

EGYEZMÉNY

A KÖZÚTI JÁRMŰVEKRE, A KÖZÚTI JÁRMŰVEKBE SZERELHETŐ ALKATRÉSZEKRE, ILLETVE A KÖZÚTI JÁRMŰVEKNÉL HASZNÁLTOS TARTOZÉKOKRA VONATKOZÓ EGYSÉGES MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ELFOGADÁSÁRÓL ÉS EZEN ELŐÍRÁSOK ALAPJÁN KIBOCSÁTOTT JÓVÁHAGYÁSOK KÖLCSÖNÖS ELISMERÉSÉNEK FELTÉTELEIRŐL^{*/}

(2. felülvizsgált változat, amely tartalmazza az 1995. október 16-án hatályba lépett módosításokat)

115. Melléklet: 116. számú Előírás

Hatályba lépett az Egyezmény mellékleteként: 2005. április 6-án

**EGYSÉGES MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK GÉPJÁRMŰVEK VÉDELEMÉHEZ ILLETÉKTELEN
HASZNÁLAT ELLEN**



**NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG©
BUDAPEST
2008**

^{*/} Az Egyezmény korábbi címe: **Egyezmény gépjármű részegységek és alkatrészek jóváhagyására vonatkozó egységes feltételek elfogadásáról és a jóváhagyás kölcsönös elismeréséről**. Kelt Genfben, 1958. március 20-án.

Az Előírás eredeti címe:

**UNIFORM TECHNICAL PRESCRIPTIONS CONCERNING THE PROTECTION OF MOTOR
VEHICLES AGAINST UNAUTHORIZED USE**

Tartalmaz minden érvényes alábbi szöveget:

az eredeti Előírás 1. helyesbítését – hatályba lépett 2005. november 16-án

az eredeti Előírás 1. kiegészítését – hatályba lépett 2006. október 10-én

az eredeti Előírás 2. kiegészítését – hatályba lépett 2008. október 15-én

Magyar szöveg:

JAMES Mérnökiroda Kft.

Fordította: Tóth József

Készült az ENSZ-EGB 2005. április 18-án kelt E/ECE/324;E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.115 angol nyelvű kiadványa alapján.

Regulation No. 116

EGYSÉGES MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK GÉPJÁRMŰVEK ILLETÉKTELEN HASZNÁLATÁNAK
VÉDELEMHEZ

Tartalom

ELŐÍRÁS	Oldal
1. Alkalmazási terület	
2. Meghatározások, általános követelmények	
3. Jóváhagyás kérése.....	
4. Jóváhagyás	
5. <u>I RÉSZ: M1 ÉS N1 KATEGÓRIÁS JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA FIGYELEMMEL AZ ILLETÉKTELEN HASZNÁLATUK MEGAKADÁLYOZÁSÁT SZOLGÁLÓ KÉSZÜLÉKRE</u>	
5.1. Meghatározások.....	
5.2. Általános jellemzők	
5.3. Különleges jellemzők.....	
5.4. Elektromechanikus és elektronikus szerkezetek az illetéktelen használat megakadályozására	
6. <u>II RÉSZ: JÁRMŰ RIASZTÓ RENDSZERÉNEK JÓVÁHAGYÁSA</u>	
6.1. Meghatározások.....	
6.2. Általános jellemzők	
6.3. Különleges jellemzők.....	
6.4. Üzemi paraméterek és vizsgálati feltételek	
6.5. Használati utasítás	
7. <u>III RÉSZ: JÁRMŰ JÓVÁHAGYÁSA RIASZTÓRENDSZERE SZEMPONTJÁBÓL</u>	
7.1. Meghatározások.....	
7.2. Általános jellemzők	
7.3. Különleges jellemzők.....	
7.4. Vizsgálati feltételek	
7.5. Használati utasítás	
8. <u>IV RÉSZ: INDULÁSGÁTLÓ JÓVÁHAGYÁSA ÉS JÁRMŰ JÓVÁHAGYÁSA INDULÁSGÁTLÓJA SZEMPONTJÁBÓL</u>	
8.1. Meghatározások.....	
8.2. Általános jellemzők	
8.3. Különleges jellemzők.....	
8.4. Üzemi paraméterek és vizsgálati feltételek	
8.5. Használati utasítás	
9. A jármű- vagy alkatrész típus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése.....	

10. A gyártási eljárás megfelelősége
11. Eljárás nem megfelelő gyártás esetére
12. A gyártás végleges beszüntetése.....
13. Átmeneti rendelkezések
14. A jóváhagyási vizsgálatokkal megbízott műszaki szervezet és a jóváhagyó hatóság neve és címe.....

MELLÉKLETEK

1. Melléklet: Tájékoztató irat:

1. Rész: járműtípusnak az EGB jóváhagyási rendszeréhez kapcsolódó, az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetnek a 116. Előírásnak megfelelő 5., 7. és 8. bekezdések szerint való jóváhagyásához
2. Rész: riasztó rendszer EGB alkatrész-típusjóváhagyásához kapcsolódó 116. Előírás 6. bekezdésének típusjóváhagyásához
3. Rész: indulásgátló rendszer EGB alkatrész-típusjóváhagyásához kapcsolódó 116. Előírás 8. bekezdésének típusjóváhagyásához

2. Melléklet Kiadott, kiterjesztett, elutasított, visszavont jóváhagyásról, a gyártás végleges beszüntetéséről szóló Értesítés:

1. Rész: egy járműtípusról figyelemmel illetéktelen használat elleni védelmére szolgáló szerkezetről a 116. Előírás szerint
2. Rész: egy riasztó rendszer alkotórész-típusáról a 116. Előírás szerint
3. Rész: egy indulásgátló rendszer alkotórész-típusáról a 116. Előírás szerint

3. Melléklet A jóváhagyási jel elrendezése

4. Melléklet

1. Rész: Kopásvizsgálati eljárás olyan illetéktelen használatot megakadályozó szerkezethez, amely a kormányszerkezetre hat
2. Rész: Kormányszerkezetre ható olyan illetéktelen használatot megakadályozó szerkezet vizsgálati eljárása, amelyhez nyomatékhatároló szerkezetet használnak

5. Melléklet (Fenntartott)

6. Melléklet Megfelelőségi bizonyítvány mintája

7. Melléklet Beszerelési bizonyítvány mintája

8. Melléklet Rendszer-vizsgálat utastér védelméhez

9. Melléklet Elektromágneses kompatibilitás

10. Melléklet Mechanikus kulcsok jellemzői

1. ALKALMAZÁSI TERÜLET

Ezt az Előírást alkalmazzák:

- 1.1. I Rész: –M1 és N1 ^{1/} kategóriás járművek jóváhagyása figyelemmel illetéktelen használatot megakadályozó szerkezetükre.
- 1.2. II Rész: – Jármű riasztó rendszereinek jóváhagyása (VAS), amelyeket M1 és a 2 tonnát nem meghaladó legnagyobb tömegű N1 kategóriás járművekbe szerelnek állandó jelleggel.
- 1.3. III Rész: – M1 és a 2 tonnát nem meghaladó legnagyobb tömegű N1 kategóriás járművek jóváhagyása riasztó rendszerei(k) szempontjából.^{2/}
- 1.4. IV Rész: – M1 és a 2 tonnát nem meghaladó legnagyobb tömegű N1 kategóriás járművek jóváhagyása indulásgátló rendszerei(k) szempontjából.^{1/,2/}
- 1.5. Az I Részben meghatározott szerkezetek felszerelése más járműkategóriákra választható, de bármely ilyen felszerelt szerkezet teljesítse a jelen Előírás minden megfelelő rendelkezéseit.
- 1.6. Az III és IV Részben meghatározott szerkezetek felszerelése más járműkategóriákra, vagy 2 tonnát nem meghaladó legnagyobb tömegű N1 kategóriás járművekre, de bármely ilyen felszerelt szerkezet teljesítse a jelen Előírás minden megfelelő rendelkezéseit.
- 1.7. A gyártó kérésére a Szerződő Fél kiadhat jóváhagyást az I – IV Rész szerint más járműkategóriára és ilyen járműre felszerelhető szerkezetre is.
- 1.8. A jelen Előírás alkalmazásakor a Szerződő Felek kinyilváníthatják, hogy a jelen Melléklet melyik Részét teszik kötelezővé területükön minden egyes járműkategóriára.^{3/}

2. MEGHATÁROZÁSOK: Általában

- 2.1. "Gyártó" olyan személyt vagy testületet jelent, aki felelős a jóváhagyó hatóságnak a típus-jóváhagyási eljárás minden szempontjáért és a gyártás egyöntetűségének biztosításáért. Nem lényeges azonban, hogy a személy vagy testület közvetlenül vegyen részt a jármű, a rendszer vagy önálló műszaki egység gyártásának összes olyan fázisában, amely tárgya a jóváhagyási folyamatnak.

3. JÓVÁHAGYÁS KÉRÉSE

- 3.1. A jármű- vagy alkatrész-típus jóváhagyását a jelen Előírás szerint a gyártó nyújtja be.
- 3.2. Mellékeljen tájékoztató iratot az 1. Melléklet 1., 2. vagy 3. Részében bemutatott megfelelő minta szerint.
- 3.3. A jóváhagyásra kerülő típust képviselő járművet (járműveket) / alkatrészt (alkatrészeket) adják át a jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálatnak.

4. JÓVÁHAGYÁS

- 4.1. Ha a jelen Előírás szerinti jóváhagyásra beterveztett típus megfelel a jelen Előírás vonatkozó részeiben levő követelményeknek, a jóváhagyást meg kell adni.

^{1/} Amint azt a Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3), Annex 7 (a módosított TRANS/WP.29/78/Rev.1) meghatározza.

^{2/} Csak a 12 voltos elektromos rendszerrel ellátott járműveket vegyék figyelembe.

^{3/} Ajánlják, hogy a Szerződő Felek az I és IV Rész az M1 járműkategóriákra és az I Rész csak az N1 járműkategóriákra alkalmazzák, a többi követelmény maradjon választható. A II, III és IV Rész csak ott alkalmazzák, ahol ilyen berendezést szereltek az 1.3 – 1.5 bekezdésekben említett járműkategóriákra.

- 4.2. Adjanak jóváhagyási számot minden típusnak. Ennek első két számjegye (jelen esetben 00) a jóváhagyás időpontjában az Előírásba befoglalt legújabb fő műszaki módosítások sorozatszámát jelölje. Ugyanaz a Szerződő Fél ugyanazt a jóváhagyási számot ne használja a másik típusra.
- 4.3. Egy típusnak a jelen Előírás szerinti jóváhagyásáról, vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről értesítsék az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Feleket a jelen Előírás 1. Mellékletének 1., 2. vagy 3. Részének megfelelő nyomtatványon.
- 4.4. A jelen Előírás szerint jóváhagyott típusnak megfelelő minden járművön vagy alkatrészen – a jóváhagyási nyomtatványon meghatározott, feltűnően és könnyen hozzáférhető helyen – tüntessék fel a nemzetközi jóváhagyási jelet, amely:
- 4.4.1. olyan kör, amely az "E" betűt és utána a jóváhagyó ország számát ^{4/} veszi körül, és
- 4.4.2. a jelen Előírás száma, amelyet "R" betű, kötőjel és a jóváhagyási szám követ a 4.4.1. bekezdésben előírt körtől jobbra, és
- 4.4.3. egy kiegészítő jelkép
- 4.4.3.1. "A" riasztó rendszer esetében (II Rész)
- 4.4.3.2. "I" indulásgátló esetében (IV Rész)
- 4.4.3.3. "AI" riasztó rendszer és indulásgátló egyesítése esetében
- 4.4.3.4. "L" járműjóváhagyás esetében, ami illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetére vonatkozik (I Rész),
- 4.4.3.5. "LA" járműjóváhagyás esetében, ami olyan illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetre vonatkozik (I Rész), amelyet riasztó rendszerrel egyesítettek,
- 4.4.3.6. "LI" járműjóváhagyás esetében, ami olyan illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetre vonatkozik (I Rész), amelyet indulásgátlóval egyesítettek,

^{4/} 1 = Németország	18 = Dánia	35 = üres
2 = Franciaország	19 = Románia	36 = Litvánia
3 = Olaszország	20 = Lengyelország	37 = Törökország
4 = Hollandia	21 = Portugália	38 = üres
5 = Svédország	22 = Orosz Föderáció	39 = Azerbajdzsán
6 = Belgium	23 = Görögország	40 = Macedónia
7 = Magyarország	24 = Írország	41 = üres
8 = Cseh Köztársaság	25 = Horvátország	42 = Európai Közösség ^{*/}
9 = Spanyolország	26 = Szlovénia	43 = Japán
10 = Szerbia és Montenegró	27 = Szlovákia	44 = üres
11 = Egyesült Királyság	28 = Fehérorosz Köztársaság	45 = Ausztrália
12 = Ausztria	29 = Észtország	46 = Ukrajna
13 = Luxemburg	30 = üres	47 = Dél-Afrika
14 = Svájc	31 = Bosznia-Hercegovina	48 = Új-Zéland
15 = üres	32 = Lettország	49 = Ciprus
16 = Norvégia	33 = üres	50 = Málta
17 = Finnország	34 = Bulgária	51 = Koreai Köztársaság

^{*/} A tagállamok jóváhagyásaikhoz megfelelő megkülönböztető EGB számukat használják

A többi számot az országok olyan sorrendben kapják, amilyen időrendben ratifikálják, illetve csatlakoznak a kerekes járművekre, valamint az ilyen járművekre felszerelhető és/vagy ilyeneken alkalmazható szerelvényekre és alkatrészekre vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ilyen előírások alapján megadott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló Egyezményhez. Az így meghatározott számokat az Egyesült Nemzetek Főtitkára közli a többi Szerződő Féllel.

- 4.4.3.7. "LAI" járműjávahagyás esetében, ami olyan illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetre vonatkozik (I Rész), amelyet indulásgátlóval és riasztó rendszerrel egyesítettek
- 4.5. Ha valamely típus megfelel egy olyan típusnak, amelyet az Egyezményhez csatolt egy vagy több más Előírás szerint is jóváhagytak, a 4.4.1. bekezdésben előírt jelképet nem szükséges megismételni. Ilyen esetben az Előírást, amely szerint a jóváhagyást megadták abban az országban, amely jóváhagyást adott ki a jelen Előírás szerint is, függőleges oszlopban helyezték el a 4.4.1. bekezdésben előírt jelképtől jobbra.
- 4.6. A jóváhagyási jel jól olvasható és kitörülhetetlen legyen.
- 4.7. Jármű esetében a jóváhagyási jelet a gyártó a jármű adattáblájához közel vagy azon helyezze el.
- 4.8. Olyan külön jóváhagyott alkatrész esetében, mint a riasztó rendszer vagy indulásgátló vagy mindkettő, a jóváhagyási jelet a gyártó a szerkezet fő részén helyezze el.
- 4.9. A jelen Előírás 3. Melléklete példát mutat be a jóváhagyási jel kivitelezésére.
- 4.10. A fenti 4.4. bekezdésben leírt jóváhagyási jel változataként megfelelőségi bizonyítványt adhatnak ki minden eladásra kínált VAS-ra és indulásgátlóra

Ha a VAS és/vagy az indulásgátló gyártója jóváhagyott jelöletlen VAS-t és/vagy az indulásgátlót szállít a jármű gyártójának azért, hogy ez a gyártó, mint eredeti berendezést szerelje fel egy jármű-modellre vagy egy jármű-modell sorozatára, a VAS és/vagy az indulásgátló gyártója lássa el megfelelőségi bizonyítvány annyi másolatával a jármű gyártóját, amely ennek a gyártónak elegendő a jelen Előírás II, IV és V Részének megfelelő járműjávahagyás megszerzéséhez.

Ha a VAS-t vagy indulásgátlót külön alkatrészekből alakítja ki, azok fő alkatrészein legyen hivatkozási jel, és a megfelelőségi bizonyítvány tartalmazza az ilyen hivatkozási jelek felsorolását.

A jelen Előírás 6. Melléklete megadja a megfelelőségi bizonyítvány mintáját.

