

## 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** <sup>\*/</sup>

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

51. Melléklet: 52. számú Előírás

### 3. Felülvizsgált szövegváltozat

**EGYSÉGES ELŐÍRÁSOK M2 és M3 KIS KAPACITÁSÚ KÖZHASZNÁLTÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK ÁLTALÁNOS KIALAKÍTÁSÁRA**



**NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG  
BUDAPEST  
2008**

---

<sup>\*/</sup> 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 M2 AND M3 SMALL CAPACITY  
VEHICLES WITH REGARD TO THEIR GENERAL CONSTRUCTION**

Tartalmaz minden érvényes alábbi szöveget:

a 01 sorozatszámú módosítások 6. kiegészítését – hatályba lépett 2004. augusztus 12-én

a 01 sorozatszámú módosítások 7. kiegészítését – hatályba lépett 2004. november 13-án

a 01 sorozatszámú módosítások 8. kiegészítését – hatályba lépett 2005. november 9-én

a 01 sorozatszámú módosítások 9. kiegészítését – hatályba lépett 2007. november 10-én

A magyar változat:

**James Mérnökiroda Kft.**

Közzétette az ENSZ-EGB a 2008. február 15-én kelt E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.51/Rev.3,  
angol nyelvű kiadványban.

52. számú Előírás

EGYSÉGES ELŐÍRÁSOK KIS KAPACITÁSÚ KÖZHASZNÁLATÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK  
JELLEMZŐIRE

TARTALOM

ELŐÍRÁS	<u>Oldal</u>
1. Alkalmazási terület.....	
2. Meghatározások.....	
3. Jóváhagyás kérése.....	
4. Jóváhagyás.....	
5. Követelmények.....	
6. Járműtípus jóváhagyásának módosítása vagy kiterjesztése.....	
7. Jóváhagyott típussal megegyező gyártás.....	
8. Eljárás a jóváhagyott típustól eltérő gyártás esetére.....	
9. Gyártás végleges beszüntetése.....	
10. Átmeneti rendelkezések.....	
11. Jóváhagyási vizsgálatokkal megbízott műszaki szolgálat és a jóváhagyó hatóság neve és címe.....	

MELLÉKLETEK

1. Melléklet: Értesítés a jóváhagyásról, vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről vagy elutasításáról, vagy egy járműtípus gyártásának végleges beszüntetéséről figyelemmel általános szerkezeti jellemzőire az 52. számú Előírás szerint.
2. Melléklet: Jóváhagyási jel elrendezése
3. Melléklet: Magyarázó ábrák
4. Melléklet: Irányelvek önműködő ajtók zárási erejének mérésére
-

1. ALKALMAZÁSI TERÜLET

Ezt az Előírást olyan egyszintes M2 és M3 <sup>1/</sup> kategóriás járművekre alkalmazzák, amelyek rendeltetésük és kialakításuk szempontjából 22 utasnál – a vezetőt kivéve – nem több ülő vagy álló utas szállítására készültek.

- 1.1. Csökkent mozgásképeségű utasok szállításának műszaki előírásai nem tartoznak jelen Előírás alkalmazási területébe. Amíg a megközelíthetőségre vonatkozó egységes rendelkezéseket nem véglegesítik és nem foglalják be a jelen Előírás egyik mellékletébe, a Szerződő Felek további követelményeket alkalmazhatnak a járműbe jutás elősegítésére és ilyen utasok biztonságához.

2. MEGHATÁROZÁSOK

Az Előírás szempontjából:

- 2.1. "Jármű" olyan M2 és M3 kategóriájú járművet jelent, amelyet 22 főnél nem több ülő, és ülő vagy álló személy – a jármű vezetőjét kivéve – szállítására terveztek és szereltek fel.

Két járműosztály van:

- 2.1.1. A osztály: Álló utasokat szállító olyan jármű, amelynek ülései vannak, és álló utasok számára is van hely.
- 2.1.2. B osztály: Álló utasokat nem szállító jármű; az ebbe az osztályba tartozó járműre nincs álló utasokra vonatkozó Előírás.
- 2.1.3. "Alacsony padlós jármű" olyan jármű, amelyben legalább az álló utasok rendelkezésére álló terület 35 százaléka egyetlen lépcső nélküli területet alkot, amit a földről egyetlen lépcsőre lépve érnek el legalább egy utasajtón keresztül.
- 2.2. "Jármű típusa" olyan járműveket jelent, amelyek nem különböznek lényegesen az ebben az Előírásban meghatározott szerkezeti jellemzőktől.
- 2.3. "Jármű jóváhagyása" a jármű egy típusának jóváhagyását jelenti az ebben az Előírásban meghatározott szerkezeti Előírások szerint.
- 2.4. "Utasajtó" jelenti azt az ajtót, amit az utasok használnak szokásos körülmények között, a vezető ülésében ül.
- 2.5. "Kettős ajtó" két, vagy két ajtóval egyenértékű megközelítést biztosító ajtót jelent.
- 2.6. "Vészkijárat" az utasajtón kívül olyan ajtót jelent, amit az utasok csak kivételesen és főleg vészhelyzetben használhatnak.
- 2.7. "Vészkijárat ablak" nem feltétlenül üvegezett olyan ablakot jelent, amit az utasok csak vészhelyzetben használnak kijáratként.
- 2.8. "Kettős ablak" olyan vészkijárat

