31979L0489

L 128/12 URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI 26.5.1979

DIREKTIVA KOMISIJE

z dne 18. aprila 1979

o prilagoditvi tehničnemu napredku Direktive Sveta 71/320/EGS o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z zavornimi napravami za določene kategorije motornih vozil in njihove priklopnike

(79/489/EGS)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi s homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov [1], kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 78/547/EGS [2], zlasti njenega člena 11, 12 in 13,

ob upoštevanju Direktive Sveta 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z zavornimi napravami za določene kategorije motornih vozil in njihovih priklopnikov [3], kot je nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 75/524/EGS [4];

ker je zaradi pridobljenih izkušenj in najsodobnejše tehnologije zdaj mogoče poostriti zahteve in jih bolj uskladiti z dejanskimi preskusnimi pogoji;

ker so določbe te direktive skladne z mnenjem Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku direktiv o odpravljanju tehničnih ovir pri trgovanju v sektorju motornih vozil,

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

1. Priloge I, II, III, IV, V, VI in IX k Direktivi 71/320/EGS se spremenijo skladno s prilogo k tej direktivi.

2. Do uveljavitve posebnih zahtev glede sistemov za preprečevanje blokiranja koles veljajo za vozila kategorij M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 in O_4, opremljena s takšnimi sistemi, določbe direktive 71/320/EGS, kot je nazadnje spremenjena s to direktivo.

Člen 2

1. Od 1. januarja 1980 ne sme nobena država članica iz razlogov, ki se nanašajo na zavorne naprave:

— zavrniti podelitve EGS-homologacije ali izdaje kopije certifikata, predvidenega v zadnji alinei člena (1) Direktive 70/156/EGS, ali podelitve nacionalne homologacije za določen tip vozila, ali

— prepovedati začetka uporabe vozil,

če zavorne naprave takšnega tipa vozila ali takšnih vozil izpolnjujejo zahteve Direktive 71/320/EGS, kot je nazadnje spremenjena s to direktivo.

2. Od 1. oktobra 1980 države članice:

— ne smejo več izdajati kopije certifikata, predvidenega v zadnji alinei člena 10(1) Direktive 70/156/EGS za določen tip vozila, katerega zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive 71/320/EGS, kot je nazadnje spremenjena s to direktivo,

— morajo zavrniti podelitev nacionalne homologacije za določen tip vozila, katerega zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive 71/320/EGS, kot je nazadnje spremenjena s to direktivo.

3. Od 1. oktobra 1981 lahko države članice prepovejo začetek uporabe vozil, katerih zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive 71/320/EGS, kot je nazadnje spremenjena s to direktivo.

4. Ne glede na odstavke od 1 do 3 države članice izvajajo določbe iz točke 1.2.1 Priloge IV k Direktivi 71/320/EGS, kot je nazadnje spremenjena s to direktivo, šele od 1. oktobra 1983.

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

5. Države članice sprejmejo predpise, ki so potrebni zaradi uskladitve s to direktivo, najpozneje do 1. januarja 1980 in o tem takoj obvestijo Komisijo.

Člen 3

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 18. aprila 1979

Za Komisijo

Etienne DAVIGNON

Član Komisije

PRILOGA

Spremembe prilog k Direktivi 71/320/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivama 74/132/EGS in 75/524/EGS

I. SPLOŠNE DOLOČBE V ZVEZI Z MERSKIMI ENOTAMI

Specifikacije, navedene v Direktivi 71/320/EGS in direktivah, ki jo spreminjajo, se spremenijo skladno z določbami Direktive 71/354/EGS, kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 76/770/EGS, ki se nanaša na merske enote.

V prilogah k direktivam 71/320/EGS, 74/132/EGS in 75/524/EGS se:

— beseda „teža“ nadomesti z besedo „masa“, besede „največja tehnično dovoljena teža“ in „skupna teža“ pa z „največja tehnično dovoljena masa“,

— vrednosti za silo, navor in moment ter tlak se izražajo v naslednjih enotah:

sila: newton (N),
navor in moment: newtonmeter (Nm),
tlak: bar (bar).

