31979L0489

L 128/12 EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS 26.5.1979.

KOMISIJAS DIREKTĪVA

(1979. gada 18. aprīlis),

ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 71/320/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām

(79/489/EEK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu [1], kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 78/547/EEK [2], un jo īpaši tās 11., 12. un 13. pantu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 71/320/EEK (1971. gada 26. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām [3], kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 75/524/EEK [4],

tā kā, ņemot vērā uzkrāto pieredzi un zinātnes un tehnikas sasniegumu līmeni, tagad ir iespējams noteikt stingrākas prasības un tuvināt tās faktiskajiem pārbaužu nosacījumiem;

tā kā šīs direktīvas noteikumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Komiteja to direktīvu pielāgošanai tehnikas attīstībai, kuras attiecas uz tehnisko šķēršļu novēršanu tirdzniecībā mehānisko transportlīdzekļu nozarē,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

1. Direktīvas 71/320/EEK I, II, III, IV, V, VI un IX pielikumu groza atbilstīgi šīs direktīvas pielikumam.

2. Līdz brīdim, kad stājas spēkā īpašie noteikumi, kas attiecas uz riteņu pretbloķēšanas sistēmām, uz M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar šīm sistēmām, attiecina noteikumus Direktīvā 71/320/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu.

2. pants

1. No 1980. gada 1. oktobra dalībvalstis tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar bremžu iekārtām, nevar:

— atteikties piešķirt EEK tipa apstiprinājumu, izdot Padomes Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā ievilkumā minētās apliecības kopiju vai piešķirt valsts tipa apstiprinājumu kāda tipa transportlīdzeklim, vai

— aizliegt sākt transportlīdzekļu ekspluatāciju,

ja šā tipa transportlīdzekļa vai šo tipu transportlīdzekļu bremžu iekārtas atbilst noteikumiem Direktīvā 71/320/EEK, kas grozīta ar šo direktīvu.

2. No 1980. gada 1. oktobra dalībvalstis:

— neizsniedz apliecības kopiju, kas paredzēta Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā ievilkumā tādam transportlīdzekļa tipam, kura bremžu iekārtas neatbilst noteikumiem Direktīvā 71/320/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu,

— atsakās piešķirt valsts tipa apstiprinājumu tāda transportlīdzekļa tipam, kura bremžu iekārtas neatbilst ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 71/320/EEK prasībām.

3. No 1981. gada 1. oktobra dalībvalstis var aizliegt nodot ekspluatācijā tādus transportlīdzekļus, kuru bremžu iekārtas neatbilst noteikumiem Direktīvā 71/320/EEK, kas grozīta ar šo direktīvu.

4. Neierobežojot 1. līdz 3. punktu, dalībvalstis ievieš Direktīvas 71/320/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar šo direktīvu, IV pielikuma 1.2.1. punkta noteikumus tikai ar 1983. gada 1. oktobri.

[1] OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.
[2] OV L 168, 26.6.1978., 39. lpp.
[3] OV L 202, 6.9.1971., 37. lpp.
[4] OV L 236, 8.9.1975., 3. lpp.

5. Līdz 1980. gada 1. janvārim dalībvalstīs stājas spēkā noteikumi, kas vajadzīgi, lai īstenotu šīs direktīvas prasības. Dalībvalsts par to tūlīt informē Komisiju.

3. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē 1979. gada 18. aprīlī

Komisijas vārdā —

Komisijas loceklis

Etienne DAVIGNON

PIELIKUMS

Grozījumi pielikumos Direktīvai 71/320/EEK, kas grozīta ar Direktīvu 74/132/EEK un Direktīvu 75/524/EEK

I. VISPĀRĪGI NOSACĪJUMI ATTIECĪBĀ UZ MĒRVIENĪBĀM

Direktīvas 71/320/EEK un direktīvu, kuras to groza, specifikācijas groza atbilstoši noteikumiem Direktīvā 71/354/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 76/770/EEK par mērvienībām.

