

## TILSKIPUN RÁÐSINS

frá 4. júní 1974

um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi innri stjórnþúnað vélknúinna ökutækja (hegðun stýrisþúnaðar í árekstri)

(74/297/EBE)

RÁÐ EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Efnahagsbandalags Evrópu, einkum 100. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum Evrópuþingsins <sup>(1)</sup>,með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar <sup>(2)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Meðal tæknilegra krafna sem vélknúin ökutæki verða að uppfylla samkvæmt landslögum eru ákvæði er varða hegðun stýrisþúnaðar.

Þessar kröfur eru mismunandi frá einu aðildarríki til annars. Því er nauðsynlegt að öll aðildarríki samþykki sömu kröfurnar, annaðhvort til viðbótar við gildandi reglur eða í stað þeirra, einkum til þess að sú aðferð við EBE-gerðarviðurkenningu, sem kveðið var á um í tilskipun ráðsins frá 6. febrúar 1970 <sup>(3)</sup> um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra, geti átt við allar gerðir ökutækja.

Með tilskipun ráðsins frá 1. mars 1971 <sup>(4)</sup> hafa sameiginlegar kröfur um innri baksýnispegla verið samþykktar og einnig kröfur um innréttingar farþegarymis, skipulag stjórnrofa, þaks og bakstöðar og afturhluta sæta með tilskipun ráðsins frá 17. desember 1973 <sup>(5)</sup>. Aðrar kröfur um innréttingar verða því næst samþykktar, einkum hvað varðar festingar öryggisbelta og sæta, höfuðpúða og merkingar stjórnrofa.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB nr. C 14, 27. 3. 1973, bls. 18.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB nr. C 60, 26. 7. 1973, bls. 13.

<sup>(3)</sup> Stjtið. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 1.

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB nr. L 68, 22. 3. 1971, bls. 1.

<sup>(5)</sup> Stjtið. EB nr. L 38, 11. 2. 1974, bls. 2.

Með samræmdum kröfum skal draga úr slyshættu eða hversu alvarleg slys eru sem ökumenn vélknúinna ökutækja kunna að verða fyrir og tryggja með því umferðaröryggi í bandalaginu.

Rétt er að fylgja tæknilegum kröfum sem Efnahagsnefnd Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu samþykkti í reglugerð nr. 12 <sup>(6)</sup> (Samræmd ákvæði um viðurkenningu ökutækja með tilliti til verndar ökumanns gegn slysum af völdum stýrisþúnaðar við árekstur) í viðauka við samkomulagið frá 20. mars 1958 um samþykkt samræmdra skilyrða fyrir viðurkenningu og gagnkvæmni viðurkenningar tækjathúnaðar og hluta vélknúinna ökutækja.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Í þessari tilskipun merkir „ökutæki“ öll vélknúin ökutæki í flokki M<sub>1</sub> (skilgreind í I. viðauka við tilskipunina frá 6. febrúar 1970) sem ætluð eru til aksturs á vegum, með eða án yfirbyggingar, á fjórum eða fleiri hjólum og hönnuð fyrir hámarkshraða yfir 25 km/klst, að undanskildu ökutæki sem útbúið er með framstýringu eins og skilgreint er í lið 2.7 í I. viðauka.

2. gr.

Aðildarríkjum er óheimilt að synja um EBE-gerðarviðurkenningu eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir ökutæki af ástæðum sem varða hegðun stýrisþúnaðar við árekstur ef hann er í samræmi við kröfurnar í I., II. og III. viðauka.

3. gr.

Aðildarríkjum er óheimilt að banna sölu ökutækis eða að það sé skráð, tekið í notkun eða notað, af ástæðum sem

<sup>(6)</sup> EBE, Genf, E/ECE/324/Add. 11.

tengjast hegðun stýrisbúnaðar við árekstur ef búnaðurinn er í samræmi við kröfurnar í I., II. og III. viðauka.

4. gr.

