

Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

► **B**

PADOMES DIREKTĪVA

(1977. gada 27. septembris)

par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauku

(77/649/EEK)

(OV L 267 , 19.10.1977, lpp. 1)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u>	Komisijas Direktīva (1981. gada 29. jūlijs),	L 231	41	15.8.1981
► <u>M2</u>	Komisijas Direktīva (1988. gada 17. maijs),	L 181	40	12.7.1988
► <u>M3</u>	Komisijas Direktīva (1990. gada 30. oktobris),	L 341	20	6.12.1990



PADOMES DIREKTĪVA

(1977. gada 27. septembris)

par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauku

(77/649/EEK)

EIROPAS KOPIENU PADOME,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 100. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

tā kā tehniskās prasības, kurām mehāniskajiem transportlīdzekļiem jāatbilst saskaņā ar valsts tiesību aktiem, *inter alia*, attiecas uz vadītāja redzamības lauku;

tā kā šīs prasības dažādās dalībvalstīs atšķiras; tā kā tādēļ visās dalībvalstīs papildus spēkā esošajiem noteikumiem vai to vietā jānosaka vienādas prasības, lai konkrēti attiecībā uz visu tipu transportlīdzekļiem varētu piemērot EEK tipa apstiprinājuma procedūru, kas noteikta ar Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīvu 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu ⁽³⁾;

tā kā vēlams tehniskās prasības sagatavot tā, lai tām būtu tādi paši mērķi kā darbam, ko šajā jomā veic ANO Eiropas Ekonomikas komisijā;

tā kā šīs prasības attiecas uz M₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem (mehānisko transportlīdzekļu starptautiskā klasifikācija ir iekļauta Direktīvas 70/156/EEK I pielikumā);

tā kā dalībvalstu tiesību aktu tuvināšana attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredz, ka dalībvalstis savstarpēji atzīst pārbaudes, ko katra no tām veic, pamatojoties uz kopīgajām prasībām,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Šajā direktīvā “transportlīdzeklis” ir ikviens Direktīvas 70/156/EEK I pielikumā definētās M₁ kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, ko paredzēts izmantot uz ceļiem un kam ir vismaz četri riteņi un maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h.

2. pants

Neviena dalībvalsts nevar atteikt transportlīdzekļa EEK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu vadītāja redzamības lauka dēļ, ja tas atbilst I, III un IV pielikumā noteiktajām prasībām.

3. pants

Neviena dalībvalsts nevar atteikt vai aizliegt transportlīdzekļa pārdošanu, reģistrāciju, nodošanu ekspluatācijā vai lietošanu vadītāja redzamības lauka dēļ, ja tas atbilst I, III un IV pielikumā noteiktajām prasībām.

4. pants

Dalībvalsts, kas piešķirusi tipa apstiprinājumu, veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai iegūtu informāciju par visiem I pielikuma 2.2. punktā iekļautās daļas vai parametra pārveidojumiem. Minētās dalībvalsts kompetentās iestādes nosaka, vai jāveic jauni pārveidoto transportlīdzekļu

⁽¹⁾ OV C 125, 8.6.1976., 49. lpp.

⁽²⁾ OV C 197, 23.8.1976., 10. lpp.

⁽³⁾ OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.

▼B

dzeķļu tipu testi un vai par tiem jāsagatavo jauns ziņojums. Ja minētie testi liecina par neatbilstību šīs direktīvas prasībām, pārveidojumu neapstiprina.

5. pants

Visus grozījumus, kas vajadzīgi, lai I, III, IV un V pielikumā noteiktās prasības pielāgotu tehnikas attīstībai, pieņem saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 13. pantā noteikto procedūru.

Tomēr šo procedūru nepiemēro grozījumiem, ar ko ievieš noteikumus attiecībā uz redzamības lauku, kurš nav 180° priekšējās redzamības lauks.

6. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā noteikumi, kas vajadzīgi, lai 18 mēnešu laikā pēc šīs direktīvas paziņošanas izpildītu tās prasības, un tās par to tūlīt informē Komisiju.

2. Dalībvalstis nodrošina, lai to tiesību aktu svarīgākie noteikumi, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva, tiktu paziņoti Komisijai.

7. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

▼ **B****Pielikumu saraksts**

I pielikums. Darbības joma, definīcijas, EEK tipa apstiprinājuma pieteikums, EEK tipa apstiprinājums, specifikācijas, testa metode⁽¹⁾.

(II pielikums)

III pielikums. Metode, kā noteikt H punktu un faktisko sēdekļa atzveltnes leņķi un pārbaudīt R un H punktu relatīvo novietojumu un attiecību starp projektēto un faktisko sēdekļa atzveltnes leņķi⁽¹⁾.

▼ **M2**

Papildinājums. 1. un 2. attēls.

▼ **B**

IV pielikums. Metode, kā mērogā noteikt attiecību starp transportlīdzekļa primārajām norādes zīmēm un trīsdimensiju koordinātu sistēmu⁽¹⁾.

▼ **M2**

Papildinājums. 1. līdz 7. attēls.

▼ **B**

V pielikums. Pielikums transportlīdzekļa EEK tipa apstiprinājuma sertifikātam attiecībā uz vadītāja redzamības lauku.

⁽¹⁾ Šā pielikuma tehniskās prasības ir līdzīgas attiecīgā ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumu projektā iekļautajām; konkrēti sadalījums punktos ir tāds pats. Ja noteikumu projekta punktam neatbilst punkts šīs direktīvas pielikumā, tad numurs ir norādīts iekavās.

▼B

I PIELIKUMS

**DARBĪBAS JOMA, DEFINĪCIJAS, EEK TIPA APSTIPRINĀJUMA
PIETEIKUMS, EEK TIPA APSTIPRINĀJUMS, SPECIFIKĀCIJAS,
TESTA METODE**

1. DARBĪBAS JOMA
 - 1.1. Šī direktīva attiecas uz M_1 kategorijas transportlīdzekļa vadītāju 180° priekšējās redzamības lauku.
 - 1.1.1. Tās mērķis ir nodrošināt pietiekamu redzamības lauku, ja priekšējais stikls un citas stiklotās virsmas ir sausas un tīras.
 - 1.2. Šīs direktīvas prasības ir izteiktas tā, ka tās attiecas uz M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuros vadītājs sēž kreisajā pusē. M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuros vadītājs sēž labajā pusē, šīs prasības piemēro, pēc vajadzības izvēloties pretējus kritērijus.
2. DEFINĪCIJAS
 - (2.1.)
 - 2.2. **Transportlīdzekļa tips attiecībā uz redzamības lauku**
 “Transportlīdzekļa tips attiecībā uz redzamības lauku” ir transportlīdzekļi, kas neatšķiras tādos svarīgos aspektos kā:
 - 2.2.1. ārējā un iekšējā forma un izvietojums 1. punktā norādītajā laukā, ja tie var ietekmēt redzamību, un
 - 2.2.2. priekšējā stikla forma, izmēri un stiprinājums.
 - 2.3. **Trīsdimensiju koordinātu sistēma**
 “Trīsdimensiju koordinātu sistēma” ir koordinātu sistēma, ko veido vertikālā gareniskā plakne XZ, horizontālā plakne XY un vertikālā šķērsplakne YZ (sk. IV pielikuma papildinājuma 5. attēlu); to izmanto, lai mērogā noteiktu attiecību starp konstrukcijas punktiem rasējumos un to novietojumu uz faktiskā transportlīdzekļa. Transportlīdzekļa novietošanas paņēmieni attiecībā pret koordinātu sistēmu ir precizēti IV pielikumā; visas koordinātas attiecībā pret koordinātu sākumpunktu nosaka transportlīdzeklim darba kārtībā (kā definēts Direktīvas 70/156/EEK I pielikuma 2.6. iedaļā) ar vienu pasažieri priekšējā sēdekļī — pasažiera masa ir $75 \text{ kg} \pm 1 \%$.
 - 2.3.1. Transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar balstiekārtu, kura nodrošina, ka var pieregulēt klirensu, testē ražotāja norādītajos normālajos lietošanas apstākļos.
 - 2.4. **Primārās norādes zīmes**
 “Primārās norādes zīmes” ir dobumi, virsmas, marķējums un identifikācijas zīmes uz transportlīdzekļa virsbūves. Norādes zīmes veidu un katras zīmes novietojumu attiecībā pret trīsdimensiju koordinātu sistēmas X, Y un Z koordinātām un konstrukcijas pamata plakni norāda transportlīdzekļa ražotājs. Šīs zīmes var būt kontrolpunkti, ko izmanto virsbūves montāžā.
 - 2.5. **Sēdekļa atzveltnes leņķis**
 (Sk. III pielikuma 1.3. punktu.)
 - 2.6. **Faktiskais sēdekļa atzveltnes leņķis**
 (Sk. III pielikuma 1.4. punktu.)
 - 2.7. **Projektētais sēdekļa atzveltnes leņķis**
 (Sk. III pielikuma 1.5. punktu.)