Šajā nolūkā Direktīvu 71/320/EEK, 74/132/EEK un 75/524/EEK pielikumos:

— vārdu "svars" aizstāj ar vārdu "masa" un vārdus "maksimālais svars" un "kopējais svars" aizstāj ar vārdiem "maksimālā masa",

— spēka, griezes un momenta un spiediena vērtības izsaka šādās mērvienībās,

spēks: ņūtonos (N),
grieze un moments: ņūtonmetros (Nm),
spiediens: bāros (bar).

Lai pārvērstu tās mērvienības, kas tika lietotas pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, iepriekš minētajās mērvienībās, lieto šādus noapaļotus lielumus,

spēks: 1 kgf vai 1 kg = 10 N,
grieze un moments: 1 mkgf vai 1 mkg = 10 Nm,
spiediens: 1 kgf/cm^2 vai 1 kg/cm^2 = 1 bar

Ja vajadzīgs, spēkus, kas atbilst transportlīdzekļa masai vai šīs masas daļām (piemēram, asu slodzēm), izmanto aprēķinos, kas norādīti šajos pielikumos.

II. ĪPAŠI NOTEIKUMI

I PIELIKUMS **: DEFINĪCIJAS, PRASĪBAS, UZBŪVE UN MONTĀŽA**

Beigās pievieno 2.2.1.2.4. punktu:

"šo noteikumu nepiemēro, ja palīgvadības ierīce pieļauj vismaz daļēju darba bremžu sistēmas iedarbināšanu, kā noteikts II pielikuma 2.1.3.6. punktā"

Pirmo teikumu 2.2.1.2.7. punktā groza šādi:

"Dažas detaļas, kā pedāli un tā balstu, galveno cilindru un tā virzuli vai virzuļus (hidrauliskajās sistēmās), bremžu krānu (pneimatiskajās sistēmās), savienojumu starp pedāli un galveno cilindru vai sadalītāju, bremžu cilindrus un to virzuļus (hidrauliskās un/vai pneimatiskās sistēmās) un bremžu sviru un izciļņu mezglus, neuzskata par salaužamām, ja tās ir liela izmēra, viegli pieejamas apkopei un to drošības pazīmes ir vismaz līdzvērtīgas ar tām, kas paredzētas citiem svarīgākajiem transportlīdzekļa mezgliem (tādiem, kā stūres pievads)."

Punktu 2.2.1.13. groza šādi:

"2.2.1.13. Ikviens transportlīdzeklis ar darba bremzēm, kuras darbina enerģijas akumulators, gadījumā, ja paredzētos sekundāro bremžu darbības rādītājus nevar sasniegt ar šo bremžu palīdzību, neizmantojot uzkrāto enerģiju, papildus manometram, ja tāds ir uzstādīts, jāaprīko ar brīdinājuma ierīci, kas optiskā vai akustiskā veidā signalizē, ja uzkrātā enerģija jebkurā sistēmas daļā samazinās līdz līmenim, kurā, atkārtoti nepiepildot enerģijas akumulatoru un neatkarīgi no transportlīdzekļa slogojuma, ir iespējams darba bremzes iedarbināt vēl piektajā reizē pēc četrām pilnām iedarbināšanas reizēm un sasniegt paredzētos sekundāro bremžu darbības rādītājus (bez defektiem darba bremžu pievada iekārtā un ar bremzēm, kas noregulētas, cik cieši vien iespējams). Brīdinājuma ierīcei jābūt tieši un pastāvīgi ieslēgtai elektriskajā ķēdē. Kad dzinējs darbojas normālos darbības apstākļos un bremžu sistēma nav bojāta, tad brīdinājuma ierīce nedrīkst signalizēt, izņemot laiku pēc dzinēja iedarbināšanas, kamēr piepildās enerģijas akumulators(-i)."

Beigās pievieno 2.2.1.19.2. punktu:

"ja šo darbību veic ar vārstu, kas parasti atrodas miera stāvoklī, tad šādu vārstu var iebūvēt tikai tad, ja vadītājs var viegli pārbaudīt tā nevainojamu darbību vai nu no kabīnes, vai arī no transportlīdzekļa ārpuses, bez instrumentu palīdzības."

