

31975L0524

8.9.1975

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 236/3

**DIREKTIVA KOMISIJE****z dne 25. julija 1975****o prilagoditvi tehničnemu napredku Direktive Sveta št. 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z zavornimi napravami za določene kategorije motornih vozil in njihove priklopnike**

(75/524/EGS)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

nih in vlečenih vozil), za katere obstaja velika verjetnost, da z vidika zaviranja ne bi mogle zagotoviti popolne varnosti; ker tehnični napredek danes omogoča sprejetje določb o združljivosti ter tudi njihovo pravilno izvajanje;

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti,

ker sprejemanje predpisov o pogojih združljivosti nujno zahteva spremembo predpisov v zvezi z napravo, ki omogoča uskladitev zavornega tlaka z obremenitvijo, navedenih v Prilogi k Direktivi Sveta št. 74/132/EGS;

ob upoštevanju Direktive Sveta št. 70/156/EGS<sup>(1)</sup> z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi s homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov, kot je bila spremenjena z Aktom<sup>(2)</sup>, ki je priložen Pogodbi o pristopu novih držav članic k EGS in ESJE, podpisani 22. januarja 1972 v Bruslju, zlasti njenega člena 11, 12 in 13,

ker bodo predpisi v zvezi s sistemi za preprečevanje blokiranja koles sprejeti pozneje; ker je torej, dokler ne začnejo veljati ti predpisi, nujno, da za vozila vseh kategorij, razen vozil v kategorijah O<sub>1</sub> in O<sub>2</sub>, veljajo določbe te direktive, čeprav so opremljena z napravami za preprečevanje blokiranja koles;

ob upoštevanju Direktive Sveta št. 71/320/EGS<sup>(3)</sup> z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z zavornimi napravami za določene kategorije motornih vozil in njihove priklopnike, kot je bila spremenjena z Aktom<sup>(4)</sup>, ki je priložen Pogodbi o pristopu novih držav članic k EGS in ESJE, podpisani 22. januarja 1972 v Bruslju, zlasti njenega člena 5,

ker ta direktiva predvideva zgodnejši datum uveljavitve spremenjenih določb in ker zato ni več upravičenega razloga za ohranitev določb odstavkov 2 in 3 člena 2 Direktive Komisije št. 74/132/EGS;

ker je v Direktivi št. 74/132/EGS<sup>(5)</sup> z dne 11. februarja 1974 Komisija sprejela določbe, ki zgoraj navedeno Direktivo Sveta z dne 26. julija 1971 prilagajajo tehničnemu napredku; ker se te določbe nanašajo samo na porazdelilce zavornega tlaka, in torej ne tudi na pogoje združljivosti; ker bi morali biti ti pogoji odvisni od pogojev združljivosti med vlečnimi in vlečnimi vozili, da bi se izognili določenim skupinam vozil (vleč-

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

<sup>(1)</sup> UL L 42, 23.2.1970, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 73, 27.3.1972, str. 115 in 157.

<sup>(3)</sup> UL L 202, 6.9.1971, str. 37.

<sup>(4)</sup> UL L 73, 27.3.1972, str. 118, 119 in 158.

<sup>(5)</sup> UL L 74, 19.3.1974, str. 7.

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

#### Člen 1

Odstavka 2 in 3 člena 2 Direktive Komisije št. 74/132/EGS z dne 11. februarja 1974 o prilagoditvi tehničnemu napredku Direktive Sveta z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z zavornimi napravami za določene kategorije motornih vozil in njihove priklopnike, se razveljavita z dnem sprejetja te direktive.

#### Člen 2

1. Priloge I, II in IX k Direktivi Sveta št. 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z zavornimi napravami za določene kategorije motornih vozil in njihove priklopnike, kot je bila spremenjena z Direktivo Komisije št. 74/132/EGS z dne 11. februarja 1974, se spremeni, kot je razvidno iz Priloge k tej direktivi.

2. Do uveljavitve posebnih zahtev glede sistemov za preprečevanje blokiranja koles, veljajo za vozila v razredih  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$  in  $O_4$ , ki so opremljena s takšnimi sistemi določbe te direktive.

#### Člen 3

1. Od 1. januarja 1976 ne sme nobena država članica zaradi razlogov v zvezi z zavornimi napravami:

- zavriniti, glede tipa vozila, izdaje EGS-homologacije, izdaje dokumenta, navedenega v zadnji alineji člena 10(1) Direktive Sveta št. 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970, ali izdaje nacionalne homologacije, ali
- prepovedati začetka obratovanja vozil,

če zavorne naprave takšnega tipa vozil ali takšnih vozil izpolnjujejo zahteve Direktive Sveta št. 71/320/EGS z dne 26. julija 1971, kot je bila nazadnje spremenjena s to direktivo.

2. Od 1. oktobra 1976 države članice:

- ne smejo več izdajati dokumenta, navedenega v zadnji alineji člena 10(1) Direktive Sveta št. 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 za tip vozila, katerega zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive Sveta št. 71/320/EGS z dne 26. julija 1971, kot je bila nazadnje spremenjena s to direktivo,

— lahko zavrnejo izdajo nacionalne homologacije za tip vozila, katerega zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive Sveta št. 71/320/EGS z dne 26. julija 1971, kot je bila nazadnje spremenjena s to direktivo.

3. Od 1. oktobra 1976 lahko države članice lahko prepovejo začetek obratovanja vozil, katerih zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive Sveta št. 71/320/EGS z dne 26. julija 1971, kot je bila nazadnje spremenjena s to direktivo.