---

<sup>1/</sup> Amint azt az Egységes Határozatokban (R.E.3, TRANS/SC1/WP29/78/Amend.1, 7. függelék) meghatározták.

- 2.13. "Padló vagy padozat" a kocsiszekrény azon részét jelenti, amelynek felső felületén az utasok állnak, az ülő utasok és a gépkocsivezető lába nyugszik, és amihez az üléseket szerelik.
- 2.14. "Folyosó" azt a helyet jelenti, amelyen keresztül az utasok az egyik üléstől vagy üléssortól a másikig, vagy bármely utas-ajtótól a másikig közlekednek; nem foglalja magában:
- 2.14.1. az ülő utasok lábának elhelyezésére szolgáló teret,
- 2.14.2. bármely lépcső vagy feljáró feletti teret, vagy
- 2.14.3. valamely ülés vagy ülésor megközelítésére szolgáló helyet.
- 2.15. "Feljáró" azt a teret jelenti, amely a jármű belseje fele terjed az utasajtótól a felső lépcső legtávolabbi széléig (a folyosó széle). Ahol nincs lépcső az ajtónál, a teret úgy kell meghatározni, mintha olyan feljáró lenne, amelyet az 5.7.1.1. bekezdés szerint mérnek a kettős lap belső felületének kezdőhelyzetétől számított 30 cm távolságig.
- 2.16. "Vezetőtér" a vezető kizárólagos használatára – veszélyhelyzetet kivéve – fenn-tartott olyan helyet jelent, ahol a kormánykerék, a járművezetés eszközei, a műszerek és más szerkezetek el vannak helyezve.
- 2.17. "Menetkész tömeg" (MK) (kg) a jármű tömegét jelenti üzemkész állapotban, utasok és terhelés nélkül de a vezető 75 kg tömegével, ellátva a gyártó által meghatározott úrtartalom 90 százalékáig feltöltött tüzelőanyag-tartállyal, hűtőfolyadékkal, kenőanyaggal, szerszámmal és, ha van, pótkerékkel.
- 2.17.1. "Menetkész üres tömeg" (MV) (kg) a jármű 2.17. bekezdésben meghatározott üzemkész üres tömegét (MK) (kg) jelenti kiegészítve a személyzet tagjának 75 kg tömegével azon az ülésen – ha van – amelyet külön a személyzetnek jelöltek ki, amint azt az 5.7.1.8. bekezdésben leírták. A jármű minden kiegészítő folyadéktartálya (pl. a fűtőkészülék tüzelőanyaga, ablakmosók, stb.) legyen feltöltve úrtartalmának 90 százalékáig. Ahol olyan felszerelés van, mint konyha vagy toalett, a friss vízhez szükséges tartályok legyenek tele, és a hulladéktároló legyen üres.
- 2.18. "Műszakilag megengedett legnagyobb tömeg" a járművet gyártó által közölt és a jóváhagyást megadó hatóság által elismert műszakilag megengedett legnagyobb tömeg. (E tömeg nagyobb lehet a nemzeti hatóság által előírt „megengedett legnagyobb tömegnél”).
- 2.19. "Műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelés" a jármű műszakilag megengedett legnagyobb tömegének gyártó által meghatározott azt a részét jelenti, ami függőleges erőként jelentkezik az útfelületen egy tengely kerekeinek érintkezési felületén. E tömeg nagyobb lehet, mint a nemzeti hatóság által engedélyezett legnagyobb megengedett tengelyterhelés.  
A jármű műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterheléseinek összege nagyobb lehet, mint a jármű műszakilag megengedett legnagyobb tömege.
- 2.20. "Utas" a járművezetőt és a személyzet tagjait kivéve minden személy.
- 2.20.1. "Csökkent mozgású utasok" minden utas, akinek külön nehézséget okoz a közhasznú járművek használata, különösen az idősek és mozgássérültek. Csökkent mozgásképeség nem feltétlenül jelent orvosi akadályoztatást.
- 2.21. "Utastér" az utasok számára fenntartott terület, kizárva minden rögzített berendezéssel elfoglalt olyan helyet, mint a kiszolgálópult, konyha, WC vagy poggyász-tér.
- 2.22. "Automatikusan működtetett utasajtó" táv-működtetésű utasajtót jelent, ami csak (mással, mint a vész-működtető) utas által működésbe hozott jelzővel nyitható, és azután a vezető által működtetett vezérlővel, és ami ismét automatikusan csukódik.

