375L0321

'Αριθ. N 147/24 'Επίσημη 'Εφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων 9. 6. 75

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

τῆς 20ῆς Μαΐου 1975

περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στό σύστημα διευθύνσεως τῶν γεωργικῶν ἤ δασικῶν ἑλκυστήρων μέ τροχούς

(75/321/ΕΟΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Ἔχοντας ὑπόψη:

τή συνθήκη περί ἱδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, καί ἰδίως τό ἄρθρο 100,

τήν πρόταση τῆς 'Επιτροπῆς,

τή γνώμη τῆς Συνελεύσεως(1),

τή γνώμη τῆς Οἰκονομικῆς καί Κοινωνικῆς 'Επιτροπῆς(2),

'Εκτιμώντας:

ὅτι οἱ τεχνικές προδιαγραφές τῶν ἐθνικῶν νομοθεσιῶν, πού πρέπει νά πληροῦν οἱ ἑλκυστῆρες, ἀναφέρονται μεταξύ ἄλλων στό σύστημα διευθύνσεως·

ὅτι οἱ προδιαγραφές αὐτές διαφέρουν ἀπό τό ἕνα Κράτος μέλος στό ἄλλο καί ὡς ἐκ τούτου εἶναι ἀνάγκη ὅπως οἱ αὐτές προδιαγραφές θεσπισθοῦν ἀπό ὅλα τά Κράτη μέλη εἴτε συμπληρωματικά εἴτε σέ ἀντικατάσταση τῶν ἰσχυουσῶν ρυθμίσεων, ἰδίως γιά νά καταστεῖ δυνατή ἡ ἐφαρμογή γιά κάθε τύπο ἑλκυστήρα τῆς διαδικασίας ἐγκρίσεως ΕΟΚ, πού ρυθμίζεται ἀπό τήν ὁδηγία 74/150/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 4ης Μαρτίου 1974 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση γεωργικῶν ἤ δασικῶν ἑλκυστήρων μέ τροχούς(3),

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Ἄρθρο 1

1. 'Ως ἑλκυστήρας (γεωργικός ἤ δασικός) νοεῖται κάθε ὄχημα μέ κινητήρα, μέ τροχούς ἤ ἑρπύστριες, πού ἔχει τουλάχιστον δύο ἄξονες, τοῦ ὁποίου ἡ λειτουργία ἔγκειται βασικά στήν ἰσχύ ἕλξεώς του καί τό ὁποῖο εἶναι εἰδικά σχεδιασμένο γιά νά ἕλκει, ὠθεῖ, φέρει ἤ θέτει σέ κίνηση ὁρισμένα ἐργαλεῖα, μηχανές ἤ ρυμουλκούμενα προοριζόμενα γιά χρήση στή γεωργική ἤ δασική ἐκμετάλλευση. Εἶναι δυνατόν νά διαρρυθμισθεῖ γιά νά μεταφέρει φορτίο καί συνοδούς.

2. 'Η παρούσα ὁδηγία δέν ἔχει ἐφαρμογή εἰ μή μόνο ἐπί τῶν ἑλκυστήρων τῶν καθοριζομένων στήν παράγραφο 1 καί φερόντων ἑλαστικά, δύο ἄξονες καί ἐχόντων μία ἐκ κατασκευῆς μεγίστη ταχύτητα ἀπό 6 ὡς 25 χμ/ω.

Ἄρθρο 2

Τά Κράτη μέλη δέν δύνανται νά ἀρνηθοῦν τήν ἔγκριση ΕΟΚ οὔτε τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς ἑνός ἑλκυστήρα γιά λόγους πού ἀναφέρονται στό σύστημα διευθύνσεως, ἄν αὐτός ἀνταποκρίνεται στίς ἀναφερόμενες στό παράρτημα προδιαγραφές.

Ἄρθρο 3

Τά Κράτη μέλη δέν δύνανται νά ἀρνηθοῦν τήν καταχώρηση στά μητρῶα ἤ νά ἀπαγορεύσουν τήν πώληση, τήν ἔναρξη κυκλοφορίας ἤ τή χρήση τῶν ἑλκυστήρων γιά λόγους πού ἀναφέρονται στό σύστημα διευθύνσεως, ἄν αὐτό ἀνταποκρίνεται στίς ἀναφερόμενες στό παράρτημα προδιαγραφές.