4. Države članice sprejmejo in objavijo predpise, ki so potrebni za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 1. januarja 1976 in o tem takoj obvestijo Komisijo.

#### Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 25. julija 1975

Za Komisijo

Predsednik

François-Xavier ORTOLI

## PRILOGA

**Spremembe prilog k Direktivi Sveta št. 71/320/EGS z dne 26. julija 1971**

## PRILOGA I: DEFINICIJE, ZAHTEVE, SESTAVA IN NAMESTITEV

Točka 2.2.1.12.2 se glasi: Na okvaro v delu hidravličnega prenosnega sistema voznika opozori naprava, ki jo sestavlja rdeča kontrolna svetilka, ki zasveti najpozneje ob aktiviranju naprave za upravljanje zavor. Vendar pa je sprejemljiva naprava z rdečo kontrolno svetilko, ki zasveti, ko raven tekočine v posodah pade pod vrednost, ki jo določi proizvajalec. Rdeča kontrolna svetilka mora biti vidna tudi pri dnevni svetlobi; voznik mora s svojega sedeža zlahka spremljati njeno delovanje. Okvara sestavnega dela naprave ne sme povzročiti popolne izgube učinkovitosti zadevne zavorne naprave.

## PRILOGA II: PRESKUS ZAVIRANJA IN UČINEK ZAVORNIH NAPRAV

Točka 1.1.3.4 se glasi: Brez vpliva na zahteve, ki jih vsebuje točka 1.1.4.2 spodaj, mora imeti cesta površino z visoko oprijemljivostjo.

Za točko 1.1.4.1 se doda točka:

„1.1.4.2 Obnašanje vozil kategorij  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$  in  $O_4$  na površinah ceste z zmanjšano oprijemljivostjo mora izpolnjevati pogoje, določene v dodatku.“

Dodatek (glej točko 1.1.4.2): **PORAZDELITEV ZAVORNE SILE MED OSI VOZILA**

## 1. SPLOŠNE ZAHTEVE

Vozila kategorij  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$  in  $O_4$  morajo izpolnjevati pogoje iz tega dodatka. Če se uporabi posebna naprava, mora delovati samodejno.

## 2. SIMBOLI

$i$  = indeks osi ( $i = 1$ , sprednja os;  $i = 2$ , druga os; itn.)

$P_i$  = pravokotna (navpična) reakcija površine ceste na os  $i$  pod statičnimi pogoji

$N_i$  = pravokotna (navpična) reakcija površine ceste na os  $i$  pri zaviranju

$T_i$  = sila, s katero delujejo zavore na os  $i$  pod normalnimi pogoji zaviranja na cesti

$f_i$  =  $T_i/N_i$ , oprijemljivost, ki jo izkorišča os  $i$  (<sup>1)</sup>)

$J$  = pojemek vozila

$g$  = pospešek zaradi sile težnosti  $g = 10 \text{ m/s}^2$

(<sup>1</sup>) Krivulje oprijema, ki ga izkoriščajo posamezne osi, pomeni krivulje, ki prikazujejo oprijem, ki ga izkorišča os  $i$ , glede na zaviranje vozila pod določenimi pogoji obremenitve.

$z$	= zavorno razmerje vozila = $J/g$ <sup>(1)</sup>
$P$	= masa vozila
$h$	= višina težišča
$E$	= medosna razdalja
$k$	= teoretični torni koeficient med pnevmatiko in površino ceste
$K_c$	= korekcijski faktor – obremenjen polpriklopnik
$K_v$	= korekcijski faktor – neobremenjen polpriklopnik
$TM$	= vsota sil zaviranja na obodu koles vlačilcev priklopnikov ali polpriklopnikov
$PM$	= skupna pravokotna (navpična) statična reakcija med površino ceste in kolesi vlačilcev priklopnikov ali polpriklopnikov, kot je navedeno v točkah 3.1.4 oziroma 3.1.5
$p_m$	= tlak na spojni glavi delovnega voda
$TR$	= vsota sil zaviranja na obodu vseh koles priklopnika ali polpriklopnika
$PR$	= skupna pravokotna (navpična) statična reakcija površine ceste na kolesa priklopnika ali polpriklopnika
$PR_{max}$	= vrednost $PR$ pri največji tehnično dovoljeni masi polpriklopnika
$E_R$	= razdalja med kraljevim čepom in sredino ene ali več osi polpriklopnika
$h_R$	= višina težišča polpriklopnika nad tlemi

### 3. ZAHTEVE ZA MOTORNA VOZILA

#### 3.1 Dvoosna vozila

3.1.1 <sup>(2)</sup> Za vse kategorije vozil z vrednostmi  $k$  med 0,2 in 0,8:

$$z \geq 0,1 + 0,85 (k - 0,2)$$

Za vse stopnje obremenitve vozila je krivulja izkoristka oprijema za sprednjo os nad krivuljo izkoristka oprijema za zadnjo os:

— za vsa zavorna razmerja med 0,15 in 0,8 pri vozilih kategorije  $M_1$ .

