31978L0317

1978.3.28. AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA L 81/27

TANÁCS IRÁNYELVE

(1977. december 21.)

a gépjárművek üvegfelületeinek jég- és páramentesítő berendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről

(78/317/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 100. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Parlament véleményére [1],

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [2],

mivel azok a technikai előírások, amelyeket a nemzeti jogszabályok értelmében a gépjárműveknek teljesíteniük kell, magukban foglalják többek között a gépjárművek üvegezett felületeihez alkalmazott jég- és páramentesítő berendezéseket;

mivel ezek az előírások tagállamonként eltérőek; mivel ezért szükséges, hogy a tagállamok, akár jelenlegi jogszabályaikat kiegészítve, akár azok helyett, azonos követelményeket alkalmazzanak, hogy különösen ezáltal elérhető legyen, hogy az EGK-típusjóváhagyási eljárás – amely a 78/315 EGK irányelvvel [3] módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156 EGK tanácsi irányelvben, került rögzítésre – minden járműtípushoz alkalmazható legyen;

mivel célszerű a műszaki előírásokat úgy megszerkeszteni, hogy céljuk azonos legyen az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában e tárgyban folyó munkával;

mivel ezek a követelmények az M_1 kategóriájú gépjárművekre vonatkoznak (a gépjárművek nemzetközi osztályozása a 70/156/EGK irányelv I. mellékletében található);

mivel a gépjárművekre vonatkozó nemzeti jogszabályok közelítése maga után vonja a közös követelmények alapján az egyes tagállamokban végzett ellenőrzések kölcsönös elismerését,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában a „jármű” kifejezés minden olyan M_1 kategóriájú gépjárműre vonatkozik (a 70/156/EGK irányelv I. mellékletének meghatározása szerint), amelyet közúti használatra szántak, legalább négy kereke van, és legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t.

2. cikk

A tagállamok az üvegezett felületekhez alkalmazott jég- és páramentesítő berendezésekre való hivatkozással nem tagadhatják meg egy gépjármű EGK-típusjóváhagyását vagy nemzeti típusjóváhagyását, ha azok megfelelnek az I., II., III., IV. és V. mellékletben megadott követelményeknek.

3. cikk

A tagállamok nem tilthatják meg vagy nem utasíthatják vissza a járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését, vagy forgalomba helyezését vagy használatát az üvegezett felületeikhez alkalmazott jég- és páramentesítő berendezésekre való hivatkozással, ha azok megfelelnek az I., II., III., IV. és V. mellékletben megadott előírásoknak.

4. cikk

Az a tagállam, amelyik a típusjóváhagyást kiadta, tegyen meg minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az I. melléklet 2.2. pontjában megadott alkatrészekkel vagy jellemzőkkel kapcsolatosan bekövetkezett módosításokról információt szerezzen. Az érintett tagállam illetékes hatóságai döntenek arról, hogy a módosított járműtípust ismételten meg kell-e vizsgálni, illetve hogy kell-e új jegyzőkönyvet felvenni. A módosítást nem engedélyezik, ha a vizsgálat szerint nem teljesülnek az irányelv előírásai.

[1] HL C 118., 1977.5.16., 33. o.
[2] HL C 114., 1977.5.11., 9. o.
[3] HL L 81., 1978.3.28., 1. o.

5. cikk

Azokat a változtatásokat, amelyek az I., II., III., IV., V. és VI. melléklet követelményeinek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása végett szükségesek, a 70/156 EGK irányelv 13. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően kell végrehajtani.

Ez az eljárás azonban nem érvényes azokra a változtatásokra, amelyek a jég- és páramentesítő berendezésekkel kapcsolatos előírásoknak nem a szélvédő üvegekhez, hanem más üvegezett felületekhez való bevezetésével összefüggésben adódnak.

6. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek az értesítéstől számított 18 hónapon belül megfeleljenek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) A tagállamok biztosítják azt, hogy közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen elfogadnak.

7. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1977. december 21-én.

a Tanács részéről

az elnök

J. CHABERT

A MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

I. melléklet:	Hatály, fogalommeghatározások, EGK-típusjóváhagyási kérelem, EGK-típusjóváhagyás, külön követelmények, vizsgálati eljárás (*).
II. melléklet:	Eljárás a H pont és az üléstámla tényleges dőlésszögének meghatározására, valamint az R pontnak a H ponthoz viszonyított helyzetének megállapítására valamint az üléstámla tervezett és a tényleges dőlésszögének kapcsolatára vonatkozóan (*)
III. melléklet:	Módszer a jármű elsődleges vonatkozási megjelölései és a háromdimenziós koordinátarendszer közötti méretösszefüggés meghatározásához (*)
IV. melléklet:	Módszer az M_1 kategóriájú járművek szélvédője látóterének meghatározásához a V pontokra vonatkoztatva (*)
V. melléklet:	Gőzfejlesztő (*)
VI. melléklet:	Melléklet a jármű EGK-típusbizonyítványhoz a szélvédő jég- és páramentesítő rendszereiről (*).

(*) Az e mellékletben szereplő műszaki előírások megfelelnek az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága által összeállított előírástervezetnek, különösen a bekezdések tagolását vették figyelembe. Ha az előírástervezet valamelyik bekezdésének nincs megfelelője az irányelv mellékleteiben, akkor az emlékeztető szám a zárójelben szerepel.

I. MELLÉKLET

HATÁLY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM, EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS, KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK, VIZSGÁLATI ELJÁRÁS

1. HATÁLY

1.1. Ezen irányelv az M_1 kategóriájú járművekben a vezető előtti 180 fokos látótérre vonatkozik.

1.1.1. Ezen irányelv célja, hogy meghatározott feltételek fennállása esetén a megfelelő látási viszonyokat biztosítsa azáltal, hogy követelményeket határoz meg az M_1 kategóriájú járművek szélvédőihez alkalmazott jég- és páramentesítő berendezésekre.

1.2. Az irányelv követelményeinek megfogalmazása balkormányos M_1 kategóriájú járművekre érvényes. A kritériumok megfordításával azonban értelemszerűen alkalmazhatók az M_1 kategóriájú jobbkormányos járművekre is.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

(2.1.)

2.2. **Járműtípus a szélvédő jég- és páramentesítő berendezések alapján**

A „járműtípus a szélvédő jég- és páramentesítő berendezések alapján" olyan járműveket jelent, amelyek nem különböznek az alábbi, lényeges szempontokban:

2.2.1. az első pontban meghatározott, a kilátást befolyásoló területen belül a külső és belső formák és elrendezések;

2.2.2. a szélvédő és rögzítésének kialakítása, mérete és jellemzői;

2.2.3. a jég- és páramentesítő berendezések jellemzői;

2.2.4. az ülések száma.

2.3. **Háromdimenziós vonatkozási rendszer**

A „háromdimenziós vonatkozási rendszer" az X-Z függőleges hosszirányú síkból, az X-Y vízszintes síkból és az Y-Z függőleges keresztirányú síkból álló vonatkozási rendszer (lásd a III. melléklet 2. ábráját), amely a rajzon lévő tervezési pontok és járművön való tényleges helyzetük méretösszefüggését határozza meg. A III. melléklet foglalkozik azzal az eljárással, amely révén a jármű behelyezhető a vonatkozási rendszerbe; a nulla alapsíkra vonatkoztatott koordinátákat a 70/156 EGK irányelv I. mellékletének 2.6. pontja szerinti menetkész állapotban lévő járművel kell meghatározni, egy utassal az elülső ülésen, az utas tömege 75 kg ± 1 %.