Ἄρθρο 4

Οἱ ἀναγκαῖες τροποποιήσεις πρός προσαρμογή τῶν προδιαγραφῶν τοῦ παραρτήματος στήν τεχνική πρόοδο θεσπίζονται σύμφωνα μέ τήν προβλεπόμενη στό ἄρθρο 13 τῆς ὁδηγίας 74/150/ΕΟΚ διαδικασία.

Ἄρθρο 5

1. Τά Κράτη μέλη θέτουν σέ ἰσχύ τίς διατάξεις πού εἶναι ἀναγκαῖες γιά νά συμμορφωθοῦν πρός τήν παρούσα ὁδηγία ἐντός προθεσμίας δεκαοκτώ μηνῶν ἀπό τῆς κοινοποιήσεώς της καί ἐνημερώνουν ἐπ' αὐτοῦ τήν 'Επιτροπή.

2. Τά Κράτη μέλη μεριμνοῦν γιά τήν ἀνακοίνωση στήν 'Επιτροπή τοῦ κειμένου τῶν οὐσιωδῶν διατάξεων τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου πού θεσπίζουν στόν τομέα πού διέπεται ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

Ἄρθρο 6

'Η παρούσα ὁδηγία ἀπευθύνεται στά Κράτη μέλη.

'Εγινε στίς Βρυξέλλες, στίς 20 Μαΐου 1975.

Γιά τό Συμβούλιο

'Ο Πρόεδρος

R. RYAN

(1) ΕΕ ἀριθ. A 160 τῆς 18. 12. 1969, σ. 29.
(2) ΕΕ ἀριθ. A 48 τῆς 16. 4. 1969, σ. 21.
(3) ΕΕ ἀριθ. N 84 τῆς 28. 3. 1974, σ. 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. **«Σύστημα διευθύνσεως»**

'Ως «σύστημα διευθύνσεως» νοεῖται ὁ πλήρης μηχανισμός ὁ ὁποῖος ἔχει ὡς λειτουργία τήν ἀλλαγή τῆς διευθύνσεως τῆς κινήσεως τοῦ ἑλκυστήρα.

Τό σύστημα διευθύνσεως δύναται νά περιέχει:

- τό ὄργανο χειρισμοῦ,
- τή μετάδοση,
- τούς κατευθυντήριους τροχούς,
- κατά περίπτωση, ἕναν εἰδικό μηχανισμό γιά τήν παραγωγή βοηθητικῆς ἐνεργείας ἤ ἀνεξαρτήτου ἐνεργείας.

1.1.1. *«Ὄργανο χειρισμοῦ»*

'Ως «ὄργανο χειρισμοῦ» νοεῖται τό ἐξάρτημα πού χειρίζεται ἀπευθείας ὁ ὁδηγός γιά νά διευθύνει τόν ἑλκυστήρα.

1.1.2. *«Μετάδοση»*

'Ως «μετάδοση» νοεῖται τό σύνολο τῶν στοιχείων τῶν περιεχομένων μεταξύ τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ καί τῶν κατευθυντηρίων τροχῶν ἐκτός τῶν εἰδικῶν μηχανισμῶν τῶν ἀναφερομένων στό σημεῖο 1.1.4. 'Η μετάδοση δύναται νά εἶναι μηχανική, ὑδραυλική, δι' ἀέρος, ἠλεκτρική ἤ σύνθετη.

1.1.3. *«Κατευθυντήριοι τροχοί»*

'Ως «κατευθυντήριοι τροχοί» νοοῦνται:

- οἱ τροχοί τῶν ὁποίων ἡ διεύθυνση σέ σχέση μέ τόν ἑλκυστήρα δύναται νά μεταβληθεῖ ἀμέσως ἤ ἐμμέσως γιά νά ἐπιτευχθεῖ ἡ ἀλλαγή διευθύνσεως τῆς κινήσεως τοῦ ἑλκυστήρα,
- οἱ τροχοί τῶν ἀρθρωτῶν ἑλκυστήρων,
- οἱ τροχοί τῶν ἑλκυστήρων τῶν ὁποίων ἡ ἀλλαγή διευθύνσεως ἐπιτυγχάνεται διά διαφοροποιήσεως τῆς ταχύτητος τῶν τροχῶν τοῦ αὐτοῦ ἄξονα.

