

31991L0422

22.8.1991

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 233/21

DIREKTIVA KOMISIJE**z dne 15. julija 1991****o prilagajanju Direktive Sveta 71/320/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o zavornih napravah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil, tehničnemu napredku**

(91/422/EGS)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

Člen 2

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic o zavornih napravah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil⁽¹⁾, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 88/194/EGS⁽²⁾, in zlasti člena 5 Direktive,

ker je glede na napredek v zavorni tehnologiji zdaj mogoče poostriži zahteve, predvsem pa zahtevati obvezno vgradnjo naprav za samodejno nastavljanje zavornih oblog v nekatera težka motorna in priklopna vozila, da bi izboljšali varnost v cestnem prometu;

ker so določbe te direktive skladne z mnenjem Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku direktiv o motornih vozilih,

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

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

⁽¹⁾ UL L 202, 6.9.1971, str. 37.

⁽²⁾ UL L 92, 9.4.1988, str. 47.

1. Po 1. oktobru 1991 nobena država članica iz razlogov, ki se nanašajo na zavorne naprave, ne sme:

— zavriniti podelitve EGS-homologacije ali izdaje kopije certifikata, predvidenega v zadnji alineji člena 10(1) Direktive Sveta 70/156/EGS⁽³⁾, ali podelitve nacionalne homologacije za neki tip vozila ali

— prepovedati začetka uporabe vozil,

če zavorne naprave za tak tip vozila ali za taka vozila izpolnjujejo zahteve Direktive Sveta 71/320/EGS, nazadnje spremenjene s to direktivo.

2. Po 1. oktobru 1992 države članice:

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

— lahko zavrnejo podelitev nacionalne homologacije za tip vozila, katerega zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive 71/320/EGS, nazadnje spremenjene s to direktivo.

3. Po 1. oktobru 1994 lahko države članice prepovejo začetek uporabe vozil, katerih zavorne naprave ne izpolnjujejo zahtev Direktive 71/320/EGS, nazadnje spremenjene s to direktivo.

⁽³⁾ UL L 42, 23.2.1970, str. 1.

Člen 3

Države članice sprejmejo predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 1. oktobra 1991. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 15. julija 1991

Za Komisijo
Martin BANGEMANN
Podpredsednik

PRILOGA

SPREMEMBE PRILOG K DIREKTIVI 71/320/EGS, KAKOR JE BILA SPREMENJENA Z DIREKTIVAMI 74/132/EGS, 75/524/EGS, 79/489/EGS, 85/647/EGS IN 88/194/EGS**PRILOGA I: DEFINICIJE, ZAHTEVE, IZDELAVA IN VGRADNJA**

Točka 1.16.3 se glasi:

„1.16.3 Priklopnik s centralno osjo

„Priklopnik s centralno osjo“ pomeni vlečeno vozilo, opremljeno z vlečno napravo, ki se (glede na priklopnik) ne more premikati navpično, in na katerem je os oziroma so osi blizu težišča vozila (ko je enakomerno obremenjeno), tako da se na vlečno vozilo prenaša samo majhna statična navpična obremenitev, ki ne presega 10 % obremenitve, kakršna ustreza največji tehnično dovoljeni masi priklopnika ali obremenitvi 1000 daN (kar je manj).“ (Drugo je nespremenjeno.)

V točki 2.1.2.3 se na koncu doda:

„Pnevmatska zavora priklopnega vozila in parkirna zavora vlečnega vozila se lahko upravljata sočasno, če voznik lahko kadarkoli preveri, ali je učinek parkirne zavorne skupine vozil, ki se doseže s povsem mehanskim delovanjem parkirne zavorne naprave, zadosten.“

Točka 2.2.1.5.2 se glasi (spremenjeno je samo angleško besedilo):

„2.2.1.5.2 Poleg tega so naprave za shranjevanje, ki se nahajajo“ (Drugo je nespremenjeno.)