▼ **B**

- 2.8. **V punkti**
- “V punkti” ir punkti, kā novietojumu pasažieru salonā nosaka vertikālas gareniskās plaknes caur priekšējā sēdekļa vistālāko norādīto pozīciju centriem un attiecībā pret R punktu un projektēto sēdekļa atzveltnes leņķi, punktus izmanto, lai pārbaudītu atbilstību redzamības lauka prasībām.
- 2.9. **R punkts jeb sēdvietas atskaite punkts**
- (Sk. III pielikuma 1.2. punktu.)
- 2.10. **H punkts**
- (Sk. III pielikuma 1.1. punktu.)
- 2.11. **Priekšējā stikla atskaite punkti**
- “Priekšējā stikla atskaite punkti” ir punkti, kur ar priekšējo stiklu krustojas līnijas, kuras virzās uz priekšu no V punktiem uz priekšējā stikla ārējo virsmu.
- 2.12. **Caurspīdīgais laukums**
- “Caurspīdīgais laukums” ir transportlīdzekļa priekšējā stikla laukums vai cita stiklota virsma, kam perpendikulāri pret virsmu mērītā gaismas caurlaidība ir vismaz 70 %.
- 2.13. **P punkti**
- “P punkti” ir punkti, pa kuriem vadītājs virza galvu, aplūkojot priekšmetus horizontālā plaknē acu augstumā.
- 2.14. **E punkti**
- “E punkti” ir punkti, kas atbilst vadītāja acu centriem un ko izmanto, lai novērtētu, kādā mērā A statņi aizsedz redzamības lauku.
- 2.15. **A statnis**
- “A statnis” ir jebkāds jumta balsts vertikālās šķērsplaknes priekšā, kas atrodas 68 mm V punktu priekšā un ko veido necaurspīdīgas sastāvdaļas, piemēram, šādam balstam piestiprināti priekšējā stikla rāmji un durvju rāmji.
- 2.16. **Sēdekļa horizontālās regulēšanas diapazons**
- “Sēdekļa horizontālās regulēšanas diapazons” ir to parasto vadīšanas pozīciju diapazons, kuras transportlīdzekļa ražotājs ir norādījis vadītāja sēdekļa regulēšanai pa X asi (sk. 2.3. punktā).
- 2.17. **Sēdekļa papildu regulēšanas diapazons**
- “Sēdekļa papildu regulēšanas diapazons” ir transportlīdzekļa ražotāja norādītais vadīšanas pozīciju diapazons regulēšanai pa X asi (sk. 2.3. punktā) aiz 2.16. punktā norādītā parastā vadītāja sēdvietas pozīciju diapazona, lai sēdekļus pārveidotu par gultām vai atvieglotu iekļuvi transportlīdzeklī.
- (2.18.)
3. **EEK TIPA APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS**
- 3.1. Transportlīdzekļa EEK tipa apstiprinājuma pieteikumu attiecībā uz vadītāja redzamības lauku iesniedz transportlīdzekļa ražotājs vai viņa pilnvarots pārstāvis.
- 3.2. Tam pievieno šādus dokumentus trijos eksemplāros un vēl šādu informāciju:

▼ **B**

- 3.2.1. transportlīdzekļa aprakstu no 2.2. punktā minēto kritēriju viedokļa kopā ar pasažieru salona rasējumu mērogā un fotogrāfiju vai kopsaliekuma attēlu ar atsevišķu daļu iznesumiem. Norāda transportlīdzekļa tipu identificējošus numurus un/vai simbolus un
- 3.2.2. precīzas ziņas par primārajām norādes zīmēm, aprakstot pietiekami sīki, lai tās varētu viegli identificēt un pārbaudīt katras novietojumu attiecībā pret citām un pret R punktu.
- 3.3. Apstiprināmā transportlīdzekļa tipa paraugs jāiesniedz tehniskajam dienestam, kas izdara tipa apstiprinājuma testus.
- 4. **EEK TIPA APSTIPRINĀJUMS**
 - (4.1.)
 - (4.2.)
 - 4.3. EEK tipa apstiprinājuma sertifikātam pievieno sertifikātu, kas atbilst paraugam V pielikumā.
 - (4.4.) – (4.4.1.) – (4.4.2.)
 - (4.5.)
 - (4.6.)
 - (4.7.)
 - (4.8.)
- 5. **SPECIFIKĀCIJAS**
 - 5.1. **Vadītāja redzamības lauks**
 - 5.1.1. Priekšējā stikla caurspīdīgajā laukumā jāiekļauj vismaz šādi priekšējā stikla atskautes punkti:
 - 5.1.1.1. horizontāles atskautes punkts V_1 punkta priekšā un 17° pa kreisi (sk. IV pielikuma papildinājuma 1. attēlu);
 - 5.1.1.2. augšējais vertikāles atskautes punkts V_1 punkta priekšā un 7° virs horizontāles. Tomēr līdz 1981. gada 30. septembrim šo leņķi samazina līdz 5° ;
 - 5.1.1.3. apakšējais vertikāles atskautes punkts V_2 punkta priekšā un 5° zem horizontāles;
 - 5.1.1.4. lai pārbaudītu atbilstību priekšējās redzamības prasībām priekšējā stikla pretējā pusē, iegūst trīs papildu atskautes punktus simetriski punktiem, kas noteikti 5.1.1.1. līdz 5.1.1.3. punktā, attiecībā uz transportlīdzekļa garenisko vidusplakni.

▼ **M2**

- 5.1.2. Katra A statņa obstrukcijas leņķis, kas noteikts 5.1.2.1. punktā, nedrīkst pārsniegt 6° (skat. IV pielikuma papildinājuma 3. attēlu).

Pasažiera puses A statņa obstrukcijas leņķis, kas noteikts 5.1.2.1.2. punktā, nav jānosaka, ja abi statņi novietoti simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni.
- 5.1.2.1. Katra A statņa obstrukcijas leņķi mēra, plaknē uzliekot virsū divus šādus horizontālus griezumus:
 - 1. griezums.: No Pm punkta, kura atrašanās vieta noteikta 5.3.1.1. punktā, zīmē plakni, kas veido 2° leņķi uz augšu ar horizontālu plakni, kura iet uz priekšu caur Pm punktu. Nosaka A statņa horizontālo griezumu, kas sākas A statņa un slīpās plaknes krustojšanās punktā (skat. IV pielikuma papildinājuma 2. attēlu).
 - 2. griezums.: To pašu procedūru atkārtoti, izmantojot plakni, kas noliekta 5° leņķī uz leju pret horizontālo plakni, kura iet uz priekšu caur Pm punktu (skat. IV pielikuma papildinājuma 2. attēlu).

▼ **M2**

- 5.1.2.1.1. Statņa A obstrukcijas leņķis vadītāja pusē ir leņķis, ko veido uz plaknes paralēli no E_2 punkta uz tangenti, kura savieno E_1 punktu ar griezuma S_2 ārējo malu, un tangenti, kas savieno E_2 punktu ar griezuma S_1 iekšējo malu (skat. IV pielikuma papildinājuma 3. attēlu).
- 5.1.2.1.2. Statņa A obstrukcijas leņķis pasažiera pusē ir leņķis, ko veido uz plaknes tangente, kura savieno E_3 punktu ar griezuma S_1 iekšējo malu, un paralēle no E_3 punkta uz tangenti, kas savieno E_4 punktu ar griezuma S_2 ārējo malu (skat. IV pielikuma papildinājuma 3. attēlu).

▼ **B**

- 5.1.2.2. Nevienam transportlīdzeklim nav vairāk kā divi A statņi.

▼ **M2**

- 5.1.3. Vadītāja tiešas 180° priekšējās redzamības laukā zem horizontālās plaknes caur V_1 punktu un virs trim plaknēm caur V_2 punktu — no tām viena ir perpendikulāra pret plakni XZ un noliecas uz priekšu 4° zem horizontālās plaknes, un divas pārējās ir perpendikulāras pret plakni YZ un noliecas 4° zem horizontālās plaknes (skat. IV pielikuma 4. attēlu) — nedrīkst būt obstrukcijas, izņemot A statņi, nekustīgu vai pārvietojamu ventilācijas vai sānu loga sadalījuma stieņu, ārējas radio antenas, atpakaļskata spoguļu un priekšējā stikla tīrītāju radīto.

Par redzamības lauka obstrukciju neuzskata:

- iestrādātus vai iespiestus radio antenas vadus, kuru platums nepārsniedz:
 - iestrādātiem vadiem: 0,5 milimetrus,
 - iespiestiem vadiem: 1,0 milimetrus.
- Radio antenas vadi nešķērso zonu A, kas noteikta Direktīvā 78/318/EEK par mehānisko transportlīdzekļu stiklu tīrīšanas un apskalošanas ierīcēm ⁽¹⁾. Tomēr zonu A var šķērsot trīs radio antenas vadi, ja to platums nepārsniedz 0,5 milimetrus;
- “pretaizsalšanas/pretaizsvīšanas” vadus, kas ir zonā A un kam parasti ir zigzaga vai sinusoidāla forma un šādi izmēri:
 - maksimālais redzamais platums – 0,030 milimetri,
 - maksimālais vadu blīvums:
 - vertikāliem vadiem: 8/cm,
 - horizontāliem vadiem: 5/cm.

▼ **B**

- 5.1.3.1. Stūres rata malas un stūres rata mērinstrumentu paneļa radītā obstrukcija būs pieļaujama, ja caur V_2 punktu novilkta plakne, kas perpendikulāra pret plakni XZ un pieskaras stūres rata malas augstākajai daļai, ir noliekta vismaz 1° zem horizontālās plaknes.

5.2. **V punktu novietojums**

- 5.2.1. V punktu novietojums attiecībā pret R punktu norādīts I un IV tabulā ar trīsdimensiju koordinātu sistēmas XYZ koordinātām.
- 5.2.1.1. Pamata koordinātas, ja projektētais sēdekļa atzveltnes leņķis ir 25° , norādītas šā pielikuma I tabulā. Koordinātu pozitīvais virziens norādīts IV pielikuma papildinājuma 1. attēlā.

I TABULA

V punkts	X	Y	Z
V_1	68 mm	– 5 mm	665 mm
V_2	68 mm	– 5 mm	589 mm

5.3. **P punktu novietojums**

- 5.3.1. P punktu novietojums attiecībā pret R punktu ir parādīts II, III un IV tabulā ar trīsdimensiju koordinātu sistēmas XYZ koordinātām.

⁽¹⁾ OV L 81, 28.3.1978., 49. lpp.

▼ **M2**

- 5.3.1.1. Pamata koordinātas, ja projektētais sēdekļa atzveltnes leņķis ir 25°, parādītas II tabulā. Koordinātu pozitīvais virziens norādīts IV pielikuma papildinājuma 1. attēlā.

Pm punkts ir punkts, kurā krustojas taisne P_1P_2 un gareniskā vertikālā plakne, kas šķērso R punktu.

II TABULA

P punkts	X	Y	Z
P_1	35 mm	– 20 mm	627 mm
P_2	63 mm	47 mm	627 mm
Pm	43,36 mm	0 mm	627 mm

▼ **B**

- 5.3.1.2. Turpmākie labojumi, kas jāveic P_1 un P_2 punkta X koordinātām, kad 2.16. punktā definētais horizontālais sēdvietas regulēšanas diapazons pārsniedz 108 mm, parādīti III tabulā. Koordinātu pozitīvais virziens norādīts IV pielikuma papildinājuma 1. attēlā.

III TABULA

Sēdvietas horizontālās regulēšanas diapazons	ΔX
108 līdz 120 mm	– 13 mm
121 līdz 132 mm	– 22 mm
133 līdz 145 mm	– 32 mm
146 līdz 158 mm	– 42 mm
vairāk nekā 158 mm	– 48 mm

5.4. **Projektēto sēdekļa atzveltnes leņķu korekcijas, izņemot 25° leņķi**

Papildu korekcijas, kas jāizdara katra V punkta X un Z koordinātām, ja projektētais sēdekļa atzveltnes leņķis nav 25°, parādītas IV tabulā. Koordinātu pozitīvais virziens norādīts IV pielikuma papildinājuma 1. attēlā.