Οἱ αὐτοκατευθυντήριοι τροχοί δέν εἶναι κατευθυντήριοι τροχοί.

1.1.4. *«Εἰδικός μηχανισμός»*

'Ως «εἰδικός μηχανισμός» νοεῖται τό τμῆμα τοῦ συστήματος διευθύνσεως διά τοῦ ὁποίου παράγεται ἡ βοηθητική ἤ ἀνεξάρτητη ἐνέργεια. 'Η βοηθητική ἐνέργεια καί ἡ ἀνεξάρτητη ἐνέργεια δύνανται νά παραχθοῦν δι' ἑνός συστήματος μηχανικοῦ, ὑδραυλικοῦ, δι' ἀέρος, ἠλεκτρικοῦ ἤ συνθέτου (παραδείγματος χάριν, διά μιᾶς ἀντλίας ἐλαίου, μιᾶς ἀεραντλίας, ἑνός συσσωρευτοῦ κλπ.).

1.2. **«Διάφορες κατηγορίες συστημάτων διευθύνσεως»**

1.2.1. 'Αναλόγως τῆς προελεύσεως τῆς ἀπαραιτήτου ἐνεργείας γιά τή στροφή τῶν κατευθυντηρίων τροχῶν διακρίνονται οἱ ἀκόλουθες κατηγορίες συστημάτων διευθύνσεως:

1.2.1.1. *Σύστημα χειροκινήτου διευθύνσεως*, στό ὁποῖο ἡ ἐνέργεια αὐτή παρέχεται ἀποκλειστικῶς ὑπό τῆς μυϊκῆς ἐνεργείας τοῦ ὁδηγοῦ.

1.2.1.2. *Σύστημα ὑποβοηθουμένης διευθύνσεως*, στό ὁποῖο ἡ ἐνέργεια αὐτή παρέχεται ὑπό τῆς μυϊκῆς ἐνεργείας τοῦ ὁδηγοῦ καί ὑπό εἰδικῶν μηχανισμῶν, ὅπως ὁρίζονται στό σημεῖο 1.1.4.

Τά συστήματα διευθύνσεως στά ὁποῖα ἡ ἐνέργεια παρέχεται ἀποκλειστικῶς, ὑπό κανονικές συνθῆκες, ὑπό τῶν εἰδικῶν μηχανισμῶν πού ἀναφέρονται στό σημεῖο 1.1.4 ἀλλά τά ὁποῖα ἐπιτρέπουν, σέ περίπτωση βλάβης αὐτῶν τῶν εἰδικῶν μηχανισμῶν, νά χρησιμοποιηθεῖ ἡ μυϊκή ἐνέργεια τοῦ ὁδηγοῦ γιά τή διεύθυνση τοῦ ἐλκυστήρα θεωροῦνται ὡς «συστήματα ὑποβοηθουμένης διευθύνσεως».

1.2.1.3. *Σύστημα διευθύνσεως μέ σερβομηχανισμό*, στό ὁποῖο ἡ ἐνέργεια αὐτή παρέχεται ἀποκλειστικῶς ὑπό τῶν εἰδικῶν μηχανισμῶν, ὅπως ὁρίζονται στό σημεῖο 1.1.4.

1.3. **«Προσπάθεια στό ὄργανο χειρισμοῦ»**

Ὡς «προσπάθεια στό ὄργανο χειρισμοῦ» νοεῖται ἡ ἐφαρμοζομένη ὑπό τοῦ ὁδηγοῦ προσπάθεια ἐπί τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ γιά νά ἐλέγχεται ἡ διεύθυνση τοῦ ἐλκυστήρα.

2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ, ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

2.1. **Γενική προδιαγραφή**

2.1.1. Τό σύστημα διευθύνσεως πρέπει νά ἐγγυᾶται μία ἄνετη καί ἀσφαλή ὁδήγηση τοῦ ἐλκυστήρα καί νά ἀνταποκρίνεται στίς ἀναφερόμενες στό σημεῖο 2.2 εἰδικές προδιαγραφές.