2.3.1. Az olyan járművek esetében, amelyeknek a felfüggesztésük révén szabad magasságuk állítható, a gyártó által előírt normál üzemi feltételek között hajtják végre a vizsgálatokat.

2.4. **Elsődleges vonatkozási jelek**

Az „elsődleges vonatkozási jelek" a felépítményen lévő furatokat, felületeket, jelzéseket, illetve azonosító jelöléseket jelenti. A gyártó adja meg az alkalmazott vonatkozási jelek típusát, az egyes jelek elhelyezkedését a háromdimenziós koordináta-rendszer X, Y és Z koordinátáihoz és a tervezési alapsíkhoz viszonyítva. Ezek a jelek a felépítmény összeszereléséhez ellenőrzési pontul szolgálnak.

2.5. **Üléstámla dőlésszöge**

(Lásd a II. mellékletet.)

2.6. **Üléstámla tényleges dőlésszöge**

(Lásd a II. mellékletet.)

2.7. **Üléstámla tervezett dőlésszöge**

(Lásd a II. mellékletet.)

2.8. **V pontok**

A „V pontok" a jármű utastérben lévő pontok, amelyeket a legkülső tervezett üléshelyzetében lévő első ülés középpontján áthaladó függőleges hosszirányú síkok, az R pont és az üléstámla tervezett dőlésszögének egymáshoz viszonyított helyzete határoz meg, és ezek a pontok annak vizsgálatára szolgálnak, hogy milyen mértékben teljesülnek a látótérrel kapcsolatos követelmények (lásd a IV. mellékletet).

2.9. **R vagy ülés vonatkozási pont**

(Lásd a II. mellékletet.)

2.10. **H pont**

(Lásd a II. mellékletet.)

2.11. **A szélvédő vonatkozási pontjai**

A „szélvédő vonatkozási pontjai" azok a metszéspontok, amelyek a szélvédő és a V pontokból előre, a szélvédő külső felületéig futó egyenesek találkozásából adódnak.

2.12. **A szélvédő átlátszó felülete**

A „szélvédő átlátszó felülete" a jármű szélvédőjének vagy más üvegezett felületének az a területe, amelynek a felületre merőleges irányban mért fényáteresztő képessége nem kevesebb 70 %-nál.

2.13. **Az ülés vízszintes állíthatósági tartománya**

Az „ülés vízszintes állíthatósági tartománya" a normál utazási helyzeteknek az a tartománya, amelyet a járműgyártó a vezetőülésnek az X tengely irányában való állíthatóságához megtervezett (lásd a 2.3. pontot is).

2.14. **Kiterjesztett ülésállíthatósági tartomány**

A „kiterjesztett ülésállíthatósági tartomány" az ülés állításának a jármű gyártója által meghatározott tartománya az X tengely mentén (lásd 2.3.), amely túlterjed a 2.13. szerinti normál vezetési helyzet tartományán, és amelynek az ülésnek fekvőhellyé történő átalakításakor, vagy a járműbe történő beszálláskor van jelentősége.

2.15. **Jégmentesítő berendezés**

A „jégmentesítő berendezés" a dérnek vagy jégnek a szélvédő külső felületéről való leolvasztására, és ezáltal a kilátás helyreállítására szolgál.

2.16. **Jégmentesítés**

A „jégmentesítés" az üvegfelületeken lévő dér- vagy jégréteg eltávolítását jelenti a jégmentesítő vagy az ablaktörlő berendezés működtetésével.

2.17. **Jégmentesített felület**

A „jégmentesített felület" megfelel annak az üvegfelületnek, amely vagy száraz vagy részben vagy egészben megolvadt (nedves) dérrel van borítva, és ez a szélvédő külső oldaláról az ablaktörlővel eltávolítható. Kivételt képez a szélvédő száraz dérrel fedett területe.

2.18. **Páramentesítő berendezés**

A „páramentesítő rendszer" a szélvédő belső oldalára lecsapódott pararéteg eltávolítására, és ezáltal az átláthatóság helyreállítására szolgál.

2.19. **Páralecsapódás**

A „páralecsapódás” azt a kondenzátum réteget jelenti, amely az üvegezett felületek belső oldalán jelenik meg.

2.20. **Páramentesítés**

A „páramentesítés” azt a műveletet jelenti, amely kapcsán a páramentesítő rendszer eltávolítja az üvegezett felületekről a lecsapódott párát.

3. EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

3.1. A jármű gyártója vagy meghatalmazott képviselője nyújtja be egy járműtípus szélvédőjének jég- és páramentesítő berendezései tekintetében az EGK-típusjóváhagyási kérelmet.

3.2. A kérelemmel együtt a következő adatokat tartalmazó okmányokat kell benyújtani három példányban:

3.2.1. a jármű leírása a 2.2 pont szerinti kritériumoknak megfelelően, méreteket tartalmazó rajzok és fénykép, vagy pedig az utastér perspektívikusan bontott részábrázolásáról. Ezenkívül meg kell adni a jármű típusát azonosító számokat és/vagy jelöléseket is;

3.2.2. az elsődleges vonatkozási jelekre vonatkozó adatokat kellő részletességgel ahhoz, hogy könnyen azonosíthatóak legyenek, és az egymáshoz és az R ponthoz viszonyított helyzetük igazolható legyen;

3.2.3. a jég- és páramentesítő berendezések műszaki leírása, valamint az idevágó adatok kellő részletességű ismertetése.

3.3. a típusjóváhagyásra benyújtott járműtípus egy mintapéldányát a típus-jóváhagyási vizsgálatot végző műszaki szolgálat rendelkezésére kell bocsátani.

4. EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS

(4.1.)

(4.2.)

4.3. Az EGK-típusbizonyítványhoz mellékelni kell egy olyan tanúsítványt is, amely megfelel a VI. mellékletben megadott mintának.

(4.4.)

(4.5.)

(4.6.)

(4.7.)

5. KÜLÖN KÖVETELMÉNYEK

5.1. **A szélvédő üveg jégmentesítése**

5.1.1. Minden járművet fel kell szerelni egy olyan berendezéssel, amely a dérnek és a jégnek a szélvédő üveg felületéről való eltávolítására szolgál. A jégmentesítő berendezés kellőképpen hatékony legyen, hogy hideg időben is megfelelően biztosítsa a szélvédőn át a megfelelő látási viszonyokat.

5.1.2. A rendszer hatékonyságát úgy ellenőrzik, hogy a motor beindítása után rendszeres időközönként meghatározzák a jégmentesített szélvédő felület nagyságát, miután a járművet egy időre hidegkamrában tartották.

5.1.3. A 6.1. pont szerinti eljárással ellenőrzik az 5.1.1. és az 5.1.2. pontok követelményeit.

5.1.4. A következő feltételeknek kell teljesülni:

5.1.4.1. A IV. melléklet 2.2. pontjában megadott felület (A. felület) a vizsgálat megkezdése után 20 perccel 80 %-osan jégmentesített kell, hogy legyen;

5.1.4.2. A vizsgálati periódus megkezdése után 25 perccel a szélvédő az utas oldalán nagyjából annyira legyen jégmentesített, mint ahogy azt a 5.1.4.1. pont meghatározza a vezető oldali részen;

5.1.4.3. A IV. mellékletben 2.3. pontjában megadott felület (B. felület) a vizsgálat megkezdése után 40 perccel 95 %-ban jégmentesített kell, hogy legyen.

(5.1.5.)