5. I RÉSZ: M1 ÉS N1 KATEGÓRIÁS JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA FIGYELEMMEL AZ ILLETÉKTELEN HASZNÁLATUK MEGAKADÁLYOZÁSÁT SZOLGÁLÓ KÉSZÜLÉKRE

5.1. MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Előírás I Része szempontjából:

- 5.1.1. "Járműtípus" gépjárművek olyan kategóriáit jelenti, amelyek nem különböznek egymástól az alábbi lényeges szempontokból:
- 5.1.1.1. a gyártó típus-megjelölése,
- 5.1.1.2. a jármű alkatrészének vagy alkatrészeinek elrendezése és kivitelezése, amelyre az illetéktelen használat megakadályozását szolgáló szerkezet hat,
- 5.1.1.3. az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet típusa.
- 5.1.2. "Illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet" olyan rendszert jelent, ami megakadályozza a motor vagy más, a jármű motorteljesítményével együtt legalább egy olyan rendszer működését, ami
- (a) a kormány reteszélése, vagy
 - (b) az erőátvitel reteszélése, vagy
 - (c) sebességváltó reteszélése, vagy
 - (d) a fékek blokkolása.
- Olyan rendszer esetében, ami blokkolja a fékeket, a készülék működésen kívül helyezése ne oldja automatikusan a fékeket a vezető szándéka ellenére.

- 5.1.3. "Kormány" a kormánykerék, a kormányoszlop és védő tartozékait, a kormánytengelyt, a kormány-áttételt és más olyan alkatrészeit jelenti, amelyek közvetlenül befolyásolják annak a szerkezetnek a hatásosságát, amely az illetéktelen használat megakadályozására szolgál.
- 5.1.4. "Egyesítés" a reteszelő rendszer különlegesen kifejlesztett és megszerkesztett változata, amely – ha megfelelően működésbe hozzák – lehetővé teszi a reteszelő rendszer működését.
- 5.1.5. "Kulcs" minden olyan szerkezet, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy annak a reteszelő rendszernek a működési módszeréhez szolgáljon, amelyet csak ennek a szerkezetnek a működtetéséhez terveztek és gyártottak.
- 5.1.6. "Változó helyzetű kód" olyan elektronikus kód, amely számos olyan elemet tartalmaz, amelyek kombinációja véletlenszerűen változik a közvetítő egység minden egyes működése után.
- 5.2. ÁLTALÁNOS JELLEMZŐK
- 5.2.1. Az illetéktelen használatot megakadályozó szerkezetet úgy tervezzék meg, ha azt használaton kívül szükséges helyezni azért, hogy képes legyen:
- 5.2.1.1. elindítani a motort a szokásos berendezésekkel, és
- 5.2.1.2. a jármű kormányozható, vezethető vagy előre mozgatható legyen saját erejével.
- 5.2.1.3. Az 5.2.1. bekezdés követelménye az 5.2.1.1. és 5.2.1.2. bekezdésekben leírt műveletekkel egyidőben vagy a műveletek előtt teljesüljön.
- 5.2.2. Az 5.2.1. bekezdés követelményei egyetlen kulcs használatával teljesüljenek.
- 5.2.3. Az 5.3.1.5. bekezdésben említett esetet kivéve, a zárba illesztett kulccsal működtetett rendszer ne engedje eltávolítani a kulcsot, mielőtt az 5.2.1. bekezdésben említett szerkezet nem jön működésbe vagy nincs erre a működésre beállítva.
- 5.2.4. A fenti 5.2.1. bekezdésben említett illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet és a járműszerkezetet, amelyen működik, úgy tervezzék, hogy azt gyorsan és feltűnő figyelem nélkül ne lehessen kinyitni, hatástalanná tenni vagy megrongálni, pl. olcsó, könnyen elrejthető szerszámmal, berendezéssel vagy nagy mennyiségben állandóan hozzáférhető gyártmánnyal.
- 5.2.5. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet úgy szereljék a járműre, mint eredeti berendezést (azaz a jármű gyártója helyezze el az első eladást megelőzően). Úgy szereljék fel, hogy még doboza eltávolítása után is se legyen – amikor reteszelt állapotban van – leszerelhető másként, mint különleges szerszámmal. Ha lehetséges hatástalanná tenni az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet a csavarok eltávolításával, ezeket a csavarokat – hacsak ezek nem-eltávolítható típusúak – rögzített védő szerkezet részeivel fedjék.
- 5.2.6. A mechanikus záró szerkezet legalább 1000 különböző zár-kombinációt biztosítson vagy olyan számút, amely egyenlő az évente legyártott járművek számával, ha ez kevesebb 1000-nél. Egy járműtípusban mindegyik kombináció előfordulásának gyakorisága durván 1/1000 legyen.
- 5.2.7. Elektromos/elektronikus reteszelő rendszereknél, pl. távirányító, legalább 50,000 változat legyen és tartalmazzon változó kódot és/vagy minimum 10 napos letapogatási időt, pl. maximum 5000 változatot, 24 óránként minimum 50,000 változathoz.
- 5.2.8. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet tekintetében az 5.2.6. vagy 5.2.7., bekezdést alkalmazzák.
- 5.2.9. A kulcs és a zár ne legyen láthatóan kódolva.

- 5.2.10. A zárat úgy tervezzék, gyártsák és szereljék fel, hogy a zárhenger elfordítása, amikor zárt helyzetben van, 2,45 Nm-nél kisebb nyomatékkal ne legyen lehetséges semmilyen más kulccsal, mint a beleillő kulcs, és
- 5.2.10.1. hengeres elzáró zárcilindereknél nem több mint két, azonos irányban működő, személyes számot tartalmazó elzáró hengert helyezzenek el egymás mellett, és egy zárban ne legyen több mint 60 % azonos elzáró,
- 5.2.10.2. tárcsás elzáró zárcilindereknél nem több mint két, azonos irányban működő, elzáró hengert helyezzenek el egymás mellett, és egy zárban ne legyen több mint 50 % azonos elzáró.
- 5.2.11. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetek olyanok legyenek, ami kizár bármely véletlen üzemi hibát mialatt a motor működik, különösen zárás esetén mikor valószínűleg a biztonság ellen hat.
- 5.2.11.1. Ne legyen lehetséges működésbe hozni az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet csak úgy, hogy a motor vezérlése kerül először leállító helyzetbe és ekkor olyan műveletet végez, amely nem a motor leállításának megszakított folytatása, vagy anélkül, hogy a motor vezérlése a kezdődő működést leállítási helyzetbe hozná, és amikor a jármű behúzott kézifékkal áll, vagy a jármű sebessége nem haladja meg a 4 km/órát.
- 5.2.11.2. Illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet esetében, ha a kulcs kihúzásának művelete hozza működésbe a szerkezetet, vagy legyen szükséges minimum 2 mm mozgás a szerkezet működésbe lépése előtt vagy tartalmazzon olyan túllépési lehetőséget, amely megakadályozza a kulcs véletlen eltávolítását vagy részleges kihúzását.
- 5.2.11.3. Az 5.2.10., 5.2.10.1. vagy 5.2.10.2., és 5.2.11.2. bekezdéseket csak olyan szerkezetekre alkalmazzák, amelyek mechanikus kulcsokat használnak.
- 5.2.12. Rásegítő áramot csak akkor használhatnak, ha működésbe hozzák a szerkezet reteszelését és/vagy kiretetzését az illetéktelen használat ellen. A szerkezetet megfelelő eszközzel tartásuk üzemi helyzetében, amelyhez nem szükséges áramellátás.
- 5.2.13. Ne hozhassák működésbe a jármű üzemi áramát szokásos eszközökkel addig, amíg az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet nincs kikapcsolva.
- 5.2.14. Illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetek, amelyek megakadályozzák a jármű fékeinek oldását csak akkor engedhetők meg, ha tisztán mechanikus eszközzel tartják a fék működő részeit reteszelt helyzetben. Ebben az esetben az 5.2.13. bekezdést ne alkalmazzák.
- 5.2.15. Ha az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet ellátták a járművezetőt figyelmeztető jelzéssel, az akkor működjön, amikor az üzemeltető kinyitja a vezető ajtaját, feltéve, hogy a szerkezetet működésbe helyezték és a kulcsot az üzemeltető eltávolította.

5.3. KÜLÖNLEGES JELLEMZŐK

Az 5.2. bekezdésben leírt általános jellemzőkön túl az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet feleljen meg az alább leírt különleges feltételeknek:

5.3.1. Illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet a kormányon

- 5.3.1.1. A szerkezet, amely megakadályozza az illetéktelen használatot a kormányon, tegye a kormányt működésképtelenné. Mielőtt a motort beindíthatnák, a szokásos kormányzási művelet álljon helyre.
- 5.3.1.2. Ha a szerkezet, amely megakadályozza az illetéktelen használatot, működésbe lép, ne lehessen megakadályozni a szerkezet működését.
- 5.3.1.3. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet folyamatosan feleljen meg az 5.2.11., 5.3.1.1., 5.3.1.2. és 5.3.1.4. bekezdések követelményeinek miután átestek 2500

reteszelési cikluson a kopást előidéző vizsgálatban a jelen Előírás 4. Mellékletének 1. Része szerint.

- 5.3.1.4. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet – működési helyzetében – feleljen meg a következő kritériumok egyikének:
- 5.3.1.4.1. Legyen elég erős, hogy a kormánymű biztonságot befolyásoló károsodása nélkül ellenálljon 300 Nm nyomatéknak a kormánymű tengelye körül forgatva mindkét irányban statikus feltételek között.
- 5.3.1.4.2. Legyen olyan szerkezete, amelyet arra terveztek, hogy engedjen vagy csússzon úgy, hogy a rendszer ellenáll – vagy folyamatosan, vagy szakaszosan – legalább 100 Nm nyomatéknak. A reteszelő rendszer viselje el ezt a nyomatékot a jelen Előírás 4. Mellékletének 2. Részében meghatározott vizsgálat után is.
- 5.3.1.4.3. Tartalmazzon olyan szerkezetet, amelyet úgy terveztek, hogy lehetővé tegye a kormánykerék szabad elforgatását a rögzített kormánytengely körül. A reteszelő szerkezet legyen elég erős ahhoz, hogy ellenálljon 200 Nm nyomatéknak a kormány tengelye körül mindkét irányban statikus feltételek között.
- 5.3.1.5. Ha az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet olyan, hogy a kulcs olyan helyzetben távolítható el, amely nem az a helyzet, amelyben a kormány működésképtelen, azt úgy tervezzék meg, hogy a manővert, amely az ilyen helyzet eléréséhez szükséges és a kulcs eltávolítását, ne befolyásolhassa véletlenül.
- 5.3.1.6. Ha valamely alkatrész úgy hibásodik meg, hogy az 5.3.1.4.1., 5.3.1.4.2. és 5.3.1.4.3. bekezdésekben meghatározott nyomatékot nem lehet könnyedén teljesíteni, a kormányrendszer mégis reteszelve marad, a rendszer feleljen meg a követelményeknek.
- 5.3.2. Átvitelre vagy fékekre ható illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet
- 5.3.2.1. Az átvitelre ható illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet akadályozza meg a jármű meghajtott kerekeinek forgását.
- 5.3.2.2. A készülék, ami a fékekre hatva megakadályozza az illetéktelen használatot, fékezze legalább az egyik kereket legalább egy tengely mindkét oldalán.
- 5.3.2.3. Ha az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet működésre állították be, ne legyen lehetséges meggátolni a szerkezet működését.
- 5.3.2.4. Ne legyen lehetséges az átvitel reteszélése véletlenül, amikor a kulcs az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet zárjában van, még ha a motor beindítását meggátoló szerkezet működésbe is jött vagy működésre állították be. Sehol ne alkalmazzák a jelen Előírás 5.3.2. bekezdésének ezt a követelményét, ahol a készülék megfelel más kiegészítő célra használt készülékeknek és a fenti feltételek mellett blokkolás szükséges ennek a kiegészítő feladatnak az ellátására (pl. elektromos rögzítő fék).
- 5.3.2.5. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet úgy tervezzék és gyártsák, hogy teljesen hatásos maradjon mindkét irányba elvégzett 2500 reteszelési ciklus eredményeként bekövetkezett bizonyos kopás után is. A fékekre ható védőkészülék esetében a készülék mindegyik mechanikus vagy elektromos alkatrészére vonatkozik.
- 5.3.2.6. Ha az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet olyan, hogy a kulcs olyan helyzetben távolítható el, ami más, mint az a helyzet, amelyben az átvitel reteszelve van, azt úgy tervezzék meg, hogy a szükséges manővert, ami az ilyen helyzet eléréséhez szükséges és a kulcs eltávolítását, ne véletlenül ne hajthassák végre.
- 5.3.2.7. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet elég erős legyen ahhoz, hogy ellenálljon – a biztonságot valószínűleg nem befolyásoló károsodás nélkül – mindkét irányban és

statikus körülmények között olyan nyomatékknak, ami 50 százalékkal nagyobb, mint az átvitelhez szokásosan használt legnagyobb nyomaték. E vizsgáló nyomaték meghatározásában ne csak a motor maximális nyomatékát vegyék figyelembe, de azt a maximális nyomatékot is, amit a tengelykapcsoló vagy az automata nyomatékvtó átvinni képes.

- 5.3.2.8. Féékre ható védőkészülékkel felszerelt jármű esetében a készüléknek képesnek kell lennie álló helyzetben megtartani a járművet 20 százalékos lejtőn lefele és felfele.
- 5.3.2.9. Féékre ható védőkészülékkel felszerelt jármű esetében a jelen Előírást ne tekintsék úgy, mint ami eltér a 13. vagy 13H előírásoktól, még hiba esetén is.
- 5.3.3. Sebességváltóra ható illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet
- 5.3.3.1. A sebességváltóra ható illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet akadályozzon meg minden sebességváltást.
- 5.3.3.2. Kézi sebességváltók esetében a sebességváltó-kar reteszelése csak hátramenetben kell, hogy lehetséges legyen; azon felül a reteszelés "üres állásban" megengedett.
- 5.3.3.3. Automata, "parking" helyzettel ellátott sebességváltók esetében a szerkezet reteszelése csak a parkolási helyzetben kell, hogy lehetséges legyen; azon felül a reteszelés "üres állásban" és/vagy hátramenetben megengedett.
- 5.3.3.4. Automata, "parking" helyzettel nem ellátott sebességváltók esetében a szerkezet reteszelése csak a következő helyzetekben kell, hogy lehetséges legyen: semleges és/vagy hátramenet.
- 5.3.3.5. Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet úgy tervezzék és gyártsák, hogy teljesen hatásos maradjon mindkét irányba elvégzett 2500 reteszelési ciklus eredményeként bekövetkezett bizonyos kopás után is.

5.4. ELEKTROMECHANIKUS ÉS ELEKTRONIKUS SZERKEZETEK AZ ILLETÉKTELEN HASZNÁLAT MEGAKADÁLYOZÁSÁRA

Az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló elektromechanikus és elektronikus szerkezetek – ahol azokat felszerelték – feleljenek meg a fenti 5.2. és 5.3. bekezdések követelményeinek és az alábbi 8.4. bekezdés követelményének a szükséges változtatásokkal.

Ha a szerkezet technológiája olyan, hogy az 5., 6., és 8.4. bekezdések nem alkalmazhatók, bizonyítani kell, hogy figyelemmel voltak a jármű biztonságának megőrzésére. Ezeknek a készülékeknek a működési folyamata tartalmazza azokat a biztonságos eszközöket, amelyek megakadályozzák a blokkolás vagy véletlen működésképtelenség kockázatát, amelyek csökkenthetnék a jármű biztonságát.

6. II RÉSZ: JÁRMŰ RIASZTÓ RENDSZERÉNEK JÓVÁHAGYÁSA

6.1. MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Előírás III. Része szempontjából:

- 6.1.2. "Jármű Riasztó Rendszer" (VAS) olyan rendszert jelent, amelyet egy vagy több járműtípusba szerelnek, és úgy terveztek, hogy jelezze a behatolást a járműbe vagy a beavatkozást a jármű állapotába; ezek a rendszerek kiegészítő védelmet nyújthatnak a jármű jogtalan használata ellen.
- 6.1.3. "Érzékelő" olyan szerkezetet jelent, amely azt a változást érzékeli, amelyet a járműbe hatolás vagy a jármű állapotába való beavatkozás okoz.
- 6.1.4. "Figyelmeztető készülék" az a szerkezet, amely jelzi a behatolást a járműbe vagy a más beavatkozást.
- 6.1.5. "Vezérlő berendezés" olyan berendezést jelent, amely a VAS be- vagy kikapcsolásához, vagy kipróbálásához szükséges, és riasztási állapotba helyezi a figyelmeztető készülékeket.