2.2. **Εἰδικές προδιαγραφές**

2.2.1. *Ὄργανο χειρισμοῦ*

2.2.1.1. Τό ὄργανο χειρισμοῦ πρέπει νά εἶναι εὐχερές στή χρήση καί νά δράττεται εὔκολα. Πρέπει νά εἶναι σχεδιασμένο κατά τέτοιον τρόπο ὥστε νά ἐπιτρέπει μία προοδευτική στροφή. Ἡ φορά τῆς κινήσεως τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ πρέπει νά ἀντιστοιχεῖ στήν ἐπιθυμητή ἀλλαγή τῆς διευθύνσεως τοῦ ἐλκυστήρα.

2.2.1.2. Ἡ ἀπαραίτητη προσπάθεια στό ὄργανο χειρισμοῦ γιά τή διαγραφή τή στιγμή τῆς στροφῆς ἑνός κύκλου ἀκτίνος 12 μέτρων, τοῦ ἐλκυστήρα ἐρχομένου ἀπό τήν ἐφαπτόμενη γραμμή, δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τά 25 daN. Στά συστήματα ὑποβοηθουμένης διευθύνσεως σέ περίπτωση βλάβης τῆς βοηθητικῆς ἐνεργείας ἡ προσπάθεια στό ὄργανο χειρισμοῦ δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τά 60 daN.

2.2.1.3. Γιά τόν ἔλεγχο τῆς ἀναφερομένης στό σημεῖο 2.2.1.2 προδιαγραφῆς διαγράφεται ἀπό τόν ἐλκυστήρα ἐπί ξηρᾶς, ἐπιπέδου καί καλῆς προσφύσεως ὁδοῦ μία σπειροειδής γραμμή μέ ταχύτητα 10 χιλιομέτρων ἀνά ὥρα ἐκκινώντας ἐκ μιᾶς εὐθείας γραμμῆς. Μέχρι τή στιγμή κατά τήν ὁποίαν τό ὄργανο χειρισμοῦ διέρχεται ἐκ τῆς θέσεως ἡ ὁποία ἀντιστοιχεῖ στήν ἐγγραφή τοῦ ἐλκυστήρα σέ κύκλο ἀκτίνος 12 μέτρων σημειώνεται ἡ προσπάθεια στό ὄργανο χειρισμοῦ. Ἡ διάρκεια χειρισμοῦ (διαρρέων χρόνος μεταξύ τῆς στιγμῆς κατά τήν ὁποίαν ἀρχίζει ἡ δράση ἐπί τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ καί τῆς στιγμῆς κατά τήν ὁποίαν ἐπιτυγχάνεται ἡ θέση μετρήσεως) δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τά 5 δευτερόλεπτα στίς κανονικές περιπτώσεις καί τά 8 δευτερόλεπτα σέ περίπτωση βλάβης τοῦ εἰδικοῦ μηχανισμοῦ. Πρέπει νά πραγματοποιηθεῖ μία πρός τά δεξιά καί μία πρός τά ἀριστερά στροφή.

Κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς ὁ ἐλκυστήρας πρέπει νά εἶναι φορτωμένος στό τεχνικά ἀποδεκτό ὁλικό βάρος του, ἡ δέ κατανομή τοῦ βάρους αὐτοῦ μεταξύ τῶν ἀξόνων καί ἡ πίεση τῶν ἐλαστικῶν νά ἀντιστοιχοῦν στίς παρεχόμενες ὑπό τοῦ κατασκευαστοῦ ἐνδείξεις.

2.2.2. *Μετάδοση*

2.2.2.1. Τά συστήματα διευθύνσεως δέν πρέπει νά περιέχουν οὔτε ἠλεκτρικές μεταδόσεις οὔτε μεταδόσεις πού χρησιμοποιοῦν ἀποκλειστικῶς ἀέρα.

2.2.2.2. Οἱ μεταδόσεις πρέπει νά εἶναι σχεδιασμένες κατά τρόπον ὥστε νά ἀνταποκρίνονται στίς ἀπαιτήσεις τῆς λειτουργίας. Πρέπει νά εἶναι εὐκόλου προσβάσεως γιά τή συντήρηση ἤ τόν ἔλεγχο.