IV TABULA

Sēdekļa atzveltnes leņķis (°)	Horizontālās koordinātas ΔX	Vertikālās koordinātas ΔZ
5	– 186 mm	28 mm
6	– 177 mm	27 mm
7	– 167 mm	27 mm
8	– 157 mm	27 mm
9	– 147 mm	26 mm
10	– 137 mm	25 mm
11	– 128 mm	24 mm
12	– 118 mm	23 mm
13	– 109 mm	22 mm
14	– 99 mm	21 mm
15	– 90 mm	20 mm
16	– 81 mm	18 mm
17	– 72 mm	17 mm
18	– 62 mm	15 mm
19	– 53 mm	13 mm
20	– 44 mm	11 mm

▼B

Sēdekļa atzveltnes leņķis (°)	Horizontālās koordi- nātas ΔX	Vertikālās koordinātas ΔZ
21	– 35 mm	9 mm
22	– 26 mm	7 mm
23	– 18 mm	5 mm
24	– 9 mm	3 mm
25	0 mm	0 mm
26	9 mm	– 3 mm
27	17 mm	– 5 mm
28	26 mm	– 8 mm
29	34 mm	– 11 mm
30	43 mm	– 14 mm
31	51 mm	– 18 mm
32	59 mm	– 21 mm
33	67 mm	– 24 mm
34	76 mm	– 28 mm
35	84 mm	– 32 mm
36	92 mm	– 35 mm
37	100 mm	– 39 mm
38	108 mm	– 43 mm
39	115 mm	– 48 mm
40	123 mm	– 52 mm

5.5. E punktu novietojums

5.5.1. E_1 un E_2 punkts katrs atrodas 104 mm no P_1 punkta.

E_2 punkts atrodas 65 mm no E_1 punkta (sk. IV pielikuma papildinājuma 4. attēlu).

▼M2

5.5.2. Taisni, kas savieno E_1 un E_2 punktu, griež ap P_1 punktu, līdz tangente, kura savieno E_1 punktu ar vadītāja puses A statņa S_2 griezuma ārējo malu, ir perpendikulāra pret taisni E_1E_2 (skat. IV pielikuma papildinājuma 3. attēlu).

▼B

5.5.3. E_3 un E_4 punkts katrs atrodas 104 mm no P_2 punkta. E_3 punkts atrodas 65 mm no E_4 punkta (sk. IV pielikuma papildinājuma 4. attēlu).

▼M2

5.5.4. Taisni E_3E_4 griež ap P_2 punktu, līdz tangente, kura savieno E_4 punktu ar pasažiera puses A statņa S_2 griezuma ārējo malu, ir perpendikulāra pret taisni E_3E_4 (skat. IV pielikuma papildinājuma 3. attēlu).

▼B**6. TESTA METODE****6.1. Vadītāja redzamības lauks**

6.1.1. Attiecību starp transportlīdzekļa primārajām norādes zīmēm un trīsdimensiju koordinātu sistēmas koordinātām nosaka ar IV pielikumā noteikto metodi.

6.1.2. V_1 un V_2 punkta novietojums attiecībā pret R punktu ar trīsdimensiju koordinātu sistēmas XYZ koordinātām ir parādīts I tabulā 5.2.1.1. punktā un IV tabulā 5.4. punktā. Priekšējā stikla atskaites punktus iegūst no korigētajiem V punktiem, kā noteikts 5.1.1. punktā.

▼B

- 6.1.3. Attiecības starp P punktiem, R punktu un vadītāja sēdvietas centra līniju, ko parāda trīsdimensiju koordinātu sistēmas XYZ koordinātas, nosaka saskaņā ar 5.3. punkta II un III tabulu. Projektēto sēdekļa atzveltnes leņķu korekcija, izņemot 25° leņķi, saskaņā ar 5.4. punktu ir parādīti IV tabulā.

▼M2

- 6.1.4. Obstrukcijas leņķi (skat. 5.1.2. punktā) mēra slīpajās plaknēs, kas noteiktas IV pielikuma papildinājuma 2. attēlā. Attiecības starp P_1 un P_2 punktiem, kas attiecīgi savienoti ar E_1 un E_2 punktiem un E_3 un E_4 punktiem, ir parādītas IV pielikuma papildinājuma 5. attēlā.
- 6.1.4.1. Taisne E_1E_2 ir tāda, kā noteikts 5.5.2. punktā. A statņa obstrukcijas leņķi vadītāja pusē mēra tā, kā noteikts 5.1.2.1.1. punktā.
- 6.1.4.2. Taisne E_3E_4 ir tāda, kā noteikts 5.5.4. punktā. A statņa obstrukcijas leņķi pasažiera pusē mēra tā, kā noteikts 5.1.2.1.2. punktā.
- 6.1.5. Ražotājs var mērīt obstrukcijas leņķi transportlīdzeklī vai rasējumos. Ja ir kādas šaubas, tad tehniskie dienesti var pieprasīt transportlīdzeklim izdarīt testus.

▼B

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

▼B

(II PIELIKUMS)

▼ **M3***III PIELIKUMS***METODE, KĀ NOTEIKT H PUNKTU UN FAKTISKO TORSA LEŅĶI MEHĀNISKO TRANSPORTLĪDZEKĻU SĒDVIETĀM****1. MĒRĶIS**

Šajā pielikumā aprakstīto metodi izmanto, lai noteiktu H punkta atrašanās vietu un faktisko torša leņķi vienai vai vairākām mehānisko transportlīdzekļu sēdvietām un pārbaudītu izmērītos datus attiecībā uz transportlīdzekļa ražotāja dotajām specifikācijām ⁽¹⁾.

2. DEFINĪCIJAS

Šajā pielikumā ir spēkā šādas definīcijas.

2.1. “Atskaides dati” ir viens vai vairāki šādi sēdvietas parametri:**2.1.1. H punkts un R punkts un to attiecība;****2.1.2. Faktiskais torša leņķis un projektētais torša leņķis, un to attiecība.****2.2. “H punkta trīsdimensiju manekens” (3 DH manekens) ir ierīce, ko izmanto, lai noteiktu H punktu un faktiskos torša leņķus. Šī ierīce ir aprakstīta šā pielikuma 1. papildinājumā.****2.3. “H punkts” ir torša un augšstilba šarnīra centrs 3 DH manekenā, kas uzstādīts transportlīdzekļa sēdekļī saskaņā ar šā pielikuma 4. punktu. H punkts atrodas ierīces ass vidū starp 3 DH manekenam abās pusēs redzamajiem H punkta ass galiem. H punkts teorētiski atbilst R punktam (pielāides sk. 3.2.2. punktā). Pēc H punkta noteikšanas saskaņā ar 4. punktā aprakstīto metodi to uzskata par fiksētu attiecībā pret sēdekļa spilvena konstrukciju un uzskata, ka tas pārvietojas, kad sēdekļis tiek regulēts.****2.4. “R punkts” jeb “sēdekļa atskaides punkts” ir projektētais punkts, ko katrai sēdvietai definē transportlīdzekļa ražotājs un ko nosaka attiecībā pret trīsdimensiju koordinātu sistēmu.****2.5. “Torša līnija” ir 3 HD manekena zondes ass, kad zonde ir pilnībā atvirzīta atpakaļ.****2.6. “Faktiskais torša leņķis” ir leņķis, ko mēra starp vertikāli, kas iet caur H punktu, un torša līniju, izmantojot 3 HD manekena atzveltnes leņķa kvadrantu. Faktiskais torša leņķis teorētiski atbilst projektētajam torša leņķim (pielāides sk. 3.2.2. punktā).****2.7. “Projektētais torša leņķis” ir leņķis, ko mēra starp vertikāli, kura iet caur R punktu un torša līniju stāvoklī, kas atbilst projektētajam atzveltnes stāvoklim, ko nosaka transportlīdzekļa ražotājs.****2.8. “Transportlīdzekļī esošas personas vidusplakne” (C/LO) ir katrā izraudzītajā sēdvietā novietotā 3 DH manekena vidusplakne; to attēlo H punkta koordināta uz Y ass. Atsevišķiem sēdekļiem sēdekļa vidusplakne sakrīt ar transportlīdzekļī esošas personas vidusplakni. Citiem sēdekļiem transportlīdzekļī esošas personas vidusplakni nosaka ražotājs.****2.9. “Trīsdimensiju koordinātu sistēma” ir šā pielikuma 2. papildinājumā aprakstītā sistēma.****2.10. “Norādes zīmes” ir tādi fiziski punkti (caurumi, virsmas, zīmes vai robojumi) uz transportlīdzekļa virsbūves, ko nosaka ražotājs.**

⁽¹⁾ Jebkurā sēdvietā, kas nav priekšējais sēdekļis, kur H punktu nevar noteikt, izmantojot “H punkta trīsdimensiju manekenu” vai metodes, pēc kompetentās iestādes ieskatiem par atskaides punktu var uzskatīt ražotāja norādīto R punktu.

