

31978L0317

28.3.1978

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 81/27

NÕUKOGU DIREKTIIV,**21. detsember 1977,****mootorsõidukite klaasitud pindadelt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidega seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta**

(78/317/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 100,

Artikkel 1

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ⁽²⁾

ning arvestades, et:

Artikkel 2

tehnilised nõuded, millele mootorsõidukid peavad siseriiklike õigusaktide kohaselt vastama, kehtivad muu hulgas ka mootorsõidukite klaasitud pindadelt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide kohta;

Ükski liikmesriik ei tohi keelduda sõidukile EMÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest klaasitud pindadelt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidega seotud põhjustel, kui need vastavad I, II, III, IV ja V lisas ettenähtud nõuetele.

kõnealused nõuded on liikmesriigiti erinevad; seetõttu on vaja, et kõik liikmesriigid võtaksid lisaks olemasolevatele eeskirjadele või nende asemel vastu ühesugused nõuded, et oleks eelkõige võimalik iga sõidukiliigi suhtes rakendada nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivis 70/156/EMÜ (liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) ⁽³⁾, muudetud direktiiviga 78/315/EMÜ, ⁽⁴⁾ ettenähtud EMÜ tüübikinnitusmenetlust;

Artikkel 3

tehniliste nõuete koostamisel on soovitatav seada samad eesmärgid, nagu on seatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kõnealuse valdkonna töös;

Ükski liikmesriik ei tohi keelduda mistahes sõiduki müügist, registreerimisest, kasutuselevõtmisest või kasutamisest või seda keelata klaasitud pindadelt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidega seotud põhjustel, kui need vastavad I, II, III, IV ja V lisas ettenähtud nõuetele.

kõnealuseid nõudeid kohaldatakse M₁-kategooria mootorsõidukite suhtes (mootorsõidukite rahvusvaheline liigitus on esitatud direktiivi 70/156/EMÜ I lisas);

Artikkel 4

mootorsõidukeid käsitlevate siseriiklike õigusaktide ühtlustamine eeldab iga liikmesriigi poolt ühiste nõuete kohaselt tehtud kontrollimiste vastastikust tunnustamist,

Tüübikinnituse andnud liikmesriik võtab vajalikud meetmed, et tagada oma informeeritus kõikidest I lisa punktis 2.2 nimetatud osades või karakteristikutes tehtud muudatustest. Kõnealuse liikmesriigi pädevad asutused otsustavad, kas muudatustega sõidukitüübi korral on vaja täiendavaid katseid ning uue protokolliga koostamist. Kui selliste katsete tulemusena ilmneb, et käesoleva direktiivi nõuded on jäetud täitmata, siis muudatust ei kinnitata.

⁽¹⁾ EÜT C 118, 16.5.1977, lk 33.

⁽²⁾ EÜT C 114, 11.5.1977, lk 9.

⁽³⁾ EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.

⁽⁴⁾ EÜT L 81, 28.3.1978, lk 1.

Artikkel 5

Mistahes muudatused, mis on vajalikud I, II, III, IV, V ja VI lisas esitatud nõuete kohandamiseks tehnika arenguga, võetakse vastu direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 sätestatud korras.

Siiski ei rakendata seda korda muudatustele, millega võetakse kasutusele nõuded lisaks tuuleklaasidele ka muudelt klaasitud pindadelt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide kohta.

Artikkel 6

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid 18 kuu jooksul alates direktiivi teatavast tegemisest ning teatavad sellest viivitamata komisjonile.

2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike põhiliste õigusnormide tekst edastatakse komisjonile.

Artikkel 7

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 21. detsember 1977

Nõukogu nimel

eesistuja

J. CHABERT

LISADE LOETELU

- I lisa: Reguleerimisala, mõisted, EMÜ tüübikinnituse taotlemine, EMÜ tüübikinnitus, erinõuded, katsete läbiviimise kord (*)
- II lisa: H-punkti ja seljatoe tegeliku kaldenurga kindlaksmääramise kord ning R- ja H-punkti suhtelise asukoha ning seljatoe ettenähtud kaldenurga ja seljatoe tegeliku kaldenurga vahelise suhte kontrollimise kord (*)
- III lisa: Sõiduki põhiliste võrdlusmärkide ja kolmemõõtmelise taustteljestiku vaheliste mõõtmete seose kindlaksmääramise meetod (*)
- IV lisa: Sõidukite tuuleklaaside nägemisalade kindlaksmääramise kord, M₁-kategooria sõidukitel vastavalt V-punktidele (*)
- V lisa: Aurugeneraator (*)
- VI lisa: Lisa EMÜ sõiduki tüübikinnituse tunnistusele tuuleklaasilt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide kohta.

(*) Selle lisa tehnilised nõuded on sarnased asjakohase ÜRO Euroopa majanduskomisjoni eeskirja eelnõuga; seetõttu on järgitud alajaotusi. Kui eeskirja eelnõu jaol ei ole vastet selle direktiivi lisades, on sulgudes antud number ülesmärkimiseks.

I LISA

REGULEERIMISALA, MÕISTED, EMÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE, EMÜ TÜÜBIKINNITUS, ERINÕUDED, KATSETE LÄBIVIIMISE KORD

1. REGULEERIMISALA

1.1. Käesolev direktiiv kehtib M_1 -kategooria sõidukite juhtide 180° ulatuses eespoolse vaatevälja kohta.

1.1.1. Selle eesmärk on kindlustada hea nähtavus teatud tingimustes, määrares kindlaks nõuded M_1 -kategooria sõidukite tuuleklaasidelt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidele.

1.2. Käesoleva direktiivi nõuded on sõnastatud kohaldatuna M_1 -kategooria sõidukitele, milles juhikoht on vasakul. M_1 -kategooria sõidukitele, milles juhikoht on paremal, tuleb neid nõudeid kohaldada asjakohaseid kriteeriume vastavalt ümber pöörates.

2. MÕISTED

(2.1)

2.2. **Sõiduki tüüp tuuleklaasilt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidest lähtudes**

Sõiduki tüüp tuuleklaasilt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidest lähtudes – sõidukid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste tunnuste poolest:

2.2.1. välised ja sisemised vormid ja asetused paragrahvis 1 kindlaksmääratud alas, mis võivad mõjutada nähtavust;

2.2.2. tuuleklaasi ja selle ava kuju, suurus ja omadused;

2.2.3. jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide omadused;

2.2.4. istekohtade arv.