- 6.1.6. "Bekapcsolás" a VAS olyan helyzetét jelenti, amelyben a figyelmeztető készülék a riasztás állapotába hozható.
- 6.1.7. "Kikapcsolás" a VAS olyan helyzetét jelenti, amelyben a figyelmeztető készülék nem hozható riasztási állapotba.
- 6.1.8. A "kulcs" minden olyan szerkezet, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy csak ezzel a szerkezettel működjön az ehhez tervezett és gyártott zárrendszer.
- 6.1.9. "Jármű riasztó rendszerének típusa" olyan rendszereket jelent, amelyek nem különböznek egymástól olyan lényeges jellemzőkben, mint:
- (a) a gyártó kereskedelmi neve vagy márkajele,
 - (b) az érzékelő fajtája,
 - (c) a figyelmeztető készülék fajtája,
 - (d) a vezérlő berendezés fajtája,
- 6.1.10. "Jármű riasztó rendszer jóváhagyása" a VAS egy típusának a jóváhagyását jelenti az alábbi, 6.2, 6.3, és 6.4. bekezdésekben lefektetett követelmények szerint.
- 6.1.11. "Indulásgátló" olyan szerkezet, amely meggátolja a jármű elindítását saját motorjával.
- 6.1.12. "Pánik-riasztó" olyan szerkezet, amely lehetővé teszi olyan riasztó alkalmazását a járművön, amely vészhelyzet esetén segítséget hív.
- 6.2. **ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**
- 6.2.1. A járműbe való behatolás vagy beavatkozás esetén a VAS adjon riasztó jelet. A riasztó jel legyen hallható, és azon felül optikai figyelmeztető szerkezetet is tartalmazhat, vagy legyen rádiós riasztó vagy a fentiek egyesítése.
- 6.2.2. A VAS-t úgy kell megtervezni, gyártani és beszerelni, hogy – ha beszerelték – a jármű továbbra is feleljen meg a lényeges műszaki követelményeknek, különösen az elektromágneses kompatibilitás (EMC - zavarcsökkentés) szempontjából.
- 6.2.3. Ha a VAS rádió-átviteli lehetőséggel rendelkezik, pl. a riasztó bekapcsolása, kikapcsolása vagy a riasztás átvitele céljára, teljesítse a rávonatkozó ETSI szabványt^{5/}, azaz EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) és EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (beleértve minden tanácsolt követelményt). A frekvencia, és a rádióátvitel legnagyobb sugárzási teljesítménye a riasztás bekapcsolásához és kikapcsolásához teljesítse a CEPT/ERC^{6/} Recommendation Recommendation 70-03 (17 February 2000) a rövid hatósugarú szerkezetekre vonatkozó előírásait.^{7/}
- 6.2.4. A VAS elhelyezése a járműben ne befolyásolja a jármű működésének jellemzőit (kikapcsolt állapotban) vagy biztonságos működését.
- 6.2.5. A VAS és részei ne kapcsoljanak be véletlenül, különösen akkor, amikor a motor működik.
- 6.2.6. A VAS hibája vagy elektromos tápegységének a hibája ne befolyásolhassa a jármű biztonságos
- 6.2.7. A VAS-t, és az általa vezérelt részegységeket és alkatrészeket úgy kell megtervezni, megépíteni és elhelyezni, hogy az a kockázat – amit bárki okozhat a VAS gyors üzemképtelenné tételével vagy megrongálásával anélkül, hogy erre a figyelmet felhívna, pl. olcsó, könnyen elrejthető

^{5/} ETSI: European Telecommunications Standards Institute. Ha ezek a szabványok nem hozzáférhetők, amikor ez az Előírás hatályba lép, akkor a megfelelő hazai szabványokat kell alkalmazni.

^{6/} CEPT: Conference of European Posts and Communications, ERC: European Radiocommunications Committee

^{7/} A Szerződő Felek betilthatnak frekvenciákat és/vagy teljesítményeket, és engedélyezhetik más frekvenciák és/vagy teljesítmények használatát.

szerszám, berendezés vagy a lakosság által könnyen hozzáférhető eszköz használatával – a legkisebbre csökkenjen.

- 6.2.8. A VAS bekapcsolásának és kikapcsolásának eszközét úgy kell megtervezni, hogy ne hatálytalanítsa a fenti I. Rész követelményeit. A jelen Előírásban említett részegységekkel való elektromos kapcsolatot megengedhetik.
- 6.2.9. A rendszert úgy kell kialakítani, hogy bármelyik figyelmeztető jelzés áramkörének megszakadása semmilyen szempontból ne tegye üzemképtelenné a riasztórendszert, csak azt az áramkört, amelyet megszakít.
- 6.2.10. A VAS tartalmazhat olyan indulásgátlót, amely megfelel a jelen Előírás IV. Részébe foglalt követelményeknek.

6.3 KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK

6.3.1. Védelmi tartomány

6.3.1.1. Specifikus követelmények

A VAS legalább érzékelje és jelezze bármelyik jármű-ajtó, a motorháztető és a csomagtartó kinyitását. A fényforrások meghibásodása vagy kikapcsolása – pl. utastér-világítás – ne akadályozza a vezérlés működését.

Megengedettek továbbá hatékony információ / kijelző érzékelők, pl. a járműbe behatolás, pl. az utastér-nyitás ellenőrzése, ablaküveg-nyitó ellenőrzése, üvegezett felület betörése esetén, vagy járműlopás kísérlete esetén, pl. dőlés-érzékelő, figyelembe véve a rendszabályokat bármely nem szándékolt riasztó hang (= hamis riasztás, lásd alább a 6.3.1.2. bekezdést) megakadályozására.

Mivel ezek a kiegészítő érzékelők riasztó jelet keltenek még a behatolás megtörténte után is (pl. beüvegezett felület betörése) vagy külső hatásra (pl. szél), a fent említett érzékelők valamelyikével működésbe hozott vészjelzés csak 10-szer működjön a VAS ugyanazon működési periódusa alatt.

Ebben az esetben a működési periódust – a jármű használójának beavatkozásával – a rendszer jogos kikapcsolásával korlátozni kell.

Bizonyos fajta kiegészítő érzékelők, pl. utastér-ellenőrzők (ultrahangos, infravörös) vagy dőlés-érzékelők, stb. szándékosan hatástalaníthatók. Ebben az esetben mindig megfontoltan kell cselekedni mielőtt a VAS-t bekapcsolják. Ne legyen lehetséges az érzékelők hatástalanítása, amikor a riasztó bekapcsolt állapotban van.

6.3.1.2. Biztosítás hamis riasztás ellen

6.3.1.2.1. Megfelelő intézkedésekkel, például:

- i. a gépjármű sajátos viszonyaihoz alkalmazkodó mechanikai megoldással és elektromos áramkörrel,
- ii. megfelelő üzemelési és vezérlési alapelvek kiválasztása, és alkalmazása a riasztó-rendszerhez és részeihez,
- iii. biztosítsák, hogy a VAS mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban ne adjon szükségtelenül riasztó hangjelzést olyan esetekben, mint:
 - (a) járműnek ütődéskor: vizsgálata a 6.4.2.13. bekezdésben van meghatározva,
 - (b) elektromágneses kompatibilitás: vizsgálatát a 6.4.2.12. bekezdés határozza meg,
 - (c) az akkumulátor feszültségének csökkenése folyamatos kisülés miatt: vizsgálata a 7.2.14. bekezdésben van meghatározva,

- (d) az utastér nyitását ellenőrző szerkezet hamis riasztása: a vizsgálatot a 6.4.2.15. bekezdés határozza meg.

6.3.1.2.2. Ha a jóváhagyást kérelmező bizonyítani tudja – pl. műszaki adatokkal –, hogy a hamis riasztás elleni biztonság kielégítő, a vizsgálatokkal megbízott műszaki szolgálat a fenti vizsgálatok közül néhánytól eltekinthet.

6.3.2. Riasztás hangjelzéssel

6.3.2.1. Általános megállapítások

A riasztó jelzés tisztán hallható és felismerhető legyen, és jelentősen különbözzön más - a közúti közlekedésben használatos hangjelzésektől.

Az eredeti hangjelzést adó berendezésen kívül egy hangot adó külön figyelmeztető szerkezet is felszerelhető a jármű VAS által ellenőrzött azon területére, ahol védve van személyek könnyű és gyors hozzáférésétől.

Ha az alábbi 6.3.2.3.1. bekezdés szerinti riasztó hangot adó külön figyelmeztető készüléket alkalmaznak, a VAS kiegészítésül működtetheti az eredeti szokásos hangjelzést adó készüléket feltéve, hogy a szokásos hangjelzést adó figyelmeztető készülék (általában könnyebben hozzáférhető) hatása nem befolyásolja a kiegészítő riasztó hangjelzést adó készülék működését.

6.3.2.2. A hangjelzés időtartama

Minimum: 25 sec

Maximum: 30 sec

A hangjelzés csak a következő, a járművet érintő beavatkozás után szólalhat meg újra, pl. a fent említett idő eltelte után. (Korlátozásokat lásd a fenti 6.3.1.1. és 6.3.1.2. bekezdésekben).

A riasztórendszer kikapcsolásával a jelzés azonnal szűnjön meg.

6.3.2.3. A hangjelzésre vonatkozó előírások

6.3.2.3.1. Állandó hangszínű hangjelzés (a frekvenciaspektrum állandó), pl. olyan kürt, amelynek jellemzői az EGB 28. számú Előírás I. Része szerint:

Szagatott jelzés (be/ki):

Bekapcsolási frekvencia: (2 ± 1) Hz

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

6.3.2.3.2. Hangjelzést adó készülék frekvencia-modulációval: az akusztikai, stb. jellemzők az EGB 28. számú Előírás I. Része szerint, azonban a jellemző frekvenciatartomány egyenlő átmenete a fent említett tartományon belül (1800 – 3,550 Hz) mindkét irányban:

Átmenő frekvencia (2 ± 1) Hz

6.3.2.3.3. Hangnyomás-szint

A hangforrás legyen:

(i) vagy az EGB 28. számú Előírás I. Része szerint jóváhagyott, hangjelzést adó figyelmeztető készülék,

(ii) vagy olyan készülék, amely megfelel az EGB 28. számú Előírás I. Rész, 6.1. és 6.2. bekezdésének.

Az eredeti berendezés figyelmeztető készülékétől eltérő más hangforrás esetében azonban a minimális hangnyomás-szint 100 dB(A) értékre csökkenthető az EGB 28. számú Előírás I. Része szerint mérve.

6.3.3 Riasztó fényjelzés – ha ilyen van

6.3.3.1. Általános követelmények

A járműbe való behatolás vagy beavatkozás esetén a szerkezet egy olyan optikai jelzést hozzon működésbe, amelyet az alábbi 6.3.3.2. és 6.3.3.3. bekezdés határoz meg.

6.3.3.2. A fényjelzés időtartama

A fényjelzés időtartama 25 sec és 5 min között legyen a riasztó működésének kezdete után. A riasztó kikapcsolása azonnal állítsa meg a jelzést.

6.3.3.3. A fényjelzés típusa

Valamennyi irányjelző villogása és/vagy az utastér-világítás működtetése, beleértve az ugyanezen az áramkörön levő lámpákat.

Bekapcsolási frekvencia: (2 ± 1) Hz

A hangjelzéshez viszonyítva aszinkron jelzés megengedett.

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

6.3.4. Rádiós riasztás (pager) – ha ilyen alkalmaznak

A VAS tartalmazhat rádió-átvitelű riasztójeleket keltő szerkezetet.

6.3.5. A VAS bekapcsolása és kikapcsolása

6.3.5. Riasztó rendszer beállítva reteszelésre

6.3.5.1. Ha a motor működik, riasztó rendszer szándékos vagy véletlen bekapcsolása legyen lehetetlen.

6.3.6. A VAS bekapcsolása és kikapcsolása

6.3.6.1. Bekapcsolás

A VAS bekapcsolása bármilyen megfelelő eszközzel megengedett feltéve, hogy az ilyen eszköz gondatlanságból nem okozhat hamis riasztást.

6.3.6.2. Kikapcsolás

A VAS kikapcsolása a következő eszközök valamelyikével vagy azok kombinációjával hajtható végre. Más egyenértékű szerkezetek megengedettek.

6.3.6.2.1. A mechanikus kulcs (amely teljesíti a jelen Előírás 10. Mellékletének követelményeit), amelyet összekapcsolhatnak a jármű központi, legalább 1000 változatot tartalmazó zárrendszerével, kívülről működtethető legyen.

6.3.6.2.2. Elektromos/elektronikus szerkezet, pl. távirányítás, legalább 50,000 változattal és tartalmazzon változó kódot és/vagy 10 napos letapogatási ideje legyen, pl. maximum 5000 változat 24 óránként minimum 50000 változatnál.

6.3.6.2.3. A mechanikus kulcs vagy az elektromos/elektronikus késleltetési szerkezet a védett utastéren belül kiszálláshoz/beszálláshoz.

6.3.7. Kiszállási késedelem

Ha a VAS bekapcsoló szerkezete a védett területen belül van felszerelve, kiszállási időkésedelmet kell biztosítani. A kiszállási időkéselem a kapcsoló használata után 15 és 45 másodperc között legyen beállítható. A késedelmi periódus állítható lehet a kezelő egyéni igénye szerint.

6.3.8. Beszállási késedelem

Ha a VAS kikapcsoló szerkezetét a védett területen belül szerelték fel, minimum 5 másodperc és maximum 15 másodperc időkésedelmet biztosítsanak a hang- és fényjelzések működésbe lépése előtt. A késedelem állítható lehet a kezelő egyéni igénye szerint.

6.3.9. Üzemállapot kijelzése

- 6.3.9.1. A VAS állapotáról (bekapcsolva, kikapcsolva, riasztási időtartam, a riasztó bekapcsolva) tájékoztatást adó optikai kijelző megengedett az utastéren kívül és belül. Az utastéren kívül elhelyezett fényjelzés fényerőssége nem haladhatja meg a 0,5 cd-t.
- 6.3.9.2. Ha a rövididejű dinamikus folyamatokat – mint amilyen a változás "bekapcsolás"-ról "kikapcsolás"-ra és fordítva – jelzik, az a 6.3.9.1. bekezdés szerinti fényjelzés legyen. Ilyen optikai jelzést elő lehet állítani az irányjelzők és/vagy az utastér-világító lámpa(ák) egyidejű működtetésével feltéve, hogy az irányjelzők fényjelzésének időtartama nem haladja meg a 3 másodpercet.
- 6.3.10. Energiaellátás
A VAS energiaforrása lehet a jármű akkumulátora vagy újratölthető akkumulátor. Ahol van, kiegészítő, tölthető telep vagy nem tölthető telep használható. Ezek a telepek semmi esetre se lássák el energiával a jármű elektromos rendszerének többi részét.
- 6.3.11. Nem kötelező feladatok követelményei
- 6.3.11.1. Önellenőrzés, automatikus hibajelző
A VAS bekapcsolásakor a rendellenes helyzet, – pl. a kinyitott ajtók, stb. – önellenőrzését (valószínűség-ellenőrzés) ellenőrző rendszer érzékelje, és a rendellenes helyzetet jelezze.
- 6.3.11.2. Pánik-riasztó
A fény és/vagy hang és/vagy rádióriasztás az állapottól (bekapcsolt vagy kikapcsolt) és/vagy a VAS feladatától függetlenül megengedett. Az ilyen riasztó a jármű belsejéből legyen kikapcsolható, és ne befolyásolja a VAS (bekapcsolt vagy kikapcsolt) állapotát az egyes kapcsolások után. A jármű használója a pánikriasztót kikapcsolhassa. Riasztó hangjelzés esetében a hangzás időtartamát az egyes kapcsolások után ne korlátozzák. A pánikriasztó ne tegye működésképtelenné a motort, vagy ne állítsa le, ha működik.
- 6.4. ÜZEMELÉSI JELLEMZŐK ÉS VIZSGÁLATI FELTÉTELEK^{8/}
- 6.4.1. Üzemelési jellemzők
A VAS minden alkatrésze hiba nélkül üzemeljen a következő állapotok között:
- 6.4.1.1. Klimatikus viszonyok
A környezeti hőmérséklet két osztályát a következők szerint határozzuk meg:
-40 °C és +85 °C között az utas- vagy csomagterbe szerelt részekre,
-40 °C és +125 °C között a motortérbe szerelt részekre, hacsak másként nem határozták meg.
- 6.4.1.2. A beszerelés védelemi fokozata
Az IEC Közlemények 529-1989 szerint a védelem következő fokozatait kell biztosítani:
IP 40 az utastérbe szerelt szerkezeti részekre,
IP 42 roadsterek / lehajtható fedelű személygépkocsik és mozgatható tetőlemezű személygépkocsik utasterébe szerelt szerkezeti részekre, ha a beszerelési hely IP 40 fokozatú védelemnél nagyobb követel,
IP 54 minden egyéb szerkezeti részre.
A VAS gyártója határozza meg a kezelési utasításban a porral, vízzel és hőmérséklettel kapcsolatos korlátozásokat minden szerkezeti alkatrész beszerelésére.

