

EGYEZMÉNY

A KÖZÚTI JÁRMŰVEKRE, A KÖZÚTI JÁRMŰVEKBE SZERELHETŐ ALKATRÉSZEKRE, ILLETVE A KÖZÚTI JÁRMŰVEKNÉL HASZNÁLATOS 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)

16. Melléklet: 17. számú Előírás

4. Felülvizsgált szövegváltozat

EGYSÉGES FELTÉTELEK JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA AZ ÜLÉSEK, RÖGZÍTÉSI PONTJAIK ÉS FEJTÁMASZUK SZEMPONTJÁBÓL



**NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG ©
BUDAPEST
2009**

^{*/} 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 PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO
THE SEATS, THEIR ANCHORAGES AND HEAD RESTRAINTS**

Tartalmaz minden érvényes alábbi szöveget:

- a 07 sorozatszámú módosításokat – hatályba lépett 1998. augusztus 6-án
- a 07 sorozatszámú módosítások 1. kiegészítését – hatályba lépett 1999. november 17-én
- a 07 sorozatszámú módosítások 2. kiegészítését – hatályba lépett 2000. január 13-án
- a 06 sorozatszámú módosítások 1. helyesbítését hatályba lépett 1999. március 10-én
- a 07 sorozatszámú módosítások 1. helyesbítését hatályba lépett 2000. március 8-án
- a 07 sorozatszámú módosítások 1. kiegészítésének 1. helyesbítését – hatályba lépett 2001. június 1-én
- a 07 sorozatszámú módosítások 2. helyesbítését – hatályba lépett 2004. június 23.-án
- a 07 sorozatszámú módosítások 1. helyesbítését – hatályba lépett 2004. március 4-én
- a 07 sorozatszámú módosítások 3. kiegészítését – hatályba lépett 2007. június 11.-én
- a 08 sorozatszámú módosításokat – hatályba lépett 2009. július 22.-én

A magyar szöveg:

JAMES Mérnökiroda Kft.

Fordította: Tóth József

Közzétette az ENSZ-EGB a 2002. július 31-én kelt E/ECE/324;E/ECE/TRANS/505-Rev.1/Add.16/Rev.4
számú angol nyelvű kiadványban.

17. számú Előírás

EGYSÉGES FELTÉTELEK JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA AZ ÜLÉSEK, LERÖGZÍTÉSI PONTJAIK
ÉS FEJTÁMASZUK SZEMPONTJÁBÓL

TARTALOM

ELŐÍRÁS	<u>Oldal</u>
1. Alkalmazási terület	
2. Meghatározások	
3. Jóváhagyás kérése.....	
4. Jóváhagyás	
5. Követelmények	
6. Vizsgálatok	
7. A jóváhagyott típussal megegyező gyártmány.....	
8. Eljárás a jóváhagyott típustól eltérő gyártmány esetére	
9. A járműtípus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése	
10. Gyártás végleges beszüntetése.....	
11. Használati utasítás.....	
12. A jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat és a jóváhagyó hatóság neve és címe.....	
13. Átmeneti rendelkezések.....	

MELLÉKLETEK

1. Melléklet: Értesítés a járműtípus jóváhagyásáról, a jóváhagyás kiterjesztéséről vagy elutasításáról, vagy visszavonásáról, vagy a gyártás végleges befejezéséről az ülések és bekötési pontjaik szilárdságának szempontjából olyan esetben, amikor az ülést felszerelték, vagy az felszerelhető, vagy nem szerelhető fel ilyen berendezéssel, és a fejtámasz jellemzői szempontjából a 17. számú Előírás szerint.
2. Melléklet: Jóváhagyási jel elrendezése.
3. Melléklet: Eljárás a "H" pont és a tényleges torzó-szög meghatározására a gépjármű ülőhelyeinél.
4. Melléklet: A fejtámasz magasságának és szélességének meghatározása.
5. Melléklet: Egyenesek részletei és mérések a vizsgálat során.
6. Melléklet: Vizsgálati eljárás az energiaelnyelés ellenőrzéséhez.
7. Melléklet: Módszer az ülés bekötési pontjainak és beállító, reteszelő és elmozdító rendszereinek szilárdsági vizsgálatához.
8. Melléklet: Fejtámasz réseire vonatkozó "a" méret meghatározása.
9. Melléklet: Utasokat a poggyász elmozdulása ellen védő szerkezet vizsgálati eljárása
-

17. számú Előírás

EGYSÉGES FELTÉTELEK JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA AZ ÜLÉSEK, LERÖGZÍTÉSI PONTJAIK ÉS FEJTÁMASZA SZEMPONTJÁBÓL

1. ALKALMAZÁSI TERÜLET

Ezt az Előírást alkalmazzák:

- (a) Az M1 és N kategóriába tartozó ^{1/} járművekre üléseik és bekötési pontjaik szilárdsága és fejtámaszuk szempontjából.
- (b) Az M2 és M3 kategóriába ^{1/} tartozó járműveknek a 80. számú Előírásba nem tartozó ülései tekintetében, üléseik és bekötési pontjaik szilárdsága és fejtámaszuk szempontjából.
- (c) M1 kategóriába tartozó járműveknél az ülés háttámláinak hátsó részeire és a járműben ülő személyek védelmét szolgáló olyan szerkezetek kialakítására, amelyek a poggyász elmozdulásából eredő veszélyekből származnak.

Nem alkalmazzák lehajtható, oldalra néző vagy hátra néző ülésekhez vagy az ilyen ülésekhez használt fejtámaszokhoz.

2. MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Előírás szempontjából:

- 2.1. "jármű jóváhagyása" a járműtípus jóváhagyását jelenti az ülések és bekötési pontjaik szilárdsága, a háttámla hátsó részének kivitelezése és a fejtámasz jellemzői szempontjából.
- 2.2. "járműtípus" olyan gépjárműveket jelent, amelyek nem különböznek egymástól olyan lényeges szempontból, mint:
 - 2.2.1. az ülés szerkezete, alakja, méretei, anyagai és tömege, bár az ülés huzata és színében különbözhet; a jóváhagyott üléstípus tömegének 5 %-ot nem meghaladó eltérése nem tekinthető jelentősnek;
 - 2.2.2. az ülés, üléstámla és részeik állító, elmozdító és reteszelő rendszereinek típusa és méretei;
 - 2.2.3. az ülés lekötéseinek típusa és méretei;
 - 2.2.4. a fejtámasz méretei, kerete, anyaga és a párnázat, bár színük és huzatuk különbözhet;
 - 2.2.5. a fejpárna csatlakoztatásának típusa és méretei és a jármű azon részeinek jellemzői, amelyekhez a fejtámaszt csatlakoztatják különálló fejtámasz esetében.
- 2.3. "ülés" olyan szerkezetet jelent, amely a kárpitozással együtt része a járműszerkezetnek vagy különálló és egy felnőtt ülőhelyeként szolgál. A kifejezés mind az egyedi mind az egy személy ülőhelyéül szolgál. Beállításától függően az ülés meghatározása a következő:
 - 2.3.1. Az "előre-néző ülés" jelenti azt az ülést, amely használható a mozgásban lévő járműben és amely a jármű eleje irányába néz, oly módon, hogy az ülés függőleges szimmetriasisíkja és a jármű függőleges szimmetriasisíkja által alkotott szög kisebb mint $+ 10^\circ$ vagy $- 10^\circ$;
 - 2.3.2. A "hátrafele néző ülés" jelenti azt az ülést, amely használható a mozgásban lévő járműben és amely a jármű hátsó része felé néz, oly módon, hogy az ülés függőleges szimmetria síkja és a jármű függőleges szimmetria síkja által alkotott szög kisebb mint $+ 10^\circ$ vagy $- 10^\circ$;

- 2.3.3. Az "oldalra néző ülés" olyan ülés, amely a jármű függőleges szimmetria síkjához képest nem teljesíti sem a 2.3.1. sem a 2.3.2. bekezdések szerinti meghatározásokat;
- 2.4. "padszerű" ülés olyan szerkezetet jelent, amelyik a kárpitozással együtt több mint egy felnőtt ülőhelyeként szolgál.
- 2.5. "lerögzítési pont" azt a rendszert jelenti, amellyel a teljes ülést a járműhöz rögzítik, beleértve a jármű szerkezetének érintett részeit is.
- 2.6. "beállító rendszer" azt a szerkezetet jelenti, amely lehetővé teszi az ülés vagy részei olyan helyzetbe állítását, hogy az megfeleljen az ülésen helyet foglaló személy testalkatának; ez a szerkezet teszi lehetővé az ülés
- 2.6.1. a hosszirányú elmozdítást,
- 2.6.2. a függőleges elmozdítást,
- 2.6.3. a szögben történő elmozdítást.
- 2.7. "elmozdító rendszer" olyan szerkezetet jelent, amely lehetővé teszi – rögzített közbelső helyzet nélkül – az ülés vagy egy része elmozdítását és/vagy elforgatását azzal a céllal, hogy az adott ülés mögötti tér könnyű megközelítését lehetővé tegye;
- 2.8. "reteszelő rendszer" olyan szerkezetet jelent, amely biztosítja az ülés vagy részei megtartását bármilyen használati helyzetben.
- 2.9. "lehajtható ülés" olyan kiegészítő ülést jelent, amelyet esetenként használnak, és szokásosan fel van hajtva.
- 2.10. "keresztirányú sík" a jármű hosszirányú középsíkjára merőleges függőleges síkot jelenti.
- 2.11. "hosszirányú sík" a jármű hosszirányú középsíkjával párhuzamos síkot jelenti.
- 2.12. "fejtámasz" olyan készüléket jelent, amelynek célja, hogy korlátozza a felnőtt bennülők fejének törzséhez viszonyított elmozdulását hátrafele, így csökkentve a nyakcsigolya sérülésének veszélyét baleset esetén.
- 2.12.1. "beépített fejtámasz" az ülés háttámlájának felső részén kialakított fejtámasz. Az alábbi 2.12.2. vagy 2.12.3. bekezdések meghatározásának megfelelő olyan fejtámaszok azonban, amelyeket csak szerszám használatával vagy az üléshez részleges vagy teljes eltávolításával lehet leszerelni az ülésről vagy a járműszerkezetről, megfelelnek a jelen meghatározásnak.
- 2.12.2. "levegő fejtámasz" az ülés háttámlájába történő becsúsztatásra és rögzítésre tervezett, az üléstől különválasztható alkotórészből álló fejtámaszt jelenti.
- 2.12.3. "különválasztható fejtámasz" a jármű szerkezetébe történő becsúsztatásra és/vagy rögzítésre tervezett, az üléstől különválasztható alkotórészből álló fejtámaszt jelenti.
- 2.13. "R pont" az ülés – az Előírás 3. Mellékletében meghatározott – vonatkoztatási pontját jelenti.
- 2.14. "vonatkoztatási egyenes" a próbabábúnak azt az egyenesét jelenti, amelyet a jelen Előírás 3. Melléklete 1. Függelékének 1. ábrája mutat.
- 2.15. "Elválasztó rendszer" olyan részt vagy szerkezetet jelent, amely az ülés háttámláján felül védi a bennülőket a poggyász elmozdulásától; az elválasztó rendszer főleg kötözött vagy drótháló lehet, amely a háttámla felett helyezkedik el annak függőleges vagy lehajtott állapotában. Az ilyen részekkel vagy szerkezetekkel ellátott járműveknél – szokásos berendezésként – felszerelt fejtámaszokat tekintsek az elválasztó rendszer részének. Fejtámaszsal ellátott ülés azonban nem minősül olyannak, mint ami önmagában elválasztó rendszer lenne.

3. JÓVÁHAGYÁS KÉRÉSE

- 3.1. A járműtípus jóváhagyásának kérelmét a jármű gyártója vagy kellően meghatalmazott képviselője terjessze elő.
- 3.2. Mellékelni kell az alább felsorolt okmányokat három példányban és a következő adatokat:
 - 3.2.1. a járműtípus részletes leírását figyelemmel az ülések kivitelezésére, lerögzítési pontjaira, állító, elmozdító és reteszelő rendszerükre,
 - 3.2.2. megfelelő méretarányú és elegendően részletes rajzokat az ülésről lerögzítési pontjaira, állító, elmozdító és reteszelő rendszerükre.
 - 3.2.2.1. Ahol alkalmazzák az elválasztó rendszer részletes leírását és/vagy rajzait.
 - 3.2.3. Levehető fejtámaszú ülés esetében:
 - 3.2.3.1. a fejtámasz részletes leírását, meghatározva különösen a fejtámasz ülésre szerelését,
 - 3.2.3.2. az elhelyezés, a tartó típusának és a fejtámasz ülésre történő felszereléséhez szükséges csatlakozások részletes leírását.
 - 3.2.4. Különválasztható fejtámasz esetén:
 - 3.2.4.1. a fejtámasz részletes leírását, meghatározva különösen a párnázó anyag vagy anyagok természetét,
 - 3.2.4.2. az elhelyezés, a tartó típusának és a fejtámasz járműszerkezetre történő felszereléséhez szükséges csatlakozások részletes leírását.
- 3.3. A jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálathoz a következőket kell benyújtani:
 - 3.3.1. a jóváhagyásra benyújtott járműtípust képviselő járművet vagy a jármű olyan részét, amelyet a műszaki szolgálat szükségesnek ítél a jóváhagyási vizsgálatokhoz,
 - 3.3.2. az ülések olyan további készletét a lerögzítési pontokkal, amilyenrel a járművet felszerelték,
 - 3.3.3. azoknál a járműveknél, amelyek üléseit fejtámasszal szerelték fel vagy üléseik fejtámasszal felszerelhetők, a 3.3.1. és a 3.3.2. bekezdés követelményein ezen felül:
 - 3.3.3.1. levehető fejtámasz esetén a fejtámasszal ellátott ülések olyan további készletével a lerögzítési pontokkal együtt, amellyel a jármű fel van szerelve,
 - 3.3.3.2. különválasztható fejtámasz esetén a fejtámasszal ellátott ülések olyan további megfelelő készletével a lerögzítési pontokkal együtt, amellyel a jármű fel van szerelve, és a járműszerkezet olyan részét, amelyhez a fejtámaszt felszerelik, vagy a teljes szerkezetet.
- 3.4. Az illetékes hatóság ellenőrizze a jóváhagyott típusnak megfelelő termék hatékony ellenőrzését szolgáló intézkedéseket a jóváhagyás megadása előtt.

4. JÓVÁHAGYÁS

- 4.1. Ha a jelen Előírás szerint jóváhagyásra beterjesztett jármű megfelel a vonatkozó követelményeknek (fejtámasszal felszerelt ülések vagy ülések, amelyek alkalmasak fejtámasz felszerelésére), a járműtípust hagyják jóvá.
- 4.2. Adjanak jóváhagyási számot minden típusnak. Ennek első két számjegye (jelen esetben 08 amely a 08 sorozatszámú módosításoknak felel meg) a jóváhagyás időpontjában az Előírásba befoglalt legújabb fő műszaki módosítások sorozatszámát jelölje. Ugyanaz a Szerződő Fél ugyanazt a jóváhagyási számot ne használja sem másik üléssel vagy fejtámasszal felszerelt vagy eltérő lerögzítési pontokkal rendelkező ugyanazon járműtípus, sem másik járműtípus jóváhagyására.

