

31996L0037

L 186/28

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

1996.7.25.

A BIZOTTSÁG 96/37/EK IRÁNYELVE**(1996. június 17.)****a gépjárművek belső berendezéseire (ülések és rögzítésük szilárdsága) vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 74/408/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról****(EGT vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 95/54/EK bizottsági irányelvvel⁽¹⁾ módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvre⁽²⁾ és különösen annak 13. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a legutóbb a 81/557/EGK bizottsági irányelvvel⁽³⁾ módosított, a gépjárművek belső berendezéseire (ülések és rögzítésük szilárdsága) vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1974. július 22-i 74/408/EGK tanácsi irányelvre⁽⁴⁾ és különösen annak 5. cikkére,

mivel a szóban forgó irányelv a 70/156/EGK irányelvvel meghatározott EKG-típusjóváhagyási eljárás egyik külön irányelve; mivel ennek megfelelően a 70/156/EGK irányelvnek a járműrendszerekre, alkatrészekre és önálló műszaki egységekre vonatkozó rendelkezései erre az irányelvre is vonatkoznak;

mivel különösen a 70/156/EGK irányelv 3. cikkének (4) bekezdése és 4. cikkének (3) bekezdése szükségessé teszi, hogy a típus-jóváhagyási eljárás elektronikus úton történő lefolytatása érdekében minden külön irányelvhez az irányelv 1. mellékletének vonatkozó pontjait tartalmazó adatközlő lapot, valamint egy, az irányelv 6. mellékletén alapuló típusbizonyítványt csatoljanak;

mivel továbbá a műszaki fejlődésre tekintettel ezt az irányelvet lehetséges úgy átdolgozni, hogy a gépjárművek utasainak védelme az ülések szilárdsága és a fejtámlák felszerelése szempontjából javuljon, alkalmazkodva az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága 17.04. rendeletének műszaki előírásaihoz, különösen pedig az e rendelet 05. szorozatú módosításában előírt vizsgálatokra vonatkozó előírásokhoz;

mivel az előírható, hogy a 3500 kg-nál nem nagyobb teljes tömegű M_1 , N_1 és M_2 kategóriájú járművek elülső oldalsó üléseit fejtámlákkal szereljék fel a hátulról bekövetkező ütközések esetén bekövetkező nyaksérülések kockázatának minimalizálására;

mivel az ülés H-pontjának meghatározására szolgáló eljárást a legutóbb a 90/630/EGK bizottsági irányelvvel⁽⁵⁾ módosított 77/649/EGK tanácsi irányelv⁽⁶⁾ 3. melléklete tartalmazza, ezért annak ismételt megadása ebben az irányelvben már nem szükséges; mivel utalás történik a legutóbb a 78/632/EGK bizottsági irányelvvel⁽⁷⁾ módosított 74/60/EGK tanácsi irányelvre⁽⁸⁾ és a 78/932/EGK tanácsi irányelvre⁽⁹⁾;

mivel a tapasztalatok és a baleseti kutatások alapján figyelmet kell fordítani az M_2 kategóriájú járművek ülészilárdsági követelményeinek jövőbeli továbbfejlesztésére; mivel figyelmet kell fordítani az üléseknek a biztonsági övvel bekötött és a mögötte ülő bekötetlen utasok által okozott terheléssel szembeni ellenállására; mivel a következő két évben kutatási programot kell végrehajtani a jelenlegi dinamikus vizsgálattal biztonsági szempontból egyenértékű új statikus ülésvizsgáló eljárás kifejlesztése céljából;

mivel a jövőben, a Hybrid III próbabábu alkalmazása alapján, a sérülési minták alapulvételével, beleértve a nyaksérülés, mint a teherbírás megítélése egyik lehetséges kritériumának bevezetését, javítani kell a fejtámlák által nyújtott védelmet;

mivel az M_2 és M_3 kategóriájú járművek biztonsági öveit előíró, legutóbb a 90/628/EGK bizottsági irányelvvel⁽¹⁰⁾ módosított 77/541/EGK tanácsi irányelv⁽¹¹⁾ módosításának hatálybalépése függ a legutóbb a 90/629/EGK bizottsági irányelvvel⁽¹²⁾ módosított, a gépjárművek biztonsági öveinek rögzítéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 76/115/EGK tanácsi irányelv⁽¹³⁾, valamint az ülések szilárdságára vonatkozó ezen irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításától;

⁽¹⁾ HL L 266., 1995.11.8., 1. o.⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o.⁽³⁾ HL L 209., 1981.7.29., 34. o.⁽⁴⁾ HL L 221., 1974.8.12., 1. o.⁽⁵⁾ HL L 341., 1990.12.6., 20. o.⁽⁶⁾ HL L 267., 1977.10.19., 1. o.⁽⁷⁾ HL L 206., 1978.7.29., 26. o.⁽⁸⁾ HL L 38., 1974.2.11., 2. o.⁽⁹⁾ HL L 325., 1978.11.20., 1. o.⁽¹⁰⁾ HL L 341., 1990.12.6., 1. o.⁽¹¹⁾ HL L 220., 1977.8.29., 95. o.⁽¹²⁾ HL L 341., 1990.12.6., 14. o.⁽¹³⁾ HL L 24., 1976.1.30., 6. o.

mivel ezen irányelv rendelkezései összhangban állnak a 70/156/EGK irányelvvel létrehozott, a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

(1) A 74/408/EGK irányelv címét a következőképpen módosul: „A Tanács 74/408/EGK irányelve a gépjárművek üléseiről, azok rögzítéseiről és a fejtámlákról.”

(2) A 74/408/EGK irányelv cikkei az alábbiak szerint módosulnak:

1. Az 1. cikk vége a következők szerint módosul: „...a sínen haladó járművek, mezőgazdasági és erdészeti traktorok és minden mozgó munkagép kivételével.”

2. A 2. cikk az alábbiak szerint módosul: „...az ülések vagy rögzítéseik szilárdsága alapján, vagy egy ülésre vonatkozó EKG-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását annak szilárdsága és utasvédelmi képessége alapján, amennyiben azok megfelelnek a II. és III. melléklet követelményeinek, amennyiben a jármű az M kategóriába tartozik, és fel van szerelve biztonsági övekkel, valamint a IV. melléklet követelményeinek, amennyiben a jármű a biztonsági övekkel nem felszerelt M₂ vagy M₃ kategóriába vagy az N kategóriába tartozik. A járműkategóriákat a 70/156/EGK irányelv IIA melléklete határozza meg.”

3. A 3. cikk a következőképpen módosul: „...az ülések vagy rögzítésük szilárdsága alapján, vagy megtiltani bármely ülés értékesítését, üzembe helyezését vagy használatát annak szilárdsága és utasvédelmi képessége alapján, amennyiben azok megfelelnek a jármű kategóriájára a 2. cikkben megadottak szerint vonatkozó mellékletek követelményeinek.”

4. A 4. cikkben „az I. melléklet 2.2. pontja” helyébe „adott esetben a II. melléklet 2.2., a III. melléklet 2.3. vagy a III. melléklet 2.4. pontja” szöveg lép.

5. Az 5. cikkben „az I-IV. melléklet” helyébe „a mellékletek” szöveg lép.

(3) A 74/408/EGK irányelv mellékletei ezen irányelv melléklete szerint módosulnak.

2. cikk

(1) 1997. január 1-jei hatállyal az ülésekre, azok rögzítéseire és a fejtámlákra vonatkozó indokok alapján a tagállamok:

– nem tagadhatják meg az EK-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását valamely gépjárműtípus vagy ülés-típus tekintetében, vagy

– nem tilthatják meg a járművek nyilvántartásba vételét, eladását vagy forgalomba helyezését, vagy az ülések eladását vagy üzembe helyezését,

amennyiben az ülések, rögzítéseik és fejtámláik eleget tesznek az ezen irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv követelményeinek.

(2) 1999. október 1-jei hatállyal a tagállamok a 3500 kg-nál nem nagyobb legnagyobb tömegű M₂ kategóriájú járművekre és 1997. október 1-jétől minden más járműre vonatkozóan:

– nem adhatnak ki EK-típusjóváhagyást, és

– megtagadhatják a nemzeti típusjóváhagyás megadását,

az ülésekre, azok rögzítéseire és a fejtámlákra vonatkozó okok alapján, valamint üléstípusra, amennyiben az ezzel az irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv követelményei nem teljesülnek.

(3) 2001. október 1-jei hatállyal a tagállamok a 3500 kg-nál nem nagyobb legnagyobb tömegű M₂ kategóriájú járművekre és 1999. október 1-jei hatállyal minden más M és N₁ kategóriájú járműre:

– az irányelv 7. cikkének (1) bekezdése alkalmazásában nem tekintik érvényesnek az új járművekhez a 70/156/EGK irányelv rendelkezéseinek értelmében mellékelt megfelelőségi igazolásokat,

– megtagadhatják az olyan új járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését, amelyek nem rendelkeznek a 70/156/EGK irányelvvel összhangban álló megfelelőségi igazolással, és

– megtagadhatják új ülések eladását és üzembe helyezését,

az ülésekre, azok rögzítéseire és a fejtámlákra vonatkozó okok alapján, amennyiben az ezzel az irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv követelményei nem teljesülnek.

(4) 1999. október 1-jei hatállyal a 70/156/EGK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése alkalmazásában az ezen irányelvvel módosított, az ülésekre mint alkatrészekre vonatkozó 74/408/EGK irányelv követelményeit kell alkalmazni.

3. cikk

A 4. cikkben említett időpont utáni két éven belül a Bizottság az alábbi témák tekintetében felülvizsgálatot végez:

– a statikus ülésvizsgálat egyenértékűsége a III. melléklet alkalmazásában,

- a fejtámlákra vonatkozó követelmények a II. melléklet alkalmazásában,
- az ülések szilárdságával kapcsolatos különleges követelmények az M₂ kategóriájú járműveknél,
- az összetett terhelésnek kitett ülések szilárdsági követelményei,
- biztonsági övek alkalmazhatósága oldalra néző ülések esetében.

E felülvizsgálat eredményei alapján a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően az irányelv további módosítása javasolható.

4. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1996. december 31-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok ezeket az intézkedéseket elfogadják, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy ahhoz hivata-

los kihirdetése alkalmával ilyen hivatkozást kell csatolni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti jogrendszerüknek azokat a legfontosabb előírásait, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

5. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1996. június 17-én.

a Bizottság részéről

Martin BANGEMANN

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A cikkek és az 1. melléklet közé az alábbi mellékletek jegyzéke kerül beillesztésre.

„A MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

- I. MELLÉKLET: Az EGK-típusjóváhagyásra vonatkozó igazgatási rendelkezések
1. *függelék:* Adatközlő lap (jármű)
 2. *függelék:* EGK-típusbizonyítvány (jármű)
 3. *függelék:* Adatközlő lap (alkatrész)
 4. *függelék:* EGK-típusbizonyítvány (alkatrész)
 5. *függelék:* EGK-típusjóváhagyási jel mintája
- II. MELLÉKLET: Hatály, fogalom meghatározások és követelmények az M₁ kategóriájú járművek tekintetében
1. *függelék:* Vizsgálatok és használati útmutatók
 2. *függelék:* Vizsgálati módszer az energiaelosztás ellenőrzésére
 3. *függelék:* Az ülésrögzítések vizsgálati módszere
- III. MELLÉKLET: Hatály, fogalom meghatározások és követelmények egyes M₂ és M₃ kategóriájú járművek tekintetében
1. *függelék:* Ülések és/vagy rögzítéseik vizsgálati módszerei
 2. *függelék:* Járműben lévő rögzítések vizsgálati módszere
 3. *függelék:* A végrehajtandó mérések
 4. *függelék:* Az elfogadhatósági kritériumok meghatározása
 5. *függelék:* A statikus vizsgálat követelményei
 6. *függelék:* Energiaelnyelési követelmények
- IV. MELLÉKLET: Általános előírások olyan járművekre, amelyekre a 2. és 3. melléklet nem vonatkozik.”

Egy új I. melléklet kerül beillesztésre:

„I. MELLÉKLET

AZ EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSRA VONATKOZÓ IGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK

1. EGK-jármű-típusjóváahagyási kérelem

- 1.1. Az M vagy N kategóriába tartozó jármű üléseinek, azok rögzítéseinek és a fejtámlák vagy az M₂ vagy M₃ kategóriájú jármű ülései rögzítéseinek a 70/156/EGK irányelv 3. cikke (4) bekezdése szerinti EGK-típusjóváahagyására vonatkozó kérelmet a jármű gyártója nyújtja be.
- 1.2. Az adatközlő lap mintája e melléklet 1. függelékében látható.
- 1.3. A típus-jóváahagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat számára a következőket kell benyújtani:
 - 1.3.1. a jóváahagyandó járműtípust reprezentáló jármű egy példányát, és kérésre a jármű szerkezetének kérdéses részét;
 - 1.3.2. a II. vagy III. melléklet által érintett járművekre egy további üléskészletet abból a típusból, amellyel a járművet felszerelték, azok rögzítéseivel együtt;
 - 1.3.3. az M₁ kategóriájú, a 3500 kg-nál nem nagyobb legnagyobb tömegű M₂ kategóriájú és az N₁ kategóriájú járműveknél azokra az ülésekre, amelyek fejtámlával szerelhetők fel vagy vannak felszerelve, az 1.3.1. és 1.3.2. pontokban foglaltakon kívül:
 - 1.3.3.1. levehető fejtámlák esetében: egy további üléskészletet fejtámlákkal ellátva, abból a típusból, amellyel a járművet felszerelték, azok rögzítéseivel együtt;
 - 1.3.3.2. különálló fejtámlák esetén: egy további üléskészletet, fejtámlákkal ellátva, abból a típusból, amellyel a járművet felszerelték, azok rögzítéseivel együtt, egy további készlet megfelelő fejtámlát és a jármű szerkezetének azt a részét, amelyhez a fejtámlát felerősítik, vagy a teljes szerkezetet.

2. Az ülés EGK-alkatrész-típusjóváahagyási kérelme

- 2.1. Egy üléstípus 70/156/EGK irányelv 3. cikke (4) bekezdése szerinti EGK-alkatrész-típusjóváahagyására vonatkozó kérelmet az ülés gyártója nyújtja be.
- 2.2. Az adatközlő lap mintája e melléklet 3. függelékében látható.
- 2.3. A típus-jóváahagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat számára a következőket kell benyújtani:
 - 2.3.1. a jóváahagyandó üléstípus három példányát. Minden ülésen világosan és eltávolíthatatlanul fel kell tüntetni a gyártó márka- vagy kereskedelmi nevét és a típusmegjelölést.

3. Az EGK-típusjóváahagyás megadása

- 3.1. Ha a vonatkozó követelmények teljesülnek, a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (3) bekezdése, és adott esetben, 4. cikke (4) bekezdése szerinti EGK-típusjóváahagyást meg kell adni.
- 3.2. Az EGK-típusbizonyítvány mintája megtalálható:
 - 3.2.1. a 2. függelékben az 1. bekezdésben említett esetre;
 - 3.2.2. a 4. függelékben a 2. bekezdésben említett esetre.
- 3.3. Minden jóváahagyott járműtípus vagy minden jóváahagyott üléstípus a 70/156/EGK irányelv 7. mellékletének megfelelően egy jóváahagyási számot kap. Ugyanaz a tagállam nem adhatja ugyanazt a számot egy másik járműtípusnak vagy üléstípusnak.

4. Típusmódosítás és a jóváahagyások módosítása

- 4.1. Az ezen irányelv értelmében jóváahagyott típus módosítása esetén a 70/156/EGK irányelv 5. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni.