2.3. **Kolmemõõtmeline taustteljestik**

Kolmemõõtmeline taustteljestik – taustsüsteem, mis koosneb vertikaalsest pikitasapinnast X–Z, horisontaaltasapinnast X–Y ja vertikaalsest risttasapinnast Y–Z (vt III lisa joonis 2). Teljestikku kasutatakse mõõtmelise seose kindlaksmääramiseks joonistel olevate konstruktsioonipunktide ja nende tegeliku asukoha vahel sõidukil. Sõiduki paigutamise kord teljestiku suhtes on kindlaks määratud III lisas; kõik koordinaadid nullpunkti suhtes peavad baseeruma sõidukorras sõidukil (nagu on määratud direktiivi 70/156/EMÜ I lisa punktis 2.6), lisandub üks reisija esiistmel, kelle mass on $75 \text{ kg} \pm 1 \%$.

2.3.1. Kliirensi reguleerimist võimaldava vedrustusega varustatud sõidukeid tuleb katsetada sõiduki tootja poolt kindlaksmääratud tavalistes kasutustingimustes.

2.4. **Põhilised võrdlusemärgid**

Põhilised võrdlusemärgid – avad, pinnad, märgid ja tunnusmärgid sõiduki kerel. Kasutatud võrdlusemärkide tüübi ning iga punkti asukoha X-, Y- ja Z-koordinaadi suhtes kolmemõõtmelises taustteljestikus, samuti konstruktsioonilise nulltasapinna määrab kindlaks sõiduki tootja. Need märgid võivad olla kere koostamise eesmärgil kasutatavad kontrollpunktid.

- 2.5. **Seljatoe kaldenurk**
(Vt II lisa).
- 2.6. **Seljatoe tegelik kaldenurk**
(Vt II lisa).
- 2.7. **Seljatoe ettenähtud kaldenurk**
(Vt II lisa).
- 2.8. **V-punktid**
V-punktid – punktid, mille asend sõitjateruumis on kindlaks määratud vertikaalsete pikitasanditega, mis kulgevad läbi esiistmete kõige väljaspoolsemate istekohtade keskpunktide, olles seotud R-punkti ja seljatoe ettenähtud kaldenurgaga. V-punkte kasutatakse vaatevälja nõuetele vastavuse kontrollimiseks (vt IV lisa).
- 2.9. **R-punkt ehk istme võrdluspunkt**
(Vt II lisa).
- 2.10. **H-punkt**
(Vt II lisa).
- 2.11. **Tuuleklaasi aluspunktid**
Tuuleklaasi aluspunktid – punktid, mis asuvad tuuleklaasi ja V-punktidest tuuleklaasi välispinnale väljuvate joonte lõikumiskohtades.
- 2.12. **Tuuleklaasi läbipaistev ala**
Tuuleklaasi läbipaistev ala – sõiduki tuuleklaasi või muu klaasitud pinna ala, mille valguse läbilaskvus pinnaga täisnurga all mõõdetuna on vähemalt 70 %.
- 2.13. **Istme horisontaalne seadeulatus**
Istme horisontaalne seadeulatus – sõiduki tootja poolt ette nähtud tavaliste juhtimisasendite vahemik juhiistme seadmiseks X-telje suunas (vt punkt 2.3).
- 2.14. **Istme laiendatud seadeulatus**
Istme laiendatud seadeulatus – sõiduki tootja poolt ette nähtud istme seadmise vahemik X-telje suunas (vt punkt 2.3) väljaspool punktis 2.13 määratletud tavaliste juhtimisasendite vahemikku, mida kasutatakse istmete muutmisel lamamisasemeteks või sõidukisse sisenemise hõlbustamiseks.
- 2.15. **Jäite eemaldamise süsteem**
Jäite eemaldamise süsteem – süsteem, mis on ette nähtud jäite või jää sulatamiseks tuuleklaasi pinnalt, et seeläbi taastada nähtavus.
- 2.16. **Jäite eemaldamine**
Jäite eemaldamine – klaasitud pindu katva jäite või jää eemaldamine klaasipuhasti harjade või jäite eemaldamise süsteemi abil.
- 2.17. **Jäitest vabastatud ala**
Jäitest vabastatud ala – ala klaasitud pindadel, mille pind on kuiv või mis on kaetud sulanud või osaliselt sulanud (märja) jäitega, mida saab välimiselt küljelt eemaldada klaasipuhasti harjadega. See ei hõlma tuuleklaasi ala, mis on kaetud kuiva jäitega.
- 2.18. **Niiskuse eemaldamise süsteem**
Niiskuse eemaldamise süsteem – süsteem, mis on ette nähtud kondensaadikihi eemaldamiseks tuuleklaasi sisepinnalt, et seeläbi taastada nähtavus.

2.19. Kondenseerunud niiskus

Kondenseerunud niiskus – kondensaadikiht klaasitud pindade siseküljel.

2.20. Niiskuse eemaldamine

Niiskuse eemaldamine – klaasitud pindu katva kondenseerunud niiskuse eemaldamine niiskuse eemaldamise süsteemi abil.

3. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

3.1. EMÜ tüübikinnitustaotluse sõiduki tüübi kohta seoses sõiduki tuuleklaasilt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidega esitab sõiduki tootja või tootja volitatud esindaja.

3.2. Taotlusega koos tuleb esitada järgmised dokumendid kolmes eksemplaris ning järgmised andmed:

3.2.1. sõiduki kirjeldus vastavalt punktis 2.2 toodud kriteeriumitele koos mõõtmeid sisaldavate jooniste ja sõitjateruumi foto või koostejoonisega. Sõiduki tüüpi tuvastavad numbrid ja/või sümbolid peavad olema määratletud;

3.2.2. põhiliste võrdlusmärkide täpsed andmed piisavalt detailselt, et neid oleks võimalik kergesti tuvastada ning kontrollida iga punkti asendit muude punktide ja R-punkti suhtes;

3.2.3. jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide tehniline kirjeldus koos piisavalt detailsete asjakohaste andmetega.

3.3. Tüübikinnituskatseid läbiviivale tehnilisele teenistusele esitatakse kinnitatava sõidukitüübi representatiivsõiduk.

4. EMÜ TÜÜBIKINNITUS

(4.1.)

(4.2.)

4.3. EMÜ tüübikinnitustunnistusele lisatakse VI lisas olevale näidisele vastav tunnistus.

(4.4.)

(4.5.)

(4.6.)

(4.7.)

5. ERINÕUDED**5.1. Tuuleklaasilt jäite eemaldamine**

5.1.1. Iga sõiduk peab olema varustatud tuuleklaasi pindadelt jäidet ja jääd eemaldava süsteemiga. Tuuleklaasilt jäite eemaldamise süsteem peab olema piisavalt efektiivne, et kindlustada külma ilma korral küllaldane nähtavus läbi tuuleklaasi.

5.1.2. Süsteemi tõhusust kontrollitakse, määrates tuuleklaasi jäitest vabastatud ala kindlaks etteantud perioodi möödumisel mootori käivitamisest, kui sõidukit on hoitud külmkambris teatud aja jooksul.