5.2. **A szélvédő páramentesítése**

5.2.1. Minden járművet fel kell szerelni egy olyan berendezéssel, amely eltávolítja a szélvédő belső felületén lecsapódott pararéteget.

5.2.2. A páramentesítő berendezés kellőképpen hatékony legyen, hogy nedves időben helyreállítsa a szélvédőn keresztül a látási viszonyokat. A hatékonyságot a 6.2. pontban megadott eljárással kell ellenőrizni.

5.2.3. Teljesülniük kell az alábbi követelményeknek:

5.2.3.1. a IV. melléklet 2.2. pontjában megadott felület (A. felület) 10 perc alatt 90 %-ban páramentes legyen;

(5.2.3.2.)

5.2.3.3. a IV. melléklet 2.3. pontjában megadott felület (B. felület) 10 perc alatt 80 %-ban páramentes legyen.

(5.2.4.)

6. VIZSGÁLATI ELJÁRÁS

6.1. **A szélvédő jégmentesítése**

6.1.1 A vizsgálatot a gyártó által meghatározott következő hőmérsékletek közül az egyiken kell végrehajtani: -8°C ± 2°C vagy -18°C ± 3°C.

6.1.2. A vizsgálatot egy olyan hideg helyiségben hajtják végre, amelyben az egész jármű elfér, és fel van szerelve ahhoz, hogy a járművet a vizsgálat teljes ideje alatt a 6.1.1. pontban megadott hőmérsékletek egyikén tartására. A hideg levegőáramot cirkuláltatni kell. A hűtőkamrát lehűtik az előírt vagy annál alacsonyabb hőmérsékletre legalább 24 órával a vizsgálatot – melynek során a járművet kiteszik a hideg hatásának – megelőzően.

6.1.3. A vizsgálat megkezdése előtt a szélvédő üveg belső és külső felületét zsírtalanítani kell metilalkohollal vagy valamilyen, ezzel egyenértékű zsírtalanító szerrel. A száradást követően legalább 3 %-os, de legfeljebb 10 %-os ammóniaoldatot kell felvinni. Az így kezelt felületet hagyjuk megszáradni, majd száraz pamut ronggyal megtörljük.

6.1.4. A jármű legalább 10 órán keresztül leállított motorral a vizsgálati hőmérsékleten kell, hogy, maradjon.

6.1.4.1. Ez az idő rövidebb is lehet, ha megfelelő műszerekkel megállapítható, hogy a motor hűtőközegének és kenőanyagának hőmérséklete már stabilizálódott a vizsgálati értéken.

6.1.5. A 6.1.4. pontban előírt idő elteltével a szélvédő teljes külső felületén egyenletes vastagságú, 0,044 gramm/cm^2-es jégréteget kell létrehozni egy 3,5 ± 0,2 bar nyomással működő vízfecskendővel.

6.1.5.1. A fecskendő fúvókáját úgy állítsuk be, hogy a létrejövő sugár minél szétterjedtebb és maximális átfolyású legyen. A fecskendőt tartsuk 200-250 mm-nyire a szélvédőtől, merőlegesen az üveg felületére, és irányítsuk úgy, hogy az üveg egyik oldalától a másikig egyenletes vastagságú jégréteg képződjön.

6.1.5.1.1. A 6.1.5. pont követelményeinek kielégítéséhez egy olyan szórófejre lehet szükség, amelynek a fúvókája 1,7 mm-es átmérőjű, és amelynek az átbocsátása 0,395 liter/min; a sugár 200 mm-es távolságból hozható létre, és a beszórt rész átmérője a szélvédő üvegen 300 mm legyen. Bármely más olyan eszköz is alkalmazható, amely megfelel az itt leírt követelményeknek.

6.1.6. A jégrétegnek a szélvédőn való létrehozása után a járművet még legalább 30 percig, de legfeljebb 40 percig a hűtőkamrában hagyják.

6.1.7. A 6.1.6. pontban megadott idő eltelte után a jármű motorját, szükség esetén külső segédeszköz igénybevételével, meg kell indítani, miután egy vagy két megfigyelő helyet foglalt a járműben. A vizsgálati időszak a motor megindítása után azonnal megkezdődik.

6.1.7.1. A vizsgálati idő első öt percében a motort olyan fordulatszám(ok)on járatják, amelyet a gyártó ajánl a motor hideg időben való bemelegítéséhez.

6.1.7.2. A vizsgálat utolsó 35 percében (illetve a teljes vizsgálat során, ha nincs betervezve 5 perces bemelegítési idő) a motort az alábbi feltételek között kell működtetni:

6.1.7.2.1. a legnagyobb sebességhez tartozó fordulatszám legfeljebb 50 %-án; ezenkívül

(6.1.7.2.2.)

6.1.7.2.3. az akkumulátor teljesen feltöltött állapotban legyen;

6.1.7.2.4. a jégmentesítő készülék kapocsfeszültsége legfeljebb 20 %-kal haladhatja meg a rendszer névleges feszültségét;

6.1.7.2.5. a vizsgálati kamra hőmérsékletét a szélvédő közepének magasságában mérik egy olyan helyen, ahol a vizsgált jármű által termelt hő nem befolyásolja lényegesen a hőmérsékletet;

6.1.7.2.6. a kamra hűtéséhez használt vízszintes levegőáram sebessége a szélvédő üvegénél, közvetlenül a vizsgálat előtt a jármű középsíkjában, 300 mm-re a szélvédő alja előtt, a szélvédő középmagasságában mérve, minél kisebb legyen, de nem szabad 8 km/h alá csökkennie;

6.1.7.2.7. a motorháztető, az ajtók és a szellőző nyílások, kivéve a fűtő- és szellőztető berendezés beeresztő- és elszívó nyílásait, zárva legyenek. Egy vagy két ablakot a gyártó kívánságára legfeljebb 25 mm függőleges távolságra nyitni lehet;

6.1.7.2.8. a jégmentesítő berendezés hőmérséklet-szabályzóját állítsuk be a legnagyobb teljesítményre;

6.1.7.2.9. az ablaktörlők a vizsgálat során használhatók, ha üzembe helyezésük és a további működtetésük kézi segítség nélkül lehetséges;

6.1.7.2.10. a gyártó által előírt jégmentesítő rendszert indítsuk meg, és a jármű állapota pedig legyen, a gyártó által alacsony hőmérsékleten való kielégítő működéséhez előírt.

6.1.8. A megfigyelő (vagy megfigyelők) a vizsgálat megkezdése után ötperces időközönként jelölje meg (jelöljék meg) a szélvédő belső oldalán a jégmentesített terület határait.

6.1.9. A vizsgálat befejeztével a szélvédő belső felületén bejelölt jégmentesített felület alakját a 6.1.8. szerint feljegyzik, és a vezető oldali rész azonosításához megjelölik.

6.2. **A szélvédő páramentesítése**

6.2.1. A vizsgálat megkezdése előtt a szélvédő belső felületét metilalkohollal vagy valamely más, ezzel egyenértékű zsírtalanító szerrel teljesen meg kell tisztítani. Száradás után vigyünk fel legalább 3 %-os, de legfeljebb 10 %-os ammóniaoldatot. Az így kezelt felületet hagyjuk megszáradni, és végezetül töröljük át száraz pamutronggyal.

6.2.2. A vizsgálatot egy olyan hűtőkamrában kell végrehajtani, amelybe a teljes jármű belefér, és amelyben a vizsgálati hőmérséklet –3°C ± 1°C értékű, és a teljes vizsgálati idő alatt tartható.