Vendar pa je za vozila te kategorije, ki presegajo razpon vrednosti  $z$  med 0,3 in 0,45, dovoljen obrat krivulj izkoristka oprijema, če krivulja izkoristka oprijema zadnje osi ne presega črte, določene s formulo  $k = z$  (črta idealnega izkoristka oprijema – glej diagram 1A), za več kot 0,05;

— za vsa zavorna razmerja med 0,15 in 0,30, pri vozilih drugih kategorij. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen tudi, če krivulje izkoristka oprijema za vsako os med 0,15 in 0,30 ležijo med dvema vzporednicama s črto idealnega izkoristka oprijema, ki se izračuna z enačbo  $k = z \pm 0,08$ , kot je prikazano v diagramu 1 B, in krivuljo izkoristka oprijema zadnje osi za zaviranje

$$z \geq 0,3 + 0,74 (k - 0,38)$$

3.1.2 Na tlak na spojni glavi delovnega voda motornega vozila, ki lahko vleče priklopnik, opremljen s pnevmatskimi zavorami, ne vpliva delovanje naprav za uravnavanje tlaka na oseh vlečnega vozila.

<sup>(1)</sup> Za polpriklopnike je  $z$  sila zaviranja, deljena s statično maso na osi (oseh) priklopnika.

<sup>(2)</sup> Določbe iz točke 3.1.1 ne vplivajo na zahteve iz Priloge II v zvezi z učinkovitostjo zavor. Če pa so pri preverjanju določb točke 3.1.1 ugotovljene višje stopnje učinkovitosti zavor od predpisanih v Prilogi II, se določbe v zvezi s krivuljo izkoristka oprijema izvajajo na območjih diagramov IA in IB, določenih z ravnima črtama  $k = 0,8$  in  $z = 0,8$ .

- 3.1.3 Za potrditev zahteve iz točke 3.1.1 proizvajalec predloži krivulje izkoristka oprijema za sprednje in zadnje osi, izračunane s formulami:

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

- 3.1.4 Vozila, razen vlačilcev polpriklopnikov.

- 3.1.4.1 Za obe naslednji stopnji obremenitve se narišejo grafi:

- neobremenjen, v voznem stanju s šoferjem v kabini,
- obremenjen. Če so predvidene različne možnosti porazdelitve obremenitve, se upošteva tista, pri kateri je sprednja os najbolj obremenjena.

Višino težišča določi proizvajalec.

Pri vozilu, opremljenem s pnevmatskimi zavorami, ne glede na to ali je priklopnik ali motorno vozilo, ki lahko vleče priklopnik, je dopustno razmerje med zavornim razmerjem TR/PR ali TM/PM in tlakom  $p_m$  znotraj območij, prikazanih v diagramu 2.

- 3.1.5 Vlačilci polpriklopnikov.

- 3.1.5.1 Vlačilci z neobremenjenim polpriklopnikom

Za neobremenjeno skupino sedlastega vlačilca in polpriklopnika se šteje vlačilec v voznem stanju s šoferjem v kabini, spet z neobremenjenim polpriklopnikom. Dinamično obremenitev polpriklopnika na vlačilcu predstavlja statična masa, ki deluje na sedlo in je enaka 15 % največje tehnično dovoljene mase na sedlu. Za sedlaste vlačilce določi višino težišča proizvajalec. Sile zaviranja je treba še naprej uravnavati med stanjem vlačilca s polpriklopnikom (neobremenjenim) in stanjem sedlastega vlačilca; preverjajo se zavorne sile v zvezi s sedlastim vlačilcem.

- 3.1.5.2 Vlačilci z obremenjenim polpriklopnikom

Za obremenjeno skupino sedlastega vlačilca in polpriklopnika se šteje vlačilec v voznem stanju s šoferjem v kabini, spet z obremenjenim polpriklopnikom. Dinamično obremenitev polpriklopnika na vlačilcu predstavlja statična masa  $P_s$ , ki deluje na sedlo in je enaka:

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

kjer  $P_{so}$  predstavlja razliko med največjo maso obremenjene vlečne enote in težo neobremenjene vlečne enote.

Za  $h$  se uporablja naslednja vrednost:  $h = \frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

če je:

$h_o$  višina težišča vlačilca

$h_s$  višina sedla, na katerega je naslonjen polpriklopnik

$P_o$  masa neobremenjenega sedlastega vlačilca

$$P = P_o + P_s = P_1 + P_2.$$

- 3.1.5.3 Pri motornem vozilu, opremljenem s pnevmatskim zavornim sistemom, je dopustno razmerje med zavornim razmerjem TM/PM in tlakom  $p_m$  znotraj območij, prikazanih v diagramu 3.

## 3.2 Vozila z več kot dvema osema

Zahteve iz točke 3.1 veljajo za vozila z več kot dvema osema. Zahteve iz točke 3.1.1 glede zaporedja blokiranja koles veljajo kot izpolnjene, če je pri zavornih razmerjih med 0,15 in 0,30 izkoriščeni oprijem vsaj ene od sprednjih osi večji od izkoriščenega oprijema vsaj ene od zadnjih osi.

#### 4. ZAHTEVA ZA POLPRIKLOPNIKE

Za polpriklopnike, opremljene s pnevmatskimi zavornimi sistemi:

Dopustno razmerje med zavornim razmerjem TR/PR in tlakom  $p_m$  mora biti med dvema območjema, ki izhajata iz diagramov 4A in 4B za obremenjeno in neobremenjeno stanje. Ta zahteva mora biti izpolnjena za vse dopustne pogoje obremenitve osi polpriklopnikov.

#### 5. ZAHTEVE ZA PRIKLOPNIKE

5.1 Naslednje zahteve veljajo le za priklopnike, opremljene s pnevmatskimi zavorami. Ne veljajo za enoosne priklopnike in ne za dvoosne priklopnike, pri katerih je razmik osi manjši od dveh metrov.