5.1.3. Punktides 5.1.1 ja 5.1.2 esitatud nõudeid tuleb kontrollida punktis 6.1 esitatud meetodeid kasutades.

5.1.4. Tuleb täita järgmised nõuded:

- 5.1.4.1. 20 minutit pärast katseperioodi algust peab IV lisa punktis 2.2 määratletud ala (ala A) olema 80 % ulatuses jättevaba;
- 5.1.4.2. 25 minutit pärast katseperioodi algust peab tuuleklaasi jäitest vabastatud ala kaassõitja poolel olema võrreldav 5.1.4.1 määratletud alaga juhi poolel;
- 5.1.4.3. 40 minutit pärast katseperioodi algust peab IV lisa punktis 2.3 määratletud ala (ala B) olema 95 % ulatuses jättevaba.

(5.1.5.)

5.2. Tuuleklaasilt niiskuse eemaldamine

- 5.2.1. Iga sõiduk peab olema varustatud tuuleklaasi sisepindadelt niiskust eemaldava süsteemiga.
- 5.2.2. Tuuleklaasilt niiskuse eemaldamise süsteem peab olema piisavalt efektiivne, et taastada märja ilmaga nähtavus läbi tuuleklaasi. Selle tõhusust tuleb kontrollida punktis 6.2 kirjeldatud korras.

5.2.3. Tuleb täita järgmised nõuded:

- 5.2.3.1. 10 minuti pärast peab IV lisa punktis 2.2 määratletud ala (ala A) olema kondenseerunud niiskusest 90 % ulatuses vaba;

(5.2.3.2.)

- 5.2.3.3. 10 minuti pärast peab IV lisa punktis 2.3 määratletud ala (ala B) olema kondenseerunud niiskusest 80 % ulatuses vaba.

(5.2.4.)

6. KATSEPROTSEDUUR

6.1. Tuuleklaasilt jäite eemaldamine

- 6.1.1. Katsed tuleb läbi viia ühel allpool määratletud, tootja poolt ettekirjutatud temperatuuridest: -8 ± 2 °C või -18 ± 3 °C.

6.1.2. Katse tuleb läbi viia piisavalt suures külmkambris, mis mahutab kogu sõiduki ning on varustatud seadmetega, mis võimaldavad kambris säilitada üht punktis 6.1.1 mainitud temperatuuridest kogu katse jooksul ja panna külma õhu ringlema. Külmkambris peab määratletud katsetemperatuur või madalam temperatuur olema olnud vähemalt 24 tundi enne perioodi algust, kui sõiduk külma kätte jäetakse.

6.1.3. Enne katset tuleb tuuleklaasi sise- ja välispind hoolikalt rasvast puhastada metüülpiirituse või samaväärse rasvaeemaldusvahendiga. Pärast kuivamist tuleb pinnad katta vähemalt 3 % ja maksimaalselt 10 % ammoniaagilahusega. Pinnal tuleb uuesti kuivada lasta ja seejärel see kuiva puuvillase riidega üle pühkida.

6.1.4. Seisatud mootoriga sõidukit tuleb katsetemperatuuril hoida vähemalt 10 tundi.

6.1.4.1. Kui kasutusel on mõõteriistad, millega saab kontrollida, et mootori jahutusvedelik ja määrdeaine on katsetemperatuuril stabiliseerunud, võib seda perioodi lühendada.

6.1.5. Pärast 6.1.4 ettenähtud mõjuperioodi, tuleb kogu tuuleklaasi välispinnale tekitada jääkiht $0,044$ g/cm², kasutades veepihustit, mis töötab rõhul $3,5 \pm 0,2$ bar.

6.1.5.1. Pihusti otsik tuleb kohandada nii, et tekib võimalikult lai ja tugev juga. Pihustit tuleb hoida klaasitud pinnaga risti sellest 200 kuni 250 mm kaugusel ja suunata nii, et tuuleklaasi ühest servast teiseni moodustuks ühtlane jääkiht.

- 6.1.5.1.1. Punktis 6.1.5 esitatud nõuete täitmiseks võib kasutada veepihustit, mille otsiku läbimõõt on 1,7 mm ja vedeliku vooluhulk 0,395 l/min ning millega saab klaasitud pinnast 200 mm kauguselt sellele pinnale moodustada 300 mm läbimõõduga lehvikukujulise joa. Lubatud on ka iga muu seade, millega saab nõudeid täita.
- 6.1.6. Pärast tuuleklaasile jää tekitamist tuleb sõidukit külmkambris hoida vähemalt 30 minutit ja maksimaalselt 40 minutit.
- 6.1.7. Pärast punktis 6.1.6 ettenähtud perioodi peab sõidukisse sisenema üks või kaks vaatlejat ja mootori võib käivitada, kasutades vajadusel välist abi. Katseperiood algab kohe, kui mootor on käivitatud.
- 6.1.7.1. Katseperioodi esimese viie minuti jooksul võib mootori pöörete arv olla vastav sellele, mida tootja soovib soojendamiseks külma ilmaga käivitamisel.
- 6.1.7.2. Katseperioodi viimase 35 minuti jooksul (või kogu katseperioodi jooksul, kui ei järgita viieminutilist soojendusperioodi) peab mootor töötama:
- 6.1.7.2.1. pöörete arvul, mis ei ületa 50 % maksimaalsele võimsusele vastavast pöörete arvust; lisaks sellele,
- (6.1.7.2.2.)
- 6.1.7.2.3. aku peab olema täielikult laetud;
- 6.1.7.2.4. pinge jäite eemaldamise seadme klemmidel ei tohi süsteemi nimiväärtust ületada rohkem kui 20 % võrra;
- 6.1.7.2.5. katsekambris tuleb temperatuuri mõõta tuuleklaasi keskme kõrgusel punktis, mida ei ole märgatavalt mõjutanud katsealusest autost lähtuv kuumus;
- 6.1.7.2.6. kambrit jahutava õhu horisontaalsuunalise liikumise kiirus peab olema nii väike kui võimalik ja igal juhul alla 8 km/h. Seda tuleb mõõta vahetult enne katset sõiduki kesktasapinnal asetsevast punktist, mis on 300 mm tuuleklaasi alaservast eespool tuuleklaasi alaserva ja ülaserava keskpunkti kõrgusel;
- 6.1.7.2.7. mootoriruumi kaas, ukсед ja tuulutavad, välja arvatud kütte- ja tuulutussüsteemi sisse- ja väljalaskeavad, peavad olema suletud; üks või kaks akent võivad vertikaalsuunas olla avatud kokku 25 mm võrra, kui tootja nii nõuab;
- 6.1.7.2.8. jäite eemaldamise süsteemi temperatuuriregulaator peab olema maksimumasendis;
- 6.1.7.2.9. klaasipuhasti harju võib katse jooksul kasutada, kui need töötavad ilma käte abita;
- 6.1.7.2.10. tootja poolt ettenähtud jäite eemaldamise süsteemi kasutatakse siis, kui sõiduk on sellises tootja poolt määratletud korras, et see töötab madalal temperatuuril rahuldavalt.
- 6.1.8. Vaatleja(d) peab (peavad) jäitevaba ala kontuurid tuuleklaasi siseküljele märkima alates katseperioodi algusest iga viie minuti järel.
- 6.1.9. Katse lõppedes tuleb tuuleklaasi siseküljel vastavalt punkti 6.1.8 nõuetele tähistatud jäitevaba ala kuju üles märkida ja juhi poole tuvastamiseks märgistada.
- 6.2. **Tuuleklaasilt niiskuse eemaldamine**
- 6.2.1. Enne katset tuleb tuuleklaasi sisepind hoolikalt rasvast puhastada metüülpiirituse või samaväärse rasvaeemaldusvahendiga. Pärast kuivamist tuleb pinnad katta vähemalt 3 % ja maksimaalselt 10 % ammoniaagilahusega. Pinnal tuleb uuesti kuivada lasta ja seejärel see kuiva puuvillase riidega üle pühkida.

