374L0132

19. 3. 74 Ἐπίσημη Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων Ἀριθ. N 74/7

ΟΔΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

τῆς 11ης Φεβρουαρίου 1974

περί προσαρμογῆς στήν τεχνική πρόοδο τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 «περί τῆς προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν πέδηση ὁρισμένων κατηγοριῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους»

(74/132/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Ἔχοντας ὑπόψη:

τή συνθήκη περί ἱδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος,

τήν ὁδηγία 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους (1) τροποποιηθεῖσα διά τῆς συνημμένης πράξεως στή συνθήκη περί προσχωρήσεως στήν Εὐρωπαϊκή Οἰκονομική Κοινότητα καί στήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα Ἀτομικῆς Ἐνεργείας τῶν νέων Κρατῶν μελῶν πού ὑπεγράφη τήν 22α Ἰανουαρίου 1972 στίς Βρυξέλλες (2), καί ἰδίως τά ἄρθρα 11, 12 καί 13,

τήν ὁδηγία 71/320/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 περί τῆς προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν πέδηση ὁρισμένων κατηγοριῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους (3) πού ἐτροποποιήθη διά τῆς συνημμένης πράξεως στή συνθήκη περί τῆς προσχωρήσεως στήν ΕΟΚ καί στήν ΕΚΑΕ τῶν νέων Κρατῶν μελῶν πού ὑπεγράφη τήν 22α Ἰανουαρίου 1972 στίς Βρυξέλλες, καί ἰδίως τό ἄρθρο 5,

Ἐκτιμώντας:

ὅτι πολυάριθμα ἀτυχήματα συνέβησαν τῶν ὁποίων ἡ αἰτία εὑρίσκεται, εἴτε στήν ἐμπλοκή τῶν τροχῶν τοῦ ὀπισθίου ἄξονος ἑνός κενοῦ φορτηγοῦ ἤ ὀχήματος ἑλκυστῆρος γιά ἡμιρυμουλκούμενο, εἴτε ἐξίσου στήν ἐμπλοκή τῶν τροχῶν κενῶν ρυμουλκουμένων ὀχημάτων κατά τή διάρκεια τῶν πραγματοποιουμένων πεδήσεων ἐπί ὁδῶν κακῆς προσφύσεως· ὅτι ὑπό τίς συνθῆκες αὐτές, μία κατανομή τῆς ἐντάσεως πεδήσεως ἡ ὁποία εἶναι ἐξαιρετική ὅταν τό ὄχημα εἶναι φορτωμένο, εἶναι τελείως ἀνεφάρμοστη ὑπό συνθῆκες λειτουργίας ἄνευ φορτίου καί δύναται νά συνεπάγεται ἐμπλοκή τῶν τροχῶν τοῦ ὀπισθίου ἄξονος τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα ἤ τῶν τροχῶν τοῦ ἄξονος τοῦ ἡμιρυμουλκουμένου, ἀκόμη καί γιά σχετικῶς μικρές ἐπιβραδύνσεις· ὅτι, κατά συνέπεια, τό ὄχημα ἤ τό σύνολο τῶν ὀχημάτων ὀλισθαίνει ἤ ἀναδιπλοῦται·

ὅτι λόγω τῆς τεχνολογικῆς προόδου εἶναι σήμερα δυνατόν νά ἐφοδιάζονται τά ὀχήματα μέ κινητήρα καί τά ρυμουλκούμενά τους μέ μηχανισμό πού ἐπιτρέπει τήν προσαρμογή τοῦ συστήματος πεδήσεως ἀναλόγως τοῦ φορτίου·

ὅτι οἱ διατάξεις τῆς παρούσης ὁδηγίας εἶναι σύμφωνες μέ τή γνώμη τῆς ἐπιτροπῆς γιά τήν προσαρμογή στήν τεχνολογική πρόοδο τῶν ὁδηγιῶν πού ἀναφέρονται στήν ἐξάλειψη τῶν τεχνικῶν ἐμποδίων στίς συναλλαγές στόν τομέα τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Ἄρθρο 1

Τά παραρτήματα II καί IX τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 τροποποιοῦνται σύμφωνα μέ τό παράρτημα τῆς παρούσης ὁδηγίας.

(1) ΕΕ ἀριθ. N 42 τῆς 23. 2. 1970, σ. 1.
(2) ΕΕ ἀριθ. N 73 τῆς 27. 3. 1972, σ. 115 καί 157.
(3) ΕΕ ἀριθ. N 202 τῆς 6. 9. 1971, σ. 37.

