31979L0489

L 128/12 ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV 26.5.1979

SMERNICA KOMISIE

z 18. apríla 1979,

ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 71/320/EHS z 26. júla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o brzdových zariadeniach určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel

(79/489/EHS)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel [1], naposledy zmenenú a doplnenú smernicou 78/547/EHS [2], a najmä na jej články 11, 12 a 13,

so zreteľom smernicu Rady 71/320/EHS z 26. júla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o brzdových zariadeniach určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel [3], naposledy zmenenú a doplnenú smernicou Rady 75/524/EHS [4],

keďže na základe skúseností a stavu techniky je teraz možné sprísniť požiadavky a lepšie ich prispôsobiť skutočným podmienkam testov;

keďže ustanovenia tejto smernice sú v súlade so stanoviskom Výboru na prispôsobenie smerníc odstraňujúcich technické bariéry obchodu v sektore motorových vozidiel technickému pokroku,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

1. Prílohy I, II, III, IV, V, VI a IX k smernici 71/320/EHS sa týmto menia a dopĺňajú v súlade s prílohou k tejto smernici.

2. V závislosti na vstupe do platnosti špeciálnych ustanovení týkajúcich sa protiblokovacích systémov kolies, pre vozidlá kategórií M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 a O_4, ktoré sú vybavené týmito systémami platia ustanovenia smernice 71/320/EHS, naposledy zmenené a doplnené touto smernicou.

Článok 2

1. Od 1. januára 1980, žiadny členský štát z dôvodov týkajúcich sa brzdových zariadení:

— neodmietne vzhľadom na typ vozidla, udeliť EHS typové schválenie alebo vydať kópiu osvedčenia, uvedeného v poslednej zarážke článku 10 odsek 1 smernice 70/156/EHS, alebo udeliť národné typové schválenie, alebo

— nezakáže uvedenie do prevádzky vozidiel,

keď brzdové zariadenia takého typu vozidla alebo takých vozidiel spĺňajú ustanovenia smernice 71/320/EHS, naposledy zmenené a doplnené touto smernicou.

2. Od 1. októbra 1980 členské štáty:

— nebudú naďalej vydávať kópiu osvedčenia uvedeného v poslednej zarážke článku 10 odsek 1 smernice 70/156/EHS vzhľadom na typ vozidla, ktorého brzdové zariadenia nespĺňajú ustanovenia smernice 71/320/EHS, naposledy zmenené a doplnené touto smernicou,

— odmietnu udeliť národné typové schválenie typu vozidla, ktorého brzdové zariadenia nespĺňajú ustanovenia smernice 71/320/EHS, naposledy zmenené a doplnené touto smernicou.

3. Od 1. októbra 1981 členské štáty môžu zakázať uvedenie do prevádzky vozidiel, ktorých brzdové zariadenia nespĺňajú ustanovenia smernice 71/320/EHS, naposledy zmenené a doplnené touto smernicou.

4. Bez ohľadu na odseky 1 až 3 členské štáty vykonajú ustanovenia bodu 1.2.1 prílohy IV k smernici 71/320/EHS v znení tejto smernice, len s účinnosťou od 1. októbra 1983.

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

5. Do 1. januára 1980 členské štáty prijmú ustanovenia nevyhnutné na dosiahnutie súladu s touto smernicou a bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Článok 3

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 18. apríla 1979

Za Komisiu

Etienne DAVIGNON

člen Komisie

PRÍLOHA

Zmeny a doplnky príloh k smernici Rady 71/320/EHS v znení smernice 74/132/EHS a smernice 75/524/EHS

I. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA O JEDNOTKÁCH MERANIA

Špecifikácie smernice 71/320/EHS a smerníc, ktoré ju menia a dopĺňajú, sa majú zmeniť a doplniť v súlade s ustanoveniami smernice 71/354/EHS, naposledy zmenenej a doplnenej smernicou 76/770/EHS o jednotkách merania.

Na tento účel v prílohách k smerniciam 71/320/EHS, 74/132/EHS a 75/524/EHS:

— sa slovo „váha“ nahrádza slovom „hmotnosť“ a slová „maximálna váha“ a „celková váha“ sa nahrádzajú slovami „maximálna hmotnosť“,

— hodnoty sily krútiaceho momentu a tlaku sú vyjadrené v týchto jednotkách:

sila: Newton (N),
krútiaci moment: Newton meter (Nm),
tlak: bar (bar).