II PIELIKUMS **: BREMŽU PĀRBAUDES UN BREMŽU IEKĀRTU DARBĪBAS RĀDĪTĀJI**

Pirmo teikumu 1.3.2.1. punktā groza šādi:

"O_2, O_3 un O_4 kategorijas piekabju darba bremzes pārbauda tā, lai…"

Aiz 2.1.3.5. punkta pievieno 2.1.3.6. punktu:

"2.1.3.6. Lai pārbaudītu atbilstību I pielikuma 2.2.1.2.4. punkta prasībām, jāveic O tipa pārbaude, ar ieslēgtu dzinēju un tādu pārbaudes ātrumu, kāds konkrētajai transportlīdzekļa kategorijai norādīts 2.1.1. punktā. Vidējais maksimālais palēninājums, kas rodas vai nu stāvbremžu, vai arī darba bremžu palīgvadības iekārtas iedarbināšanas rezultātā, un palēninājums tieši pirms transportlīdzekļa apstāšanās nav mazāks kā 1,5 m/s^2. Pārbaudi veic tad, kad transportlīdzeklis ir piekrauts, un atbilstība prasībām ir uzskatāma par izpildītu, ja bremžu darbības rādītāji ir sasniegti vienreiz. Bremžu pedālim pieliktais spēks nedrīkst pārsniegt norādītās vērtības. M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā, kuri ir aprīkoti ar stāvbremzēm, kurās izmantotas berzes uzlikas, kas atšķiras no tām, kuras izmantotas darba bremžu sistēmā, pārbaudi var veikt no 60 km/h pēc ražotāja lūguma. Šajā gadījumā vidējais maksimālais palēninājums nedrīkst būt mazāks kā 2,0 m/s^2; palēninājums tieši pirms transportlīdzekļa apstāšanās nedrīkst būt mazāks kā 1,5 m/s^2."

Punktu 2.2.1.3. groza šādi:

"2.2.1.3. Prasības, kas attiecas uz O_3 kategorijas transportlīdzekļu pārbaudi. Piemēro tās pašas prasības, kas attiecas uz O_2 kategoriju."

Punktu 2.2.1.4.1. groza šādi:

"2.2.1.4.1. Piemēro tās pašas prasības, kas attiecas uz O_2 kategoriju; papildus tam, šos transportlīdzekļus pakļauj II tipa pārbaudei."

Punktu 2.3.2. groza šādi:

"2.3.2. Transportlīdzekļu gadījumā, kas aprīkoti ar pneimatiskajām bremžu iekārtām, 2.3.1. punkta prasības uzskata par izpildītām, ja transportlīdzeklis atbilst III pielikuma noteikumiem."

III PIELIKUMS

Virsrakstu groza šādi:

"REAKCIJAS LAIKA MĒRĪŠANAS METODE TRANSPORTLĪDZEKĻIEM, KAS APRĪKOTI AR PNEIMATISKAJĀM BREMZĒŠANAS IEKĀRTĀM"

Punktu 1.3. groza šādi:

"1.3. Laikus, kas noteikti, ieviešot šī pielikuma noteikumus, noapaļo līdz tuvākajai sekundes desmitdaļai. Ja skaitlis, kas apzīmē simtdaļas ir pieci vai vairāk, reakcijas laiku noapaļo uz augšu līdz nākošajai tuvākajai desmitdaļai."

Punktu 1.4. svītro.

Svītro pēdējo teikumu punktā 2.4.

Punktu 2.5. groza šādi:

"2.5. Mehānisko transportlīdzekļu gadījumā, kuriem ir piekabju bremžu cauruļvada iemava, papildus 1.1. punkta prasībām, reakcijas laiks jāmēra 2,5 m garas caurules ar iekšējo diametru 13 mm vistālākajā punktā, kuru pievieno darba bremžu vadības maģistrāles savienotājgalvai. Šīs pārbaudes laikā 385 ± 5 cm^3 tvertni (kuru uzskata par līdzvērtīgu 2,5 m garas šļūtenes ar iekšējo diametru 13 mm tilpumam, kurā ir 6,5 bāru liels spiediens) pievieno barošanas maģistrāles savienotājgalvai.