6.2.2.1. A próbakamra hőmérsékletét a szélvédő közepének megfelelő magasságban mérik egy olyan helyen, ahol a vizsgálat alatt lévő jármű által leadott hő nem befolyásol lényeges mértékben.

6.2.2.2. A kamra lehűtéséhez felhasznált vízszintes levegőáram sebessége a szélvédőüvegnél közvetlenül a vizsgálat előtt mérve a jármű középsíkjában, 300 mm-re a szélvédőüveg alapja előtt és a szélvédő középmagasságában mérve, a lehető legkisebb legyen, de feltétlenül 8 km/h-nál kevesebb.

6.2.2.3. A motorháztető, az ajtók és a szellőző nyílások, kivéve a fűtő- és szellőztető berendezés beeresztő- és elszívó nyílásai zárva legyenek. Egy vagy két ablakot a gyártó kívánságára, közvetlenül a páramentesítési eljárás kezdetén legfeljebb 25 mm-es függőleges távolságra ki lehet nyitni.

6.2.3. A páralecsapódást az V. mellékletben leírt gőzfejlesztővel hozzák létre. A gőzfejlesztőbe elegendő vizet kell önteni ahhoz, hogy -3°C ± 1°C-os környezeti hőmérsékleten a gyártó által kijelölt mindegyik ülőhelyen létrehozható legyen legalább 70 g/óra ± 5 g/óra gőz.

6.2.4. A szélvédő üveg belső felületét megtisztítják a 6.2.1. pontban előírtak szerint, és a járművet a környezeti kamrába helyezik. A kamra hőmérsékletét lecsökkentik annyira, hogy a motor hűtőközegének és kenőanyagának, valamint az utastérben lévő levegőnek a hőmérséklete -3°C ± 1°C-on állandósuljon.

6.2.5. A gőzfejlesztőt úgy helyezik el, hogy a kivezető nyílása 580 mm ± 80 mm-rel a vezetőülés R pontja felett legyen, de a jármű középsíkjában. Általában közvetlenül az első ülés háttámlája mögé helyezik, és az üléstámlát, ha állítható, az előírt szögbe helyezik. Ha ez az elrendezés a jármű belső terének kialakítása miatt nem lehetséges, akkor a gőzfejlesztőt az üléstámla előtt helyezik el egy olyan helyen, amely a fentiekben megadottaknak a leginkább megfelel.

6.2.6. A gőzfejlesztőnek a jármű belsejében való 5 perces működtetését követően foglaljon helyet a jármű első ülésein egy vagy két megfigyelő. A gőzfejlesztő teljesítményét ekkor le kell csökkenteni megfigyelőnként 70 ± 5 g/h értékre.

6.2.7. Egy perccel azt követően, hogy a megfigyelő(k) helyet foglalt(ak) a járműben, a gyártó útmutatásai szerint helyezzük üzembe a jármű motorját. A motor megindulásával a vizsgálat azonnal kezdetét veszi.

6.2.7.1. A motort a teljes vizsgálati idő alatt az alábbi feltételek mellett kell járatni:

6.2.7.1.1. a maximális sebességhez tartozó fordulatszám legfeljebb 50 %-án;

(6.2.7.1.2.)

6.2.7.1.3. a jármű páramentesítő szabályzóját a gyártó ajánlásainak megfelelően állítsuk be az adott vizsgálati hőmérséklethez;

6.2.7.1.4. az akkumulátor teljesen feltöltött állapotban legyen;

6.2.7.1.5. a páramentesítő készülék kapocsfeszültsége legfeljebb 20 %-kal haladhatja meg a rendszer névleges feszültségét.

6.2.8. A vizsgálat befejezése után megjelölik a páramentes felület határait.

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

(11.)

(12.)

II. MELLÉKLET

ELJÁRÁS A H PONT ÉS AZ ÜLÉSTÁMLA TÉNYLEGES DŐLÉSSZÖGÉNEK MEGHATÁROZÁSÁRA, VALAMINT AZ R PONTNAK A H PONTHOZ VISZONYÍTOTT HELYZETÉNEK MEGÁLLAPÍTÁSÁRA, ILLETVE A TERVEZTT ÉS A TÉNYLEGES ÜLÉSTÁMLA DŐLÉSSZÖG KAPCSOLATÁRA VONATKOZÓAN

A Tanács 1977. szeptember 27-i 77/649/EGK, a gépjárművek vezetőinek látóterére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló irányelvének III. melléklete tartalmazza. ([1])

([1]) HL L 267., 1977.10.19., 1. o.

III. MELLÉKLET

MÓDSZER A JÁRMŰ ELSŐDLEGES VONATKOZÁSI JELEI ÉS A HÁROMDIMENZIÓS KOORDINÁTARENDSZER KÖZÖTTI MÉRETÖSSZEFÜGGÉS MEGHATÁROZÁSÁHOZ

1. A JÁRMŰ ELŐDLEGES VONATKOZÁSI JELEI ÉS A VONATKOZÁSI RENDSZER KÖZÖTTI KAPCSOLAT

Ezen irányelvnek megfelelően a típusjóváhagyásra benyújtott járműn kívül és belül lévő specifikus méretek ellenőrzése céljából az I. melléklet 2.3. pontjában meghatározott háromdimenziós vonatkozási rendszer koordinátái, amelyek a járműtervezés kezdeti fázisában kerültek meghatározásra, valamint az I. melléklet 2.4. pontjában meghatározott elsődleges vonatkozási jelek helyzetei közötti kapcsolatot olyan pontossággal kell meghatározni, hogy a járműgyártó rajzain lévő specifikus pontok felvihetők legyenek a rajzok alapján előállított tényleges járműre.

2. MÓDSZER A VONATKOZÁSI JELEK ÉS A VONATKOZÁSI RENDSZER ÖSSZEFÜGGÉSÉNEK MEGÁLLAPÍTÁSÁRA

Ehhez létrehoznak egy talajszint vonatkozási síkot, amely az X-X és az Y-Y jelöléssel jellemzett. Az alkalmazásra kerülő eljárást a melléklet 3. ábrája szemlélteti, a vonatkozási sík szilárd, sima, és sík felület, amelyen a jármű áll, milliméteres beosztású skálákkal van ellátva, és ezek rögzítve vannak a síkfelületéhez. Az X-X tengely nem rövidebb 8 m-nél, az Y-Y tengely pedig nem rövidebb 4 m-nél. A két tengely a 3. ábrán szemléltetett módon derékszögben áll egymáshoz képest. A tengelyek metszéspontja jelenti a vonatkozási síkon a „talajnullapontot”.

3. A VONATKOZÁSI SÍK VIZSGÁLATA

A vonatkozási sík vagy a vizsgálati felület kis egyenetlenségeinek a figyelembevétele végett az X és az Y tengely mentén 250 mm-es távolságokban megmérik, és feljegyzik a talajnullaponthoz viszonyított eltéréseket, hogy ezzel a jármű ellenőrzésekor a megfelelő korrekciókat végre lehessen hajtani.