5.2 Zahteve, določene v točki 3.1, veljajo za dvoosne priklopnike, ki pa ne izključujejo zahtev točke 5.1.

5.3 Priklopniki, ki imajo več kot dve osi, morajo izpolnjevati zahteve iz točke 3.2.

#### 6. POGOJI, KI MORAJO BITI IZPOLNJNI V PRIMERU OKVARE NA SISTEMU PORAZDELITVE ZAVIRANJA

Če so zahteve iz tega dodatka izpolnjene z uporabo posebne naprave (npr. mehansko upravljano prek vzmetenja vozila), mora biti v primeru okvare te naprave ali njene pomožne naprave za upravljanje, vozilo mogoče ustaviti pod pogoji, predpisanimi za zaviranje motornih vozil; pri priklopnikih in polpriklopnikih mora biti v primeru okvare vzvoda za upravljanje doseženo zavorno razmerje delovne zavore, ki znaša vsaj 30 % zavornega razmerja, predpisanega za zadevno vozilo.

#### 7. OZNAKE

7.1 Vozila, razen vozil kategorije  $M_1$ , ki izpolnjujejo zahteve tega dodatka s pomočjo naprave, mehansko upravljane prek vzmetenja vozila, se označijo tako, da je prikazan uporabni hod naprave med položajema, ki ustrezata stanju obremenjenega oziroma neobremenjenega vozila.

7.2 Če so zahteve tega dodatka izpolnjene s pnevmatsko aktivirano napravo, se vozilo označi z vrednostmi tlaka na izhodni strani naprave med polnim zaviranjem vozila pri obremenjenem ali neobremenjenem vozilu.

7.3 Oznake, omenjene v točkah 7.1 in 7.2 zgoraj, morajo biti pritrjene na vidnem mestu v neizbrisni obliki.

#### 8. PREVERJANJE VOZILA

Med preskušanjem vozila za EGS-homologacijo pristojni organ za tehnično preskušanje preveri usklajenost z zahtevami tega dodatka in opravi vse druge preskuse, potrebne v ta namen. Poročilo o dodatnih preskusih se priloži certifikatu o EGS-homologaciji.



DIAGRAM 1B

## VOZILA RAZEN VOZIL KATEGORIJE M1

(glej točko 3.1.1)

