

31991L0422

1991.8.22.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 233/21

A BIZOTTSÁG IRÁNYELVE**(1991. július 15.)****a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 71/320/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról****(91/422/EGK)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 88/194/EGK bizottsági irányelvvel⁽¹⁾ módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelvre⁽²⁾, és különösen annak 5. cikkére,

mivel általában a fékezési technika területén elért fejlődést figyelembe véve most már lehetőség van a követelmények szigorítására és különösen arra, hogy bizonyos nehéz járművekre és pótkocsijaira kötelezően előírják automata fékbeállítás berendezés felszerelését a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében;

mivel ezen irányelv rendelkezései összhangban vannak a gépjárművekre vonatkozó irányelvek műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítására létesített bizottság véleményével.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 71/320/EGK irányelv I., II., III., IV., V., VII., IX., X. és XII. melléklete ezen irányelv melléklete szerint módosul.

2. cikk

(1) 1991. október 1-jétől kezdve a fékberendezésekkel kapcsolatos okok alapján egy tagállam nem:

⁽¹⁾ HL L 92., 1988.4.9, 47. o.⁽²⁾ HL L 202., 1971.9.6, 37. o.– tagadhatja meg az EGK-típusjóváahagyás, vagy a 70/156/EGK irányelv⁽³⁾ 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében meghatározott bizonyítvány másolata, vagy nemzeti típusjóváahagyása kiadását egy gépjárműtípusra,

– tilthatja meg a járművek első forgalomba helyezését,

amennyiben e járműtípus vagy e járművek fékberendezései a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv rendelkezéseinek megfelelőek.

(2) 1992. október 1-jétől kezdve a tagállamok:

– a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében meghatározott bizonyítvány másolatát nem állíthatják ki olyan járműtípusra, amelynek fékberendezése nem felel meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv rendelkezéseinek,

– megtagadhatják a nemzeti típusjóváahagyás kiadását olyan járműtípusokra, amelynek a fékberendezései nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv rendelkezéseinek.

(3) 1994. október 1-jétől kezdve a tagállamok megtilthatják az olyan járművek első forgalomba helyezését, amelyek fékberendezése nem felel meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 71/320/EGK irányelv rendelkezéseinek.

⁽³⁾ HL L 42., 1970.2.23, 1. o.

3. cikk

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1988. október 1.-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1991. július 15-én.

a Bizottság részéről
Martin BANGEMANN
alelnök

MELLÉKLET

A 74/132/EGK, 75/524/EGK, 79/489/EGK, 85/647/EGK ÉS A 88/194/EGK IRÁNYELVEKKEL MÓDOSÍTOTT, 71/320/EGK IRÁNYELV MELLÉKLETEINEK MÓDOSÍTÁSA**I. MELLÉKLET: FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, KIALAKÍTÁSI KÖVETELMÉNYEK**

Az 1.16.3. pont szövege a következő:

„1.16.3. Középtengelyes pótkocsi

»Középtengelyes pótkocsi«: az a vontatott jármű, amely olyan vontató berendezéssel van felszerelve, amely nem tud függőlegesen elmozdulni (a pótkocsihoz képest), és amelyben a tengely/tengelyek a jármű súlypontjának közelében helyezkedik/helyezkednek el (amikor annak terhelése egyenletes megoszlású) úgy, hogy csak egy kis statikus terhelés, ami nem haladja meg a pótkocsi legnagyobb tömegének 10 %-át, vagy 1000 daN-nek megfelelő terhelés (amelyik kevesebb) adódik át a vontató járműre.» (a többi változatlan)

A 2.1.2.3. pont a következő szöveggel egészül ki:

„A pótkocsi légfékét és a vontató jármű rögzítő fékét egyidejűleg is lehet működtetni akkor, ha a vezető bármikor ellenőrizni tudja, hogy a járműszerelvén rögzítőfékének hatásossága, amely tisztán a rögzítőfék berendezés mechanikus működéséből származik, megfelelő.»

A 2.2.1.5.2. pont szövege: (csak az angol szöveg módosul):

„2.2.1.5.2 Ezenkívül, az elhelyezett tároló berendezések...” (a többi változatlan).