Za pretvarjanje enot, ki so se uporabljale pred sprejetjem te direktive, v zgoraj navedene enote, se uporabljajo naslednje zaokrožene vrednosti:

sila: 1 kp ali 1 kg = 10 N,
navor in moment: 1 kpm ali 1 kgm = 10 Nm,
tlak: 1 kp/cm^2 ali 1 kg/cm^2 = 1 bar.

Kjer je to potrebno, se morajo za izračune, predpisane v teh prilogah, uporabljati sile, ki ustrezajo masi vozila ali deležem te mase (npr. osne obremenitve).

II. POSEBNE DOLOČBE

PRILOGA I: **DEFINICIJE, ZAHTEVE, IZDELAVA IN VGRADNJA**

V točki 2.2.1.2.4 se na koncu doda:

„Ta določba ne velja, ko pomožno upravljanje omogoča vsaj delno aktiviranje delovnega zavornega sistema, kot je predpisano v točki 2.1.3.6 Priloge II.“

Prvi stavek točke 2.2.1.2.7 se glasi:

„Določeni deli, kot so stopalka in njen ležaj, glavni valj in bat ali bati (hidravlični sistemi), krmilni ventil (pnevmatski sistemi), povezovalni členi med stopalko in glavnim valjem ali krmilnim ventilom, zavorni valji in njihovi bati (hidravlični in/ali pnevmatski sistemi) in sklop vzvoda in odmikača zavore, se ne štejejo za podvržene okvaram, če so dovolj veliki, zlahka dostopni za vzdrževanje in so varni vsaj toliko, kot je predpisano za druge osnovne sestavne dele vozila (kot je na primer krmiljenje).“

Točka 2.2.1.13 se glasi:

„2.2.1.13 Vsako vozilo, opremljeno z delovno zavoro, ki jo aktivira hranilnik energije, mora biti, ko predpisani učinek pomožnega zaviranja ni mogoč brez uporabe shranjene energije, opremljeno z opozorilno napravo – poleg manometra, če je nameščen – ki s svetlobnim ali zvočnim znakom opozori, kadar se shranjena energija v kateremkoli delu sistema zniža na vrednost, pri kateri je mogoče, brez ponovnega napajanja hranilnika in ne glede na obremenjenost vozila, uporabiti napravo za upravljanje delovne zavore tudi petič, potem ko je bila štirikrat polno aktivirana, in pri tem doseči predpisani učinek pomožnega zaviranja (brez okvar v napravi za prenos delovne zavore in s čim tesneje nastavljenimi zavorami). Opozorilna naprava mora biti neposredno in stalno priključena na sistem. Kadar motor dela v normalnih delovnih pogojih in v zavornem sistemu ni napak, opozorilna naprava ne sme oddajati nobenih znakov razen v času, ki je potreben za polnjenje hranilnika oziroma hranilnikov energije po zagonu motorja.“

V točki 2.2.1.19.2 se na koncu doda:

„Če je takšno delovanje izvedljivo z ventilom, ki običajno ne deluje, potem je lahko tak ventil zajet samo, če lahko voznik zlahka preverja njegovo delovanje, bodisi v kabini ali zunaj vozila in brez uporabe orodja.“

PRILOGA II: **PRESKUSI ZAVIRANJA IN UČINEK ZAVORNIH NAPRAV**

Točka 1.3.2.1 prva vrstica se glasi:

„delovne zavore priklopnih vozil kategorij O_2, O_3 in O_4 se preskušajo tako, da…“

Za točko 2.1.3.5 se doda nova točka 2.1.3.6:

„2.1.3.6. Za preverjanje zahtev iz točke 2.2.1.2.4 iz Priloge I je treba izvesti preskus tipa O z odklopljenim motorjem pri preskusni hitrosti, določeni v točki 2.1.1 za ustrezno kategorijo vozil. Povprečni polni pojemek pri uporabi parkirne zavore ali naprave za pomožno upravljanje delovne zavore ter pojemek neposredno pred ustavitvijo vozila ne sme znašati manj kot 1,5 m/s^2. Preskus se izvaja z obremenjenim vozilom, zahteve pa se štejejo za izpolnjene po enkrat doseženem zavornem učinku. Sila, ki deluje na napravo za upravljanje zavore, ne sme presegati določenih vrednosti. Pri vozilih kategorije M_1 ali N_1, ki so opremljena s parkirno zavoro z uporabo tornih zavornih oblog, ki niso del delovnega zavornega sistema, se lahko na prošnjo proizvajalca preskus izvede pri hitrosti 60 km/h. V takšnem primeru povprečni polni pojemek ne sme biti manjši od 2,0 m/s^2; pojemek tik pred ustavitvijo vozila pa mora biti najmanj 1,5 m/s^2.“