5. A gyártásmegfelelőség

- 5.1. Általános szabályként a gyártási megfelelést biztosító intézkedéseket a 70/156/EGK irányelv 10. cikkében foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell meghozni.

6. Jelölések

- 6.1. Minden olyan ülést, amely megegyezik az ennek az irányelvnek az értelmében alkatrészként jóváhagyott típussal, EGK-típusjóváahagyási jellel kell ellátni.
- 6.2. Ez a jel az alábbiakból áll:
- 6.2.1. egy »e« betűt körülvevő téglalapról, amelyet a jóváhagyást megadó tagország megkülönböztető számai vagy betűi követnek:
- | | |
|------------------------------------|--------------------------|
| 1. Németország esetében | 12. Ausztria esetében |
| 2. Franciaország esetében | 13. Luxemburg esetében |
| 3. Olaszország esetében | 17. Finnország esetében |
| 4. Hollandia esetében | 18. Dánia esetében |
| 5. Svédország esetében | 21. Portugália esetében |
| 6. Belgium esetében | 23. Görögország esetében |
| 9. Spanyolország esetében | IRL. Írország esetében |
| 11. az Egyesült Királyság esetében | |
- 6.2.2. a téglalap közelében a 70/156/EGK irányelv VII. mellékletében említett típus-jóváahagyási szám 4. szakaszában található »alap jóváahagyási szám«, amelyet az EK-típusjóváahagyás megadásának napján a 70/221/EGK irányelv legfrissebb fő műszaki módosításához hozzárendelt sorozatszámot jelölő két számjegy előz meg. Ezen irányelv sorozatszámja »00«;
- 6.2.3. a négyesög felett elhelyezett »D« kiegészítő jelből, amely azt mutatja, hogy az ülés jóváahagyása során elvégezték a 3. melléklet 1. függeléke szerinti dinamikus vizsgálat(ka)t.
- 6.3. Az EGK-típusjóváahagyási jelet eltávolíthatatlan és jól olvasható módon kell az ülés(ek)re felerősíteni.
- 6.4. Az EGK-típusjóváahagyási jelre az 5. függelékben látható példa.

1. függelék

..... sz. adatközlő lap

a 70/156/EGK irányelv 1. melléklete ⁽¹⁾ értelmében egy jármű ülései, azok rögzítései és a fejtámlák tekintetében történő, a legutóbb a 96/37/EK irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv szerinti EGK típusjóváhagyására vonatkozóan.

Az alábbi információkat – adott esetben – a mellékelt dokumentumok tartalomjegyzékével együtt három példányban kell benyújtani. A megfelelően részletes, méretarányos rajzokat A/4-es méretben, vagy A/4-es méretre hajtogatva kell mellékelni. A fényképeknek szintén megfelelő részletesnek kell lenniük.

Elektromos vezérlésű rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek esetén, az ezek teljesítményére vonatkozó információkat is meg kell adni.

0. **Általános adatok**

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):
- 0.3. A típusazonosítás módja. Ha a járművön fel van tüntetve^b:
 - 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája^c:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i):

1. **A jármű általános szerkezeti jellemzői**

- 1.1. A reprezentatív jármű fényképei és/vagy rajzai:

9. **A karosszéria**

- 9.1. A karosszéria típusa:
- 9.2. Az alkalmazott anyagok és szerkezeti jellemzők:
 - 9.10. Belső szerelvények:
 - 9.10.3. Ülések
 - 9.10.3.1. Ülések száma:
 - 9.10.3.2. Ülések helyzete és elrendezése:
 - 9.10.3.3. Ülések tömege:
 - 9.10.3.4. Jellemzők: a nem alkatrészként típusjóváhagyott üléseknél az alábbiak leírása és rajzai:
 - 9.10.3.4.1. ülések és rögzítéseik:
 - 9.10.3.4.2. a beállítórendszer:
 - 9.10.3.4.3. az elmozdító- és reteszelőrendszerek:
 - 9.10.3.4.4. a biztonsági öv rögzítései (ha azok az ülés szerkezetén vannak):
 - 9.10.3.4.5. a rögzítésekhez használt járműrészek:

⁽¹⁾ Ezen adatközlő lap számozása és lábjegyzetei megegyeznek a 70/156/EGK irányelv 1. mellékletében meghatározottakkal. Az e dokumentum tekintetében nem releváns tételek nem szerepelnek itt.

- 9.10.3.5. Az R-pont (x) koordinátái vagy rajza
- 9.10.3.5.1. A vezetőülés:
- 9.10.3.5.2. Minden más ülés:
- 9.10.3.6. A tervezett próbabábu szöge
- 9.10.3.6.1. A vezetőülés:
- 9.10.3.6.2. Minden más ülés:
- 9.10.3.7. Az ülés beállítási tartománya
- 9.10.3.7.1. A vezetőülés:
- 9.10.3.7.2. Minden más ülés:
- 9.10.4. Fejtámlák
- 9.10.4.1. A fejtámlák típusa(i): összeépített/levegőtől/különálló(!)
- 9.10.4.2. A típusjóváahagyás száma(i) (ha van):
- 9.10.4.3. A még nem jóváahagyott fejtámlákra
- 9.10.4.3.1. A fejtámla részletes leírása, különös tekintettel a párnázáshoz használt anyagra vagy anyagokra és, adott esetben, a jóváahagyandó üléstípus vagy -típusok merevítéseinek és rögzítő elemeinek helye és leírása:
- 9.10.4.3.2. »Különálló« fejtámla esetén:
 - 9.10.4.3.2.1. A fejtámla rögzítésére szánt szerkezeti zóna részletes leírása:
 - 9.10.4.3.2.2. A szerkezet és a fejtámla jellemző részeinek méretezett rajzai:

Dátum, iktatószám

Az ülésekre, rögzítéseikre és, adott esetben, a fejtámlákra vonatkozó kérelem esetén a 9.10.3.4.5. tétel kivételével valamennyi fenti pontot meg kell adni.

Az M₂ vagy M₃ kategóriájú járművek ülésrögzítéseire vonatkozó kérelem esetén a 0–0.8., 1., 1.1., 9–9.2., 9.10.3.4. és 9.10.3.4.5. pontot kell megadni.

2. függelék

MINTA

(legnagyobb méret: A/4 (210 × 297 mm))

EGK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

A hatóság
bélyegzője

Jármű/alkatrész/önálló műszaki egység ⁽¹⁾ típusának a legutóbb a 96/37/EK irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv szerinti

- típusjóváhagyásáról ⁽¹⁾
- típusjóváhagyásának kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- típusjóváhagyásának elutasításáról ⁽¹⁾
- típusjóváhagyásának visszavonásáról ⁽¹⁾

szóló közlemény.

Típus-jóváhagyási szám:

A kiterjesztés indoka:

I. rész

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):
- 0.3. A típusazonosítás módja, ha az a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen ⁽¹⁾ fel van tüntetve ⁽²⁾:
- 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája ⁽³⁾:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetén az EGK-jóváhagyási jel helye és felerősítésének módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe:

II. rész

1. Kiegészítő információk (adott esetben) (lásd a Kiegészítést)
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jelentés kelte:
4. A vizsgálati jelentés száma:
5. Megjegyzések (ha vannak) (lásd a Kiegészítést)
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:
9. A jóváhagyó hatósághoz benyújtott, kívánságra hozzáférhető információs anyag tárgymutatója mellékelve.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő.

⁽²⁾ Ha a típus azonosítására szolgáló jelölés olyan karaktereket tartalmaz, amelyek a típusbizonyítvány által érintett jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység azonosítása szempontjából nem lényegesek, az ilyen karakterek a dokumentációban a »« jellel helyettesítendőek (pl. ABC??123??).

⁽³⁾ A 70/156/EGK irányelv II. A. mellékletének meghatározása szerint.

Kiegészítés a sz. EGK-típusbizonyítványhoz

egy járműnek a legutóbb a 96/37/EK irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv szerinti típusjóváhagyására vonatkozóan.

1. Kiegészítő információk
 - 1.1. Az EGK-típusjóváhagyással rendelkező ülések gyártmánya és típusa (ha van ilyen):
 - 1.2. Minden ülésorra: egyedi/sorülés, rögzített/állítható, merev háttámla/állítható háttámla, dönthető/hátrahajtható (!).
 - 1.3. Az ülések helyzete és elrendezése (EGK-típusjóváhagyással rendelkező ülések és egyéb ülések):
 - 1.4. Ülések, amelyeken biztonságiöv-rögzítési pont van (ha van ilyen):
 - 1.5. Minden ülésre: a fejtámlák típusa, ha van, összeépített/levegőtől/különálló (!).
 - 1.6. A járműtípus rövid leírása az ülések rögzítései és a rögzítések közötti minimális távolság szempontjából (M₂ vagy M₃ kategóriájú járművek ülésrögzítéseire adott jóváhagyás esetén):
5. Megjegyzések:

(!) A nem kívánt rész törlendő.

3. függelék

..... sz. adatlap
ülések alkatrészként történő EGK-típusjóváhagyására vonatkozóan.

A legutóbb a 96/37/EK irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv.

Az alábbi információkat – adott esetben – a mellékelt dokumentumok tartalomjegyzékével együtt három példányban kell benyújtani. A megfelelően részletes, méretarányos rajzokat A/4-es méretben, vagy A/4-es méretre hajtogatva kell mellékelni. A fényképeknek szintén megfelelő részletezettségűnek kell lenniük.

Elektromos működtetésű rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek esetén, az ezek teljesítményére vonatkozó információkat is meg kell adni.

0. **ÁLTALÁNOS ADATOK**

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Részegységek és önálló műszaki egységek esetében az EGK-jóváhagyási jel helye és felerősítésének módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i):

1. **A berendezés leírása**

- 1.1. Jellemzők: az alábbiak leírásai és rajzai:
 - 1.1.1. Az ülés és rögzítőszerelvényei:
 - 1.1.2. A beállítórendszer:
 - 1.1.3. Az elmozdító- és reteszelőrendszerek:
 - 1.1.4. A biztonsági öv rögzítési pontjai (ha az ülés szerkezetén található):
 - 1.1.5. Minimális távolság a rögzítési pontok között:
 - 1.1.6. Fejtámlák, ha vannak:
- 1.2. Az R-pont (x) koordinátái vagy rajza:
- 1.3. Az ülés beállítási tartománya:

Dátum, iktatószám

4. függelék

MINTA

(legnagyobb méret: A/4 (210 × 297 mm))

EGK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

A jóváhagyó hatóság bélyegzője

Jármű/alkatrész/önálló műszaki egység⁽¹⁾ típusának a legutóbb a 96/37/EK irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv szerinti

- típusjóváahagyásáról⁽¹⁾
- típusjóváahagyás kiterjesztéséről⁽¹⁾
- típusjóváahagyás elutasításáról⁽¹⁾
- típusjóváahagyás visszavonásáról⁽¹⁾

szóló közlemény.

Típus-jóváahagyási szám:

A kiterjesztés indoka:

I. rész

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):
- 0.3. A típusazonosítás módja, ha az a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen⁽¹⁾ fel van tüntetve⁽²⁾:
- 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája⁽³⁾:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetében az EGK-jóváahagyási jel helye és felerősítésének módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe:

II. rész

1. Kiegészítő információk (adott esetben) (lásd a Kiegészítést)
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jelentés kelte:
4. A vizsgálati jelentés száma:
5. Megjegyzések (ha vannak) (lásd a Kiegészítést)
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:
9. A jóváhagyó hatósághoz benyújtott, kívánságra hozzáférhető információs anyag tárgymutatója mellékelve.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő.

⁽²⁾ Ha a típus azonosítására szolgáló jelölés olyan karaktereket tartalmaz, amelyek a típusbizonyítvány által érintett jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység azonosítása szempontjából nem lényegesek, az ilyen karakterek a dokumentációban a »« jellel helyettesítendőek (pl. ABC??123??).

⁽³⁾ A 70/156/EGK irányelv II. A. mellékletének meghatározása szerint.

Kiegészítés a sz. EGK-típusbizonyítványhoz

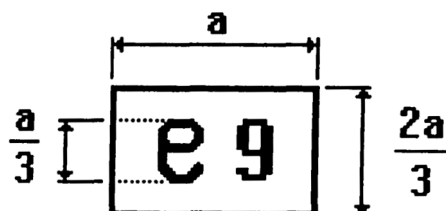
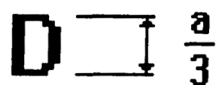
üléstípus alkatrészként történő, legutóbb a 96/37/EK irányelvvel módosított 74/408/EGK irányelv szerinti típusjóváahagyására vonatkozóan.

1. Kiegészítő információk
- 1.1. Az üléstípus, rögzítőszelvényei és beállítása, elmozdító- és reteszelőrendszerének rövid leírása, beleértve a rögzítési pontok közötti legkisebb távolságot:
- 1.3. Az ülések helyzete és elrendezése:
- 1.4. Ülések, amelyeken biztonságiöv-rögzítési pont található (ha van ilyen):
- 1.5. A fejtámla típusa, ha van: összeépített/levegőtől/különálló ⁽¹⁾
5. Megjegyzések:
- 5.1. Az ülés háttámla hátsó részének energiaelnyelési vizsgálata: igen/nem ⁽¹⁾
- 5.1.2. Az energiaszétosztás szempontjából ellenőrzött ülés háttámla hátsó részét ábrázoló rajzok:
- 5.2. Az ülés a III. melléklet 3.2.1. pontja szerint jóváhagyva (dinamikus vizsgálat): igen/nem ⁽¹⁾
- 5.2.1. 1. vizsgálat: igen/nem ⁽¹⁾
- 5.2.2. 2. vizsgálat: igen/nem ⁽¹⁾
- 5.2.3. A 2. vizsgálatnál használt biztonsági övek és rögzítései leírása:
- 5.2.4. A 2. vizsgálatnál használt segédülés (ha az eltérő a jóváhagyott ülés típusától):
- 5.3. Az ülés a III. melléklet 3.2.2. pontja szerint jóváhagyva (statikus vizsgálat): igen/nem ⁽¹⁾
- 5.3.1. Az 5. függelék szerinti vizsgálat: igen/nem ⁽¹⁾
- 5.3.2. Az 6. függelék szerinti vizsgálat: igen/nem ⁽¹⁾

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

5. függelék

Az EGK-típusjóváahagyási jel mintája

 $a \gg 8 \text{ mm}$

A fenti EGK-jóváahagyási jelet viselő ülést Spanyolországban hagyták jóvá (e9) 0148 alap jóváahagyási szám alatt, ezen irányelv (00) alapján. A használt számok csak példaként szolgálnak.

Egy új 2. melléklet kerül beillesztésre az alábbiak szerint:

„II. MELLÉKLET

HATÁLY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS AZ M₁ KATEGÓRIÁJÚ JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. Hatály

- 1.0. E melléklet követelményei az M₁ kategóriájú járművekre vonatkoznak.
- 1.1. E melléklet követelményei nem vonatkoznak a lehajtható, oldalra vagy hátrafelé néző ülésekre vagy az ilyen ülésekre szerelt fejtámlákra.
- 1.2. A 78/392/EGK irányelv alapján jóváhagyott fejtámlákat úgy kell tekinteni, mint amelyek eleget tesznek ezen irányelv vonatkozó követelményeinek.
- 1.3. Az üléseknek az 1. területen elhelyezkedő hátsó részei, vagy a fejtámlák hátsó részei, amelyek megfelelnek a (belső berendezésekre vonatkozó) 74/60/EGK irányelv 1. melléklete 5.7. pontja követelményeinek, úgy tekintendők, mint amelyek eleget tesznek ezen irányelv vonatkozó követelményeinek.