- 4.3. A járműtípus jelen Előírás szerinti jóváhagyásáról, a jóváhagyás kiterjesztéséről vagy elutasításáról, vagy a jóváhagyás visszavonásáról értesítsék az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Feleket a jelen Előírás 1. Mellékletében szereplő mintának megfelelő nyomtatványon.
- 4.4. Minden olyan járművön, amely megfelel a jelen Előírás szerint jóváhagyott típusnak, a jóváhagyási értesítés szerint előírt és könnyen hozzáférhető helyen, jól láthatóan fel kell tüntetni a nemzetközi jóváhagyási jelet, amely:
- 4.4.1. olyan kör, amely az "E" betűt és utána a jóváhagyó ország számát ^{3/} veszi körül;
- 4.4.2. a 4.4.1. bekezdésben előírt körtől jobbra a jelen Előírás száma, amelyet "R" betű, kötőjel és a jóváhagyási szám követ.
- 4.4.3. Ha azonban a járművet egy vagy több fejtámasszal felszerelt vagy felszerelhető olyan ülésel látták el, amelyeket az alábbi 5.1. és 5.2. bekezdések követelményei szerint hagytak jóvá, a jelen Előírás számát az "RA" betűk kövessék. A jelen Előírás 1. Mellékletének megfelelő értesítés tartalmazza, hogy azt a jármű milyen ülésre szerelték fel, vagy milyen üléseire lehet felszerelni a fejtámasszokat. A jelölés azt is mutassa, hogy a járműben minden egyéb ülést, amelyet nem szereltek fel, vagy nem szerelhető fel fejtámasszal, jóváhagytak és megfelel a jelen Előírás alábbi 5.1. bekezdés követelményeinek.
- 4.5. Ha a jármű megfelel – az Egyezményhez csatolt egy vagy több más Előírás szerint – ugyanabban az országban már jóváhagyott járműtípusnak, ahol ezt a jelen Előírás szerint is jóváhagyták, akkor a 4.4.1. bekezdésben előírt jóváhagyási jelképet nem kell megismételni. Ilyen esetben minden olyan további Előírás számát és jelképét, amelynek alapján a jóvá-hagyást ugyanaz az ország engedélyezte, ahol a járművet ennek az Előírásnak az alapján is jóváhagyták, a 4.4.1. bekezdésben előírt jelkép jobb oldalán függőleges oszlopokban kell feltüntetni.

^{3/} 1 = Németország	19 = Románia	37 = Törökország
2 = Franciaország	20 = Lengyelország	38 = üres
3 = Olaszország	21 = Portugália	39 = Azerbajdzsán
4 = Hollandia	22 = Orosz Föderáció	40 = Macedónia
5 = Svédország	23 = Görögország	41 = üres
6 = Belgium	24 = Írország	42 = Európai Közösség ^{*/}
7 = Magyarország	25 = Horvátország	43 = Japán
8 = Cseh Köztársaság	26 = Szlovénia	44 = üres
9 = Spanyolország	27 = Szlovákia	45 = Ausztrália
10 = Jugoszlávia	28 = Fehérorosz Köztársaság	46 = Ukrajna
11 = Egyesült Királyság	29 = Észtország	47 = Dél-Afrika
12 = Ausztria	30 = üres	48 = Új-Zéland
13 = Luxemburg	31 = Bosznia-Hercegovina	49 = Ciprus
14 = Svájc	32 = Lettország	50 = Málta
15 = üres	33 = üres	51 = Koreai Köztársaság
16 = Norvégia	34 = Bulgária	52 = Malajzia
17 = Finnország	35 = üres	53 = Thaiföld
18 = Dánia	36 = Litvánia	

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

A többi számot az országok olyan sorrendben kapják, amilyen időrendben ratifikálják, illetve csatlakoznak a kerek 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.

- 4.6. A jóváhagyási jel jól olvasható és kitörülhetetlen legyen.
- 4.7. A jóváhagyási jelet a gyártó járműre felerősített adattábláján, illetve annak közvetlen közelében kell elhelyezni.
- 4.8. A jelen Előírás 2. Melléklete példákat mutat be a jóváhagyási jel kivitelére.
5. **KÖVETELMÉNYEK**
- 5.1. Általános követelmények
- 5.1.1. Tilos oldalra néző ülések beszerelése az M₁, N₁, M₂ (III. osztály vagy B) és M₃ (a III. osztályba vagy a B-be tartozó) járműkategóriákba.
- 5.1.2. Nem vonatkozik a mentőautókra vagy a katonai rendeltetésű, a polgári-, tűzvédelmi célokat, és a közrend fenntartását szolgáló járművekre.
- 5.1.3. Nem vonatkozik továbbá az M₃ kategóriás (a III. osztályba vagy a B-be tartozó) járművekre, amelyek műszakilag maximálisan megengedhető összgördülő tömege meghaladja a 10 tonnát, és amelyekben az oldalra néző ülések a jármű hátsó részében úgy vannak csoportosítva, hogy integráltan egy 10 ülés területet alkossanak. Az ilyen oldalra-néző üléseket, legalább fejtámlával és a 16. számú Előírás szerint jóváhagyott, öv-visszahúzó szerkezettel rendelkező két-pontos biztonsági övvel kell felszerelni. A biztonsági övek rögzítései teljesítsék a 14. számú Előírás követelményeit.
- 5.2. Minden M1^{*/} kategóriás jármű ülésére alkalmazható általános követelmények
- 5.2.1. Minden beállító és elmozdító rendszernek legyen reteszelő rendszere, amely automatikusan működik. Kéztámasz vagy más kényelmi berendezések reteszelő rendszerei nem szükségesek feltéve, hogy ilyen berendezések jelenléte nem idézi elő a járműben ülők sérülésének további kockázatát baleset esetén.
- 5.2.2. Amint a 2.7. bekezdés utal erre, a szerkezet kireteszelő működtetőjét az ajtóhoz közel, az ülés külső részén kell elhelyezni. Ez könnyen hozzáférhető legyen még a vonatkozó ülés mögötti ülésen ülő számára is.
- 5.2.3. A 6.8.1.1. bekezdésben meghatározott, az 1 jelű területen elhelyezett ülés hátsó részét energiaelnyelő vizsgálatnak kell alávetni a jelen Előírás 6. Mellékletének követelményei szerint.
- 5.2.3.1. Ezt a követelményt teljesítettnek kell tekinteni, ha a 6. Mellékletben meghatározott eljárással végrehajtott vizsgálatban a fejforma lassulása nem haladja meg a 80 g-t folyamatosan több, mint 3 msec alatt. Azon felül veszélyes szélek nem lehetnek, vagy nem maradhatnak vissza a vizsgálat után.
- 5.2.3.2. Az 5.1.3. bekezdés követelményeit ne alkalmazzák a leghátsó ülésekre, egymásnak háttal álló ülésekre vagy olyan ülésekre, amelyek teljesítik az "Egységes feltételek gépjárművek jóváhagyására belső berendezésük szempontjából" című 21. Előírás rendelkezéseit (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.20/Rev.2, mint utolsó módosítás).
- 5.2.4. Az ülés hátsó részének felületén ne legyen olyan veszélyes érdesség vagy éles szél, amely valószínűleg megnöveli a bennülők sérülésének kockázatát. Ez a követelmény megvalósul, ha a vizsgált ülés hátsó részeinek görbületi sugarai a 6.1. bekezdésben meghatározott feltételek között kisebbek, mint:
2,5 mm az 1 jelű területen,

^{*/} A 80. számú Előírás alternatívájaként (összhangban a jelen Előírás 1.2. bekezdésével) a jelen Előírás szerint jóváhagyott M2 kategóriájú járművek szintén feleljenek meg e bekezdés követelményeinek.

5,0 mm a 2 jelű területen,
3,2 mm a 3 jelű területen.

Ezeket a területeket a 6.8.1. bekezdés határozza meg.

5.2.4.1. Ezt a követelményt ne alkalmazzák:

5.2.4.1.1. a környező felületből kevesebb, mint 3,2 mm-re kinyúló különböző területek olyan részeire, amelyek tompa szélűek feltéve, hogy a kinyúlás magassága nem több mint szélességük fele,

5.2.4.1.2. A leghátsó ülések, egymásnak háttal álló ülések vagy olyan ülések, amelyek teljesítik az "Egységes feltételek gépjárművek jóváhagyására belső berendezésük szempontjából" című 21. Előírás rendelkezéseit (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.20/Rev.2, mint utolsó módosítás).

5.2.4.1.3. minden ülés sor legalacsonyabb R pontján átmenő vízszintes sík alatt elhelyezkedő ülések hátsó részére; (ahol az ülés sorok különböző magasságúak, hátulról kezdve a síkot mozgassuk fel vagy le olyan függőleges lépcsőt képezve, amely átmegy közvetlenül az ülés sor előtt az R ponton.)

5.2.4.1.4. olyan részekre, mint a "hajlékony háló".

5.2.4.2. A 6.8.1.2. bekezdésben meghatározott 2 jelzésű terület a felületeken 5 mm-nél kisebb lehet, azonban 2,5 mm-nél nem kisebb sugárral feltéve, hogy átmegy a jelen Előírás 6. Mellékletében előírt energiaelnyelési vizsgálaton. Ezen felül, a felületeket párnázzák ki, hogy a fej ne kerüljön közvetlen érintkezésbe az ülés keret szerkezetével.

5.2.4.3. Ha a fent meghatározott terület olyan részt tartalmaz, amelyet 50 Shore A értéknél puhább anyag fed, a fenti követelményeket – azok kivételével, amelyekre a 6. Melléklet szerinti energiaelnyelési vizsgálatok vonatkoznak – csak a merev részekre kell alkalmazni.

5.2.5. Ne legyen hiba az ülés kereten vagy az ülés bekötési pontjain, a beállító és elmozdító rendszeren vagy reteszelő szerkezetein a 6.2. és 6.3. bekezdésben előírt vizsgálatok alatt és után. Állandó torzulás, beleértve a törést is, elfogadható feltéve, hogy ezek nem növelik a sérülés kockázatát baleset esetén és az előírt terhelés fenntartható.

5.2.6. Ne forduljon elő a reteszelő rendszer oldódása a 6.3. bekezdésben és a 9. Melléklet 2.1. bekezdésében leírt vizsgálat alatt.

5.2.7. A vizsgálat után, az utasok bejutását lehetővé tevő vagy elősegítő elmozdító rendszer helyesen működjön; legyen lehetséges – legalább egyszer – kireteszteni és tegye lehetővé az ilyen ülés vagy az ülés ilyen részeinek elmozdítását.

Nem szükséges, hogy bármely más elmozdító rendszer, valamint beállító rendszer a reteszelő rendszereivel együtt helyesen működjön.

Fejtámasszal ellátott ülések esetén a háttámla és reteszelő rendszerének szilárdságát olyannak kell tekinteni, mint ami megfelel a 6.2. bekezdésben előírt követelményeknek, ha a 6.4.3.6. bekezdés szerinti vizsgálat után az ülés vagy a háttámla nem törött; egyébként bizonyítani kell, hogy az ülés megfelel a 6.2. bekezdés vizsgálati követelményeinek.

A több ülőhellyel, mint fejtámasszal rendelkező ülések (padok) esetén a 6.2. bekezdésben leírt vizsgálatot végre kell hajtani.

5.3. N1, N2 és N3 és a 80. számú Előírás hatályába nem tartozó M2 és M3 kategóriás járművek üléseire alkalmazható általános követelmények

Az 5.1. bekezdés rendelkezéseinek a kivételével, a követelmények érintik az összes járműkategóriában az oldalra néző üléseket is.

- 5.3.1. Az üléseket és a padszerű üléseket szilárdan a járműhöz kell erősíteni.
- 5.3.2. Az elcsúsztható és padszerű ülések minden helyzetükben reteszelve legyenek.
- 5.3.3. Az állítható háttámlák minden helyzetükben reteszelve legyenek.
- 5.3.4. Minden előrebillenthető és hátrahajtható üléstámlával rendelkező ülésnek normál helyzetben automatikusan reteszelnie kell. Ez a követelmény nem vonatkozik olyan ülésekre, amelyeket az I., II. osztályba vagy az A-ba tartozó M₂ vagy M₃ járműkategóriákban a kerekesszékek számára kialakított részekre szereltek be.
- 5.4. Fejtámasz felszerelése
- 5.4.1. M1 kategóriás minden jármű minden külső első ülésére fejtámaszt kell felszerelni. Más ülésekre és más járműkategóriákban felszerelhető fejtámasszal ellátott ülés a jelen Előírás szerint szintén jóváhagyható.
- 5.4.2. A 3500 kg összes tömeget nem meghaladó tömegű M2 kategóriás és az N1 kategóriás minden jármű minden külső első ülésére fejtámaszt kell felszerelni; az ilyen járművek feleljenek meg a 03 sorozatszámú módosításokat tartalmazó 25. számú Előírás követelményeinek.
- 5.5. Különleges követelmények fejtámasszal ellátott vagy ellátható ülésekhez
- 5.5.1. A fejtámasz jelenléte ne okozzon további veszélyt a járműben ülőknek. Különösen, semmilyen használati helyzetben ne legyen olyan veszélyes érdesség vagy éles szél, amely növeli a bennülők sérülésének kockázatát vagy súlyosságát.
- 5.5.2. A 6.8.1.1.3. bekezdésben meghatározott 1 jelű területen elhelyezkedő fejtámasz első és hátsó felszínének részeit energiaelnyelő vizsgálatnak kell alávetni.
- 5.5.2.1. Ezt a követelményt teljesítettnek kell tekinteni, ha a 6. Mellékletben meghatározott eljárással elvégzett vizsgálatokban a fejforma lassulása nem lépi túl a 80 g-t folyamatosan több mint 3 msec időn keresztül. Azon felül veszélyes élek nem fordulhatnak elő, és nem maradhatnak fenn a vizsgálat után.
- 5.5.3. Az alábbi 6.8.1.2.2. bekezdésben meghatározott 2 jelű területen elhelyezkedő fejtámasz első és hátsó felszínének részeit úgy kell kipárnázni, hogy megakadályozza a fej bármilyen közvetlen érintkezését a szerkezet alkotórészeivel és feleljen meg a 2 jelű területen elhelyezkedő ülések hátsó részeire alkalmazott fenti 5.1.4. bekezdés követelményeinek.
- 5.5.4. A fenti 5.4.2. és 5.4.3. bekezdés követelményeit nem kell alkalmazni olyan fejtámaszok hátsó felületének részeire, amelyeket úgy terveztek, hogy olyan ülésekhez használják, amelyek mögött nincs ülés.
- 5.5.5. A fejtámaszt az üléshez vagy a járműszerkezethez úgy kell rögzíteni, hogy a fejforma által kifejtett nyomás eredményeként a vizsgálat alatt merev és veszélyes részek ne nyúljanak ki a fejtámasz párnázásából vagy a háttámla-csatlakoztatásokból.
- 5.5.6. Fejtámasszal szerelt ülés esetén az 5.1.3. bekezdés rendelkezéseit – a műszaki szolgálat egyetértésével – teljesítettnek lehet tekinteni, ha a fejtámasszával szerelt ülés megfelel a fenti 5.4.2. bekezdés rendelkezéseinek.
- 5.6. A fejtámasz magassága
- 5.6.1. A fejtámasz magasságát az alábbi 6.5. bekezdésben leírtak szerint kell mérni.
- 5.6.2. Nem állítható magasságú fejtámaszok esetében a magasság nem lehet kevesebb, mint 800 mm első ülések és 750 mm egyéb ülések esetében.