K premene jednotiek používaných pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, na horeuvedené jednotky sa použijú tieto zaokrúhlené hodnoty:

sila: 1 kgf alebo 1 kg = 10 N,
krútiaci moment: 1 mkgf alebo 1 mkg = 10 Nm,
tlak: 1 kgf/cm^2 alebo 1 kg/cm^2 = 1 bar.

Tam, kde je to vhodné, sily zodpovedajúce hmotnostiam vozidla alebo častiam tejto hmotnosti (napr. zaťaženiu náprav) sa musia použiť vo výpočtoch predpísaných v týchto prílohách.

II. ZVLÁŠTNE USTANOVENIA

PRÍLOHA I **: DEFINÍCIE, POŽIADAVKY, KONŠTRUKCIA A MONTÁŽ**

Na koniec bodu 2.2.1.2.4 sa pridáva:

„toto ustanovenie neplatí keď pomocný ovládač umožňuje aspoň čiastočné uvedenie do činnosti prevádzkového brzdového systému, ako je uvedené v prílohe II, bod 2.1.3.6.“

Prvá veta bodu 2.2.1.2.7 znie:

„Niektoré časti, ako sú pedál a jeho uchytenie, hlavný valec a jeho piest alebo piesty (hydraulické systémy), ovládací ventil (pneumatické systémy), mechanizmus spájajúci pedál a hlavný valec alebo ovládací ventil, brzdové valce a ich piesty (hydraulické a/alebo pneumatické systémy) a páky a kľúče brzdových ústrojenstiev sa nepovažujú za časti náchylné na porušenie, ak sú dostatočne dimenzované, ľahko prístupné pre údržbu a vykazujú bezpečnostné charakteristiky prinajmenšom rovnocenné tým, ktoré sú predpísané pre iné dôležité komponenty vozidla (ako je pákový mechanizmus riadenia).“

Bod 2.2.1.13 znie:

„2.2.1.13 Akékoľvek vozidlo, vybavené prevádzkovou brzdou uvádzanou do činnosti energiou zo zásobníka musí tam, kde predpísaný účinok núdzového brzdenia nemôže byť dosiahnutý pomocou tejto brzdy bez toho, aby sa použila energia zo zásobníka, vybavené výstražným zariadením navyše k manometru, ktoré signalizuje opticky alebo akusticky, keď energia zo zásobníka v ktorejkoľvek časti systému klesne na hodnotu, pri ktorej, bez opätovného doplnenia zásobníka a bez ohľadu na podmienky zaťaženia vozidla, je možné použiť ovládač prevádzkovej brzdy piaty krát po jeho plných štyroch zdvihoch a dosiahnuť predpísaný účinok núdzového brzdenia (bez porúch v prevodovom zariadení prevádzkovej brzdy a s čo najtesnejšie nastavenými brzdami). Výstražné zariadenie musí byť zapojené priamo a trvalým spôsobom do okruhu. Keď je motor v chode za normálnych prevádzkových podmienok a v brzdovom systéme nie sú žiadne poruchy, výstražné zariadenie nesmie vydávať žiadny signál s výnimkou času potrebného pre doplnenie energie zásobníka(ov) po naštartovaní motora.“

Na koniec bodu 2.2.1.19.2 sa pridáva:

„ak je táto činnosť dosiahnutá ventilom, ktorý je normálne v pokoji, potom takýto ventil môže byť zapojený ak jeho správna funkcia môže vodič ľahko kontrolovať buď zo svojej kabíny alebo z miesta mimo vozidla, bez použitia nástrojov.“

PRÍLOHA II **: TESTY BRZDENIA A ÚČINOK BRZDOVÝCH ZARIADENÍ**

Prvá veta bodu 1.3.2.1 znie:

„Prevádzkové brzdy prípojných vozidiel kategórií O_2,O_3 a O_4 sa testujú tak, že…“

Za bod 2.1.3.5 sa pridáva nový bod 2.1.3.6:

„2.1.3.6 V záujme kontroly splnenia požiadaviek bodu 2.2.1.2.4 prílohy I sa musí vykonať test typu O s vypnutým motorom pri testovacej rýchlosti špecifikovanej v bode 2.1.1 pre príslušnú kategóriu vozidla. Dosiahnuté stredné plné spomalenie pri použití buď parkovacej brzdy alebo pomocného ovládača prevádzkovej brzdy a spomalenie bezprostredne pred zastavením vozidla, nebude menšie než 1,5 m/s^2. Test sa vykoná s naloženým vozidlom požiadavky budú považované za splnené ak bol raz dosiahnutý brzdný účinok. Sila vynaložená na brzdový ovládač nepresiahne špecifikované hodnoty. V prípade vozidiel kategórie M_1 alebo N_1, vybavených parkovacou brzdou používajúcou trecie obloženia iné než tie, ktoré sa používajú pre systém prevádzkového brzdenia, sa môže test vykonať zo 60 km/hod na žiadosť výrobcu. V tomto prípade dosiahnuté stredné plné spomalenie nesmie byť menšie než 2,0 m/s^2; spomalenie bezprostredne pred zastavením vozidla nesmie byť menšie než 1,5 m/s^2“

Bod 2.2.1.3 znie:

„2.2.1.3 Požiadavky týkajúce sa testovania vozidiel kategórie O_3. Platia tie isté požiadavky ako pre kategóriu O_2.“

Bod 2.2.1.4.1 znie:

„2.2.1.4.1 Platia tie isté požiadavky ako pre kategóriu O_2; okrem toho sa musia tieto vozidlá podrobiť testu typu II.“

Bod 2.3.2 znie:

„2.3.2 V prípade vozidiel vybavených vzduchovými brzdovými zariadeniami, sú požiadavky považované za splnené, ak vozidlo spĺňa ustanovenia prílohy III.“

PRÍLOHA III

Názov znie:

„METÓDA MERANIA DOBY REAKCIE PRE VOZIDLÁ VYBAVENÉ VZDUCHOVÝMI BRZDOVÝMI ZARIADENIAMI“

Bod 1.3 znie:

„1.3 Doby stanovené v implementácii ustanovení tejto prílohy sa zaokrúhlia na najbližšiu desatinu sekundy. Ak číslica reprezentujúca stotinu je päť alebo viac, doba reakcie sa zaokrúhli na najbližšiu vyššiu desatinu.“

Predchádzajúci bod 1.4 sa ruší.

Posledná veta bodu sa zrušuje 2.4.

Bod 2.5 znie:

„2.5 V prípade motorových vozidiel vybavených prípojom pre brzdové zariadenie prípojných vozidiel, okrem požiadaviek bodu 1.1 musí byť doba reakcie meraná na konci potrubia dlhého 2,5 m s vnútorným priemerom 13 mm, ktoré sa pripojí k spojovacej hlavici ovládacej vetvy prevádzkovej brzdy. Počas testu objem 385 ± 5 cm^3 (ktorý sa považuje za ekvivalentný k objemu trubice 2,5 m dlhej s vnútorným priemerom 13 mm a pod tlakom 6,5 bar) sa pripojí k spojkovej hlavici plniacej vetvy.

Ťahače návesov musia byť vybavené pružnými trubicami pre spojenie s návesmi. Spojkové hlavice budú preto na konci týchto pružných trubíc. Dĺžka a vnútorný priemer týchto trubíc bude udaný v bode 14.6 Dokumentu zodpovedajúcemu vzoru popísanému v prílohe IX.“

Druhá veta bodu 3.2 sa zrušuje.

Bod 3.3.1 znie:

„3.3.1 musí mať vzduchojem o objeme tridsať litrov, ktorý bude pred každým testom naplnený na tlak 6,5 bar a ktorý nesmie byť počas každého testu doplňovaný. Na výstupe brzdového ovládacieho zariadenia musí byť pripojený simulátor s otvorom od 4,0 do 4,3 mm vrátane. Objem trubice meranej od otvoru k spojkovej hlavici vrátane, je 385 ± 5 cm^3 (ktorý sa považuje za ekvivalentný k objemu trubice 2,5 m dlhej s vnútorným priemerom 13 mm a pod tlakom 6,5 bar). Tlaky v ovládacej vetve uvedené v bode 3.3.3 sa merajú ihneď pri otvore v smere prúdu.“

Bod 3.3.2 znie:

„3.3.2 brzdové ovládacie zariadenie musí byť konštruované tak, aby pri použití jeho účinnosť nebola ovplyvnená osobou vykonávajúcou test.“

Za bod 3.3.2 sa pridávajú tieto body 3.3.3 a 3.3.4:

„3.3.3 Simulátor musí byť nastavený napr. voľbou otvoru v súlade s bodom 3.3.1 takým spôsobom, že ak je k nemu pripojený vzduchojem s objemom 385 ± 5 cm^3, čas potrebný na zvýšenie tlaku z 0,65 na 4,9 bar (10 a resp. 75 % menovitého tlaku 6,5 bar), bude 0,2 ± 0,01 sekundy. Ak je vzduchojem nahradený vzduchojemom s objemom 1 155 ± 15 cm^3 čas potrebný na zvýšenie tlaku z 0,65 na 4,9 bar bez ďalšieho nastavenia, bude 0,38 ± 0,02 sekundy. Medzi týmito dvomi hodnotami tlaku sa tlak musí zvyšovať približne lineárnym spôsobom. Tieto vzduchojemy sa pripoja k spojovacej hlavici bez použitia pružných trubíc a ich vnútorný priemer bude najmenej 10 mm.

3.3.4 Diagram v doplnku k tejto prílohe uvádza príklad správnej konfigurácie a použitia simulátora.“

Bod 3.4 znie:

„3.4 Doba medzi okamihom keď tlak vytvorený simulátorom v ovládacej vetve dosiahne 0,65 bar a okamihom keď tlak v ovládači brzdy prípojného vozidla dosiahne 75 % jeho asymptotickej hodnoty, nesmie presiahnuť 0,4 sekundy.“

Za bod 3.4 sa pridáva nový bod 4:

„4. PRÍPOJKY NA TESTOVANIE TLAKU

4.1 Na každý nezávislý okruh brzdového systému budú namontované prípojky na testovanie tlaku čo najbližšie k brzdovému valcu, ktorý je umiestnený najnepriaznivejšie z hľadiska doby reakcie.

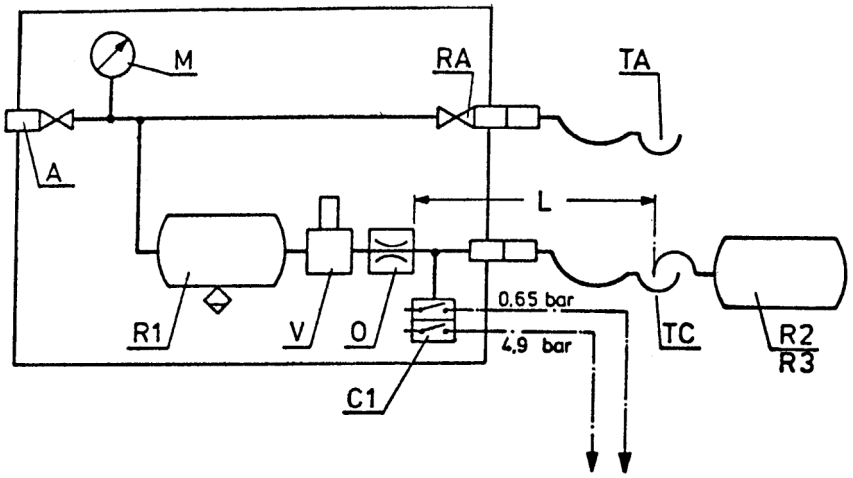
4.2 Prípojky na testovanie tlaku sú v súlade s normu ISO 3583/1975“.

Doplnok: Schéma simulátora sa nahrádza takto:

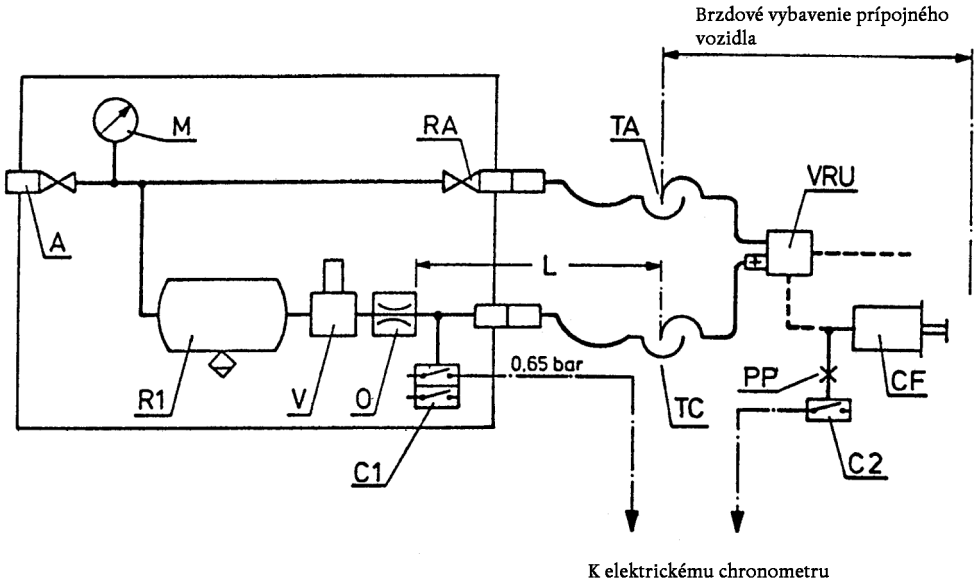
DOPLNOK

Príklad simulátora (Pozri prílohu III, bod 3)

1. Nastavenie simulátora



2. Testovanie prípojného vozidla



A = plniaca prípojka s uzatváracím ventilom

C1 = prepínač tlaku v simulátore, nastavený na 0,65 bar a 4,9 bar

C2 = prepínač tlaku, ktorý má byť spojený s ovládačom brzdy prípojného vozidla, aby pôsobil pri 75 % asymptotického tlaku v ovládači brzdy CF

CF = ovládač brzdy

L = potrubie od otvoru O k spojkovej hlavici TC vrátane s vnútorným objemom 385 ± 5 cm^3 pri tlaku 6,5 baru

M = Manometer

O = otvor s priemerom minimálne 4 mm a maximálne 4,3 mm

PP = prípojka pre testovanie tlaku

R1 = 30 litrový vzduchový zásobník s vypúšťacím ventilom

R2 = kalibračný zásobník vrátane jeho spojkovej hlavice TC s objemom 385 ± 5 cm^3

R3 = kalibračný zásobník vrátane jeho spojkovej hlavice TC s objemom 1 155 ± 15 cm^3

RA = uzatvárací ventil

TA = spojková hlavica, napájacia vetva

TC = spojková hlavica, ovládacia vetva

V = brzdové ovládacie zariadenie

VRU = núdzový reléový ventil

PRÍLOHA IV **: ZÁSOBNÍKY A ZDROJE ENERGIE PRE VZDUCHOVÉ BRZDY**

Bod 1.2.1 znie:

„1.2.1 Vzduchojemy brzd motorových vozidiel majú byť konštruované tak, aby po ôsmich plných zdvihoch ovládača prevádzkovej brzdy tlak zostávajúci vo vzduchojeme brzdy nebol menší, než tlak potrebný na dosiahnutie špecifikovanej účinnosti prevádzkového brzdenia.“

Za bodom 2.5 sa pridáva nový bod 3:

„3. Prípojky na testovanie tlaku

3.1 Prípojky na testovanie tlaku musia byť namontované čo najbližšie k najnepriaznivejšie umiestnenému vzduchojemu v zmysle bodu 2.4 tejto prílohy.

3.2 Prípojky na testovanie tlaku musia byť v súlade ISO 3583/1975.“

PRÍLOHA V **: PRUŽINOVÉ BRZDY**

Na koniec bodu 2.3 sa pridáva:

„Tento bod neplatí pre prípojné vozidlá.“

Bod 2.4 znie:

„2.4 V motorových vozidlách musí byť systém konštruovaný tak, aby bolo možné zabrzdiť a uvoľniť brzdy najmenej trikrát, ak sa začiatočný tlak v komore, v ktorej sa stláčajú pružiny rovná maximálnemu určenému tlaku. V prípade prípojných vozidiel musí byť možné uvoľniť brzdy najmenej trikrát po tom, čo bolo prípojné vozidlo odpojené, pri tlaku v napájacej vetvy 6,5 bar pred odpojením. Tieto podmienky musia byť splnené pri nastavení brzd na čo najmenší zdvih. Okrem toho musí byť možné použiť a uvoľniť parkovaciu brzdu, ako je špecifikované v prílohe I v bode 2.2.2.10, keď je prípojné vozidlo pripojené k ťahaču.“

Na koniec bodu 2.5 sa pridáva:

„V prípade prípojných vozidiel tlak (pm) je tlak, ktorý sa dosiahne po štyroch plných zdvihoch ovládača prevádzkovej brzdy v súlade s prílohou IV bodom 1.3. Počiatočný tlak je stanovený na 6,5 bar.“

Na koniec bodu 2.6 sa pridáva:

„Toto ustanovenie neplatí pre prípojné vozidlá.“

PRÍLOHA VI **: PARKOVACIE BRZDENIE MECHANICKÝM BLOKOVANÍM VALCOV BRZDY**

Na koniec bodu 2.1 sa pridáva:

„Toto ustanovenie platí pre prípojné vozidlá. V prípade prípojných vozidiel tlak zodpovedajúci mechanickému blokovaniu nesmie presiahnuť 4 bar. Musí byť možné dosiahnuť účinok parkovacej brzdy po akomkoľvek jednotlivom zlyhaní prevádzkového brzdového systému prípojného vozidla. Okrem toho musí byť možné uvoľniť brzdy najmenej trikrát po tom, čo bolo prípojné vozidlo odpojené, pričom tlak v napájacej vetve je 6,5 bar pred odpojením. Tieto podmienky musia byť splnené, keď sú brzdy nastavené na čo najmenší zdvih. Tiež musí byť možné použiť a uvoľniť parkovaciu brzdu, ako je špecifikované v prílohe I v bode 2.2.2.10, keď je prípojné vozidlo pripojené k ťažnému vozidlu.“

Za bod 2.4 sa pridáva tento nový bod 2.5:

„2.5 Ovládač musí byť taký, že keď je uvedený do činnosti, vykonáva tieto činnosti v poradí: pôsobí na brzdy tak, aby sa zabezpečil stupeň účinnosti požadovaný pre parkovacie brzdenie, blokuje brzdy v tejto polohe a potom ruší účinok sily pôsobiacej na brzdu.“

PRÍLOHA IX

Názov znie:

„VZOR

PRÍLOHA K OSVEDČENIU O EHS TYPOVOM SCHVÁLENÍ VOZIDLA Z HĽADISKA BRZDOVÝCH ZARIADENÍ

(Článok 4 odsek 2 a článok 10 smernice Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schvaľovaní motorových a ich prípojných vozidiel

berúc do úvahy zmeny a doplnenia zavedené podľa smernice 79/489/EHS)“

Poznámka pod čiarou [3] týkajúca sa bodu 14.3 znie:

„[3] Platí len pre vozidlá kategórie O_2, O_3 a O_4.“

Bod 14.6 znie:

„14.6 Doba reakcie a rozmery pružných trubíc

14.6.1 Doba reakcie na ovládači brzdy…….s

14.6.2 Doba reakcie na ovládacej vetve spojkovej hlavice…….s

14.6.3 Pružné trubice ťahačov návesov:

— dĺžka: …….m

— vnútorný priemer: …….mm“

V bode 17 sa pridáva nový bod 17 písmeno a) 2:

„17 písmeno a) 2. Informácie požadované v bode 7.3 doplnku, k bodu 1.1.4.2 prílohy II.“

Príloha k smernici Komisie 75/524/EHS z 25. júla 1975

Doplnok k bodu 1.1.4.2 (príloha II):

ROZDELENIE BRZDNÝCH SÍL NA NÁPRAVY VOZIDLA

Bod 3.1.2 znie:

„3.1.2 V prípade vozidiel určených k ťahaniu prípojných vozidiel kategórií O_3 alebo O_4 vybavených vzduchovými brzdami, tlak pri úplnom stlačení brzdového ovládača musí byť medzi 6,5 a 8 bar v spojkovej hlavici napájacej vetvy a medzi 6 a 7,5 bar v spojovacej hlavici ovládacej vetvy, bez ohľadu na podmienky zaťaženia vozidla. Tieto tlaky musia byť demonštračne predvedené na ťahači pri odpojení od prípojného vozidla.“

Bod 6. znie:

„6. PODMIENKY, KTORÉ JE POTREBNÉ SPLNIŤ V PRÍPADE PORUCHY SYSTÉMU PRE ROZDEĽOVANIE BRZDNÝCH SÍL

Keď sú požiadavky tohto doplnku splnené zvláštnym zariadením (napr. ovládaným mechanicky od zavesenia náprav vozidla), má byť možné v prípade poruchy tohto zariadenia alebo jeho prostriedkov jeho ovládania, zastaviť vozidlo za podmienok požadovaných pre núdzové brzdenie v prípade motorových vozidiel; u týchto vozidiel určených na ťahanie prípojného vozidla so vzduchovými brzdami, musí byť možné dosiahnuť tlak v spojovacej hlavici ovládacej vetvy v rozsahu špecifikovanom v bode 3.1.2 tohto doplnku. V prípade poruchy ovládacieho zariadenia v prívesoch a návesoch, má sa dosiahnuť brzdný pomer najmenej 30 % účinku prevádzkovej brzdy predpísaného pre príslušné vozidlo.“