Puspiekabju vilcēji jāaprīko ar elastīgiem cauruļvadiem, kurus var pievienot puspiekabēm. Savienotājgalvas tādējādi būs šo elastīgo cauruļvadu galos. Šo cauruļvadu garumu un iekšējo diametru ieraksta dokumenta, kura paraugs norādīts IX pielikumā, 14.6. punktā."

Svītro pēdējo teikumu punktā 3.2.

Punktu 3.3.1. groza šādi:

"3.3.1. Tam jābūt aprīkotam ar balonu, kura tilpums ir 30 litri un kuru piepilda ar spiedienu 6,5 bāri pirms katras pārbaudes, un kuru nedrīkst iztukšot šīs pārbaudes laikā. Pie bremžu vadības iekārtas izejas jābūt pievienotai simulatora diafragmai, kuras diametrs ir no 4,0 līdz 4,3 mm ieskaitot. Cauruļvada tilpums, kad to mēra no diafragmas līdz savienotājgalvai ieskaitot, ir 385 ± 5 cm^3 (kuru uzskata par līdzvērtīgu 2,5 m garas šļūtenes ar iekšējo diametru 13 mm tilpumam, kurā ir 6,5 bāru liels spiediens). Vadības maģistrāles spiedienu, kas minēts 3.3.3. punktā, mēra netālu no diafragmas."

Punktu 3.3.2. groza šādi:

"3.3.2. Bremžu vadības iekārtu projektē tā, lai tās darbību neietekmē mēriekārta."

Aiz 3.3.2. punkta pievieno šādu 3.3.3. un 3.3.4. punktu:

"3.3.3. Simulatoru noregulē, piemēram, izvēloties diafragmu atbilstoši 3.3.1. punktam, tā, ja tam pievieno 385 ± 5 cm^3 balonu, tad laiks, kas nepieciešams, lai spiediens palielinātos no 0,65 līdz 4,9 bāriem (attiecīgi 10 % un 75 %, ja nominālais spiediens ir 6,5 bāri), ir 0,2 ± 0,01 sekunde. Ja 1155 ± 15 cm^3 balonu aizstāj ar iepriekš minēto balonu, tad laiks, kas vajadzīgs, lai spiediens palielinātos no 0,65 līdz 4,9 bāriem bez papildus regulēšanas, ir 0,38 ± 0,02 sekundes. Spiedienam starp šiem diviem lielumiem jāpalielinās aptuveni lineārā veidā. Šie baloni ir savienoti ar savienotājgalvu, nelietojot elastīgas caurules un to iekšējais diametrs nav mazāks kā 10 mm.

3.3.4. Šā pielikuma papildinājumā dotā diagramma sniedz simulatora pareizas pieslēgšanas un lietošanas paraugu."

Punktu 3.4. groza šādi:

"3.4. Laiks, kas paiet no brīža, kad simulatora radītais spiediens vadības maģistrālē sasniedz 0,65 bārus, līdz brīdim, kad spiediens piekabes bremžu cilindrā sasniedz 75 % no tā asimptotiskās vērtības, nedrīkst pārsniegt 0,4 sekundes."

Aiz 3.4. punkta pievieno šādu 4. punktu:

"4. SPIEDIENA PĀRBAUDES IEKĀRTAS PIESLĒGIZVADI

4.1. Katram neatkarīgam bremžu sistēmas kontūram piestiprina spiediena pārbaudes pieslēgumu cik vien iespējams tuvu bremžu cilindram, kas ir vismazāk labvēlīgi novietots, ciktāl tas attiecas uz reakcijas laiku.