- 5.6.3 Állítható magasságú fejtámaszoknál:
- 5.6.3.1. a magasság ne legyen kevesebb, mint 800 mm; az első ülések és 750 mm más ülések esetében; ezt az értéket a lehetséges beállítás legmagasabb és legalacsonyabb helyzetei között kell megmérni.
- 5.6.3.2. ne legyen olyan "használati helyzet", amely 750 mm-nél kisebb magasságot eredményez;
- 5.6.3.3. Nem első ülésnéként elhelyezett ülőhelyek esetében a fejtámasz lehet olyan, hogy kevesebb, mint 750 mm magasságot eredményező helyzetbe elmozdítható feltéve, hogy ezt a helyzetet a bennülő világosan felismerheti, nem tartozván ez a fejtámasz használatához;
- 5.6.3.4. első ülések esetében a fejtámaszok olyanok lehetnek, hogy automatikusan elmozdulhatnak, amikor az ülésen nem ülnek egy olyan helyzetbe, amely első ülések esetében 800 mm-nél kisebb és egyéb ülések esetében 750 mm-nél kisebb magasságot eredményez feltéve, hogy ezek automatikusan visszatérnek használati helyzetükbe, amikor az ülést elfoglalják.
- 5.6.4. A fenti 5.5.2 és 5.5.3.1. bekezdésekben említett méretek kisebbek lehetnek 750 mm-nél, ha megfelelő távolságot hagynak a fejtámasz és a mennyezet belső felülete, az ablakok és a járműszerkezet bármely része között; ez a távolság azonban ne haladja meg a 25 mm-t. Olyan ülések esetében, amelyeket elmozdító és/vagy beállító rendszerrel szereltek fel, ezt kell alkalmazni minden ülőhelyre. A fenti 5.5.3.2. bekezdéstől eltérően továbbá ne legyen olyan "használati helyzet", amely 700 mm-nél alacsonyabb magasságot eredményez.
- 5.6.5. A fenti 5.5.2. és 5.5.3.1. bekezdések említett magassági követelmények sérelme nélkül, bármely hátsó középső üléshez vagy ülőhelyhez tervezett fejtámasz magassága ne legyen kevesebb, mint 700 mm.
- 5.7. Fejtámasszal ellátható ülések esetében a fenti 5.1.3. és 5.4.2. bekezdések rendelkezéseinek teljesítését ellenőrizni kell.
- 5.7.1. Annak a résznek – az alábbi 6.5. bekezdésben leírt módszerrel mért – a magassága, amelyen a fej nyugszik, állítható magasságú fejtámasznál legalább 100 mm legyen.
- 5.8. Ne legyen 60 mm-nél nagyobb rés a háttámla és a fejtámasz között nem állítható magasságú berendezés esetén. Ha a fejtámla magassága állítható, legalsó helyzetében ne legyen messzebb 25 mm-nél az üléstámla tetejétől. Állítható ülések vagy padszerű ülések esetén ezt a követelményt az ülés vagy padszerű ülés minden helyzetére ellenőrizték.
- 5.9. A háttámlával egybeépített fejtámasz esetében az a terület, amelyet meg kell határozni:
a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett az R ponttól 540 mm-re.
A vonatkoztatási egyenes mindkét oldalától 85 mm-re elhelyezkedő függőleges, hosszirányú síkok között. Ezen a területen megengedhető egy vagy több olyan rés, amely – tekintet nélkül alakjukra – az alábbi 6.7. bekezdésben leírtak szerint mért 60 mm-nél nagyobb "a" hosszúságú feltéve, hogy a 6.4.3.3.2. bekezdés szerinti kiegészítő vizsgálatok után az alábbi 5.11. bekezdés követelményei még teljesülnek.
- 5.10. Állítható magasságú fejtámaszok esetében a berendezés fejtámaszként szolgáló részén megengedhető egy vagy több olyan rés, amely – tekintet nélkül alakjukra – az alábbi 6.7. bekezdésben leírtak szerint mért 60 mm-nél nagyobb "a" hosszúságú feltéve, hogy a 6.4.3.3.2. bekezdés szerinti kiegészítő vizsgálatok után az alábbi 5.11. bekezdés követelményei még teljesülnek.
- 5.11. A fejtámasz szélessége olyan legyen, hogy a szokásosan ülő személy fejét megfelelően megtámassza. Amint az alábbi 6.6. bekezdésben leírt eljárás szerint meghatározták, a fejtámasz fedjen be egy olyan területet, amely a fejtámaszhoz szolgáló ülés függőleges középsíkjának

mindegyik oldalától legalább 85 mm-re terjed.

- 5.12. A fejtámasz és rögzítései olyanok legyenek, hogy a fejtámasz által megengedett és az alábbi 6.4.3. bekezdésben lefektetett eljárással megmérve a fej X elmozdulása hátrafele kevesebb legyen, mint 102 mm.
- 5.13. A fejtámasz és rögzítései elég erősek legyenek ahhoz, hogy törés nélkül elviseljék az alábbi 6.4.3.6. bekezdésben meghatározott terhelést. Az üléssel egybeépített fejtámasz esetén a jelen bekezdés követelményeit kell alkalmazni az R ponttól 540 mm-re levő vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett elhelyezkedő háttámla szerkezeti részére.
- 5.14. Ha a fejtámasz állítható, ne legyen lehetséges felemelni a maximális működési magasság fölé kivéve a használó részéről a szándékos műveletet, amely beállításához bármely más művelettel megkülönböztethetően szükséges.
- 5.15. A háttámla és reteszelő szerkezetének szilárdsága megfelel az alábbi 6.2. bekezdésben meghatározott követelményeknek, ha az alábbi 6.4.3.6. bekezdés szerinti vizsgálatok után nincs törés az ülésen vagy háttámláján; egyébként ki kell mutatni, hogy az ülés megfelel az alábbi 6.2. bekezdésében előírt vizsgálati követelményeknek.
- 5.16. Az elmozduló poggyászra vonatkozó különleges követelmények a bennülők védelmében

5.16.1. Üléstámla

Az olyan üléstámlák és/vagy fejtámaszok, amelyek úgy vannak elhelyezve, hogy a poggyásztér mellső szélét képezik akkor, amikor minden ülés a gyártó által meghatározott helyen és szokásos használati helyzetében van, elegendő szilárdságúak legyenek ahhoz, hogy megvédjék a bennülőket a poggyász elmozdulásától előlről ütközés esetén. Ez a követelmény teljesül, ha – a 9. Mellékletben leírt vizsgálat alatt és után – az üléstámla beállítása és reteszelő szerkezete a helyén marad. Az üléstámla és leerősítései a deformációja azonban a vizsgálat alatt megengedett, feltéve, hogy a vizsgált üléstámla és/vagy fejtámasz első, 50 A Shore értéknél keményebb széle nem mozdul előre attól a keresztirányú függőleges síktól, amely

(a) a szóban forgó ülés R pontja előtt 150 mm-re levő ponton, a fejtámasz részeinél megy át;

(b) a szóban forgó ülés R pontja előtt 100 mm-re levő ponton, a háttámla részeinél megy át figyelmen kívül hagyva a vizsgáló tömbök visszapattanási fázisát.

Háttámlával egybeépített fejtámaszoknál – a fejtámasz és a háttámla között – a határt az R ponttól 540 mm-re levő vonatkoztatási egyenesre merőleges síkkal kell meghatározni.

Minden mérést a megfelelő ülőhely vagy ülőhelyek hosszirányú középsíkjában kell elvégezni minden olyan ülőhelynél, ami a poggyásztér első határát képezi.

A 9. Mellékletben leírt vizsgálat alatt a vizsgáló tömbök a szóban forgó üléstámla (támlák) mögött maradjanak.

5.16.2. Elválasztó rendszer

A jármű gyártójának kérésére az elválasztó rendszer 9. Mellékletben leírt vizsgálatát a helyén is el lehet végezni, ha ezt a rendszert, mint szokásos tartozékot szerelik egy bizonyos típusú járműbe. Az üléstámla felett szokásos használati helyzetben elhelyezett dróthálót a 9. Melléklet 2.2. bekezdése szerint kell megvizsgálni.

Ez a követelmény teljesül, ha a vizsgálat alatt az elválasztó rendszer a helyén marad. Az elválasztó rendszer deformációja azonban a vizsgálat alatt megengedett, feltéve, hogy a vizsgált elválasztó rendszer (beleértve a vizsgált üléstámlát és/vagy fejtámaszt) első, 50 A Shore értéknél keményebb széle nem kerül azon keresztirányú függőleges sík elé, amely

(a) a szóban forgó ülés R pontja előtt 150 mm-re levő ponton megy át, a fejtámasz részeinél;

- (b) a szóban forgó ülés R pontja előtt 100 mm-re levő ponton megy át, a háttámla és az elválasztó rendszer más részeinél

Háttámlával egybeépített fejtámaszoknál a fejtámasz és a háttámla között a határt az 5.15.1. bekezdés határozza meg.

Minden mérést a megfelelő ülőhely vagy ülőhelyek hosszirányú középsíkjában kell elvégezni olyan helyzetükben, ami a poggyásztér mellső határát képezi.

A vizsgálat után olyan éles vagy durva szélek, amelyek valószínűleg növelnék a bennülők sérülésének súlyosságát, nem lehetnek.

- 5.16.3. A fenti 5.13.1. és 5.13.2. bekezdésekben említett követelményeket nem kell alkalmazni olyan poggyász-rögzítő rendszerekre, amelyek automatikusan működésbe lépnek ütközés esetén. A gyártó a műszaki szolgálat megelégedésére bizonyítsa, hogy az ilyen rendszerrel biztosított védelem egyenértékű az 5.15.1 és 5.15.2. bekezdésekben leírt rendszerrel.

6. VIZSGÁLATOK

6.1. A vizsgálatokhoz alkalmazható általános jellemzők

- 6.1.1. A háttámlát – ha állítható – a 3. Mellékletben leírt próbabábú törzsének vonatkoztatási egyenesétől a 25° szöget a lehető legjobban megközelítő, hátrafele hajló helyzetben kell reteszelni, hacsak a gyártó másként nem határozza meg.

- 6.1.2. Ha az ülés, reteszelő szerkezete és beszerelése azonos vagy szimmetrikus a járműben levő többi ülésével, a műszaki szolgálat csak egy ilyen ülést is megvizsgálhat.

- 6.1.3. Állítható fejtámaszú üléseknél, a vizsgálatokat a beállító rendszer megengedett legkedvezőtlenebb helyzetébe (általában a legmagasabb helyzet) helyezett fejtámasszal kell elvégezni.

6.2. Az ülés háttámlájának és beállító rendszerének szilárdsági vizsgálata

- 6.2.1. Az R ponthoz viszonyított 53 daNm nyomatótkot előállító erőt fejtsenek ki hosszirányban és hátrafele a háttámla keretének felső részére egy olyan alkotórészrel, amely a jelen Előírás 3. Mellékletében bemutatott próbabábú hátát utánozza. Padszerű ülés esetén ott, ahol a támasztó keret vagy egy része (beleértve a fejtámaszét is) több mint egy ülőhelynél közös, a vizsgálatot minden ülőhelyen egyidejűleg kell elvégezni.

6.3. Az ülés lekötési pontjainak és a beállító, reteszelő és elmozdító szerkezetek szilárdsági vizsgálata

- 6.3.1. Hosszirányú vízszintes lassulást – vagy a kérelmező választása szerint legalább 20*g gyorsítást – alkalmazzanak 30 milliomod másodpercig a jármű egész burkolatának irányába, utánozva az előlről ütközést a 7. Melléklet 1. bekezdésének követelményei szerint. A gyártó kérésére vagylagosan használható a 9. Melléklet függelékében leírt pulzáló vizsgálat.

- 6.3.2. Hosszirányú lassulást – vagy a kérelmező választása szerint gyorsítást – alkalmazzanak a 6.3.1. bekezdés követelményei szerint, a hátulról ütközést utánozva.

- 6.3.3. A fenti 6.3.1. és 6.3.2. bekezdések követelményeinek teljesülését minden ülőhelyre ellenőrizni kell. Állítható fejtámasszal szerelt ülések esetében a vizsgálatot a beállító rendszer által megengedett legkedvezőtlenebb helyzetbe állított fejtámasszal kell elvégezni (ez általában a legfelső helyzet). A vizsgálat alatt az ülést úgy kell beállítani, hogy külső tényező ne akadályozza a reteszelő rendszer oldódását.

Ezeket a feltételeket úgy kell tekinteni, mint amik megfelelőek, ha az ülést azután vizsgálják, miután beállították a következő helyzetekbe:

a hosszirányú beállítás egy horonnyal vagy 10 mm-rel a legelső szokásos vezetési helyzettől hátrafele vagy a gyártó által megjelölt használati helyzetben van rögzítve (független függőleges

állításal rendelkező üléseknél a párnát a legmagasabb helyzetébe kell elhelyezni);

a hosszirányú beállítás egy horonnyal vagy 10 mm-rel a legelső szokásos vezetési helyzettől előrefele vagy a gyártó által megjelölt használati helyzetben van rögzítve (független függőleges állításal rendelkező üléseknél a párnát a legmagasabb helyzetébe kell elhelyezni), és ahol kell, az alábbi 6.3.4. bekezdés követelményei szerint;

- 6.3.4. Ahol a reteszelő rendszer elrendezése olyan, hogy a fenti 6.3.3. bekezdésben meghatározott ülési helyzettől eltérő ülőhelyen az erők eloszlása a reteszelő szerkezeten és az ülés lerögzítési pontjain kevésbé lenne kedvező, mint a 6.3.3. bekezdésben meghatározott kialakításban, a vizsgálatokat a kevésbé kedvező ülési helyzetben kell elvégezni.
- 6.3.5. A 6.3.1. bekezdés vizsgálati feltételeit teljesítettnek kell tekinteni, ha – a gyártó kérésére – ezeket a menetkész állapotban levő teljes jármű a jelen Előírás 7. Mellékletének 7. bekezdésében meghatározott, szilárd akadálynak ütközéses vizsgálatával helyettesítik. Ebben az esetben az ülést a feszültségeloszlás legkedvezőtlenebb helyzetébe kell beállítani a fenti 6.1.1., 6.3.3. és 6.3.4. bekezdések szerint.
- 6.4. A fejtámasz teljesítményének vizsgálata
- 6.4.1. Ha a fejtámasz állítható, akkor a beállító rendszer által megengedett legkedvezőtlenebb helyzetben kell helyezni (általában a legmagasabb helyzet).
- 6.4.2. Padszerű ülés esetében, ahol a támasztó keret részei vagy az egész keret (beleértve a fejtámasz részét is) több mint egy ülésnél közös, a vizsgálatot egyidőben kell lefolytatni minden ülőhelynél.
- 6.4.3. Vizsgálat
- 6.4.3.1. Minden egyenest, beleértve a vonatkoztatási egyenes vetületét is, az ülés vagy a vonatkozó ülési helyzet függőleges középsíkjára kell berajzolni (lásd a jelen Előírás 5. Mellékletét).
- 6.4.3.2. Az elmozdított egyenest a jelen Előírás 3. Mellékletében hivatkozott próbabábú hátát szimuláló részre az R pont körül 37,3 daNm hátrairányuló nyomatókat keltő kezdeti erőt alkalmazva határozzák meg.
- 6.4.3.3. 165 mm átmérőjű, gömb alakú fejformával az R pont körül 37,3 daNm hátrairányuló nyomatókat keltő kezdeti erőt alkalmaznak az elmozdított vonatkoztatási egyenesre merőlegesen a fejtámasz teteje alatt 65 mm távolságban, a vonatkoztatási egyenest elmozdított helyzetében tartva a 6.4.3.2. bekezdés szerint.
- 6.4.3.3.1. Ha a rés jelenléte akadályozza a 6.4.3.3. bekezdésben előírt erő kifejtését a fejtámasz tetejétől 65 mm-re, a távolság csökkenthető úgy, hogy az erő tengelye menjen át a réshez legközelebbi keretrész középponti egyenesén.
- 6.4.3.3.2. A fenti 5.8. és 5.9. bekezdésben leírt esetben a vizsgálatot meg kell ismételni, minden résnél a 165 mm átmérőjű gömböt használva olyan erőt kifejtve, amely:
átmegy a rés metszetének legkisebb súlypontján a vonatkoztatási egyenessel párhuzamos keresztirányú sík mentén, és
kifejti az R pont körüli 37,3 daNm nyomatókat.
- 6.4.3.4. Meghatározzák a gömb alakú fejformának az elmozdított vonatkoztatási egyenessel párhuzamos Y érintőjét.
- 6.4.3.5. Megméri a fenti 5.11. bekezdésben meghatározott X távolságot az Y érintő és az elmozdított vonatkoztatási egyenes között.
- 6.4.3.6. A fejtámasz hatásosságának ellenőrzésére a 6.4.3.3. és 6.4.3.3.2. bekezdésben meghatározott

kezdeti terhelést 89 daN-ra növelik, hacsak az ülés vagy a háttámla nem törik el korábban.