A 2.2.1.8. pont:

„2.2.1.8. Az üzemi fékberendezés működését megfelelően kell a tengelyek között eloszlni. Azon járművek esetében, amelyeknek több mint két tengelyük van, a kerék blokkolásnak és a fékberendezésnek elkerülése érdekében a megfelelő tengelyekre ható fékerő automatikusan nullára csökkenthető, amikor a jármű terhelése jelentősen lecsökken, feltéve, ha a jármű megfelel a II. mellékletben előírt a fékhatásosságra vonatkozó összes követelménynek.»

Az irányelv 2.2.1.11. pont után a következő új 2.2.1.11.1. és 2.2.1.11.2. ponttal egészül ki:

„2.2.1.11.1 Az üzemi fékberendezések kopásbeállításának automatikusnak kell lennie. Az automata beállító berendezés beszerelése azonban nem kötelező az N_2 és N_3 kategóriájú terepjáró járművek esetében, és az M_1 és N_1 kategóriájú járművek hátsó fékberendezései esetében. Az automatikus kopásbeállító berendezésnek olyannak kell lennie, hogy a fékek hevítése, majd hűtése után a hatásos fékezés mindig biztosított legyen. A járműn különösképpen képes marad a további rendes üzemelésre a II. melléklet 1.3. pontjában leírt 1-es típusú vizsgálat és az 1.4. pontjában leírt 2-es típusú vizsgálat elvégzése után is.

2.2.1.11.2 Szükséges, hogy a fékberendezés kopását könnyen lehessen ellenőrizni kívülről vagy a jármű alól, csak azokat az eszközöket használva, amelyekkel a jármű egyébként is fel van szerelve, például megfelelő vizsgálati nyílásokon keresztül vagy egyéb eszközzel. Alternatívaként el lehet fogadni az olyan akusztikai vagy optikai jelző berendezéseket is, amelyek figyelmeztetik a vezetői testhelyzetben lévő járművezetőt arra, hogy a fékberendezés cseréje szükséges. Az első és/vagy a hátsó kerekek leszerelése e célból csak az M_1 és N_1 kategóriájú járműveknél engedélyezett.»

Az irányelv a 2.2.1.12.2. pont után a következő új 2.2.1.12.3. ponttal egészül ki:

„2.2.1.12.3. a hidraulikus fékberendezésnél használt folyadék típusát az ISO 9128-1987 szabványnak megfelelően kell megállapítani. Az 1. és 2. ábrákon feltüntetett megfelelő jelzést látható helyen kell elhelyezni kitorölhetetlen formában a folyadéktartály töltőnyílásától 100 milliméteren belül; további információkat megadhatnak a gyártók.»

A 2.2.1.18.3. pont szövege a következő:

„2.2.1.18.3. a levegőellátó cső (vagy egyéb típusú csatlakozás, ha alkalmazható) törése vagy szivárgása esetén szükséges, hogy a járművezető részben vagy teljesen működésbe hozhassa a pótkocsi fékeket, vagy az üzemi fékműködtető berendezés, vagy a biztonsági fékműködtető berendezés, vagy a rögzítő fékműködtető berendezés révén, hacsak a törés vagy szivárgás a pótkocsit automatikusan le nem fékezi, a II. melléklet 2.2.3. pontjában előírt hatásossággal.»

A 2.2.1.18.4.1. és 2.2.1.18.4.2. pont szövege a következő:

„2.2.1.18.4.1. Amikor a 2.2.1.18.3. pont alatt felsorolt fékműködtető berendezések közül a megfelelő működtető berendezése teljes löketű működésbe történt, a töltővezetékben levő nyomásnak 1.5 bárra kell csökkennie a működésbe hozatalt követő 2 másodperc alatt,

2.2.1.18.4.2. Amikor a töltővezeték kiürülésekor a nyomáscsökkenés sebessége eléri az 1 bar/s-értéket, a pótkocsi automatikus lefékezésének meg kell kezdődnie, mielőtt a nyomás 2 bar-ra csökken a töltővezetékben.»

A 2.2.1.23. pont után a következő, új 2.2.1.24. pont kerül beiktatásra:

- „2.2.1.24. Az olyan gépjármű esetében, amely számára O₃ és O₄ kategóriájú pótkocsik vontatása engedélyezett, a pótkocsi üzemi fékberendezését csak a vontató jármű üzemi, biztonsági vagy rögzítő fékberendezéseivel együtt lehet működtetni.”