- 6.2.2. Katse tuleb läbi viia piisavalt suures keskkonnakambri, mis mahutab kogu sõiduki ning on varustatud seadmetega, mis võimaldavad kambri tekitada ja hoida katsetemperatuuri -3 ± 1 °C kogu katseperioodi jooksul.
- 6.2.2.1. Katsekambri tuleb temperatuuri mõõta tuuleklaasi keskme kõrgusel punktis, mida ei ole märgatavalt mõjutanud katsealusest autost lähtuv kuumus;
- 6.2.2.2. kambrit jahutava õhu horisontaalsuunalise liikumise kiirus peab olema nii väike kui võimalik ja igal juhul alla 8 km/h. Seda tuleb mõõta vahetult enne katset sõiduki kesktasapinnal asetsevast punktist, mis on 300 mm tuuleklaasi alaservast eespool tuuleklaasi alaserva ja ülaserava keskpunkti kõrgusel;
- 6.2.2.3. mootoriruumi kaas, ukсед ja tuulutusavad, välja arvatud kütte- ja tuulutussüsteemi sisse- ja väljalaskeavad, peavad olema suletud; üks või kaks akent võivad niiskuse eemaldamise testi algusest alates olla vertikaalsuunas avatud kokku 25 mm võrra, kui tootja nii nõuab.
- 6.2.3. Niiskus tekitatakse V lisa kirjeldatud aurugeneraatori abil. Generaator peab sisaldama piisavalt vett, et tekitada vähemalt 70 ± 5 g/h auru iga tootja poolt ettenähtud istekoha kohta välistemperatuuril -3 ± 1 °C.
- 6.2.4. Tuuleklaasi sisekülj peab olema puhastatud punktis 6.2.1 ettenähtud viisil ja sõiduk paigutatud keskkonnakambri. Kambri temperatuuri tuleb alandada, kuni mootori jahutusvedeliku, määrdeainete ja sõiduki sisetemperatuur on stabiliseerunud -3 ± 1 °C juures.
- 6.2.5. Aurugeneraator peab olema paigaldatud nii, et selle väljalaskeavad on sõiduki kesktasapinnal 580 ± 80 mm juhiistme R-punktist kõrgemal. See peab tavaliselt olema paigutatud vahetult esiistme seljatoe taha. Kui seljatugi on reguleeritav, peab see olema seatud ettenähtud nurga alla. Kui sõiduki konstruktsioon seda ei võimalda, võib generaatori paigutada seljatoe ette, ülalmainitule lähimasse võimalikult sobivasse asendisse.
- 6.2.6. Kui generaator on sõidukis töötanud viis minutit, peab sõiduki esiossa sisenema üks või kaks vaatlejat ja siis vähendatakse generaatori tootlikkust 70 ± 5 g/h võrra iga vaatleja kohta.
- 6.2.7. Üks minut pärast vaatleja või vaatlejate sisenemist sõidukisse tuleb mootor käivitada tootja poolt ettenähtud viisil. Katseperiood algab kohe, kui mootor on käivitunud.
- 6.2.7.1. Kogu katseperioodi jooksul peab mootor töötama:
- 6.2.7.1.1. pöörete arvul, mis ei ületa 50 % maksimaalsele võimsusele vastavast pöörete arvust; sellele lisaks,
- (6.2.7.1.2.)
- 6.2.7.1.3. sõiduki akendelt niiskuse eemaldamise süsteemi lülitid peavad olema asendis, mida sõiduki tootja katsetemperatuuril kasutada soovitab;
- 6.2.7.1.4. aku peab olema täielikult laetud;
- 6.2.7.1.5. pinge niiskuse eemaldamise seadme klemmidel ei tohi süsteemi nimiväärtust ületada rohkem kui 20 % võrra.

6.2.8. Katse lõpul tuleb niiskusest vaba ala kuju registreerida.

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

(11.)

(12.)

II LISA

H-PUNKTI JA SELJATOE TEGELIKU KALDENURGA KINDLAKSMÄÄRAMISE KORD NING R- JA H-PUNKTI SUHTELISE ASUKOHA NING SELJATOE ETTEÄHTUD KALDENURGA JA SELJATOE TEGELIKU KALDENURGA VAHELISE SUHTE KONTROLLIMISE KORD

Kohaldatakse nõukogu 27. septembri 1977. aasta direktiivi 77/649/EMÜ (mootorsõidukite juhtide vaatevälja käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) (¹) III lisa.

(¹) EÜT C 267, 19.10.1977, lk 1.

III LISA

SÕIDUKI PÕHILISTE VÕRDLUSMÄRKIDE JA KOLMEMÕÕTMELISE TAUSTTELJESTIKU VAHELISTE MÕÕTMETE SEOSE KINDLAKSMÄÄRAMISE MEETOD

1. SEOS TAUSTTELJESTIKU JA SÕIDUKI PÕHILISTE VÕRDLUSMÄRKIDE VAHEL

Et vastavalt käesolevale direktiivile kontrollida teatud mõõtmelise tüübikinnituseks esitatud sõidukil või selle sees, peab olema täpselt määratud seos I lisa punktis 2.3 määratletud kolmemõõtmelise taustteljestiku koordinaatide, mis on paika pandud sõiduki konstrueerimise algusjärgus, ja I lisa punktis 2.4 määratletud põhiliste võrdlusmärkide asukohtade vahel, et teatud punktide asukohta järgi sõiduki tootja joonistel oleks võimalik kindlaks määrata nende punktide asukohta nende jooniste alusel valmistatud tegelikul sõidukil.