Bod 7. znie:

„7. OZNAČOVANIE

7.1 Vozidlá iné než vozidlá kategórie M_1, spĺňajúce požiadavky tohto doplnku zariadením, ktoré je ovládané mechanicky od zavesenia náprav, majú byť označené tak, aby udávali užitočný zdvih zariadenia medzi polohami zodpovedajúcimi stavu naloženého a nenaloženého vozidla a akékoľvek iné informácie, ktoré umožnia kontrolu nastavenia zariadenia.

7.1.1 Keď je zariadenie na snímanie zaťaženia brzdy ovládané od zavesenia náprav inými spôsobmi, musí byť vozidlo označené tak, aby udávalo informácie potrebné pre kontrolu nastavenia zariadenia.

7.2 Keď sú požiadavky tohto doplnku splnené pomocou zariadenia, ktoré moduluje tlak vzduchu v prevode brzdy, vozidlo musí byť označené tak, aby udávalo hmotnosť zodpovedajúcu zaťaženiu nápravy pri zemi, menovité hodnoty tlakov pri výstupe zo zariadenia a hodnotu tlaku pri vstupe do zariadenia rovnajúcu sa najmenej 80 % maximálnej stanovenej hodnoty vstupného tlaku, deklarovanej výrobcom pre takýto stav zaťaženia:

7.2.1 Technicky maximálne prípustné zaťaženie na náprave(ách), ktorá(é) ovláda(jú) zariadenie.

7.2.2 Zaťaženiea) nápravy zodpovedajúce hmotnosti vozidla v pohotovostnom stave ako je definované v bode 2.6 prílohy I k smernici 70/156/EHS.

7.2.3 Zaťaženiea) nápravy zodpovedajúce približne hmotnosti vozidla s navrhovanou karosériou v pohotovostnom stave, keď sa zaťaženiea) nápravy uvedené v bode 7.2.2, vzťahuje(ú) na rám vozidla s kabínou.

7.2.4 Zaťaženiea) nápravy stanovené výrobcom, aby bola umožnená kontrola nastavenia zariadenia v prevádzke, ak je (sú) toto (tieto) odlišné od zaťažení špecifikovaných v bodoch 7.2.1, 7.2.2 a 7.2.3.

7.3 V bode 17 písmeno a) 2 prílohy IX musia byť zahrnuté informácie umožňujúce overenie zhodnosti s požiadavkami bodov 7.1 a 7.2.

7.4 Označenia uvedené v bodoch 7.1 a 7.2 musia byť pripevnené na viditeľnom mieste a majú byť nezmazateľné. Príklad označenia mechanicky ovládaného zariadenia na vozidle vybavenom vzduchovým brzdením je na diagrame 5.“

Bod 8. znie:

„8. PRÍPOJKY NA TESTOVANIE TLAKU

Brzdové systémy zahŕňajúce zariadenia uvedené v bode 7.2, majú byť vybavené prípojkami na testovanie tlaku, ktoré zodpovedajú norme ISO 3583/1975, umiestnenými v tlakovom potrubí zariadenia proti prúdu a po prúde.“

Predchádzajúci bod 8. sa stáva bodom 9.

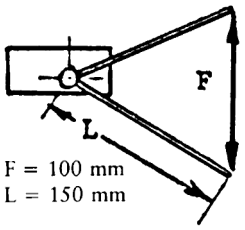
V diagramoch 2 a 4 A, „ $\frac{TR}{PM}$ “sa nahrádza „ $\frac{TR}{PR}$ “na súradnicovej osi y.

Za diagram 4 B sa pridáva nový diagram 5:

Diagram 5

SNÍMACIE ZARIADENIE ZAŤAŽENIA BRZDY

(Pozri bod 7.4)

Kontrolné údaje	Zaťaženie vozidla	Náprava č. 2 – zaťaženie na vozovku (kg)	Vstupný tlak (bar)	Menovitý vstupný tlak (bar)
 naložené nenaložené F = 100 mm L = 150 mm	naložené nenaložené ……..…… …….	10 000 1 500 ……. …….	6 6 ……. …….	6 2,4 ……. …….