Az irányelv 2.2.2.8. pont után a következő, új 2.2.2.8.1. és 2.2.2.8.2. ponttal egészül ki:

- „2.2.2.8.1. Az üzemi fékberendezés kopásbeállításának automatikusnak kell lennie. Azonban az automata berendezések beszerelése az O₁ és O₂ kategóriájú járműveknél nem kötelező. Az automatikus kopásbeállító berendezésnek olyanoknak kell lennie, hogy a fék hevülése, majd hűlése után a hatásos fékezés még mindig biztosított legyen.

A járműnek különösképpen képesnek kell lenni a rendes üzemelésre a II. melléklet 1.3. pontjában leírt 1-es típusú vizsgálat és az 1.4. pontjában leírt 2-es típusú vizsgálat elvégzése után is.

- 2.2.2.8.2. Szükséges, hogy a fékbetét kopását könnyen lehessen ellenőrizni kívülről, vagy a jármű alól, csak azokat az eszközöket használva, amelyekkel a jármű egyébként is fel van szerelve, például megfelelő vizsgáló nyílásokon keresztül vagy egyéb eszközzel.”

A 2.2.2.9. pont: a harmadik sorban el kell hagyni az „egy tengelyes” szót és a „törést” „szétválasztás”-ra, a „török”-et pedig „szétválék”-ra kell helyettesíteni e pontban.

A 2.2.2.11. pont szövege a következő:

- „2.2.2.11. Ha a pótkocsi olyan berendezéssel van felszerelve, amely kikapcsolja a sűrített levegős fékrendszer működését (nem beleértve a rögzítő fékrendszert), az először említett berendezést úgy kell megtervezni és kivitelezni, hogy az teljes »nyugalmi« állapotba kerüljön vissza a pótkocsi sűrített levegővel történő ellátásának folytatásakor.”

II. MELLÉKLET: FÉKVIZSGÁLATOK ÉS A FÉKBERENDEZÉSEK HATÁSOSSÁGA

1.1.1. pont szövege a következő:

- „1.1.1. A fékberendezések előírt hatásosság vizsgálatának a féktávolságra és/vagy az átlagos legnagyobb lassulásra kell alapulnia. A fékrendszerek hatásosságát a féktávolságnak a jármű kezdeti sebességéhez viszonyítva történő mérésével és/vagy a vizsgálat közbeni átlagos legnagyobb lassulás mérésével lehet meghatározni.”

Az 1.1.3.7. pont vége a következő szöveggel egészül ki:

- „A kerekek blokkolása megengedett, ahol ez külön említésre kerül.”

Az 1.2.1.2.3. pont vége a következő szöveggel egészül ki:

- „a járműnek teljesítenie kell mind az előírt féktávolságra, mind pedig az átlagos legnagyobb lassulásra vonatkozó követelményeket a szóban forgó kategóriájú járművek esetében, de mindkét adat mérése nem szükséges;”

Az irányelv 1.2.3.1. pont után a következő, új 1.2.3.2. ponttal egészül ki:

- „1.2.3.2. További vizsgálatok elvégzése szükséges a motor bekapcsolt állapotában, az adott járműkategóriára vonatkozóan előírt vizsgálati sebességről kiindulva. Minden egyes kategóriában el kell érni az előírt legkisebb hatásosságot. Félpótkocsik vontatására alkalmas nyerges vontatók, amelyek műterhellemmel vannak megrakva azért, hogy egy megterhelt félpótkocsi hatását idézzék elő, nem szükséges 80 km/h-nál nagyobb sebességen vizsgálni.”

1.3.1.3. pont:

- „1.3.1.3. A vizsgálatok elvégzésekor a működtető berendezésre kifejtett erőt úgy kell beállítani, hogy az a fékek első működtetésénél 3 m/s² átlagos legnagyobb lassulást idézzon elő. Ennek az erőnek állandónak kell lenni a fék további működtetése során.”

1.3.3. pont:

- „1.3.3. Melegfék-hatásosság

- 1.3.3.1. Az 1-es típusú vizsgálat végén... az üzemi fékberendezés melegfék-hatásossága... Gépjárművek esetében e melegfék-hatásosság... Azonban pótkocsik esetében a melegfék-erő... (a többi változatlan).