Točka 2.2.1.8 se glasi:

„2.2.1.8 Delovanje delovne zavorne naprave mora biti primerno porazdeljeno med osi. Pri vozilih z več kakor dvema osemami se, da bi preprečili blokiranje koles ali obrabo zavornih oblog, zavorna sila na nekaterih oseh lahko samodejno zmanjša na nič, ko je obremenitev zelo majhna, če vozilo izpolnjuje zahteve glede učinka iz Priloge II.“

Za točko 2.2.1.11 se dodata naslednji novi točki 2.2.1.11.1 in 2.2.1.11.2:

„2.2.1.11.1 Nastavljanje obrabe mora biti pri delovnih zavorah samodejno. Vendar je vgradnja naprav za samodejno nastavljanje zavornih oblog neobvezna za terenska vozila kategorij N_2 in N_3 , ter za zadnje zavore vozil kategorij M_1 in N_1 . Naprave za samodejno nastavljanje obrabe morajo biti narejene tako, da je zaviranje učinkovito tudi po tem, ko se zavore najprej segrejejo, potem pa ohladijo. Predvsem pa mora vozilo normalno delovati tudi po tem, ko se opravijo preskusi skladno s točko 1.3 Priloge II (Preskus tipa I) in točko 1.4 Priloge II (Preskus tipa II).

2.2.1.11.2 Obrabo delovnih zavornih oblog mora biti mogoče zlahka preverjati z zunanje ali spodnje strani vozila samo z uporabo orodja in opreme, ki je navadno v vozilu; na primer prek primernih kontrolnih odprtij ali drugače. Prav tako so sprejemljive zvočne ali svetlobne naprave, ki voznika na njegovem sedežu opozorijo, ko je treba menjati obloge. Odstranitev sprednjih in/ali zadnjih koles je za ta namen dovoljena samo na vozilih kategorij M_1 in N_1 .“

Za točko 2.2.1.12.2 se doda nova točka 2.2.1.12.3:

„2.2.1.12.3 Tip tekočine za hidravlične zavorne naprave se določi skladno s standardom ISO 9128-1987. Ustrezen simbol, v skladu s sliko 1 ali 2, mora biti nameščen na vidno mesto v neizbrisni obliki, največ 100 mm od odprtij za polnjenje posod s tekočino; dodatne informacije lahko zagotovijo proizvajalci.“

Točka 2.2.1.18.3 se glasi:

„2.2.1.18.3 Če se pretrga ali pušča ena od cevi za dovod zraka (ali druga vrsta priključka, ki se uporablja), mora imeti voznik kljub temu možnost, da polno ali delno aktivira zavore priklopnega vozila prek naprave za upravljanje delovne zavor, ali pomožnih zavor, ali parkirnih zavor, če pretrganje ali puščanje samodejno ne sproži zaviranja priklopnega vozila z učinkom, kakršen je predpisan v točki 2.2.3 Priloge II.“

Točki 2.2.1.18.4.1 in 2.2.1.18.4.2 se glasita:

„2.2.1.18.4.1 Kadar se ena od naprav za upravljanje zavor, navedenih v točki 2.2.1.18.3 zgoraj, polno aktivira, mora tlak v napajalnem vodu v naslednjih dveh sekundah pasti na 1,5 bara.

2.2.1.18.4.2 Kadar se napajalni vod sprazni s hitrostjo vsaj 1 bar/s, se mora sprožiti samodejno zaviranje priklopnega vozila, preden tlak v napajalnem vodu pade na 2 bara.“

Za točko 2.2.1.23 se doda nova točka 2.2.1.24:

- „2.2.1.24 Pri motornem vozilu, ki lahko vleče priklopno vozilo kategorije O₃ ali O₄, se delovna zavorna naprava priklopnega vozila lahko uporablja le v povezavi z delovno, pomožno ali parkirno zavorno vlečnega vozila.“

Za točko 2.2.2.8 se dodata naslednji novi točki 2.2.2.8.1 in 2.2.2.8.2:

- „2.2.2.8.1 Nastavljanje zavornih oblog mora biti pri delovnih zavorah samodejno. Vendar namestitve naprav za samodejno nastavljanje zavornih oblog ni obvezna za vozila kategorije O₁ in O₂. Naprave za samodejno nastavljanje zavornih oblog morajo biti narejene tako, da je zaviranje učinkovito tudi po tem, ko se zavore najprej segrejejo, potem pa ohladijo.