Aðildarríki sem hefur veitt EBE-gerðarviðurkenningu skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að það verði látið vita um breytingar á hlutum eða eiginleikum sem um getur í lið 2.2 í I. viðauka. Lögbær yfirvöld í því aðildarríki skulu ákveða hvort þörf sé á nýjum prófunum á breyttu frumgerðinni og nýrri skýrslu. Komi í ljós við slíkar prófanir að kröfum þessarar tilskipunar hafi ekki verið fullnægt skal breytingin ekki viðurkennd.

5. gr.

Breytingar sem nauðsynlegar eru til að laga kröfur I., II., III. og IV. viðauka að tækniframförum skal samþykkja samkvæmt þeirri málsmeðferð sem mælt er fyrir um í 13. gr.

tilskipunar ráðsins frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra.

6. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg ákvæði til að fara að tilskipun þessari innan 18 mánaða frá birtingu hennar og tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

2. Aðildarríkin skulu tryggja að framkvæmdastjórninni berist helstu ákvæði úr landslögum sem samþykkt verða um málefni sem tilskipun þessi nær til.

7. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 4. júní 1974.

*Fyrir hönd ráðsins,*

H. D. GENSCHER

*forseti.*

## I. VIÐAUKI(\*)

**SKILGREININGAR, UMSÓKN UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU,  
EBE-GERÐARVIÐURKENNING, FORSKRIFTIR, PRÓFANIR, SAMRÆMI Í FRAMLEIÐSLU**

(1.)

## 2. SKILGREININGAR

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 2.1. „Hegðun stýrisbúnaðar við árekstur“: hegðun þessa búnaðar við áhrif eftirtalinna tveggja krafta:
  - 2.1.1. krafta vegna áhrif áreksturs að framan er getur valdið því að stýrissúla færist aftur,
  - 2.1.2. krafta vegna tregðu massa ökumanns ef högg kemur á stýrisöxul við árekstur að framan.
- 2.2. „Gerð ökutækis“: flokkur ökutækja sem eru ekki verulega frábrugðin hvað snertir:
  - 2.2.1. byggingu, stærð, línur og smíðafni þess hluta ökutækisins sem er fyrir framan stjórnvöl;
  - 2.2.2. leyfilegan hámarksþunga ökutækisins.
- 2.3. „Stjórnvölur“: stýrisbúnaðinn, venjulega stýrishjólíð, sem ökumaður beitir;
- 2.4. „Stýrissúla“: húsið sem umlykur stýrisásinn.
- 2.5. „Stýrisás“: íhlutinn sem flytur snúningsátakið, sem beitt er á stjórnvölinn, til stýrisvélarhúss.
- 2.6. „Stýrisbúnaður“: heildarsafn íhlutanna sem eru stjórnvölur, stýrissúla og festingar hennar, stýrisás, stýrisvélarhús og allir aðrir íhlutar sem eiga að taka í sig orku ef stýrishjólíð verður fyrir höggi.
- 2.7. „Framstýring“: fyrirkomulag ökutækis þar sem meira en helmingur lengdar vélar er fyrir aftan fremsta punkt neðri brúnar framrúðu og ef stýrisnaf er staðsett í fremsta fjórðungi ökutækis.

## 3. UMSÓKN UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU

- 3.1. Framleiðandi ökutækis eða fulltrúi hans skal leggja fram umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu.
- 3.2. Henni skulu fylgja eftirfarandi gögn í þrítíu og eftirfarandi upplýsingar:
  - 3.2.1. nákvæm lýsing á gerð ökutækis með tilliti til byggingar, stærðar, lína og smíðafnis þess hluta ökutækisins sem er fyrir framan stjórnvöl;
  - 3.2.2. nægilega nákvæmar teikningar í viðeigandi hlutföllum af stýrisbúnaðinum og festingum hans við undirvagn ökutækisins og yfirbyggingu; og

(\*) Texti viðaukanna er nær samhljóða reglugerð nr. 12 Efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu og eru númer liða hin sömu að undanskildum lið 2.1.; ef liður úr reglugerð nr. 12 á sér engan samsvarandi lið í þessum viðaukum eru númerin sýnd innan sviga til glöggvunar.

3.2.3. tæknilysing á búnaðinum.