- 1.3.3.2. Azon gépjárművek esetében, amelyek a fenti 1.3.3.1. pontban meghatározott követelményeinek 60 %-ban megfelelnek, de az 1.3.3.1. pontban meghatározott követelmények 80 %-ának nem tudnak eleget tenni, további melegfék-hatásosság vizsgálatot lehet véghezvinni olyan működtető erő használatával, amely nem haladja meg az e melléklet 2.1.1.1. pontjában meghatározottat. Mindkét vizsgálat eredményeit fel kell tüntetni a jelentésben.”

Az 1.4.3. pont szövege a következő:

- „1.4.3. A vizsgálat végén az üzemi fékrendszer megfelelőség-hatásossága...
Gépjárműveknél, a megfelelőség-hatásosságnak 700 N-t nem meghaladó működtető erő alkalmazása esetén egy olyan féktávolságot kell eredményeznie, ami nem haladja meg a következő értéket, és olyan átlagos legnagyobb lassulást, amely nem kevesebb a következő értékeknél:

$$M_3 \text{ kategória: } s = 0,15 V + \frac{1,33 V^2}{130} \quad (\text{a második kifejezés, az átlagos legnagyobb lassulás, ami } 3,75 \text{ m/s}^2)$$

$$N_3 \text{ kategória: } s = 0,15 V + \frac{1,33 V^2}{115} \quad (\text{a második kifejezés az átlagos legnagyobb lassulás, ami } 3,3 \text{ m/s}^2)$$

Azonban pótkocsi esetében a kerekek kerületén jelentkező megfelelőség-erő... (a többi változatlan).”

A 2.1.1.1.1. pont szövege a következő:

- „2.1.1.1.1. Az M és N kategóriába tartozó járművek üzemi fékének vizsgálatát a következő táblázatban bemutatott feltételek mellett kell végrehajtani:

	Vizsgálat típusa	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃
		O-I	O-I	O-I-II	O-I	O-I	O-I-II
O típusú vizsgálat a motor kikapcsolt állapotában	V	80 km/h	60 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	60 km/h
	s ≤	$0,1 V + \frac{V^2}{150}$	$0,15 V + \frac{V^2}{130}$				
	d _m ≥	5,8 m/s ²	5 m/s ²				
O típusú vizsgálat a motor bekapcsolt állapotában	V = 80 % legnagyobb, de ≤	160 km/h	100 km/h	90 km/h	120 km/h	100 km/h	90 km/h
	s ≤	$0,1 V + \frac{V^2}{130}$	$0,15 V + \frac{V^2}{103,5}$				
	d _m ≥	5 m/s ²	5 m/s ²				
	F ≤	500 N	700 N				

Ahol:

V = vizsgálati sebesség

s = féktávolság

d_m = átlagos legnagyobb lassulás

f = a fékműködtető pedálra gyakorolt erő

V_{max} = a jármű legnagyobb sebessége a vizsgálat során”

A 2.1.2.1. pont szövege a következő:

- „2.1.2.1. A biztonsági fékberendezésnek olyan féktávolságot kell előidéznie, amely nem több a következő értéknél és egy olyan átlagos legnagyobb lassulást, amely nem kevesebb a következő értékeknél még akkor sem, ha a működtető berendezés, amely működteti más fékezési funkciókat is ellát:

$$M_1 \text{ kategória: } s = 0,1 V + \frac{2 V^2}{150} \quad (\text{a második kifejezés az átlagos legnagyobb lassulás, ami } 2,9 \text{ m/s}^2)$$

$$M_2, M_3 \text{ kategória: } s = 0,15 V + \frac{2 V^2}{130} \quad (\text{a második kifejezés az átlagos legnagyobb lassulás, ami } 2,5 \text{ m/s}^2)$$

$$N \text{ kategória: } s = 0,15 V + \frac{2 V^2}{115} \quad (\text{a második kifejezés az átlagos legnagyobb lassulás, ami } 2,2 \text{ m/s}^2)$$

Az irányelv 2.1.2.4. pont után a következő, új 2.1.2.5. ponttal egészül ki:

- „2.1.2.5 A biztonsági fékberendezés hatásosságát az üzemi fékrendszer meghibásodásának szimulálásával kell vizsgálni.”