▼ **M3**

- 2.11. “Transportlīdzekļa mērīšanas stāvoklis” ir transportlīdzekļa stāvoklis, ko nosaka norādes zīmju koordinātas trīsdimensiju koordinātu sistēmā.
3. PRASĪBAS
- 3.1. **Datu noformējums**
- Par katru sēdvietu visus šādus atskaites datus, ja tie nepieciešami, lai pierādītu atbilstību šīs direktīvas noteikumiem, vai attiecīgu datu daļu noformē šā pielikuma 3. papildinājumā norādītajā formā:
- 3.1.1. R punkta koordinātas trīsdimensiju koordinātu sistēmā;
- 3.1.2. Projektētais torša leņķis;
- 3.1.3. Visi norādījumi, kas vajadzīgi sēdekļa noregulēšanai (ja tas ir regulējams) mērīšanas stāvoklī, kurš noteikts 4.3. punktā.
- 3.2. **Attiecība starp mērījumu datiem un konstrukcijas specifikācijām**
- 3.2.1. H punkta koordinātas un faktisko torša leņķa vērtību, ko iegūst ar metodi, kas izklāstīta 4. punktā, attiecīgi salīdzina ar R punkta koordinātām un ražotāja norādīto projektēto torša leņķa vērtību.
- 3.2.2. R punkta un H punkta relatīvo novietojumu un attiecību starp projektēto torša leņķi un faktisko torša leņķi attiecīgajai sēdvietai uzskata par apmierinošu, ja H punkts, kas noteikts pēc tā koordinātām, atrodas kvadrātā, kura malas ir 50 mm garas un kura diagonāles krustojas R punktā, un ja faktiskais torša leņķis ir 5° robežās no projektētā torša leņķa.
- 3.2.3. Ja šie nosacījumi ir ievēroti, R punktu un projektēto torša leņķi izmanto, lai pierādītu atbilstību šīs direktīvas noteikumiem.
- 3.2.4. Ja H punkts vai faktiskais torša leņķis neatbilst 3.2.2. punkta prasībām, tad H punktu un faktisko torša leņķi nosaka vēl divreiz (pavisam trīs reizes). Ja, veicot šīs trīs darbības, divu darbību rezultāti atbilst prasībām, piemēro 3.2.3. punkta nosacījumus.
- 3.2.5. Ja, veicot šīs trīs 3.2.4. punktā aprakstītās darbības, vismaz divu darbību rezultāti neatbilst 3.2.2. punkta prasībām vai, ja pārbaudi nevar izdarīt, jo transportlīdzekļa ražotājs nav sniedzis informāciju attiecībā uz R punkta atrašanās vietu vai attiecībā uz projektēto torša leņķi, izmanto trīs izmērīto punktu centroīdu vai trīs izmērīto leņķu vidējo rādītāju un uzskata to par piemērojamu visos gadījumos, kad šajā direktīvā minēts R punkts vai projektētais torša leņķis.
4. H PUNKTA UN FAKTISKĀ TORŠA LEŅĶA NOTEIKŠANAS METODE
- 4.1. Pēc ražotāja ieskata transportlīdzekli pirms tam tur 20 ± 10 °C temperatūrā, lai panāktu, ka sēdekļa materiāls sasniedz istabas temperatūru. Ja uz pārbaudāmā sēdekļa neviens nav sēdējis, 70 līdz 80 kg smags cilvēks vai ierīce divreiz pa minūtei apsēžas/tiek novietota uz sēdekļa, lai saspiestu tā spilvenu un atzveltni. Pēc ražotāja pieprasījuma vismaz 30 minūtes pirms 3 DH manekena uzstādīšanas neviens sēdekļa komplekts netiek noslogots.
- 4.2. Transportlīdzeklis atrodas mērīšanas stāvoklī, kas definēts 2.11. punktā.
- 4.3. Ja sēdekļi ir regulējami, to vispirms noregulē vistālāk atpakaļ parastajā braukšanas stāvoklī, ko norādījis transportlīdzekļa ražotājs, ņemot vērā tikai sēdekļa regulēšanu garenvirzienā, izņemot sēdekļa gājienu, kas nav paredzēts parastajiem braukšanas stāvokļiem. Ja ir citi sēdekļa regulēšanas veidi (vertikālās, leņķa, atzveltnes utt.), tad ar tiem noregulē stāvoklī, ko noteicis transportlīdzekļa ražotājs. Sēdekļiem ar atsperojumu vertikālo stāvokli stingri nofiksē atbilstoši parastajam braukšanas stāvoklim, ko noteicis ražotājs.
- 4.4. Sēdvietas virsmu, kas saskaras ar 3 DH manekenu, pārklāj ar pietiekami lielu un atbilstošas faktūras kokvilnas muslīnu, kas raksturots kā vienkāršs kokvilnas audums ar 18,9 pavedieniem uz vienu cm² un svaru 0,228 kg/m² vai trikotāžas vai neausta drāna ar līdzvērtīgiem parametriem.

▼ M3

Ja sēdekli testē ārpus transportlīdzekļa, grīdai, uz kuras novieto sēdekli, jābūt ar tādiem pašiem pamatparametriem ⁽¹⁾ kā transportlīdzekļa grīdai, uz kuras sēdekli paredzēts izmantot.

- 4.5. 3 DH manekena pamatnes un muguras daļas komplektu noliek tā, lai transportlīdzeklī esošās personas vidusplakne (C/LO) sakristu ar 3 DH manekena vidusplakni. Pēc ražotāja pieprasījuma 3 DH manekenu drīkst pavisam uz iekšu attiecībā pret C/LO, ja 3 DH manekens atrodas tik tālu uz āru, ka sēdekļa mala neļauj 3 DH manekenu regulēt.
- 4.6. Pieliek pēdas un apakšstilba komplektus pamatnes komplektam vai nu pa vienam, vai izmantojot T veida stieņa un apakšstilbu komplektu. Līnija, kas iet caur redzamajiem H punkta ass galiem, ir paralēla zemei un perpendikulāra sēdekļa vidus garenplaknei.
- 4.7. **3 DH manekena pēdu un kāju stāvokli noregulē šādi.**
 - 4.7.1. *Izraudzītā sēdvietā: vadītāja un malējā priekšējā pasažiera sēdvietā*
 - 4.7.1.1. Abus pēdu un kāju komplektus pavirza uz priekšu tā, lai pēdas atrastos dabiskā stāvoklī uz grīdas, ja vajadzīgs, starp darbināmajiem pedāļiem. Ja iespējams, kreiso pēdu novieto apmēram tādā pašā attālumā pa kreisi no 3 DH manekena vidusplaknes kā labo pēdu pa labi. Spirta līmeņrādi, ar ko pārbauda 3 DH manekena šķērsvirziena novietojumu, pavērš horizontāli, vajadzības gadījumā regulējot pamatni vai pavirzot kājas un pēdas komplektu uz aizmuguri. Līnija, kas iet caur redzamajiem H punkta ass galiem, paliek perpendikulāra sēdekļa vidus garenplaknei.
 - 4.7.1.2. Ja kreiso kāju nevar nolikt paralēli labajai kājai un kreiso pēdu nevar atbalstīt pret konstrukciju, kreiso pēdu pārvieto, līdz tā atbalstās. Saglabā redzamo ass galu orientāciju.
 - 4.7.2. *Izraudzītā sēdvietā: malējā aizmugurējā*

Attiecībā uz aizmugurējiem sēdekļiem vai papildu sēdekļiem, kājas novieto tā, kā noteicis ražotājs. Ja pēdas tad balstās uz grīdas dažādos līmeņos, tad pēda, kas pirmā saskaras ar priekšējo sēdekli, kalpo par atskaites pēdu un otru pēdu novieto tā, lai spirta līmeņrādis, ar ko pārbauda ierīces sēdvietas šķērsvirziena novietojumu, būtu vērsts horizontāli.
 - 4.7.3. *Citas izraudzītās sēdvietas*

Ievēro pamatmetodi, kas norādīta 4.7.1. punktā, izņemot to, ka pēdas novieto, kā noteicis transportlīdzekļa ražotājs.
- 4.8. Piestiprina apakšstilba un augšstilba smagumus un noregulē 3 DH manekenu.
- 4.9. Noliec muguras daļu uz priekšu līdz priekšējai atdurei un atvelk 3 DH manekenu no sēdekļa atzveltnes, izmantojot T veida stieni. Maina 3 DH manekena stāvokli uz sēdekļa, izmantojot vienu no šādām metodēm:
 - 4.9.1. Ja 3 DH manekens tiecas slīdēt atpakaļ, izmanto šādu metodi. Ļauj DH manekenam slīdēt atpakaļ, līdz uz priekšu vērsta horizontālā ierobežotājslodze T veida stienim vairs nav vajadzīga, t.i., līdz pamatne saskaras ar sēdekļa atzveltni. Vajadzības gadījumā maina zemākās kājas stāvokli;
 - 4.9.2. Ja 3 DH manekens netiecas slīdēt atpakaļ, izmanto šādu metodi. Liek 3 DH manekenam slīdēt atpakaļ, pieliekot uz aizmuguri vērstu horizontālu slodzi T veida stienim, līdz pamatne saskaras ar sēdekļa atzveltni (sk. šā pielikuma 1. papildinājuma 2. attēlu).
- 4.10. Pieliek 100 ± 10 N slodzi 3 DH manekena muguras daļas komplektam vietā, kur krustojas gūžas leņķa kvadranta un T veida stieņa virsmas. Slodzes virzienu saglabā līnijā, kas iet gar minēto krustpunktu uz punktu tieši virs augšstilba stieņa. Tad uzmanīgi atvirza muguras daļu atpakaļ pie sēdekļa atzveltnes. Jābūt uzmanīgiem procedūras atlikušajā daļā, lai novērstu 3 DH manekena slīdēšanu uz priekšu.

⁽¹⁾ Slīpuma leņķis, augstumu starpība attiecībā pret sēdekļa stiprinājumu, virsmas faktūra utt.