6.5. A fejtámasz magasságának meghatározása

- 6.5.1. Minden egyenest, beleértve a vonatkoztatási egyenes vetületét is, az ülés vagy a vonatkozó ülési helyzet függőleges középsíkja, az ilyen sík metszéspontját a fejtámasz és a háttámla körvonalát meghatározó üléssel kell berajzolni (lásd a jelen Előírás 4. Mellékletének 1. Ábráját).
- 6.5.2. A jelen Előírás 3. Mellékletében leírt próbabábút a szokásos helyzetben az ülésre kell helyezni.
- 6.5.3. A jelen Előírás 3. Mellékletében bemutatott próbabábú vonatkoztatási egyenesének vetületét ekkor – a vonatkozó ülésen – berajzolják a fenti 6.4.3.1. bekezdésben meghatározott síkba.
- 6.5.4. A "h" távolság az R ponttól az S érintőig az a magasság, amelyet figyelembe kell venni a fenti 5.5. bekezdés követelményeinek megvalósulásához.

6.6. A fejtámasz szélességének meghatározása (lásd jelen Előírás 4. Mellékletének 2. ábráját)

- 6.6.1. A vonatkoztatási egyenesre merőleges és a fenti 6.5.3. bekezdésben meghatározott S érintő alatt 65 mm-re elhelyezkedő S1 sík meghatározza a fejtámaszban a C metszetet.
- 6.6.2. A fejtámasz szélessége, amit figyelembe kell venni a fenti 5.10. bekezdés követelményeinek teljesüléséhez, az "L" távolság a függőleges hosszirányú P és P' között mérve az S1 síkon.
- 6.6.3. A fejtámasz szélességét, ha szükséges, meg kell határozni a vonatkoztatási egyenesre merőleges, az ülés R pontja felett 635 mm-re levő síkban is, ezt a távolságot a vonatkoztatási egyenes mentén mérve.

6.7. A fejtámasz-rés "a" távolságának meghatározása (a jelen Előírás 8. Melléklete)

- 6.7.1. Az "a" távolságot mindegyik részre és a fejtámasz első felületéhez viszonyítva kell meghatározni a 165 mm átmérőjű gömbbel.
- 6.7.2. A gömböt érintkezésbe kell hozni a réssel a rés területének egy olyan pontján, amely lehetővé teszi a gömb maximális behatolását, figyelve, hogy ne fejtessen ki terhelést.
- 6.7.3. A gömb réssel érintkező két pontja közötti távolság alkotja az "a" távolságot, amelyet figyelembe kell venni a fenti 5.8. és 5.9. bekezdések szerinti rendelkezések szerinti értékeléshez.

6.8. Vizsgálat az energiaelnyelés ellenőrzéséhez a háttámlán és a fejtámaszon

- 6.8.1. A vizsgálatra kerülő ülések hátsó részeinek felületei azok az alább meghatározott területeken elhelyezkedő felületek, amelyek érintkezhetnek egy 165 mm átmérőjű gömbbel, amikor az ülést a járműbe beszerelik.
 - 6.8.1.1. 1 jelű terület
 - 6.8.1.1.1. Fejtámasz nélküli különálló ülések esetében ez a terület tartalmazza a háttámla hátsó részeit az ülés középvonalának hosszirányú középsíkja mindegyik oldalától 100 mm-re elhelyezkedő függőleges hosszirányú síkok között és a háttámla teteje alatt 100 mm-rel a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett.
 - 6.8.1.1.2. Fejtámasz nélküli padszerű ülések esetén ez a terület a gyártó által meghatározott mindegyik kijelölt külső ülőhely hosszirányú középsíkja mindegyik oldalától 100 mm-re elhelyezkedő függőleges hosszirányú síkok között és a háttámla teteje alatt 100 mm-rel a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett helyezkedjen el.
 - 6.8.1.1.3. Fejtámaszsal ellátott ülések és padszerű ülések esetében ez a terület az ülés vagy a vonatkozó ülési helyzet hosszirányú középsíkja mindegyik oldalától 70 mm-re és az R ponttól 635 mm-rel a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett elhelyezkedő függőleges hosszirányú síkok között

helyezkedjen el. A vizsgálatnál a fejtámasz – ha állítható – a beállító rendszerrel elérhető legkedvezőtlenebb (általában a legmagasabb) helyzetben legyen.

6.8.1.2. 2 jelű terület

6.8.1.2.1. Fejtámasz nélküli ülések és padszerű ülések valamint levehető és különválasztható fejtámasszal ellátott ülések és padszerű ülések esetében a 2 jelű terület az 1 jelű terület részeitől különböző üléstámla tetejétől 100 mm távolságra levő, a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett helyezkedjen el.

6.8.1.2.2. Fejtámasszal egyesített ülések és padszerű ülések esetében a 2 jelű terület az 1 jelű terület részeitől különböző ülés vagy vonatkozó ülési helyzet R pontjától 440 mm távolságra levő, a vonatkoztatási egyenesre merőleges sík felett helyezkedjen el.

6.8.1.3. 3 jelű terület

6.8.1.3.1. A 3 jelzésű területet, mint az üléstámla vagy a padszerű ülés fenti 5.1.4.1.3. bekezdésben meghatározott vízszintes sík részét – az 1 és 2 jelű területeken elhelyezkedő részek nélkül – határozzák meg.

6.9. Egyenértékű vizsgálati módszer

Ha a 6.2., 6.3., 6.4. bekezdésekben és a 6. Mellékletben meghatározott módszertől eltérő módszert használnak, egyenértékűségüket bizonyítani kell.

7. JÓVÁHAGYOTT TÍPUSSAL MEGEGYEZŐ GYÁRTÁS

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

7.1. A jelen Előírás szerint jóváhagyott minden járművet úgy gyártsanak, hogy megfeleljen a fenti 5. bekezdésben meghatározott követelmények szerint jóváhagyott típusnak. A fenti 2.12.2. és 2.12.3. bekezdésekben meghatározott fejtámaszok esetében azonban semmi nem tilthatja, hogy a jármű megegyezzen a jóváhagyott járműtípussal, még ha fejtámasz nélküli ülésekkel is árusítják.

7.2. A jóváhagyást megadó illetékes hatóság minden termelő egységnél bármikor ellenőrizheti a jóváhagyott típus gyártmányellenőrzési módszereit. A hatóság véletlen módon ellenőrizheti a sorozatgyártású járműveket az 5. bekezdésben leírt követelmények szempontjából.

8. ELJÁRÁS A JÓVÁHAGYOTT TÍPUSTÓL ELTÉRŐ GYÁRTMÁNY ESETÉRE

8.1. Valamely jelen Előírás szerint jóváhagyott járműtípus jóváhagyása visszavonható, ha az nem elégíti ki a fenti 7.1. bekezdésben előírt követelményeket, vagy ha a jármű nem állta ki sikerrel a fenti 7. bekezdésben előírt ellenőrző vizsgálatokat.

8.2. Ha az Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó valamely Szerződő Fél visszavonja egy korábban kiadott jóváhagyását, erről haladéktalanul értesítse a jelen Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet az Előírás 1. Mellékletének megfelelő értesítéssel.

9. JÁRMŰTÍPUS MÓDOSÍTÁSA ÉS JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE AZ ÜLÉSEK, LEERŐSÍTÉSI PONTOK ÉS/VAGY FEJTÁMASZOK SZEMPONTJÁBÓL

9.1. A járműtípus bármilyen módosításáról az ülések, leerősítési pontjaik és/vagy fejtámaszaik tekintetében értesíteni kell azt a hatóságot, amely a járműtípust jóváhagyta. Ez a hatóság ilyenkor a következőket teheti:

9.1.1. vagy úgy találja, hogy a végrehajtott változtatásoknak nem lesz érezhetően kedvezőtlen hatásuk, és így a jármű még kielégíti a követelményeket, vagy

9.1.2. úgy találja, hogy a módosítások nem lényegesek a fenti 6.2., 6.3. és 6.4. bekezdésekben

meghatározott olyan eredmények szempontjából, amelyeket a vizsgálati eredményeken alapuló számításokkal kell ellenőrizni; vagy

- 9.1.3. újabb vizsgálati jelentést kér a vizsgálatokért felelős műszaki szolgálattól.
- 9.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról – a módosítások feltüntetésével – a fenti 4.3. bekezdésben meghatározott eljárással értesíteni kell az Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Feleket.
- 9.3. A jóváhagyás kiterjesztését kiadó illetékes hatóság adjon sorszámot az ilyen kiterjesztésnek és tájékoztassa erről a többi, az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Felet a jelen Előírás 1. Mellékletében levő mintának megfelelő értesítéssel.

10. GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSE

- 10.1. Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen beszünteti a jelen Előírás hatálya alá eső valamely járműtípus gyártását, akkor erről értesítse a jóváhagyó hatóságot. Ez a hatóság az említett értesítés kézhezvétele után értesítse erről az Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet a jelen Előírás 1. Melléklete szerinti mintának megfelelő értesítéssel.

11. HASZNÁLATI UTASÍTÁS

- 11.1. Állítható fejtámasszal ellátott ülésnél a gyártó bocsásson rendelkezésre használati utasítást arról, hogy hogyan kell használni, beállítani, reteszelni és - ahol ez kell - áthelyezni a fejtámaszt.

12. JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOKKAL MEGBÍZOTT MŰSZAKI SZOLGÁLAT ÉS A JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁG NEVE ÉS CÍME

Az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Felek közölik az Egyesült Nemzetek titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok lefolytatásával megbízott műszaki szolgálat és a jóváhagyó hatóság nevét és címét, ahova a jóváhagyás kiadásáról, kiterjesztéséről, elutasításáról vagy visszavonásáról szóló – más országban kiadott – értesítéseket meg kell küldeni.

13. ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

- 13.1. A 07 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépésétől kezdve egyetlen Szerződő Fél ne utasítsa el a 07 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás szerinti EGB-jóváhagyások kiadását.
- 13.2. 1999. október 1-től a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak ki EGB jóváhagyást, ha a 07 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás követelményeit teljesítik.
- 13.3. A jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek 2001. október 1-től elutasíthatják azoknak a jóváhagyásoknak az elismerését, amelyeket nem a 07 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás szerint adtak ki.
- 13.4. A 07 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépésétől kezdve egyetlen Szerződő Fél ne utasítsa el a 07 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás szerinti EGB-jóváhagyások kiadását.
- 13.5. A 07 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap eltelte után az ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak ki EGB-jóváhagyást, ha a jelen Előírás szerint jóváhagyott járműtípus megfelel a 07 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás követelményeinek.

- 13.6. A 07 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépésének időpontját követő 48 hónap eltelte után a jelen Előírás szerint előzőleg kiadott jóváhagyások érvényüket veszítik, kivéve az olyan járműtípusok esetében, amelyek megfelelnek a 07 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás követelményeinek.
- 13.7. A 08 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépése után, a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek nem utasíthatják el, hogy EGB jóváhagyásokat adjanak meg a 08 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás értelmében.
- 13.8. A 08 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépése után 24 hónappal, a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak meg EGB jóváhagyásokat, ha a 08 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás követelményei teljesülnek.
- 13.9. A 08 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépése után 36 hónappal, a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek visszautasíthatják azokat a jóváhagyásokat, amelyeket nem a jelen Előírást módosító 08 sorozatszámú módosításoknak megfelelően bocsátottak ki.
- 13.10. A 13.8. és a 13.9. bekezdések ellenére, a 08 sorozatszámú módosítások által nem érintett járműkategóriák jóváhagyása továbbra is érvényes marad és a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek továbbra is el kell fogadják ezeket.
- 13.11. Minthogy a jelen Előíráshoz csatlakozásuk idején a Szerződő Feleknél nincsenek olyan nemzeti rendelkezések, amelyek tiltanak az oldalra néző üléseket, a nemzeti jóváhagyás céljából továbbra is megengedhetik az oldalra néző ülések felszerelését és ebben az esetben ezeken az autóbusz kategóriákon nem végezhető el a típusjóváhagyás a jelen Előírás értelmében.
- 13.12. A mentesítés, amelyre az 5.1.3. bekezdés hivatkozik, hatályát veszíti 2010. október 20-án. Kiterjeszhető, amennyiben megbízható baleseti statisztikák állnak rendelkezésre és megtörtént a biztonsági berendezések továbbfejlesztése.
-

1. Melléklet

ÉRTESÍTÉS

[legnagyobb méret: A4 (210×297 mm)]



Kiadta: a jóváhagyó hatóság neve:

.....

egy jármûtípus

JÓVÁHAGYÁSÁRÓL^{2/}
JÓVÁHAGYÁSÁNAK KITERJESZTÉSÉRŐL
JÓVÁHAGYÁSÁNAK ELUTASÍTÁSÁRÓL
JÓVÁHAGYÁSÁNAK VISSZAVONÁSÁRÓL
GYÁRTÁSÁNAK VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL

az ülések és bekötési pontjaik szilárdságának szempontjából olyan esetben, amikor az ülést felszerelték, vagy azt fejtámasszal felszerelhetik, vagy az nem szerelhető fel ilyen berendezéssel, és a fejtámassz jellemzői szempontjából a 17. számú Előírás szerint.

A jóváhagyás száma:

A kiterjesztés száma:

1. A jármű kereskedelmi neve vagy védjegye:
2. A jármű típusa:
3. A gyártó neve és címe:
4. A gyártó esetleges képviselőjének neve és címe:
5. Az ülés leírása:
6. A fejtámasszal ellátott vagy ellátható, állítható vagy nem állítható ülések száma:
7. Az ülés vagy részeinek beállító, elmozdító és reteszelő rendszerei vagy a poggyász elmozdulása ellen védő elválasztó rendszer leírása:
8. Az ülés leerősítési pontjainak leírása:
9. Az ülések hosszirányú helyzete a vizsgálat alatt:
10. Berendezés típusa: lassulás / gyorsulás 2/
11. A járművet jóváhagyásra bocsátották:
12. A jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat:
13. A szolgálat által kiadott jelentés kelte:
14. A szolgálat által kiadott jelentés száma:
15. Észrevételek:
16. A jóváhagyást megadták / elutasították / kiterjesztették / visszavonták^{2/}
17. A kiterjesztés indoka (ha szükséges):

^{1/} Annak az országnak a megkülönböztető száma, amelyik a jóváhagyást kiadta / kiterjesztette / elutasította / vissza-vonta (lásd az Előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit)

^{2/} A nem kívánt szöveget törölni!