A 2.1.4.1. pont szövege a következő:

- „2.1.4.1 Az üzemi fékberendezés az erőátvitel valamely részének meghibásodása esetén visszamaradó hatásossága olyan féktávolságot kell hogy eredményezzen, amely a 0 típusú vizsgálat során, a kategóriának

megfelelő kezdeti sebességgel, a motor lekapcsolásával, a 700 N-t nem meghaladó működtető erővel nem haladja meg a következő értékeket, és olyan mértékű átlagos legnagyobb lassulást, amely nem kisebb a következő értéknél:

Féktávolság (m) és a legnagyobb átlagos átlaglassulás (m/s²)

– (a táblázat többi része változatlan)."

Az irányelv a 2.1.4.1. pont után a következő, új 2.1.4.2. ponttal egészül ki:

„2.1.4.2. A visszamaradó fékhatásosságot az üzemi fékrendszer megfelelő meghibásodásának szimulálásával kell vizsgálni.”

A 2.2.1.2.1. pont szövege a következő: (A módosítás csak az angol nyelvű szövegre érvényes)

„2.2.1.2.1. Ha az üzemi fékberendezés átmenő vagy félig-átmenő típusú, a fékezett kerekek kerületén fellépő erők összege... (a többi változatlan).”

Az irányelv 2.2.2.1. pont után a következő, új 2.2.3. ponttal egészül ki:

„2.2.3. *Automatikus lefékezés*

2.2.3.1. A levegőellátó csőben történő teljes légnyomásvesztés esetén az automatikus lefékezés hatásossága a 40 km/h sebességű terhelt jármű esetében olyan fékerőt kell hogy eredményezzen, amely nem lehet kisebb a statikus helyzetű jármű kerekeire ható legnagyobb tömeg összegének 13,5 %-ánál. 13,5 %-nál nagyobb hatásosság esetén a kerékblokkolás megengedett.”

FÜGGELÉK A II. MELLÉKLETHEZ: A FÉKERŐ MEGOSZLÁSA A JÁRMŰ TENGYELYEI KÖZÖTT (75/542/EGK)

A 3.1.2. pont szövege a következő:

„3.1.2. Az olyan gépjárművek esetében, amelyekkel O₃-as vagy O₄-es kategóriájú pótkocsik vontatása engedélyezett, és amelyek sűrített levegős fékrendszerrel vannak felszerelve, az energiaforrás lekapcsolásával, a töltővezeték kikötésével, 0,5 literes űrtartalmú tartálynak a fékezővezetékhez csatlakoztatásával, és a rendszer ki-be kapcsoló nyomásra állításával végzett vizsgálat során a fékműködtető berendezés teljes löketű működtetések a nyomásnak 6,5 és 8,5 bar között kell lennie a töltővezeték és a fékezővezeték kapcsolófejénél, függetlenül a jármű terhelési állapotától. E nyomásoknak kimutathatóan jelen kell lenniük a vontató járműben, amikor a pótkocsi le van kapcsolva. A 2., 3. és 4A. ábrán feltüntetett kompatibilitási mezőnek nem szabad meghaladnia a 7,5 bar értéket.”

A 3.1.4.1. pont szövege a következő:

„3.1.4.1. Olyan gépjárművek esetében, amelyekkel O₃ vagy O₄ kategóriájú pótkocsik vontatása engedélyezett, és amelyek sűrített levegős fékrendszerrel vannak felszerelve, a $\frac{TM}{PM}$ lefékezettségi arány és a pm nyomás közötti megengedhető összefüggésnek a 2. ábrán bemutatott területen belül kell lennie.”

Az irányelv az 5.1.2. pont után a következő, új 5.1.3. ponttal egészül ki:

„5.1.3. A $\frac{TR}{PR}$ lefékezettségi arány és a pm nyomás közötti megengedhető összefüggésnek a 2. ábrán megjelölt területen belül kell lennie terhelt vagy terheletlen állapotban.”

A 7.3. pont szövege a következő:

„A IX. melléklet 18.2. pontjának tartalmazni kell...” (A többi változatlan).

A 8.2. pont szövege a következő:

„8.2. A nyomásvizsgáló csatlakozó megfelel az ISO 3583-1984 szabvány 4. szakaszának.”

A 4A. ábra lábjegyzete a következő, új első mondatlal egészül ki:

„A $\frac{TR}{PR} = 0$ értékek között nem szükséges, hogy arányosság legyen a $\frac{TR}{PR} = 0,1$ lefékezettségi arány és a fékezővezeték kapcsolófejénél mért nyomása között.”