2.2.2.3. Ὅταν δέν πρόκειται περί καθαρῶν ὑδραυλικῶν μηχανισμῶν μεταδόσεως, ἡ ὁδήγηση τοῦ ἐλκυστήρα πρέπει νά ἐξασφαλισθεῖ ἀκόμη καί στήν περίπτωση βλάβης τῶν ὀργάνων τῆς ὑδραυλικῆς ἤ δι' ἀέρος μεταδόσεως.

2.2.2.4. Τά συστήματα διευθύνσεως μέ ὄργανα μεταδόσεως καθαρῶς ὑδραυλικά καί οἱ εἰδικοί μηχανισμοί τους, πού ἀναφέρονται στό σημεῖο 1.1.4, πρέπει νά πληροῦν τίς ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

2.2.2.4.1. Ἕνας ἤ περισσότεροι μηχανισμοί περιορισμοῦ πιέσεως πρέπει νά προστατεύουν τό σύνολο ἤ ἕνα τμῆμα τοῦ κυκλώματος ἀπό μία ὑπερβολική πίεση.

2.2.2.4.2. Οἱ μηχανισμοί περιορισμοῦ πιέσεως πρέπει νά εἶναι ρυθμισμένοι κατά τρόπον ὥστε νά μήν ὑπερβαίνουν τήν πίεση T τήν ἴση πρός τήν ὑποδεικνυομένη ἀπό τόν κατασκευαστή μεγίστη πίεση λειτουργίας.

2.2.2.4.3. Τά χαρακτηριστικά καί οἱ διαστάσεις τῶν σωληνώσεων πρέπει νά εἶναι τέτοια, ὥστε οἱ σωληνώσεις νά ἀνθίστανται σέ τετραπλάσια τῆς T πιέσεως (πίεση ρυθμίσεως τῶν μηχανισμῶν περιορισμοῦ πιέσεως) καί οἱ σωληνώσεις πρέπει νά εἶναι διευθετημένες σέ προστατευμένες θέσεις κατά τρόπον ὥστε νά περιορίζονται στό ἐλάχιστο οἱ κίνδυνοι ρήξεως λόγω συγκρούσεως ἤ συμπλέξεως καί νά δύνανται νά θεωρηθοῦν ἀμελητέοι οἱ κίνδυνοι ρήξεως διά τριβῆς.

2.2.3. *Κατευθυντήριοι τροχοί*

2.2.3.1. Ὅλοι οἱ τροχοί δύνανται νά εἶναι κατευθυντήριοι.

2.2.4. *Εἰδικοί μηχανισμοί*

2.2.4.1. Οἱ ἀναφερόμενοι στό σημεῖο 1.1.4 εἰδικοί μηχανισμοί, πού χρησιμοποιοῦνται στίς κατηγορίες τῶν συστημάτων διευθύνσεως πού ὁρίζονται στά σημεῖα 1.2.1.2 καί 1.2.1.3, εἶναι δεκτοί ὑπό τίς ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

2.2.4.1.1. Ἄν ὁ ἐλκυστήρας εἶναι ἐφοδιασμένος διά συστημάτων ὑποβοηθουμένης διευθύνσεως ὁριζομένων στό σημεῖο 1.2.1.2, ἡ ὁδήγηση τοῦ ἐλκυστήρα πρέπει νά ἐξασφαλίζεται ἀκόμη καί σέ περίπτωση βλάβης τῶν εἰδικῶν μηχανισμῶν, ὡς τοῦτο ἔχει ἤδη καθορισθεῖ στό σημεῖο 2.2.1.2. Ὅταν ἕνα σύστημα ὑποβοηθουμένης διευθύνσεως δέν διαθέτει δική του πηγή ἐνεργείας, πρέπει νά περιέχει μία ἀποθήκη ἐνεργείας. Ἡ ἀποθήκη αὐτή δύναται νά ἀντικατασταθεῖ ὑπό ἑνός αὐτονόμου μηχανισμοῦ ἐξασφαλίζοντος τήν τροφοδοσία σέ ἐνέργεια τοῦ συστήματος διευθύνσεως κατά προτεραιότητα σέ σχέση πρός τά ἄλλα συστήματα πού συνδέονται στήν κοινή πηγή ἐνεργείας. Τό σύστημα διευθύνσεως ὡς καί τό σύστημα πεδήσεως δέν πρέπει νά ἔχουν κοινή πηγή ἐνεργείας. Ἄν ἡ χρησιμοποιουμένη ἐνέργεια εἶναι ἡ τοῦ πεπιεσμένου ἀέρος, ἡ ἀποθήκη τοῦ πεπιεσμένου ἀέρος πρέπει νά προφυλάσσεται ὑπό μιᾶς βαλβίδος φραγμοῦ μονῆς κατευθύνσεως.