2. Fogalommeghatározások

E melléklet alkalmazásában:

- 2.1. »jármű jóváhagyása« egy járműtípus jóváhagyását jelenti az ülések és rögzítések szilárdsága, az ülés háttámlák hátsó részének kialakítása és a fejtámlák jellemzőinek szempontjából;
- 2.2. a »járműtípus« olyan gépjárműveket jelent, amelyek nem különböznek egymástól a következő lényeges jellemzők tekintetében:
 - 2.2.1. az ülések szerkezete, alakja, méretei, anyaga és tömege, miközben az ülések bevonata és színe eltérő lehet; a jóváhagyott üléstípus esetében 5 %-nál nem nagyobb tömegeltérések nem tekintendők jelentősnek;
 - 2.2.2. az ülés háttámlák, ülések és alkatrészeik beállító-, elmozdító- és reteszelőrendszereinek típusa és méretei;
 - 2.2.3. az ülésrögzítések típusa és méretei;
 - 2.2.4. a fejtámlák méretei, váza, anyaga és párnázata, miközben bevonatuk és színük eltérő lehet;
 - 2.2.5. a fejtámlák rögzítésének típusa és méretei, és különálló fejtámlák esetén a jármű olyan részének jellemzői, amelyhez a fejtámlát felerősítették;
- 2.3. az »ülés« kárpitozásával együtt olyan szerkezetet jelent, amely a jármű szerkezetével vagy egy egységet alkot vagy nem, és egy felnőtt személy ülőhelyéül szolgál. A fogalom mind egyedi ülésekre, mind pedig a sorülések egy személy számára szolgáló részére vonatkozik;
- 2.4. a »sorülés« kárpitozásával együtt olyan szerkezetet jelent, amelyen egynél több felnőtt személy ülhet;
- 2.5. a »rögzítés« olyan rendszert jelent, mellyel az ülés szerelvény a jármű szerkezetéhez van rögzítve, beleértve a jármű érintett részeinek szerkezetét is;
- 2.6. a »beállítórendszer« azt a berendezést jelenti, amellyel az ülés vagy részei az ülésben helyet foglaló utas testalkatának tulajdonságaihoz illeszkedő helyzetbe állítható; ez a berendezés különösen a következőket teszi lehetővé:
 - 2.6.1. hosszirányú beállítás;
 - 2.6.2. magassági beállítás;
 - 2.6.3. szögbeállítás;
- 2.7. az »elmozdítórendszer« olyan berendezést jelent, melynek segítségével az ülés vagy annak egyes részei közben rögzített helyzet nélkül elmozdíthatók vagy elfordíthatók abból a célból, hogy megkönnyítse a szóban forgó ülés mögötti tér megközelítését;
- 2.8. a »reteszelőrendszer« olyan szerkezetet jelent, amely biztosítja, hogy az ülés és részei a használati helyzetben maradjanak;
- 2.9. a »lehajtható ülés« olyan pótülés, amely alkalmankénti használatra szolgál és normál körülmények között fel van hajtva;
- 2.10. a »keresztirányú sík« egy a jármű hosszanti középsíkjára merőleges függőleges sík;
- 2.11. a »hosszirányú sík« egy a jármű hosszanti középsíkjával párhuzamos sík;
- 2.12. a »fejtámla« olyan berendezést jelent, melynek feladata egy, az ülésben helyet foglaló felnőtt személy feje felsőtestéhez viszonyított hátrahajlásának korlátozása abból a célból, hogy csökkentse a személy nyakcsigolya-sérülésének veszélyét baleset bekövetkezése esetén;

- 2.12.1. az »egybeépített fejtámla«, egy, az ülés háttámla felső részében kialakított fejtámlát jelent. Ide tartoznak az alábbi 2.1.2.2. és 2.1.2.3. pontok meghatározásainak megfelelő fejtámlák, amennyiben az üléstől vagy a jármű szerkezetétől csak szerszámok segítségével vagy az ülés kárpitozásának részben vagy egészben történő eltávolításával szerelhetők le;
- 2.12.2. a »levehető fejtámla« egy, az üléstől elválasztható alkatrészből álló olyan fejtámla, amely úgy van kialakítva, hogy az a gépjármű szerkezetébe behelyezhető és ott rögzíthető;
- 2.12.3. a »különálló fejtámla« egy, az üléstől különálló alkatrészből álló olyan fejtámla, amely úgy van kialakítva, hogy a jármű szerkezetébe behelyezhető és/vagy ott rögzíthető;
- 2.13. az »R-pont« az ülés 77/649/EGK irányelv 3. mellékletében meghatározott vonatkoztatási pontját jelenti;
- 2.14. a »vonatkoztatási egyenes« az 1. ábrán látható próbabábu lévő egyenest jelenti.

3. Követelmények

- 3.1. Valamennyi M₁ kategóriájú jármű minden elülső szélső ülését fejtámlával kell felszerelni. (Más ülőhelyekhez és más kategóriájú járművekhez szánt, fejtámlával felszerelt ülések is jóváhagyhatók e mellékletnek megfelelően.)
- 3.2. Valamennyi ülésre vonatkozó általános követelmények
- 3.2.1. Valamennyi beállító- és elmozdítórendszernek automatikus működésű reteszelőrendszert kell tartalmaznia. Kartámaszoknál és más, az utasok kényelmét szolgáló szerkezeteknél nincs szükség reteszelőrendszerre, feltéve hogy az ilyen szerkezetek megléte ütközés esetén nem jelent járulékos sérülési kockázatot a jármű utasai számára.
- 3.2.2. A 2.7. pontban említett szerkezet reteszélése kioldószerkezetének az ülés külső részén, az ajtó közelében kell lennie. Ennek könnyen hozzáférhetőnek kell lennie, még a közvetlenül a szóban forgó ülés mögötti ülésen helyet foglaló személy számára is.
- 3.2.3. Az ülések 1. függelék 8.1.1. pontjában meghatározott 1. területen lévő hátsó részeinek meg kell felelniük a 2. függelék követelményeivel⁽¹⁾ összhangban végzett energiaelosztási vizsgálaton.
- 3.2.3.1. Ez a követelmény teljesül, amennyiben a 2. függelékben leírt módszerrel elvégzett vizsgálatok során a fej lassulása 3 ms-nál hosszabb ideig nem haladja meg folyamatosan a 80 g-t. Továbbá a vizsgálat során veszélyes él nem keletkezhet, és a mérés után sem maradhat vissza.
- 3.2.3.2. A 3.2.3. pont követelményei nem vonatkoznak a leghátsó ülésekre vagy az egymásnak háttal fordított ülésekre.
- 3.2.4. Az ülések hátsó részének felületén nem lehetnek veszélyes egyenetlenségek vagy élek, amelyek növelhetik az utasok sérülésének kockázatát vagy súlyosságát⁽¹⁾. Ez a követelmény akkor teljesül, ha az 1. függelék feltételei szerint vizsgált ülések hátsó részének felületén a lekerekítési sugarak értéke legalább:
- 2,5 mm az 1. területen,
 - 5,0 mm a 2. területen,
 - 3,2 mm a 3. területen.
- Ezek a területek az 1. függelék 8.1. pontjában vannak meghatározva.
- 3.2.4.1. Ez a követelmény nem vonatkozik:
- a különböző területeken a környező felületből 3,2 mm-nél kisebb mértékben kiálló tompa élű részekre, feltéve hogy a kiálló rész magassága nem több szélessége felénél,
 - a leghátsó ülésekre és az egymásnak háttal fordított ülésekre,
 - az ülések hátsó részeire, amelyek minden ülésor legalacsonyabb R-pontján átmenő vízszintes sík alatt vannak (ahol az ülésorok különböző magasságúak, hátulról kezdve, a síkot felfelé vagy lefelé kell eltolni, hogy az a közvetlenül előtte lévő ülésor R-pontján átmenő függőleges lépcsőt képez),
 - az olyan részekre, mint a »rugalmas drótháló«.
- 3.2.4.2. Az 1. függelék 8.1.2. pontjában meghatározott 2. területen a felületeken lévő lekerekítési sugarak 5 mm-nél kisebbek is lehetnek, de legalább 2,5 mm-esnek kell lenniük, feltéve hogy a felületek megfeleltek a 2. függelékben előírt energiaelosztási vizsgálaton. Ezenfelül ezeket a felületeket párnázattal kell ellátni, hogy a fej ne érintkezessen közvetlenül az ülés vázszerkezetével.

⁽¹⁾ A 74/60/EGK irányelv rendelkezéseinek megfelelő M₁ kategóriájú járműveket úgy kell tekinteni, mint amelyek megfelelnek e melléklet 3.2.3. és 3.2.4. pontjának.

- 3.2.4.3. Ha a fenti területeken 50 Shore-nál lágyabb anyaggal burkolt alkatrészek vannak, a fenti követelmények, a 2. függelék követelményei szerint meghatározott energiaelosztási vizsgálat kivételével, csak a merev részekre vonatkoznak.
- 3.2.5. Az 1. függelék 2. és 3. pontjában előírt vizsgálatok alatt és után az ülések vázán vagy rögzítésén, a beállító- és elmozdítórendszereken vagy ezek reteszelőrendszerein nem mutatkozhat hiba. Maradandó deformáció, beleértve a repedéseket is, elfogadható, feltéve hogy ezek ütközés esetén nem növelik a sérülés veszélyét, és a rendszer ellenállt az előírt terheléseknek.
- 3.2.6. Az 1. függelék 3. pontjában előírt vizsgálatok alatt a reteszelőrendszerek kioldása nem következhet be.
- 3.2.7. A vizsgálatok után az utasok beszállását lehetővé tévő vagy megkönnyítő elmozdítórendszereknek működőképesnek kell lenniük; legalább egyszeri kioldást lehetővé kell tenniük, és biztosítaniuk kell annak az ülésnek vagy ülésrésznek az elmozdítását, amelyhez tartoznak.
- 3.2.8. A többi elmozdítórendszernek, valamint a beállítórendszereknek és ezek reteszelőrendszereinek nem kell üzemképesnek maradniuk.
- 3.2.9. Fejtámlával ellátott ülések esetében a háttámla és reteszelőrendszereinek szilárdságát a 2. pont követelményei szerint megfelelőnek kell tekinteni, ha a 4.3.6. pont szerinti vizsgálat után az ülésen vagy a háttámlán törés nem következett be; ellenkező esetben igazolni kell, hogy az ülés képes megfelelni a 2. pontban megadott követelményeknek.
- 3.2.10. Olyan ülések (sorülések) esetében, melyeknél több ülőhely van, mint fejtámla, a 2. pontban leírt vizsgálatot kell elvégezni.
- 3.3. A fejtámlával ellátott vagy azzal felszerelhető ülésekre vonatkozó különleges követelmények.
- 3.3.1. A fejtámla jelenléte nem képezhet többletveszélyforrást a jármű utasai számára. Különösen, egyetlen üzemi helyzetben sem lehet rajta olyan veszélyes egyenetlenség vagy éles perem, amely növelheti az utasok sérülésének kockázatát vagy súlyosságát.
- 3.3.2. A fejtámlák mellső és hátsó oldala olyan részeinek, melyek az 1. függelék 8.1.1.3. pontjában meghatározott 1. területre esnek, meg kell felelniük az energiaelnyelési vizsgálaton.
- 3.3.2.1. Ez a követelmény teljesül, amennyiben a 2. függelékben leírt módszerrel elvégzett vizsgálatok során a fej lassulása nem haladja meg folyamatosan a 80 g-t 3 ms-nál hosszabb ideig. Továbbá a vizsgálat során veszélyes él nem keletkezhet, és a mérés után sem maradhat vissza.
- 3.3.3. A fejtámlák elülső és hátsó oldalai olyan részeinek, melyek az 1. függelék 8.1.2. pontjában meghatározott 2. területen helyezkednek el, úgy kell kipárnázva lenniük, hogy megakadályozzák a fej bármilyen közvetlen érintkezését a vázszerkezet részeivel, és meg kell felelniük a 3.2.4. pontban az ülések 2. területen elhelyezkedő hátsó részeire meghatározott követelményeknek.
- 3.3.4. A 3.3.2. és 3.3.3. pont követelményei nem vonatkoznak az olyan ülésekre szerelt fejtámlák hátsó részére, melyek mögött nincs másik ülés.
- 3.3.5. A fejtámlát úgy kell az üléshez vagy a jármű szerkezetéhez erősíteni, hogy a fejtámla párnázatából vagy a fejtámlát az ülés háttámlájához rögzítő részekből semmiféle merev és veszélyes rész ne emelkedjen ki a fejforma által a vizsgálat alatt kifejtett nyomás hatására.
- 3.3.6. Fejtámlával ellátott ülés esetében, a műszaki szolgálat beleegyezése alapján a 3.2.3. pont rendelkezéseit teljesítettnek kell tekinteni, ha a fejtámlával felszerelt ülés megfelel a 3.3.2. pont rendelkezéseinek.
- 3.4. A fejtámlák magassága
- 3.4.1. A fejtámlák magasságát az 1. függelék 5. pontjában leírt módon kell mérni.
- 3.4.2. Nem állítható magasságú fejtámlák esetében azok magassága nem lehet 800 mm-nél ⁽¹⁾ kevesebb az elülső üléseknél, és 750 mm-nél ⁽²⁾ kevesebb a többi ülésnél.
- 3.4.3. Állítható magasságú fejtámlák esetén:
- 3.4.3.1. a magasság nem lehet 800 mm-nél kevesebb ⁽¹⁾ az elülső üléseknél és 750 mm-nél kevesebb ⁽²⁾ a többi ülésnél; ezeket az értékeket a beállítható legmagasabb és legalacsonyabb helyzet között kell biztosítani;
- 3.4.3.2. 750 mm-nél alacsonyabb használati helyzet ne legyen beállítható ⁽²⁾;

⁽¹⁾ 1999.10.1-jéig új járműtípusoknál és 2001.10.1-jéig minden járműnél a 750 mm-es értéket kell alkalmazni.

⁽²⁾ 1999.10.1-jéig új járműtípusoknál és 2001.10.1-jéig minden járműnél a 700 mm-es értéket kell alkalmazni.