2. TAUSTTELJESTIKU JA VÕRDLUSMÄRKIDE VAHELISE SEOSE LOOMISE MEETOD

Sel eesmärgil moodustatakse maapinna ekvivalenttasand, mis tähistatakse X-X ja Y-Y mõõtmega. Selle teostamise meetod on kujutatud käesoleva lisa joonisel 3, võrdlustasapind on kõva, tasane, horisontaalne pind, millel sõiduk seisab ja millel on kaks kindlalt pinnale kinnitatud mõõteskaalat; need peavad olema jagatud millimeetriteks, X-X telg peab olema vähemalt 8 m pikk ja Y-Y telg vähemalt 4 m pikk. Need kaks telge peavad teineteise suhtes olema täisnurga all, nagu on näidatud käesoleva lisa joonisel 3. Telgede lõikepunkt on nullpunkt.

3. VÕRDLUSTASAPINNA KONTROLLIMINE

Et tähele panna väikesi kõikumisi võrdlustasapinna või katseala kõrguses, on vajalik mõõta kõrvalekaldeid nullpunktist nii X- kui ka Y- teljel 250 mm sammuga ja salvestada kogutud andmed, et sõidukit kontrollides oleks võimalik teha parandusi.

4. TEGELIK KATSETAMISASEND

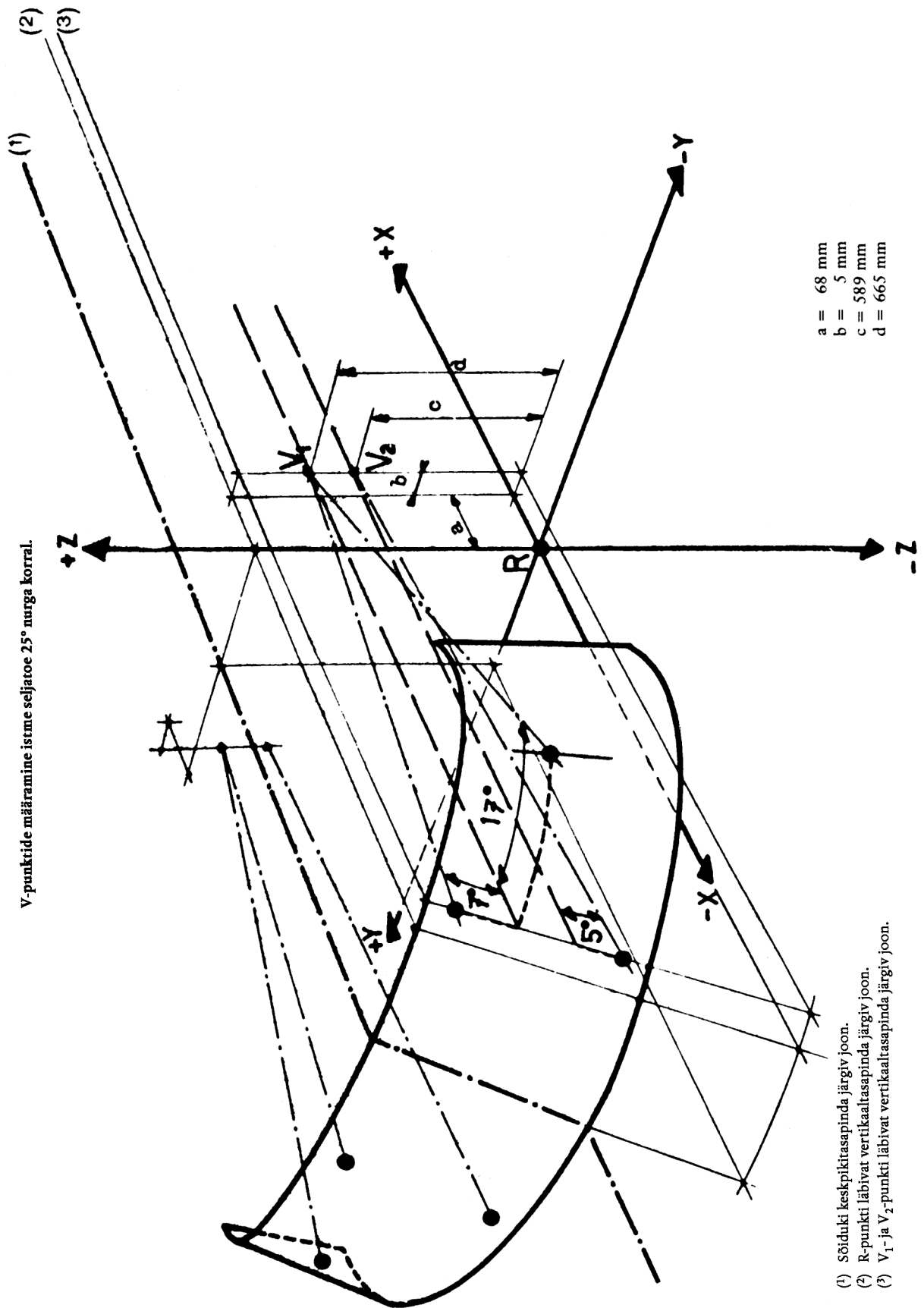
Et tähele panna väikesi kõikumisi vedrustuse kõrguses jne, on vajalik vahend, millega saab põhilised võrdluspunktid konstruktsiooni asendi suhtes enne edasisi mõõtmisi õigesti koordinaatasenditesse üle kanda. Lisaks peab olema võimalik sõiduki asendit vähesel määral pöiki- ja/või pikisuunal reguleerida, et selle saaks taustteljestiku suhtes õigesti asetada.