3.3. Eftirfarandi skal afhent tækniþjónustunni sem annast prófanirnar fyrir gerðarviðurkenningu:

3.3.1. ökutæki sem er dæmigert fyrir þá gerð sem á að viðurkenna fyrir prófunina sem um getur í lið 5.1,

3.3.2. að ósk framleiðanda, annaðhvort annað ökutæki eða þeir hlutar ökutækisins sem teljast nauðsynlegir með tilliti til prófananna sem um getur í lið 5.2.

4. EBE-GERÐARVIÐURKENNING

(4.1.)

(4.2.)

4.3. Eyðublað sem er í samræmi við fyrirmyndina sem sýnd er í IV. viðauka skal fylgja EBE-gerðarviðurkenningarvottorðinu.

(4.4.)

(4.5.)

(4.6.)

5. FORSKRIFTIR

5.1. Við árekstrarprófun óhlaðins ökutækis án brúðu á fyrirstöðu með hraðanum 48,3 km/klst. má efsti hluti stýrissúlunnar og -áss ekki hreyfast meira en 12,7 cm aftur, lárétt og samsíða lengdarás ökutækisins miðað við stað á ökutækinu sem ekki verður fyrir áhrifum af árekstrinum; fjarlægðin er ákvörðuð með hreyfifræðilegri mælingu.

5.2. Þegar stjórnvölur verður fyrir höggi sem gefið er með líkamslaga blokk á hlutfallslegum hraða sem er ekki undir 24,1 km/klst. má sá höggkraftur sem „brjóst“ blokkarinnar verður fyrir þegar stjórnvölurinn rekst á hana ekki fara yfir 1 111 daN.

5.2.1. Stjórnvölurinn skal vera þannig hannaður, smíðaður og uppsettur að á honum séu engar hættulegar ójöfnur eða skarpar brúnir sem kunna að auka slysaþættu eða valda öikumanni enn hættulegri meiðslum við árekstur.

5.2.2. Stjórnvölurinn skal vera þannig hannaður, smíðaður og uppsettur að á honum séu ekki íhlutir eða aukahlutir, þar á meðal stjórnþúnaður flautu og festingar, sem kynnu að festast í fötum ökumanns eða skartgripum við venjulegar aksturshreyfingar.

6. PRÓFANIR

Kanna skal samkvæmt aðferðunum í II. og III. viðauka hvort farið er að kröfunum í lið 5.

7. SAMRÆMI Í FRAMLEIÐSLU

(7.1.)

7.2. Nægilegur fjöldi slembiathugana skal gerður á raðframleiddum ökutækjum til að ganga úr skugga um að þau séu í samræmi við viðurkennda gerð.

7.3. Almennt gildir sú regla að slíkar athuganir snúist fyrst og fremst um mælingar. Þó er heimilt að taka ökutæki í prófanir sem samræmast kröfum liðar 5, ef nauðsyn krefur.

(8.)

(9.)

## II. VIÐAUKI

## FRAMLÆG HÖGGPRÓFUN Á FYRIRSTÖÐU

1. **TILGANGUR**

Tilgangur þessarar prófunar er að færa sönnur á hvort ökutækið stenst kröfurnar í lið 5.1 í I. viðauka.
2. **BÚNAÐUR, AÐFERÐIR OG MÆLITÆKI**
  - 2.1. **Prófunarstaður**

Prófunarsvæðið skal vera nægilega stórt fyrir tilhlaupsbraut, fyrirstöðu og tæknibúnað sem er nauðsynlegur fyrir prófunina. Síðasti hluti brautarinnar, minnst 5 metrum frá fyrirstöðu, skal vera láréttur, sléttur og stöðugur.
  - 2.2. **Fyrirstaða**

Fyrirstaðan skal gerð úr járbentri steinsteypublokk, minnst 3 m breiðri, minnst 1,5 m hárrí og minnst 0,6 m þykkri. Árekstrarveggurinn skal vera hornréttur á síðasta hluta tilhlaupsbrautarinnar og vera klæddur 2 cm þykkum krossviði. Minnst 90 tonn af jarðvegi skulu mynda bakka fyrir aftan steinsteypublokkina. Í stað steinsteypublokkarinnar og jarðvegsfyrirstöðunnar má setja tálma með sama flatarmál framhliðar sem gefur á móta niðurstöður.
  - 2.3. **Knúningur ökutækis**