^{8/} Azok az égők, amelyeket a fényjelző szerkezetek részeként használnak, és amelyek a jármű szokásos világítási rendszeréhez tartoznak, nem kell, hogy megfeleljenek a 7.1. bekezdés üzemelési paramétereinek és nem kell megvizsgálni azokat a 7.2. bekezdés szerint.

- 6.4.1.3. Ellenállás az időjárásnak
7 nap az IEC 68-2-30-1980 számú Előírás szerint.
- 6.4.1.4. Elektromos jellemzők
Névleges tápfeszültség: 12 V
Üzemi tápfeszültség tartománya: 9 V-tól 15 V-ig a 6.4.1.1. bekezdés hőmérséklet-tartománya szerinti.
Túlfeszültségi időkéselem 23 °C hőmérsékletnél: U = 18 volt, max. 1 óra
U = 24 volt, max. 1 perc
- 6.4.2. Vizsgálati feltételek
- 6.4.2.1. Üzemi vizsgálatok
- 6.4.2.1.1. A VAS megfelelését a következő követelmények szempontjából ellenőrizték:
Riasztási időtartam a 6.3.2.2. és 6.3.3.2. bekezdések szerint;
Frekvencia és bekapcsolás/kikapcsolás viszony a 6.3.3.3. és 6.3.2.3.1. vagy 6.3.2.3.2. bekezdések szerint;
Ha szükséges, a riasztási ciklusok számát a 6.3.1.1. bekezdés szerint;
A riasztórendszer kapcsolójának reteszelése a 6.3.5. bekezdés szerint.
- 6.4.2.1.2. Szokásos vizsgálati állapot
Feszültség: U = (12 ± 0.2) V
Hőmérséklet: T = (23 ± 5) °C
- 6.4.2.2. Ellenállás a hőmérséklet és a feszültség változásainak
A 6.4.2.1.1. bekezdés követelményeinek teljesítését is ellenőrizték a következő állapotokban:
- 6.4.2.2.1. Vizsgálati hőmérséklet: T (-40 ± 2) °C
Vizsgáló feszültség: U = (9 ± 0.2) V
Pihentetés időtartama: 4 óra
- 6.4.2.2.2. A szerkezeti részek utas- vagy csomagterbe szerelése esetén
Vizsgálati hőmérséklet: T = (+85 ± 2) °C
Vizsgáló feszültség: U = (15 ± 0.2) V
Pihentetés időtartama: 4 óra
- 6.4.2.2.3. A szerkezeti részek motortérbe szerelése esetén, hacsak nincsenek másként meghatározva
Vizsgálati hőmérséklet: T = (+125 ± 2) °C
Vizsgáló feszültség: U = (15 ± 0.2) V
Pihentetés időtartama: 4 óra
- 6.4.2.2.4. A VAS mind bekapcsolt mind kikapcsolt állapotban (18 ± 0.2) V túlfeszültségnek legyen kitéve 1 órán keresztül.
- 6.4.2.2.5. A VAS mind bekapcsolt mind kikapcsolt állapotban (24 ± 0.2) V túlfeszültségnek legyen kitéve 1 percen keresztül.
- 6.4.2.3. Biztonságos működés idegentest- és vízbehatolás ellen vizsgálat után
Az IEC 529-1989 számú szabvány szerinti idegen test- és vízbehatolás 6.4.1.2. bekezdés szerinti védelmi fokozatú vizsgálata után a 6.4.2.1. bekezdés szerinti üzemi vizsgálatot meg kell ismételni.
- 6.4.2.4. Kondenzvíz-hatás vizsgálata utáni biztonságos működés

Az IEC 68-2-30 (1980) szabvány szerinti nedvesség-állósági vizsgálat után a 6.4.2.1. bekezdés szerinti üzemi vizsgálatot ismételjék meg.

6.4.2.5. Vizsgálat fordított polaritás elleni biztonság szempontjából

A VAS és szerkezeti részeit 13 voltos 2 percen keresztül tartó feszültségnél ne tegye tönkre a fordított polaritás. E vizsgálat után a 6.4.2.1. bekezdés szerinti üzemi vizsgálatot – ha szükséges – meg kell ismételni módosított biztosítékokkal.

6.4.2.6. Vizsgálat rövidzárlat elleni biztonság szempontjából

A VAS minden elektromos csatlakozása rövidzárlatnak ellenálló legyen, legnagyobban 13 V-os földelésnél és/vagy biztosítékkal kell védeni. E vizsgálat után a 6.4.2.1. bekezdés szerinti üzemi vizsgálatot, ha szükséges kicserélt biztosítékokkal.

6.4.2.7. Energiafogyasztás bekapcsolt állapotban

A teljes riasztó- rendszer, beleértve az állapotkijelzőt is, energiafogyasztása bekapcsolt állapotban a 6.4.2.1.2. bekezdésben megadott feltételek között ne lépje túl átlagban a 20 mA értéket.

6.4.2.8. Biztonságos üzemelés rezgés-vizsgálat után

6.4.2.8.1. Ehhez a vizsgálatához a szerkezeti részeket két csoportra osztják:

1. típus: szokásosan a járműre szerelt részek,
2. típus: a motor tartozékaként szereplő részek.

6.4.2.8.2. A szerkezeti részeket vagy a VAS-t sinusos rezgésnek kell kitenni, amelynek jellemzői a következők:

6.4.2.8.2.1. Az 1. típusba sorolt esetek

A frekvencia 10 Hz és 500 Hz között maximum ∇ 5 mm amplitúdóval és maximum 3 g gyorsulással (0 csúcs) legyen változtatható.

6.4.2.8.2.2. A 2. típusba sorolt esetek

A frekvencia 20 Hz és 300 Hz között maximum \pm 2 mm amplitúdóval és maximum 15 g gyorsulással (0 csúcs) legyen változtatható.

6.4.2.8.2.3. Mind az 1. mind a 2. típusra vonatkozó esetek:

- a frekvenciaváltozás 1 oktáv/perc,
- a ciklusok száma 10, a vizsgálatot a három vonatkoztatási tengely mindegyikére végezzék el,
- a rezgéseket alacsony frekvenciánál legnagyobb állandó amplitúdóval, és nagy frekvenciánál legnagyobb állandó gyorsulással rendelkezzenek.

6.4.2.8.3. A vizsgálat alatt a VAS elektromosan bekapcsolt és a vezeték 200 milliméterenként megtámasztott legyen.

6.4.2.8.4. A rezgés-vizsgálat után az üzemi vizsgálatot ismételjék meg a 6.4.2.1. bekezdés szerint.

6.4.2.9. Tartóssági vizsgálat

A 6.4.2.1.2. bekezdésben meghatározott vizsgálati feltételek között 300 teljes riasztási ciklust (hang és/vagy fény) – a hangjelző szerkezetet 5 perces pihenő idővel – indítsunk el.

6.4.2.10. Vizsgálatok külső mechanikus kulcs-kapcsolóval (a jármű külsején elhelyezve).

A következő vizsgálatokat csak akkor végezzék el, ha az eredeti ajtózár-berendezés zár-cilinderét nem használják.

- 6.4.2.10.1. A kulccsal működő kapcsolót úgy kell megtervezni és legyártani, hogy működőképes maradjon a következők után:
2500 bekapcsolás/kikapcsolás ciklus minden irányban, ezt követően 96 órás sószórásos vizsgálat az IEC 68-2-11-1981 szabványnak megfelelő korrózióállási vizsgálat előírásai szerint.
- 6.4.2.11. A rendszer vizsgálata az utastér védelme szempontjából
A riasztó akkor lépjen működésbe, amikor $0,2 \times 0,15$ m méretű függőleges lapot 0.3 m-re (a függőleges laptól mérve) becsúsztatunk a nyitott ajtó ablakán keresztül az utastérbe, 0,4 m/s sebességgel menetirány szerint előre és párhuzamosan az úttal, valamint a jármű hosszirányú középsíkjaival 45° szögben. (lásd a rajzot a jelen Előírás 8. Mellékletében).
- 6.4.2.12. Elektromágneses kompatibilitás
A VAS-t a 9. Mellékletben leírt vizsgálatnak vessék alá.
- 6.4.2.13. Biztonság hamis riasztás ellen, ha járművet megütik
Meg kell vizsgálni, hogy egy 165 mm átmérőjű és $70 \nabla 10$ Shore A keménységű gömb alakú testtel a jármű karosszériáján vagy az üveg hajlított felületén 4,5 Joule erővel bárhol alkalmazott ütés nem okoz-e hamis riasztást.
- 6.4.2.14. Biztonság a feszültség csökkenése miatti hamis riasztás ellen
Meg kell vizsgálni, hogy a fő akkumulátor feszültségének 0.5 V/óra lassú folyamatos kisütéssel 3 V feszültségre csökkenése nem okoz-e hamis riasztást. Vizsgálati állapot: lásd a fenti 6.4.2.1.2. bekezdést.
- 6.4.2.15. Az utastérben levő vezérlés biztonsági vizsgálata hamis riasztás ellen.
Az utastér védelmére szolgáló a fenti 6.1.1. bekezdés szerinti rendszereket a jármű szokásos állapotával együtt vizsgálják meg (lásd 6.4.2.1.2. bekezdés).
A rendszer, amelyet a gyártó utasítása szerint építettek be, ne kapcsoljon be, amikor 0.5 sec időközökkel ötször elvégzik a fenti 6.4.2.13. bekezdésben leírt vizsgálatot.
Egy olyan személy jelenléte, aki megérinti vagy körüljárja a járművet azért, hogy – bezárt ablakok esetén – nem okoz-e hamis riasztást.
- 6.5. HASZNÁLATI UTASÍTÁS
Minden egyes VAS beszereléséhez mellékeljék
- 6.5.1. A beszereléshez szükséges utasítást, amely tartalmazza:
- 6.5.1.1. Azoknak a járműveknek vagy jármű-típusoknak a felsorolását, amelyekhez a szerkezet használható. A felsorolás részletezhető vagy általánosítható, pl. "Minden benzinüzemű személygépkocsihoz 12 V feszültségű, negatív földelésű akkumulátorral".
- 6.5.1.2. A beszerelés módját fényképekkel és/vagy jól érthető rajzokkal.
- 6.5.1.3. Az olyan VAS esetében, amely indulásgátlót is tartalmaz, a jelen Előírás III. Részének követelményeit kiegészítő utasításokat.
- 6.5.2. Egy üres beszerelési bizonyítványt, amelynek mintáját a 7. Melléklet mutatja.
- 6.5.3. Olyan általános nyilatkozatot a VAS vásárlója számára, amely felhívja figyelmét a következőkre:
a VAS a gyártó utasításai szerint legyen beszerelve,
szakembert bízzanak meg a beszereléssel (a VAS gyártója ajánlhat szerelőt),
a VAS beszerelési bizonyítványát az állítsa ki, aki a beszerelést végzi.

- 6.5.4. Használati utasítást
- 6.5.5. Karbantartási utasítást
- 6.5.6. Általános figyelmeztetést arra a veszélyre, amely a rendszer módosításával és annak kiegészítéseivel jár; ilyen módosítás vagy kiegészítés automatikusan érvényteleníti a fenti 6.5.2. bekezdésben említett beszerelési bizonyítványt.
- 6.5.7. A jelen Előírás 4.4. bekezdésében említett nemzetközi jóváhagyási jel elhelyezésének megjelölését és/vagy a jelen Előírás 4.5. bekezdésben említett nemzetközi egyöntetűségi bizonyítványt.

7. III RÉSZ: JÁRMŰ JÓVÁHAGYÁSA RIASZTÓRENDSZERE SZEMPONTJÁBÓL

Ha a jelen Előírás I. Része szerint jóváhagyott VAS-t alkalmaznak a jelen Előírás III. Része szerinti jóváhagyásra előterjesztett járműben, azokat a vizsgálatokat, amelyeknek a VAS-t alávetik a jóváhagyás elnyerése érdekében a jelen Előírás I. Része szerint, nem kell megismételni.

7.1. MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Előírás III. Része szempontjából

- 7.1.1. "Riasztó rendszer(ek)" (AS) a járműtípusra berendezésként felszerelt olyan szerkezeti részek összességét jelenti(k), amely(ke)t úgy terveztek, hogy jelezze a behatolást a járműbe vagy a beavatkozást a jármű állapotába; ezeket a rendszereket el lehet látni kiegészítő védelemmel a jármű jogtalan használata ellen.
- 7.1.2. "Járműtípus figyelemmel riasztórendszerére" olyan járműveket jelent, amelyek nem különböznek jelentősen egymástól olyan lényeges szempontokból, mint
 - a gyártó kereskedelmi neve vagy jele,
 - a jármű jellegzetességei, amelyek jelentősen befolyásolják az AS működését,
 - az AS vagy VAS típusa vagy kivitelezése.
- 7.1.3. "A jármű jóváhagyása" egy járműtípus jóváhagyását jelenti figyelemmel az alábbi 7.2., 7.3. és 7.4. bekezdésekben lefektetett követelményekre.

7.1.4. A II. Részben alkalmazott más meghatározásokat a jelen Előírás 6.1. bekezdése tartalmazza.

7.2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

- 7.2.1. Az AS-t úgy kell megtervezni és beépíteni, hogy azok a járműbe történő behatolás vagy beavatkozás esetén figyelmeztető jelzést adjanak, és tartalmazhatnak indulásgátlót is.

A figyelmeztető jelzés hangjelzés legyen, és azon felül tartalmazhat fény vagy rádióriasztót, vagy a fentiek bármilyen egyesítését.
- 7.2.2. Azok a járművek, amelyek el vannak látva riasztórendszerrel, feleljenek meg a lényeges műszaki követelményeknek, különösen az elektromágneses kompatibilitás (EMC) szempontjából.
- 7.2.3. Ha az AS rádióátviteli lehetőséggel rendelkezik, pl. a riasztó bekapcsolása, kikapcsolása vagy a riasztás átvitele céljára, az teljesítse a rávonatkozó ETSI szabványt (lásd a 6.2.3. bekezdés vonatkozó 5/ lábjegyzetét), azaz EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) és EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) szabványokat (beleértve minden tanácsolt követelményt). A frekvencia, és a rádióátvitel legnagyobb sugárzási teljesítménye a riasztás bekapcsolásához és kikapcsolásához teljesítse a CEPT / ERC (lásd a 6.2.3. bekezdés vonatkozó 6/ lábjegyzetét) Recommendation 70-03 (1977. február 17.) a rövid hatósugarú szerkezetek használatára vonatkozó előírásait (lásd 6.2.3. bekezdés megfelelő 7/ lábjegyzetét).

- 7.2.4. Az AS és szerkezeti részei ne kezdjenek működni gondatlanság miatt, különösen működő motor esetén.
- 7.2.5. Az AS hibája, vagy elektromos ellátásának hibája ne befolyásolja a jármű biztonságos üzemelését.
- 7.2.6. A riasztórendszer, szerkezeti részei és az ezekkel vezérelt alkatrészei úgy legyenek beépítve, hogy a legkisebbre csökkenjen az ezeket gyorsan és figyelemkeltés nélkül működésképtelenné vagy tönkrettevő személyek ilyen tevékenységének a kockázata, pl. olcsó, könnyen elrejthető szerszámok, nagy mennyiségben mindig könnyen hozzáférhető szerkezetek.
- 7.2.7. A rendszer úgy legyen kivitelezve, hogy bármely figyelmeztető jelzés áramkörének zárata ne okozza a riasztórendszer működésképtelenségét csak abban az áramkörben, ahol a zárlat van.