▼ M3

- 4.11. Uzliek labā un kreisā gurna smagumus un tad pēc kārtas astoņus torsa smagumus. Saglabā 3 DH manekena līmeni.
- 4.12. Noliec muguras daļu uz priekšu, lai sēdekļa atzveltni atbrīvotu no spiediena. Pašūpo 3 DH manekenu no vienas puses uz otru 10° lielā lokā (5° uz katru pusi no vertikālās vidusplaknes), izdarot trīs pilnus ciklus, lai nepieļautu, ka starp 3 DH manekenu un sēdekli rodas berze.
- Kamēr manekenu šūpo, 3 DH manekena T veida stienis var tiekies novirzīties no noteiktā horizontālā un vertikālā stāvokļa. Tāpēc T veida stienis jāstabilizē, pieliekot attiecīgu sānisku slodzi šūpošanas laikā. Jābūt uzmanīgiem, turot T veida stieni un šūpojot 3 DH manekenu, lai nodrošinātu to, ka nekādas nejaušas ārējas slodzes netiek pieliktas vertikālā virzienā vai virzienā uz priekšu un atpakaļ.
- Šajā laikā 3 DH manekena pēdas nevajag stabilizēt vai turēt. Ja pēdas maina stāvokli, tām uz brīdi jāļauj palikt šādā stāvoklī.
- Uzmanīgi atliec muguras daļu atpakaļ pret atzveltni un pārbauda, vai abi spirta līmeņrāži ir nulles stāvoklī. Ja 3 DH manekena šūpošanas darbības laikā ir notikusi pēdu kustība, to stāvoklis jāmaina šādi.
- Pēc kārtas paceļ katru pēdu no grīdas tikai tik, cik vajadzīgs, lai nerastos papildu pēdas kustība. Šīs pacelšanas laikā kājas brīvi griežas, un netiek pieliktas nekādas uz priekšu vērstas vai sāniskas slodzes. Kad katru pēdu noliek atpakaļ lejup vērstā stāvoklī, papēdim jāsasaskaras ar konstrukciju, kas ir tam paredzēta.
- Pārbauda, vai sānu spirta līmeņrādis ir nulles stāvoklī; vajadzības gadījumā muguras daļas augšpusē pieliek sānu slodzi, kas ir pietiekama, lai noregulētu 3 DH manekena pamatni uz sēdekļa.
- 4.13. Turot T veida stieni, lai 3 DH manekens neslīdētu uz priekšu pa sēdekļa spilvenu, turpina šādi:
- atvirza muguras daļu atpakaļ pie sēdekļa atzveltnes;
 - muguras leņķa stienim pēc kārtas pieliek un atņem tādu uz aizmuguri vērstu horizontālu slodzi, kas nepārsniedz 25 N, tādā augstumā, kurš ir aptuveni torsa smagumu centrā, līdz gūžas leņķa kvadranta rādījumi liecina, ka pēc slodzes atņemšanas ir panākts stabils stāvoklis. Rūpīgi seko, lai uz 3 DH manekenu neiedarbotos ārējas uz leju vai sāniem vērstas slodzes. Ja 3 DH manekenam līmenis jāregulē vēlreiz, muguras daļu pagriež uz priekšu, noregulē vēlreiz un atkārti 4.12. punktā minēto procedūru.
- 4.14. Veic visus mērījumus.
- 4.14.1. H punkta koordinātas mēra trīsdimensiju koordinātu sistēmā.
- 4.14.2. Faktisko torsa leņķi nolasa 3 DH manekena muguras leņķa kvadrantā, kad zonde ir pilnīgi atvirzīta atpakaļ.
- 4.15. Ja vēlams atkārtoti uzstādīt 3 DH manekenu, vismaz 30 minūtes pirms atkārtotās uzstādīšanas sēdekļu komplektu nenoslogo. 3 DH manekenu neatstāj uzlikto uz sēdekļa komplekta ilgāk par laiku, kas vajadzīgs, lai izdarītu testu.
- 4.16. Ja sēdekļus vienā rindā var uzskatīt par līdzīgiem (sols, vienādi sēdekļi utt.), tad katrai sēdekļu rindai nosaka tikai vienu H punktu un vienu "faktisko torsa leņķi", šā pielikuma 1. papildinājumā aprakstīto 3 DH manekenu nosēdinot vietā, ko uzskata par reprezentatīvu šai rindai. Šī vieta ir:
- Priekšējā rindā — vadītāja sēdekļi;
 - Aizmugurējā rindā vai rindās — ārējais sēdekļi.

▼ **M3***1. papildinājums***H PUNKTA TRĪSDIMENSIJU MANEKENA APRAKSTS ⁽¹⁾ (3 DH MANEKENS)***1. Muguras daļa un pamatne*

Muguras daļa un pamatne būvēta no kompozītas plastmasas un metāla; tās imitē cilvēka rumpi un augšstilbus, un tām ir mehāniska locījuma vieta H punktā. Kvadrants ir piestiprināts pie zondes, kuras locījuma vieta ir H punktā, lai mērītu faktisko torša leņķi. Pēc regulējama augšstilba stieņa, kas piestiprināts pie pamatnes, nosaka augšstilbu viduslīniju, un tas kalpo par bāzes līniju gūžas leņķa kvadrantam.

2. Ķermeņa un kāju elementi.

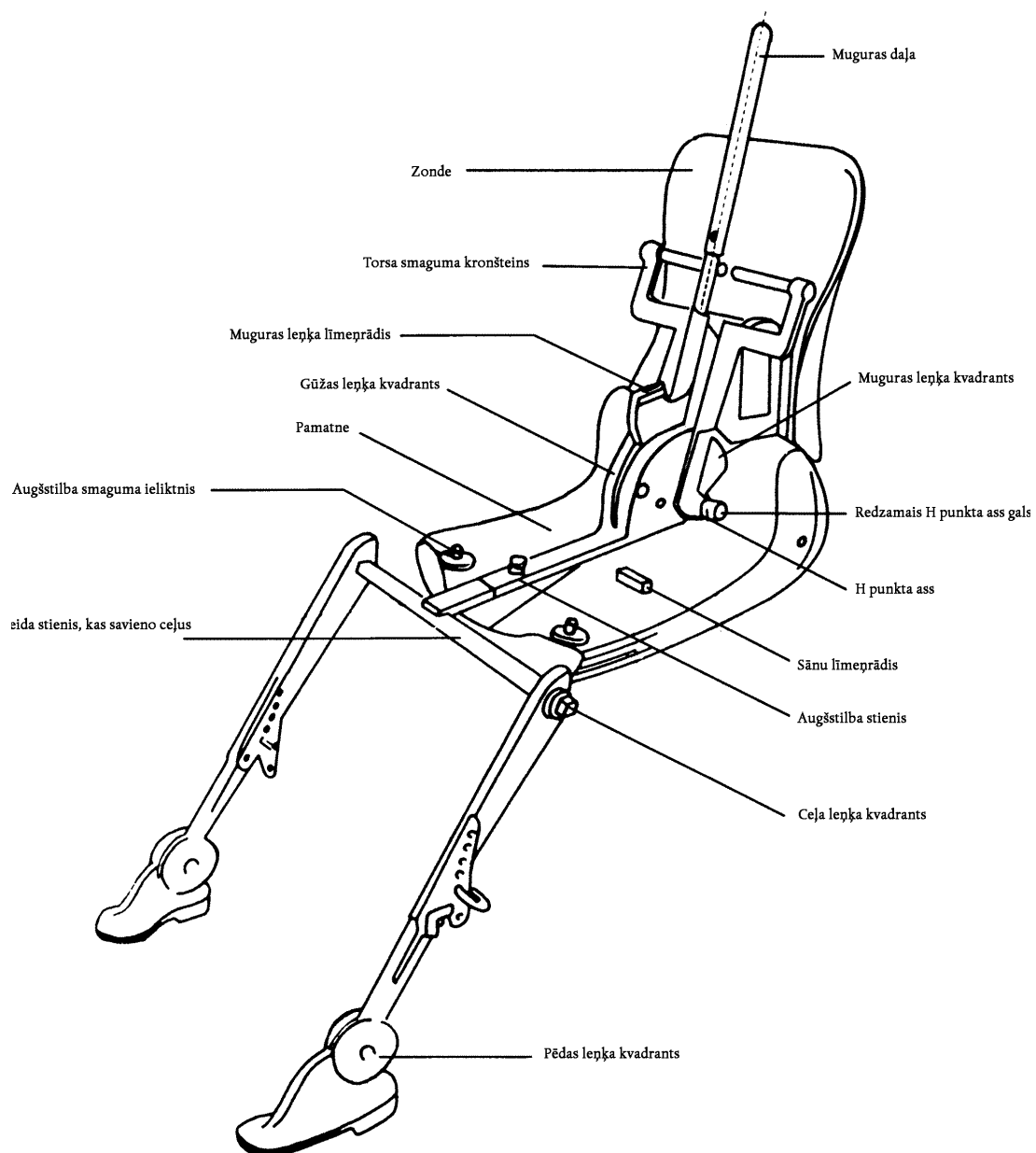
Apakšstilba daļas pievieno pamatnes komplektam ar T veida stieni, kas savieno ceļus un kurš ir regulējamā augšstilba stieņa sāniskis pagarinājums. Kvadranti ir iekļauti apakšstilbu daļās, lai mērītu ceļu leņķus. Kurpju un pēdu komplektus kalibrē, lai mērītu pēdas leņķi. Ar diviem spirta līmeņrāžiem nosaka ierīces stāvokli telpā. Ķermeņa elementus un smagumus novieto attiecīgos smaguma centros, lai nodrošinātu sēdekļa iespaidumu, kas līdzvērtīgs iespaidumam, ko radītu 76 kg smags vīrietis. Visas 3 DH manekena locītavas jāpārbauda, lai tās brīvi kustētos bez ievērojamas berzes.

⁽¹⁾ Manekens atbilst aprakstam ISO standartā 6549-1980. Informāciju par 3 DH manekena uzbūvi var iegūt no *Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.*