Ἄρθρο 2

1. Ἀπό τῆς 1ης Ὀκτωβρίου 1974, τά Κράτη μέλη δέν δύνανται γιά λόγους πού ἀφοροῦν τή διάταξη πεδήσεως:

— οὔτε νά ἀρνηθοῦν γιά ἕναν τύπο ὀχήματος μέ κινητήρα τήν ἔγκριση ΕΟΚ ἤ τήν παράδοση τοῦ ἐγγράφου τοῦ προβλεπομένου στό ἄρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970, ἤ τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς,

— οὔτε νά ἀπαγορεύσουν τήν ἔναρξη κυκλοφορίας τῶν ὀχημάτων ἐφ' ὅσον οἱ διατάξεις πεδήσεως αὐτοῦ τοῦ τύπου ὀχήματος ἤ ὀχημάτων ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου 71/320/ΕΟΚ τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 πού ἐτροποποιήθη τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

2. Ἀπό τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1975 τά Κράτη μέλη:

— δέν δύνανται πλέον νά παραδίδουν τό ἔγγραφο τό προβλεπόμενο στό ἄρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 γιά ἕναν τύπο ὀχήματος τοῦ ὁποίου οἱ διατάξεις πεδήσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 πού ἐτροποποιήθη τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία,

— δύνανται νά ἀρνηθοῦν τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς ἑνός τύπου ὀχήματος τοῦ ὁποίου οἱ διατάξεις πεδήσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου 71/320/ΕΟΚ τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 πού ἐτροποποιήθη τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

3. Ἀπό τῆς 1ης Ὀκτωβρίου 1975, τά Κράτη μέλη δύνανται νά ἀπαγορεύσουν τή θέση σέ κυκλοφορία ὀχημάτων τῶν ὁποίων οἱ διατάξεις πεδήσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 26ης Ἰουλίου 1971 πού ἐτροποποιήθη τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

4. Πρό τῆς 1ης Ἰουνίου 1974 τά Κράτη μέλη θεσπίζουν καί δημοσιεύουν τίς διατάξεις πού εἶναι ἀναγκαῖες γιά νά συμμορφωθοῦν πρός τήν παρούσα ὁδηγία καί ἐνημερώνουν ἀμέσως περί αὐτοῦ τήν Ἐπιτροπή.

Ἄρθρο 3

Ἡ παρούσα ὁδηγία ἀπευθύνεται στά Κράτη μέλη.

Ἔγινε στίς Βρυξέλλες, στίς 11 Φεβρουαρίου 1974.

Γιά τήν Ἐπιτροπή

Ὁ Πρόεδρος

François-Xavier ORTOLI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τροποποιήσεις τῶν παραρτημάτων τῆς ὁδηγίας 71/320/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 26ης Ἰουλίου 1971

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: **ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΕΔΗΣΕΩΣ**

Σημεῖο 1.1.3.4 νά ἀναγνωσθεῖ: ὑπό τήν ἐπιφύλαξη τῶν διατάξεων τοῦ σημείου 1.1.4.2 πού ἀκολουθεῖ, ἡ ὁδός πρέπει νά ἔχει ἐπιφάνεια πού νά παρέχει καλές συνθῆκες προσφύσεως.

Στό σημεῖο 1.1.4.1 προστίθεται τό σημεῖο:

1.1.4.2. Ἡ συμπεριφορά τῶν ὀχημάτων τῶν κατηγοριῶν M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 καί O_4 ἐπί μιᾶς ὁδοῦ πού ἔχει συνθῆκες μειωμένης προσφύσεως πρέπει νά πληροῖ τούς ὑποδεικνυομένους στό συμπληρωματικό παράρτημα ὅρους.

Συμπληρωματικό παράρτημα στό σημεῖο 1.1.4.2: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΔΗΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Τά ὀχήματα τῶν κατηγοριῶν M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 καί O_4 πού δέν εἶναι ἐξοπλισμένα μέ μία διάταξη κατά τῶν ἐμπλοκῶν τῶν τροχῶν πρέπει νά πληροῦν τίς προδιαγραφές τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ παραρτήματος.

2. ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ

i = δείκτης τοῦ ἄξονος (i = 1, ἐμπρόσθιος ἄξονας — i = 2, ὀπίσθιος ἄξονας).
Pi = κάθετος ἀντίδραση τῆς ὁδοῦ ἐπί τοῦ ἄξονος i, ὑπό στατικές συνθῆκες.
Ni = κάθετος ἀντίδραση τῆς ὁδοῦ ἐπί τοῦ ἄξονος i, κατά τήν πέδηση.
Ti = ἐξασκούμενη ὑπό τῶν πεδῶν δύναμη ἐπί τοῦ ἄξονα i.
f_i = T_i/N_i χρησιμοποιουμένη πρόσφυση τοῦ ἄξονα i.
J = ἐπιβράδυνση τοῦ ὀχήματος.
g = ἐπιτάχυνση τῆς βαρύτητος: g = 10 m/s².
z = ποσοστό πεδήσεως τοῦ ὀχήματος = J/g (1).
P = βάρος τοῦ ὀχήματος.
h = ὕψος τοῦ κέντρου βάρους.
E = ἀποτύπωμα (τοῦ ἐλαστικοῦ).
k = συντελεστής θεωρητικῆς προσφύσεως μεταξύ ἐλαστικοῦ καί ὁδοῦ.

Ὁρίζονται ὡς καμπύλες τῶν χρησιμοποιουμένων ὑπό τοῦ ὀχήματος προσφύσεων, οἱ καμπύλες πού δίδουν, γιά καθορισμένες συνθῆκες φορτώσεως, τίς χρησιμοποιούμενες ὑπό τοῦ ἐμπροσθίου καί τοῦ ὀπισθίου ἄξονα προσφύσεις σέ συνάρτηση μέ τό ποσοστό πεδήσεως τοῦ ὀχήματος.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

3.1. **Ὀχήματα μέ δύο ἄξονες**

3.1.1.(2) Γιά ὅλες τίς καταστάσεις φορτώσεως τοῦ ὀχήματος, ἡ καμπύλη τῆς χρησιμοποιουμένης προσφύσεως τοῦ ἐμπροσθίου ἄξονος πρέπει νά εὑρίσκεται ὑπεράνω τῆς καμπύλης τοῦ ὀπισθίου ἄξονος:

— γιά ὅλα τά ποσοστά πεδήσεως μεταξύ 0,15 καί 0,8 ἄν πρόκειται περί ὀχημάτων τῆς κατηγορίας M_1,

— γιά ὅλα τά ποσοστά πεδήσεως μεταξύ 0,15 καί 0,30 ἄν πρόκειται περί ὀχημάτων τῶν ἄλλων κατηγοριῶν, ἐξαιρέσει τῶν ἀστικῶν λεωφορείων.

(1) Γιά τά ἡμιρυμουλκούμενα, z εἶναι ἡ δύναμη πεδήσεως διηρημένη μέ τό στατικό βάρος ἐπί τοῦ (ἤ τῶν) ἄξονος (ων) τοῦ ρυμουλκουμένου.

(2) Ἡ προδιαγραφή τοῦ σημείου 3.1.1 δέν πρέπει νά ἑρμηνευθεῖ ὡς ἐπιβάλλουσα στάθμη ἀποτελεσματικότητος ἀνωτέρα τῆς προδιαγραφομένης στό παράρτημα II.

Ἐπί πλέον γιά τίς τιμές τοῦ k πού περιέχονται μεταξύ 0,2 καί 0,8,

$$z \geqslant 0{,}1 + 0{,}85\,(k - 0{,}2)$$

3.1.2. Οἱ προηγούμενες συνθῆκες πρέπει νά πληροῦνται αὐτόματα.

3.1.3. Ἡ πίεση ἐπί τῆς κεφαλῆς συζεύξεως ἑνός ὀχήματος μέ κινητήρα τό ὁποῖο ἐπιτρέπεται νά ἕλκει ἕνα ρυμουλκούμενο ἐξοπλισμένο μέ σύστημα πεδήσεως μέ ἀέρα δέν πρέπει νά ἐπηρεάζεται ἀπό τή λειτουργία τῶν μηχανισμῶν ρυθμίσεως τῆς πιέσεως ἐπί τῶν ἀξόνων τοῦ ἕλκοντος ὀχήματος.