7.3. KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK

7.3.1. A védelem kiterjedése

7.3.1.1. Részletes követelmények

Az AS érzékelje és jelezze legalább bármelyik jármű-ajtó, a motorháztető és a csomagtartó kinyitását. Hiba vagy a fényforrások – pl. utastér-világítás – kikapcsolása ne akadályozza a vezérlés működését.

Kiegészítő hatékony érzékelők, pl.

- (i) a járműbe történő behatolásnak, pl. az utastér-nyitás, ablaküvegnyitás ellenőrzése, üvegezett felület betörésének megfigyelése, vagy
- (ii) járműlopás kísérletének, pl. dőlés-érzékelő megengedett, figyelembe véve a bármilyen szükségtelen riasztás (= hamis riasztás, lásd alábbi 7.3.1.2. bekezdést) megakadályozását szolgáló rendszabályokat.

az információjához / megjelenítéséhez

Mivel ezek a kiegészítő érzékelők riasztó jelet keltenek még a behatolás megtörténte után is (pl. üvegezett felület betörése) vagy külső hatásra (pl. szél), a fent említett érzékelők valamelyike által működésbe hozott vészjelzés csak 10-szer működjön a VAS ugyanazon működési periódusa alatt.

Ilyenkor a működési periódust – a jármű használójának beavatkozásával – a rendszer engedélyezett kikapcsolásával lehetséges legyen korlátozni.

Bizonyos fajta kiegészítő érzékelők, pl. utastér-nyitást vezérlők (ultrahangos, infravörös) vagy dőlés-érzékelők, stb. szándékosan hatástalanítva lehetnek. Ebben az esetben mindig megfontoltan kell cselekedni mielőtt az AS-t bekapcsolják. Ne legyen lehetséges az érzékelők hatástalanítása, amikor a riasztó bekapcsolt állapotban van.

7.3.1.2. Védelem hamis riasztás ellen

- 7.3.1.2.1. Biztosítani kell, hogy az AS mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban ne kelthessen szükségtelen riasztást jelző hangot olyan esetekben, mint
- jármű megütésekor: a vizsgálat a 6.4.2.13. bekezdésben van meghatározva,
 - elektromágneses kompatibilitás a vizsgálat a 6.4.2.12. bekezdésben van meghatározva,
 - folyamatos kisülés miatt az akkumulátor feszültségének a csökkenése: a vizsgálat a 6.4.2.14. bekezdésben van meghatározva,
 - az utastér-nyitást vezérlő hamis riasztása a vizsgálat a 6.4.2.15. bekezdésben van leírva.

- 7.3.1.2.2. Ha a jóváhagyást kérelmező bizonyítani tudja – pl. műszaki adatokkal, – hogy a hamis riasztás elleni biztonság kielégítően biztosított, a vizsgálatokkal megbízott műszaki szolgálat a fenti vizsgálatok közül néhánytól eltekinthet.

7.3.2. Riasztó hangjelzés

7.3.2.1. Általános megállapítások

A figyelmeztető jelzés tisztán hallható és felismerhető legyen, és jelentősen különbözzön más – a közúti közlekedésben hallható – jelzésektől.

Az eredeti hangjelző berendezésen (kürt) felül egy külön riasztó hangjelzést adó készülék is felszerelhető az AS által ellenőrzött jármű azon területére, ahol személyek könnyű és gyors hozzáféréstől védve van.

Ha az alábbi 7.3.2.2. bekezdés szerinti külön riasztó hangjelzést adó készüléket alkalmaznak, az AS kiegészítésül működtetheti az eredeti szabványos hangjelző készüléket feltéve, hogy a szabványos készülék (általában könnyebben hozzáférhető) hatása nem befolyásolja a kiegészítő hangot adó készülék működését.

7.3.2.2. A hangjelzés időtartama:

Minimum: 25 sec

Maximum: 30 sec

A hangjelzés csak a járművet érintő következő beavatkozás után szólalhat meg újra, azaz a fent említett idő eltelte után. (A korlátozások a fenti 7.3.1.1. és 7.3.1.2. bekezdésekben).

A riasztórendszer kikapcsolásával a jelzés azonnal szûnjön meg.

7.3.2.3. A hangjelzésre vonatkozó előírások

7.3.2.3.1. Állandó hangszínû hangjelző szerkezet (állandó frekvencia-spektrum), pl. kürt, amelynek akusztikus jellemzői, stb. az EGB 28. számú Előírás I. Része szerinti jellemzők.

Szagatott jelzés (be/ki):

Bekapcsolási frekvencia: (2 ± 1) Hz

Bekapcsolt idő = kikapcsolt állapot ideje ± 10 %

7.3.2.3.2. Hangjelzést adó készülék frekvencia-modulációval: Akusztikai, stb. adatok az EGB 28. Előírás I. Része szerint, azonban egyforma átmenet az alapvető frekvencia-tartományból a fent említett tartományon belül (1800 végig 3,550 Hz-en) és vissza mindkét irányban.

Átmenet frekvenciája: (2 ± 1) Hz

7.3.2.3.3. Hangnyomás-szint

A hangforrás:

- (i) vagy az EGB 28. számú Előírás I. Része szerint jóváhagyott hangjelzést adó figyelmeztető készülék,
- (ii) vagy olyan készülék legyen, amely megfelel az EGB 28. számú Előírás I. Rész 6.1. és 6.2. bekezdéseinek.

Az eredeti hangjelző készülékétől eltérő más hangforrás esetében azonban a minimális hangnyomás-szint 100 dB(A) értékre csökkenthető az EGB 28. számú Előírás I. Része szerint mérve.

7.3.3. Riasztó fényjelzés – ha ilyet alkalmaznak

7.3.3.1. Általános követelmények

A járműbe való behatolás vagy beavatkozás esetén a szerkezet olyan optikai szerkezetet hozzon működésbe, amelyet az alábbi 7.3.3.2. és 7.3.3.3. bekezdések határoznak meg.

7.3.3.2. A fényjelzés időtartama

A fényjelzés időtartama 25 sec és 5 min között legyen a riasztó működésének kezdete után. A riasztó kikapcsolása azonnal állítsa meg a jelzést.

7.3.3.3. A fényjelzés típusa

Minden irányban villogó irányjelző és/vagy utastér-világítás, beleértve az ugyanezen az áramkörön levő izzókat.

Bekapcsolási frekvencia: (2 ± 1) Hz

A hangjelzéshez viszonyítva aszinkron fényjelzés megengedett.

Bekapcsolt idő = kikapcsolt állapot ideje ± 10 %

7.3.4. Rádiós riasztás (pager) – ha ilyen alkalmaznak

Az AS tartalmazhat rádió-átvitelű riasztójeleket keltő szerkezetet.

7.3.5. Riasztórendszert kapcsoló reteszelés

Ha a motor üzemel, a riasztórendszer szándékos vagy gondatlan bekapcsolása lehetetlen legyen.

7.3.6. Az AS bekapcsolása és kikapcsolása

7.3.6.1. Bekapcsolás

Az AS bekapcsolása bármilyen megfelelő eszközzel megengedett, feltéve, hogy az ilyen eszközgondatlanságból nem okoz hamis riasztást.

7.3.6.2. Kikapcsolás

Az AS kikapcsolása a következő eszközök egyikével vagy ezek kombinációjával hajtható végre. Más egyenértékű szerkezetek megengedettek.

7.3.6.2.1. A mechanikus kulcs (teljesítve a jelen Előírás 10. Mellékletének követelményeit), amely össze lehet kapcsolva a jármű központi – legalább 1000 változatot magában foglaló – zárrendszerével, kívülről működtetett legyen.

7.3.6.2.2. Elektromos/elektronikus szerkezet, pl. távirányítás, legalább 10 napos letapogató idejű gördülő kódot tartalmazzon, azaz 24 óránként maximum 5000 változat minimum 50000 változathoz.

7.3.6.2.3. A mechanikus kulcs vagy az elektromos/elektronikus szerkezet a védett utastéren belül kiszállási/beszállási időkéssédelemmel.

7.3.7. Kiszállási időkéssédelem

Ha az AS bekapcsoló szerkezete a védett területen belül van felszerelve, kiszállási időkéssédelmet kell biztosítani. Legyen lehetőség a kiszállási időkéssédelem beállítására 15 és 45 másodperc között a kapcsoló használata után. A késedelmi periódus állítható lehet a kezelő egyéni körülményei szerint.

7.3.8. Beszállási időkéssédelem

Ha az AS kikapcsoló szerkezete a védett területen belül van felszerelve, minimum 5 másodperces és maximum 15 másodperces időkéssédelmet kell megengedni a hang- és fényjelzések működésbe lépése előtt. A késedelmi periódus állítható lehet a kezelő egyéni körülményei szerint.

7.3.9. Állapot-kijelzés

7.3.9.1. Az AS állapotáról (bekapcsolva, kikapcsolva, riasztási periódus, a riasztó működésbe hozva) tájékoztatást adó optikai kijelző megengedett az utastéren kívül és belül. Az utastéren kívül elhelyezett optikai jelzés fényerőssége nem haladhatja meg a 0,5 cd-t.

7.3.9.2. Ha rövididejű "dinamikus" – mint amilyen a változás "bekapcsolás"-ról "kikapcsolás"-ra és fordítva – folyamatok jelzéséről gondoskodnak, az optikai jelzés legyen a 7.3.10.1. bekezdés szerint. Ilyen optikai jelzést elő lehet állítani az irányjelző és/vagy az utastér-világító lámpa(ák) egyidejű működtetésével feltéve, hogy az irányjelző optikai jelzésének időtartama nem haladja meg a 3 másodpercet.

7.3.10. Energiaellátás

Az AS-nél az energiaforrás lehet vagy a jármű akkumulátora, vagy újratölthető telep. Ahol van kiegészítő akkumulátor, legyen az tölthető, Ezek a telepek semmi esetre se lássák el energiával a jármű elektromos rendszerének többi részét.

7.3.11. Választható funkciók követelményei

7.3.11.1. Önellenőrzés, automatikus hibajelző

Az AS bekapcsolásakor a rendellenes helyzet, pl. nyitott ajtók, stb. önellenőrzéssel (valószínűség-ellenőrzés) érzékelhető és ez a helyzet jelezve legyen.

7.3.11.2. Pánik-riasztó

Fény- és/vagy hang- és/vagy rádió-riasztás az állapottól (bekapcsolt vagy kikapcsolt) és/vagy az AS feladatától függetlenül megengedett. Ilyen riasztás működésbe léphet a jármű belsejéből, és ne befolyásolja az AS állapotát (bekapcsolt vagy kikapcsolt). A járműhasználónak legyen lehetősége kikapcsolni a pánikriasztót. Hallható riasztás esetében a hangzás időtartama működésenként ne legyen korlátozva. A pánikriasztó ne tegye működésképtelenné a motort, vagy ne állítsa le, ha működik.

7.4. VIZSGÁLATI FELTÉTELEK

A VAS vagy AS minden szerkezeti részét a 6.4. bekezdésben leírt eljárás szerint kell megvizsgálni.

Ez a követelmény nem vonatkozik:

7.4.1. Azokra az alkatrészekre, amelyeket felszereltek és megvizsgáltak, mint a jármű részét függetlenül attól, hogy a VAS/AS felszerelt-e vagy sem (pl. izzók); vagy

7.4.2. Azokra a szerkezeti részekre, amelyeket előzőleg, mint a jármű részét megvizsgálták, és ezt dokumentáció bizonyítja.

7.5. HASZNÁLATI UTASÍTÁS

Minden egyes VAS beszereléséhez mellékelni kell

7.5.1. A használati utasítást,

7.5.2. A karbantartási utasítást

7.5.3. Általános figyelmeztetést arra a veszélyre, amely a rendszer módosításával és annak kiegészítéseivel jár.

8. IV RÉSZ: INDULÁSGÁTLÓ JÓVÁHAGYÁSA ÉS JÁRMŰ JÓVÁHAGYÁSA
INDULÁSGÁTLÓJA SZEMPONTJÁBÓL

8.1. MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Előírás IV. Része szempontjából

8.1.1. "Indulásgátló" olyan készüléket jelent, amely megakadályozza a jármű elindítását saját energiaforrásával (illetéktelen használat megakadályozása).

8.1.2. "Vezérlő berendezés" olyan berendezést jelent, amely az indulásgátló bekapcsolásához és/vagy kikapcsolásához szükséges.

8.1.3. "Állapot-kijelző" olyan szerkezet, amely az indulásgátló állapotát (bekapcsolt/kikapcsolt, váltás bekapcsolt állapotról kikapcsolt állapotra és fordítva) jelzi.

8.1.4. "Bekapcsolt állapot" olyan állapot, amelyben a jármű saját energiaforrásával nem indítható el.

8.1.5. "Kikapcsolt helyzet" azt az állapotot jelzi, amelyben a járművet általában elindítják.

- 8.1.6. "Kulcs" minden olyan szerkezet, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy csak ezzel a szerkezettel működjön az ehhez tervezett és gyártott zárrendszer.
- 8.1.7. "Hatástalanító" olyan szerkezeti jellemző, amely az indulásgátlót kikapcsolt állapotában reteszeli.
- 8.1.8. "Változó kód" több elemből álló elektronikus kód, amelynek együttese véletlenszerűen változik az átviteli egység minden működtetése után.
- 8.1.9. Az "indulásgátló típusa" olyan rendszereket jelent, amelyek jelentősen nem különböznek egymástól olyan tekintetben, mint
- a gyártó kereskedelmi neve vagy jele;
 - a vezérlő berendezés fajtája;
 - a vonatkozó jármű-rendszerekre gyakorolt hatásuk elve (lásd az alábbi 32.1. bekezdést).
- 8.1.10. "Járműtípus figyelemmel az indulásgátlóra" olyan járműveket jelent, amelyek lényegesen nem különböznek egymástól olyan tekintetben, mint
- (a) a gyártó kereskedelmi neve vagy jele;
 - (b) a jármű jellege, amely lényegesen befolyásolja az indulásgátló hatékonyságát
 - (c) az indulásgátló típusa és elvi kialakítása.
- 8.2. **ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**
- 8.2.1. Az indulásgátlót az alábbi követelmények szerint legyen lehetséges be- és kikapcsolni.
- 8.2.2. Ha a VAS rádióátvitel-lehetőséggel rendelkezik, pl. a riasztó bekapcsolása, kikapcsolása vagy a riasztás átvitele céljára, teljesítse a rávonatkozó ETSI szabványt (lásd a 6.2.3. bekezdésnek megfelelő 5/ lábjegyzetet), azaz az EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) és EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (beleértve minden tanácsolt követelményt). A frekvencia, és a rádióátvitel legnagyobb sugárzási teljesítménye a riasztó rendszer bekapcsolásához és kikapcsolásához teljesítse a CEPT/ERC (lásd a 6.2.3. bekezdésnek megfelelő 6/ lábjegyzetet) Recommendation 70-03 (2000. február 17.) rövid hatósugarú szerkezetekre vonatkozó előírásait (lásd a 6.2.3. bekezdésnek megfelelő 7/ lábjegyzetet).
- 8.2.3. Az indulásgátlót és beszerelését úgy kell megtervezni, hogy minden jármű továbbra is feleljen meg a műszaki követelményeknek.
- 8.2.4. Az indulásgátló ne kerülhessen bekapcsolt állapotba, amikor a gyújtáskulcs a motor beindítási helyzetében van, kivéve, ha
- (a) a járművet felszerelték, vagy fel fogják szerelni mentő, tűzoltó vagy rendőrségi járműként,
 - (b) a motor feladata, hogy
 - (i) meghajtsa a jármű részét képező, vagy arra felszerelt szerkezetet más célból, mint a jármű meghajtása, vagy
 - (ii) a jármű akkumulátorainak elektromos áramszolgáltatását a szükséges szinten fenntartsa az ilyen szerkezet vagy berendezés meghajtásához.
- és a jármű álló helyzetben van a behúzott kézfékkal. Ha ezt a kivételt alkalmazzák, ezt a tényt be kell jelenteni az értesítési nyomtatvány mellékletének 2. pontjában (A jelen Előírás 2. Melléklete)
- 8.2.5. Ne lehessen az indulásgátlót tartósan hatástalanítani.
- 8.2.6. Az indulásgátlót úgy kell megtervezni és elkészíteni, hogy beszerelve még hiba esetén se befolyásolja a jármű feladatát és működését.