5. TULEMUSED

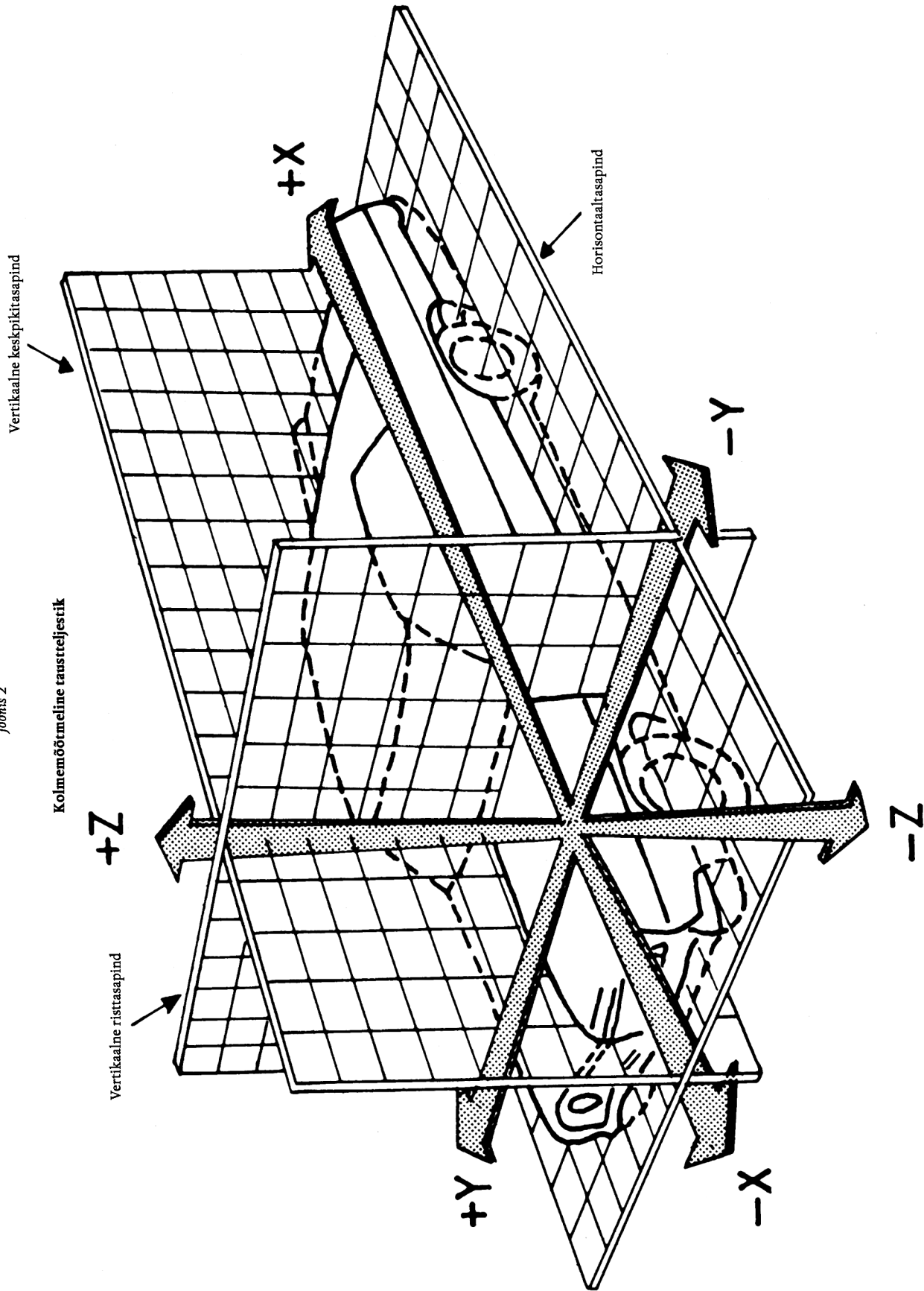
Kui sõiduk on taustteljestiku ja oma konstruktsiooni asendi suhtes õigesti asetatud, on eespoolse nähtavuse nõuete uurimiseks vajalike punktide asukohti lihtne kindlaks määrata. Nende nõuete määramisel võib katse meetod sisaldada teodoliitide, valgusallikate või varjuseadmete kasutamist või mistahes muid meetodeid, mille korral saab tõestada, et need annavad samaväärseid tulemusi.

Joonis 1

V-punktide määramine istme seljatoe 25° nurga korral.

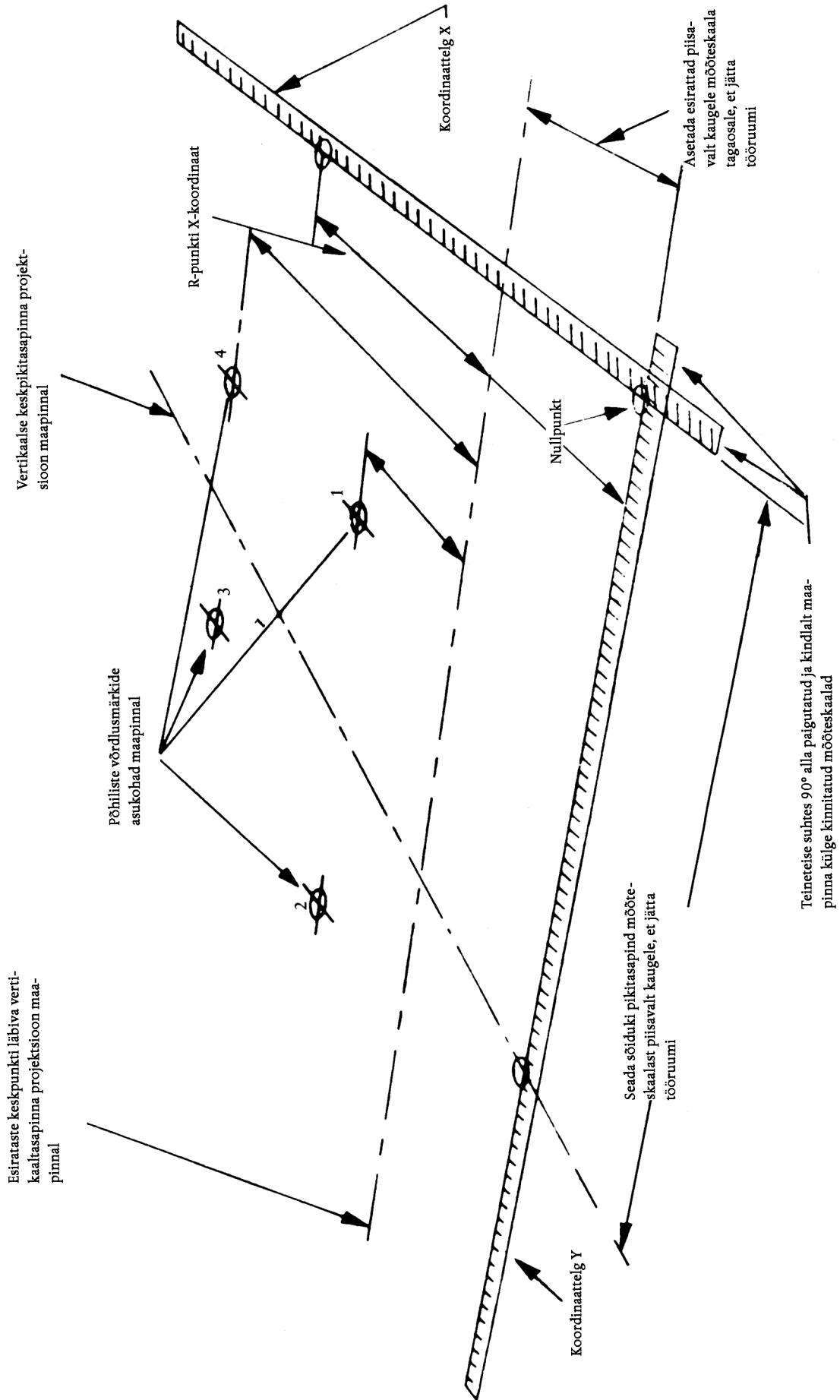


Joonis 2



Joonis 3

Horisontaalne tööpiirkond



IV LISA

M1-KATEGORIA SÕIDUKITE TUULEKLAASIDE NÄGEMISALADE MÄÄRAMISE KORD V-PUNKTIDE SUHTES

1. V-PUNKTIDE ASUKOHAD

- 1.1. V-punktide asukohad R-punkti suhtes kolmemõõtmelise taustteljestiku X-, Y- ja Z-koordinaate kasutades on näidatud tabelites 1 ja 2.
- 1.2. Tabel 1 näitab 25° ettenähtud kaldenurgaga seljatoe põhikoordinaate. Koordinaatide positiivne suund on kujutatud III lisa joonisel 1.