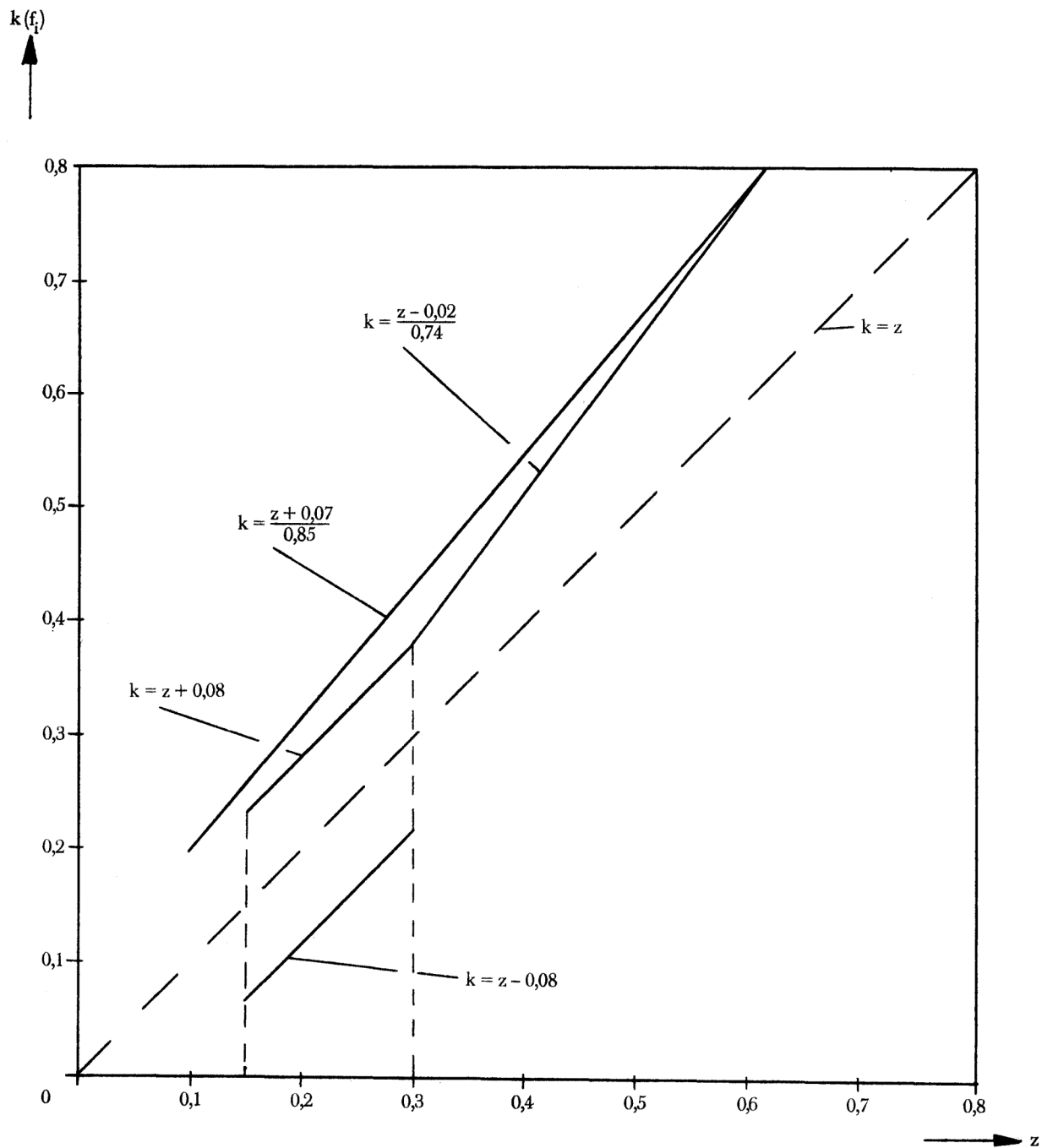
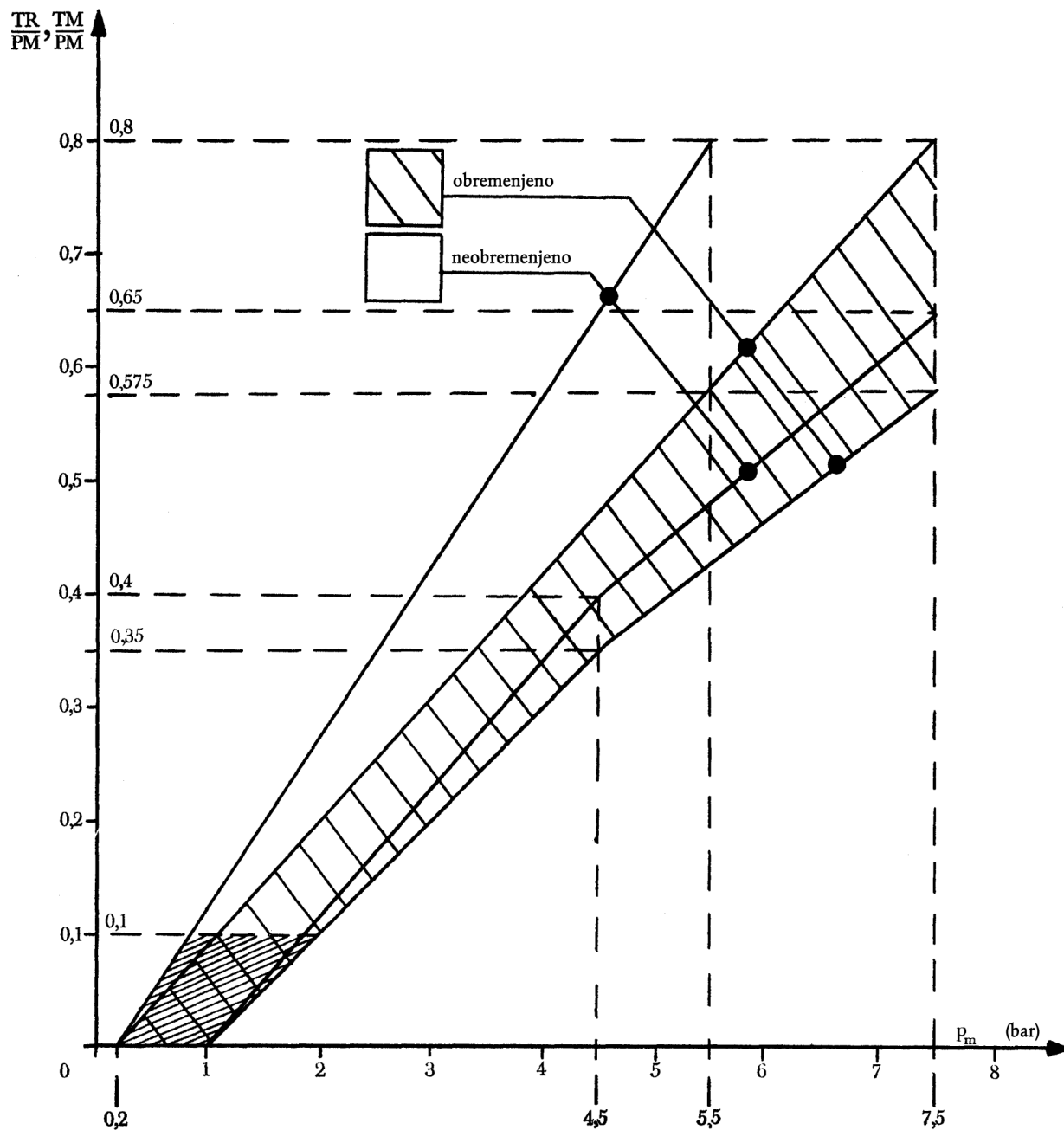




DIAGRAM 2

## VLEČNA VOZILA IN PRIKLOPNIKI

(glej točko 3.1.4.1)