18. A jóváhagyási jel helye a járművön:
19. Hely:
20. Kelt:
21. Aláírás:
22. Azoknak az iratoknak a felsorolása, amelyek a jóváhagyást kiadó hatóságnál letétben vannak és kérésre rendelkezésre állnak, az értesítéshez vannak csatolva.

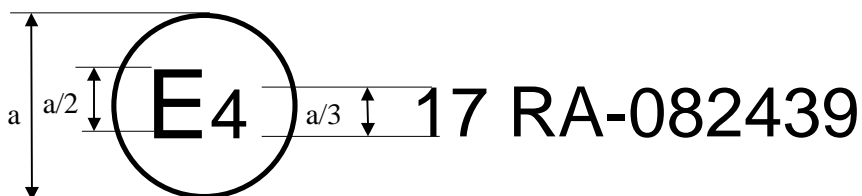
Megjegyzés: A jelen Előírás 2.12.2. és 2.12.3. bekezdésében meghatározott fejtámasszal ellátott ülések esetében a fejtámaszt és a poggysz elmozdulása ellen védő rendszert fel kell tüntetni minden rajzon, vázlaton és fényképen.

2. Melléklet

A JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE

A minta

(lásd a jelen Előírás 4.4., 4.4.1., 4.4.2. és 4.4.3. bekezdéseit)



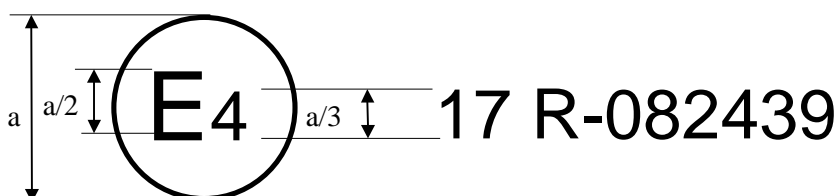
a = minimum 8 mm

A járműre erősített fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a vonatkozó járműtípust a fejtámasszal ellátott vagy ellátható ülés szilárdsága és a fejtámaszok jellemzői szempontjából Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 17. számú Előírás szerint, 082439 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye mutatja, hogy az Előírás már tartalmazta a 08 sorozatszámú módosításokat a jóváhagyás időpontjában. A jóváhagyás azt is mutatja, hogy a járművet a 17. számú Előírás szerint hagyták jóvá figyelemmel a járműben levő minden olyan ülés szilárdságára, amelyet nem láttak el, vagy amelyet nem lehet ellátni fejtámasszal.

B minta

(lásd a jelen Előírás 4.4., 4.4.1. és 4.4.2. bekezdéseit)

Jármű fejtámasszal nem ellátott vagy nem ellátható ülésekkel

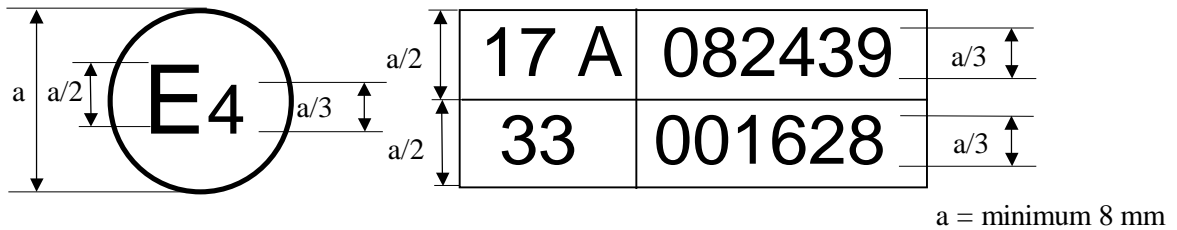


a = minimum 8 mm

A járműre erősített fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a vonatkozó járműtípusnak fejtámasszal nem ellátott vagy nem ellátható ülései vannak, és az ülések és leerősítési pontjaik szilárdsága szempontjából Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 17. számú Előírás szerint, 082439 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye mutatja, hogy az Előírás már tartalmazta a 08 sorozatszámú módosításokat a jóváhagyás időpontjában

C minta

(lásd a jelen Előírás 4.5. bekezdését)



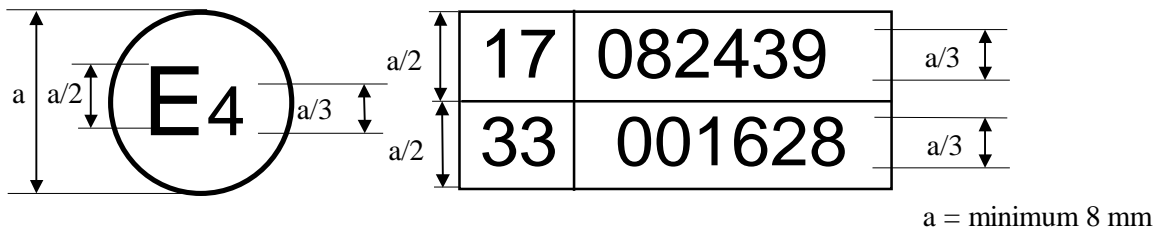
A járműre erősített fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a vonatkozó járműtípusnak legalább egy fejtámasszal ellátott vagy ellátható ülése van és Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 17. és a 33. számú Előírások szerint.^{1/}

A jóváhagyási szám mutatja, hogy abban az időpontban, amikor a jóváhagyást megadták, a 17. számú Előírás tartalmazta a 08 sorozatszámú módosításokat, azonban a 33. számú Előírás még eredeti formájában volt. A fenti jóváhagyási jel azt is mutatja, hogy a járműtípust a 17. számú Előírás szerint hagyták jóvá a figyelemmel a járműben levő minden olyan ülés szilárdságára, amelyet nem láttak el, vagy amelyet nem lehet ellátni fejtámasszal.

D minta

(lásd a jelen Előírás 4.5. bekezdését)

Jármű fejtámasszal nem ellátott vagy nem ellátható ülésekkel



A járműre erősített fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a járműtípusnak fejtámasszal nem ellátott vagy nem ellátható ülései vannak, és Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 17. és 33. számú Előírások szerint.^{1/} A jóváhagyási szám mutatja, hogy abban az időpontban, amikor a jóváhagyást megadták, a 17. számú Előírás tartalmazta a 08 sorozatszámú módosításokat, azonban a 33. számú Előírás eredeti formájában volt.

3. Melléklet

ELJÁRÁS A H PONT ÉS A TÉNYLEGES TÖRZSSZÖG MEGHATÁROZÁSÁRA ÜLŐ HELYZETBEN,
A GÉPJÁRMŰBEN

1. CÉL

Az ebben a mellékletben leírt eljárást a „H” pont helyzetének és a valóságos törzsszögnek a megállapítására alkalmazzák a gépjárművekben levő egy vagy több ülési helyzetre, valamint a

^{1/} A második szám csak példa!

mért adatok és a jármű gyártója által megadott jellemzők közti összefüggés ellenőrzésére.^{1/}

2. MEGHATÁROZÁSOK

Ennek a mellékletnek a szempontjából:

- 2.1. „Vonatkoztatási adatok” egy ülés helyzet egy vagy több alábbi jellemzőit jelentik:
 - 2.1.1. a „H” pont és az „R” pont és ezek viszonya,
 - 2.1.2. a valóságos törzsszög és a névleges törzsszög és ezek összefüggése.
 - 2.2. „Háromdimenziós ‘H’ pont gép” (3-DH gép) azt a próbabábút jelenti, amelyet a „H” pont és a valóságos törzsszög meghatározására használnak. Ezt a szerkezetet ennek a mellékletnek az 1. Függeléké írja le.
 - 2.3. „H pont” a járműülésen az alábbi 4. bekezdés szerint beállított háromdimenziós próbabábú törzse és combja közti csukló középpontját jelenti. A „H” pont a próbabábú mindkét oldalán levő "H-pont" irányzó nyílása közötti tengelyvonal közepében van. A „H” pont elméletileg megfelel az „R” pontnak (az alábbi 3.2.2. bekezdésben megadott tûrésekkel). A 4. bekezdésben leírt módszer szerint egyszer már meghatározott „H” pont az ülés párná szerkezetéhez viszonyítva rögzített pontnak minősül és azzal együtt mozog, ha az ülést állítják.
 - 2.4. „R” pont vagy az „ülöhely vonatkoztatási pontja” a gyártó által minden ülöhelyre a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben meghatározott pontot jelenti.
 - 2.5. „Törzsvonal” a háromdimenziós próbabábú törzse gerincrúdjának a középvonalát jelenti teljesen hátsó helyzetben.
 - 2.6. „Valóságos törzs-szög” a „H” ponton átmenő függőleges és a törzs egyenese által bezárt szöget jelenti a háromdimenziós próbabábú háttámla-szög mérőjének felhasználásával mérve. A valóságos törzsszög elméletileg megfelel a megtervezett törzsszögnek (tûrését lásd az alábbi 3.2.2. bekezdésben).
 - 2.7. „Tervezett törzs-szög” az „R” ponton átmenő függőleges és a törzs egyenese által bezárt szöget jelenti olyan helyzetben mérve, amely megfelel a járművet gyártó által előírt háttámla-helyzetnek.
 - 2.8. „Utás középsíkja” (C/LO) az mindegyik kijelölt ülés helyzetbe helyezett háromdimenziós próbabábú középsíkja; Ezt az Y tengelyen levő „H” pont koordinátája jellemzi. Egyedi üléseknél az utas középsíkja egybeesik az ülés középsíkjával. Más üléseknél az utas középsíkját a gyártó határozza meg.
 - 2.9. „Háromdimenziós vonatkoztatási rendszer” ennek a mellékletnek a 2. Függelékében leírt rendszert jelenti.
 - 2.10. „Vonatkoztatási pontok” a járműkarosszérián elhelyezett fizikai pontok (furatok, felületek, jelek vagy bemetszések), amelyeket a gyártó határoz meg.
 - 2.11. „Jármű mérési helyzete” a járműnek a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben – a vonatkoztatási pontok koordinátái – által meghatározott helyzetét jelenti.
- ## 3. KÖVETELMÉNYEK
- 3.1. Adatszolgáltatás

^{1/} A más, mint mellső ülések bármely ülési helyzetében, ahol a „H” pont nem határozható meg a ‘H’ pont-géppel vagy eljárással, az ‘R’ pont – a gyártó jelölése szerint – mint vonatkoztatási pont alkalmazható az illetékes hatóság választása szerint.

Minden ülőhelyzetre, ahol vonatkoztatási adatok szükségesek annak érdekében, hogy bizonyítsák a megfelelőséget a jelen Előírás követelményeinek, a következő adatokat kell közölni ennek a mellékletnek a 3. Függelékében levő formában:

- 3.1.1. az „R” pont koordinátáit a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben,
- 3.1.2. a megtervezett törzs-szöveget,
- 3.1.3. minden olyan utalást, amelyek szükségesek az ülésnek (ha állítható) a beállításához az alábbi 4.3. bekezdésben előírt mérési helyzetbe.
- 3.2. A mért és a megtervezett jellemzők közötti viszony
 - 3.2.1. A „H” pontnak az alábbi 4. bekezdésben leírt módszerrel meghatározott koordinátáit és a valóságos törzsszög értékét össze kell hasonlítani vagylagosan az „R” pont koordinátaival és a tervezett törzsszög a gyártó által előírt értékeivel.
 - 3.2.2. Az „R” pont és a „H” pont viszonylagos helyzete, valamint a megtervezett és a valóságos törzsszög közötti viszony a kérdéses ülőhelyzet esetén akkor minősül kielégítőnek, ha a koordináták által meghatározott „H” pont egy olyan 50 mm vízszintes és függőleges oldalhosszúságú négyzöghöz belül van, amelynek átlói az „R” pontban metszik egymást, és ha a valóságos törzsszög értéke a megtervezett 5° törzsszög értékén belül van.
 - 3.2.3. Ha a fenti feltételek teljesülnek, az „R” pontot és a megtervezett törzsszöveget kell használni a jelen Előírás szerinti megfelelőség bizonyítására.
 - 3.2.4. Ha a „H” pont vagy a valóságos törzs-szög nem elégíti ki a fenti 3.2.2. bekezdés követelményeit, akkor még kétszer (összesen háromszor) meg kell határozni a valóságos törzs-szöveget. Ha az így elvégzett három mérés közül kettőnek az eredménye kielégíti a követelményeket, úgy az előző 3.2.3. bekezdés feltételeit kell alkalmazni.
 - 3.2.5. Ha az előző – 3.2.4. bekezdésben említett – három vizsgálati eredmény közül kettő nem teljesíti a fenti 3.2.2. bekezdés követelményeit, vagy ha az ellenőrző vizsgálat nem végezhető el, mert a járművet gyártó nem szolgáltatott adatokat az „R” pont helyzetéhez vagy a megtervezett törzsszöghöz, a három mérési pont középpontját vagy a három mért szög átlagát használják, és tekintsék alkalmasnak minden olyan esetben, amikor az „R” pontra, vagy a megtervezett törzsszögre hivatkoznak ebben az Előírásban.
4. **A „H” PONT ÉS A VALÓSÁGOS TÖRZSSZÖG VIZSGÁLATI MÓDSZERÉNEK MEGHATÁROZÁSA**
 - 4.1. A járművet a vizsgálat megkezdése előtt a gyártó kívánságára 20 ± 10 °C hőfokon kondicionálják azért, hogy az ülés anyagának hőmérséklete elérje a szobahőmérsékletet. Ha a vizsgálandó ülésre addig még soha senki nem ült, akkor 70 – 80 kg tömegű személyt vagy próbabábút kell ültetni 2×1 percre az üléspárna és a háttámla meghajlítása céljából. A gyártó kérésére valamennyi szerelt ülés legalább 30 percre maradjon tehermentes a háromdimenziós próbabábú elhelyezése előtt.
 - 4.2. A járművet a fenti 2.11. bekezdésben meghatározott mérési helyzetbe kell hozni.
 - 4.3. Az ülést – ha állítható – először a járművet gyártó által előírt leghátsó szokásos vezetési vagy utazási helyzetbe kell állítani, csak az ülés hosszirányú beállítását véve figyelembe, kizárva a nem szokásos vezetési vagy utazási helyzetekhez használt ülés-beállításokat. Ahol az ülés beállításának más módjai is vannak (pl. függőleges, szögben döntés, háttámla, stb.) úgy ezeket a jármű gyártója által előírt helyzetbe kell beállítani. Függesztett üléseknél a függőleges helyzetet szilárdan kell rögzíteni a gyártó által előírt szokásos vezetési helyzetnek megfelelően.
 - 4.4. Az ülőhelynek azt a területét, amellyel a háromdimenziós próbabábú érintkezik, megfelelő méretű

és szövésű pamutmuszlin anyaggal kell letakarni, ami úgy jellemezhető, mint 18,9 szál/cm² sűrűségű és 0,228 kg/m² fajlagos tömegű tiszta pamutszövet vagy ezzel egyen-értékű kötött vagy nem szövött textilanyag. Ha vizsgálatot a járművön kívül végzik, akkor a padló, amelyre az ülést helyezik, ugyanolyan lényeges jellemzőkkel ^{2/} rendelkezzen, mint amilyen annak a járműnek a padlója, ahol az ülést alkalmazni fogják.