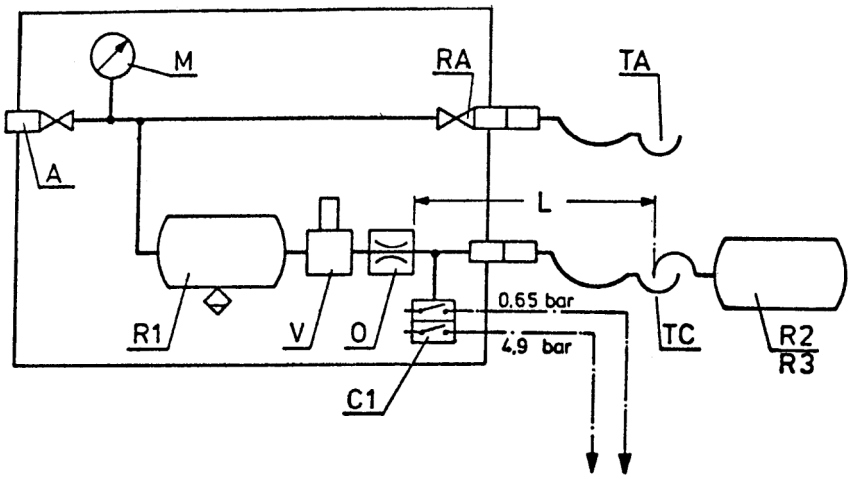
4.2. Spiediena pārbaudes iekārtas pieslēgizvadi atbilst ISO standartam 3583/1975."

PAPILDINĀJUMS: Simulatora skici aizstāj ar šādu:

PIELIKUMA PAPILDINĀJUMS

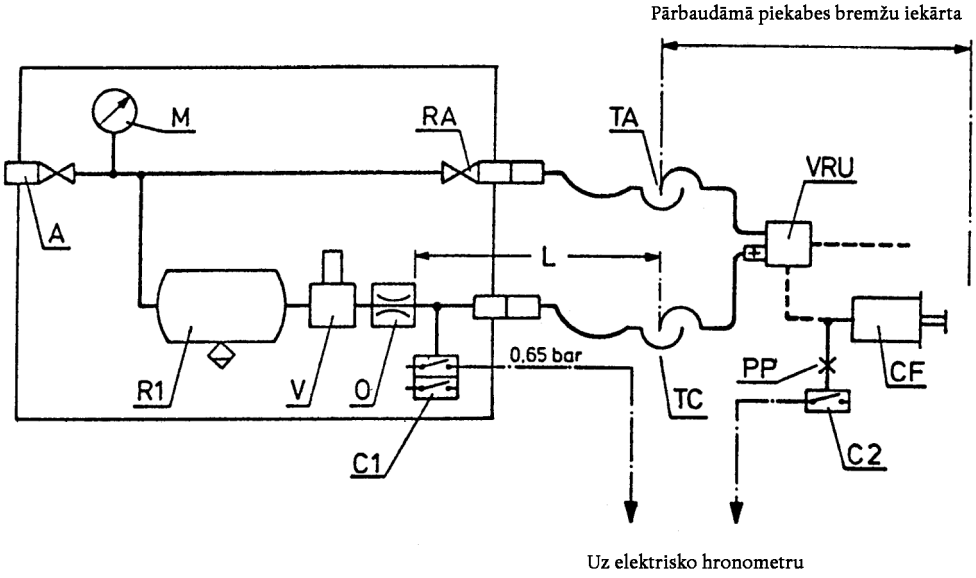
SIMULATORA PARAUGS (SKATĪT III PIELIKUMA 3. PUNKTU)

1. Simulatora noregulēšana



Uz elektrisko hronometru

2. Piekabes pārbaude



Uz elektrisko hronometru

A = barošanas savienojums ar noslēgšanas vārstu

C1 = spiediena slēdzis simulatorā, kas noregulēts uz 0,65 un 4,9 bāriem

C2 = spiediena slēdzis, kas jāpievieno piekabes bremžu cilindram un kuram jādarbojas ar spiedienu, kas ir 75 % no asimptotiskā spiediena bremžu cilindrā CF

CF = bremžu cilindrs

L = cauruļvads no diafragmas O līdz tās savienotājgalvai TC ieskaitot, kura iekšējais tilpums ir 385 ± 5 cm^3 zem 6,5 bāru spiediena

M = manometrs

O = diafragma ar diametru, kas nav mazāks kā 4 mm un nav lielāks kā 4,3 mm

PP = spiediena pārbaudes iekārtas pieslēgizvads

R1 = 30 litru saspiesta gaisa balons ar kondensāta izlaišanas krānu

R2 = kalibrējošais balons, ieskaitot tā savienotājgalvu TC, kuram jābūt 385 ± 5 cm^3