- 8.2.7. Az indulásgátlót úgy kell megtervezni és elkészíteni, hogy a gyártó utasítása alapján járműbe beszerelve ne lehessen gyorsan és figyelem-felhívás nélkül hatástalanná tenni vagy elrontani, pl. olcsó, könnyen elrejthető szerszámmal, eszközzel vagy könnyen hozzáférhető készítménnyel. Nehéz és időigényes legyen fő alkatrészeinek vagy egységeinek kicserélése azért, hogy az indulásgátlót kiiktassák.
- 8.2.8. Az indulásgátlót úgy kell megtervezni és elkészíteni, hogy amikor a gyártó által meghatározott módon beszerelik, ésszerű ideig ellenálljon a járműben uralkodó környezeti hatásoknak (a vizsgálatot lásd a 8.4. bekezdésben). Különösen a fedélzeti áramkörök elektromos tulajdonságait ne befolyásolja hátrányosan az indulásgátló beszerelése (vezeték-keresztmetszet, érintkezés, biztonság, stb.).
- 8.2.9. Az indulásgátlót egyesíteni lehet más rendszerekkel a járműben, vagy azokkal egybe lehet építeni (pl. motor-vezérlés, riasztórendszer).
- 8.2.10. Az indulásgátlónál ne legyen lehetséges megakadályozni a jármű fékeinek oldását, kivéve olyan indulásgátló esetét, amely a pneumatikusan oldható rúgós fék^{9/} kioldását akadályozza meg és feladata olyan, hogy a szokásos üzemben vagy hibaállapotban a jelen Előírás szerinti típusjövahagyás iránti kérelem idején hatályban levő 13. számú Előírás műszaki követelményei teljesülnek.

Megfelelés ennek a bekezdésnek nem mentesít az indulásgátlót az ebben az Előírásban megállapított követelményektől, ha megakadályozza is a pneumatikusan oldható rúgós fék kioldását.

- 8.2.11. Ne legyen lehetséges az indulásgátlót úgy működtetni, hogy a jármű fékeit használják.

8.3. KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK

8.3.1. A megbénítás mértéke

- 8.3.1.1. Az indulásgátlót úgy kell megtervezni, hogy a jármű saját erejével való működését a következő eszközök legalább egyikével megakadályozza:

8.3.1.1.1. tegye működésképtelenné – ha vásárlás után szerelik fel vagy diesel motoros jármű – a jármű legalább két olyan különálló áramkörét, amelyek a jármű saját motorjával való üzemeltetéséhez szükségesek (pl. indítómotor, gyújtás, tüzelőanyag-ellátás, stb.);

8.3.1.1.2. beavatkozás legalább egy olyan vezérlő egységébe, amely a jármű üzemeléséhez szükséges.

8.3.2. Üzemi megbízhatóság

Az üzemi megbízhatóságot az indulásgátló megfelelő tervezésével kell elérni, számításba véve a jármű különleges környezeti feltételeit (lásd 8.2.8. és 8.4. bekezdések).

8.3.3. Üzembiztonság

Biztosítsák, hogy az indulásgátló ne változtassa állapotát (bekapcsolt/kikapcsolt) a 8.4. bekezdésben leírt vizsgálatok eredményeként.

8.3.4. Az indulásgátló bekapcsolása

- 8.3.4.1. A járművezető az indulásgátlót legalább az alábbi eszközök egyikével, járulékos művelet nélkül kapcsolhassa be:

- a gyújtáskapcsolóban a gyújtáskulcs "0" helyzetbe fordításával és egy ajtó kinyitásakor; ezen felül,
- olyan indulásgátló, amely közvetlenül a jármű szokásos indítási művelete előtt vagy alatt kikapcsol, bekapcsolhat a gyújtás kikapcsolásakor.

^{9/} Amint azt a módosított 13. számú Előírás 8. Melléklete meghatározza.

– a gyújtáskapcsolóból a kulcs eltávolítása után legfeljebb 1 perc eltelte után.

8.3.4.2. Ha az indulásgátlót bekapcsolt helyzetbe állhat, amikor a motor gyújtáskulcsa a motort működtető állapotában van a 8.2.4. bekezdés szerint, az indulásgátlót is beállíthatják a járművezető ajtájának kinyitásával és/vagy a felhatalmazott személy szándékos cselekedetével.

8.3.5. Kikapcsolás

8.3.5.1. A kikapcsolást a következő eszközök egyikével vagy ezek egyesítésével lehet végrehajtani. Más, egyenértékű működést biztosító eszközök megengedhetők.

8.3.5.1.1. Kulcsbetét legalább 10.000 különböző egyedileg kiválasztott kóddal ellátva.

8.3.5.1.2. Elektromos / elektronikus szerkezet, pl. távirányító, legalább 50.000 változatban, és amely gördülő kódot tartalmaz és/vagy minimum 10 napos letapogatási idejű, azaz 5.000 változat 24 óránként minimum 50.000 változathoz.

8.3.5.1.3. Ha távirányítással végzik a kikapcsolást, az indulásgátló álljon vissza bekapcsolt állapotába 5 percen belül az után, hogy kikapcsolták, ha nem végeznek más tevékenységet az indítómotor áramkörében.

8.3.6. Állapotkijelző

8.3.6.1. Az indulásgátló állapotáról (bekapcsolva / kikapcsolva, váltás kikapcsolt állapotról bekapcsolt állapotra és fordítva) történő tájékoztatáshoz optika kijelzők a jármű utasterén belül és kívül megengedhetők. A jármű utasterén kívül elhelyezett optikai jelző fényerőssége ne haladja meg a 0,5 candelát.

8.3.6.2. Ha a jelzés rövididejű dinamikus folyamat, mint pl. változás "bekapcsolról" "kikapcsoltra" és fordítva, ez optikai legyen a 8.3.6.1. bekezdés szerint. Ilyen optikai jelzést előállíthatnak az irányjelzők és az utastér-világítás egyidejű működtetésével feltéve, hogy az irányjelzővel adott optikai jelzés időtartama nem haladja meg a 3 másodpercet.

8.4. ÜZEMI PARAMÉTEREK ÉS VIZSGÁLATI FELTÉTELEK

8.4.1. Üzemi paraméterek

Az indulásgátló minden alkatrésze feleljen meg a jelen Előírás 6.4. bekezdésében megadott előírásoknak.

Ezeket a követelményeket nem kell alkalmazni:

- (i) azokra az alkatrészekre, amelyeket a jármű részeként szereltek fel és vizsgáltak meg, akár az indulásgátlón vannak, akár nem (pl. lámpák); vagy
- (ii) azokat az alkatrészeket, amelyeket előzőleg már megvizsgáltak, mint a jármű részeit és erről írásos bizonyíték van.

8.4.2. Vizsgálati feltételek

Minden vizsgálatot egyetlen indulásgátlón, folyamatosan kell elvégezni. A vizsgáló szolgálat választása szerint azonban más mintapéldányok is használhatók, ha ez nem befolyásolja más vizsgálatok eredményét.

8.4.3. Üzemi vizsgálat

Az alább meghatározott minden vizsgálat befejezése után az indulásgátlót a jelen Előírás 6.4.2.1.2. bekezdésében meghatározott szokásos vizsgálati feltételek között kell megvizsgálni azért, hogy ellenőrizzék folyamatos rendes működését. Ha szükséges, a biztosítékokat a vizsgálat előtt kicserélhetik.

Az indulásgátló minden alkatrésze feleljen meg a jelen Előírás 6.4.2.8. és 6.4.2.12. bekezdésekben megadott rendelkezéseknek.

8.5. HASZNÁLATI UTASÍTÁS

(A 8.5.1. – 8.5.3. bekezdések csak az eladás utáni utólagos beszereléshez.)

Minden indulásgátlóhoz mellékeljenek:

8.5.1. Utasítást a beszereléshez:

8.5.1.1. azoknak a járműveknek és járműtípusoknak a felsorolását, amelyekhez a készüléket készítették. Ez a felsorolás specifikus vagy általános lehet, pl. "minden személygépkocsi, amelyik benzinüzemű és 12 V feszültségű, negatív földelésű akkumulátora van";

8.5.1.2. a fényképpel és/vagy nagyon jó rajzzal ábrázolt beszerelési eljárást;

8.5.1.3. a szállító részletes beszerelési utasítása olyan legyen, hogy ha a szakértő szerelő helyesen követi ezt, a jármű biztonsága és megbízhatósága ne sérüljön;

8.5.1.4. a beszerelési utasításban határozzák meg az indulásgátló elektromos teljesítménykövetelményeit és – ahol kell – ajánljanak nagyobb kapacitású akkumulátort.

8.5.1.5. A szállító tájékoztasson a beszerelés után a jármű ellenőrzéséhez szükséges eljárásról. Külön figyelmet kell szentelni a biztonsághoz kapcsolódó jelenségeknek.

8.5.2. Az üres beszerelési bizonyítvány példája szerepel a 7. Mellékletben.

8.5.3. Általános figyelmeztetést, amely felhívja az indulásgátló vásárlójának figyelmét, hogy:

8.5.3.1. az indulásgátlót a gyártó utasításai szerint kell beszerelni;

8.5.3.2. ajánlják jó szerelő választását (az indulásgátló gyártóját meg lehet keresni megfelelő szerelő ajánlása érdekében);

8.5.3.3. az indulásgátlóval adott beszerelési bizonyítványt a beszerelő töltsse ki.

8.5.4. Használati utasítást.

8.5.5. Karbantartási utasítást.

8.5.6. Általános figyelmeztetést arra a veszélyre, amelyet bármely változtatás vagy kiegészítés az indulásgátlón okoz; ilyen változtatás és kiegészítés automatikusan hatálytalanítja a fenti 8.5.2. bekezdésben hivatkozott beszerelési bizonyítványt.

9. TÍPUS MÓDOSÍTÁSA ÉS JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

9.1. Az ezen Előírás hatálya alá eső jármű vagy alkatrész típusának minden módosításáról tájékoztassák azt a hatóságot, amelyik a járműtípust vagy alkatrésztípust jóváhagyta. Ez a hatóság ekkor:

9.1.1. vagy olyannak tekinti a végrehajtott módosítást, mint ami valószínűleg nem jár kedvezőtlen hatással, és a jármű vagy alkatrész minden szempontból megfelel a követelményeknek; vagy

9.1.2. további vizsgálati jelentést kér a vizsgálatokért felelős műszaki szolgálattól.

9.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, meghatározva az eltéréseket, a fenti 4.3. bekezdésben meghatározott eljárással értesíteni kell az ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Feleket.

9.3. A jóváhagyás kiterjesztését kiadó illetékes hatóság adjon sorozatszámot minden egyes ilyen kiterjesztéshez kiállított értesítési nyomtatványnak.

10. A GYÁRTÁSI ELJÁRÁS MEGFELELŐSÉGE

A jóváhagyott típussal egyező gyártmány gyártása – a következő követelményekkel – feleljen meg annak, amit az Egyezmény 2. Függeléke (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) megállapít:

- 10.1. A jelen Előírás szerinti járműveket és alkatrészeket úgy kell gyártani, hogy megfeleljenek a jelen Előírás vonatkozó részei szerint jóváhagyott típusnak.
- 10.2. Mindegyik jármű- vagy alkatrész-típusnál a jelen Előírás megfelelő részében előírt vizsgálatot statisztikusan ellenőrzött módon és véletlenszerűen végezzék el a rendszeres minőségellenőrzési eljárások egyike szerint.
- 10.3. A jóváhagyást megadó hatóság bármikor vizsgálhatja a gyártó egységeknél alkalmazott minőségellenőrzési módszereket. Ezeknek a vizsgálatoknak a szokásos gyakorisága kétévenként egy ellenőrzés legyen.
11. **ELJÁRÁS NEM MEGFELELŐ GYÁRTÁS ESETÉRE**
- 11.1. A jármű- vagy alkatrész egy típusának jelen Előírás szerinti jóváhagyása visszavonható, ha az nem elégíti ki a fenti 10. bekezdésben lefektetett követelményeket.
- 11.2. Ha az Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Fél visszavonja előzőleg kiadott jóváhagyását, azonnal értesítse erről a jelen Előírás 1., 2. vagy 3. Részének 2. Mellékletében bemutatott mintának megfelelő értesítéssel azokat a Szerződő Feleket, akik ezt az Előírást alkalmazzák.
12. **A GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSE**
- Ha a jóváhagyás birtokosa végleg beszünteti a jelen Előírás hatálya alá eső jármű/alkatrész típus gyártását, értesítse erről azt a jóváhagyó hatóságot, amelyik a jóváhagyást kiadta. Ez a hatóság az említett értesítés kézhezvétele után tájékoztassa erről az Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet a jelen Előírás 1., 2. vagy 3. Részének 2. Melléklete szerinti értesítéssel.
13. **ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK**
- 13.1. Indulásgátló típusának jóváhagyása
- 13.1.1. 36 hónappal az Előírás eredeti változata 1. kiegészítésének hatályba lépésének időpontja után a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak ki jóváhagyást, ha a jóváhagyásra kerülő alkatrész típusa vagy a külön műszaki egység megfelel az 1. kiegészítéssel módosított eredeti Előírás követelményeinek.
- 13.1.2. A jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek továbbra is adjanak ki jóváhagyást azokra az alkatrész-típusokra és külön műszaki egységekre, amelyek teljesítik eredeti Előírás követelményeit, feltéve, hogy az alkatrészt vagy külön műszaki egységet használatban levő járművön cserére szánják és műszakilag nem lehetséges olyan alkatrészt vagy külön műszaki egységet felszerelni, ami megfelel az 1. kiegészítéssel módosított eredeti Előírás követelményeinek.
- 13.2. Járműtípus jóváhagyása
- 36 hónappal az Előírás eredeti változata 1. kiegészítésének hatályba lépésének időpontja után a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak ki jóváhagyást, ha a jóváhagyásra kerülő járműtípus megfelel az 1. kiegészítéssel módosított eredeti Előírás követelményeinek.
14. **A JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOKÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLAT ÉS A JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁG NEVE ÉS CÍME**
- Az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Felek közölgék az Egyesült Nemzetek Titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok lefolytatásáért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, és annak a hatóságnak a nevét és címét, ahova meg kell küldeni a jóváhagyásról vagy annak kiterjesztéséről, elutasításáról vagy visszavonásáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről szóló, de más országban kiadott értesítéseket.
-

1. Melléklet – 1. Rész
[legnagyobb méret: A4 (210 mm × 297 mm)]

TÁJÉKOZTATÓ IRAT

az 5., 7. és 8. bekezdés szerint egy járműtípus EGB rendszernek megfelelő jóváhagyásáról a 116. Előírás szerint figyelemmel illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetére

anélkül / riasztó rendszert tartalmaz ^{1/}
anélkül / indulásgátlót tartalmaz

1. ÁLTALÁBAN
 - 1.1. Gyártó (a gyártó kereskedelmi neve):
 - 1.2. Típus:
 - 1.3. A típus azonosításának módja, ha a szerkezeten (b):
 - 1.3.1. Ennek a jelnek a helye:
 - 1.4. Járműkategória (c):
 - 1.5. Gyártó neve és címe:
 - 1.6. EGB jóváhagyási jel helye:
 - 1.7. Összeszerelő műhely(ek) címe(i):
2. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐI
 - 2.1. A járműre vonatkozó fényképek és/vagy rajzok:
 - 2.2. Vezetés helyzete: bal / jobb 1/
3. EGYEBEK
 - 3.1. A jármű illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezete
 - 3.1.1. Védőszerkezet:
 - 3.1.1.1. A jármű részletes leírása figyelemmel a védőszerkezetre ható vezérlés vagy egység elrendezésére és kivitelezésére
 - 3.1.1.2. A védőszerkezet és járműre felszerelésének rajzai:
 - 3.1.1.3. A szerkezet műszaki leírása:
 - 3.1.1.4. A zárkombináció használatának részletei:
 - 3.1.2. Jármű-indulásgátló:
 - 3.1.2.1. Típusjóváhagyási szám, ha van:
 - 3.1.2.2. Indulásgátló, amelyet még nem hagytak jóvá
 - 3.1.2.2.1. A jármű-indulásgátló és véletlen működtetés ellen tett intézkedések részletes műszaki leírása
 - 3.1.2.2.2. A rendszer(ek) amely(ek)re a jármű-indulásgátló hat:
 - 3.1.2.2.3. A ténylegesen változtatható kódok száma, ha ilyen van:
 - 3.1.3. Riasztórendszer, ha van:

^{1/} Amit nem alkalmaznak, azt húzzák ki (vannak esetek, ahol semmi szükség a törlésre, amikor több mint egy bejegyzés alkalmazható)

- 3.1.3.1. Típusjóváahagyási szám, ha rendelkezésre áll:
- 3.1.3.2. Jóváahagyás nélküli riasztórendszereknél
- 3.1.3.2.1. A riasztórendszer és a felszerelt riasztórendszerhez kapcsolódó járműrészek részletes leírása:
- 3.1.3.2.2. A riasztórendszert tartalmazó fő alkatrészek felsorolása:

-
- (b) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjegyeket tartalmaz, amelyek nem jellemzők a jármű, alkatrész vagy külön szerkezeti egység típusának a leírására a tájékoztató iratban, az ilyen írásjegyeket az iratban "?" jelképpel helyettesítsék (pl. ABC??123??).
 - (c) Amint az "Egységes Határozatok a Járműszerkezetekről (R.E.3)" (TRANS/WP.29/78/Rev.1, módosított) meghatározza.