Točka 2.2.1.3 se glasi:

„2.2.1.3 Zahteve v zvezi s preskušanjem vozil kategorije O_3. Za to kategorijo veljajo iste zahteve kot za kategorijo O_2.“

Točka 2.2.1.4.1 se glasi:

„2.2.1.4.1 Za to kategorijo veljajo iste zahteve kot za kategorijo O_2; poleg tega morajo ta vozila opraviti preskus tipa II.“

Točka 2.3.2 se glasi:

„2.3.2 Pri vozilih, opremljenih s pnevmatskimi zavornimi napravami, se šteje, da so zahteve, določene v točki 2.3.1, izpolnjene, če vozilo ustreza predpisom iz Priloge III.“

PRILOGA III

Naslov se glasi:

„POSTOPEK MERJENJA REAKCIJSKEGA ČASA PRI VOZILIH, OPREMLJENIH S PNEVMATSKIMI ZAVORNIMI NAPRAVAMI“

Točka 1.3 se glasi:

„1.3 Časi, določeni pri izvajanju določb te priloge, se zaokrožijo na najbližjo desetinko sekunde. Če je številka, ki prikazuje stotinke, pet ali višja od pet, se reakcijski čas zaokroži navzgor na najbližjo desetinko.“

Prejšnja točka 1.4 se črta.

Točka 2.4 zadnji stavek se črta.

Točka 2.5 se glasi:

„2.5 Pri motornih vozilih s priključkom zavorne instalacije za priklopnike se mora reakcijski čas, poleg zahtev iz točke 1.1, meriti na skrajnem koncu 2,5-metrske cevi z notranjim premerom 13 mm, ki se priključi na spojno glavo upravljalnega voda delovne zavore. Med tem preskusom mora biti na spojno glavo napajalnega voda pritrjena prostornina 385 ± 5 cm^3 (kar se šteje za enakovredno prostornini 2,5-metrske cevi z notranjim premerom 13 mm in pod tlakom 6,5 bara).

Vlačilci polpriklopnikov morajo biti opremljeni z gibljivimi cevmi za priključevanje polpriklopnikov. Spojne glave so torej na skrajnih koncih teh gibljivih cevi. Dolžina in notranji premer cevi se v dokumentu, ki ustreza vzorcu, opisanem v Prilogi IX, vpišeta pod točko 14.6.“

Točka 3.2 drugi stavek se črta.

Točka 3.3.1 se glasi:

„3.3.1 Imeti mora hranilnik s prostornino 30 litrov, ki se napolni s tlakom do 6,5 bara pred vsakim preskusom in ki se ga med samim preskusom ne sme znova polniti. Pri izhodni odprtini naprave za upravljanje zavore mora imeti simulator odprtino s premerom od 4,0 do vključno 4,3 mm. Prostornina cevi, merjena od odprtine do vključno spojne glave, je 385 ± 5 cm^3 (kar se šteje kot enako prostornini 2,5-metrske cevi z notranjim premerom 13 mm in pod pritiskom 6,5 bara). Tlaki v upravljalnem vodu, navedeni v točki 3.3.3, se merijo v spodnjem toku tik za odprtino.“

Točka 3.3.2 se glasi:

„3.3.2 Naprava za upravljanje zaviranja mora biti zasnovana tako, da naprava za preskušanje ne vpliva na njen učinek.“

Za točko 3.3.2 se dodata novi točki 3.3.3 in 3.3.4:

„3.3.3 Simulator mora biti nastavljen, na primer, z izbiro odprtine skladno s točko 3.3.1, in sicer tako, da če je nanjo priključena posoda velikosti 385 ± 5 cm^3, mora biti čas, potreben za dvig tlaka z 0,65 na 4,9 bara (10 oziroma 75 % nominalnega tlaka 6,5 bara), 0,2 ± 0,01 sekunde. Če se zgoraj omenjena posoda zamenja s 1 155 ± 15 cm^3 veliko posodo, mora biti čas, potreben za dvig tlaka z 0,65 na 4,9 bara brez dodatnega prilagajanja, 0,38 ± 0,02 sekunde. Med tema vrednostima se mora tlak dvigati približno linearno. Posode morajo biti priključene na spojno glavo brez uporabe pregibnih cevi, njihov notranji premer pa mora biti najmanj 10 mm.

3.3.4 V diagramu v dodatku k tej prilogi je naveden zgled pravilne konfiguracije in uporabe simulatorja.“

Točka 3.4 se glasi:

„3.4 Čas, ki poteče od trenutka, ko tlak, ki ga v upravljalnem vodu povzroči simulator, doseže 0,65 bara, do trenutka, ko tlak v zavornem valju priklopnika doseže 75 % svoje asimptotične vrednosti, ne sme presegati 0,4 sekunde.“

Za točko 3.4 se doda nova točka 4:

„4 PRIKLJUČKI ZA PREVERJANJE TLAKA

4.1 Na vsakem samostojnem krogu zavornega sistema se priključki za preverjanje tlaka namestijo čim bližje zavornemu valju, ki je glede na reakcijski čas nameščen najbolj neugodno.

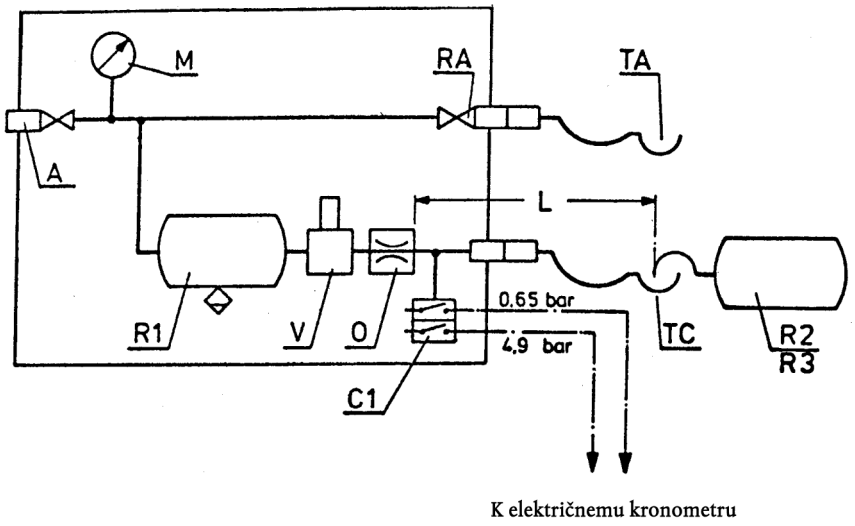
4.2 Priključki za preverjanje tlaka morajo ustrezati standardu ISO 3583/1975.“

DODATEK: Osnutek simulatorja se nadomesti z naslednjim:

„DODATEK

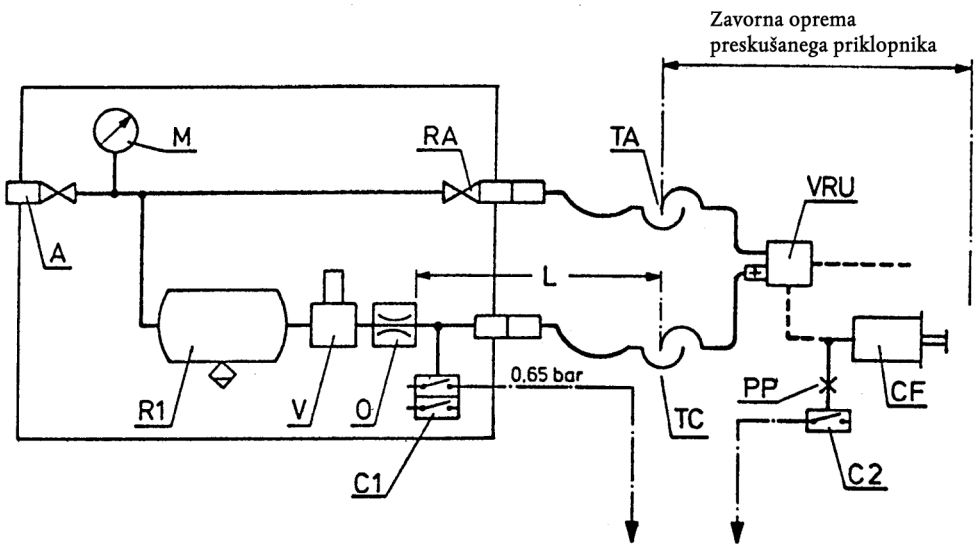
PRIMER SIMULATORJA (glej točko 3 priloge III)