Predvsem pa mora vozilo normalno delovati tudi po preskusih, ki se opravijo skladno s točko 1.3 Priloge II (Preskus tipa I) in točko 1.4 Priloge II (Preskus tipa II).

- 2.2.2.8.2 Obrabo zavornih oblog delovne zavore mora biti mogoče zlahka preverjati z zunanje ali spodnje strani vozila samo z uporabo orodja in opreme, ki je navadno v vozilu; na primer prek primernih kontrolnih odprtih ali drugače.“

V točki 2.2.2.9 se črta beseda „enoosen“ v tretji vrstici, „pretrganje“ se nadomesti z „odklop“ in „pretrga“ z „odklopi“.

Točka 2.2.2.11 se glasi:

- „2.2.2.11 Če ima priklopno vozilo vgrajeno napravo, ki izklopi pnevmatsko zaviranje, razen parkirne zavorne naprave, mora biti prva naprava zasnovana in izdelana tako, da se povrne v mirujoči položaj najpozneje ob ponovnem dotoku komprimiranega zraka v priklopno vozilo.“

PRILOGA II: PRESKUSI ZAVIRANJA IN UČINEK ZAVORNIH NAPRAV

Točka 1.1.1 se glasi:

- „1.1.1 Učinek, predpisan za zavorne naprave, temelji na poti ustavljanja in/ali povprečnem polnem pojemu. Učinek zavorne naprave se določi z merjenjem poti ustavljanja glede na začetno hitrost vozila in/ali z merjenjem povprečnega polnega pojemka med preskusom.“

V točki 1.1.3.7 se na koncu doda:

- „Blokiranje koles je dovoljeno, kjer je to izrecno navedeno.“

V točki 1.2.1.2.3 se na koncu doda:

- „vozilo mora doseči predpisano pot ustavljanja, pa tudi predpisani povprečni polni pojemek za ustrezno kategorijo vozil, vendar ni treba dejansko izmeriti obeh parametrov;“.

Za točko 1.2.3.1 se doda nova točka 1.2.3.2:

- „1.2.3.2 Treba je opraviti nadaljnje preskuse s priklopljenim motorjem, od hitrosti, predpisane za kategorijo, ki ji vozilo pripada. Dosežen mora biti najmanjši učinek, predpisan za vsako kategorijo. Vlačilci polpriklopnikov, umetno obremenjeni za simuliranje učinkov na obremenjeni polpriklopnik, se ne preskušajo pri hitrosti nad 80 km/h.“

Točka 1.3.1.3 se glasi:

- „1.3.1.3 Pri teh preskusih se sila na vzvod za upravljanje prilagodi tako, da je dosežen povprečni polni pojemek 3 m/s² pri prvi uporabi zavor. Ta sila mora ostati nespremenjena pri vsaki nadaljnji uporabi zavor.“

Točka 1.3.3 se glasi:

- „1.3.3 Zaviranje pri vročih zavorah

- 1.3.3.1 Ob koncu preskusa tipa I.. je zaviranje pri vroči delovni zavorni napravi... Pri motornih vozilih je zaviranje pri vročih zavorah Pri priklopnikih pa je zavorna sila vročih zavor (Drugo je nespremenjeno.)