- 4.5. A háromdimenziós próbabábú ülő- és hátrészét úgy kell elhelyezni, hogy az utas középsíkja (C/LO) egybeessen a háromdimenziós próbabábú középsíkjával. A gyártó kérésére a háromdimenziós próbabábú a C/LO-hoz viszonyítva befele mozoghat, ha a háromdimenziós próbabábú kifelé annyira kilóg, hogy az ülés széle nem teszi lehetővé a háromdimenziós próbabábú szintezését.
- 4.6. Csatlakoztassuk a lábfejből és a lábszárból álló összeállítást az ülephez, vagy egyénileg vagy a T-rúdból és a lábszárból álló összeállítást használva. A „H” pont irányzónyílásán átmenő egyenes legyen párhuzamos a talajszinttel és merőleges az ülés hosszirányú középsíkjára.
- 4.7. A háromdimenziós próbabábú lábainak helyzetét a következőképpen kell beállítani:
 - 4.7.1. Ha a kiválasztott ülés helyzet a vezetőülés és a mellső szélső utasülés
 - 4.7.1.1. a lábakat úgy kell előre elmozdítani, hogy azok természetes helyzetüket foglalják el a padlón, vagy – szükség esetén – a lámpedálók között. Ott, ahol lehetséges, a bal lábat körülbelül ugyanolyan távolságra kell a háromdimenziós próbabábú középsíkjától balra elhelyezni, mint amilyen távolságra van a jobb láb jobbra. A háromdimenziós próbabábú keresztirányú beállítását ellenőrző szintezőt szükség esetén vízszintesre kell állítani vagy az üléslap újraállításával, vagy a lábak és lábszárak hátrafele állításával.
 - 4.7.1.2. Ha a bal lábat nem lehet a jobb lábbal párhuzamosan beállítani, és a bal láb nem támaszkodik a jármű szerkezeti részére, azt addig mozgassák, amíg rá nem támaszkodik a szerkezeti részre. A „H” pont irányzó nyílásainak beállítását továbbra is tartásuk meg.
 - 4.7.2. Ha a kiválasztott ülés helyzet a hátsó szélső ülések:

A hátsó szélső ülések és pótülések esetén a lábakat a gyártó Előírásainak megfelelően kell elhelyezni. Ha ezek után a lábfejek különböző szintű padlóreszre fekszenek fel, az a láb, amelyik először kerül érintkezésbe a mellső üléssel, vonatkozási alapul szolgál, és a másik lábfejet úgy kell elhelyezni, hogy a szerkezet ülésének a keresztirányt mutató szintezője vízszintest mutasson.
 - 4.7.3. Egyéb kijelölt ülés helyzetek
Kövessék a fenti 4.7.1. bekezdésben előírt általános szabályt azzal a kivétellel, hogy a lábak elhelyezését a gyártó írja elő.
 - 4.8. Helyezzék fel a súlyokat a lábszár és a comb súlytartóira és szintezzék a háromdimenziós próbabábút.
 - 4.9. Döntsék előre a hátrészt a mellső ütközésig, és a T-rúddal húzzák el a háromdimenziós próbabábút az ülés háttámlájától. Végezzék el a háromdimenziós próbabábú ismételt beállítását az ülésen az alábbi eljárások valamelyikével:
 - 4.9.1. Ha a háromdimenziós próbabábú hajlamos a hátracsúszásra, a következő eljárást kell alkalmazni. A próbabábút addig kell hátracsúsztatni, amíg nem kell vízszintes terhelést kifejteni a T-rúdra, azaz amíg az ülep nem érintkezik a háttámlával. Ha szükséges ismét állítsuk be a lábszárakat.

^{2/} Dőlési szög, magasságkülönbség az ülés felszerelésénél, felületi textúra, stb.

- 4.9.2. Ha a háromdimenziós próbabábú nem hajlamos a hátracsúszásra, a következő eljárást kell alkalmazni. A próbabábút csúsztassuk hátrafele vízszintesen, hátrafele ható terhelést fejtve ki a T-rúdra mindaddig, amíg az ülep a háttámlával nem érintkezik (lásd e Melléklet 1. Függelékének 2. Ábráját).
- 4.10. Fejtsünk ki 100 ± 10 N erőt a háromdimenziós próbabábú hát- és ülep-részére a csipő-körcikk és a T-rúd metszéspontjában. Az erőt abban az irányba kell kifejteni, amely a fenti metszéspontot közvetlenül a combrúd-ház feletti pontban keresztezi (lásd e melléklet 1. Függelékének 2. Ábráját). Majd a hátrészt óvatosan az ülés háttámlájához kell támasztani. A fennmaradó eljárás egész ideje alatt meg kell akadályozni azt, hogy a háromdimenziós próbabábú előrecsússzon.
- 4.11. Helyezzék el a jobb és bal fenéksúlyokat, majd váltakozva a nyolc törzssúlyt. A háromdimenziós próbabábút szintben kell tartani.
- 4.12. A hátrészt előre kell dönteni, hogy ne érjen az üléstámlához. A háromdimenziós próbabábút 10° szögben (a függőleges középsík mindkét oldalán $5^\circ - 5^\circ$) egymás után háromszor ide-oda billegtessek a próbabábú és az üléstámla között esetlegesen fennmaradó súrlódás megszüntetése végett.
- A billegtetés alatt a háromdimenziós próbabábú T-rúdja hajlamos lehet az előírt vízszintes és függőleges beállítástól való eltérésre. Ezért a billegtetés alatt a T-rudat megfelelő oldal-irányú terhelés alkalmazásával fogva kell tartani. A háromdimenziós próbabábú billegtetése és a T-rúd egyhelyben tartása közben gondosan ügyelni kell arra, hogy valamilyen gondatlan külső terhelést ne alkalmazzanak függőleges vagy mellső és hátsó irányban.
- A háromdimenziós próbabábú lábait a fenti művelet alatt nem kell sem megfogni, sem mozgásukban korlátozni. Ha a lábak mégis helyzetet változtatnak, azokat pillanatnyilag hagyják abban az állapotban.
- A hátrészt támasszák óvatosan az üléstámlának, és ellenőrizték a két szintező zéró helyzetét. Ha a háromdimenziós próbabábú billegtetése során előfordul a lábak bármiféle elmozdulása, eredeti helyzetüket a következőképpen kell visszaállítani:
- Mindegyik lábat felváltva emeljék fel a padlóról az elkerülhetetlenül szükséges legkisebb mértékig addig, amíg nincs járulékos lábmozgás. Felemelésük alatt a lábaknak szabadon mozogjanak; semmiféle mellső vagy oldalirányú terhelésnek ne legyenek kitéve. Amikor a lábak visszakerülnek eredeti alsó helyzetükbe, a sarkaknak az e célra kijelölt szerkezeti résszel kell érintkezniük.
- Vizsgálják az oldalirányú szintező zéró helyzetét. Ha szükséges, a hátrész tetejére olyan oldalirányú terhelést kell kifejteni, ami elégséges a háromdimenziós próbabábú ülepének ülésen való szintezéséhez.
- 4.13. A T-rúd segítségével akadályozzuk meg, hogy a háromdimenziós próbabábú az üléspárnán előrecsússzon, a következő eljárással:
- a hátrészt támasszuk az üléstámlának;
 - felváltva fejtsünk ki és szüntessünk meg a hatszög-rúdra ható 25 N-nál nem nagyobb hátrafele irányuló vízszintes terhelést kb. a törzssúlyok középpontjának magasságában mindaddig, amíg a terhelés megszüntetése után a csípőszögmérő azt nem jelzi, hogy a stabil állapot beállt. Ügyeljenek, hogy a háromdimenziós próbabábú ne legyen kitéve semmiféle lefele ható vagy oldalirányú terhelésnek. Ha szükséges a próbabábú újabb szintállítása, forgassák a hátrészt előre, szintezzék újra, és ismételjék meg az eljárást a 4.12. bekezdéstől kezdve.
- 4.14. Mérések elvégzése:
- 4.14.1. Mérjük meg a „H” pont koordinátáit a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben.

- 4.14.2. A valóságos törzsszöveget olvassuk le a háromdimenziós próbabábú hátgerinc-rúdjának teljesen hátsó állásban levő hátszög-mérőjén.
- 4.15. Ha a háromdimenziós próbabábú új beállítása szükséges, akkor ennek megkezdése előtt legalább 30 percig hagyjuk terheletlenül az ülést. A próbabábút az ülésen ne terheljük tovább, mint a vizsgálat elvégzéséhez szükséges idő.
- 4.16. Ha egy ülés ugyanabban az ülésorban azonosnak tekinthető (padszerű ülések, azonos ülések, stb.), csak egy „H” pontot és egy „valóságos törzsszöveget” kell meghatározni minden egyes ülésorra, az ebben a mellékletnek az 1. Függelékében leírt háromdimenziós próbabábút arra a helyre ültetve, amely a sor jellemzőjének lehet tekinteni. Ez a hely lehet:
- 4.16.1 mellső ülésor esetében a vezető ülése;
- 4.16.2. hátsó ülésor vagy sorok esetében egyik szélső ülés.

3. Melléklet – 1. Függelék
A HÁROMDIMENZIÓS PRÓBABÁBÚ LEÍRÁSA ^{*/}
(3-DH gép)

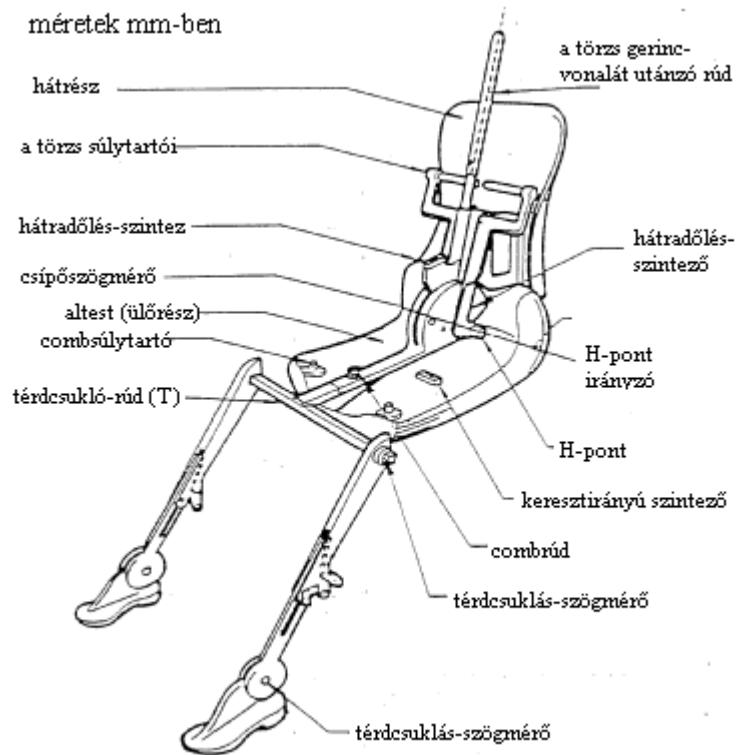
1. Hátrész és ülep

A próbabábú hátrésze és ülepe megerősített műanyag és fém. Ezek az emberi test törzsét (torzó) és combjait utánozzák és a „H” pontban csuklóval illeszkednek egymáshoz. A „H” ponthoz szintén csuklósan csatlakozik egy szögmérős gerincrúd a valóságos törzsszög mérése céljából. Az ülephez erősített állítható combrúd a combok középvonalát határozza meg, és alapvonalként szolgál a csípőszög-mérő számára.

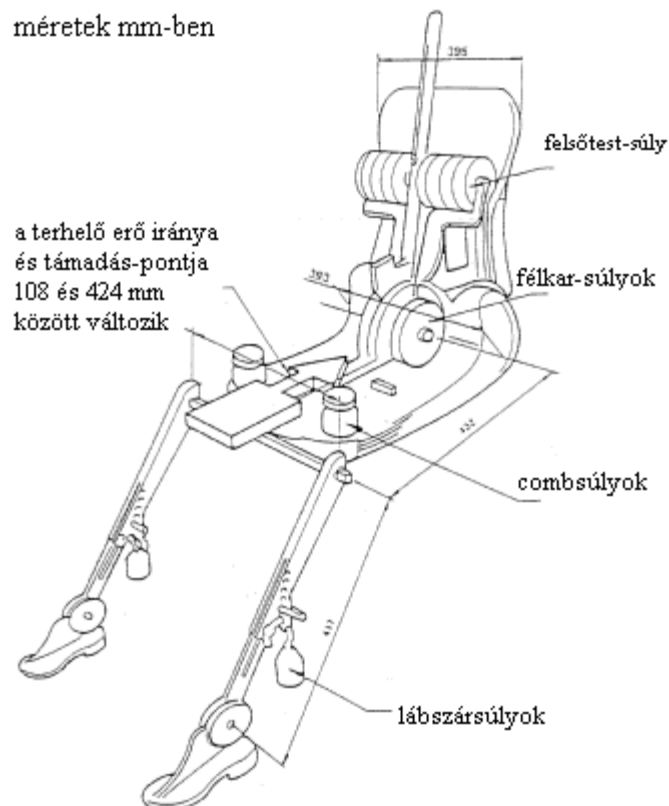
2. Test és láb elemei

Az alsó lábelemek a térdeket összekötő térdcsukló-rúd (T-rúd) segítségével csatlakoznak az ülephez, ami oldalsó kiterjesztése az állítható combrúdnak. Az alsó lábelemekbe szögmérők vannak befoglalva a térd becsuklási szögének méréséhez. A lábszár és a lábfej megfelelően kalibrálva van a lábfej hajlásszögének méréséhez. Két szintező libella szolgálja a próbabábú térbeli helyzetének beállítását. Az egyes testrészek tömegének megfelelő súlyok vannak elhelyezve a megfelelő súlypontokban abból a célból, hogy biztosítsa egy 76 kg tömegű felnőtt férfi tömegének megfelelő ülésbenyomódást. A háromdimenziós próbabábú valamennyi csuklós csatlakozását ellenőrizni kell, hogy azok szabadon, észlelhető súrlódás nélkül mozoghassanak.

^{*/} A háromdimenziós próbabábúra vonatkozó részletes felvilágosítást ad: Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, USA. Ez a próbabábú megfelel az ISO 6549-1980 szabványnak.



1. Ábra – a 3-DH gép elemeinek jelölése

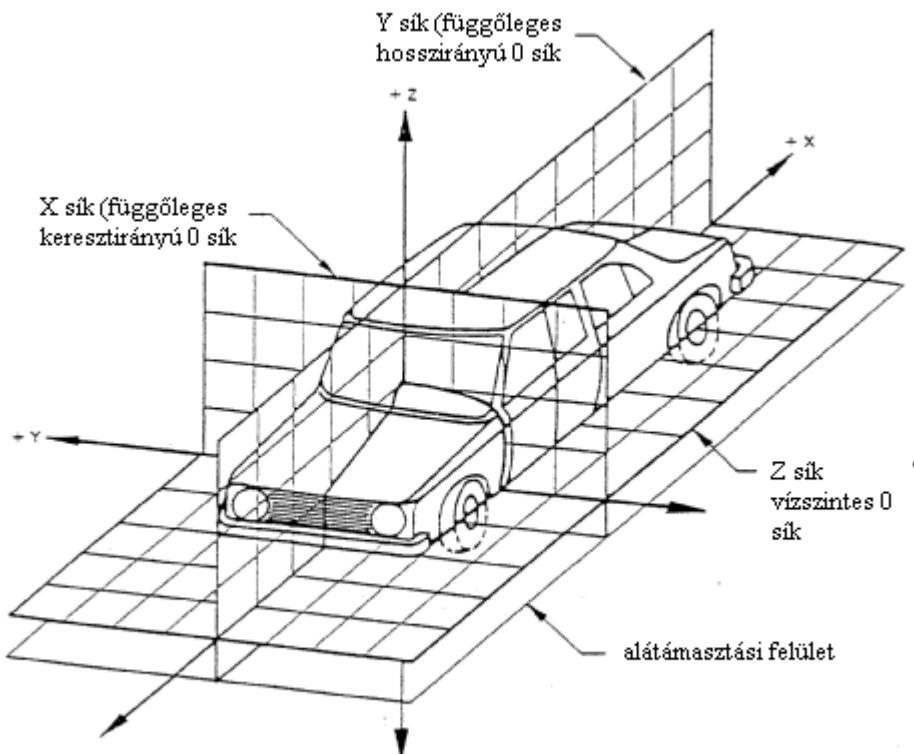


2. Ábra – A 3-DH gép elemeinek méretei és terhelési eloszlása

3. Melléklet – 2. Függelék

HÁROMDIMENZIÓS VONATKOZTATÁSI RENDSZER

1. A járművet gyártó határozza meg a háromdimenziós – általa megválasztott három ortogonális (derékszögű) síkkal határolt (lásd ábrát)^{*/} – vonatkoztatási rendszert.
2. A jármű mérési helyzetét az alátámasztási felületen olyan helyzetbe kell állítani, hogy a megjelölések koordinátái feleljenek meg a gyártó által megadott értékeknek.
3. Az „R” pont és a „H” pont koordinátáit a jármű gyártója által feltüntetett jelekhez viszonyítva kell megállapítani.