▼ **M3**

1. attēls

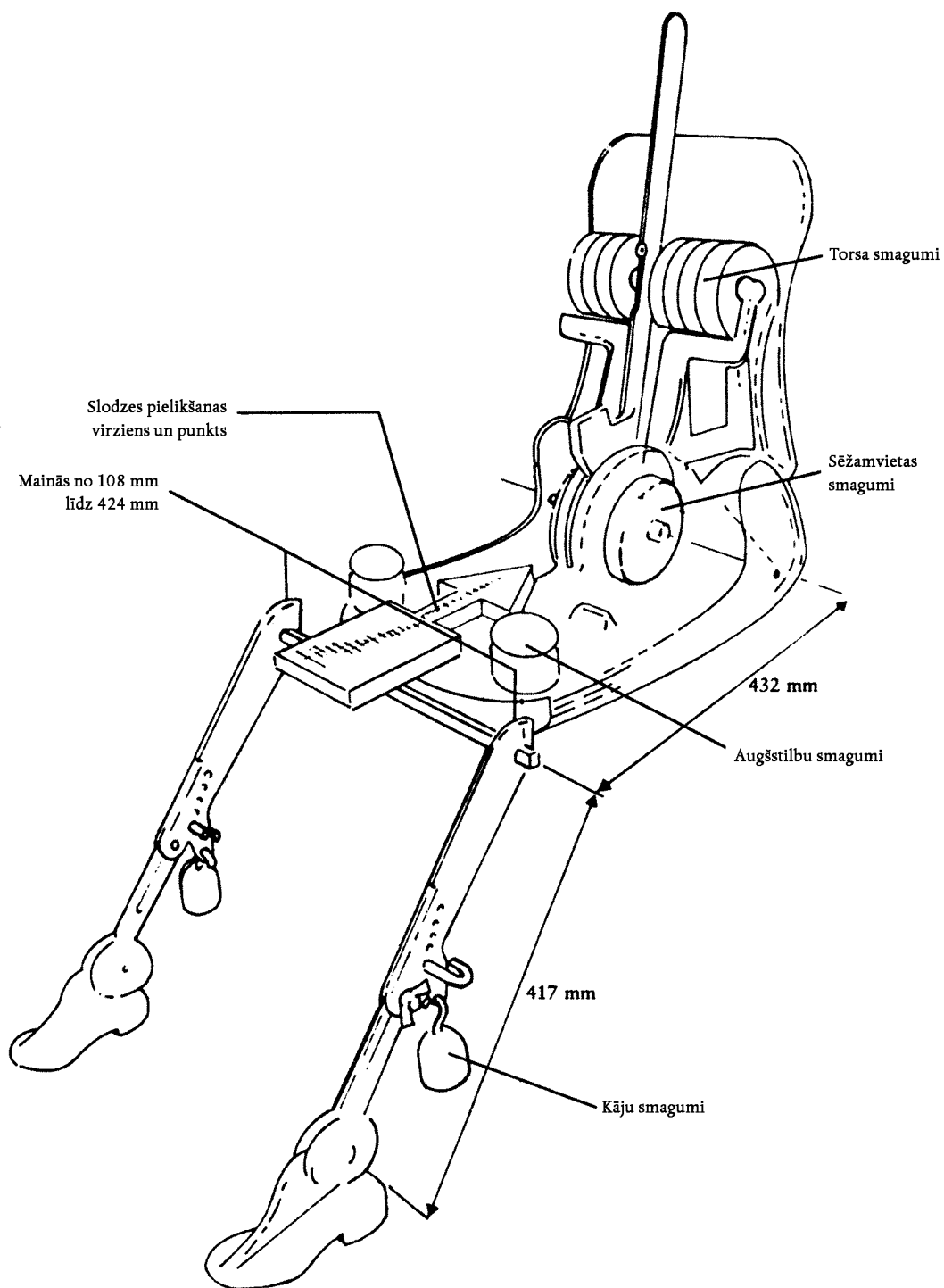
3 DH MANEKENA ELEMENTU ATRAŠANĀS VIETA



▼ **M3**

2. attēls

3 DH MANEKENA ELEMENTU IZMĒRI UN SLODZES SADALĪJUMS

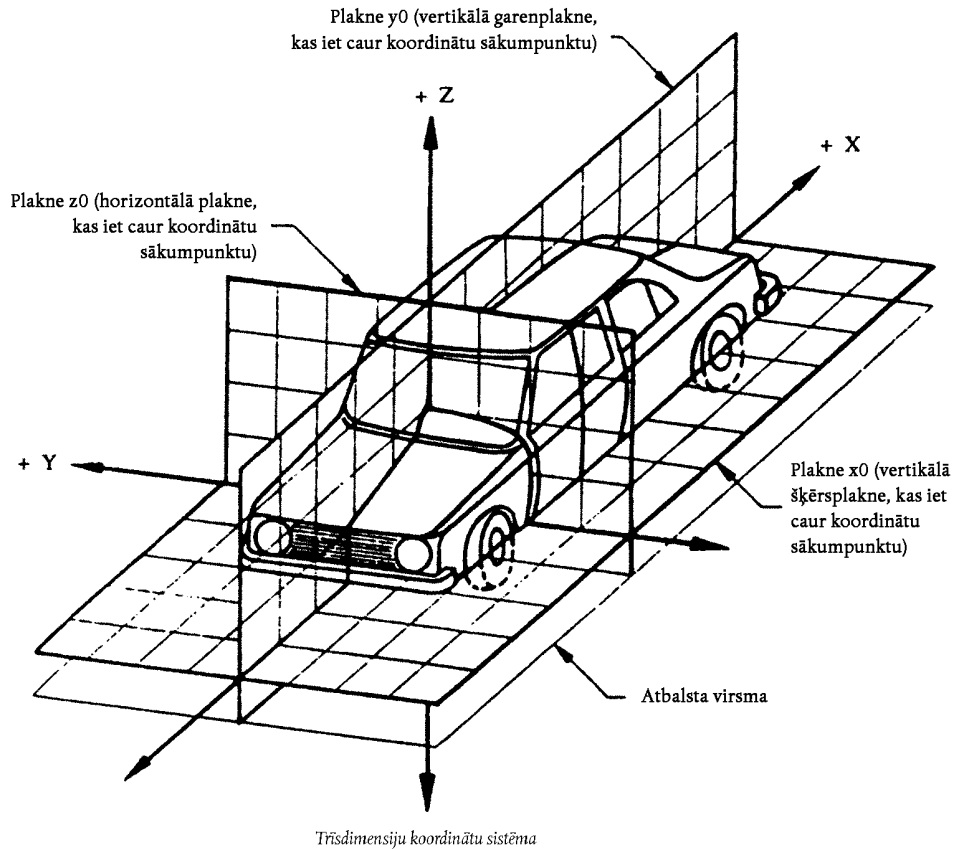


▼ **M3**

2. papildinājums

TRĪSDIMENSIJU KOORDINĀTU SISTĒMA

1. Trīsdimensiju koordinātu sistēmu definē trīs ortogonālas plaknes, ko nosaka transportlīdzekļa ražotājs (sk. attēlu) ⁽¹⁾.
2. Transportlīdzekļa mērīšanas stāvokli nosaka, novietojot transportlīdzekli uz atbalsta virsmas, kas ir tāda, lai norādes zīmju koordinātas atbilstu vērtībām, ko norādījis ražotājs.
3. R un H punkta koordinātas nosaka attiecībā pret norādes zīmēm, ko definē transportlīdzekļa ražotājs.



⁽¹⁾ Koordinātu sistēma atbilst ISO standartam 4130-1978.

▼ **M3***3. papildinājums*

ATSKAITES DATI PAR SĒDVIETĀM

1. *Atskaites datu kodēšana*

Katrai sēdvietai atskaites dati tiek minēti secīgi. Sēdvietas identificē pēc divu rakstzīmju koda. Pirmā rakstzīme ir arābu cipars un norāda sēdekļu rindu, skaitot no transportlīdzekļa priekšas uz aizmuguri. Otrā rakstzīme ir liels burts, kas norāda sēdvietas atrašanās vietu rindā, skatoties virzienā, kas atbilst transportlīdzekļa kustībai uz priekšu; izmanto šādus burtus:

- L = pa kreisi,
- C = vidū,
- R = pa labi.

2. *Transportlīdzekļa mērīšanas stāvoklis*

2.1. Norādes zīmju koordinātas

X

Y

Z

3. *Atskaites datu saraksts*

3.1. Sēdvietas:

3.1.1. Punkta R koordinātas.

X

Y

Z

3.1.2. Projektētais torsa leņķis:

3.1.3. Sēdekļa regulēšanas specifikācijas ⁽¹⁾

horizontālās:

vertikālās:

leņķa:

torsa leņķa:

Piezīme: atskaites datus pārējām sēdvietaīm uzskaita 3.2. punktā, 3.3. punktā utt.

⁽¹⁾ Lieko svītrot.



IV PIELIKUMS

METODE, KĀ MĒROGĀ NOTEIKT ATTIECĪBU STARP TRANSPORTLĪDZEKĻA PRIMĀRAJĀM NORĀDES ZĪMĒM UN TRĪSDIMENSIJU KOORDINĀTU SISTĒMU

1. ATTIECĪBA STARP KOORDINĀTU SISTĒMU UN TRANSPORTLĪDZEKĻA PRIMĀRAJĀM NORĀDES ZĪMĒM

Lai pārbaudītu konkrētus izmērus transportlīdzeklī, kas nodots tipa apstiprināšanai saskaņā ar šo direktīvu, precīzi jānosaka attiecība starp I pielikuma 2.3. punktā definētās trīsdimensiju koordinātu sistēmas koordinātām, kuras noteiktas transportlīdzekļa projektēšanas sākotnējā posmā, un I pielikuma 2.4. punktā definētajām primārajām norādes zīmēm tā, ka konkrētos punktus transportlīdzekļa ražotāja rasējumos var atrast uz transportlīdzekļa, kas izgatavots pēc šiem rasējumiem.

2. METODE, KĀ NOTEIKT KOORDINĀTU SISTĒMAS SAISTĪBU AR NORĀDES ZĪMĒM

Šajā nolūkā uz pamata izveido atskaites plakni, uz kuras atzīmē XX un YY mērījumus. Metode, kā tas izdarāms, parādīta šā pielikuma papildinājuma 6. attēlā, atskaites plakne ir cieta, līdzena, horizontāla virsma ar diviem stingri piestiprinātiem mērlīnējiem, un uz tās atrodas transportlīdzeklis; šo līnēļu iedaļa ir milimetrs, XX līnēļa garums ir vismaz astoņi metri un YY līnēļa garums – vismaz četri metri. Abi līnēļi viens pret otru jānovieto perpendikulāri, kā parādīts šā pielikuma papildinājuma 6. attēlā. Līnēļi krustojas koordinātu sākumpunktā.

3. ATSKAITES PLAKNES PĀRBAUDE

Lai ņemtu vērā nelielas atskaites plaknes vai testa laukuma līmeņa izmaiņas, novirzes no koordinātu sākumpunkta visā X un Y līnēļa garumā jāmēra ar 250 mm intervālu un iegūtie nolasījumi jāpieraksta, lai, pārbaudot transportlīdzekli, varētu izdarīt korekcijas.

4. FAKTISKAIS TESTA STĀVOKLIS

Lai ņemtu vērā nelielas izmaiņas balstiekārtas augstumā u.c., pirms turpmākas mērīšanas jāspēj nostādīt primārās norādes zīmes pareizās koordinātu pozīcijās attiecībā pret paredzēto stāvokli. Turklāt jāspēj izdarīt nelielu sānisku un/vai garenisku transportlīdzekļa novietojuma korekciju, lai to novietotu pareizi attiecībā pret koordinātu sistēmu.