1. Nastavitev simulatorja



K električnemu kronometru

2. Preskus priklopnika



K električnemu kronometru

A = dovodni priključek z zapornim ventilom

C1 = stikalo za tlak v simulatorju, nastavljeno na 0,65 in na 4,9 bara

C2 = stikalo za tlak, ki se priključi na zavorni valj na priklopniku, nastavljeno na 75 % asimptotičnega tlaka v zavornem valju CF

CF = zavorni valj

L = vod od odprtine O do vključno spojne glave TC, z notranjo prostornino 385 ± 5 cm^3 pod tlakom 6,5 bara

M = manometer

O = odprtina s premerom najmanj 4 mm in največ 4,3 mm

PP = priključek za preverjanje tlaka

R1 = 30-litrska tlačna posoda za zrak z odvodnim ventilom

R2 = posoda za umerjanje, skupaj s spojno glavo TC, s prostornino 385 ± 5 cm^3

R3 = posoda za umerjanje, skupaj s spojno glavo TC, s prostornino 1155 ± 15 cm^3

RA = zaporni ventil

TA = spojna glava, napajalni vod

TC = spojna glava, upravljalni vod

V = naprava za upravljanje zavor

VRU = zavorni ventil priklopnika“

PRILOGA IV: **HRANILNIKI ENERGIJE IN VIRI ENERGIJE ZA PNEVMATSKE ZAVORE**

Točka 1.2.1 se glasi:

„1.2.1 Posode pnevmatskih zavor pri motornih vozilih so zasnovane tako, da je po osemkratnem polnem aktiviranju delovne zavore v zavorni posodi še vedno tlak, ki ni nižji od tlaka, potrebnega za navedeni učinek pomožne zavore.“

Za točko 2.5 se doda nova točka 3:

„3 PRIKLJUČKI ZA PREVERJANJE TLAKA

3.1 Priključek za preverjanje tlaka mora biti nameščen v bližini najbolj neugodno nameščene posode v smislu točke 2.4 te priloge.

3.2 Priključki za preverjanje tlaka morajo ustrezati standardu ISO 3583/1975.“

PRILOGA V: **VZMETNE ZAVORE**

Točka 2.3 na koncu se doda:

„Ta točka se ne uporablja za priklopna vozila.“

Točka 2.4 se glasi:

„2.4 Pri motornih vozilih mora biti sistem oblikovan tako, da je mogoče zavore vključiti in sprostiti vsaj trikrat, če je začetni tlak v vzmetni kompresijski komori enak najvišjemu dovoljenemu tlaku. Pri priklopnih vozilih mora biti sproščanje zavore mogoče vsaj trikrat po odklopu priklopnega vozila, pri tem mora biti tlak v napajalnem vodu pred odklopom 6,5 bara. Ti pogoji morajo biti izpolnjeni, kadar so zavore nameščene na najmanjši mogoči medsebojni razdalji. Poleg tega morata biti izvedljiva vključitev in sproščanje parkirne zavore, kot je določeno v točki 2.2.2.10 Priloge I, ko je priklopno vozilo priklopljeno na vlačilec.“

Točka 2.5 na koncu se doda:

„Pri priklopnih vozilih je ta raven tlaka (pm) tlak, ki nastane po štirih polnih aktiviranjih pomožne zavore, skladno s točko 1.3 Priloge IV. Začetni tlak je določen na 6,5 bara.“