4. TÉNYLEGES VIZSGÁLATI HELYZET

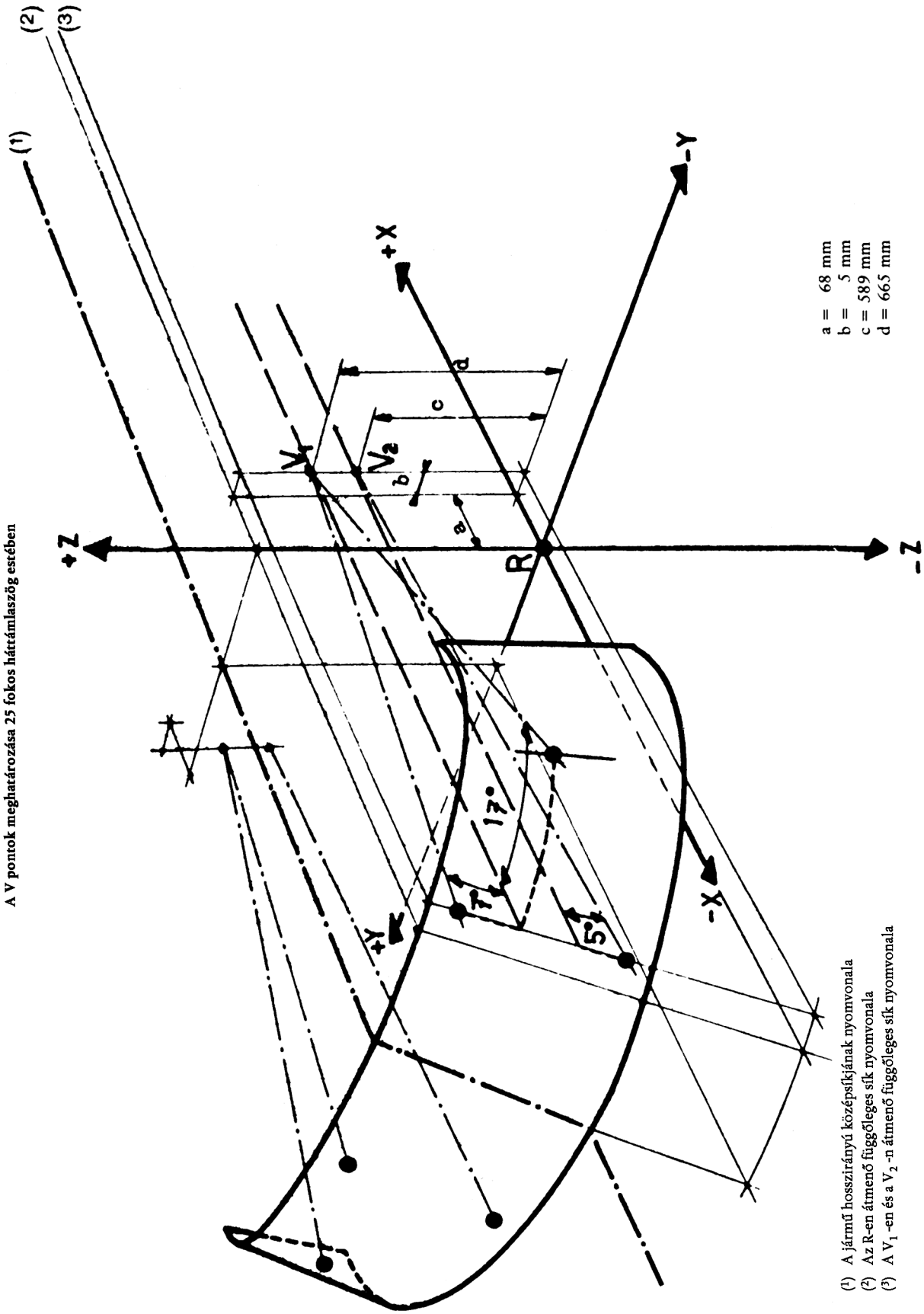
A felfüggesztési magasság stb., közötti csekély eltérések kiegyenlítése végett megfelelő eszközökre van szükség, amelyek révén az elsődleges vonatkozási jelek átvihetők a vonatkozási rendszer megfelelő koordinátáiba a konstrukciós rajznak megfelelően, mielőtt sor kerül további mérésekre. Ezenkívül biztosítani kell a jármű helyzetének csekély oldal- és/vagy hosszirányú beállítását is azért, hogy pontosan be lehessen helyezni a vonatkozási rendszerbe.

5. EREDMÉNYEK

A vonatkozási rendszerhez és tervezési helyzetéhez képest pontosan elhelyezett járműnél az előrelátási követelmények tanulmányázásához szükséges pontok helyzete pontosan meghatározható. A követelményeket meghatározó vizsgálati eljáráshoz szabad teodolitot, fényforrásokat vagy árnyékképző eszközöket és más berendezéseket is alkalmazni, ha igazolható, hogy ezek révén egyenértékű eredmények érhetők el.

1. ábra

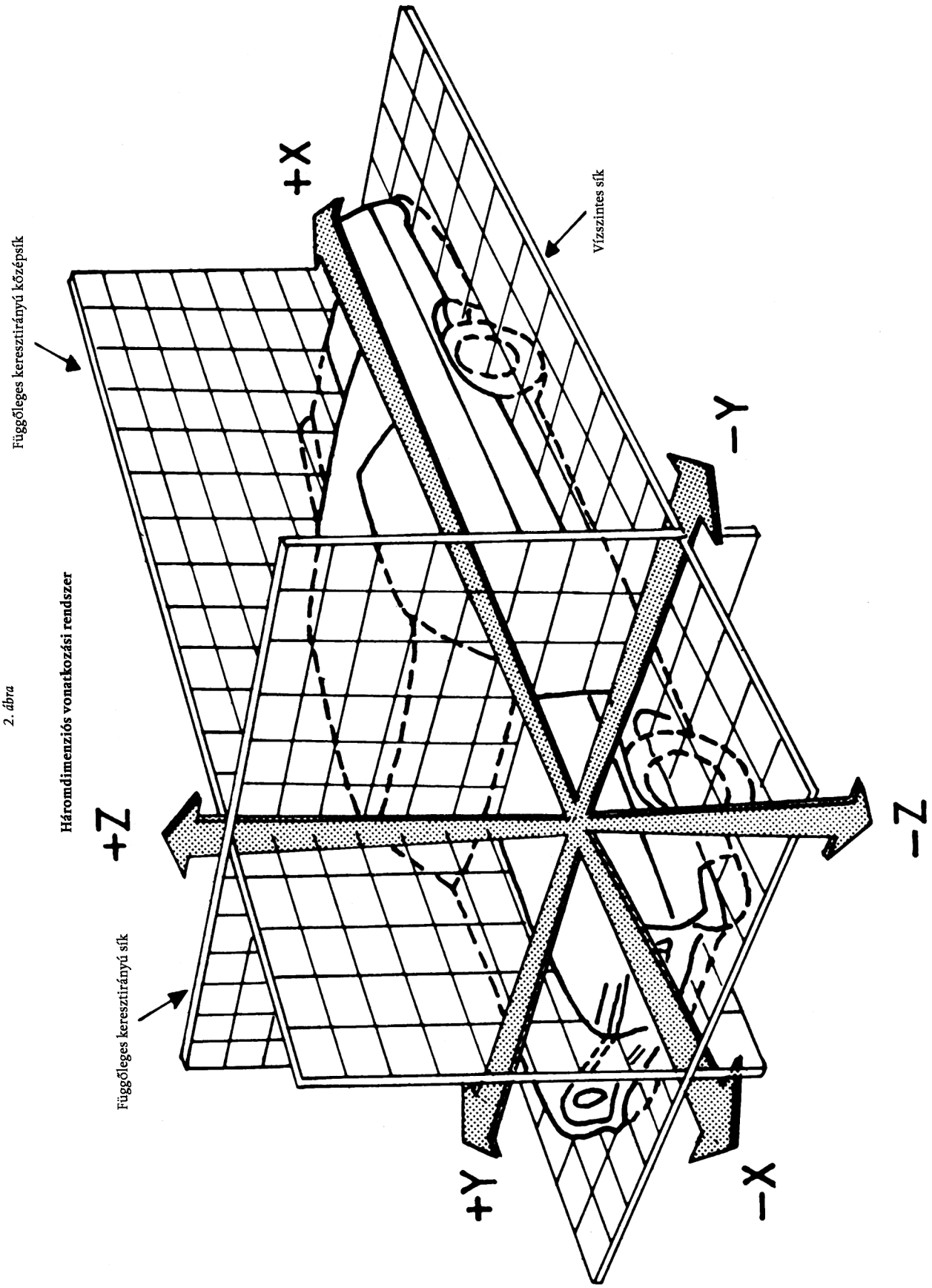
A V pontok meghatározása 25 fokos háttámlaszög estében