- 3.4.3.3. az üléseknél, az elülső ülések kivételével, a fejtámláknak 750 mm-nél alacsonyabb beállítási helyzete ⁽¹⁾ is lehetséges, feltéve hogy az ülést elfoglaló személy számára világosan kitűnik, hogy ezt a helyzetet nem a fejtámlák használatára szánták;
- 3.4.3.4. elülső ülések esetében a fejtámlák kialakítása olyan lehet, hogy automatikusan 750 mm-nél ⁽¹⁾ alacsonyabb helyzetbe álljanak, ha az ülést nem használják, feltéve hogy az ülés elfoglalása után azok automatikusan visszatérnek használati helyzetükbe.
- 3.4.4. A fenti 3.4.2. és 3.4.3.1. pontokban említett méretek csökkenthetők abból a célból, hogy elegendő hely maradjon a fejtámla és a tető belső felülete, az ablakok vagy a jármű szerkezetének bármely része között; ez a távolság azonban nem lehet 25 mm-nél nagyobb. Elmozdító- és/vagy beállítórendszerrel ellátott üléseknél ez minden ülőhelyre érvényes. Továbbá a 3.4.3.2. pontban meghatározottaktól eltérve 700 mm-nél alacsonyabb használati helyzet ne legyen beállítható.
- 3.4.5. A 3.4.2., 3.4.3.1. és 3.4.3.2. pontban meghatározott magassági követelményektől eltérve bármely hátsó középső ülésre vagy ülőhelyre szánt fejtámla magassága nem lehet 700 mm-nél kisebb.
- 3.5. Fejtámlával felszerelhető ülés esetében a 3.2.3. és a 3.3.2. pont rendelkezéseiben foglaltakat ellenőrizni kell.
- 3.5.1. Függőleges irányban állítható fejtámla esetén a szerkezet mindazon részeinek magassága, amelyen a fej nyugszik, az 1. függelék 5. pontjában megadottak szerint mérve, nem lehet 100 mm-nél kisebb.
- 3.6. Függőleges irányban állítható fejtámla esetén az ülés háttámlája és a fejtámla között nem lehet 60 mm-nél nagyobb rés. Ha a fejtámla magassága állítható, az legalsó helyzetében a háttámla tetejétől nem lehet 25 mm-nél távolabb. Az olyan, magasságban állítható ülések és sorülések esetében, amelyek különálló fejtámlákkal vannak felszerelve, ennek a követelménynek a teljesülését az ülés vagy üléssor minden helyzetére igazolni kell.
- 3.7. Az ülés háttámlájával összeépített fejtámlák esetében a figyelembe vett terület határai:
- a vonatkoztatási egyenesre merőleges, az R-ponttól 540 mm-re található sík;
 - a vonatkoztatási egyenes két oldalán, attól 85 mm-re lévő két függőleges hosszirányú sík. Ezen a területen belül megengedhető egy vagy több, tetszőleges alakú rés, amelyek »a« mérete az 1. függelék 7. pontja szerint mérve 60 mm-nél nagyobb, feltéve hogy az 1. függelék 4.3.3.2. pontjában leírt kiegészítő vizsgálat után a 3.10 pont követelményei továbbra is teljesülnek.
- 3.8. Állítható magasságú fejtámlák esetében a berendezés fejtámlaként szolgáló részén megengedhető egy vagy több, tetszőleges alakú rés, amelyek »a« mérete az 1. függelék 7. pontja szerint mérve 60 mm-nél nagyobb, feltéve hogy az 1. függelék 4.3.3.2. pontjában leírt kiegészítő vizsgálat után a 3.10 pont követelményei továbbra is teljesülnek.
- 3.9. A fejtámla szélességének akkorának kell lennie, hogy az megfelelő támaszként szolgáljon egy normál testhelyzetben ülő személy feje számára. Az 1. függelék 6. pontjában leírt módszerrel meghatározva, a fejtámla méretének a hozzá tartozó ülés függőleges középsíkjának mindkét oldalán legalább 85 mm-nek kell lennie.
- 3.10. A fejtámlát úgy kell rögzíteni, hogy a fejnek a fejtámla által megengedett legnagyobb X hátramozdulása az 1. függelék 4.3. pontjában megadott statikus módszerrel egyenértékű módon mérve 102 mm-nél kevesebb.
- 3.11. A fejtámla és rögzítése elegendően nagy szilárdságú legyen ahhoz, hogy törés nélkül elviselje az 1. függelék 4.3.6. pontjában meghatározott terhelést. Az ülés háttámlájával összeépített fejtámlák esetében e pont követelményei a háttámla szerkezetének a vonatkoztatási egyenesre merőleges, az R-ponttól 540 mm-re lévő sík feletti részeire vonatkoznak.
- 3.12. Ha a fejtámla magassága állítható, ne lehessen azt legnagyobb üzemi helyzeténél magasabbra emelni, kivéve a felhasználó olyan szándékos tevékenysége révén, amely valamennyi, a beállításhoz szükséges tevékenységtől különbözik.
- 3.13. Az ülés háttámlájának és reteszelőrendszereinek szilárdsága akkor felel meg az 1. függelék 2. pontjában megadott követelményeknek, ha az 1. függelék 4.3.6. pontjának megfelelő vizsgálat után nem következett be az ülés vagy az ülés háttámlájának törése; ellenkező esetben igazolni kell, hogy az ülés képes teljesíteni az 1. függelék 2. pontjában előírt követelményeket.

⁽¹⁾ 1999.10.1-jéig új járműtípusoknál és 2001.10.1-jéig minden járműnél a 700 mm-es értéket kell alkalmazni.

1. függelék

Vizsgálatok és használati útmutatók

1. Valamennyi vizsgálatra vonatkozó általános előírások

- 1.1. Az ülés háttámláját, ha állítható, a próbabábu felsőteste 1. ábrán látható vonatkoztatási egyenesének függőlegeséhez viszonyítva a 25°-ot lehetőleg jobban megközelítő hátrahajtott állapotban kell rögzíteni, hacsak azt a gyártó másképpen nem írja elő.
- 1.2. Olyan ülés esetén, amelynek reteszelőmechanizmusa és beépítési módja vagy azonos a jármű egy másik ülésével, vagy azzal szimmetrikus, a műszaki szolgálat megelégedhet egyetlen ilyen ülés vizsgálatával.
- 1.3. Állítható fejtámlával ellátott ülések esetében a vizsgálatot a beállítórendszer által megengedett legkedvezőtlenebb helyzetbe (általában a legfelső helyzetbe) állított fejtámla mellett kell elvégezni.

2. Az ülés háttámla és beállítórendszerei szilárdságának vizsgálata

- 2.1. Az R-pontra hosszirányban és hátrafelé az ülés háttámla vázának felső részén 530 Nm nyomatékot létrehozó erőt kell kifejteni egy olyan alkatrész segítségével, amely a próbabábu hátát szimulálja. Sorülések esetén, ha az ülések vázszerkezete (a fejtámlák vázát is beleértve) egynél több ülőhely tekintetében részben vagy egészben közös, a vizsgálatot az összes ülőhelyre egyidejűleg kell elvégezni.

3. Az ülésrögzítés, valamint a beállító-, reteszelő- és elmozdítórendszerek szilárdságának vizsgálata

- 3.1. A teljes jármű-karosszériára vagy annak egy jellemző részére 30 ms-ig tartó, legalább 20 g nagyságú, előre irányuló, hosszanti vízszintes lassulást kell kifejteni a 3. függelék 1. pontja követelményeinek megfelelően.
- 3.2. A 3.1. pont követelményei szerinti hosszanti lassulást hátrafelé is ki kell fejteni.
- 3.3. A 3.1. és 3.2. pont követelményeit az ülés minden helyzetében ellenőrizni kell. Állítható fejtámlákkal ellátott ülések esetében a vizsgálatot a beállítórendszer által megengedett legkedvezőtlenebb helyzetbe (általában a legfelső helyzetbe) állított fejtámla mellett kell elvégezni. A vizsgálat alatt az ülést úgy kell beállítani, hogy semmilyen külső tényező ne akadályozhassa a reteszelőrendszer kioldódását.

Ezeket a feltételeket teljesítettnek kell tekinteni, amennyiben az ülést az alábbi helyzetekbe állítva vizsgálják:

– hosszirányban az ülést a gyártó által megadott legelső normál vezetési helyzethez vagy üzemi helyzethez képest egy osztással vagy 10 mm-rel hátrafelé kell rögzíteni (független magasságállítással rendelkező üléseknél a párnázatot a legfelső helyzetbe kell állítani);

– hosszirányban az ülést a gyártó által megadott leghátsó normál vezetési helyzethez vagy üzemi helyzethez képest egy osztással vagy 10 mm-rel előrefelé kell rögzíteni (független magasságállítással rendelkező üléseknél a párnázatot a legelső helyzetbe kell állítani), és adott esetben, a 3.4. pont követelményeinek megfelelően.

- 3.4. Olyan reteszelőrendszerek esetében, amelyeknél az erő elosztása a reteszelőrendszeren és az ülésrögzítésen egy, a 3.3. pontban megadott bármelyik pozíciótól eltérő helyzetben még kedvezőtlenebb, mint a 3.3. pontban meghatározott bármely beállítás esetében, ott a vizsgálatokat ebben a kedvezőtlenebb ülés helyzetben kell elvégezni.

- 3.5. A 3.1. pont feltételeit teljesítettnek kell tekinteni, amennyiben ezeket a gyártó kívánságára az üzemi állapotban lévő járművel merev falnak történő ütközési vizsgálattal helyettesítik e melléklet 3. függelék 2. pontjának megfelelően. Ebben az esetben az ülést az 1.1., 3.3. és 3.4. pontokban előírt, az ülésrögzítő rendszer feszültségeloszlása szempontjából legkedvezőtlenebb helyzetbe kell állítani.

4. A fejtámla teherbírásának vizsgálata

- 4.1. Ha a fejtámla állítható, azt a beállítórendszer által megengedett legkedvezőtlenebb helyzetbe (általában a legfelső helyzetbe) kell állítani.
- 4.2. Sorülések esetében, ha a tartóváz (a fejtámlák vázszerkezetét is beleértve) egynél több ülőhelynél részben vagy egészben közös, a vizsgálatot az összes ülőhely tekintetében egyidejűleg kell elvégezni.

- 4.3. A vizsgálat
- 4.3.1. A szóban forgó ülés vagy ülőhely függőleges középsíkjában minden vonalat, beleértve a vonatkoztatási egyenes vetületét is, meg kell rajzolni (2. ábra).
- 4.3.2. Az elmozdult vonatkoztatási egyenest úgy kell meghatározni, hogy a 2. ábrán látható próbabábu hátát jelképező részre az R-pontra vonatkoztatott, 373 Nm nagyságú, hátrafelé irányuló nyomatéknak megfelelő kezdeti erőt kell kifejteni.
- 4.3.3. Egy 165 mm átmérőjű gömb alakú fejformával az R-pontra vonatkoztatott, 373 Nm nyomatéknak megfelelő kezdeti erőt kell az elmozdult vonatkoztatási egyenesre merőlegesen, a fejtámla teteje alatt 65 mm távolságban kifejteni, miközben a vonatkoztatási egyenest a 4.3.2. pont követelményeinek megfelelő, elmozdult helyzetében kell tartani.
- 4.3.3.1. Ha a részek miatt a 4.3.3. pontban előírt erőt nem lehet a fejtámla tetejétől 65 mm-re kifejteni, a távolságot úgy lehet csökkenteni, hogy az erő hatásvonala a réshez legközelebb eső vázelem középvonalán haladjon át.
- 4.3.3.2. A 2. melléklet 3.7. és 3.8. pontjában leírt esetben a vizsgálatot meg kell ismételni úgy, hogy egy 165 mm átmérőjű gömb segítségével minden rés tekintetében olyan erőt kell kifejteni:
- amely áthalad a résnek a vonatkoztatási egyenessel párhuzamos keresztirányú síkokban vett legkisebb keresztmetszetének súlypontján,
- és
- az R-pontra vonatkoztatva 373 Nm nyomatékot hoz létre.
- 4.3.4. Meg kell határozni a gömb alakú fejformának az elmozdult vonatkoztatási egyenessel párhuzamos Y érintőjét.
- 4.3.5. Meg kell mérni az Y érintő és az elmozdult vonatkoztatási egyenes közötti, a II. melléklet 3.10 pontjában megadott »X« távolságot.
- 4.3.6. A fejtámla hatékonyságának ellenőrzésére a 4.3.3. és 4.3.3.2. pontokban megadott kezdeti terhelést 890 N-ra kell növelni, feltéve hogy az ülés vagy az ülés háttámlája nem törik el előbb.
5. **A fejtámla magasságának meghatározása**
- 5.1. A szóban forgó ülés vagy ülőhely függőleges középsíkjában minden vonalat, beleértve a vonatkoztatási egyenes vetületét is, meg kell rajzolni, ennek síknak az üléssel való metszészvonala adja meg a fejtámla és az ülés háttámlájának körvonalát (1a. ábra).
- 5.2. A 77/649/EGK irányelv 3. mellékletében leírt próbabábut normál testhelyzetben kell az ülésen elhelyezni.
- 5.3. Ekkor a próbabábu vonatkoztatási egyenesének vetületét, a szóban forgó ülésben, a 4.3.1. pontban megadott síkra kell rárajzolni.
- A fejtámla tetejének S érintőjét a vonatkoztatási egyenesre merőlegesen kell meghúzni.
- 5.4. Az R-pont és az S érintő közötti »h« távolság az a magasság, amit a II. melléklet 3.4. pontja követelményeinek alkalmazásakor figyelembe kell venni.
6. **A fejtámla szélességének meghatározása (1b. ábra)**
- 6.1. A vonatkoztatási egyenesre merőleges és az 5.3. pontban megadott S érintő alatt 65 mm-rel elhelyezkedő S_1 sík határozza meg a C körvonallal határolt fejtámlametszetet.
- 6.2. A II. melléklet 3.9. pontja követelményeinek alkalmazásakor figyelembe veendő fejtámlaszélesség az S_1 síkban, a p és p' hosszirányú függőleges síkok között mérhető »L« távolság.
- 6.3. Ha szükséges, a fejtámla szélességét a vonatkoztatási egyenesre merőleges síkban az ülés R-pontja felett, a vonatkoztatási egyenes mentén mért 635 mm magasságban is meg kell határozni.
7. **A fejtámlarészek »a« méretének meghatározása (3. ábra)**
- 7.1. Az »a« méretet a fejtámla elülső oldalán egy 165mm átmérőjű gömb segítségével minden részre meg kell határozni.
- 7.2. A gömböt erő alkalmazása nélkül érintkezésbe kell hozni a réssel azon a helyen, ahol a gömb a legmélyebben hatolhat be a részbe.
- 7.3. A gömb és a rész két érintkezési pontja közötti távolság adja azt az »a« méretet, amelyet a II. melléklet 3.7. és 3.8. pontja rendelkezéseinek értékelésénél figyelembe kell venni.

8. **Vizsgálatok az ülés háttámlán és a fejtámlán létrejövő energiaelosztás ellenőrzésére**
- 8.1. Az ülés hátsó részének ellenőrzendő felületei azok az alább meghatározott területeken elhelyezkedő felületek, amelyeket a járműbe szerelt ülésnél egy 165 mm átmérőjű gömb érinthet.
- 8.1.1. 1. terület
- 8.1.1.1. Fejtámla nélküli önálló ülések esetében ez a terület minden, a gyártó által kijelölt szélső ülőhelynél magában foglalja az ülés háttámla hátuljának az ülés hosszanti középsíkja két oldalán 100-100 mm-re elhelyezkedő hosszanti függőleges síkok által határolt, és az ülés háttámla teteje alatt 100 mm-re lévő, a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík feletti részét.
- 8.1.1.2. Fejtámla nélküli sorülések esetében ez a terület minden, a gyártó által kijelölt szélső ülőhelynél az ülés hosszanti középsíkja két oldalán 100-100 mm-re elhelyezkedő hosszanti függőleges síkok között, és az ülés háttámla teteje alatt 100 mm-re lévő, a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett helyezkedik el.
- 8.1.1.3. Fejtámlával ellátott ülések vagy sorülések esetében ez a terület a szóban forgó ülés vagy ülőhely hosszanti középsíkja két oldalán 70-70 mm-re elhelyezkedő hosszanti függőleges síkok között és az R-pont felett 635 mm-re elhelyezkedő, a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett helyezkedik el. A vizsgálat során a fejtámlát, ha állítható, a beállítórendszer által megengedett legkedvezőtlenebb (általában a legmagasabb) helyzetbe kell állítani.
- 8.1.2. 2. terület
- 8.1.2.1. Fejtámla nélküli ülések vagy sorülések és levehető vagy különálló fejtámlával ellátott ülések vagy sorülések esetében a 2. terület, az 1. területhez tartozó részek kivételével azt a területet foglalja magában, amelyik a háttámla teteje alatt 100 mm-rel a vonatkoztatási egyenesre merőlegesen elhelyezkedő sík felett található.
- 8.1.2.2. Beépített (integrált) fejtámlával ellátott ülések vagy sorülések esetében a 2. terület, az 1. területhez tartozó részek kivételével azt a területet foglalja magában, amelyik a szóban forgó ülés vagy ülőhely R-pontjától 440 mm-re lévő, a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett található.
- 8.1.3. 3. terület
- 8.1.3.1. A 3. terület, az 1. és 2. területhez tartozó részek kivételével az ülés vagy a sorülés háttámlájának az e melléklet 3.2.4.1. pontja harmadik bekezdésében meghatározott vízszintes síkok feletti része.
9. **Egyenértékű vizsgálati módszerek**
- Ha a fenti 2., 3., 4. pontokban és a 2. függelékben leírtaktól eltérő vizsgálati módszer alkalmazása esetén, annak egyenértékűségét igazolni kell.