Ábra – A háromdimenziós vonatkoztatási rendszer

3. Melléklet – 3. Függelék

ÜLŐHELYEK VONATKOZTATÁSI ADATAI

1. A vonatkoztatási adatok kódolása

A vonatkoztatási adatokat mindegyik ülőhelyre egymást követően kell jegyzékbe foglalni. Az ülőhelyek azonosítása kétjegyű kóddal történik. Az első kódjel egy arab szám és az ülés-sorszámát jelöli, a jármű elejétől hátrafele számítva. A második kódjel egy nagybetű, amely az ülőhely helyét jelöli az ülés-sorban, menetirányban nézve. A következő betűket kell használni:

 - L = bal
 - C = középső
 - R = jobb

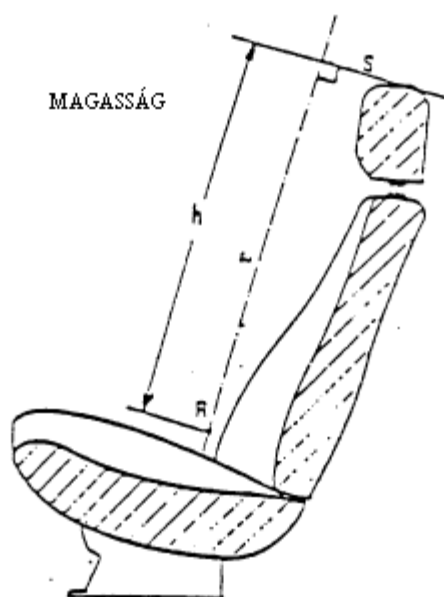
^{*/} A hivatkozási rendszer megfelel az ISO 4130-1978 szabványnak

2. A jármű mérési helyzetének leírása
 - 2.1. A kiindulási jelölések leírása
 - „X”
 - „Y”
 - „Z”
3. A vonatkoztatási adatok jegyzéke
 - 3.1. Ülőhely
 - 3.1.1. Az „R” pont koordinátái:
 - „X”
 - „Y”
 - „Z”
 - 3.1.2. Előírt törzs-szög
 - 3.1.3. Az ülés-állítás követelményei^{*/}
 - Vízszintesen
 - Függőlegesen.....
 - Szögben
 - Törzs-szögben.....

Megjegyzés: Ebben a jegyzékben sorolják fel a 3.2.,3.3., stb. számok alatt a többi ülésre vonatkozó adatokat.

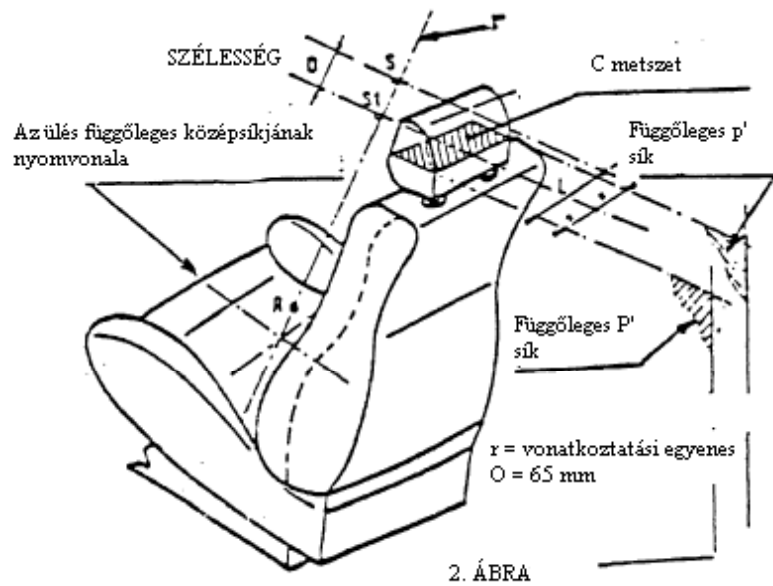
4. Melléklet

FEJTÁMASZ MAGASSÁGÁNAK ÉS SZÉLESSÉGÉNEK MEGHATÁROZÁSA



1. ÁBRA

^{*/} A nem kívánt részt törölni!

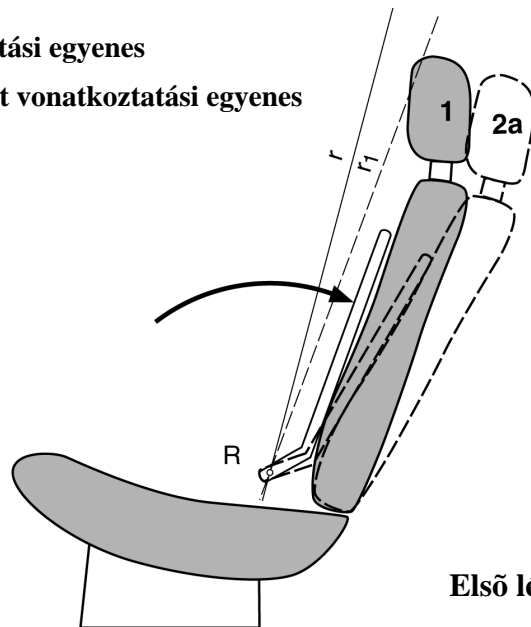


5. Melléklet

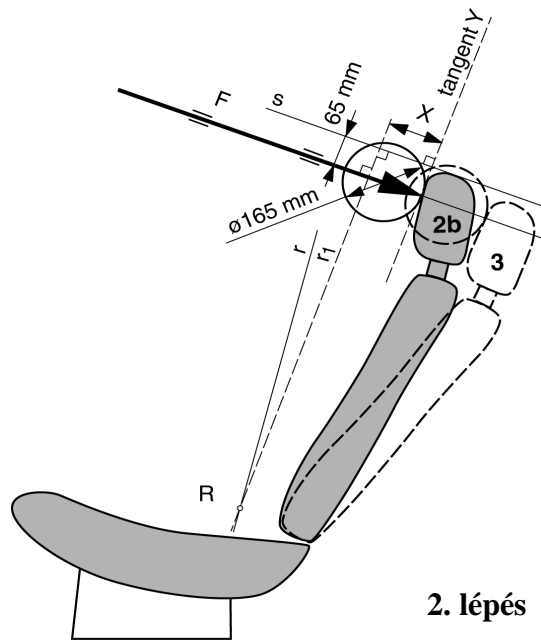
VIZSGÁLAT ALATT VÉGZETT MÉRÉSEK RÉSZLETEI

r: vonatkoztatási egyenes

r1: áthelyezett vonatkoztatási egyenes



1. Eredeti terheletlen állapot.
- 2a. Áthelyezett helyzetben a próbabábú hátára az R pontnál 373 Nm nyomatékot kifejtve, meghatározva az eltolt r_1 vonatkoztatási vonalat.
- 2b. Áthelyezett helyzetben 165 mm átmérőjű gömbben olyan F erőt fejtve ki, ami 373 Nm nyomatékot eredményez az R pont körül, megtartva az eltolt r_1 vonatkoztatási vonal helyzetét.
3. Az elhelyezkedés a 890 N-ra megnövelt F erővel történt áthelyezés után:



6. Melléklet

ENERGIAELNYELÉS ELLENŐRZÉSÉNEK VIZSGÁLATI ELJÁRÁSA

1. Elrendezés, vizsgálóberendezés, mérőműszerek és eljárás

1.1. Elrendezés

Az ülést úgy rögzítsék szilárdan a vizsgálópadhoz, ahogyan a járműre felszerelik, azokkal a csatlakoztatásokkal, amelyeket a gyártó átadott azért, hogy a megütéskor az ülés álló helyzetben maradjon.

A háttámlát – ha állítható – a jelen Előírás 6.1.1. bekezdésében meghatározott helyzetben reteszeljék.

Ha az ülést fejtámasszal látták el, a fejtámaszt fel kell szerelni a háttámlára úgy, ahogyan a járműben felszerelik. Ahol leválasztható fejtámasz van, azt ahhoz a járműszerkezethez kell csatlakoztatni, amelyhez szokásosan csatlakoztatják.

Ha a fejtámasz állítható, állítsák a fejtámaszt a beállító rendszerrel elérhető a legkedvezőtlenebb helyzetbe.

1.2. Vizsgálóberendezés

1.2.1. Ez a berendezés olyan ingából áll, amelynek csapját golyóscsapágyak támasztják meg, és amelynek redukált tömege^{*/} az ütőmű középpontjában 6,8 kg. Az ütőmű alsó tetőpontja merev, 165 mm átmérőjű fejforma, amelynek a közepe azonos az inga ütőművének a középpontjával.

^{*/} Az inga redukált m_r tömegének viszonya az inga összes "m" tömegéhez "a" távolságnál az ütőmű és forgási tengely között és "l" távolságnál a súlypont és a forgási tengely között, a következő képlettel adható meg:

$$m_r = m \cdot \frac{l}{a}$$

- 1.2.2. A fejformát az ütés irányában az értékeket mérni képes két gyorsulásmérő és egy sebességmérő készülékkel lássák el.
- 1.3. Mérőműszerek
A mérőműszerekkel a méréseket a következő pontossággal lehessen elvégezni:
- 1.3.1. Gyorsulás:
pontosság: a tényleges érték $\pm 5\%$ -a
mérőlánc frekvenciaosztálya: CFC 600 osztály az ISO 6487 (1987) szabvány szerint
keresztirányú érzékenység: \leq a skála legalacsonyabb pontjának 5% -a.
- 1.3.2. Sebesség
pontosság: a tényleges érték $\pm 2,5\%$ -a
érzékenység: $0,5\text{ km/h}$
- 1.3.3. Időmérés
a műszerezés képes legyen a műveletet egész tartama alatt mérni és a leolvasások értékei egy ezred másodpercen belül legyenek;
az ütés kezdetét a fejforma és a vizsgált tétel első érintkezése pillanatában érzékelje a vizsgálat elemzéséhez használt műszer.
- 1.4. Vizsgálati eljárás
- 1.4.1. Vizsgálat üléstámlán
A jelen melléklet 1.1. bekezdésében jelzett módon elhelyezett ülésel a hátulról előre irányuló ütési irányt állítsák be a hosszirányú síkban a függőlegestől 45° szögben.
Az ütési pontot a vizsgáló laboratórium válassza ki a jelen Előírás 6.8.1.1. bekezdésben meghatározott 1 jelű vagy, ha szükséges, a jelen Előírás 6.8.1.2. bekezdésben meghatározott 2 jelű, kisebb, mint 5 mm görbületi sugárral rendelkező felületű területen.
- 1.4.2. Vizsgálatok fejtámaszon
A fejtámaszt fel kell tenni és beállítani a jelen melléklet 1.1. bekezdésében jelzett módon. A vizsgáló laboratórium által a jelen Előírás 6.8.1.1. bekezdésében meghatározott 1 jelű és lehetőleg a jelen Előírás 6.8.1.2. bekezdésében meghatározott 2 jelű, kisebb, mint 5 mm görbületi sugárral rendelkező felületű területen kiválasztott ponton meg kell ütni.
- 1.4.2.1. A hátsó felszínnél az ütési irány hátulról előre a függőlegestől 45° szögben levő hosszirányú síkban legyen.
- 1.4.2.2. Az első felszínnél az ütési irány előlről hátulra a hosszirányú síkban vízszintes legyen.
- 1.4.2.3. Az első és második zónákat a vízszintes, a fejtámasz tetejét érintő sík határolja úgy, amint az a jelen Előírás 6.5. bekezdésében meg van határozva.
- 1.4.3. A fejforma üsse meg a vizsgált tárgyat $24,1\text{ km/h}$ sebességgel; ezt a sebességet vagy csak a meghajtó energiával vagy kiegészítő meghajtó készülékkel kell elérni.
2. Eredmények
A lassulás értékének a két gyorsulásmérőn leolvasott értékek átlagát kell venni.
3. Egyenértékű eljárás (lásd a jelen Előírás 6.9. bekezdését).

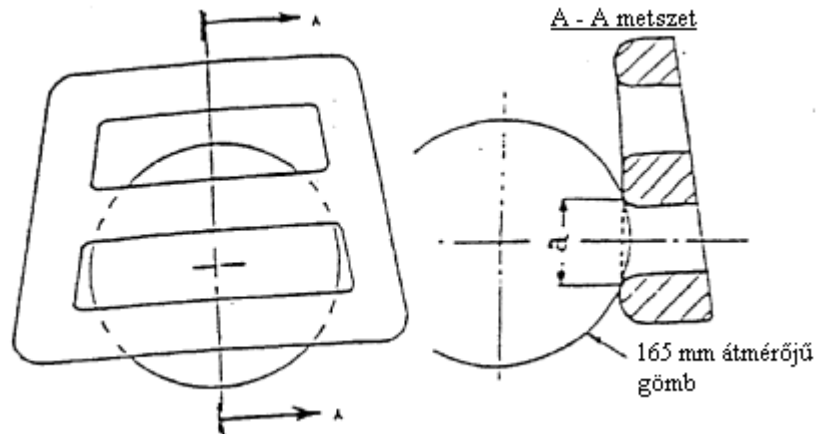
7. Melléklet

MÓDSZER AZ ÜLÉS BEKÖTÉSI PONTJAINAK ÉS BEÁLLÍTÓ, RETESZELŐ ÉS ELMOZDÍTÓ
RENDSZEREINEK SZILÁRDSÁGI VIZSGÁLATÁHOZ.