R3 = kalibrējošais balons, ieskaitot tā savienotājgalvu TC, kuram jābūt 1155 ± 15 cm^3

RA = noslēgšanas vārsts

TA = savienotājgalva (barošanas maģistrāle)

TC = savienotājgalva (vadības maģistrāle)

V = bremžu vadības ierīce

VRU = piekabes bremžu krāns

IV PIELIKUMS **: ENERĢIJAS AKUMULATORI UN ENERĢIJAS AVOTI PNEIMATISKAJĀM BREMZĒM**

Punktu 1.2.1. groza šādi:

"1.2.1. Mehānisko transportlīdzekļu pneimatisko bremžu balonus projektē tā, lai pēc astoņām pilnām darba bremžu iedarbināšanas reizēm pneimatisko bremžu balonā esošais spiediens nav mazāks kā spiediens, kas nepieciešams, lai sasniegtu norādītos sekundāro bremžu darbības rādītājus."

Aiz 2.5. punkta pievieno šādu 3. punktu:

"3. SPIEDIENA PĀRBAUDES PIESLĒGIZVADI

3.1. Spiediena pārbaudes pieslēgizvadam jābūt pievienotam tuvu vismazāk labvēlīgi novietotam balonam šī pielikuma 2.4. punkta nozīmē.

3.2. Spiediena pārbaudes pieslēgizvadi atbilst ISO standartam 3583/1975."

V PIELIKUMS **: ATSPERU BREMZES**

Pievieno 2.3. punkta beigās:

"Šis punkts neattiecas uz piekabēm."

Punktu 2.4. groza šādi:

"2.4. Mehānisko transportlīdzekļu gadījumā iekārta jāprojektē tā, lai bremzes var iedarbināt un atlaist vismaz trīs reizes ar tādu sākuma spiedienu atsperes saspiešanas kamerā, kas ir vienāds ar maksimālo paredzēto spiedienu. Piekabju gadījumā jābūt iespējai bremzes iedarbināt un atlaist vismaz trīs reizes pēc tam, kad piekabe ir tikusi atvienota, un spiedienam barošanas maģistrālē ir jābūt 6,5 bāriem pirms atvienošanas. Šie nosacījumi jāizpilda, ja bremzes ir noregulētas, cik cieši vien iespējams. Papildus tam, ir jābūt iespējamam iedarbināt un atlaist stāvbremzi, kā norādīts I pielikuma 2.2.2.10. punktā, kad piekabe ir savienota ar velkošo transportlīdzekli."

Pievieno 2.5. punkta beigās:

"Piekabju gadījumā, šis spiediena līmenis (P_m) ir līmenis, kurš ir iegūts pēc četrām pilnām darba bremžu iedarbināšanas reizēm atbilstoši IV pielikuma 1.3. punktam. Sākotnējais spiediens ir noregulēts uz 6,5 bāriem."

Pievieno 2.6. punkta beigās:

"Šis noteikums neattiecas uz piekabēm."

VI PIELIKUMS: **STĀVBREMZES AR BREMŽU CILINDRU MEHĀNISKO BLOĶĒTĀJU**

Pievieno 2.1. punkta beigās:

"Šis noteikums neattiecas uz piekabēm. Piekabju gadījumā spiediens, kas atbilst mehāniskajai bloķēšanai, nedrīkst pārsniegt 4 bārus. Piekabes bremžu sistēmas jebkuras daļas defekta gadījumā jābūt iespējai sasniegt stāvbremzes darbības rādītājus. Papildus tam jābūt iespējai bremzes iedarbināt un atlaist vismaz trīs reizes pēc tam, kad piekabe ir tikusi atvienota, un spiedienam barošanas maģistrālē ir jābūt 6,5 bāriem pirms tās atvienošanas. Šie nosacījumi jāizpilda, kad bremzes ir noregulētas, cik cieši vien iespējams. Papildus tam, ir jābūt iespējai iedarbināt un atlaist stāvbremzi, kā norādīts I pielikuma 2.2.2.10. punktā, kad piekabe ir savienota ar velkošo transportlīdzekli."