HASZNÁLATI ÚTMUTATÓK

Állítható fejtámlával ellátott ülésekhez a gyártónak útmutatást kell adnia a fejtámlák működtetésére, beállítására, reteszelésére és – adott esetben – eltávolítására vonatkozóan.

2. függelék

Vizsgálati módszer az energielosztás ellenőrzésére

1. **Felszerelés, a vizsgálóberendezés, a mérőműszerek és a mérési eljárás**
 - 1.1. Felszerelés
 - 1.1.1. Az ülést úgy, ahogyan azt a járműbe szerelik, a gyártó által rendelkezésre bocsátott rögzítőelemek segítségével szilárdan a próbapadhoz kell erősíteni úgy, hogy az ütközés alkalmával az a helyén maradjon.
 - 1.1.2. Az ülés háttámláját, ha állítható, az 1. függelék 1.1. pontjában megadott helyzetben kell reteszelni.
 - 1.1.3. Ha az ülés fejtámlával van ellátva, a fejtámlát úgy kell a háttámlára szerelni, ahogyan az a járműben is történik. Ahol a fejtámla különálló, a jármű szerkezetének ahhoz a részéhez kell rögzíteni, amelyhez normál körülmények között is erősítve van.
 - 1.1.4. Ha a fejtámla állítható, akkor azt a beállítószervezet által megengedett legkedvezőtlenebb helyzetbe kell állítani.
 - 1.2. A vizsgálóberendezés
 - 1.2.1. A vizsgálóberendezés egy golyós csapágyazású, ütésközéppontjában 6,8 kg redukált tömegű⁽¹⁾ ingából áll. Az inga alsó végén egy 165 mm átmérőjű merev fejforma helyezkedik el, amelynek középpontja egybeesik az inga ütésközéppontjával.
 - 1.2.2. A fejformát két gyorsulásmérő és egy sebességmérő készülékkel kell ellátni, amelyek az ütközés irányába eső értékeket mérik.
 - 1.3. A mérőműszerek

Az alkalmazott mérőműszereknek biztosítaniuk kell a mérések alábbi pontosságú elvégzését:

 - 1.3.1. Gyorsulás

pontosság: a valós érték ± 5 %-a

a mérőcsatorna frekvenciaosztálya: 600. osztály az ISO 6487 (1987) szabvány szerint;

keresztengelyű érzékenység: \leq mint a skála legalsó pontjának 5 %-a.
 - 1.3.2. Sebesség

pontosság: a valós érték $\pm 2,5$ %-a

érzékenység: 0,5 km/h.
 - 1.3.3. Időmérés

a kialakításnak lehetővé kell tennie a mérést a vizsgálat teljes időtartama alatt, egy ezredmásodpercen belüli leolvasások mellett;

a mérés kiértékelésére szolgáló feljegyzéseken az ütközés kezdetének a fejforma és a mérendő darab közötti első érintkezés pillanatában megállapíthatónak kell lennie.
 - 1.4. A vizsgálati eljárás
 - 1.4.1. Az ülés háttámla vizsgálata

Az e függelék 1.1. pontja szerint felszerelt ülést a hátulról előrefelé irányuló ütközésnek hosszanti síkban, a függőlegeshez képest 45°-os szög alatt kell érnie.

Az ütközési pontokat a vizsgálatot végző laboratóriumnak úgy kell kiválasztania, hogy azok az 1. függelék 8.1.1. pontjában meghatározott 1. területen, vagy szükség esetén az 5 mm-nél kisebb lekerekítési sugarú felületeken az 1. függelék 8.1.2. pontjában meghatározott 2. területen legyenek.
 - 1.4.2. A fejtámla vizsgálata

A fejtámlát az e függelék 1.1. pontja szerint kell felszerelni és beállítani. Az ütközéseket a vizsgálatot végző laboratórium által az 1. függelék 8.1.1. pontjában meghatározott 1. területen és az 5 mm-nél kisebb lekerekítési sugarú felületeken lehetőleg az 1. függelék 8.1.2. pontjában meghatározott 2. területen kiválasztott pontokon kell végrehajtani.

⁽¹⁾ Az inga »m_r« redukált tömege és az inga »m« teljes tömege közötti összefüggést, ha az ütésközéppont és a forgástengely távolsága »a« és a tömegközéppont és a forgástengely távolsága »l«, a következő képlet adja meg:

$$m_r = m \times l/a.$$

- 1.4.2.1. A hátsó oldalon a hátulról előrefelé irányuló ütközésnek hosszanti síkban, a függőlegeshez képest 45°-os szög alatt kell bekövetkeznie.
- 1.4.2.2. Az elülső oldalon az előlről hátrafelé irányuló ütközésnek hosszanti síkban, vízszintesen kell bekövetkeznie.
- 1.4.2.3. Az elülső, illetve hátsó zónát az 1. függelék 5. pontjában meghatározott, a fejtámla tetejét érintő vízszintes sík határolja.
- 1.4.3. A fejformának 24,1 km/h sebességgel kell a vizsgált darabnak ütköznie; ezt a sebességet pusztán a lendület energiájával vagy egy járulékos lendítőkészülék segítségével kell elérni.

2. **Eredmények**

A lassulás mértékét a két lassulásmérőn mért érték átlagából kell kiszámítani.

3. **Egyenértékű eljárások**

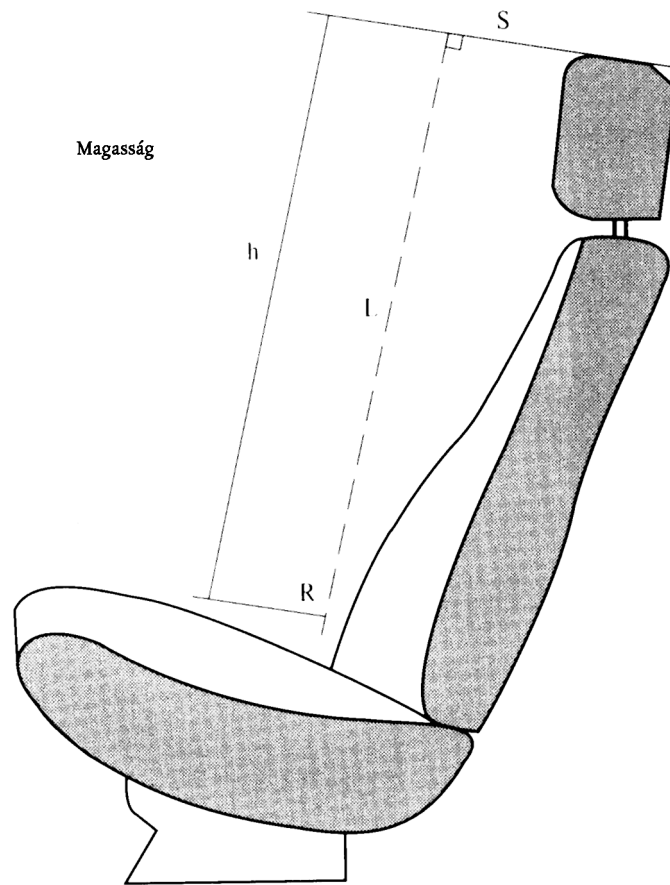
(Lásd e melléklet 1. függelékének 9. pontját.)

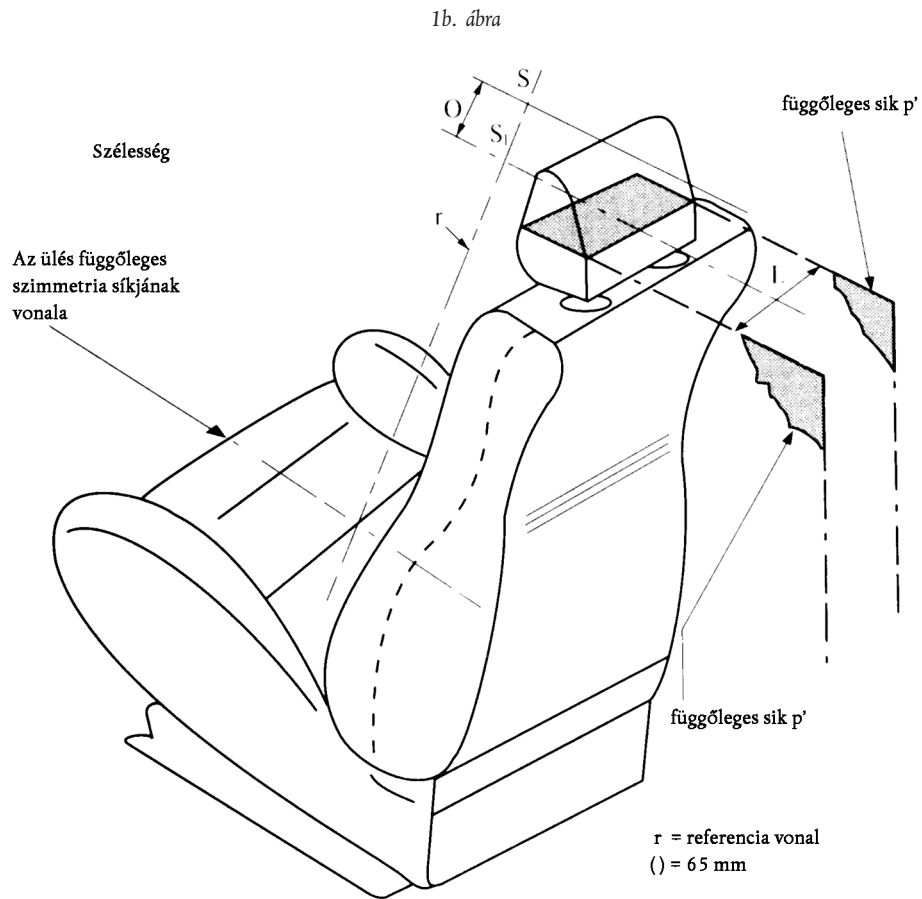
3. függelék

Az ülések rögzítésének és beállításának, reteszelő- és elmozdítórendszereinek vizsgálati módszere

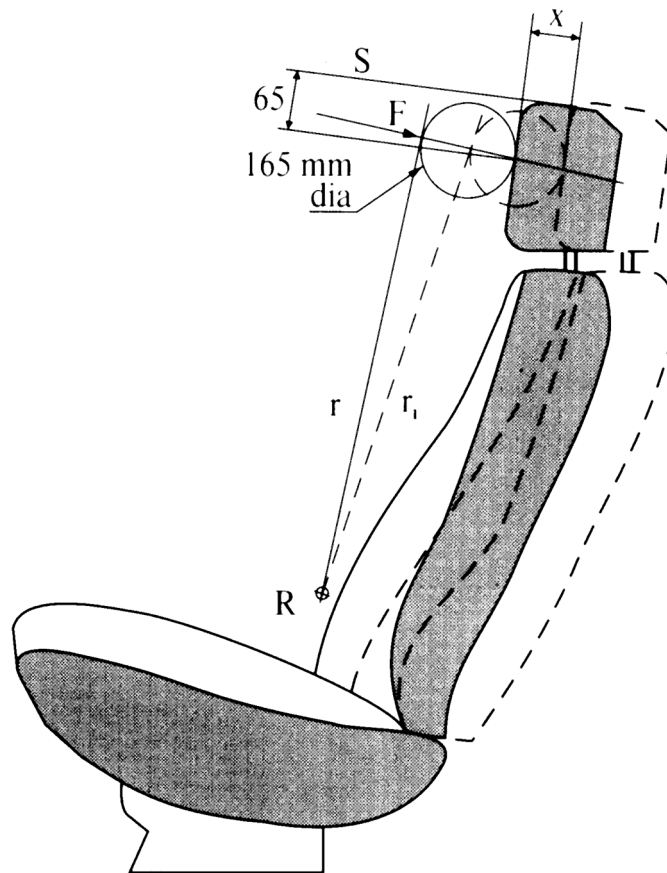
1. **A tehetetlenségi hatásokkal szembeni ellenállás vizsgálata**
 - 1.1. A vizsgálandó üléseket arra a jármű-karosszériára kell felszerelni, amelyre azokat tervezték. A karosszériát az alábbi pontokban előírt módon szilárdan kell a vizsgálókocsira rögzíteni.
 - 1.2. A jármű-karosszéria vizsgálókocsira való rögzítésének módja nem eredményezheti az ülések rögzítésének megerősítését.
 - 1.3. Az üléseket és részeit az e melléklet 1. függelékének 1.1. pontjában leírt módon és a 3.3 vagy 3.4 pontjában leírt helyzetek valamelyikébe kell beállítani és reteszelni.
 - 1.4. Amennyiben az egy csoportba tartozó ülések e melléklet 2.2. pontja értelmében nem mutatnak lényeges eltéréseket, az 1. függelék 3.1. és 3.2. pontjában előírt vizsgálatokat úgy lehet elvégezni, hogy az egyik ülés a legelső, a másik a leghátsó helyzetébe van állítva.
 - 1.5. A vizsgálókocsi lassulását 60-as frekvenciaosztályú (CFC), az ISO 6487 (1980) nemzetközi szabványban lefektetett jellemzőknek megfelelő mérőcsatornákkal kell mérni.
2. **Vizsgálat a teljes jármű merev falnak történő ütköztetésével**
 - 2.1. A fal egy legalább 3 méter széles, 1,5 méter magas és 0,6 méter vastag vasbeton tömb. Elülső oldala merőleges a gyorsítópálya utolsó szakaszára, és 19 ± 1 mm vastag rétegelt falemezzel van borítva. A vasbeton tömb mögé legalább 90 tonna földet kell döngölni. A vasbetonból és földből álló fal más, ugyanilyen homlokfelületű akadállyal helyettesíthető, amennyiben az azonos eredményt szolgáltat.
 - 2.2. Az ütközés pillanatában a járműnek szabadon kell futnia. Az akadályt annak síkjára merőleges pályán kell elérnie; a legnagyobb oldalirányú eltérés a jármű elejének függőleges középvonala és a fal függőleges középvonala között ± 30 cm lehet; az ütközés pillanatában a jármű már semmiféle járulékos kormányzó- vagy hajtóberendezés hatása alatt nem állhat. Az ütközés sebességének 48,3 km/h és 53,1 km/h között kell lennie.
 - 2.3. A tüzelőanyag-ellátó rendszert a teli tartály gyártó által megadott tömege 90 %-ának megfelelő mennyiségű vízzel kell feltölteni.
 - 2.3.1. Minden más rendszer (fék, hűtő stb.) üres lehet; ebben az esetben a folyadékok tömegét egyenértékű módon kell helyettesíteni.