(1) A jármű hosszirányú középsíkjának nyomvonala
(2) Az R-en átmenő függőleges sík nyomvonala
(3) A V_1 -en és a V_2 -n átmenő függőleges sík nyomvonala

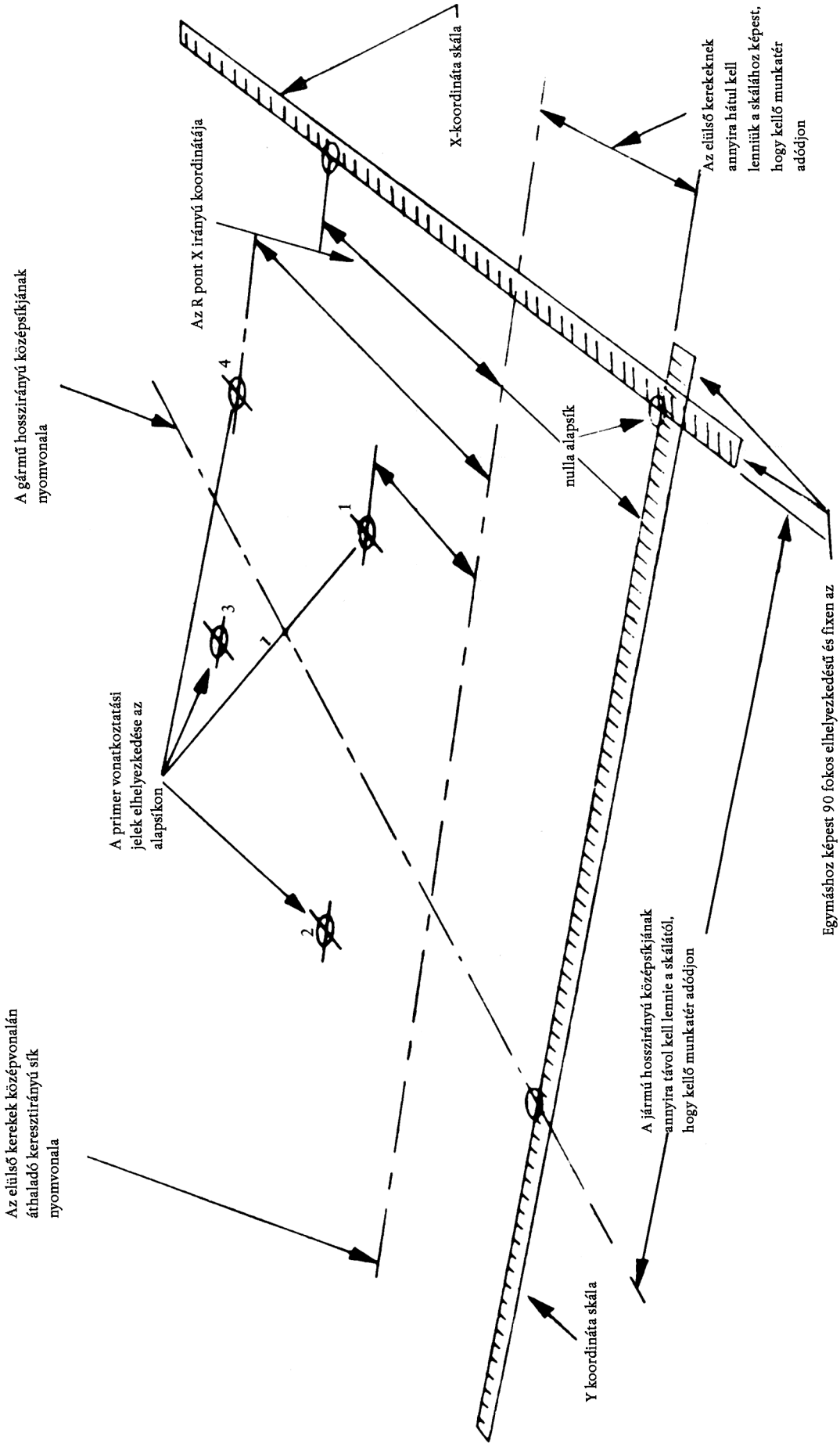
2. ábra

Háromdimenziós vonatkozási rendszer



3. ábra

Vízszintes munkaterület



IV. MELLÉKLET

MÓDSZER AZ M_1 KATEGÓRIÁJÚ JÁRMŰVEK SZÉLVÉDŐJE LÁTÓMEZEJÉNEK MEGHATÁROZÁSÁHOZ A „V" PONTOKRA VONATKOZTATVA

1. A V-PONTOK ELHELYEZKEDÉSE

1.1. Az I. és II. táblázatból látható, hogy a háromdimenziós koordináta-rendszer X, Y és Z koordinátái szerint milyen a V pontoknak az R ponthoz viszonyított helyzete.

1.2. Az I. táblázat megadja az alapvető koordinátákat a 25 fokos tervezett üléstámla-dőlésszögre. A koordináták pozitív iránya a III. melléklet 1. ábráján van megadva.

I. TÁBLÁZAT

V-pontok	X	Y	Z
V_1	68 mm	-5 mm	665 mm
V_2	68 mm	-5 mm	589 mm

1.3. **Korrekció a tervezett üléstámla 25 foktól eltérő dőlésszögekre**

1.3.1. A II. táblázat minden V pont X és Z koordinátájának további korrekciós értékeit mutatja abban az esetben, amikor a tervezett üléstámla dőlésszöge nem 25 fok. A koordináták pozitív irányát a III. melléklet 1. ábráján láthatjuk.

II. TÁBLÁZAT

üléstámla dőlésszöge (fokokban)	vízszintes koordináták ΔX	függőleges koordináták ΔZ	üléstámla dőlésszöge (fokokban)	vízszintes koordináták ΔX	függőleges koordináták 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. LÁTÓTÉR

2.1. A V-pontokból kiindulva két látótér van meghatározva.

2.2. Az A. látótér a szélvédő külső felületén az a terület, amelyet a V-pontból előrefutó következő négy sík határol (lásd az 1. ábrát):

– egy, a V_1-en és a V_2-n átmenő és az X tengelyhez képest 13 fokkal balra menő sík,

– egy, az Y tengellyel párhuzamosan futó, a V_1-en átmenő, és az X tengelyhez képest 3 fokkal felfelé menő sík,

– egy, az Y tengellyel párhuzamosan futó, a V_2-n átmenő, és az X tengelyhez képest 1 fokkal lefelé menő sík,

– egy, a V_1-en és a V_2-n átmenő, és az X tengelyhez képest 20 fokkal jobbra menő függőleges sík,

2.3. A B. látótér a szélvédő külső felületén az átlátszó felület oldalsó szélétől több, mint 25 mm távolságban lévő mező, amelyet a szélvédő külső felületének a következő négy síkkal való metszéspontjai határolnak (lásd a 2. ábrát):