Á árekstursaugnablikinu skal ökutækið hreyfast óheft fyrir eigin afli. Ökutækið skal rekast á tálmann þannig að stefna þess sé hornrétt á árekstrarvegginn; mesta leyfilega frávik frá lóðréttri miðlínu framanverðs ökutækisins og lóðréttri miðlínu árekstrarveggjarins er  $\pm 30$  cm.
  - 2.4. **Ástand ökutækis**

Meðan á prófuninni stendur skal ökutækið búið öllum venjulegum íhlutum og búnaði þess. Auk þess mega hlutir í farþegarými ekki rekast á stýrishjólið (framfellanlegt sæti ökumanns, aftursætispúðar, o.s.frv.).
  - 2.5. **Hraði**

Hraðinn á árekstursaugnablikinu skal vera milli 48,3 km/klst. og 53,1 km/klst..
  - 2.6. **Mælitæki**
    - 2.6.1. Tækið sem notað er til að skrá niðurstöður mælinganna sem um getur í lið 3.1. skal geta mælt með þeirri nákvæmni sem hér segir:
      - 2.6.1.1. hraði ökutækis: innan við 1/100,
      - 2.6.1.2. tímaskráning: innan við 1/1 000 úr sekúndu,
      - 2.6.1.3. upphaf áreksturs (núllpunktur) á því augnabliki sem fyrsta snerting ökutækisins við fyrirstöðuna á sér stað skal koma fram við skráningu og á filmum sem notaðar eru þegar niðurstöður prófunarinnar verða metnar.
    - 2.6.2. Fjarlægðin sem um getur í lið 3.1 skal mæld með minnst  $\pm 5$  cm nákvæmni.

3. NIÐURSTÖÐUR
- 3.1. Í því skyni að ákvarða hreyfingu stjórnvalar afturábak skal skrá fjarlægðarbreytinguna <sup>(1)</sup>, meðan árekstur á sér stað, – mælt lárétt og samsíða lengdarás ökutækisins – milli efsta hluta stýrissúlunnar (og -ássins) og staðar á ökutækinu sem ekki verður fyrir áhrifum af árekstrinum. Ef mældur hraði er meiri en nafnhraðinn 48,3 km/klst. skal gildi þessarar færslu minnkað í leiðrétt gildi sem á við nafnhraða með því að margfalda það með kvaðratrót hlutfallsins milli þessa nafnhraða og mælds hraða.
- 3.2. Að prófun lokinni skal lýsa skemmdum á ökutækinu í skriflegri skýrslu; taka skal a.m.k. eina ljósmynd af ökutækinu frá hverju eftirtalinna sjónarhorna:
  - 3.2.1. af hliðum (hægri og vinstri),
  - 3.2.2. af framhlið,
  - 3.2.3. af botni,
  - 3.2.4. af því svæði í farþegarýminu sem verður fyrir skemmdum.
4. SAMBÆRILEGAR PRÓFUNARAÐFERÐIR  
Sambærilegar prófunaraðferðir þar sem eyðilegging á sér ekki stað eru leyfilegar að því tilskildu að annaðhvort sé hægt að fá niðurstöðurnar sem um getur í lið 3 með því að leggja alla varaprófunina til grundvallar eða með útreikningum byggðum á varaprófuninni. Ef önnur aðferð er notuð en sú sem lýst er í liðum 2 og 3 skal færa sönnur á að þær séu sambærilegar.

---

<sup>(1)</sup> Í stað þessarar skráningar mega koma hámarks- eða lágmarksmælingar.

## III. VIÐAUKI

## PRÓFUN Á ORKUGLEYPNIGETU VIÐ HÖGG SEM KEMUR Á STJÓRNVÖL

## 1. TILGANGUR

Tilgangur þessarar prófunar er að færa sönnur á hvort ökutækið stenst kröfurnar í lið 5.1 í I. viðauka.