III. MELLÉKLET: A REAKCIÓIDŐ MÉRÉSÉNEK MÓDSZERE SŰRÍTETT LEVEGŐS FÉKBERENDEZÉssel FELSZERELT JÁRMŰVEKNÉL

Az 1.1. pont vége a következő szöveggel egészül ki:

„Azon járművek esetében, amelyek fékerő-szabályozó szeleppel vannak felszerelve, ezeket a berendezéseket terhelt helyzetbe kell állítani.”

Az irányelv a 2.6. pont után a következő, új, 2.7. ponttal egészül ki:

- „2.7. Olyan gépjárművek esetében, amelyekkel O₃ vagy O₄-es kategóriájú pótkocsik vontatása engedélyezett, és sűrített levegős fékberendezéssel vannak ellátva, a fent említett követelmények mellett az I. melléklet 2.2.1.18.4.1. pontjában leírt előírások szerinti értékelést is el kell végezni a következő vizsgálatokkal:
- (a) nyomás mérése egy 13 mm belső átmérőjű, 2,5 m hosszú vezeték végén, amely a töltővezeték kapcsolófejehez van kötve,
 - (b) a fékezővezeték meghibásodásának szimulálása a kapcsolófejnél,
 - (c) az üzemi fékműködtető működésbe hozása 0,2 másodperc alatt, a 2.3. pont szerint.”

A 4.2. pont szövege a következő:

- „4.2. A nyomásvizsgáló csatlakozó megfelel az ISO 3583-1984 szabvány 4. szakaszának.”

IV. MELLÉKLET: ENERGIATARTÁLYOK ÉS ENERGIAFORRÁSOK

A. SŰRÍTETT LEVEGŐS FÉKRENDSZEREK

Az 1.3.1. pont szövege a következő:

- „1.3.1. A pótkocsikra szerelt sűrítettlevégő-tartályoknak olyannak kell lenniük, hogy a vontató jármű üzemi fékrendszerének nyolc teljes löketű működtetése után a működő alkatrészekhez jutó nyomás ne csökkenjen az első fékezés során mért szint fele alá, és ne hozza működésbe sem a pótkocsi automatikus lefékeződését, sem pedig a rögzítőfék berendezéseit.”

Az 1.3.2.1. pont szövege a következő:

- „1.3.2.1. A vizsgálat kezdetekor a tartályban levő nyomásnak 8,5 bárnak kell lennie.”

A 3.2. pont szövege a következő:

- „3.2. A nyomásvizsgáló csatlakozó megfelel az ISO 3583-1984 szabvány 4. szakaszának.”

V. MELLÉKLET: RUGÓERŐTÁROLÓS FÉKEK

A 2.3. pont a következő, új mondatral egészül ki a már meglévő harmadik és negyedik mondat között:

„A fékrendszer 0 nyomásról való újratöltése során bármely esetben a rugóerő-tárolós fékberendezésnek nem szabad kiengednie addig, amíg az üzemi fékrendszerben a nyomás elegendő ahhoz, hogy biztosítsa legalább a biztonsági fékberendezésre előírt hatásszámot terhelt jármű esetében, üzemi fékműködtető berendezés használatával.”

VII. MELLÉKLET: OLYAN ESETEK, AMELYEKBE AZ I. ÉS/VAGY II. (VAGY IIA) TÍPUSÚ VIZSGÁLATOKAT NEM KELL ELVÉGEZNI AZOKON A JÁRMŰVEKEN, AMELYEK TÍPUSJÓVÁHAGYÁSRA VANNAK ELŐTERJESZTVE

A következő összes pontban „vissamaradó” szó helyébe „meleg” lép.

– 1. függelék:

- 3.1.2., 3.2.1., 3.5.1.1., 3.5.2.4., 3.5.3.4. és 4.3.7. pont,

– 2. függelék:

2. pont (táblázat)

IX. MELLÉKLET: ÉRTESÍTÉS A JÁRMŰTÍPUS-JÓVÁHAGYÁSÁVAL KAPCSOLATBAN A FÉKEZÉST ILLETŐEN

A 7. pont szövege a következő:

„7. A tengelyeken eloszló tömeg
(legnagyobb érték).....”

A 8. pont szövege a következő:

„8. Fékbetétek márkája és típusa.....
8.1 Helyettesítő fékbetétek
8.1.1 Jóváhagyási vizsgálati módszerek: járművizsgálatok/XII. melléklet/egyebek”

A 9.4.3. pont szövege a következő:

„9.4.3. Központi tengelyű pótkocsi: szintén tüntesse fel a...”