– egy, az X tengelyhez képest 7 fokkal felfelé menő, a V_1-en átmenő és az Y tengellyel párhuzamos helyzetű sík,

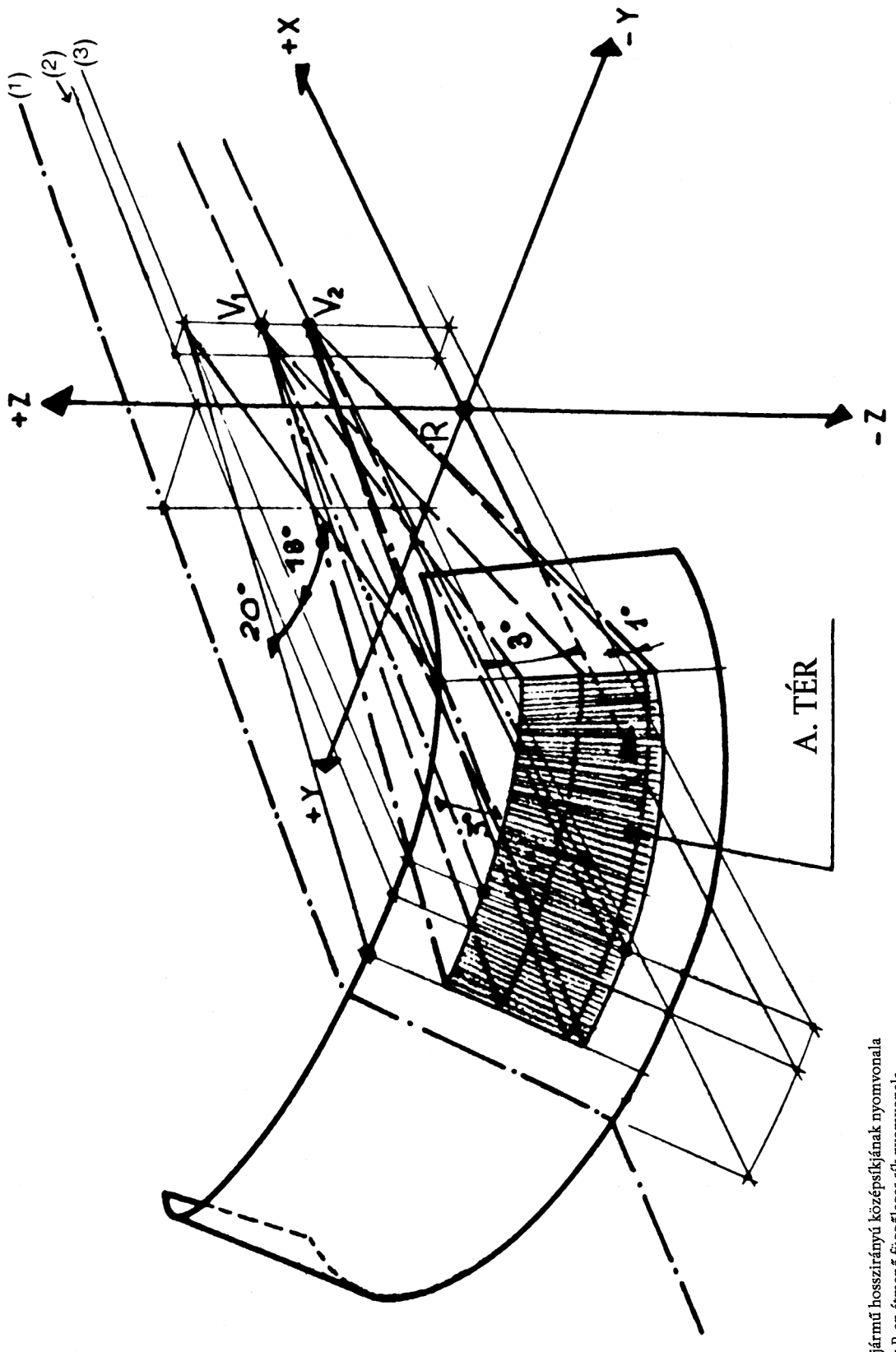
– egy, az X tengelyhez képest 5 fokkal lefelé menő, a V_2-n átmenő és az Y tengellyel párhuzamos helyzetű sík,

– egy függőleges, a V_1-en és a V_2-n átmenő és az X tengelyhez képest 17 fokkal balra menő sík,

– a jármű hosszirányú középsíkjához viszonyítva, az előző síkkal szimmetrikus sík.

1. kép

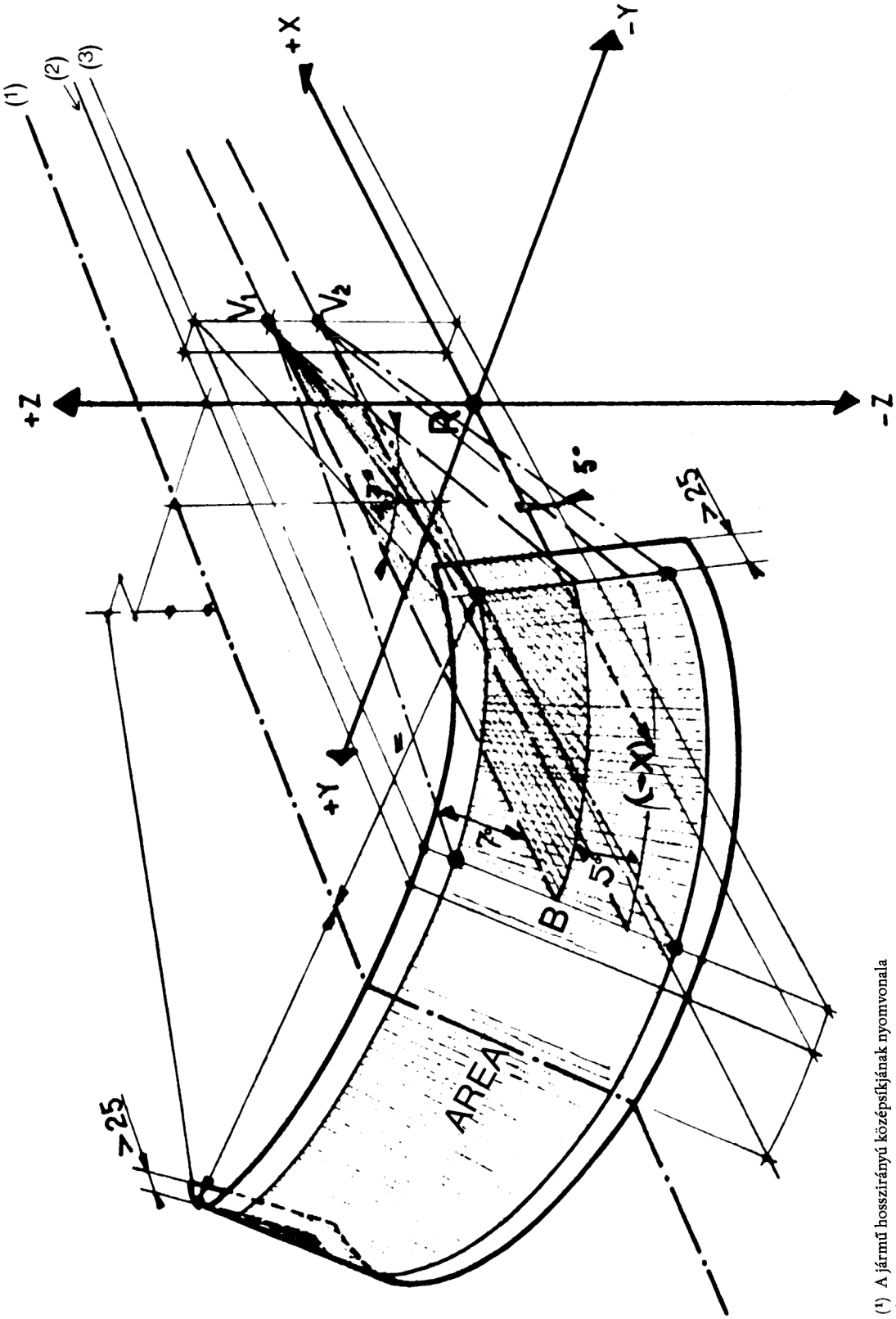
Az A. látótér



(1) A jármű hosszirányú középsíkjának nyomvonala
(2) Az R-en átmenő függőleges sík nyomvonala
(3) A V_1-en és a V_2-n átmenő függőleges sík