1a. ábra





2. ábra



———— függőleges sík p'

----- Terhelt helyzet

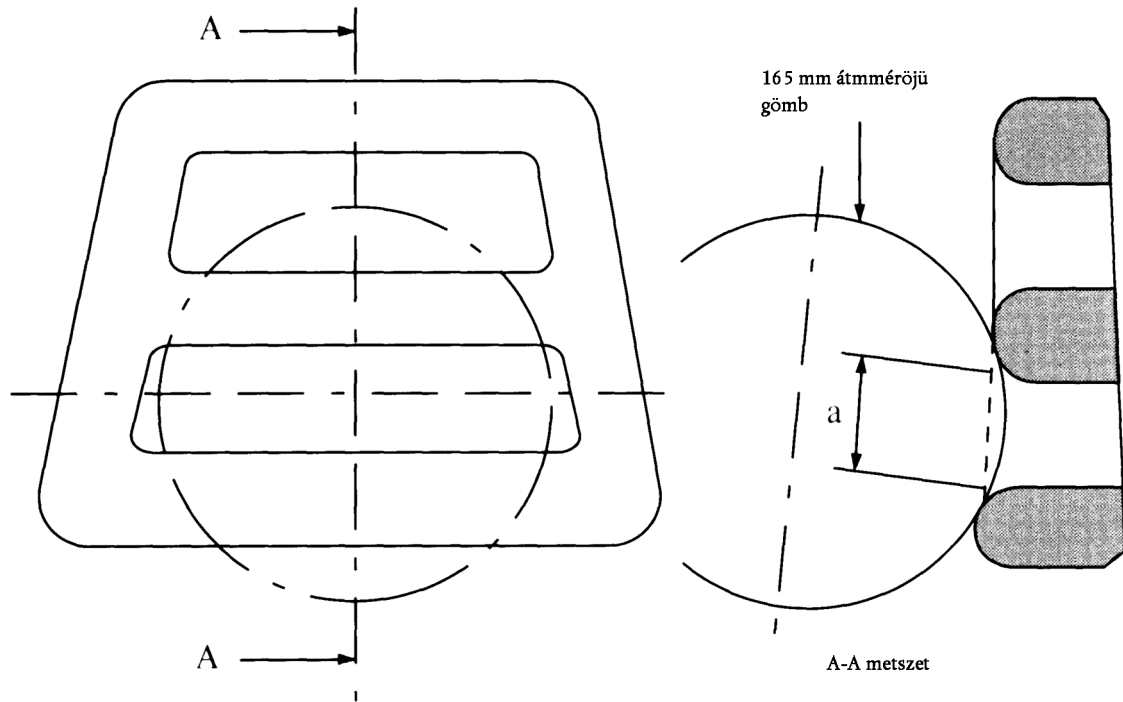
r: vonatkoztatási egyenes

r_1 : elmozdult vonatkoztatási egyenes

Az F erő nyomatéka az R-pontra = 373 Nm

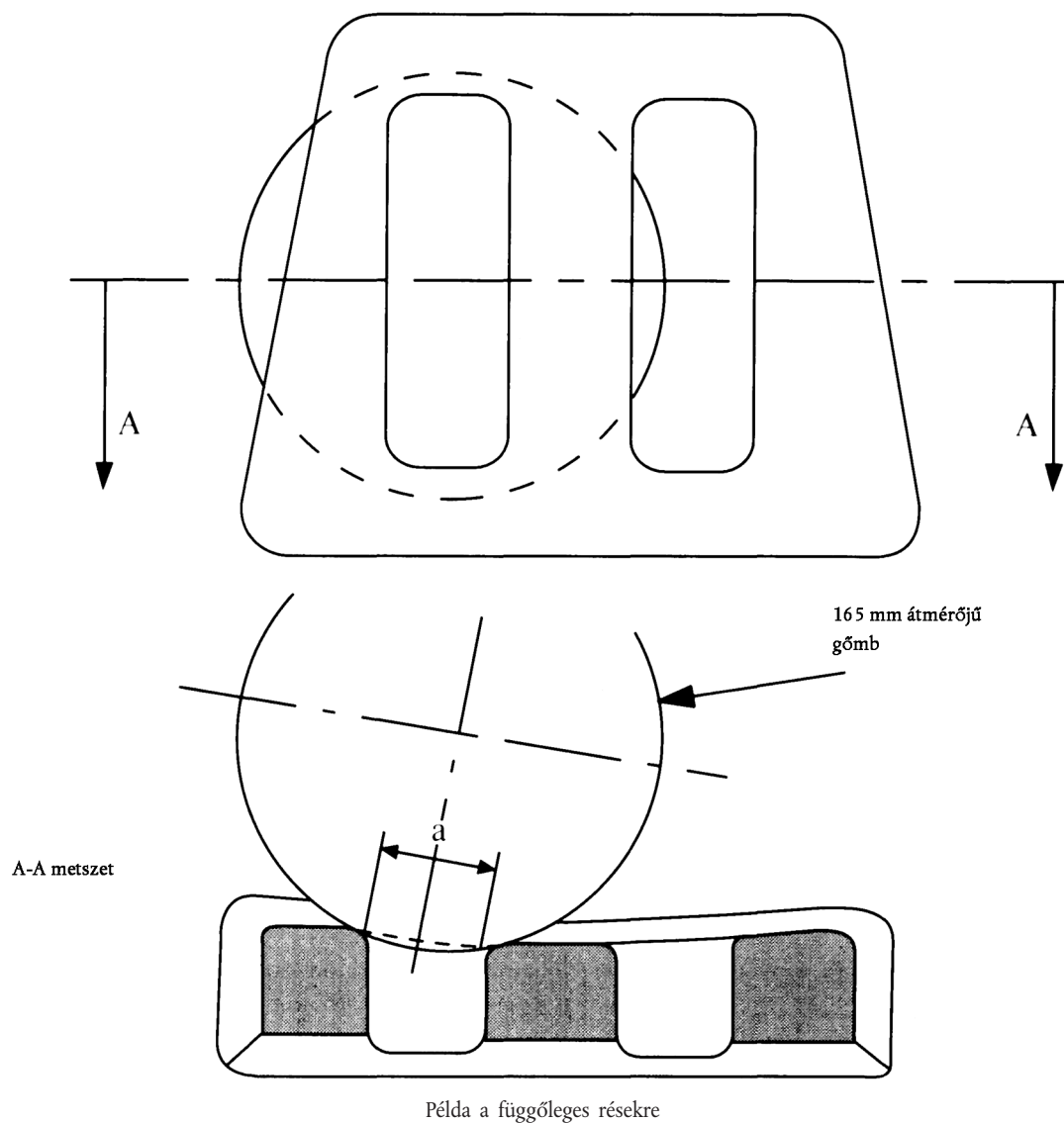
3. ábra

A fejtámlarészek »a« méretének meghatározása



Példa a vízszintes résekre

Megjegyzés: Az A-A metszetet a résnek azon a pontján kell képezni, amelynél a gömb erő kifejtése nélkül a legmélyebben hatol be a résbe.



Megjegyzés: Az A-A metszetet a résnek azon a pontján kell képezni, amelynél a gömb erő kifejtése nélkül a legmélyebben hatol be a résbe.”

Egy új 3. melléklet kerül beillesztésre:

„III. melléklet

hatály, fogalommeghatározások és Egyes M₂ és M₃ kategóriájú járművekre vonatkozó követelmények

1. Hatály

- 1.1. E melléklet az M₂ és M₃ kategóriájú járművekben lévő ülésekre vonatkozik, kivéve ezeknek a kategóriáknak az olyan járműveit, amelyeket városi használatra és álló utasok szállítására is terveztek, éspedig:
 - 1.1.1. valamennyi, előremutató irányban beépíteni szándékozott utasülésre;
 - 1.1.2. a járműben lévő ülésrögzítési pontokra, amelyekre az 1.1. pontban jelzett üléseket szerelik vagy bármely más ülésre, melyet ezekre a rögzítésekre szerelhetnek.
- 1.2. Az M₂ kategóriájú járművek e melléklet alternatívájaként a 2. melléklet szerint is jóváhagyhatók.
- 1.3. Azokat a járműveket, amelyek egyes üléseire a 76/115/EGK irányelv 1. mellékletének 5.5.4. pontja szerinti eltérések vonatkoznak, e mellékletnek megfelelően kell jóváhagyni.
- 1.4. Az e mellékletben leírt vizsgálatok más jármű-alkatrészekre is alkalmazhatók (beleértve a hátranzó üléseket is), a 77/541/EGK irányelv 1. melléklete 3.1.10 pontjában és a 76/115/EGK irányelv 1. melléklete 4.3.7. pontjában megadottak szerint.

2. Fogalommeghatározások

E melléklet alkalmazásában:

- 2.1. »Az ülés jóváhagyása« valamely üléstípus alkatrészként történő jóváhagyását jelenti az előrenéző ülések utasainak védelme szempontjából, az ülések szilárdságára és az ülésráttámlák kialakítására tekintettel.
- 2.2. »A jármű jóváhagyása« valamely járműtípus jóváhagyását jelenti a járműszerkezet ülések rögzítésére szolgáló részeinek szilárdsága és az ülések beszerelése szempontjából.
- 2.3. Az »üléstípus« olyan üléseket jelent, amelyek nem különböznek lényegesen egymástól az alábbi, szilárdságukra és ellenálló képességükre hatással bíró jellemzők tekintetében:
 - 2.3.1. a teherviselő részek szerkezete, alakja, méretei és anyagai;
 - 2.3.2. az ülésráttámla beállító- és reteszelőrendszerének típusa és méretei;
 - 2.3.3. a csatlakoztató- és tartóelemek (pl. lábak) méretei, szerkezete és anyagai.
- 2.4. A »járműtípus« olyan járműveket jelent, amelyek nem különböznek lényegesen egymástól:
 - az ezen irányelv szempontjából releváns szerkezeti jellemzők, és
 - ha vannak ilyenek, a járműbe szerelt EK-alkatrész-típusjóváhagyással rendelkező ülés(ek) típusa vagy típusai tekintetében.
- 2.5. Az »ülés« a valószínűleg a jármű szerkezetéhez erősített olyan szerkezetet jelent, beleértve annak kárpitozását és a felszerelésére szolgáló szerelvényeket is, amely egy vagy több felnőtt személy ülőhelyéül szolgál.
- 2.6. Az »egyedi ülés« egyetlen ülő utas elhelyezésére tervezett és kialakított ülés.
- 2.7. A »kettős ülés« két egymás mellett ülő utas elhelyezésére tervezett és kialakított ülés; két egymás mellett elhelyezett, de egymással összeköttetésben nem levő ülést két egyedi ülésnek kell tekinteni.
- 2.8. Az »üléssor« három vagy több egymás mellett ülő utas elhelyezésére tervezett és kialakított ülés; több, egymás mellett elhelyezett egyedi vagy kettős ülés nem tekintendő ülésornak.
- 2.9. Az »üléspárna« az ülésnek közel vízszintesen elhelyezkedő része, amely egy ülő utas alátámasztására szolgál.
- 2.10. Az »ülésráttámla« az ülés közel függőleges részét jelenti, melynek feladata az utas hátának, vállainak és – ha lehet – fejének megtámasztása.
- 2.11. A »beállítórendszer« az a szerkezet, amellyel az ülés vagy annak részei az ülésen helyet foglaló személy testalkatának megfelelő helyzetbe állíthatók.

- 2.12. Az »elmozdítórendszer« olyan szerkezetet jelent, amely az utasok beszállásának megkönnyítése céljából lehetővé teszi az ülésnek vagy az ülés egy részének oldalirányú vagy hosszirányú, közbenső rögzített helyzet nélküli elmozdítását.
- 2.13. A »reteszelőrendszer« olyan szerkezetet jelent, amely biztosítja, hogy az ülés és annak részei használati helyzetben maradjanak.
- 2.14. A »rögzítés« a jármű padlójának vagy karosszériájának azt a részét jelenti, amelyhez az ülés hozzáerősíthető.
- 2.15. A »csatlakoztató szerelvények« csavarokat és más olyan alkatrészeket jelentenek, amelyekkel az ülést a járműhöz csatlakoztatják.
- 2.16. A »vizsgálókocsi« a frontális ütközéssel járó közúti balesetek dinamikus reprodukálására készített és használt berendezés.
- 2.17. A »segédülés« a próbabábu számára szolgáló, a vizsgálókocsira a vizsgálandó ülés mögött felszerelt ülést jelenti. Ez egy olyan ülést képvisel, amelyet a járművön a vizsgált ülés mögött használnak.
- 2.18. A »vonatkoztatási sík« a próbabábu sarkainak érintkezési pontjain átmenő sík, amely a gépjárműveken elfoglalt ülő helyzetben a H-pont és a felsőtest valóságos dőlésszögének meghatározására szolgál.
- 2.19. A »vonatkoztatási magasság« az ülőhely vonatkoztatási sík feletti legmagasabb pontjának magasságát jelenti.
- 2.20. A »próbabábu« a Hybrid II vagy III előírásnak megfelelő bábu ⁽¹⁾.
- 2.21. A »vonatkoztatási zóna« azt a teret jelenti, amely két függőleges, hosszirányban egymástól 400 mm-re lévő és a H-pontra szimmetrikus sík között helyezkedik el, és amelyet a 74/60/EGK irányelv 2. mellékletében leírt készülék függőleges helyzetből vízszintes helyzetbe való forgatása határoz meg. A készüléket a mellékletben leírt módon kell elhelyezni, és azt a 840 mm-es legnagyobb hosszúságra kell beállítani.
- 2.22. A »hárompontos biztonsági öv« ezen irányelv alkalmazásában a háromnál több rögzítési ponttal rendelkező biztonsági öveket is magában foglalja.
- 2.23. Az »ülésszítás« az egymás mögötti ülések vízszintes távolságát jelenti az egyik ülés háttámlájának elülső oldalától az előtte lévő ülés háttámlájának hátsó pontjáig, a padlótól 620 mm magasságban mérve.

3. Az ülésekre vonatkozó követelmények

- 3.1. A gyártó kívánságától függően minden üléstípust vagy az 1. függelék (dinamikus vizsgálat) vagy az 5. és 6. függelék (statikus vizsgálat) követelményei szerint kell vizsgálni.
- 3.2. A jóváhagyási bizonyítvány (1. melléklet 4. függeléke) kiegészítésében fel kell jegyezni, hogy az üléstípust milyen vizsgálatnak vetették alá.
- 3.3. Valamennyi beállító- és elmozdítórendszert automatikusan működő reteszelőrendszerrel kell ellátni.
- 3.4. A vizsgálat után a beállító- és reteszelőrendszereknek nem szükséges tökéletesen működőképesnek maradniuk.
- 3.5. Valamennyi, a 3500 kg legnagyobb tömeget meg nem haladó M₁ kategóriájú jármű összes elülső szélső üléséhez fejtámlát kell felszerelni; az ilyen járművekre szerelt fejtámláknak meg kell felelniük vagy az e mellékletben, vagy a 78/932/EGK irányelvben előírt követelményeknek.

4. Egy járműtípus ülésrögzítéseire vonatkozó követelmények

- 4.1. A jármű ülésrögzítéseinek ellen kell állniuk:
- 4.1.1. vagy a 2. függelékben leírt vizsgálatnak;
- 4.1.2. vagy, ha az ülés a vizsgálatnak alávetett járműszerkezetre van szerelve, az 1. függelékben leírt vizsgálatnak. Az ülésnek nem kell jóváhagyott típusúnak lennie, feltéve hogy megfelel a fent említett függelék 3.2.1. pontja követelményeinek.
- 4.2. A rögzítésnél és annak környezetében megengedhető a maradandó alakváltozás, a törést is beleértve, feltéve hogy az előírt erőt a megadott időn keresztül fejtették ki.
- 4.3. Ha a járművön egynél több rögzítési típus van, a jármű jóváhagyásának érdekében minden változatot meg kell vizsgálni.
- 4.4. Az ülést és a rögzítést egyetlen próba során egyidejűleg is jóvá lehet hagyni.

⁽¹⁾ Az amerikai egyesült államokbeli 50 %-os átlag férfi fő méreteinek megfelelő Hybrid II és III műszaki követelményei és részletes rajzai, valamint a bábu e vizsgálatához történő beállításának előírásai az Egyesült Nemzetek Főtitkáránál vannak letétbe helyezve, és kívánságra az Európai Gazdasági Bizottság titkárságánál, Svájc, Genf, Nemzetek Palotája, tekinthetők meg.