Az irányelv a 9.4.4. pont után a következő, új 9.4.5. ponttal egészül ki:

„9.4.5. O kategóriájú pótkocsik: fékezett/nem fékezett”

Az irányelv a 9.5. pont után a következő, új 9.6. ponttal egészül ki:

„9.6. a jármű fel van/nincs felszerelve olyan egységekkel, hogy egy blokkolásgátló szerelvényt ellátott pótkocsit vontasson.”

A 13. pont szövege a következő:

„13. A jármű tömege.....”

A 14.2. pont szövege a következő:

„14.2. O típusú vizsgálat
a motor bekapcsolva
üzemi fékezés
a II. melléklet szerint” A 2.1.1.1.1. pont szövege:

A táblázat 3. oszlopa a következő:

„A működtető berendezésen mért erő (N)”.

A 14.5. pont szövege a következő:

„14.5. A II/IIA. típusú vizsgálatok alatt használt fékberendezések”

A 14.6. pont szövege a következő:

„14.6. Reakcióidő és....
14.6.1. Reakcióidő....-nál
14.6.2. Reakcióidő....-nál”

A 14.7.2. pont szövege a következő:

„14.7.2.

	Jármű tengelyei			Referencia tengelyek		
	Egy tengelyre eső tömeg (*)	A kerekekre jutó szükséges fékerő	Sebesség	Egy tengelyre eső tömeg (*)	A kerekeknél kialakuló tényleges fékerő	Sebesség
	kg	N	km/h	kg	N	km/h
1. tengely						
2. tengely						
3. tengely						
4. tengely						
(*) Ez a tengelyenkénti legnagyobb műszakilag megengedett tömeg”						

A 14.7.3. pont szövege a következő:

„14.7.3.

A típusjóváhagyásra benyújtott jármű legnagyobb tömege	... kg
A kerekekre jutó szükséges fékerő	... N
A szükséges féknyomaték a fék főtengelynél	... Nm
A fék főtengelyen elért féknyomaték (az ábra szerint)”	... Nm

14.7.4. pont. A táblázatban említett „maradék” szó helyébe a „meleg” lép.

Az irányelv a 19.2. pont után a következő, új 20. és 21. ponttal egészül ki:

- „20. Automatikus fékezés sűrített levegős fékberendezéssel ellátott pótkocsikon
- 20.1. Elért lefékezétségi arány
21. Elektromos fékberendezéssel ellátott pótkocsik
- 21.1. Megfelel-e a jármű a XI. számú melléklet követelményeinek: igen/nem*
- 21.2. Elért lefékezétségi arány

A 20-27. pont számozása 22-29. pontra változik.

A lábjegyzetet a következőre kell cserélni:

„(*) Félpótkocsi esetén itt a nyeregszerkezetre eső tömegnek megfelelő terhelést kell jelezni.”

X. MELLÉKLET: KÖVETELMÉNYEK BLOKKOLÁSGÁTLÓ BERENDEZÉssel ELLÁTOTT JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA ESETÉN

A 6.1.2. pont szövege a következő:

„6.1.2. A kezdeti energiaszint... megfelel 8.5 bar-nak a pótkocsi töltővezetékének kapcsolófejénél.” (a többi változatlan)

A 6.1.5. pont szövege a következő:

- „6.1.5. A fékezés végén, statikus járművön, az üzemi fékműködtető berendezést egy alkalommal teljes löketű működésbe kell helyezni. Ennek során a működtető vezetékekben lévő nyomásnak akkora fékerőt kell kifejteniük a kerekek kerületén, ami egyenlő azzal az erővel, ami a kerekekre ható legnagyobb tömeg nem kevesebb, mint 22.5 %-ának felel meg statikus helyzetben, anélkül, hogy ez a fékezőrendszer bármely részének – ami nem áll a blokkolásgátló hatása alatt – automatikus bekapcsolódását okozná.”

XII. MELLÉKLET: FÉKBETÉTEK INERCIA PRÓBAPADI VIZSGÁLATI MÓDSZERE

A 4.4.3., 4.4.3.1., 4.4.3.2., 4.5.3., 4.5.3.1. és 4.5.3.2. pontban előforduló „visszamaradó” szó helyébe „meleg” lép.