## 2. BÚNAÐUR, AÐFERÐIR OG MÆLITÆKI

## 2.1. Uppsetning stjórnvalarins

2.1.1. Stjórnvelinum skal komið fyrir í fremri hluta ökutækisins með því að skera yfirbygginguna í sundur þversum á mótis við framsætin og, ef nauðsyn krefur, fjarlægja þak, framrúðu og hurðir. Þessi hluti skal festur kyrfilega við prófunarbekkinn þannig að hann hreyfist ekki við högg líkamslaga blokkarinnar.

2.1.2. Samkvæmt ósk framleiðanda má þó koma stjórnvelinum fyrir á ramma þannig að uppsetningin sé lík stýrisbúnaðinum að því tilskildu að í samanburði við raunverulega „framhlutann og stýringuna“ sé „ramminn og stýringin“ sem sett er upp:

2.1.2.1. með sama rúmfræðilega fyrirkomulagi,

2.1.2.2. stinnari.

2.2. Meðan fyrsta prófunin fer fram skal stjórnvelinum snúið þannig að stinnasta stýrisrifid sé hornrétt á snertipunkt líkamslaga blokkarinnar; ef stjórnvölurinn er stýrishjól skal endurtaka prófunina þannig að sveigjanlegasti hluti stýrishjólsins sé hornréttur á þennan snertipunkt. Ef um er að ræða stillanlegan stjórnvöl skal framkvæma báðar prófanirnar þannig að hjólið sé í miðstöðu.

## 2.3. Líkamslaga blokk

Líkamslaga blokkinn skal hafa lögun, mál, þunga og þá eiginleika sem koma fram í viðbætinum við þennan viðauka.

## 2.4. Mæling krafta

2.4.1. Gera skal mælingu á hámarkskraftinum sem verkar lárétt og samsíða lengdarás ökutækisins á líkamslaga blokkina við högg á stjórnvölinn.

2.4.2. Mæla má þennan kraft beint eða óbeint eða reikna hann út frá mældum gildum í prófuninni.

## 2.5. Knúningur líkamslaga blokkarinnar

Nota má hvers kyns knúningsaðferðir að því tilskildu að þegar líkamslaga blokkinn lendir á stjórnvelinum sé hún alfarið laus frá knúningsbúnaðinum. Líkamslaga blokkinn verður að lenda á stjórnvelinum eftir að hafa farið eftir nokkurn vegin beinum ferli sem er samsíða lengdarási framhluta ökutækisins. Líkamslaga blokkinn skal fyrst snerta punkt á stjórnvelinum þar sem snerting manns sem vegur 75,3 kg og er 1,73 m að hæð <sup>(1)</sup> og situr í öikumannssætinu (stillt í fremstu stöðu) ætti sér stað þegar hann kastaðist fram samsíða lengdarás ökutækisins þar til hann snerti stýrishjólið.

## 2.6. Hraði

Líkamslaga blokkinn skal lenda á stjórnvelinum á minnst 24,1 km/klst. hraða og eins nálægt þessum hraða og unnt er.

<sup>(1)</sup> Þessi mál svara til líkamslaga blokkar (50. hundraðshluta) samkvæmt forskrift National Centre for Health Statistics series 11, No 8, United States of America Centre for Health, Education and Welfare, 12. maí 1967.

**2.7. Mælitæki**

- 2.7.1. Tækið sem notað er til að skrá niðurstöður mælinganna sem um getur í lið 3.2 hér á eftir skal geta mælt með þeirri nákvæmni sem hér segir:
  - 2.7.1.1. hraði líkamslaga blokkar: innan við 2/100,
  - 2.7.1.2. tímaskráning: innan við 1/1 000 úr sekúndu,
  - 2.7.1.3. upphaf áreksturs (núllpunktur) á því augnabliki sem fyrsta snerting líkamslaga blokkar við fyrirstöðuna á sér stað skal koma fram við skráningu og á filmum sem notaðar eru þegar niðurstöður prófunarinnar verða metnar.
  - 2.7.1.4. kraftmæling; mælisvið skal vera 3 920 daN. Krafturinn skal skráður án bjögunar af völdum fyrirbæra með tíðni allt að 1 000 rið með 2,5% nákvæmni hámarkssviðs eða  $\pm 5\%$  raungildis,
  - 2.7.1.5. þversum næmi: undir 5% af mælisviði.