- 1.3.3.2 Če motorno vozilo izpolnjuje zahtevo po 60 % iz točke 1.3.3.1 zgoraj, vendar ne izpolnjuje zahteve po 80 % iz točke 1.3.3.1 zgoraj, se lahko opravi dodaten preskus zaviranja pri vročih zavorah, pri katerem se uporabi sila za aktiviranje naprave za upravljanje, ki ne presega sile iz točke 2.1.1.1 te priloge. Rezultati obeh preskusov se vpišejo v poročilo.“

Točka 1.4.3 se glasi:

„1.4.3 Ob koncu preskusa zaviranja pri vroči delovni zavorni napravi

Pri motornih vozilih pot ustavljanja ob zaviranju pri vročih zavorah ne sme presegati naslednjih vrednosti in povprečni polni pojemek ne sme biti manjši od naslednjih vrednosti, če se uporabi sila za aktiviranje naprave za upravljanje, ki ne presega 700 N:

kategorija M₃: $s = 0,15 V + \frac{1,33 V^2}{130}$ (drugi izraz ustreza povprečnemu polnemu pojemu 3,75 m/s²);

kategorija N₃: $s = 0,15 V + \frac{1,33 V^2}{115}$ (drugi izraz ustreza povprečnemu polnemu pojemu 3,3 m/s²).

Vendar pri priklopnih vozilih zavorna sila vročih zavor na obodu koles. (Drugo je nespremenjeno.)“

Točka 2.1.1.1.1 se glasi:

„2.1.1.1.1 Delovne zavore vozil kategorij M in N je treba preskušati pri pogojih, navedenih v naslednji tabeli:

	Tip pre-skusa	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃
		0-I	0-I	0-I-II	0-I	0-I	0-I-II
Preskus tipa 0 z odklopljenim motorjem	V	80 km/h	60 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	60 km/h
	$s \leq$	$0,1 V + \frac{V^2}{150}$	$0,15 V + \frac{V^2}{130}$				
	$d_m \geq$	5,8 m/s ²	5 m/s ²				
Preskus tipa 0 z vklopljenim motorjem	$V = 80 \% \text{ max, toda } \leq$	160 km/h	100 km/h	90 km/h	120 km/h	100 km/h	90 km/h
	$s \leq$	$0,1 V + \frac{V^2}{130}$	$0,15 V + \frac{V^2}{103,5}$				
	$d_m \geq$	5 m/s ²	4 m/s ²				
	$F \leq$	500 N	700 N				

pri čemer je:

V = preskusna hitrost

s = pot ustavljanja

d_m = povprečni polni pojemek

f = sila, ki deluje na stopalke

V_{max} = največja hitrost vozila.“

Točka 2.1.2.1 se glasi:

„2.1.2.1 Pomožna zavorna naprava mora, čeprav se izvodi za upravljanje, ki jo aktivirajo, uporabljajo tudi za druge zavorne funkcije, zagotoviti pot ustavljanja, ki ne presega naslednjih vrednosti, in povprečni polni pojemek, ki ni manjši od naslednjih vrednosti:

kategorija M₁: $s = 0,1 V + \frac{2 V^2}{150}$ (drugi izraz ustreza povprečnemu polnemu pojemu 2,9 m/s²);

kategorija M₂, M₃: $s = 0,15 V + \frac{2 V^2}{130}$ (drugi izraz ustreza povprečnemu polnemu pojemu 2,5 m/s²);

kategorija N: $s = 0,15 V + \frac{2 V^2}{115}$ (drugi izraz ustreza povprečnemu polnemu pojemu 2,2 m/s²).“

Za točko 2.1.2.4 se doda nova točka 2.1.2.5:

„2.1.2.5 Preskus učinkovitosti pomožne zavore se opravi s simuliranjem razmer pri okvari delovnega zavornega sistema.“

Točka 2.1.4.1 se glasi:

„2.1.4.1 Če se pokvari del prenosnega mehanizma, pot ustavljanja pri uporabi delovne zavorne naprave po okvari ne sme presegati naslednjih vrednosti in pojemek ne sme biti manjši od naslednjih vrednosti, pri uporabi sile za aktiviranje naprave za upravljanje, ki ne presega 700 N, pri preskusu tipa 0, z izključenim motorjem in naslednjimi začetnimi hitrostmi za ustrezno kategorijo vozil:

Pot ustavljanja (m) in povprečni polni pojemek (m/s²)

— (tabela ostane nespremenjena).“

Za točko 2.1.4.1 se doda nova točka 2.1.4.2:

„2.1.4.2 Preskus preostalega zavornega učinka je treba opraviti ob simuliranju pogojev pri okvari delovnega zavornega sistema.“

Točka 2.2.1.2.1 se glasi (sprememba velja le za angleško besedilo):

„2.2.1.2.1 Če je delovna zavorna naprava povezanega ali polpovezanega tipa vsota sil, ki delujejo na obod zaviranih koles.....(Drugo je nespremenjeno.)“

Za točko 2.2.2.1 se doda nova točka 2.2.3:

„2.2.3 *Samodejno zaviranje*

2.2.3.1 Učinek samodejnega zaviranja ob popolni izgubi tlaka v vodu za dovod zraka med preskušanjem obremenjenega vozila pri 40 km/h ne sme biti manjši od 13,5 % sile, ustrezne največji masi, ki jo nosijo kolesa mirujočega vozila. Blokiranje koles pri ravni učinka nad 13,5 % je dovoljeno.“

DODATEK K PRILOGI II: PORAZDELITEV ZAVORNE SILE NA OSI VOZILA (75/524/EGS)

Točka 3.1.2 se glasi:

„3.1.2 Ko se pri motornem vozilu, ki lahko vleče priklopno vozilo kategorije O₃ ali O₄, opremljeno s pnevmatskim zavornim sistemom, pri preskusu prekine vir energije, blokira napajalni vod in poveže upravljalni vod s posodo prostornine 0,5 litra, sistemu pa se dovaja vklopni in odklopni tlak, mora biti tlak pri polni uporabi naprave za upravljanje med 6,5 in 8,5 bara na spojnih glavah napajalnega in upravljalnega voda ne glede na obremenjenost vozila. Ti tlaki morajo biti očitni na vlačilcu, ko nima priključenega priklopnega vozila. Območja združljivosti v diagramih 2, 3 in 4A naj ne bi segala prek 7,5 bara.“

Točka 3.1.4.1 se glasi:

„3.1.4.1 Pri motornih vozilih, ki lahko vlečejo priklopno vozilo kategorije O₃ ali O₄, opremljeno s pnevmatskim zavornim sistemom, je dovoljeno razmerje med zavornim razmerjem $\frac{TR_{TM}}{PM}$ in tlakom p_m znotraj vrednosti, prikazanih v diagramu 2.“

Za točko 5.1.2 se doda nova točka 5.1.3:

„5.1.3 Dovoljeno razmerje med zavornim razmerjem $\frac{TR}{PR}$ in tlakom p_m mora biti na določenih območjih, prikazanih v diagramu 2 za obremenjeno in neobremenjeno vozilo.“

Točka 7.3 se glasi:

„Točka 18.2 Priloge IX mora vsebovati “ (Drugo je nespremenjeno.)

Točka 8.2 se glasi:

„8.2 Priključki za preverjanje tlaka morajo ustrezati klavzuli 4 standarda ISO 3583-1984.“

Opombi k diagramu 4A se doda naslednji novi prvi stavek:

„Razume se, da med vrednostma $\frac{TR}{PR} = 0$ in $\frac{TR}{PR} = 0,1$ ni potrebno sorazmerje med zavornim razmerjem $\frac{TR}{PR}$ in tlakom upravljalnega voda, izmerjenim na spojni glavi.“