Aiz 2.4. punkta pievieno šādu 2.5. punktu:

"2.5. Vadības iekārtai jābūt tādai, ka tad, kad tā ir iedarbināta, tā veic turpmāk minētās darbības šādā secībā: tā iedarbina bremzes, lai nodrošinātu stāvbremzēm nepieciešamo efektivitātes līmeni, nobloķē bremzes šajā stāvoklī un atvieno bremžu iedarbināšanas spēku."

IX PIELIKUMS

Virsrakstu groza šādi:

"PARAUGS

PIELIKUMS EEK TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPA APSTIPRINĀJUMA APLIECĪBAI, KAS ATTIECAS UZ BREMŽU IEKĀRTĀM

(4. panta 2. punkts un 10. pants Padomes Direktīvā 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu)

Ņemot vērā grozījumus, kas ieviesti atbilstoši Direktīvai 79/489/EEK"

Zemsvītras piezīmi "[3]", kas attiecas uz 14.3. punktu, groza šādi:

"[3] Attiecas tikai uz O_2, O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem."

Punktu 14.6 groza šādi:

"14.6. Elastīgo cauruļvadu izmēri un reakcijas laiks.

14.6.1. Reakcijas laiks pie bremžu cilindra .....iem.

14.6.2. Reakcijas laiks pie vadības maģistrāles savienotājgalvas ..... ām.

14.6.3. Puspiekabju vilcēju elastīgās caurules

— garums: ..... m,

— iekšējais diametrs ..... mm."

Punktam 17. pievieno šādu 17. a) 2. punktu:

"17. a) 2. Informācija, kas vajadzīga II pielikuma 1.1.4.2. punkta papildinājuma 7.3. punktā."

Komisijas 1975. gada 25. jūlija Direktīvas 75/524/EEK pielikums

Direktīvas II pielikuma 1.1.4.2. punkta papildinājums:

BREMZĒŠANAS SPĒKA SADALE PA TRANSPORTLĪDZEKĻA ASĪM.

Punktu 3.1.2. groza šādi:

"3.1.2. Transportlīdzekļa gadījumā, kuram ir atļauts vilkt O_3 vai O_4 kategorijas piekabes ar pneimatiskajām bremzēm, spiedienam bremžu pilnas iedarbināšanas laikā barošanas maģistrāles savienotājgalvā jābūt starp 6,5 un 8 bāriem un vadības maģistrāles savienotājgalvā jābūt starp 6 un 7,5 bāriem, neatkarīgi no transportlīdzekļa noslogojuma. Šiem spiedieniem uzskatāmi jābūt velkošā transportlīdzekļa sistēmā, kad tas ir atvienots no piekabes."

Punktu 6. groza šādi:

"6. BREMŽU SPĒKA REGULATORA DEFEKTA GADĪJUMĀ IZPILDĀMIE NOSACĪJUMI

Kad šī papildinājuma prasības ir izpildītas ar īpašas iekārtas palīdzību (piem., mehāniski kontrolējot ar transportlīdzekļa balstiekārtas palīdzību), šīs iekārtas vai tās vadības ierīču defekta gadījumā, ir iespējams apturēt transportlīdzekli atbilstoši nosacījumiem, kas, mehānisko transportlīdzekļu gadījumā, norādīti sekundārajām bremzēm; to transportlīdzekļu gadījumā, kuriem ir atļauts vilkt piekabi ar pneimatiskajām bremzēm, jābūt iespējai sasniegt spiedienu vadības maģistrāles savienotājgalvā tajā diapazonā, kas norādīts šī papildinājuma 3.1.2. punktā. Piekabēs un puspiekabēs iebūvētās iekārtas vadības ierīču defekta gadījumā, sasniedz vismaz 30 % no darba bremžu darbības rādītājiem, kas norādīti konkrētā transportlīdzekļa gadījumā."