- 4.5. Az M₃ kategóriájú járművek esetében az ülésrögzítések akkor tekintendők úgy, hogy megfelelnek a 4.1. és 4.2. pontok követelményeinek, ha a megfelelő ülőhelyek biztonsági öveinek rögzítési pontjai közvetlenül a beépítendő ülésekre vannak szerelve, és ezek a biztonságiöv-rögzítési pontok megfelelnek a 76/115/EGK irányelv követelményeinek, amennyiben szükséges, akkor az említett irányelv I. melléklete 5.5.4. pontjában szereplő eltérésekkel.
5. **Az ülések egy járműtípusba történő beépítésére vonatkozó követelmények**
- 5.1. Valamennyi beépített előrenéző ülést e melléklet 3. pontja követelményei szerint kell jóváhagyni, és azokra a következő feltételek vonatkoznak:
- 5.1.1. az ülés vonatkoztatási magasságának legalább 1 m-nek kell lennie; és
- 5.1.2. a közvetlenül mögötte lévő ülés H-pontja legfeljebb 72 mm-rel lehet magasabban a szóban forgó ülés H-pontjánál, vagy, ha a mögötte lévő ülés 72 mm-nél magasabban van, az ülést ilyen beépítési körülmények között kell megvizsgálni és jóváhagyni.
- 5.2. Az 1. függelék szerinti jóváhagyás esetén az 1. és 2. vizsgálatot kell alkalmazni, az alábbi kivételekkel:
- 5.2.1. Az 1. vizsgálat nem alkalmazható, amennyiben az ülés hátsó oldalának nem ütközhet egy be nem kötött utas (azaz közvetlenül a vizsgált ülés mögött nincs előrenéző ülés).
- 5.2.2. A 2. vizsgálat nem alkalmazható,
- 5.2.2.1. ha az ülés hátsó oldalának nem ütközhet bekötött utas; vagy
- 5.2.2.2. ha a mögötte lévő ülés olyan hárompontos biztonsági övvel van felszerelve, amelynek rögzítési pontjai teljes mértékben (eltérés nélkül) megfelelnek a 76/115/EGK irányelvnek; vagy
- 5.2.2.3. ha az ülés megfelel e melléklet 6. függeléke követelményeinek.
- 5.3. Az 5. és 6. függelék szerinti jóváhagyás esetén minden vizsgálatot alkalmazni kell, az alábbi kivételekkel:
- 5.3.1. Az 5. függelék szerinti vizsgálat nem alkalmazható, amennyiben az ülés hátsó oldalának nem ütközhet be nem kötött utas (azaz közvetlenül a vizsgált ülés mögött nincs előrenéző ülés).
- 5.3.2. A 6. függelék szerinti vizsgálat nem alkalmazható,
- 5.3.2.1. ha az ülés hátsó oldalának nem ütközhet bekötött utas; vagy
- 5.3.2.2. ha a mögötte lévő ülés olyan hárompontos biztonsági övvel van felszerelve, amelynek rögzítési pontjai teljes mértékben (eltérés nélkül) megfelelnek a 76/115/EGK irányelvnek.

1. függelék

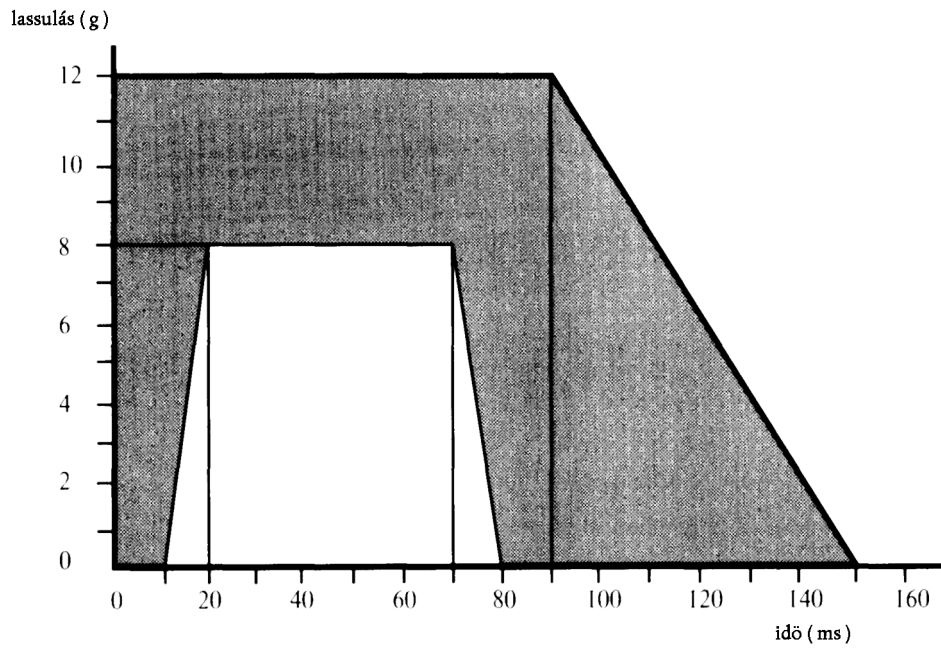
Az ülések 3. pont szerinti és/vagy a rögzítések 4.1.2. pont szerinti vizsgálati módszerei

1. **Követelmények**
 - 1.1. A vizsgálatok során a következőket kell megállapítani:
 - 1.1.1. Hogy az ülést elfoglaló személy(ek)e)t megfelelően megtartja-e az előtte (előttük) lévő ülés(ek) és/vagy a biztonsági öv használata.
 - 1.1.1.1. Ez a követelmény teljesítettnek tekintendő, ha az előre mozgó próbabábu törzsének vagy fejének egyetlen része sem lépi túl az 1,6 méterrel a segédülés R-pontja előtt lévő keresztirányú függőleges síkot.
 - 1.1.2. Hogy az ülést elfoglaló személy(ek) nem szenved(nek) komoly sérülést.
 - 1.1.2.1. Ez a követelmény teljesítettnek tekintendő, ha a felműszerezett próbabábu 4. függeléknek megfelelően megállapított biomechanikai elfogadhatósági kritériumai teljesülnek, azaz:
 - 1.1.2.1.1. a fej HAC elfogadhatósági kritériuma kisebb, mint 500;
 - 1.1.2.1.2. a mellkas (ThAC) elfogadhatósági kritériuma kisebb, mint 30 g, eltekintve az összesen 3 ms-nál rövidebb ideig tartó periódusoktól ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$);
 - 1.1.2.1.3. a combcsont (FAC) elfogadhatósági kritériuma kisebb, mint 10 kN, és a 8 kN-nál nagyobb értéket 20 ms-nál hosszabb összideig nem haladja meg.
 - 1.1.3. Az ülés és az ülés felerősítő részeknek megfelelő szilárdságúaknak kell lenniük. A követelmény teljesítettnek tekintendő, amennyiben:
 - 1.1.3.1. az ülés, az ülés felerősítő és a tartozékok egyetlen része sem válik le teljesen a vizsgálat során;
 - 1.1.3.2. az ülés szilárdan rögzített marad, még ha egy vagy több rögzítés részben le is válik, és a reteszelőrendszerek a vizsgálat egész időtartama alatt reteszelt állapotban maradnak;
 - 1.1.3.3. a vizsgálat után az ülésnek vagy tartozékainak egyetlen szerkezeti része sem tartalmaz olyan törést, éles vagy hegyes peremet vagy sarkot, amely bármilyen testi sérülést okozhat.
 - 1.2. Az ülésháttámlának vagy annak tartozékainak olyannak kell lenniük, hogy ütközés esetén nagy valószínűséggel ne okozzanak testi sérülést az utasnak. Ez a követelmény teljesítettnek tekintendő, ha valamennyi olyan terület, amelyet egy 165 mm átmérőjű gömb érinthet, legalább 5 mm-es lekerekítési sugárral rendelkezik.
 - 1.2.1. Amennyiben a fent említett szerelvények és tartozékok bármely része merev hátlapra helyezett 50 Shore A-nál lágyabb anyagból készül, a 3.3. pont követelményei csak a merev hátlapra vonatkoznak.
 - 1.2.2. Az üléstámla olyan részeire, mint az ülésállító berendezések és más tartozékok, a 3.3. pont követelményei nem vonatkoznak, ha ezek nyugalmi helyzetükben egy 400 mm-rel a vonatkoztatási sík felett lévő vízszintes sík alatt helyezkednek el, még ha az utas érintkezésbe is kerülhet azokkal.
2. **A vizsgálandó ülés előkészítése**
 - 2.1. A vizsgálandó ülés beépítése történhet:
 - 2.1.1. vagy a jármű vázát helyettesítő vizsgálóalapra,
 - 2.1.2. vagy egy rögzített vizsgálóalapra.
 - 2.2. A vizsgálandó ülés(ek) rögzítésének a vizsgálóalapon meg kell egyeznie azzal, vagy ugyanolyan jellemzőkkel kell rendelkeznie, mint amelyek azo(ko)n a járművön (járműveken) található(k), amely(ek)-ben az ülést használni kívánják.
 - 2.3. A vizsgálandó ülésnek a teljes kárpitozással és minden tartozékkal felszereltnek kell lennie. Ha az üléshez asztal is tartozik, annak visszatolt (csukott) helyzetben kell lennie.
 - 2.4. Amennyiben az ülés oldalirányban állítható, úgy annak teljesen kihúzott helyzetben kell lennie.
 - 2.5. Amennyiben a háttámla állítható, azt úgy kell beállítani, hogy a H-pont meghatározásához használt próbabábu felsőtestének dőlésszöge és a tényleges torzósög a gépjárművön elfoglalt ülőhelyzetekben a lehető legjobban közelítse meg azt az értéket, amit a gyártó normális használatra javasol, vagy ha a gyártó erről külön nem rendelkezik, annak a lehető legközelebb kell lennie a függőlegestől hátrafelé mért 25° -hoz.

- 2.6. Amennyiben a háttámlán magassági irányban állítható fejtámla van, annak a legalsó helyzetben kell lennie.
- 2.7. A segédüléshez és a vizsgálandó üléshez a 76/115/EGK irányelvnek megfelelően beépített rögzítési pontokhoz erősített, a 77/541/EGK irányelvnek megfelelő, jóváhagyott típusú biztonsági öveget kell felszerelni.
3. **Dinamikai vizsgálatok**
- 3.0. 1. vizsgálat
- 3.1. A vizsgálóalapot egy vizsgálókocsira kell felszerelni.
- 3.2. A segédülés
- A segédülésnek a vizsgálandó üléssel megegyező típusúnak kell lennie, és azt azzal párhuzamosan, közvetlenül mögötte, egy magasságban, azonos módon beállítva, 750 mm-es ülésosztás távolságban kell elhelyezni.
- 3.2.1. Ha más típusú segédülést használnak, ezt a körülményt meg kell említeni a típusbizonyítvány (1. melléklet 4. függelék) kiegészítésében.
- 3.3. A próbabábu
- A vizsgálandó ülés mindegyik ülőhelye mögé a következőképpen elhelyezett próbabábut kell elhelyezni:
- 3.3.1. A próbabábut bekötés nélkül kell a segédülésen elhelyezni úgy, hogy szimmetriasíkja egybeessen a kérdéses ülőhely szimmetriasíkjával.
- 3.3.2. A próbabábuk kezeinek a combjukon kell nyugodniuk, könyöküknek érinteniük kell az ülés háttámláját; lábaikat teljesen ki kell nyújtani, és amennyiben lehetséges, a lábaknak párhuzamosan kell állniuk; sarkaiknak érintkezniük kell a padlóval.
- 3.3.3. Valamennyi előírt próbabábut az alábbi eljárással kell az ülésen elhelyezni:
- 3.3.3.1. A próbabábut az ülésen úgy kell elhelyezni, hogy a lehető legjobban megközelítse a kívánt helyzetet.
- 3.3.3.2. A próbabábu felsőteste előtt, a lehető legalacsonyabb helyzetben egy 76 mm × 76 mm területű sík merev lapot kell elhelyezni.
- 3.3.3.3. A sík merev lapot vízszintes irányban a próbabábu felsőtestéhez kell nyomni 25 dN és 35 dN közötti erővel:
- 3.3.3.3.1. a próbabábut vállainál fogva előre kell húzni függőleges helyzetbe, majd visszatolni az ülés háttámlájához. Ez a művelet kétszer kell megismételni;
- 3.3.3.3.2. a fejet a felsőtest megmozdítása nélkül úgy kell beállítani, hogy a fejben lévő mérőműszereket tartó lap vízszintes legyen, és a fej középsíkja a járműével párhuzamos legyen;
- 3.3.3.4. a sík lapot óvatosan el kell távolítani;
- 3.3.3.5. a próbabábut az ülésen előre kell mozdítani és a fent leírt eljárást meg kell ismételni;
- 3.3.3.6. amennyiben szükséges, az alsó végtagok helyzetét korrigálni kell;
- 3.3.3.7. a beépített mérőműszerek semmiképpen sem befolyásolhatják a próbabábu mozgását az ütközés során;
- 3.3.3.8. a mérőműszerek rendszerének hőmérsékletét a vizsgálat előtt stabilizálni kell, és azt lehetőleg a 19 °C és 26 °C hőmérsékleti tartományban tartani.
- 3.4. Az ütközés szimulációja
- 3.4.1. A vizsgálókocsi ütközési sebességének 30 és 32 km/h között kell lennie.
- 3.4.2. A kocsi lassulásának az ütközési vizsgálat során az alábbi 1. ábrán feltüntetett értékeknek kell megfelelnie. A 3 ms alatti összidőtartamok kivételével a vizsgálókocsi lassulási görbéjének az 1. ábrán feltüntetett határgörbékben belül kell maradnia.
- 3.4.3. Ezenkívül az átlagos lassulásnak 6,5 és 8,5 g érték között kell lennie.

- 3.5. 2. vizsgálat
- 3.5.1. Az 1. vizsgálatot meg kell ismételni a segédülésen ülő próbabábuval; a próbabábut be kell kötni a felszerelt, és a gyártó utasításainak megfelelően beállított biztonsági övvel. A 2. vizsgálatnál használt biztonságiöv-rögzítési pontok számát fel kell jegyezni az ülés típusbizonyítványának (1. melléklet 4. függeléke) kiegészítésében.
- 3.5.2. A segédülésnek a vizsgálandó ülészel megegyező vagy attól eltérő típusúnak kell lennie, ennek adatait fel kell jegyezni a típusbizonyítvány (1. melléklet 4. függeléke) kiegészítésében.
- 3.5.3. A 2. vizsgálat az ülések mellett más jármű-alkatrészeknél is alkalmazható, a 77/541/EGK irányelv 3.1.10 pontja és a 76/115/EGK irányelv 4.3.7. pontja szerint.
- 3.5.4. Ha a 2. vizsgálatot hárompontos biztonsági övvel bekötött próbabábuval végzik, és a sérülési kritériumokat nem lépik túl, a segédülés úgy tekintendő, mint amelyik megfelel a 76/115/EGK irányelvben az e berendezés vonatkozásában meghatározott vizsgálat alatti statikus próbaterhelésekre és a felső rögzítési pont mozgására vonatkozó követelményeknek.