1. Melléklet – 2. Rész

[legnagyobb méret: A4 (210 mm × 297 mm)]

TÁJÉKOZTATÓ IRAT

a 6. bekezdés szerint egy alkatrésztípus EGB rendszernek megfelelő jóváahagyásáról a 116. Előírás szerint figyelemmel riasztórendszerére

- 1. **ÁLTALÁBAN**
 - 1.1. Gyártó (a gyártó kereskedelmi neve):
 - 1.2. Típus:
 - 1.3. A típus azonosításának módja, ha a szerkezeten (b):
 - 1.3.1. Ennek a jelnek a helye:
 - 1.4. Gyártó neve és címe:
 - 1.5. EGB jóváahagyási jel helye:
 - 1.6. Összeszerelő műhely(ek) címe(i):
- 2. **A SZERKEZET LEÍRÁSA**
 - 2.1. A riasztórendszer és a felszerelt riasztórendszerhez kapcsolódó járműrészek részletes leírása:
 - 2.1.1. A riasztórendszert tartalmazó fő elemek felsorolása:
 - 2.1.2. Intézkedések hibás riasztás ellen:
 - 2.2. A szerkezettel biztosított védelem hatóköre:
 - 2.3. A szerkezet be és kikapcsolásának módszere:
 - 2.4. A ténylegesen változtatható kódok száma, ha ilyen van:
 - 2.5. A szerkezetet tartalmazó fő alkatrészek felsorolása, ha van és vonatkoztatási jelük:
- 3. **RAJZOK**
 - 3.1. A szerkezet fő alkatrészeinek rajzai (a rajzok mutassák az EGB típusjóváahagyási jelének vagy a vonatkoztatási jelnek a tervezett helyét, ha alkalmazható)
- 4. **KEZELÉSI UTASÍTÁS**
 - 4.1. Azoknak a járműveknek a felsorolása, amelyekre a szerkezetet felszerelni szánják:
 - 4.2. A felszerelés leírása fényképpel és/vagy rajzokkal ábrázolva:

- 4.3. Használati utasítás:
- 4.4. Karbantartási utasítás, ha ilyen van:

(b) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjegyeket tartalmaz, amelyek nem jellemzők a jármű, alkatrész vagy külön szerkezeti egység típusának a leírására a tájékoztató iratban, az ilyen írásjegyeket az iratban "?" jelképpel helyettesítsék (pl. ABC??123??).

1. Melléklet – 3. Rész

[Legnagyobb méret: A4 (210 mm × 297 mm)]

TÁJÉKOZTATÓ IRAT

a 8. bekezdés szerint egy alkatrésztípus EGB rendszernek megfelelő jóváhagyásáról a 116. Előírás szerint figyelemmel indulásgátlójára

- 1. **ÁLTALÁBAN**
 - 1.1. Gyártó (a gyártó kereskedelmi neve):
 - 1.2. Típus:
 - 1.3. A típus azonosításának módja, ha a szerkezeten (b):
 - 1.3.1. Ennek a jelnek a helye:
 - 1.4. Gyártó neve és címe:
 - 1.5. EGB jóváhagyási jel helye:
 - 1.6. Összeszerelő műhely(ek) címe(i):
- 2. **A SZERKEZET LEÍRÁSA**
 - 2.1. A jármű indulásgátlójának részletes leírása és a véletlen működésbe hozás ellen tett intézkedések:
 - 2.2. A jármű részei, amelyekre a indulásgátló hat:
 - 2.3. A szerkezet be és kikapcsolásának módszere:
 - 2.4. A ténylegesen változtatható kódok száma, ha ilyen van:
 - 2.5. A szerkezetet tartalmazó fő alkatrészek felsorolása, ha van és vonatkoztatási jelük:
- 3. **RAJZOK**
 - 3.1. A szerkezet fő alkatrészeinek rajzai (a rajzok mutassák az EGB típusjóváhagyási jelének vagy a vonatkoztatási jelnek a tervezett helyét, ha alkalmazható)
- 4. **KEZELÉSI UTASÍTÁS**
 - 4.1. Azoknak a járműveknek a felsorolása, amelyekre a szerkezetet felszerelni szánják:
 - 4.2. A felszerelés leírása fényképpel és/vagy rajzokkal ábrázolva:
 - 4.3. Használati utasítás:
 - 4.4. Karbantartási utasítás, ha ilyen van:

(b) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjegyeket tartalmaz, amelyek nem jellemzők a jármű, alkatrész vagy külön szerkezeti egység típusának a leírására a tájékoztató iratban, az ilyen írásjegyeket az iratban "?" jelképpel helyettesítsék (pl. ABC??123??).

2. Melléklet – 1. Rész

ÉRTESÍTÉS

[Legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm)]



Kiadta:

A hatóság neve:

.....
.....
.....

egy jármûtípus

JÓVÁHAGYÁSÁRÓL ^{2/}

A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSÉRŐL

A JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSÁRÓL

A JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSÁRÓL

A GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL

illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezete szempontjából a 116. számú Előírás szerint.
anélkül / riasztó rendszert tartalmaz ^{2/}
anélkül / indulásgátlót tartalmaz ^{2/}

A jóváhagyás száma:

A kiterjesztés száma:

A kiterjesztés indoka:

I RÉSZ

ÁLTALÁBAN

- 1.1. Gyártó (a gyártó kereskedelmi neve):
- 1.2. Típus:
- 1.3. A típusazonosítás módja, ha jelölve van a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen ^{2/} (b):
- 1.3.1. Ennek a jelölésnek a helye:
- 1.4. Járműkategória (c):
- 1.5. Gyártó neve és címe:
- 1.6. EGB jel helye:
- 1.7. Összeszerelő műhely(ek) címe(i):

II RÉSZ

1. Kiegészítő tájékoztatás (ahol kell): lásd kiegészítés
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős Műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jelentés kelte:
4. A vizsgálati jelentés száma:
5. Megjegyzések(ha vannak): lásd kiegészítés
6. Hely:

^{1/} Annak az országnak a megkülönböztető száma, amely a jóváhagyást kiadta / kiterjesztette / elutasította / visszavonta (lásd a jelen Előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

^{2/} A nem kívánt szövegrészt törölnék (vannak esetek, ahol semmi szükség a törlésre, amikor több mint egy bejegyzés alkalmazható).

7. Kelt:
8. Aláírás:
9. Tárgymutató csatolása a jóváhagyó hatósághoz benyújtott értesítés-csomaghoz, amely kérésre hozzáférhető.

**KIEGÉSZÍTÉS AZ EGB ... SZÁMÚ, EGY JÁRMŰ TÍPUSJÓVÁHAGYÁSÁRA VONATKOZÓ
TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI BIZONYÍTVÁNYÁHOZ, A 116. ELŐÍRÁS SZERINT**

1. Kiegészítő tájékoztatás:
 - 1.1. Illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezet(ek) rövid leírása és a jármű részei, amelyekre ez (ezek) hatnak:
 - 1.2. A indulásgátló rövid leírása:
 - 1.3. Riasztórendszer rövid leírása , ha alkalmazható, beleértve a névleges feszültséget is ^{3/}:
2. Észrevételek:

 - (b) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjegyeket tartalmaz, amelyek nem jellemzők a jármű, alkatrész vagy külön szerkezeti egység típusának a leírására a tájékoztató iratban, az ilyen írásjegyeket az iratban "?" jelképpel helyettesítsék (pl. ABC??123??).
 - (c) Amint az "Egységes Határozatok a Járműszerkezetekről (R.E.3)" (TRANS/WP.29/78/Rev.1, módosított) meghatározza.

2. Melléklet – 2. Rész

ÉRTESÍTÉS

[Legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm)]



Kiadta:

A hatóság neve:

.....
.....
.....

alkatrésztípus

**JÓVÁHAGYÁSÁRÓL ^{2/}
A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSÉRŐL
A JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSÁRÓL
A JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSÁRÓL
A GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL**

a szerkezet, mint riasztórendszer szempontjából a 116. számú Előírás szerint.

A jóváhagyás száma:

A kiterjesztés száma:

A kiterjesztés indoka:

I RÉSZ

^{3/} Csak jármű-riasztórendszereknél (VAS) jelezzék, amelyeket olyan járműben használnak, amelynek névleges tápfeszültsége nem 12 volt.

^{1/} Annak az országnak a megkülönböztető száma, amely a jóváhagyást kiadta / kiterjesztette / elutasította / visszavonta (lásd a jelen Előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

^{2/} A nem kívánt szövegrészt törölnék (vannak esetek, ahol semmi szükség a törlésre, amikor több mint egy bejegyzés alkalmazható).

1. ÁLTALÁBAN
- 1.1. Gyártó (a gyártó kereskedelmi neve):
- 1.2. Típus:
- 1.3. A típusazonosítás módja, ha jelölve van a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen ^{2/} (b):
- 1.3.1. Ennek a jelölésnek a helye:
- 1.4. Járműkategória (c):
- 1.5. Gyártó neve és címe:
- 1.6. Összeszerelő műhely(ek) címe(i):

II RÉSZ

1. Kiegészítő tájékoztatás (ahol kell)): lásd kiegészítés
2. A vizsgálatok elvégzésért felelős Műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jelentés kelte:
4. A vizsgálati jelentés száma:
5. Megjegyzések(ha vannak): lásd kiegészítés
6. Hely:
7. Kelt:
8. Aláírás:
9. Tárgymutató csatolása a jóváhagyó hatósághoz benyújtott értesítés-csomaghoz, amely kérésre hozzáférhető.

KIEGÉSZÍTÉS AZ EGB ... SZÁMÚ, EGY JÁRMŰ-RIASZTÓRENDSZER TÍPUSJÓVÁHAGYÁSÁRA VONATKOZÓ TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI BIZONYÍTVÁNYÁHOZ, A 116. ELŐÍRÁS SZERINT

1. Kiegészítő tájékoztatás:
 - 1.1. Riasztórendszer rövid leírása beleértve a névleges feszültséget:
 - 1.2. Járművek felsorolása, amelyeken a riasztórendszert vizsgálták:
 - 1.3. Teljesen azonosított fő alkatrészek felsorolása, amely a riasztórendszert tartalmazza:
2. Észrevételek:

(b) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjegyeket tartalmaz, amelyek nem jellemzők a jármű, alkatrész vagy külön szerkezeti egység típusának a leírására a tájékoztató iratban, az ilyen írásjegyeket az iratban "?" jelképpel helyettesítsék (pl. ABC??123??).

2. Melléklet – 3. Rész

ÉRTESÍTÉS

[Legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm)]



Kiadta:

A hatóság neve:

.....
.....
.....

alkatrésztípus

JÓVÁHAGYÁSÁRÓL ^{2/}
A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSÉRŐL
A JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSÁRÓL
A JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSÁRÓL
A GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL

a szerkezet, mint indulásgátló szempontjából a 116. számú Előírás szerint.

A jóváhagyás száma:

A kiterjesztés száma:

A kiterjesztés indoka:

I RÉSZ

1. ÁLTALÁBAN
- 1.1. Gyártó (a gyártó kereskedelmi neve):
- 1.2. Típus:
- 1.3. A típusazonosítás módja, ha jelölve van a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen ^{2/} (b):
- 1.3.1. Ennek a jelölésnek a helye:
- 1.4. Járműkategória (c):
- 1.5. Gyártó neve és címe:
- 1.6. EGB jóváhagyási jel helye:
- 1.7. Összeszerelő műhely(ek) címe(i):

II RÉSZ

1. Kiegészítő tájékoztatás (ahol kell): lásd kiegészítés
2. A vizsgálatok elvégzésért felelős Műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jelentés kelte:
4. A vizsgálati jelentés száma:
5. Megjegyzések(ha vannak): lásd kiegészítés
6. Hely:
7. Kelt:

^{1/} Annak az országnak a megkülönböztető száma, amely a jóváhagyást kiadta / kiterjesztette / elutasította / visszavonta (lásd a jelen Előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

^{2/} A nem kívánt szövegrészt törölnék (vannak esetek, ahol semmi szükség a törlésre, amikor több mint egy bejegyzés alkalmazható).

8. Alíírás:
9. Tárgymutató csatolása a jóváhagyó hatósághoz benyújtott értesítés-csomaghoz, amely kérésre hozzáférhető.

KIEGÉSZÍTÉS AZ EGB ... SZÁMÚ, EGY INDULÁSGÁTLÓ-TÍPUS JÓVÁHAGYÁSÁRA
VONATKOZÓ TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI BIZONYÍTVÁNYÁHOZ, A 116. ELŐÍRÁS SZERINT

1. Kiegészítő tájékoztatás:
 - 1.1. Indulásgátló rövid leírása beleértve:
 - 1.2. Járműtípusok felsorolása, amelyekre a indulásgátlót felszerelhetik:
 - 1.3. Járműtípusok, amelyeken a indulásgátlót vizsgálták:
 - 1.4. Teljesen azonosított
 2. Észrevételek:
-
- (b) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjegyeket tartalmaz, amelyek nem jellemzők a jármű, alkatrész vagy külön szerkezeti egység típusának a leírására a tájékoztató iratban, az ilyen írásjegyeket az iratban "?" jelképpel helyettesítsék (pl. ABC??123??).

3. Melléklet

A JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE

A MINTA

(lásd a jelen Előírás 4.4. bekezdését)

1. Ábra

(lásd a jelen Előírás 4.4.3.4. bekezdését)

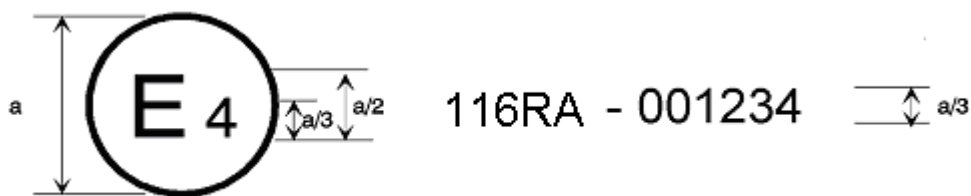


a = 8 mm min

Az 1. Ábrán a járműre felerősített fenti jóváhagyási jel mutatja, hogy a típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. számú Előírás I Része szerint, 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) mutatja, a jóváhagyásokat az eredeti formájában levő 116. Előírás követelményei szerint adták ki.

2. Ábra

(lásd a jelen Előírás 4.4.3.1. bekezdését)

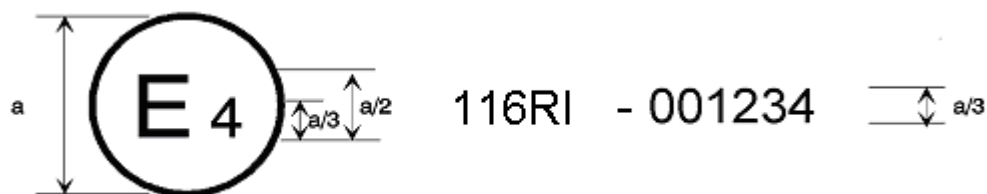


a = 8 mm min

A 2. Ábrán a VAS-ra felerősített fenti jóváhagyási jel mutatja, hogy a típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. számú Előírás II Része szerint, 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) mutatja, a jóváhagyásokat az eredeti formájában levő 116. Előírás követelményei szerint adták ki.