TABEL 1

V-punkt	X	Y	Z
V ₁	68 mm	— 5 mm	665 mm
V ₂	68 mm	— 5 mm	589 mm

1.3. Parandus seljatugele, mille ettenähtud kaldenurk ei ole 25°

- 1.3.1. Tabel 2 esitab iga V-punkti X- ja Y- koordinaadi kohta vajalikud lisaparandused, kui seljatoe ettenähtud kaldenurk ei ole 25°. Koordinaatide positiivne suund on näidatud III lisa joonisel 1.

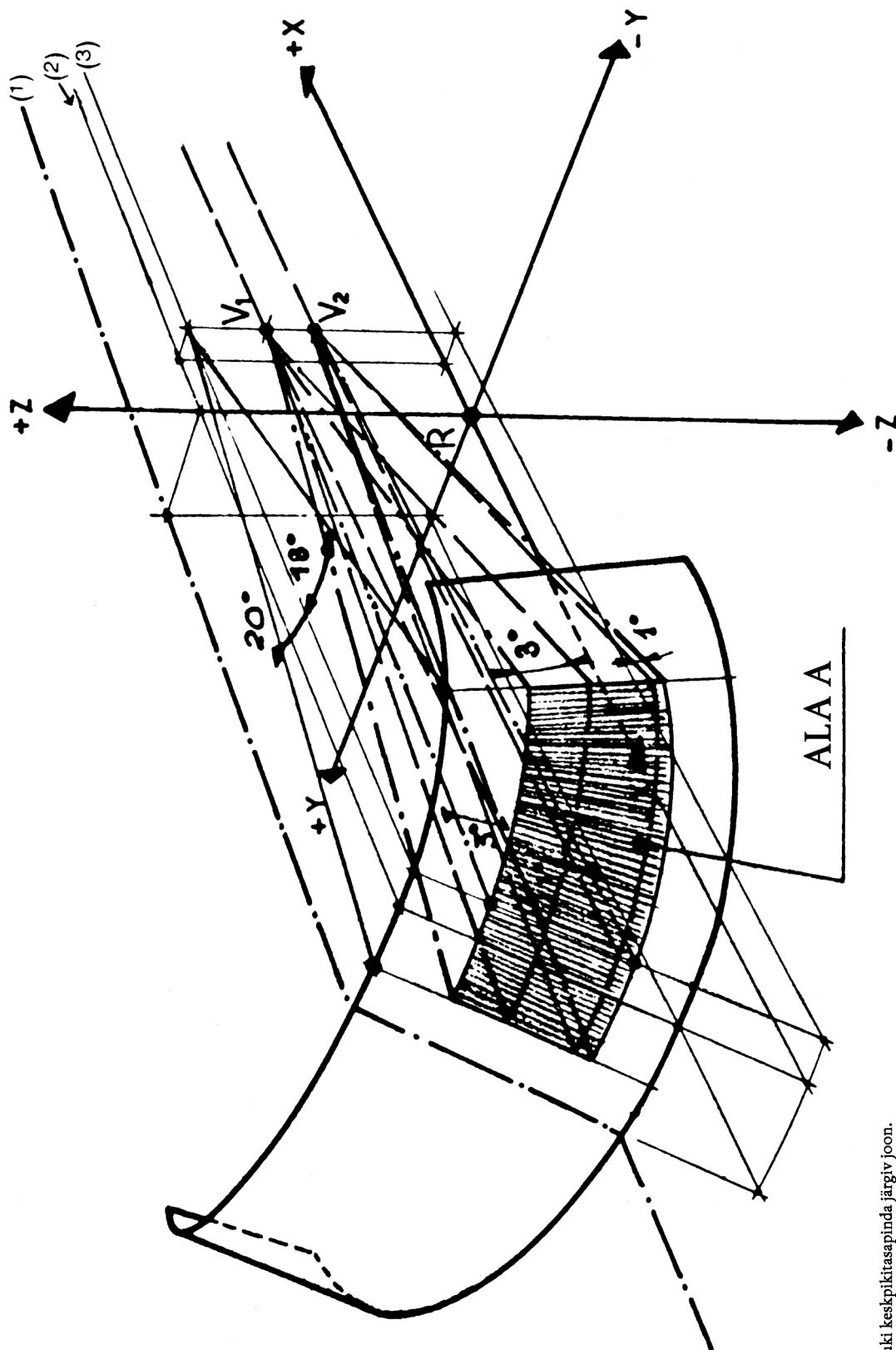
TABEL 2

Seljatoe kaldenurk (°)	Horisontaalkoordinaadid ΔX	Vertikaalkoordinaadid ΔZ	Seljatoe kaldenurk (°)	Horisontaalkoordinaadi d ΔX	Vertikaalkoordinaadid ΔZ
5	— 186 mm	28 mm	23	— 18 mm	5 mm
6	— 177 mm	27 mm	24	— 9 mm	3 mm
7	— 167 mm	27 mm	25	0 mm	0 mm
8	— 157 mm	27 mm	26	9 mm	— 3 mm
9	— 147 mm	26 mm	27	17 mm	— 5 mm
10	— 137 mm	25 mm	28	26 mm	— 8 mm
11	— 128 mm	24 mm	29	34 mm	— 11 mm
12	— 118 mm	23 mm	30	43 mm	— 14 mm
13	— 109 mm	22 mm	31	51 mm	— 18 mm
14	— 99 mm	21 mm	32	59 mm	— 21 mm
15	— 90 mm	20 mm	33	67 mm	— 24 mm
16	— 81 mm	18 mm	34	76 mm	— 28 mm
17	— 72 mm	17 mm	35	84 mm	— 32 mm
18	— 62 mm	15 mm	36	92 mm	— 35 mm
19	— 53 mm	13 mm	37	100 mm	— 39 mm
20	— 44 mm	11 mm	38	108 mm	— 43 mm
21	— 35 mm	9 mm	39	115 mm	— 48 mm
22	— 26 mm	7 mm	40	123 mm	— 52 mm

2. NÄGEMISALAD
- 2.1. V-punktide alusel tuleb kindlaks määrata kaks nägemisala.
- 2.2. Nägemisala A on ala tuuleklaasi välispinnal, mis on piiritletud nelja järgmise V-punktist ettepoole ulatuva tasapinnaga (vt joonis 1):
- V_1 - ja V_2 läbiv vertikaaltasapind, mis jääb 13° nurga all X-teljest vasakule,
 - Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi punkti V_1 ning jääb 3° nurga all X-teljest ülespoole,
 - Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi punkti V_2 ning jääb 1° nurga all X-teljest allapoole,
 - V_1 - ja V_2 läbiv vertikaaltasapind, mis jääb 20° nurga all X-teljest paremale.
- 2.3. Nägemisala B on ala tuuleklaasi välispinnal, mis on kaugemal kui 25 mm läbipaistva ala välimisest servast ning piiritletud järgmise nelja tasapinna ja tuuleklaasi välispinna lõikepunktiga (vt joonis 2):
- Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi V_1 ning jääb 7° nurga all X-teljest ülespoole,
 - Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi V_2 ning jääb 5° nurga all X-teljest allapoole,
 - V_1 ja V_2 läbiv vertikaaltasapind, mis jääb 17° nurga all X-teljest vasakule,
 - sõiduki keskpikitasapinna suhtes eelmise tasapinnaga sümmeetriliselt asetsev tasapind.