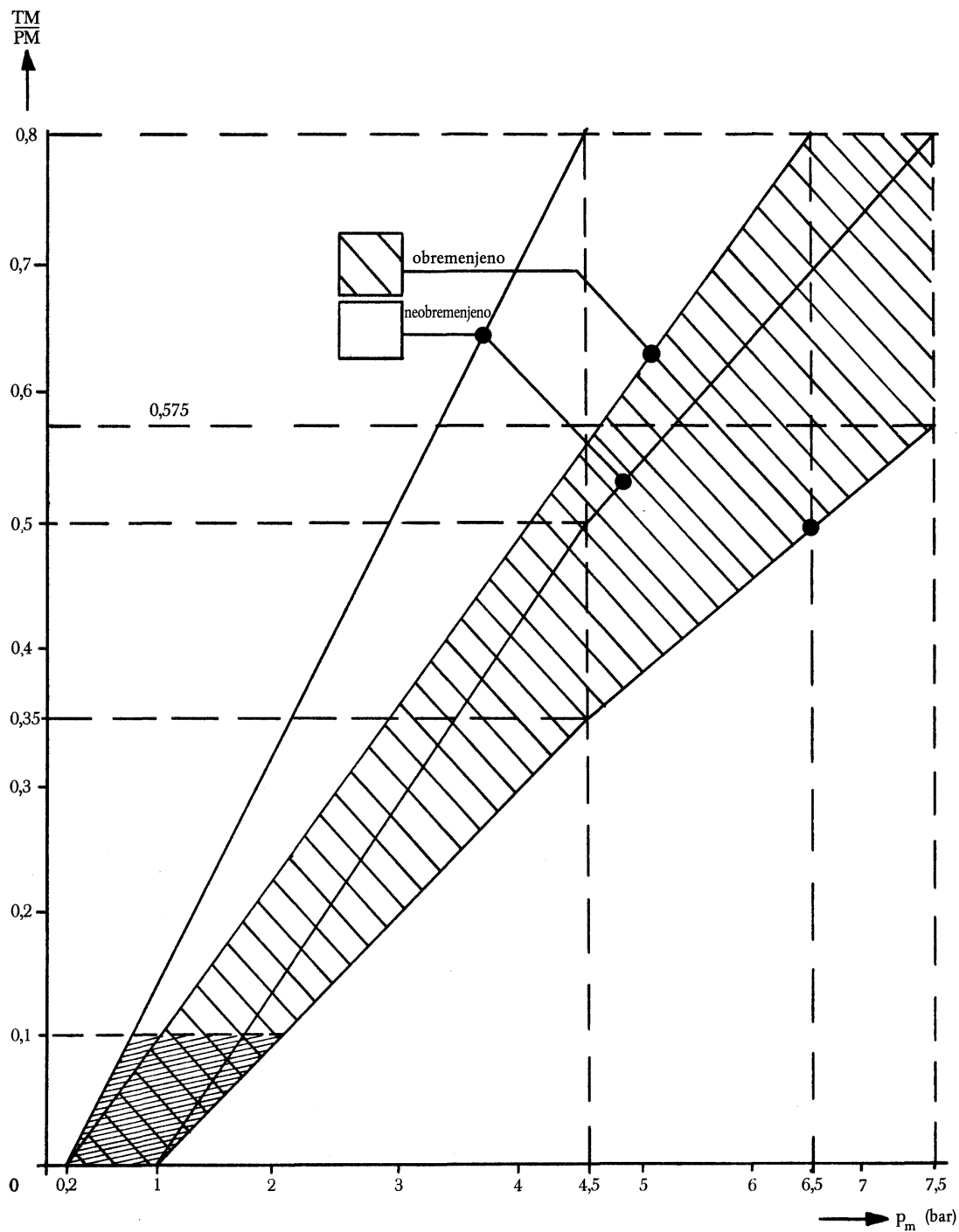
Opomba:

Razume se, da med vrednostmi  $\frac{TM}{PM} = 0$  in  $\frac{TM}{PM} = 0,1$  ali  $\frac{TR}{PR} = 0$  in  $\frac{TR}{PR} = 0,1$  zavorno razmerje  $\frac{TM}{PM}$  ali  $\frac{TR}{PR}$  ni nujno v sorazmerju s tlakom, izmerjenim na spojni glavi.

DIAGRAM 3

## VLEČNE ENOTE ZA POLPRIKLOPNIKE

(glej točko 3.1.5)



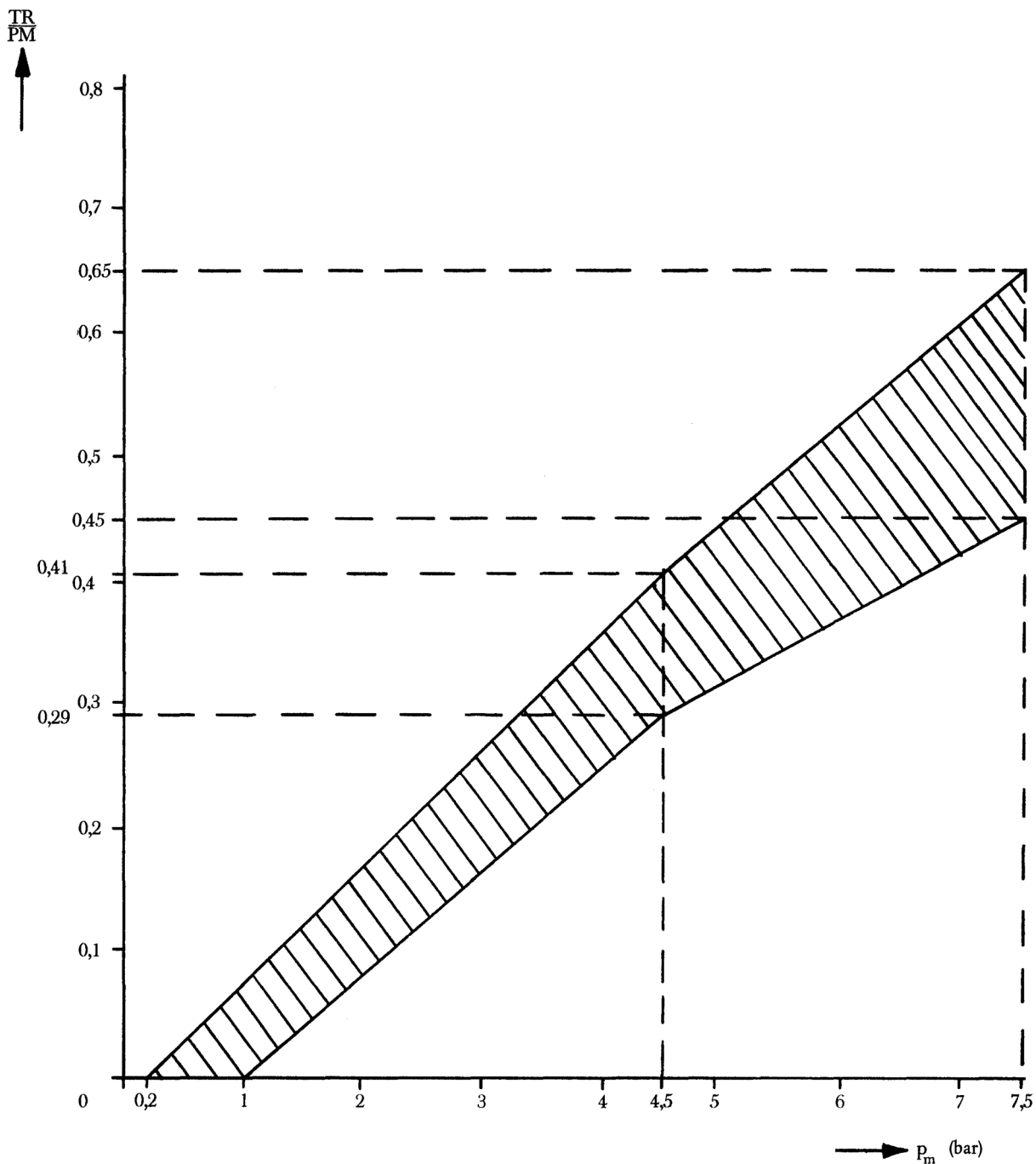
Opomba:

- (1) Med vrednostmi  $\frac{TM}{PM} = 0$  in  $\frac{TM}{PM} = 0,1$  zavorno razmerje  $\frac{TM}{PM}$  ni nujno v sorazmerju s tlakom v glavnem vodu, izmerjenim na spojni glavi.
- (2) Razmerja, ki jih zahteva diagram se uporabljajo postopno za vmesna stanja obremenitve med obremenjenim in neobremenjenim stanjem in so dosežena na avtomatičen način.

DIAGRAM 4 A

## POLPRIKLOPNIKI

(glej točko 4)

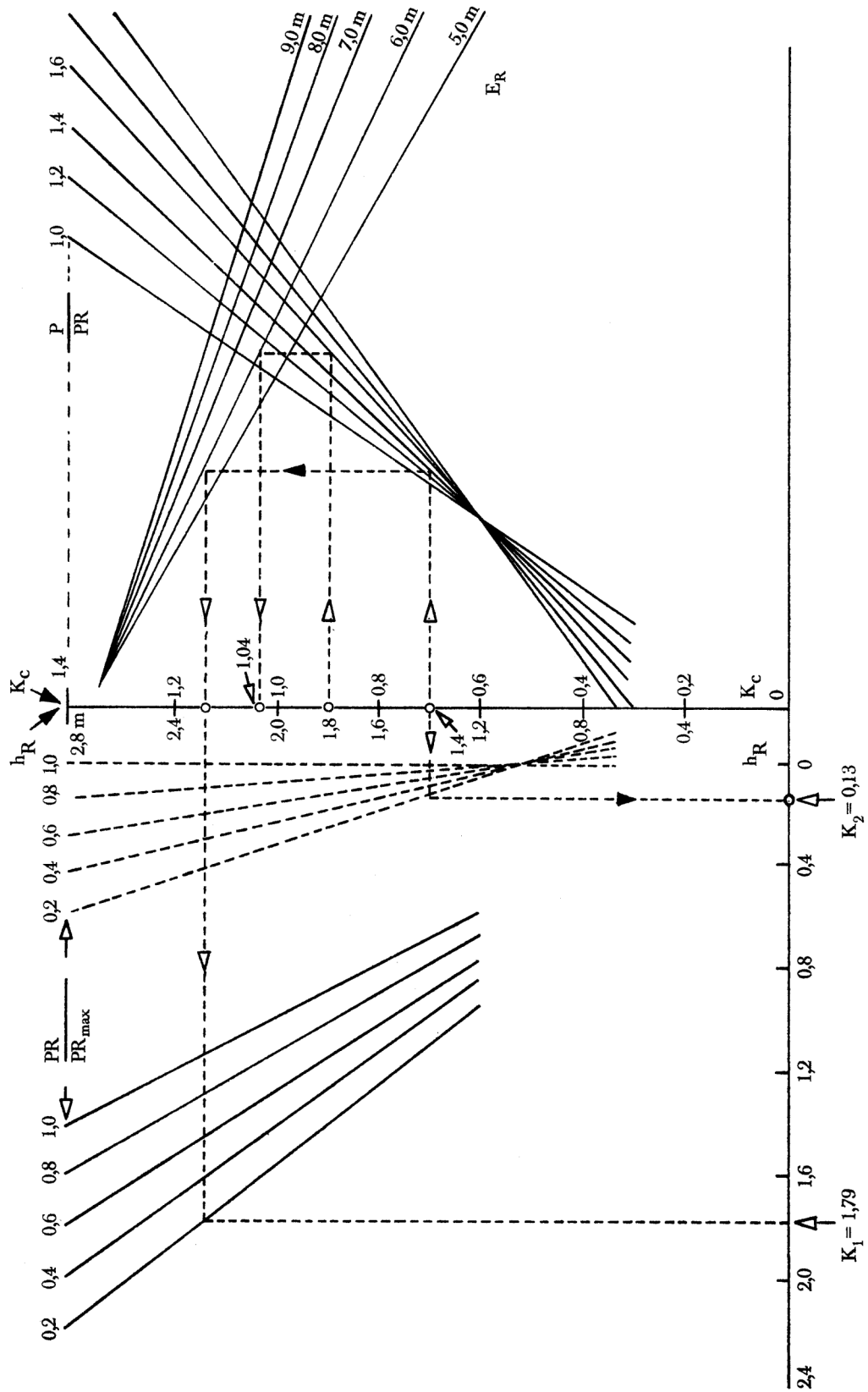


Razmerje med zavornim razmerjem  $\frac{TR}{PR}$  in tlakom na upravljalnem vodu se določajo kot sledi:

Faktorja  $K_c$  (obremenjen) in  $K_v$  (neobremenjen) se izračunata glede na diagram 4 B.

Obremenjeni in neobremenjeni pas se sestavita tako, da se zgornje in spodnje meje pasu v diagramu 4 A spodaj pomnožijo s pridobljenima faktorjema  $K_c$  in  $K_v$ .

DIAGRAM 4B  
(glej točko 4)



### Pojasnjevalna opomba za uporabo diagrama 4B

1. Diagram 4B se izdelava po naslednji formuli:

$$K = \left[ 1,7 - \frac{0,7 \text{ PR}}{\text{PR}_{\max}} \right] \left[ 1,35 - \frac{0,96}{E_R} \left( 1,0 + (h_R - 1,2) \frac{P}{\text{PR}} \right) \right] - \left[ 1,0 - \frac{\text{PR}}{\text{PR}_{\max}} \right] \left[ \frac{h_R - 1,0}{2,5} \right]$$

2. Opis uporabljene metode s pomočjo zglada.

- 2.1 Prekinjene črte na diagramu 4B se nanašajo na določitev faktorjev  $K_c$  in  $K_v$  za naslednje vozilo, če je:

	<i>obremenjen</i>	<i>neobremenjen</i>
P	24 t	4,2 t
PR	15 t	3 t
PR <sub>max</sub>	15 t	15 t
$h_R$	1,8 m	1,4 m
$E_R$	6,0 m	6,0 m

V naslednjih točkah se številke v oklepajih nanašajo samo na vozilo, ki se uporablja za prikaz uporabe diagrama 4B.

- 2.2 Izračun razmerij

- (a)  $\left[ \frac{P}{\text{PR}} \right]$  obremenjen (= 1,6)  
 (b)  $\left[ \frac{P}{\text{PR}} \right]$  neobremenjen (= 1,4)  