3. Ábra

(lásd a jelen Előírás 4.4.3.2. bekezdését)



a = 8 mm min

A 3. Ábrán a indulásgátlóra felerősített fenti jóváhagyási jel mutatja, hogy a típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. számú Előírás IV. Része szerint, 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) mutatja, a jóváhagyásokat az eredeti formájában levő 116. Előírás követelményei szerint adták ki.

4. Ábra

(lásd a jelen Előírás 4.4.3.5. bekezdését)



a = 8 mm min

A 4. Ábrán a járműre felerősített fenti jóváhagyási jel mutatja, hogy a típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. számú Előírás III. Része szerint, 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) mutatja, a jóváhagyásokat az eredeti formájában levő 116. Előírás követelményei szerint adták ki.

5. Ábra

(lásd a jelen Előírás 4.4.3.6. bekezdését)

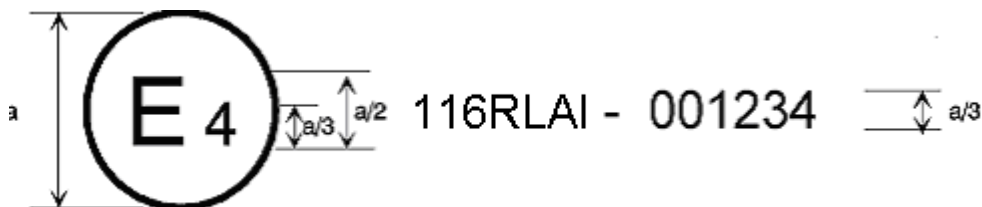


a = 8 mm min

Az 5. Ábrán a járműre felerősített fenti jóváhagyási jel mutatja, hogy a típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. számú Előírás I. és IV. Része szerint, 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) mutatja, a jóváhagyásokat az eredeti formájában levő 116. Előírás követelményei szerint adták ki.

6. Ábra

(lásd a jelen Előírás 4.4.3.7. bekezdését)



$a = 8 \text{ mm min}$

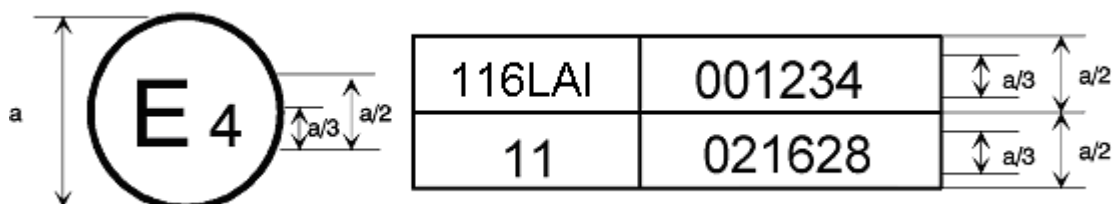
A 6. Ábrán a járműre felerősített fenti jóváhagyási jel mutatja, hogy a típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. számú Előírás I., II. és IV. Része szerint, 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) mutatja, a jóváhagyásokat az eredeti formájában levő 116. Előírás követelményei szerint adták ki.

B MINTA

(lásd a jelen Előírás 4.5. bekezdését)

7. Ábra

(példa)



$a = 8 \text{ mm min}$

A fenti Ábrán a járműre felerősített fenti jóváhagyási jel mutatja, hogy a típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. számú Előírás I., II. és IV. Része szerint, 001234 jóváhagyási számon és a 11. Előírás szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) mutatja, a jóváhagyásokat az eredeti formájában levő 116. Előírás követelményei szerint, és a 11. Előírás 02 sorozatszámú módosításai szerint adták ki.

4. Melléklet – 1. Rész

KOPÁSVIZSGÁLATI ELJÁRÁS OLYAN ILLETÉKTELEN HASZNÁLATOT MEGAKADÁLYOZÓ SZERKEZETHEZ, AMELY A KORMÁNYSZERKEZETRE HAT

1. Vizsgáló berendezés

A vizsgáló berendezés álljon:

- 1.1. Olyan állványból, amely alkalmas arra, hogy a teljes kormányművet rá felszereljék a felerősített illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezettel együtt úgy, ahogy azt a jelen Előírás 5.1.2. bekezdése leírja.
- 1.2. Olyan eszközből, amely alkalmas működésbe hozni és kikapcsolni az illetéktelen használat megakadályozására szolgáló szerkezetet, amely tartalmazza a kulcs használatát is.

- 1.3. Olyan eszközből, amely forgatja a kormánytengelyt, a illetéktelen használatot megakadályozó szerkezethez viszonyítva
2. Vizsgálati módszer
 - 2.1. A teljes kormány egy példányát, az illetéktelen használatot megakadályozó szerkezettel együtt szereljük fel a fenti 1.1. bekezdésben említett állványra.
 - 2.2. A vizsgálati eljárás egy ciklusa a következő műveletekből álljon:
 - 2.2.1. Indulási helyzet. Az illetéktelen használatot megakadályozó szerkezetet kapcsolják ki, és a kormánytengelyt forgassák olyan helyzetbe, amely megakadályozza az illetéktelen használatot megakadályozó szerkezet bekapcsolását, hacsak nem olyan típusú, amely lehetővé teszi a reteszelés a kormány bármely helyzetében.
 - 2.2.2. Beállítás működési helyzetbe. illetéktelen használatot megakadályozó szerkezetet mozgassák kikapcsolt helyzetéből működési helyzetébe a kulcs használatával.
 - 2.2.3.^{1/} Működtetés. A kormányorsót forgassák el úgy, hogy azon a nyomaték a illetéktelen használatot megakadályozó szerkezet bekapcsolásának pillanatában $40 \text{ Nm} \nabla 2 \text{ Nm}$ legyen.
 - 2.2.4. Kikapcsolás. illetéktelen használatot megakadályozó szerkezetet szokásos módon kapcsolják ki a nyomatékot nullára csökkentve a kikapcsoló készülékkel.
 - 2.2.5.^{1/} Visszaállítás. A kormányorsót forgassák el olyan állásba, amely megakadályozza az illetéktelen használatot megakadályozó szerkezet bekapcsolását.
 - 2.2.6. Forgatás ellenkező irányban. Ismételjék meg a 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4. és 2.2.5. bekezdésben leírt eljárásokat, de a kormányorsó forgásának ellenkező irányában.
 - 2.2.7. A szerkezet két egymást követő bekapcsolása között eltelt idő legalább 10 sec legyen.
 - 2.3. A kopást előidéző ciklust annyiszor ismételjék meg, ahányszor azt a jelen Előírás 5.3.1.3. bekezdése előírja.

4. Melléklet – 2. Rész

KORMÁNYSZERKEZETRE HATÓ OLYAN ILLETÉKTELEN HASZNÁLATOT MEGAKADÁLYOZÓ SZERKEZET VIZSGÁLATI ELJÁRÁSA, AMELYHEZ NYOMATÉKHATÁROLO SZERKEZETET HASZNÁLNAK

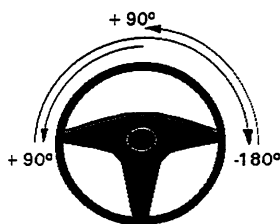
1. Vizsgáló berendezés

A vizsgáló berendezés álljon:

 - 1.1. Olyan állványból, amely alkalmas a kormányrendszer megfelelő részeinek megtartására, vagy ha a vizsgálatot a teljes járművön végzik, akkor olyan emelőrendszerből, amely képes felemelni a kormányzott kerekeket a talajról, és
 - 1.2. Olyan szerkezetből vagy szerkezetekből, amely(ek) képesek előállítani és mérni a kormányműre kifejtett nyomatékot, amint azt a 2.3. bekezdés leírja. A mérés pontossága legyen kisebb vagy egyenlő 2 százalékkal.
2. A vizsgálati eljárás leírása

^{1/} Ha a illetéktelen használatot megakadályozó szerkezet lehetővé teszi a reteszelés a kormány minden helyzetében, a 2.2.3. és 2.2.5. bekezdésekben leírt eljárásokat hagyják el.

- 2.1. Ha a vizsgálatot teljes járművön végzik, a vizsgálatot a jármű összes kormányzott, talajról felemelt kerekével végezzék el.
- 2.2. A kormányzarat hozzák működésbe úgy, hogy az a kerekeket blokkolja.
- 2.3. A nyomatékot fejtsék ki a kormánykerékre úgy, hogy forgassa azt.
- 2.4. A vizsgálati ciklus a kormánykerék egy elforgatását tartalmazza 90°-ra, amelyet elforgatás követ az ellenkező irányba 180°-ra, és egy újabb forgatás 90°-ra az eredeti irányban (lásd ábra).
1 ciklus = +90° / -180° / +90° ∇ 10 % túréssel.



- 2.5. Egy ciklus tartama egyenlő 20 sec ±2 sec.
- 2.6. Öt vizsgálati ciklust hajtsanak végre.
- 2.7. Mindegyik vizsgálati ciklus alatt a nyomaték legkisebb feljegyzett értéke magasabb legyen, mint amit a jelen Előírás 5.3.1.4.2. bekezdése megad.

5. Melléklet

(Fenntartott)

6. Melléklet

MEGFELELŐSÉGI BIZONYÍTVÁNY MINTÁJA

Alulírott (vezetéknév és keresztnév)

Igazolom, hogy a jármű alább leírt riasztórendszere / indulásgátlója ^{1/}:

Gyártmány:.....

Típus:.....

teljesen megfelel anál(jóváhagyás helye) (dátum)
jóváhagyott típusnak, amint azt a jóváhagyási számot viselő Értesítési okmány leírja.

A fő alkatrész(ek) azonosítása:

Alkatrész: Jelölés:.....

Készült: on:

Gyártó teljes neve és címe és bélyegző:.....

Alíírás:..... (határozza meg a helyzetét)

^{1/} Amit nem alkalmaznak, azt húzzák ki.

7. Melléklet

BESZERELÉSI BIZONYÍTVÁNY MINTÁJA

Én, alulírott.....hivatásos szerelő igazolom, hogy a jármű alábbi riasztórendszerének/indulásgátlójának^{1/} beszerelését saját magam végeztem el a rendszer gyártójának beszerelési utasításai szerint

Jármű leírása:

Gyártmány:.....

Típus:.....

Sorozatszám:.....

Rendszám:.....

A jármű riasztórendszerének / indulásgátlójának ^{1/} leírása:

Gyártmány:.....

Típus:.....

Jóváhagyási szám:.....

Készült: on:

Beszerelő teljes neve és címe és bélyegző:.....

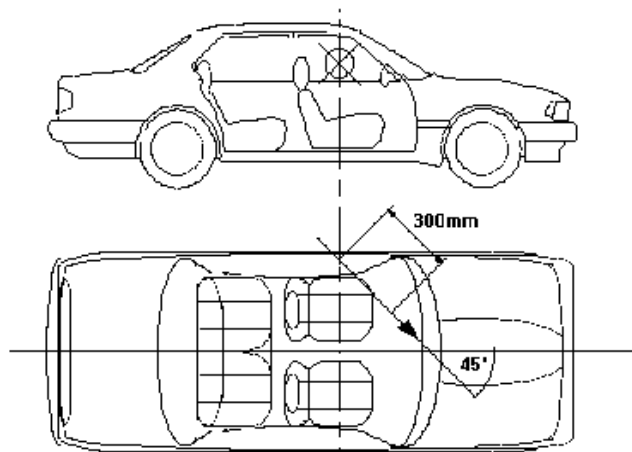
Aláírás:..... (határozza meg a helyzetét)

^{1/} Amit nem alkalmaznak, azt húzzák ki.

8. Melléklet

(6.4.2.11. és 7.4. bekezdések)

RENDSZER-VIZSGÁLAT UTASTÉR VÉDELMEHEZ



9. Melléklet

ELEKTROMÁGNESES KOMPATIBILITÁS

Megjegyzés: Az elektromágneses kompatibilitás vizsgálatához vagy az 1. bekezdést vagy a 2. bekezdést alkalmazzák a vizsgálati lehetőségektől függően.

ISO MÓDSZER

Védelem zavarok ellen a tápvezeték mentén

1, 2, 3a, 3b, 4 és 5 vizsgálati impulzusokat alkalmazzanak a tápvezetékre az International Standard ISO 7637-1:1990 szerint, valamint a VAS/AS más olyan csatlakozásaira, amelyek működéskor a tápvezetékre csatlakoznak.

VAS/AS kikapcsolt állapotban

A vizsgálati impulzusokat 1-től 5-ig alkalmazzák III szigorúsági fokozattal. A szükséges működési állapotot minden alkalmazott impulzushoz "A" legyen.

VAS/AS bekapcsolt állapotban

A vizsgálati impulzusokat 1-től 5-ig alkalmazzák. A szükséges működési állapotot minden alkalmazott impulzushoz az 1. Táblázat adja meg.

1. Táblázat – Szigorúsági/működési állapot (tápvezetésekre)

Vizsgálati impulzus-szám	Vizsgálati szint	Működési állapot
1	III	C
2	III	A
3a	III	C
3b	III	A
4	III	B
4	I	A
5	III	A

Védettség zavar ellen csatolt jel-vezetéseken

Vezetékeket, amelyeket nem kapcsolnak a tápvezetékre (pl. különleges jel-vezetékek) az International Standard ISO7637-3:1995 (and Corr.1) szerint vizsgáljanak. A szükséges működési állapotot minden alkalmazott vizsgálat impulzusra a 2. Táblázat adja meg.

2. Táblázat – Vizsgálati szint / működési állapot (a jel vonalán)

Vizsgálati impulzus-szám	Vizsgálati szint	Működési állapot
3a	III	C
3b	III	A

Védettség kisugárzott nagyfrekvenciás zavarok ellen

A járműben levő VAS/AS védettségi vizsgálatát elvégezhetik a 10. Előírás 02 sorozatszámú módosításai és a járműre vonatkozó 6. Melléklet és a külön műszaki egységre vonatkozó 9. Melléklet vizsgálati módszerei szerint.

Elektrosztatikus kisülésből származó elektromos zavar

Elektromos zavarok elleni védelmet a Technical Report ISO/TR 10605-1993 szerint vizsgálják.

Kisugárzott kibocsátások

A vizsgálatot a 10. Előírás 02 sorozatszámú módosításainak előírásai és a külön műszaki egységre vonatkozó 7. és 8. Mellékletekben leírt módszerek szerint végezzék el.

IEC MÓDSZER

ELEKTROMÁGNESES TÉR

A VAS/AS menjen át az alapvizsgálaton. Tegyék ki az IEC Publication 839-1-3-1998 test A-13 közleményben leírt elektromágneses térhatás-vizsgálatnak 20 – 1000 MHz frekvencia-tartományban, és 30 V/m térerősség-szintnél.

Azon felül, a VAS/AS-t vessék alá az International Standard ISO 7637 Parts 1:1990, 2:1990 és 3:1995 szabványban leírt megfelelő elektromos vezetési és csatlakozási vizsgálatnak.

Elektromos zavar elektrosztatikus kisülésből

A VAS/AS menjen át az alapvizsgálaton. Vizsgálják immunitását elektromos kisülés ellen, úgy ahogy azt vagy az EN 61000-4-2 vagy az ISO/TR 10605-1993 leírja, a gyártó választása szerint.

Kisugárzott kibocsátás

A VAS/AS-t vessék alá rádiófrekvenciás zavarszűrő vizsgálatának a 10. Előírás 03 sorozatszámú módosításai és a járművekre vonatkozó 4. és 5. Mellékletek és a külön műszaki egységre vonatkozó 7. és 8. Melléklet szerint.

10. Melléklet

MECHANIKUS KULCSOK JELLEMZŐI

1. A kulcs-nyelv hengere ne hatoljon be többel, mint 1 mm-re a burkolattól, és a behatoló rész kúp alakú legyen.
 2. A csatlakozás a henger belseje és a henger-ház között álljon ellen 600 N feszítőerőnek és 25 Nm nyomatéknak.
 3. A kulcs nyelvét lássák el hengerfúrás elleni védelemmel.
 4. A kulcs oldalnézetének legalább 1000 valódi permutációja legyen.
 5. A kulcs nyelve ne működjön olyan kulccsal, amely csak egy permutációval is különbözik az alapkulcs nyelvétől.
 6. A kulcs nyílását egy külső kulcsnyelv ellen fedjék, vagy másként védjék piszok és/vagy víz behatolása ellen.
-