Točka 2.6 na koncu se doda:

„Ta določba se ne uporablja za priklopna vozila.“

PRILOGA VI: **PARKIRNO ZAVIRANJE Z MEHANSKIM BLOKIRANJEM ZAVORNIH VALJEV**

Točka 2.1 na koncu se doda:

„Ta določba se ne uporablja za priklopna vozila. Pri priklopnih vozilih tlak, ki ustreza mehanskemu blokiranju, ne sme presegati 4 barov. Učinek parkirne zavore mora biti mogoče doseči kljub vsaki posamezni okvari delovnega zavornega sistema na priklopnem vozilu. Poleg tega mora biti pri priklopnih vozilih sproščanje zavore izvedljivo vsaj trikrat po odklopu priklopnega vozila, pri tem mora biti tlak v napajalnem vodu pred odklopom 6,5 bara. Ti pogoji morajo biti izpolnjeni, kadar so zavore nameščene na najmanjši mogoči medsebojni razdalji. Poleg tega morata biti izvedljiva vklop in sproščanje parkirne zavore, kot je določeno v točki 2.2.2.10 Priloge I, ko je priklopno vozilo priklopljeno na vlačilec.“

Za točko 2.4 se doda nova točka 2.5:

„2.5 Naprava za upravljanje zavor mora biti taka, da se ob njenem aktiviranju izvedejo operacije v naslednjem zaporedju: zavore se sprožijo tako, da se zagotovi stopnja učinkovitosti, ki je potrebna za parkirno zaviranje, zavore se blokirajo v tem položaju in potem se sprosti sila, potrebna za vključitev zavore.“

PRILOGA IX

Naslov se glasi:

„VZOREC

PRILOGA K CERTIFIKATU O EGS-HOMOLOGACIJI, KI SE NANAŠA NA ZAVORNE NAPRAVE

(Člena 4(2) in 10 Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi s homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov

Ob upoštevanju sprememb na podlagi Direktive 79/489/EGS“

Opomba ([3]), ki se nanaša na točko 14.3, se glasi:

„([3]) se uporablja samo za vozila kategorij O_2, O_3 in O_4.“

Točka 14.6 se glasi:

„14.6 Reakcijski čas in dimenzije pregibnih cevi

14.6.1 Reakcijski čas na zavornem valju…..... s

14.6.2 Reakcijski čas na upravljalnem vodu spojne glave…..... s

14.6.3 Pregibne cevi vlačilcev polpriklopnikov:

— dolžina:…..... m

— notranji premer…..... mm.“

V točki 17 se doda nova točka 17(a) 2:

„17(a) 2 Podatki, predpisani v točki 7.3 dodatka k točki 1.1.4.2 Priloge II.“

Priloga k Direktivi Komisije 75/524/EGS z dne 25. julija 1975

Dodatek k točki 1.1.4.2 (Priloga II):

PORAZDELITEV SILE, POTREBNE ZA ZAVIRANJE, NA OSI VOZILA.

Točka 3.1.2 se glasi:

„3.1.2. Pri vozilih, ki lahko vlečejo priklopna vozila kategorij O_3 ali O_4, opremljene s pnevmatskimi zavorami, mora biti tlak pri polnem zaviranju med 6,5 in 8 bari na spojni glavi napajalnega voda ter med 6 in 7,5 bara na spojni glavi upravljalnega voda, ne glede na obremenjenost vozila. Ti tlaki morajo biti na vlečnem vozilu očitno prisotni, tudi ko nima priklopljenega priklopnega vozila.“

Točka 6 se glasi:

„6. POGOJI, KI MORAJO BITI IZPOLNJENI V PRIMERU OKVARE SISTEMA PORAZDELITVE ZAVIRANJA

Če so zahteve iz tega dodatka izpolnjene z uporabo posebne naprave (na primer nadzirane mehansko z vzmetenjem vozila) mora biti pri okvari te naprave ali njenega mehanizma za upravljanje mogoče vozilo ustaviti pod pogoji, določenimi za pomožno zaviranje pri motornih vozilih; pri vozilih, ki lahko vlečejo priklopno vozilo, opremljeno s pnevmatskimi zavorami, mora biti mogoče na spojni glavi upravljalnega voda doseči tlak v razponu, določenem v točki 3.1.2 tega dodatka. V primeru okvare mehanizma za upravljanje naprave pri priklopnikih in polpriklopnikih mora biti doseženo zavorno razmerje, ki znaša vsaj 30 % učinka delovne zavore, predpisanega za zadevno vozilo.“