2. kép

A B. látótér



(1) A jármű hosszirányú középsíkjának nyomvonala
(2) Az R-en átmenő függőleges sík nyomvonala
(3) A V_1-en és a V_2-n átmenő függőleges sík nyomvonala

V. MELLÉKLET

GŐZFEJLESZTŐ

A vizsgálathoz használt gőzfejlesztőnek a következő jellemzőkkel kell rendelkezni:

a) víztartály, amelynek térfogata legalább 2,25 l;

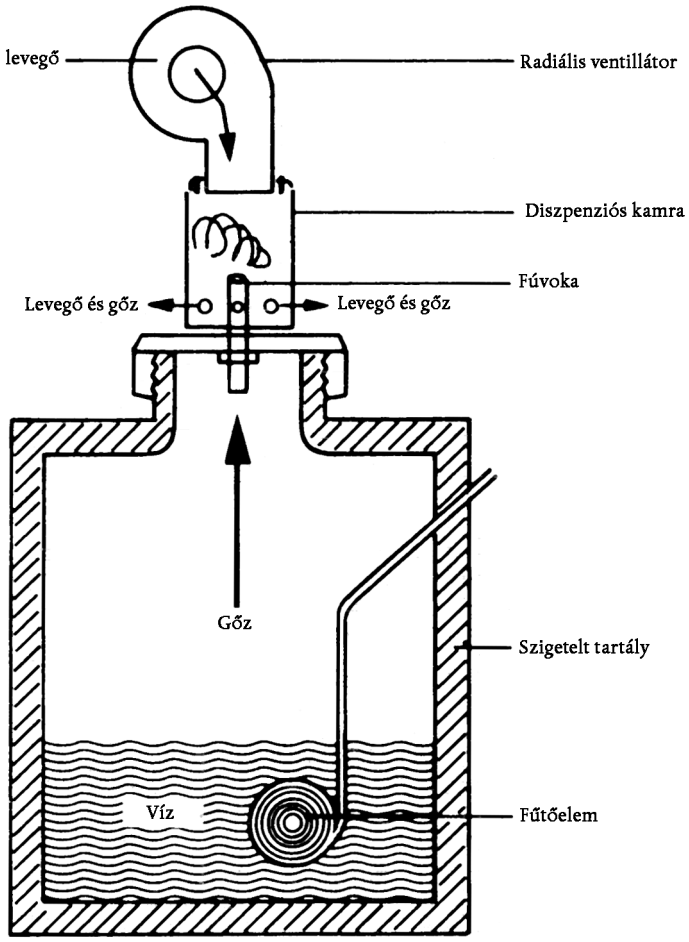
b) forráspontnál a hőveszteségе legfeljebb 75 W, -3 ± 1°C szobahőmérsékleten;

c) a ventillátor teljesítménye 0,5 mbar statikus nyomáson 0,07 m^3/min és 0,10 m^3/min között;

d) a gőzfejlesztő tetején hat, 6,3 mm-es átmérőjű gőzáteresztő nyílásnak kell lennie;

e) a gőzfejlesztőt -3 ± 1°C-os hőmérsékleten kell kalibrálni, mégpedig úgy, hogy a gőzhozam 70 ± 5g/h lépésekben állítható legyen ennek az értéknek legfeljebb az „n"-szeresére, ahol „n" egyenlő a gyártó által tervezett üléshelyzettel.

A gőzfejlesztő vázlatos rajza



A gőzfejlesztő méretei és jellemzői

alkatrész	méretek	anyag
fúvóka	a) hosszúság: 10 cm b) belső átmérő: 1,5 cm	sárgaréz
diszperziós kamra	a) hosszúság: 11,5 cm b) átmérő: 7,5 cm c) hat nyílás, egyenként 0,63 cm-es átmérővel. A nyílások 2,5 cm-rel a kamra alja felett vannak, és egyenletes elosztásúak.	sárgaréz cső falvastagság: 0,38 mm

VI. MELLÉKLET

MINTA

(Legnagyobb méret: A4 (210 mm x 297 mm)

A hatóság neve

MELLÉKLET AZ EGK-JÁRMŰTÍPUSBIZONYÍTVÁNY JÓVÁHAGYÁSÁHOZ A SZÉLVÉDŐ JÉG- ÉS PÁRAMENTESÍTŐ BERENDEZÉSEI VONATKOZÁSÁBAN.

(A gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 4. cikke (2) bekezdése és 10. cikke)

Az EGK típusjóváhagyás száma: .....

1. A gyártó védjegye vagy kereskedelmi jele: .....

2. A jármű típusa: .....

3. A gyártó neve és címe: .....

   .....

4. Adott esetben a gyártó megbízottjának a neve és címe: .....

   .....

   .....

5. A jármű rövid leírása: .....

   .....

6. Az ülőhelyek száma: .....

7. A jég- és páramentesítő berendezések rövid leírása: .....

   .....

   .....

8. A jégmentesítési vizsgálat előírt hőmérséklete: -8 ± 2°C/-18 ± 3°C (*)

9. Az elektromos berendezés névleges feszültsége: .....

10. A szélvédőüveg jellemzői:

    laminált üveg/ütésálló üveg (*)

    az egyes rétegek vastagsága: ..... mm

11. A szélvédő felerősítésére vonatkozó adatok: .....

    .....

    .....

12. A vezetőülés tervezett R-pontja és a primér vonatkozási jelek összefüggéséhez szolgáló azonosító adat: .....

    .....

(*) A nem kívánt rész törlendő.

13. Primér vonatkozási jelek azonosítása, elhelyezése és viszonylagos helyzetei: .....
.....
.....
.....
.....

14. A járművet típusjóváhagyásra bemutatták: .....

15. A típus-jóváhagyási vizsgálatokat végző műszaki szolgálat: .....
.....

16. Műszaki szolgálat vizsgálati jelentésének kelte: .....

17. Műszaki szolgálat vizsgálati jelentésének száma: .....

18. A szélvédő jég- és páramentesítője vonatkozásában a típusjóváhagyást megadták/elutasították (*)

19. Hely: .....

20. Dátum: .....

21. Aláírás: .....

22. E bizonyítvány mellékletét képezik a fenti típus-jóváhagyási számot viselő alábbi dokumentumok:

..... méretezett rajzok

..... utastér perspektívikusan bontott részábrázolása

..... a jégmentesítő berendezése jellemzői

..... a páramentesítő berendezés jellemzői

23. Megjegyzések .....

(*) A nem kívánt rész törlendő.