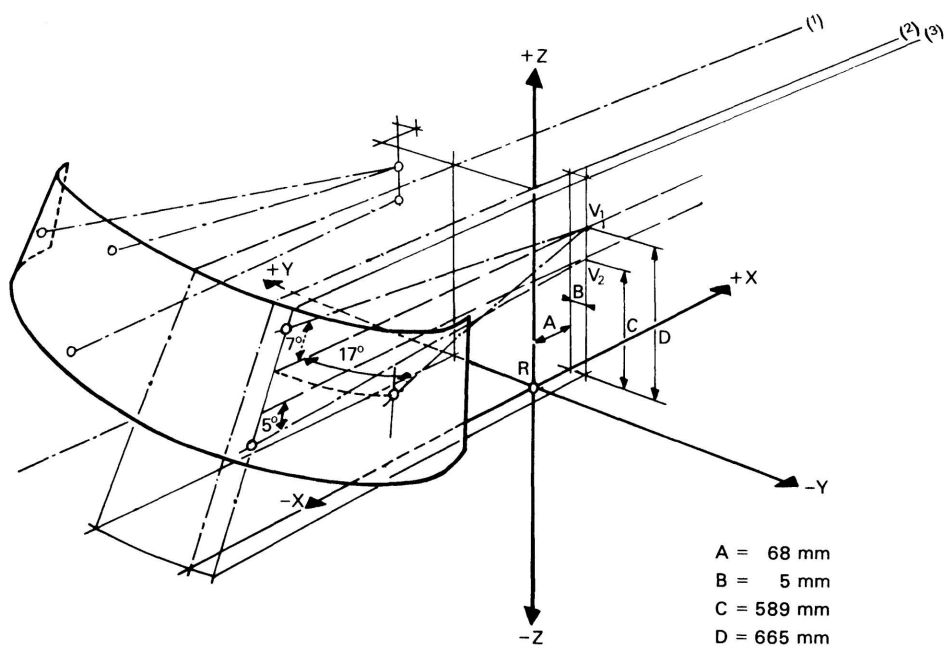
5. REZULTĀTI

Transportlīdzeklī, kas paredzētajā stāvoklī ir novietots pareizi attiecībā pret koordinātu sistēmu, var viegli noteikt to punktu novietojumu, kuri vajadzīgi, lai pārbaudītu, kādas ir priekšējās redzamības prasības.

Lai noteiktu, kādas ir šīs prasības, testēšanas metodēs var izmantot teodolītus, gaismas avotus vai ēnojošas ierīces, kā arī jebkuru citu metodi, kas dod līdzvērtīgus rezultātus.

▼ **M2***Papildinājums*▼ **B**

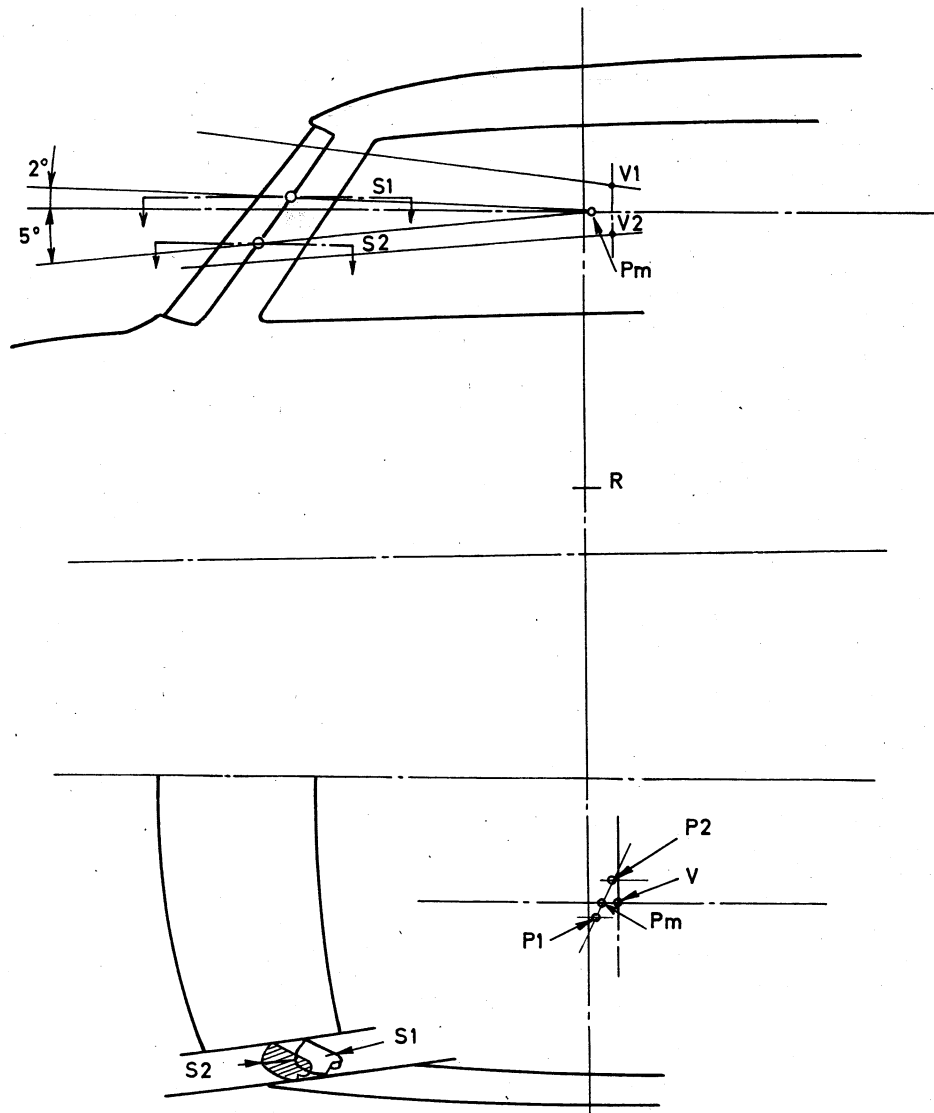
V PUNKTU NOTEIKŠANA



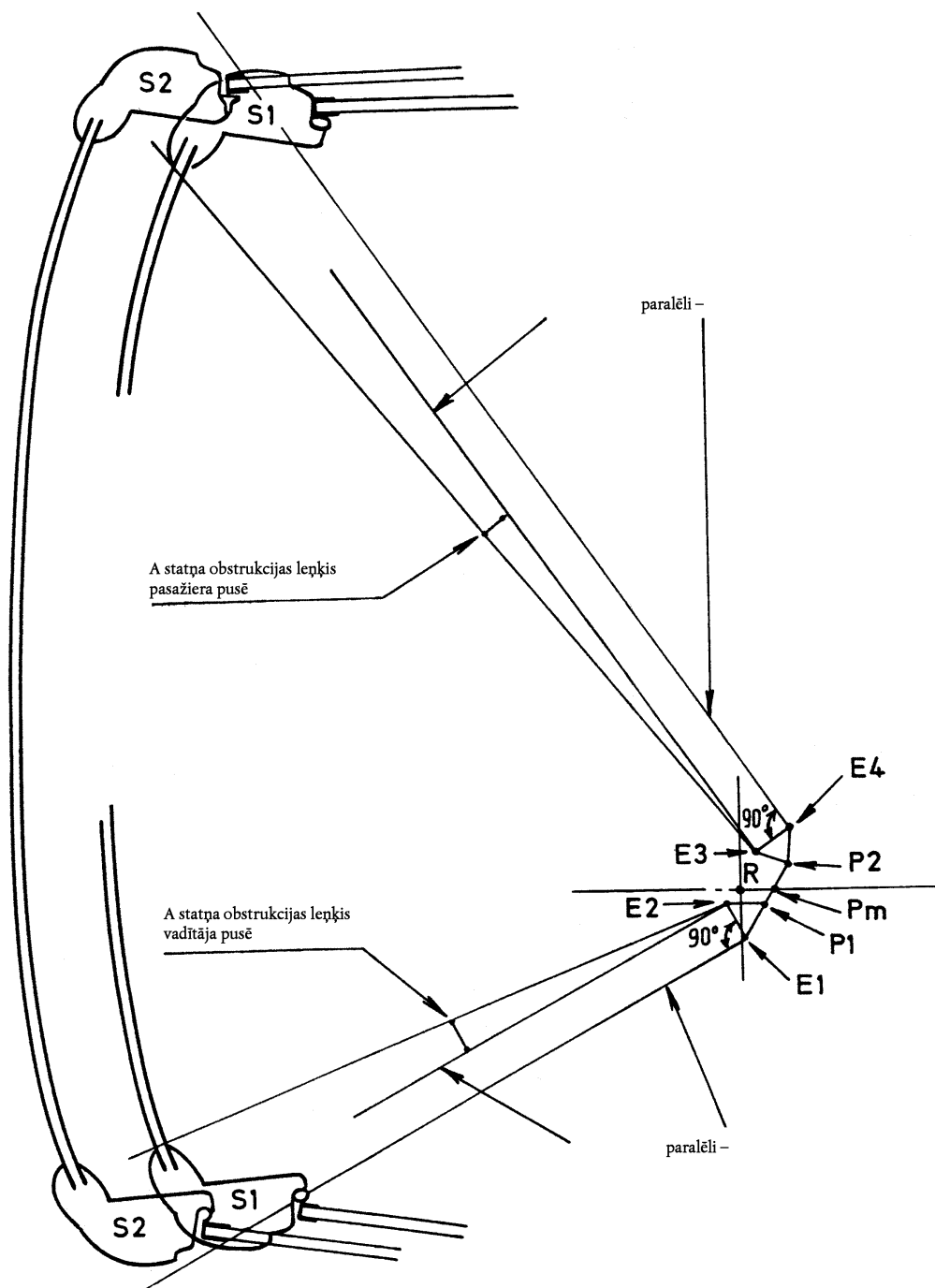
(¹) Linija, kas iezīmē transportlīdzekļa garenisko vidusplakni.

(²) Linija, kas iezīmē vertikālo plakni caur R punktu.

(³) Linija, kas iezīmē vertikālo plakni caur V₁ un V₂ punktu.