**3. NIÐURSTÖÐUR**

- 3.1. Að prófun lokinni skal lýsa skemmdunum sem stýrisbúnaðurinn hefur orðið fyrir í skriflegri skýrslu; að minnsta kosti ein ljósmynd skal tekin á hlið og ein að framan af „stjórnveli/stýrissúlu/mælaborði“.
- 3.2. Við árekstur skal skrá heildarkraft sem „brjóstkassi“ líkamslaga blokkarinnar verður fyrir af stjórnvelinum, mælt eins og lýst er í lið 2.7.

**4. SAMBÆRILEGAR PRÓFUNARAÐFERÐIR**

Sambærilegar prófunaraðferðir þar sem eyðilegging á sér ekki stað eru leyfilegar að því tilskildu að annaðhvort sé hægt að fá niðurstöðurnar sem um getur í lið 3 með því að leggja alla varaprófunina til grundvallar eða með útreikningum byggðum á varaprófuninni. Ef önnur aðferð er notuð en sú sem lýst er í liðum 2 og 3 skal færa sönnur á að þær séu sambærilegar.

---

Viðbætur við III. viðauka

## LÍKAMSLAGA BLOKK

Holrúm

(Dæmi um gerð)

Lausir hlutar úr furu,  
50,8 mm × 101,6 mm

Gúmmíkennt efni  
sem fest er við stoðplötuna  
með límbandi og ólum

19 mm þykkur krossviður  
(dæmi um gerð)

Nauðsynlegt millibil  
til að uppfylla skilyrði  
um þrýstingsálag

*Fjaðurmagnstala:* Þrýstingur er settur á brjóstið með U-laga rás sem er 101,6 mm breið og komið er fyrir hornrétt á lengdarás blokkarinnar og samsíða stoðplötunni. Þrýstingurinn er mældur þegar rásinni er þrýst 12,7 mm niður og fjaðurmagnstalan í kg/mm er fengin með því að deila í þessa tölu með 12,7.

Líkamsлага blokk, þyngd 34 - 36,3 kg. Búkur af meðalstærð (50. hundraðshluta). Fjaðurmagnstala: 107 – 142 kg/cm.

## IV. VIÐAUKI

Heiti yfirvalds

**Tilkynning viðvikjandi gerðarviðurkenningu (eða synjun eða afturköllun gerðarviðurkenningar) vélknúins ökutækis vegna hegðunar stýrisbúnaðar við árekstur**

- Viðurkenningarnúmer: .....
1. Viðskiptaheiti eða merki ökutækis: .....
  2. Gerð ökutækis: .....
  3. Nafn og heimilisfang framleiðanda: .....
  4. Nafn og heimilisfang viðurkennds fulltrúa framleiðanda (ef við á): .....
  5. Stutt lýsing á stýrisbúnaðinum og íhlutum ökutækisins sem hafa áhrif á hegðun stýrisbúnaðar við árekstur:<sup>(1)</sup> .....
  6. Ökutæki lagt fram til gerðarviðurkenningar þann: .....
  7. Tækniþjónustan sem annast gerðarprófun: .....
  8. Dagsetning skýrslu sem þjónustan gaf út: .....
  9. Númer skýrslu sem þjónustan gaf út: .....
  10. Gerðarviðurkenning með tilliti til hegðunar stýrisbúnaðar við árekstur er veitt/ekki veitt/afturkölluð<sup>(1)</sup>: .....
  11. Staður: .....
  12. Dagsetning: .....
  13. Undirskrift: .....
  14. Eftirfarandi skjöl merkt ofangreindu gerðarviðurkenningarnúmeri fylgja skjali þessu:
    - ..... teikningar, skýringamyndir og uppdrættir af stýrisbúnaði
    - ..... ljósmyndir af stýrisbúnaði og öðrum íhlutum sem hafa áhrif á hegðun stýrisbúnaðarins við árekstur.

---

<sup>(1)</sup> Strikið yfir það sem á ekki við.