Jootis 1

Nägemisala A



- (1) Sõiduki keskpikitasapinda järgiv joon.
 (2) R-punkti läbivat vertikaaltasapinda järgiv joon.
 (3) V₁ ja V₂ läbivat vertikaaltasapinda järgiv joon.

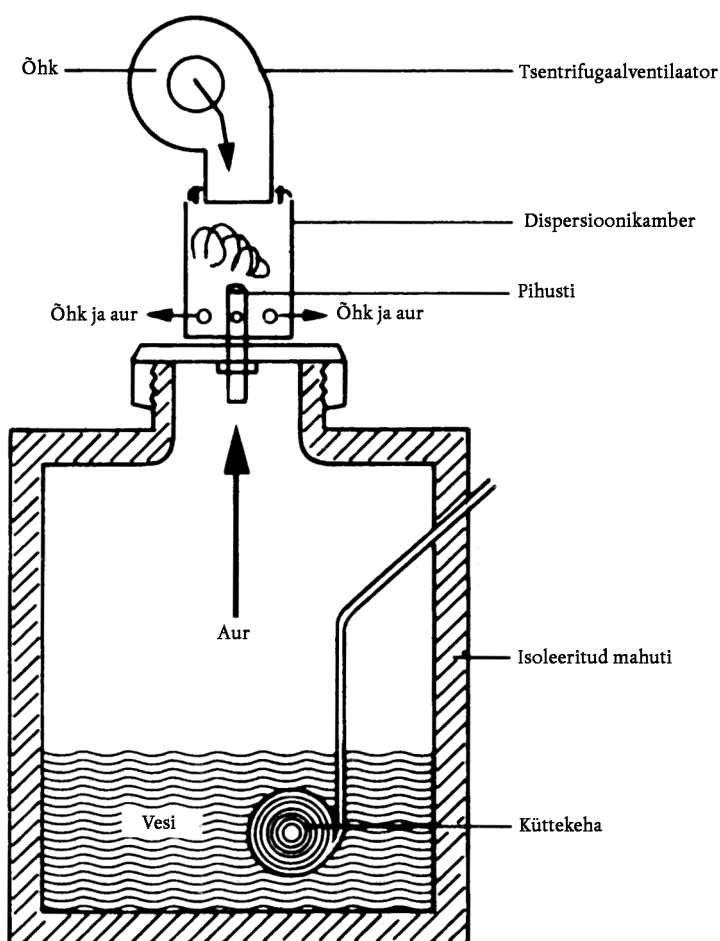
V LISA

AURUGENERAATOR

Katses kasutataval aurugeneraatoril peavad olema järgmised omadused:

- veemahuti maht peab olema vähemalt 2,25 liitrit;
- välitemperatuuril -3 ± 1 °C ei tohi soojuskadu keemispunkti juures ületada 75 W;
- ventilaatori jõudlus peab staatilise rõhu 0,5 mbar juures olema 0,07–0,10 m³/min;
- generaatori ülaosa ümber peab asuma kuus auru väljalaskeava läbimõõduga 6,3 mm;
- generaator peab olema kalibreeritud -3 ± 1 °C juures, saamaks andmeid iga 70 ± 5 g/h väljalaske kohta, kusjuures väljalaske väärtus korrutatakse maksimaalselt n-iga, mis on tootja poolt ettenähtud istekohtade arv.

Aurugeneraatori joonis



Aurugeneraatori mõõtmed ja omadused

Komponent	Mõõtmed	Materjal
Pihusti	a) Pikkus 10 cm b) Siseläbimõõt 1,5 cm	Messing
Dispersioonikamber	a) Pikkus 11,5 cm b) Läbimõõt 7,5 cm c) Kuus ühtlaselt paigutatud 0,63 cm ava 2,5 cm kambri põhjast kõrgemal	Messingtoru seinapaksusega 0,38 mm

VI LISA

NÄIDIS

(Suurim formaat: A4 (210 x 297 mm))

Ametiasutuse nimi

EMÜ LISA SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUSE TUNNISTUSELE TUULEKLAASILT JÄITE JA NIISKUSE EEMALDAMISE SÜSTEEMIDE KOHTA

(Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 4 lõige 2 ja artikkel 10)

- EMÜ tüübikinnituse nr
1. Sõiduki kaubanimi või kaubamärk
 2. Sõidukitüüp
 3. Tootja nimi ja aadress
 4. Vajaduse korral tootja volitatud esindaja nimi ja aadress
 5. Sõiduki lühikirjeldus
 6. Istekohtade arv
 7. Jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide lühikirjeldus
 8. Jäite eemaldamise katse temperatuur: $-8 \pm 2 \text{ }^{\circ}\text{C}/-18 \pm 3 \text{ }^{\circ}\text{C}$ (*)
 9. Elektripaigaldise nimipinge
 10. Tuuleklaasi omadused:
 - lamineeritud/karastatud (?)
 - komponentide paksus mm
 11. Tuuleklaasi ava andmed
 12. Juhi ettenähtud isteasendi R-punkti tuvastamise andmed põhiliste võrdlusmärkide asukoha suhtes

(*) Mittevajalik maha tõmmata.

13. Põhiliste võrdlusmärkide tuvastamine, asukoht ja suhtelised asendid
-
-
-
-
14. Sõiduki tüübikinnituseks esitamise kuupäev
15. Tüübikinnituskatsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus
-
16. Tehnilise teenistuse protokoll väljastamiskuupäev
17. Tehnilise teenistuse protokoll number
18. Tüübikinnitus tuuleklaasilt jäte ja niiskuse eemaldamise süsteemide kohta on antud/ andmisest keeldutud (*)
19. Koht
20. Kuupäev
21. Allkiri
22. Käesolevale tunnistusele on lisatud järgmised eespool esitatud tüübikinnitusnumbriga dokumendid:
- mõõtmetega joonised
- sõitjateruumi foto või koostejoonis
- jäte eemaldamise süsteemi omadused
- niiskuse eemaldamise süsteemi omadused
23. Märkused

(*) Mittevajalik maha tõmmata.