Točka 7 se glasi:

„7. OZNAKE

7.1 Vozila, razen vozil kategorije M_1, ki izpolnjujejo zahteve iz tega dodatka s pomočjo naprave, ki je mehansko upravljana prek vzmetenja vozila, se označijo tako, da je razviden uporabni hod naprave med položajema, ki ustrezata stanju neobremenjenega in obremenjenega vozila, ter vsi dodatni podatki, ki omogočajo preverjanje namestitve naprave.

7.1.1 Če je regulator zavorne sile glede na obremenitev osi nadziran prek vzmetenja vozila na kakršenkoli drug način, morajo biti na vozilu označeni podatki, ki omogočajo preverjanje namestitve naprave.

7.2 Če so zahteve iz tega dodatka izpolnjene s pomočjo naprave, ki uravnava zračni tlak v prenosnem mehanizmu zavornega sistema, morajo biti na vozilu označeni masa, ki ustreza osnim obremenitvam, nominalni izhodni tlaki v napravi in vhodni tlak, ki ne sme znašati manj kot 80 % največjega konstrukcijsko določenega vhodnega tlaka, kot ga je določil proizvajalec, za naslednje stopnje obremenitve:

7.2.1 Tehnično dovoljena največja osna obremenitev, ki upravlja(jo) napravo.

7.2.2 Obremenitve osi, ki ustrezajo masi vozila v voznem stanju, kot je definirano v točki 2.6 Priloge I k direktivi 70/156/EGS.

7.2.3 Osne obremenitve, ki ustrezajo vozilu s predlagano karoserijo v voznem stanju, kjer se obremenitve osi, navedene v točki 7.2.2, povezujejo s šasijo vozila s kabino.

7.2.4 Obremenitve osi, ki jih določi proizvajalec, da omogoči preverjanje namestitve naprave, če so te drugačne od obremenitev, določenih v točkah 7.2.1, 7.2.2 in 7.2.3.

7.3 Točka 17(a) 2 v Prilogi IX mora zajemati podatke, ki omogočajo preverjanje izpolnjevanja zahtev, navedenih v točkah 7.1 in 7.2.

7.4 Oznake, navedene v točkah 7.1 in 7.2, morajo biti nameščene na vozilu na vidnem mestu in v neizbrisni obliki. V sliki 5 je prikazan primer oznak za mehansko upravljano napravo v vozilu, opremljenem s pnevmatskimi zavorami.“

Točka 8 se glasi:

„8. PRIKLJUČKI ZA PREVERJANJE TLAKA

Zavorni sistemi, ki vključujejo naprave, navedene v točki 7.2, morajo biti opremljeni s priključki za preverjanje tlaka, ki ustrezajo standardu ISO 3583/1975 v tlačnem vodu v zgornjem in spodnjem toku naprave.“

Prejšnja točka 8 postane točka 9.

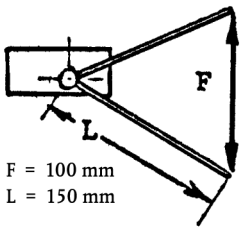
V slikah 2 in 4A se na ordinati „ $\frac{TR}{PM}$ “ nadomesti s „ $\frac{TR}{PR}$ “.

Za sliko 4B se doda naslednja slika 5:

SLIKA 5

REGULATOR ZAVORNE SILE GLEDE NA OBREMENITEV OSI

(glej točko 7.4)

Kontrolni podatki	Obremenitev vozila	Os št. 2 - obremenitev tal (kg)	Vstopni tlak (bar)	Nazivni izstopni tlak (bar)
 F = 100 mm L = 150 mm	Obremenjeno	10 000	6	6
	Neobremenjeno	1 500	6	2,4
	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....