3.1.4. Γιά τήν ἐπαλήθευση τῆς προδιαγραφῆς τοῦ σημείου 3.1.1, ὁ κατασκευαστής πρέπει νά παραδώσει τίς καμπύλες χρησιμοποιουμένης προσφύσεως τοῦ ἐμπροσθίου καί τοῦ ὀπισθίου ἄξονος οἱ ὁποῖες ὑπολογίζονται βάσει τῶν τύπων:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z\frac{h}{E}P} \qquad f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z\frac{h}{E}P}$$

3.1.4.1. Ἄλλα ὀχήματα ἐκτός τῶν ὀχημάτων ἑλκυστήρων γιά ἡμιρυμουλκούμενα. Οἱ καμπύλες χαράσσονται γιά τίς δύο ἀκόλουθες καταστάσεις φορτώσεως:

— ἄνευ φορτίου σέ κίνηση μέ τόν ὁδηγό στή θέση του,

— μέ φορτίο· στήν περίπτωση πού προβλέπονται πολλές δυνατότητες κατανομῆς τοῦ φορτίου, λαμβάνεται ὑπόψη ἐκείνη κατά τήν ὁποία ὁ ἐμπρόσθιος ἄξονας εἶναι ὁ πλέον φορτισμένος.

Ὡς h λαμβάνονται οἱ τιμές πού ἐξειδικεύονται ἀπό τόν κατασκευαστή.

3.1.4.2. Ὀχήματα ἑλκυστῆρες γιά ἡμιρυμουλκούμενα.

3.1.4.2.1. Ὀχήματα ἑλκυστῆρες ἄνευ φορτίου. Οἱ καμπύλες χαράσσονται γιά τό ὄχημα ἄνευ φορτίου σέ κίνηση μέ τόν ὁδηγό στή θέση του καί λαμβάνεται ὡς h ἡ ὁριζομένη ἀπό τόν κατασκευαστή τιμή.

3.1.4.2.2. Ὀχήματα ἑλκυστῆρες μέ φορτίο. Τό δυναμικό φορτίο τοῦ ἡμιρυμουλκουμένου ἐπί τοῦ ὀχήματος ἑλκυστήρα παρίσταται μέ ἕνα στατικό βάρος P_s ἐφαρμοζόμενο ἐπί τοῦ γόμφου (πείρου στροφέως) τοῦ καθίσματος ζεύξεως καί ἴσο πρός:

$$P_s = P_{so}(1 + 0{,}45\,z)$$

ὅπου P_{so} παριστᾶ τή διαφορά τοῦ μεγίστου βάρους τοῦ ὀχήματος μετά φορτίου καί τοῦ βάρους του ἄνευ φορτίου.

Λαμβάνεται ὡς h ἡ τιμή: $h = \frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

ὅπου h_o εἶναι ἡ ἐξειδικευμένη στό σημεῖο 3.1.4.2.1, τιμή h_s εἶναι τό ὕψος τοῦ ἐπιπέδου στηρίξεως τοῦ ἡμιρυμουλκουμένου ἐπί τοῦ καθίσματος ζεύξεως,

P_o εἶναι τό βάρος τοῦ ὀχήματος ἑλκυστῆρος ἄνευ φορτίου,

$P = P_o + P_s$.

3.2. **Ὀχήματα μέ περισσοτέρους τῶν δύο ἄξονες**

Οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 3.1 εἶναι ἐφαρμόσιμες στά ἔχοντα περισσοτέρους τῶν δύο ἄξονες ὀχήματα. Οἱ προδιαγραφές αὐτές θεωρεῖται ὅτι πληροῦνται ἄν, γιά τά ποσοστά πεδήσεως τά περιλαμβανόμενα μεταξύ 0,15 καί 0,30, ἡ χρησιμοποιουμένη πρόσφυση τοῦ ἐμπροσθίου ἄξονος εἶναι ἀνωτέρα ἀπό τή χρησιμοποιουμένη πρόσφυση τουλάχιστον ἑνός ἐκ τῶν ὀπισθίων ἀξόνων.

4. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΗΜΙΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΑ

4.1. Οἱ ἀκόλουθες προδιαγραφές ἐφαρμόζονται μόνο γιά τά ἡμιρυμουλκούμενα τῶν ὁποίων ἡ ἐγκατάσταση τοῦ συστήματος πεδήσεως χρησιμοποιεῖ πεπιεσμένο ἀέρα.

4.2. Οἱ μηχανισμοί πεδήσεως πού ἐξοπλίζουν τά ἡμιρυμουλκούμενα αὐτά πρέπει νά εἶναι τέτοιοι ὥστε ἡ καμπύλη πού παριστᾶ τό ποσοστό πεδήσεως τῶν ἀξόνων τοῦ ἡμιρυμουλκουμένου συναρτήσει τῆς πιέσεως τοῦ ἀγωγοῦ τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ μετρουμένης στήν κεφαλή συζεύξεως νά εὑρίσκεται στό ἐσωτερικό τῆς γραμμοσκιασμένης ζώνης τοῦ συναπτομένου στό παρόν συμπληρωματικό παράρτημα διαγράμματος.