1. ábra



*2. függelék***A járművön lévő rögzítések vizsgálati módszere a 4.1.1. pont alkalmazása során**

1. **A mérőberendezés**
 - 1.1. A járművön alkalmazni kívánt ülést megfelelőképpen reprezentáló merev szerkezetet a gyártó által rendelkezésre bocsátott rögzítőeszközökkel (csavarok, anyák stb.) kell rögzíteni.
 - 1.2. Amennyiben ugyanarra a rögzítési helyre többféle, egymástól lábaik első és hátsó vége közötti távolság tekintetében különböző üléstípusokat lehet szerelni, a vizsgálatot a legkisebb lábtávolsággal végzik el. A lábrész méretét a típusbizonyítványban meg kell adni.
2. **A vizsgálati módszer**
 - 2.1. Megfelelő »F« erőt kell kifejteni:
 - 2.1.1. a vonatkoztatási sík felett 750 mm magasságban annak a függőleges egyenesnek a mentén, amely átmegy vagy egy olyan sokszög által határolt felület geometriai középpontján, melynek csúcsai az egyes rögzítési pontok, vagy – adott esetben – az ülés rögzítésének szélső pontjai az 1.1. pontban meghatározott merev szerkezeten;
 - 2.1.2. vízszintesen, a jármű eleje felé irányítottan;
 - 2.1.3. a lehető legkisebb késleltetéssel és legalább 0,2 s időtartamig.
 - 2.2. Az F erőhatást vagy
 - 2.2.1. az $F = (5000 \pm 50) \times i$ képlettel kell meghatározni, ahol: »F« N-ban van megadva és »i« azon ülés ülőhelyeinek számát jelenti, amely tekintetében a vizsgálandó rögzítéseket jóváhagyják; vagy a gyártó kérésére;
 - 2.2.2. az 1. függelékben leírt dinamikus vizsgálat során mért reprezentatív terheléseknek megfelelően állapítják meg.

3. függelék

A végrehajtandó mérések

1. Valamennyi szükséges mérést a »Mérési technika ütközésvizsgálatokhoz: műszerezettség« című, az 1987-ben kiadott ISO 6487 nemzetközi szabvány előírásainak megfelelő mérőrendszerekkel végzik el.
2. **Dinamikus vizsgálat**
 - 2.1. A vizsgálókocsin végzendő mérések

A kocsi lassulásának jellemzőit a kocsi merev vázán mért gyorsulásokból, 60-as CFC minősítésű mérőrendszerekkel kell mérni.
 - 2.2. A próbabábukon végzendő mérések

A mérőkészülékek által szolgáltatott értékeket az alábbi CFC minősítésű független adatcsatornákon keresztül kell feljegyezni:

 - 2.2.1. A próbabábu fejében végzendő mérések

A súlypontra vonatkoztatott (1)⁽¹⁾ eredő háromtengelyű gyorsulást egy 600-as CFC minősítésű rendszer alkalmazásával kell mérni.
 - 2.2.2. A próbabábu mellkasában végzendő mérések

A súlypont eredő gyorsulását egy 180-as CFC minősítésű rendszer alkalmazásával kell mérni.
 - 2.2.3. A próbabábu combjában végzendő mérések

A tengelyirányú nyomóerőt 600-as CFC minősítésű rendszer segítségével mérik.

(¹) g-ben kifejezve ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$), amelynek skalárértékét az alábbi képlet alkalmazásával lehet kiszámítani:

$$1_f^2 = 1_h^2 + 1_v^2 + 1_t^2$$

ahol: 1_h = a pillanatnyi hosszirányú gyorsulás értéke,

1_v = a pillanatnyi függőleges irányú gyorsulás értéke,

1_t = a pillanatnyi keresztirányú gyorsulás értéke.

4. függelék

Az elfogadhatósági kritériumok meghatározása

1. **A fej elfogadhatósági kritériuma (HAC)**

- 1.1. A fej elfogadhatósági kritériumát (HAC) a 3. függelék 2.2.1. pontja szerint mért eredő háromtengelyű gyorsulás alapján a következő képlettel kell kiszámítani:

$$\text{HAC} = (t_2 - t_1) \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_2}^{t_1} \gamma_r dt \right]^{2.5}$$

ahol: t_1 és t_2 bármely időérték a vizsgálat során, amely t_1 és t_2 intervallumban a HAC értéke maximális. A t_1 és t_2 másodpercekben van kifejezve.

2. **A mellkas elfogadhatósági kritériuma (ThAC)**

- 2.1. Ezt a kritériumot a g-ben kifejezett és a 3. függelék 2.2.2. pontja szerint mért eredő gyorsulás abszolút értéke és a ms-ban kifejezett gyorsulási időtartam határozza meg.

3. **A comb elfogadhatósági kritériuma (FAC)**

Ezt a kritériumot a 3. függelék 2.2.3. pontja szerint mért, a próbabábu egyes combjaira axiális irányban ható kN-ban kifejezett nyomóerő és a nyomóerő ms-ban kifejezett időtartama határozza meg.

5. függelék

A statikus vizsgálat követelményei és módszere**1. Követelmények**

- 1.1. Az e függeléknek megfelelően vizsgált ülésekkel szembeni követelmények célja annak megállapítása:
 - 1.1.1. hogy az ülést elfoglaló személyeket az előttük lévő ülések megfelelően megtartják-e;
 - 1.1.2. hogy az ülést elfoglaló személyek nem szenvednek-e komoly sérülést; és
 - 1.1.3. hogy az ülés és szerelvényei szilárdságilag megfelelőek-e.
- 1.2. Az 1.1.1. pont követelményei teljesítettnek tekintendők, amennyiben a 2.2.1. pontban előírt erők támadáspontjának vízszintes síkban és a kérdéses ülőhely hosszanti középsíkjában mért legnagyobb elmozdulása nem haladja meg a 400 mm-t.
- 1.3. Az 1.1.2. pont követelményei teljesítettnek tekintendők az alábbi jellemzők teljesülése esetén:
 - 1.3.1. a 2.2.1. pontban előírt erők támadáspontjának legnagyobb elmozdulása az 1.2. pontban leírt módon mérve legalább 100 mm;
 - 1.3.2. a 2.2.2. pontban előírt erők támadáspontjának legnagyobb elmozdulása az 1.2. pontban leírt módon mérve legalább 50 mm;
 - 1.3.3. az ülés támláját és tartozékait alkotó szerelvények ütközés során nagy valószínűséggel nem okoznak semmiféle testi sérülést az utasnak. Ez a követelmény teljesítettnek tekintendő, ha valamennyi olyan terület, amelyet egy 165 mm átmérőjű gömb érinthet, legalább 5 mm-es lekerekítési sugárral rendelkezik.
 - 1.3.4. Amennyiben a fent említett szerelvények és tartozékok bármely része merev hátlapra helyezett 50 Shore A-nál lágyabb anyagból készül, az 1.3.3. pont követelményei csak a merev hátlapra vonatkoznak.
 - 1.3.5. Az üléstámla olyan részeire, mint az ülésállító berendezések és más tartozékok, az 1.3.3. pont követelményei nem vonatkoznak, ha ezek nyugalmi helyzetükben egy 400 mm-rel a vonatkoztatási sík felett lévő vízszintes sík alatt helyezkednek el, még ha az utas érintkezésbe is kerülhet azokkal.
- 1.4. Az 1.1.3. pont követelményei teljesítettnek tekintendők, ha:
 - 1.4.1. az ülés, az ülésfelszerelés és a tartozékok egyetlen része sem válik le teljesen a vizsgálat során;
 - 1.4.2. az ülés szilárdan a helyén marad, még ha egy vagy több rögzítés részben le is válik, és a reteszelőrendszerek a vizsgálat teljes időtartama alatt reteszelt állapotban maradnak;
 - 1.4.3. a vizsgálat után az ülésnek vagy tartozékainak egyetlen szerkezeti része sem tartalmaz olyan törést, éles vagy hegyes peremet vagy sarkot, amely bármilyen testi sérülést okozhat.
2. **Statikus vizsgálatok**
 - 2.1. *A vizsgálóberendezés*
 - 2.1.1. A vizsgálóberendezés olyan hengeres felületekből áll, amelyeknek lekerekítési sugara 82 (\pm 3 mm), és szélessége:
 - 2.1.1.1. a felső idom esetében legalább azonos az egyes ülőhelyek háttámlájának szélességével,

- 2.1.1.2. 320 (- 0 + 10 mm) az e függelék 1. ábrája szerinti alsó idomnál.
- 2.1.2. Az ülés részeivel érintkező felületnek legalább 80 Shore A keménységű anyagból kell készülnie.
- 2.1.3. Minden hengeres idomot legalább egy olyan erőmérővel kell felszerelni, amely alkalmas a 2.2.1.1. pontban meghatározott irányba ható erők mérésére.
- 2.2. *A mérési módszer*
- 2.2.1. Egy

$$\frac{1\ 000}{H_1} \pm 50\ \text{N}$$

nagyságú erőhatást kell kifejtetni a 2.1. pont szerinti készülék segítségével, az ülés minden egyes ülőhelyének hátulsó oldalára.

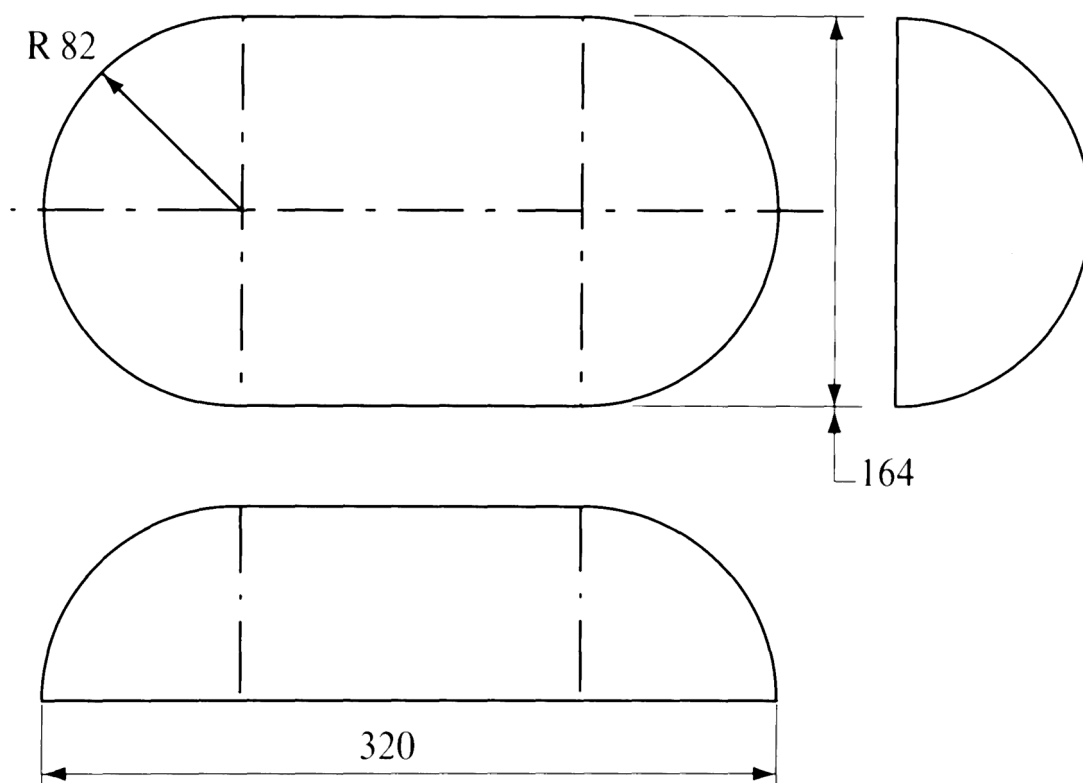
- 2.2.1.1. Az erőhatásnak az adott ülőhely függőleges középsíkja kell irányulnia; vízszintesnek kell lennie és az ülés hátuljától annak eleje felé kell hatnia.
- 2.2.1.2. Az erő kifejtés irányának a vonatkoztatási sík feletti H_1 magasságban 0,70 m és 0,80 m közé kell esnie. A pontos magasságot a gyártó határozza meg.
- 2.2.2. A 2.1. pont szerinti készülékkel

$$\frac{2\ 000}{H_2} \pm 100\ \text{N}$$

nagyságú erőhatást kell egyidejűleg kifejtetni az ülés minden egyes ülőhelyének hátulsó oldalára, ugyanabban a függőleges síkban és ugyanabban az irányban, a vonatkoztatási sík felett 0,45 m és 0,55 m közötti H_2 magasságban. A pontos magasságot a gyártó határozza meg.

- 2.2.3. A vizsgálóidomokat a 2.2.1. és 2.2.2. pontban meghatározott erőhatások kifejtése alatt, amennyire csak lehet, érintkezésben kell tartani az ülés hátulsó oldalával. Az idomoknak vízszintes síkban elfordíthatónak kell lenniük.
- 2.2.4. Amennyiben az ülés több ülőhelyből áll, az egyes ülőhelyeknek megfelelő erőhatásokat egyidejűleg kell annyi felső és alsó idommal kifejtetni, amennyi az ülőhelyek száma.
- 2.2.5. Az egyes ülőhelyeknél az egyes idomok kezdeti helyzetének meghatározásához a készüléket legalább 20 N erővel kell az üléshez nyomni.
- 2.2.6. A 2.2.1. és 2.2.2. pontban meghatározott erőhatásokat a lehető leggyorsabban kell kifejtetni, és azokat a deformáció mértékétől függetlenül, legalább 0,2 s ideig együttesen az előírt értéken tartani.
- 2.2.7. Amennyiben a vizsgálatot úgy végezték el, hogy egy vagy több, de nem az összes erő nagyobb volt, mint a 2.2.1. és 2.2.2. pontban meghatározott érték, és az ülés megfelelt a követelményeknek, a vizsgálatot megfelelőnek kell tekinteni.

1. ábra



*6. függelék***M₂ és M₃ kategóriájú járművek ülésrácsai hátsó részének energiaelnyelési jellemzői**

1. Az ülésrácsai hátsó részének az e melléklet 2.21 pontjában meghatározott vonatkoztatási zónában lévő elemeit a gyártó kívánságára ellenőrizni kell a 74/60/EGK irányelv III. mellékletében meghatározott energiaelnyelési követelmények szempontjából. Ebből a célból valamennyi felszerelt tartozékot az összes használati helyzetben meg kell vizsgálni, az asztalok kivételével, amelyeket csak tárolási helyzetben kell figyelembe venni.
2. Ezt a vizsgálatot fel kell tüntetni az ülés jóváhagyási bizonyítványának (az 1. melléklet 4. függeléke) kiegészítésében. Egy rajzot kell mellékelni, amelyen látható az ülés hátsó részének az energiaelosztási vizsgálattal ellenőrzött területe.
3. Ezt a vizsgálatot nemcsak az ülésekre, hanem a jármű más részeire is alkalmazni lehet (lásd az 1. függelék 3.5.3. pontját).”

Egy új 4. melléklet kerül beillesztésre az alábbiak szerint:

„IV. melléklet

Általános előírások olyan járművekre, melyekre a 2. és 3. melléklet nem vonatkozik

1. **Általános**

- 1.1. E melléklet követelményei az N_1 , N_2 vagy N_3 kategóriájú járművekre vonatkoznak, valamint azokra az M_2 és M_3 kategóriájú járművekre, amelyekre a III. melléklet nem vonatkozik.

2. **Általános előírások**

- 2.1. Az üléseket és a sorüléseket szilárdan kell a járműhöz erősíteni.
- 2.2. Az eltolható üléseknek és sorüléseknek minden helyzetükben automatikusan reteszelve kell lenniük.
- 2.3. Az állítható háttámláknak minden helyzetükben reteszelve kell lenniük.
- 2.4. Minden előrebillenthető ülésnek vagy előrehajtható háttámlának normális helyzetében automatikusan reteszelődni kell.
- 2.5. Minden, a 3500 kg legnagyobb tömeget meg nem haladó M_2 kategóriájú jármű, valamint az N_1 kategóriájú járművek valamennyi külső elülső ülésére fejtámlát kell szerelni; az ilyen járművekre szerelt fejtámláknak meg kell felelniük az ezen irányelv II. melléklete vagy a 78/932/EGK irányelv követelményeinek.”
-