1. Az inercia-hatásokkal szembeni ellenállás vizsgálata
 - 1.1. A vizsgálatra kerülő üléseket be kell szerelni abba a jármű-karosszériába, amelyhez az üléseket tervezték. A jármű-karosszériát szilárdan a vizsgáló kocsihoz kell erősíteni amint azt a következő bekezdések leírják.
 - 1.2. A jármű-karosszériának a vizsgáló kocsira erősítéséhez használt módszer ne eredményezze az ülés leerősítési pontjainak a megerősítését.
 - 1.3. Az ülést és részeit a 6.1.1. bekezdésben előírtak szerint és a jelen Előírás 6.3.3. vagy 6.3.4. bekezdésében leírt helyzetek egyikében be kell állítani, és reteszelni kell.
 - 1.4. Ha egy csoportból származó ülések között nincs jelentős különbség a jelen Előírás 2.2. bekezdésének értelmezése alapján, a jelen Előírás 6.3.1. és 6.3.2. bekezdéseiben előírt vizsgálatot a legelső helyzetbe beállított egy üléssel is elvégezhetik, a másik ülést a leghátsó helyzetbe állítva.
 - 1.5. A kocsi lassulását vagy gyorsulását az ISO 6487 (2002) nemzetközi szabvány jellemzőinek megfelelő 60 frekvencia-osztályú (CFC) adatcsatornával mérjék.
 2. A teljes jármű vizsgálata merev akadálynak ütköztetéssel
 - 2.1. Az akadály legalább 3 m széles, 1,5 m magas és 0,6 m vastag megerősített betontömb. Az első felülete merőleges a ráfutó pálya utolsó részére és 19 ± 1 mm vastag rétegelt lemezzel van borítva. Legalább 90 tonna földet kell betömöríteni a megerősített betontömb mögé. A megerősített betontömb és a föld helyettesíthető ugyanolyan mellső felületű akadállyal feltéve, hogy ez egyenértékű eredményt ad.
 - 2.2. Az ütközés pillanatában a jármű szabadon fusson. Az akadályt az ütközőfalra merőleges menetben érje el; a jármű függőleges középvonala és az ütközőfal függőleges középvonala között megengedett legnagyobb oldalirányú eltérés ± 30 cm legyen; az ütközés pillanatában a járműre már semmilyen járulékos kormányzás vagy meghajtó szerkezet ne hasson. Ütközéskor a sebesség 48,3 km/h és 53,1 km/h között legyen.
 - 2.3. A tüzelőanyag táprendszerét legalább 90 % térfogatig fel kell tölteni tüzelőanyaggal vagy egyenértékű folyadékkal.
-

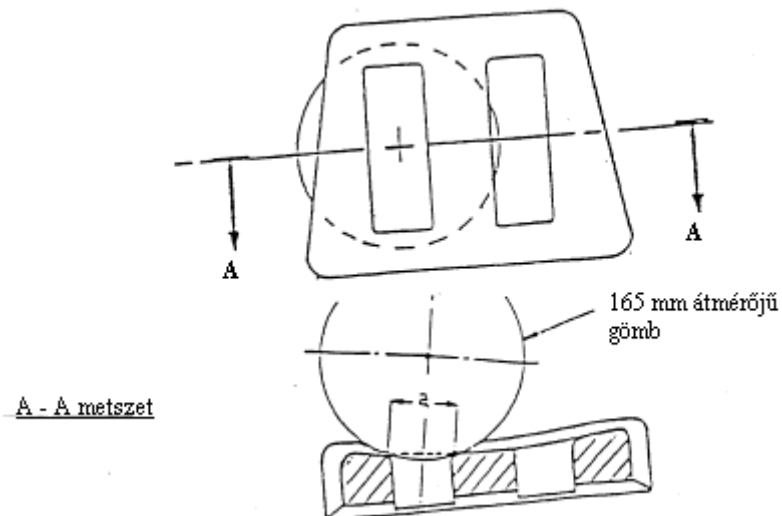
8. Melléklet

A FEJTÁMASZ RÉSEIRE VONATKOZÓ "A" MÉRET MEGHATÁROZÁSA.



1. Ábra – Vízszintes rések példája

Megjegyzés: Az A - A metszetet a rés területének olyan pontjában kell kialakítani, amely a gömb legnagyobb behatolását teszi lehetővé anélkül, hogy terhelést fejtenének ki.



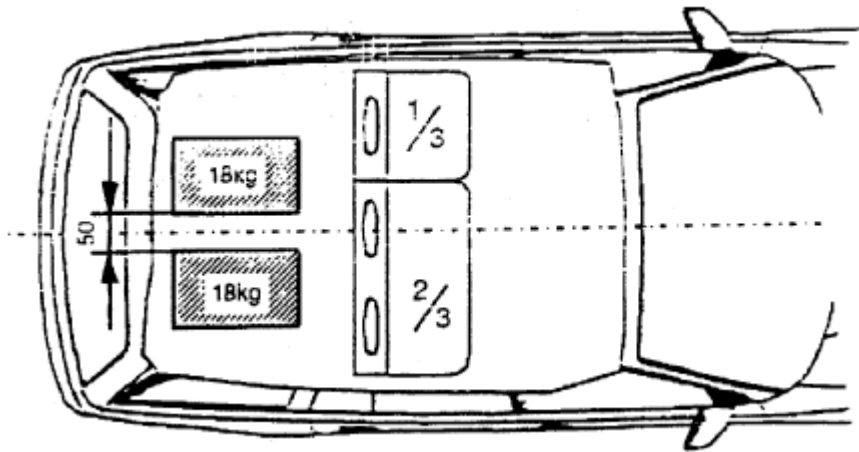
2. Ábra – Függőleges rések példája

Megjegyzés: Az A - A metszetet a rés területének olyan pontjában kell kialakítani, amely a gömb legnagyobb behatolását teszi lehetővé anélkül, hogy terhelést fejtenének ki.

9. Melléklet

UTASOKAT POGGYÁSZ ELMOZDULÁSA ELLEN VÉDŐ SZERKEZET VIZSGÁLATI ELJÁRÁSA

1. Vizsgáló tömbök
Merev tömbök inercia-központjukkal a mértani középpontban.
 1. típus
Méretek: 300 × 300 × 300 mm, minden szél és sarok 20 mm-re lekerekítve
Tömeg: 18 kg
 - 2 típus
Méretek: 500 × 350 × 125 mm, minden szél és sarok 20 mm-re lekerekítve
Tömeg: 10 kg
2. A vizsgálat előkészítése
 - 2.1. Üléstámla vizsgálata (lásd 1. Ábra)
 - 2.1.1. Általános követelmények
 - 2.1.1.1. A személygépkocsi gyártójának kívánságára, azok az elemek, amelyek keménysége kisebb, mint 50 A Shore, eltávolíthatók a vizsgált ülésről és fejtámaszról
 - 2.1.1.2. Helyezzenek két 1 típusú vizsgáló tömböt a poggyásztér padlójára. A vizsgáló tömbök hosszirányban történő elhelyezésének meghatározása érdekében ezeket először úgy kell elhelyezni, hogy első oldaluk érintkezzen a jármű azon részével, amely a poggyásztér mellső határát képezi, és alsó oldaluk a poggyásztér padlóján nyugodjon. Ezután hátrafele és a jármű hosszirányú középsíkjával párhuzamosan kell mozgatni addig, amíg mértani középpontjuk átmegy egy 200 mm vízszintes távolságra levő egyenesen. Ha a poggyásztér méretei nem teszik lehetővé a 200 mm távolságot, és ha a hátsó ülések vízszintesen állíthatók, ezeket az üléseket mozgassák előre a bennülők szokásos használatára szolgáló beállítási tartomány határáig, vagy a 200 mm távolságot eredményező helyzetig, bármelyik a kisebb. Egyéb esetekben a vizsgáló tömböket – amennyire csak lehetséges – a hátsó ülések mögé helyezték. A jármű hosszirányú középsíkja és mindegyik vizsgáló tömb belső oldala közötti távolság 25 mm legyen, a két tömb között 50 mm távolságot képezve.
 - 2.1.1.3. A vizsgálat alatt az üléseket úgy kell beállítani, hogy a reteszelő rendszer ne legyen képes külső tényező hatására kioldódni. Ha alkalmazható, az üléseket a következők szerint kell beállítani:
A hosszirányú beállítást bemetszéssel vagy a gyártó által meghatározott leghátsó lehetséges használati helyzet előtt 10 mm-re kell rögzíteni (független függőleges beállítású üléseknél az üléspárnát a lehetséges legalacsonyabb helyzetbe kell helyezni). A vizsgálatot szokásos használati helyzetű üléstámlával kell elvégezni.
 - 2.1.1.4. Ha az üléstámlát fejtámasszal szerelik fel, a vizsgálatot a fejtámasz – ha állítható – legmagasabb helyzetbe állításával kell elvégezni.
 - 2.1.1.5. Ha a hátsó ülés(ek) háttámlája lehajtható, ezeket reteszelő szerkezetükkel szokásos merőleges helyzetükben kell rögzíteni.
 - 2.1.1.6. Olyan ülések, amelyek mögött az 1 típusú tömböket nem lehet elhelyezni, mentesek e vizsgálatoktól.



1. Ábra: A vizsgáló tömb helyzete a hátsó ülés vizsgálata előtt

2.1.2. Járművek több mint két üléssorral

2.1.2.1. Ha a leghátsó ülésor eltávolítható és/vagy a használó a gyártó utasításai szerint azt lehajthatja azért, hogy a poggyásztér területét megnövelje, a leghátsó ülésor előtti ülésort szintén meg kell vizsgálni.

2.1.2.2. Ebben az esetben azonban a műszaki szolgálat – a gyártóval történt konzultáció után – a két leghátsó ülésor közül az egyiket nem vizsgálja, ha az ülések és felerősítésük kialakítása hasonló, és ha a 200 mm-es vizsgálati követelményt betartják.

2.1.3. Ahol olyan rés van, amely lehetővé teszi, hogy egy 1 típusú tömb az ülésen túl csússzon, a vizsgáló terheléseket (két 1 típusú tömb) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodás alapján kell az ülések mögött elhelyezni.

2.1.4. A pontos vizsgálati elrendezést a vizsgálati jelentésben fel kell jegyezni.

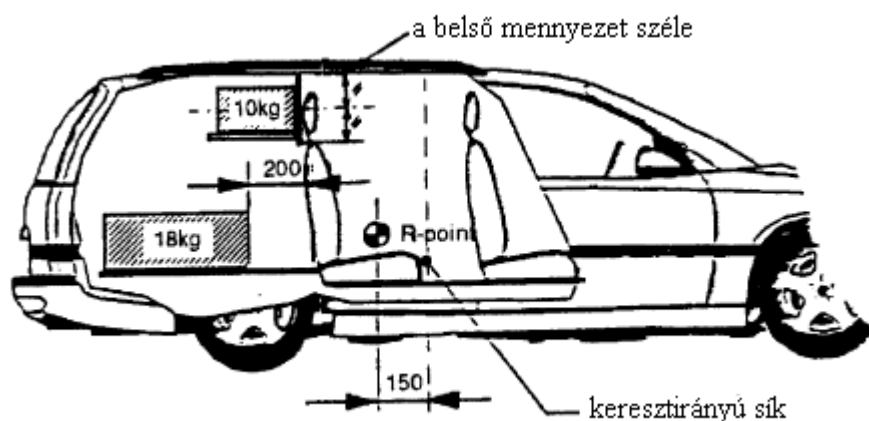
2.2. Az elválasztó rendszer vizsgálata

Az üléstámla feletti elválasztó rendszer vizsgálatához a járművet rögzített, a terhelést viselő emelt vizsgáló padlóval kell felszerelni, amely a vizsgáló tömb súlypontját az üléstámlát határoló felső szél (nem véve figyelembe a fejtámaszt) és a mennyezet-borítás között középen helyezi el. A 2 típusú vizsgáló tömböt az emelt vizsgáló padlóra helyezik 500 x 350 mm méretű nagyobb felületével, a jármű hosszirányú tengelyéhez viszonyítva középen, 500 x 125 mm méretű oldalával előre. Az olyan elválasztó rendszer, amely mögött a 2 típusú vizsgáló tömb nem helyezhető el, mentes e vizsgálatról. A vizsgáló tömböt az elválasztó rendszerrel közvetlenül érintkezve helyezik el. Azon felül két 1 típusú vizsgáló tömböt helyeznek el a 2.1. bekezdés szerint annak érdekében, hogy az üléstámlák egyidejű vizsgálatát elvégezhessek (lásd 2. Ábra).

2.2.1. Ha az üléstámlát fejtámasszal látták el, a vizsgálatot – ha a fejtámasz állítható – a legmagasabb helyzetbe állított fejtámasszal kell elvégezni.

3. Az üléstámla és a poggyász előrecsúszását gátló rendszerként használt elválasztó rendszerek dinamikai vizsgálata

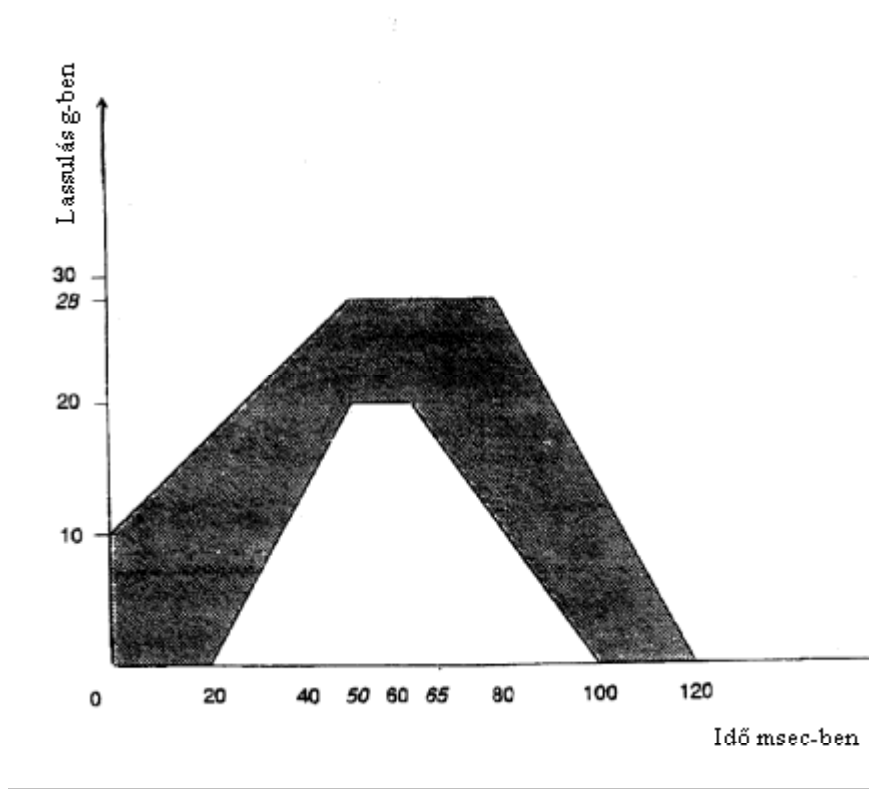
- 3.1. A személygépkocsi karosszériáját biztonságosan rögzítsék a vizsgáló szánkóhoz, és ez a rögzítés ne hasson megerősítésként az ülés háttámlájára és az elválasztó rendszerre. A vizsgálati blokk elhelyezése után – amint azt a 2.1. vagy 2.2. bekezdések leírják – a személygépkocsi karosszériáját lassítsák le vagy gyorsítsák fel úgy, hogy a görbe a 9. Melléklet függelékében levő függvény területén belül maradjon és a ΔV teljes sebességváltozás 50 ± 2 km/h. A gyártóval történt megegyezés szerint a fent leírt vizsgálati pulzáló folyosót használhatják vagylagosan az ülés szilárdsági vizsgálatának elvégzéséhez a 6.3.1. bekezdés szerint.



2. Ábra: Az üléstámla feletti elválasztó rendszer vizsgálata

9. Melléklet - Függelék

SZÁNKÓ FOLYOSÓJÁNAK LASSULÁSA VAGY GYORSULÁSA MINT AZ IDŐ FÜGGVÉNYE
(Elölről ütközés szimulációja)



lassulás g-ben" helyett "g szint