4.3. Ὁ ὅρος αὐτός πρέπει νά πληροῦται γιά ὅλες τίς ἀποδεκτές καταστάσεις φορτώσεως γιά τούς ἄξονες τοῦ ἡμιρυμουλκουμένου.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΑ

5.1. Οἱ ἀκόλουθες προδιαγραφές ἐφαρμόζονται μόνον στά ρυμουλκούμενα τῶν ὁποίων ἡ ἐγκατάσταση τοῦ συστήματος πεδήσεως χρησιμοποιεῖ πεπιεσμένο ἀέρα. Δέν ἐφαρμόζονται στά ρυμουλκούμενα μέ ἕναν ἄξονα καί στά ρυμουλκούμενα μέ δύο ἄξονες ἀπέχοντες λιγότερο τῶν 2 m.

5.2. Γιά τά ρυμουλκούμενα μέ δύο ἄξονες πού δέν ἐξαιροῦνται βάσει τῶν προδιαγραφῶν τοῦ σημείου 5.1, ἐφαρμόζονται οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 3.1.

5.3. Τά ρυμουλκούμενα μέ περισσοτέρους ἀπό δύο ἄξονες ὑπόκεινται στίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 3.2.

6. ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΕΔΗΣΕΩΣ

Ἐφόσον πληροῦνται οἱ ὅροι τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ παραρτήματος δι' ἑνός εἰδικοῦ μηχανισμοῦ (παραδείγματος χάρη, ἄν γίνεται μηχανικός χειρισμός ἀπό τό σύστημα ἀναρτήσεως τοῦ ὀχήματος), πρέπει νά εἶναι δυνατό, σέ περίπτωση βλάβης τοῦ μηχανισμοῦ αὐτοῦ ἤ τοῦ χειρισμοῦ του, τό ὄχημα νά σταματήσει ὑπό τούς προβλεπομένους γιά τήν ἐφεδρική πέδηση ὅρους.

7. ΣΗΜΑΝΣΗ

7.1. Ἐπί τῶν ὀχημάτων, ἐκτός αὐτῶν πού ἀνήκουν στήν κατηγορία M_1, γιά τά ὁποῖα οἱ ὅροι τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ παραρτήματος πληροῦνται δι' ἑνός συστήματος στό ὁποῖο γίνεται μηχανικός χειρισμός ἀπό τό σύστημα ἀναρτήσεως τοῦ ὀχήματος, πρέπει νά ὑπάρχουν σημεῖα ἀναγνωρίσεως, προσδιορίζοντα τήν ἔκταση τῆς ὠφελίμου διαδρομῆς τοῦ συστήματος μεταξύ τῶν θέσεων πού ἀντιστοιχοῦν στήν κατάσταση χωρίς φορτίο καί στήν κατάσταση μέ φορτίο τοῦ ὀχήματος.

