az M_1 osztály olyan járműveinek kivételével, amelyeknél a függelék előírásait egy felfüggesztéssel mechanikusan vezérelt készülékkel teljesítik, a beállítási jelzéseket úgy kell elhelyezni, hogy az üres és megrakott járműnek megfelelő helyzetek között a készülék teljes hasznos útja, valamint minden olyan más adat, amely lehetővé teszi a készülék beállításának ellenőrzését, felismerhető legyen.

7.1.1. Felfüggesztéssel bármely más módon vezérelt készülék esetében a járművet a készülék beállításának vizsgálatához szükséges adatokkal kell ellátni.

7.2. Ha a függelék előírásait egy olyan készülék segítségével teljesítik, amely megváltoztatja a fékberendezés átviteli rendszerében a pneumatikus nyomást, akkor a jármű úgy legyen megjelölve, hogy az a tömeg, amely az úttest tengelyekre ható normál erejének felel meg, a készülék névleges kimenő nyomása, valamint a bemenő nyomás, amelynek legalább a járműgyártó által megadott névleges bemenő nyomás 80 %-ának kell lennie, jól láthatóak legyenek az alábbi terhelésekhez:

7.2.1. Annak (azoknak) a tengelynek (tengelyeknek) a műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelése, amely(ek) a készüléket vezérli(k).

7.2.2 Az a tengelyterhelés, amely a 70/156/EGK irányelv I. mellékletének 2.6. pontja szerint a jármű tömegének felel meg, menetkész állapotban.

7.2.3. Az a tengelyterhelés, amely a tervezett felépítménnyel együtt megközelítően a jármű tömegének felel meg, menetkész állapotban, amennyiben a 7.2.2. pont egy vezetőfülkés alvázra vonatkozik.

7.2.4. A jármű gyártója által a készülék beállításának egy későbbi vizsgálatához megadott tengelyterhelések, ha ezek eltérnek a 7.2.1., 7.2.2. és 7.2.3. pontban meghatározott tengelyterhelésektől.

7.3. A IX. melléklet 17.a.2. pontja tartalmazza azokat az adatokat, amelyek a 7.1. és 7.2. pont előírásai teljesítésének ellenőrzéséhez szükségesek.

7.4. A 7.1. és 7.2. pontban említett jelölések jól láthatóak és letörölhetetlenek legyenek. Az 5. diagram egy példát mutat be sűrített levegős fékkel felszerelt jármű mechanikusan vezérelt készülékére.”

A 8. pont szövegének helyébe a következő lép:

„8. NYOMÁSVIZSGÁLÓ CSATLAKOZÓK

A 7.2. pontban említett készülékek a készülék előtt és után, legyenek ellátva a 3583/1975 ISO-szabványnak megfelelő nyomásvizsgáló csatlakozókkal.”

A jelenlegi 8. pont a 9. pont lesz.

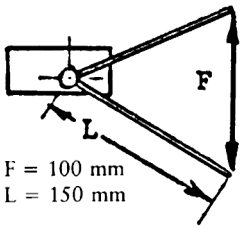
A 2. és 4A. diagramokban az ordinátán a „ $\frac{TR}{PM}$ ” kifejezést „ $\frac{TR}{PR}$ ”-rel helyettesítik.

A 4.B. diagram után egy következő új, 5. diagramot kell beilleszteni:

5. ÁBRA

AUTOMATIKUS TERHELÉSTŐL FÜGGŐ FÉKERŐELOSZTÓ RENDSZER

(lásd a 7.4. pontot)

Ellenőrzési adatok	A jármű terhelése	A 2. tengely tengely-terhelése (kg)	Bemenő nyomás (bar)	Névleges kimenő nyomás (bar)
 F = 100 mm L = 150 mm	Terhelt Terheletlen ……..….. ……	10 000 1 500 …… ……	6 6 …… ……	6 2,4 …… ……