Ὅταν ἡ ἐνέργεια χορηγεῖται ἀποκλειστικῶς, ὑπό κανονικές συνθῆκες, ὑπό τῶν εἰδικῶν μηχανισμῶν γιά τούς ὁποίους γίνεται μνεία στό σημεῖο 1.1.4, τό σύστημα ὑποβοηθουμένης διευθύνσεως πρέπει νά εἶναι ἐφοδιασμένο δι' ἑνός ὀπτικοῦ ἤ ἀκουστικοῦ σήματος τό ὁποῖο ἀρχίζει νά λειτουργεῖ ὅταν σέ περίπτωση βλάβης αὐτῶν τῶν εἰδικῶν μηχανισμῶν ἡ προσπάθεια ἐπί τῶν ὀργάνων χειρισμοῦ ὑπερβαίνει τά 25 daN.

2.2.4.1.2. Ὅταν ὁ ἐλκυστήρας εἶναι ἐφοδιασμένος διά σερβοσυστημάτων διευθύνσεως προσδιοριζομένων στό σημεῖο 1.2.1.3, τά ὁποῖα εἶναι δεκτά ἄν ἔχουν μία καθαρῶς ὑδραυλική μετάδοση, πρέπει νά εἶναι δυνατόν σέ περίπτωση βλάβης τοῦ εἰδικοῦ μηχανισμοῦ νά πραγματοποιηθοῦν μέ τή βοήθεια ἑνός βοηθητικοῦ εἰδικοῦ μηχανισμοῦ οἱ δύο περιγραφόμενοι στό σημεῖο 2.2.1.3 χειρισμοί. Ὁ βοηθητικός εἰδικός μηχανισμός δύναται νά εἶναι μία ἀποθήκη πεπιεσμένου ἀέρος ἤ πεπιεσμένου ἀερίου. Μία ἀντλία ἐλαίου ἤ ἕνας συμπιεστής δύνανται νά χρησιμοποιηθοῦν ὡς βοηθητικός εἰδικός μηχανισμός, ἄν ἡ θέση σέ κίνηση τοῦ μηχανισμοῦ τούτου συνδέεται μέ τήν κίνηση τῶν τροχῶν τοῦ ἐλκυστήρα καί ἄν δέν εἶναι δυνατόν νά ἀποσυμπλεχθεῖ. Σέ περίπτωση βλάβης τοῦ εἰδικοῦ μηχανισμοῦ ἕνα ὀπτικό ἤ ἀκουστικό σῆμα πρέπει νά ἐπισημαίνει τή βλάβη αὐτή.

2.2.4.1.2.1. Ἄν ὁ εἰδικός μηχανισμός λειτουργεῖ δι' ἀέρος, πρέπει νά εἶναι ἐφοδιασμένος διά μιᾶς ἀποθήκης πεπιεσμένου ἀέρος προφυλασσομένης ὑπό μιᾶς βαλβίδος φραγμοῦ μονῆς κατευθύνσεως. Ἡ χωρητικότητα τῆς ἐν λόγω ἀποθήκης τοῦ πεπιεσμένου ἀέρος πρέπει νά ὑπολογισθεῖ κατά τρόπον ὥστε τουλάχιστον ἑπτά πλήρεις στροφές (ἀπ' ἄκρο σ' ἄκρο) νά εἶναι δυνατές, πρίν ἡ πίεση τῆς ἀποθήκης πέσει στό ἥμισυ τῆς πιέσεως λειτουργίας της. Ἡ δοκιμή πρέπει νά πραγματοποιηθεῖ χωρίς οἱ κατευθυντήριοι τροχοί νά εἶναι ἀκίνητοι ἐπί τοῦ ἐδάφους.