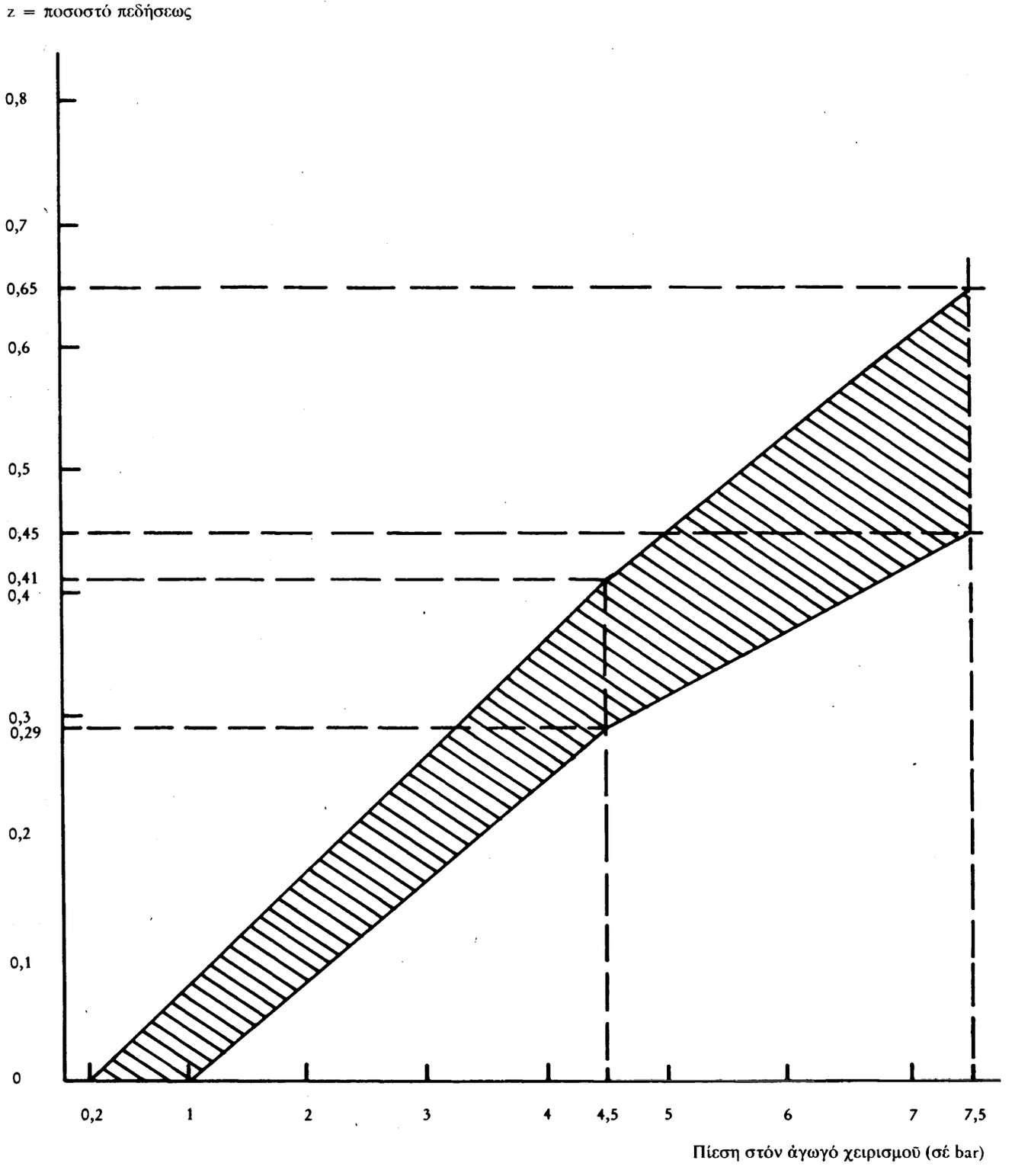
7.2. Ἐφόσον πληροῦνται οἱ ὅροι τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ παραρτήματος δι' ἑνός συστήματος πού δρᾶ μέ πεπιεσμένο ἀέρα, πρέπει νά ὑποδεικνύονται ἐπί τοῦ ὀχήματος οἱ τιμές τῆς πιέσεως στήν ἔξοδο τοῦ συστήματος κατά τή διάρκεια μιᾶς πλήρους πεδήσεως πραγματοποιουμένης γιά τίς δύο καταστάσεις τοῦ ὀχήματος δηλαδή χωρίς φορτίο καί μέ φορτίο.

7.3. Τά ἀναφερόμενα σήματα στά σημεῖα 7.1 καί 7.2 ἀνωτέρω πρέπει νά ἔχουν τεθεῖ σέ ὁρατή θέση καί κατά τρόπο ἀνεξίτηλο.

8. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Κατά τή διαδικασία ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἑνός ὀχήματος, ἡ ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές τεχνική ὑπηρεσία πρέπει νά προβεῖ στίς ἐπαληθεύσεις καί ἐνδεχομένως στίς συμπληρωματικές δοκιμές τίς ὁποῖες κρίνει ἀναγκαῖες γιά νά βεβαιωθεῖ ὅτι πληροῦνται οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ παραρτήματος. Το πρακτικό τῶν συμπληρωματικῶν δοκιμῶν πρέπει νά ἐπισυναφθεῖ στό δελτίο ἐγκρίσεως ΕΟΚ.

Προβλεπόμενο στό σημεῖο 4.2 τοῦ συμπληρωματικοῦ παραρτήματος διάγραμμα



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX: **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΠΕΔΗΣΗ**

Μετά τό σημεῖο 17 προστίθενται τά ἀκόλουθα *νέα σημεῖα 17 α) καί 17 α) 1:*

17 α) Κατανομή τῆς πεδήσεως μεταξύ τῶν ἀξόνων τοῦ ὀχήματος.

17 α) 1. Τό ὄχημα πληροῖ τίς προδιαγραφές τοῦ συμπληρωματικοῦ παραρτήματος στό σημεῖο 1.1.4.2. . . . . .ναί/ὄχι (4).