Punktu 7. groza šādi:

"7. MARĶĒJUMI

7.1. Transportlīdzekļus, kas nav M_1 kategorijas transportlīdzekļi un kuri izpilda šī papildinājuma prasības ar transportlīdzekļa balstiekārtu mehāniski vadītas iekārtas palīdzību, marķē, lai parādītu iekārtas lietderīgo gājienu starp stāvokļiem, kas attiecīgi atbilst transportlīdzeklim ar kravu un transportlīdzeklim bez kravas, un ikvienu papildus informāciju, lai pārbaudītu iekārtas noregulēšanu.

7.1.1. Kad bremžu spēku regulatoru vada ar transportlīdzekļa balstiekārtas starpniecību citā veidā, transportlīdzeklim jābūt marķētam ar informāciju, kas ļauj pārbaudīt ierīces regulēšanu.

7.2. Kad šī papildinājuma prasības ir izpildītas izmantojot iekārtu, kas modulē pneimatisko spiedienu bremžu pievadā, transportlīdzeklis jāmarķē, lai parādītu masu, kas atbilst asu slodzei uz zemi, ierīces nominālos izplūdes spiedienus un ieplūdes spiedienu, kas nav mazāks kā 80 % no maksimālā plānotā ieplūdes spiediena, kā to deklarējis transportlīdzekļa ražotājs, šādām slodzēm.

7.2.1. Tehniski pieļaujamā maksimālā slodze uz asi/-īm, kura/-s vada iekārtu.

7.2.2. Ass/-u slodze/-s, kas atbilst tehniskā kārtībā esoša transportlīdzekļa masai, kā formulēts Direktīvas 70/156/EEK I pielikuma 2.6. punktā.

7.2.3. Ass/-u slodze/-s, kas tuvināta/-s tehniskā kārtībā esošam transportlīdzeklim ar paredzēto virsbūvi, ja 7.2.2. punktā minētā/-s ass/-u slodze/-s attiecas uz transportlīdzekļa šasiju ar kabīni.

7.2.4. Ražotāja projektētā ass/-u slodze/-s, lai ļautu pārbaudīt ierīces noregulēšanu vēlāk, ja tā/-s ir atšķirīga/-s no 7.2.1., 7.2.2. un 7.2.3. punktā norādītajām slodzēm.

7.3. Direktīvas IX pielikuma 17. a) 2. punktā jāiekļauj informācija, kas ļautu pārbaudīt atbilstību ar 7.1. un 7.2. punkta prasībām.

7.4. Marķējumi, kas minēti 7.1.un 7.2. punktā, jāpiestiprina redzamā vietā un neizdzēšamā veidā. Marķējumu, kas paredzēti transportlīdzeklī ar pneimatisko bremžu sistēmu iemontētai mehāniski vadāmai iekārtai, paraugs ir parādīts 5. diagrammā."

Punktu 8. groza šādi:

"8. SPIEDIENA PĀRBAUDES PIESLĒGIZVADI

Bremžu sistēmas, kuru konstrukcijā ir 7.2. punktā minētās iekārtas, ir aprīkotas ar spiediena pārbaudes pieslēgizvadiem, kas atbilst ISO standartam 3583/1975, iekārtas spiediena maģistrāles priekšdaļā un aizmugures daļā."

Iepriekšējais 8. punkts kļūst par 9. punktu.

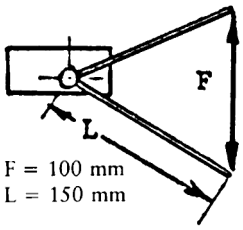
Direktīvas 2. un 4B diagrammā, " $\frac{TR}{PM}$ " aizstāj ar " $\frac{TR}{PR}$ " ordinātu asī.

Aiz 4B diagrammas pievieno šādu 5. diagrammu:

5. DIAGRAMMA

BREMŽU SPĒKU REGULATORS

(skatīt 7.4. punktu)

Pārbaudes dati	Transportlīdze kļa slogojums	Tilts Nr.2 – slodze uz zemi (kg)	Ieplūdes spiediens (bar)	Nominālais izplūdes spiediens (bar)
 Ar kravu Bez kravas F = 100 mm L = 150 mm	Ar kravu Bez kravas ……..….. …….	10 000 1 500 ……. …….	6 6 ……. …….	6 2,4 ……. …….