▼ M2

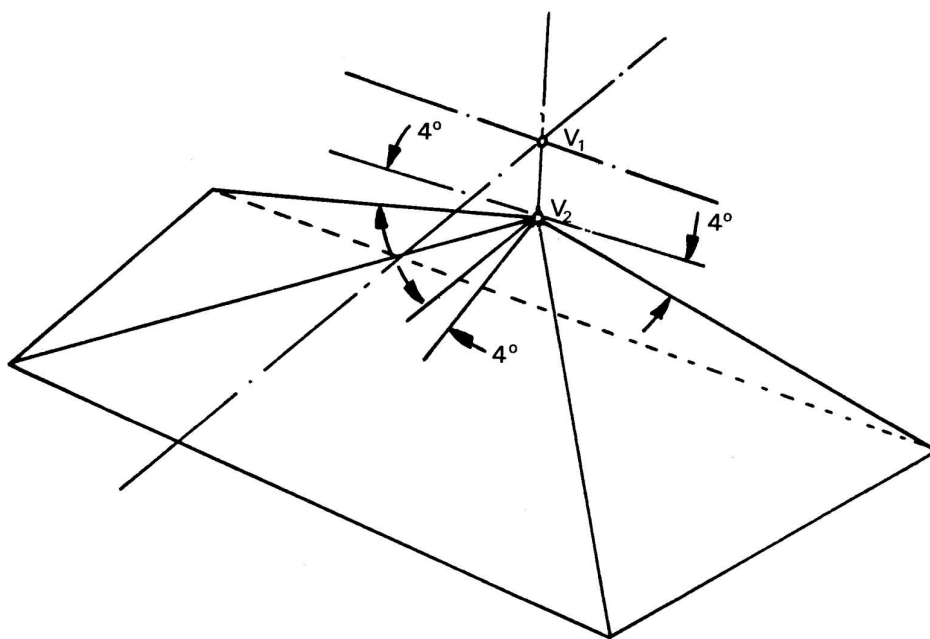
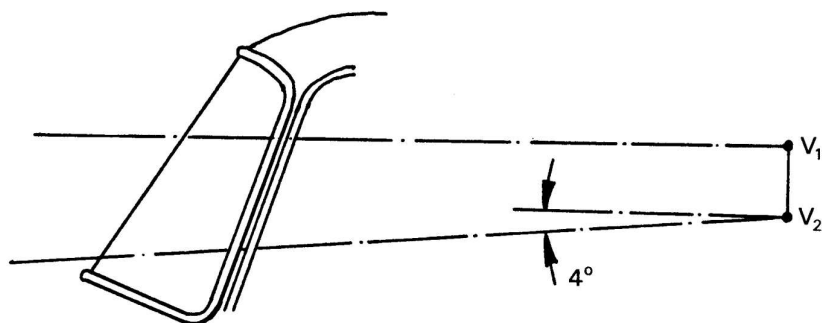
2. attēls

▼ **M2**

3. attēls

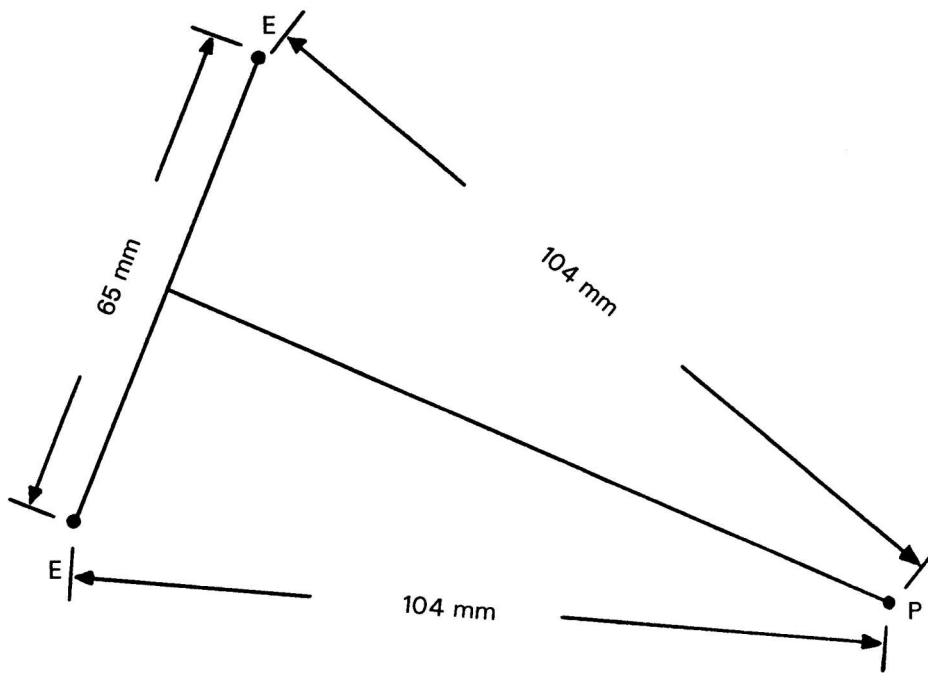
▼ **B**

OBSTRUKCIJAS NOVĒRTĒŠANA VADĪTĀJA TIEŠAS 180° PRIEKŠĒJĀS REDZAMĪBAS LAUKĀ



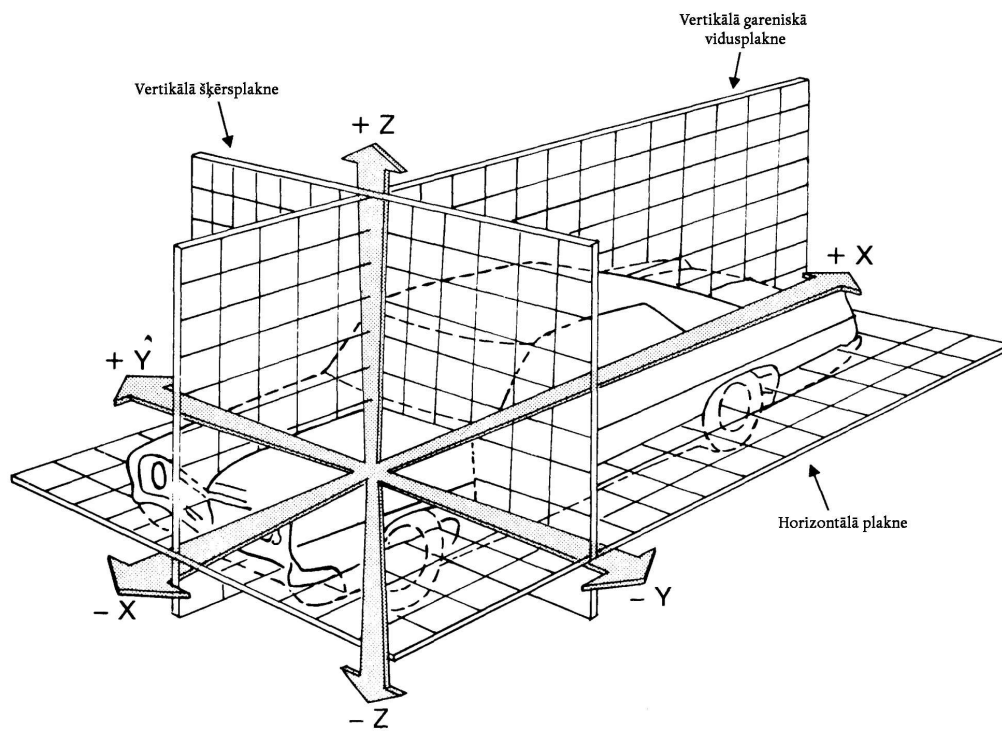
▼ **B**

IZMĒRU SHĒMA, KAS ATTĒLO P UN E PUNKTU RELATĪVO NOVĪETOJUMU

► **M2** 5 ◀ . attēls

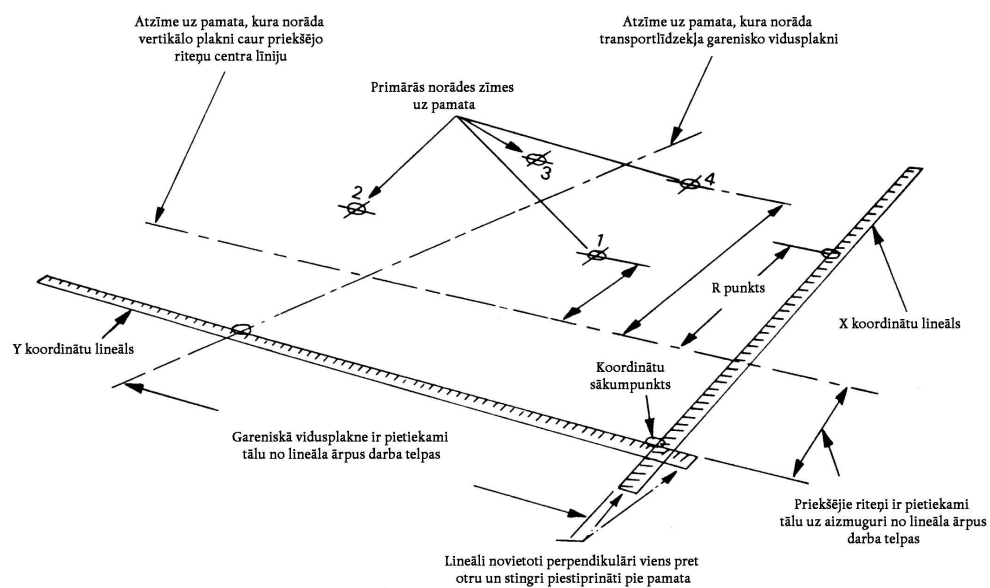
▼ **B**

TRĪSDIMENSIJU KOORDINĀTU SISTĒMA

► **M2** 6 ◀ . attēls

▼ **B**

LĪDZENS DARBA LAUKUMS

► **M2** 7 ◀ . attēls



V PIELIKUMS

PARAUGS

(Maksimālais izmērs: A 4 (210 × 297 mm))

Administratīvās iestādes nosaukums

PIELIKUMS TRANSPORTLĪDZEKĻA EEK TIPA APSTIPRINĀJUMA CERTIFIKĀTAM ATTIECĪBĀ UZ VADĪTĀJA REDZAMĪBAS LAUKU

(4. panta 2. punkts un 10. pants Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīvā 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu)

- EEK tipa apstiprinājums Nr.
1. Transportlīdzekļa tirdzniecības nosaukums vai preču zīme
 2. Transportlīdzekļa tips
 3. Ražotāja nosaukums un adrese
 4. Ražotāja pilnvarotā pārstāvja (ja ir) nosaukums un adrese
 5. Īss transportlīdzekļa apraksts
 6. Norādītās vadītāja sēdvietas R punkta identifikācijas dati attiecībā pret primāro norādes zīmju novietojumu
 7. Primāro norādes zīmju identifikācija, novietojums un relatīvais novietojums
 8. Transportlīdzeklis nodots tipa apstiprināšanai (datums)
 9. Tehniskais dienests, kas izdarījis tipa apstiprinājuma testus
 10. Minētā dienesta izsniegtā ziņojuma datums
 11. Minētā dienesta izsniegtā ziņojuma numurs
 12. Tipa apstiprinājums attiecībā uz vadītāja redzamības lauku ir piešķirts/atteikts ⁽¹⁾
 13. Vieta
 14. Datums
 15. Paraksts
 16. Šim sertifikātam ir pievienoti šādi dokumenti ar iepriekš norādīto tipa apstiprinājuma numuru:
 - rasējumi mērogā
 - pasažieru salona fotogrāfija vai kopsalikuma attēls ar atsevišķu daļu izņemumiem
 17. Piezīmes

⁽¹⁾ Lieko svītrot.