PRILOGA III: POSTOPEK MERJENJA REAKCIJSKEGA ČASA PRI VOZILIH, OPREMLJENIH S PNEVMATSKIMI ZAVORNIMI NAPRAVAMI

V točki 1.1 se na koncu doda:

„Na vozilih, opremljenih z regulatorji zavorne sile, morajo biti te naprave nastavljene v položaj obremenjenosti.“

Za točko 2.6 se doda nova točka 2.7:

„2.7 Pri vozilih, ki lahko vlečejo priklopno vozilo kategorije O₃ ali O₄, opremljeno s pnevmatskim zavornim sistemom, se zahteve iz točke 2.2.1.18.4.1 Priloge I poleg zgoraj navedenih zahtev preverjajo z naslednjim preskusom:

(a) z merjenjem tlaka na koncu 2,5-metrске cevi z notranjim premerom 13 mm, ki se priključi na spojno glavo napajalnega voda;

(b) s simuliranjem okvare na spojni glavi upravljalnega voda;

(c) z uporabo delovne zavorne naprave v času 0,2 sekunde, kakor je opisano v točki 2.3 zgoraj.“

Točka 4.2 se glasi:

„4.2 Priključki za preverjanje tlaka morajo ustrezati klavzuli 4 standarda ISO 3583-1984.“

PRILOGA IV: HRANILNIKI ENERGIJE IN VIRI ENERGIJE**A. PNEVMATSKI ZAVORNI SISTEMI**

Točka 1.3.1 se glasi:

„1.3.1 Hranilniki, nameščeni na priklopnih vozilih, morajo biti izdelani tako, da po osmih polnih zaviranjih z delovno zavorno napravo vlečnega vozila tlak, ki prihaja do delujočih delov, ne pade pod polovico vrednosti, doseženo pri prvi uporabi zavor, ne da bi uporabili samodejno ali parkirno zavorno napravo priklopnika.“

Točka 1.3.2.1 se glasi:

„1.3.2.1 Tlak v hranilnikih mora biti na začetku preskusa 8,5 bara;“

Točka 3.2 se glasi:

„3.2 Priključki za preverjanje tlaka morajo ustrezati točki 4 standarda ISO 3583-1984.“

PRILOGA V: VZMETNE ZAVORE

V točki 2.3 se med tretji in četrti stavek doda naslednji novi stavek:

„Pri ponovnem polnjenju zavornega sistema, potem ko je tlak padel na nič, vzmetne zavorne ne smejo popustiti, dokler tlak v delovnem zavornem sistemu ne naraste dovolj, da je zagotovljen vsaj predpisani učinek pomožnega zaviranja za obremenjeno vozilo z uporabo delovne zavorne.“

PRILOGA VII: PRIMERI, KO OPRAVLJANJE PRESKUSA TIPA I IN/ALI II (ALI IIA) NA VOZILIH V HOMOLOGACIJSKEM POSTOPKU NI POTREBNO

V vseh naslednjih točkah se izraz „preostali“ nadomesti z izrazom

„pri vročih zavorah“. — Dodatek 1:

— točke 3.1.2, 3.2.1, 3.5.1.1, 3.5.2.4, 3.5.3.4 in 4.3.7;

Dodatek 2:

točka 2 (tabela)

PRILOGA IX: SPOROČILO O HOMOLOGACIJI VOZILA GLEDE NA ZAVORE

Točka 7 se glasi:

„7 Porazdelitev mase na vsako os
(največja vrednost).....“

Točka 8 se glasi:

„8 Znamka in tip zavornih oblog.....“
 8.1 Alternativne zavorne obloge.....“
 8.1.1 Postopek homologacijskega preskusa: preskusi na vozilu/Priloga XII/drugo (*).....“

Točka 9.4.3 se glasi:

„9.4.3 priklopnik s centralno osjo: navesti tudi“

Za točko 9.4.4 se doda nova točka 9.4.5:

„9.4.5 kategorija priklopnega vozila: zavirano/nezavirano (*)“

Za točko 9.5 se doda nova točka 9.6:

„9.6 vozilo je/ni (*) opremljeno za vleko priklopnega vozila s protiblokirnimi napravami.“

Točka 13 se glasi:

„13 Masa vozila pri“

Točka 14.2 se glasi:

„14.2 Preskus tipa O
pri priklopljenem motorju
zaviranje z delovno zavoro
skladno s Prilogo II
točka 2.1.1.1.1.....“

Tretji stolpec tabele se glasi:

„Izmerjena sila, ki deluje na vzvod za upravljanje (N).“

Točka 14.5 se glasi:

„14.5 Zavorna naprava ali naprave, uporabljene v preskusu tipa II/II A (*)“

Točka 14.6 se glasi:

„14.6 Reakcijski čas in“
 14.6.1 Reakcijski čas pri“
 14.6.2 Reakcijski čas pri“

Točka 14.7.2 se glasi:

„14.7.2

	Osi vozila			Referenčne osi		
	Masa na os (*)	Potrebna sila zaviranja na kolesih	Hitrost	Masa na os (*)	Dejanska sila zaviranja, ki se razvije na kolesih	Hitrost
	kg	N	km/h	kg	N	km/h
Os 1						
Os 2						
Os 3						
Os 4						

(*) To je največja tehnično dovoljena masa na os.

“

14.7.3 se glasi:

„14.7.3

Največja tehnično dovoljena masa vozila v homologacijskem postopku	... kg
Potrebna sila zaviranja na kolesih	... N
Potrebni zavorni navor na gredi naprave za trajnostno zaviranje	... Nm
Zavorni navor na gredi naprave za trajnostno zaviranje (glede na diagram)“	... Nm

“

Točka 14.7.4 V tabeli se besedilo „preostali“ glasi „pri vročih zavorah“.

Za točko 19.2 se dodata novi točki 20 in 21:

- „20 Samodejno zaviranje na priklopnih vozilih s pnevmatskim zavornim sistemom
- 20.1 Doseženo zavorno razmerje.....
- 21 Priklopna vozila z električnim zavornim sistemom
- 21.1 Ali vozilo izpolnjuje zahteve iz Priloge XI: da/ne (*).
- 21.2 Doseženo zavorno razmerje.....“

Točke od 20 do 27 se preštevilčijo v točke od 22 do 29.

Opomba se glasi:

„(!) Pri polpriklopnikih se tukaj navede masa, ki ustreza obremenitvi na sedlu.“

—

PRILOGA X: ZAHTEVE, KI VELJAJO ZA PRESKUSE VOZIL, OPREMLJENIH S PROTIBLOKIRNIMI NAPRAVAMI

Točka 6.1.2 se glasi:

- „6.1.2 Začetna raven energije... mora ustrezati tlaku 8,5 bara na spojni glavi napajalnega voda priklopnega vozila.“ (Drugo je nespremenjeno.)

Točka 6.1.5 se glasi:

- „6.1.5 Ob prenehanju zaviranja, ko vozilo miruje, se enkrat polno uporabi naprava za aktiviranje delovne zavore. Pri tem mora biti tlak v delovnih vodih dovolj visok, da omogoča na obodu koles skupno zavorno silo, enako ali ne manjšo od 22,5 % sile, ki ustreza največji masi, kakršno nosijo kolesa, ko vozilo miruje, in samodejno ne sproža katerega koli zavornega sistema, ki ga ne uravnava protiblokirna naprava.“

PRILOGA XII: PRESKUSNI POSTOPEK NA VZTRAJNOSTNEM DINAMOMETRU ZA PRESKUŠANJE ZAVORNIH OBLOG

V točkah 4.4.3, 4.4.3.1, 4.4.3.2, 4.5.3, 4.5.3.1 in 4.5.3.2 se izraz „preostali“ nadomesti z izrazom „pri vročih zavorah“.