 (c)  $\left[ \frac{\text{PR}}{\text{PR}_{\max}} \right]$  neobremenjen (= 0,2)

- 2.3 Določitev korekcijskega faktorja za obremenjen polpriklopnik,  $K_c$

- (a) začne se pri ustrezni  $h_R$  ( $h_R = 1,8$  m)  
 (b) premakne se vodoravno na ustrezno črto P/PR ( $P/\text{PR} = 1,6$ )  
 (c) premakne se navpično na ustrezno črto  $E_R$  ( $E_R = 6,0$  m)  
 (d) premakne se vodoravno na merilo  $K_c$ ,  $K_c$  je zahtevani korekcijski faktor za obremenjen polpriklopnik ( $K_c = 1,04$ ).

- 2.4 Določitev korekcijskega faktorja za neobremenjen polpriklopnik,  $K_v$

- 2.4.1 Določitev faktorja  $K_2$

- (a) začne se pri ustrezni  $h_R$  ( $h_R = 1,4$  m)  
 (b) premakne se vodoravno na ustrezno črto PR/PR<sub>max</sub> v skupini krivulj, najbližjih navpični osi ( $\text{PR}/\text{PR}_{\max} = 0,2$ )  
 (c) premakne se navpično na vodoravno os in odčita vrednost  $K_2$  ( $K_2 = 0,13$  m).

- 2.4.2 Določitev faktorja  $K_1$
- (a) začne se pri ustrezni  $h_R$  ( $h_R = 1,4$  m)
  - (b) premakne se vodoravno na ustrezno črto  $P/PR$  ( $P/PR = 1,4$ )
  - (c) premakne se navpično na ustrezno črto  $E_R$  ( $E_R = 6,0$  m)
  - (d) premakne se vodoravno na ustrezno črto  $PR/PR_{max}$  v skupini krivulj, najbolj oddaljeni od navpične osi ( $PR/PR_{max} = 0,2$ )
  - (e) premakne se navpično na vodoravno os in odčita vrednost  $K_1$  ( $K_1 = 1,79$ ).
- 2.4.3 Določitev korekcijskega faktorja  $K_v$
- Korekcijski faktor za neobremenjen popriklopnik  $K_v$  se izračuna po naslednji formuli:  
 $K_v = K_1 - K_2$  ( $K_v = 1,66$ ).

---

PRILOGA IX

**VZOREC SPOROČILA, KI ZADEVA EGS-HOMOLOGACIJO VOZILA V ZVEZI Z ZAVIRANJEM**

Za točko 17 se dodata naslednji novi točki 17(a) in 17(a)1:

„17(a) Porazdelitev zaviranja med osi vozila.

17(a)1 Ali vozilo izpolnjuje zahteve iz dodatka (glej točko 1.1.4.2)... da/ne (\*).“

---