- 2.23. "Indulásgátló szerkezet" olyan szerkezet, ami megakadályozza a jármű elindulását a megállóból az ajtók teljes bezárása előtt.
- 2.24. "Járművezető által működtetett utasajtó" olyan utasajtó, amit csak a jármű vezetője tud kinyitni és bezárni.
- 2.25. Hacsak másként nem állapítják meg, minden mérést a jármű menetkész tömegével (MK) (kg) és sima, vízszintes felületű talajon álló járművel végezzenek el. Ha leeresztő rendszert szereltek a járműre, ezt ne működtessék.
- 2.26. Mindenütt, ahol a jelen Előírásban a jármű belsejének felületére a követelmény olyan, hogy legyen a felület vízszintes, vagy meghatározott szögben a jármű menetkész tömege esetén (MK) (kg), a mechanikus felfüggesztésű járműnél a felület meghaladhatja ezt a hajlást, vagy lehet hajlása a jármű menetkész tömege (MK) (kg) esetén, feltéve, ha ez a követelmény teljesül akkor amikor a jármű a gyártó által meghatározott terhelési állapotban van. Ha leeresztő rendszert használnak a járművön, ez a rendszer ne működjön.
3. **JÓVÁHAGYÁS KÉRÉSE**
- 3.1. Valamely járműtípus jóváhagyását szerkezeti jellemzői szempontjából a jármű gyártója vagy megfelelően felhatalmazott képviselője kérje.
- 3.2. A jármű gyártója a kéréshez mellékelje három példányban az alábbi okmányokat és a következő adatokat:
- 3.2.1. a járműtípus részletes leírását figyelemmel szerkezetére, méreteire, kialakítására és szerkezeti anyagaira,
- 3.2.2. a járműtípus részletes leírását figyelemmel szerkezetére, méreteire, elrendezésére és anyagaira,
- 3.2.2. a jármű rajzai és belső elrendezése; és
- 3.2.3. adatokat
- 3.2.3.1. a legnagyobb műszakilag megengedett összes tömegről (MT)(kg);
- 3.2.3.2. mindegyik tengelynél a legnagyobb műszakilag megengedett tengelyterhelésről (kg);
- 3.2.3.3. a jármű üres tömegéről (MV) (kg);
- 3.2.4. ha ilyen van, a poggyász vagy áru szállítására vonatkozó előírásokról;
- 3.2.5. ahol egy vagy több poggyász-tér áll rendelkezésre a nem kézipoggyászként kezelt csomagok számára, az ilyen fülke teljes térfogatáról (V)(m<sup>3</sup>) és a csomag összes tömegéről, amely elérheti a (B) kilogrammot;
- 3.2.6. olyan járművön, amely tető-csomagtartóval van felszerelve, a teljes csomagtartó felületéről (VX)(m<sup>2</sup>) és a csomagok összes tömegéről, amely ezen elhelyezhetők (BX)(kg);
- 3.2.7. a teljes felület vízszintes vetületét, amit az ülő és az álló utasoknak biztosítanak (S<sub>0</sub>)(m<sup>2</sup>);
- 3.2.8. a teljes felület vízszintes vetületét, amelyet az álló utasoknak biztosítanak (S<sub>1</sub>)(m<sup>2</sup>) az 5.2. bekezdésnek megfelelően;
- 3.2.9. az utasok és a személyzet (ha ilyen van) üléseinek számát; alvóhelyek és más olyan helyek, amelyeket időleges használatra szánnak az ülőhelyek helyett, nem számítanak ülőhelynek,
- 3.2.10. az összes utasok számát (N);
- 3.2.11. az osztályt (A vagy B), amire a jóváhagyást kéri.

- 3.3. A típust képviselő járművet, amire a jóváhagyást kérik, mutassák be a műszaki vizsgálatért felelős műszaki szolgálatnak.
4. JÓVÁHAGYÁS
- 4.1. Ha a járművet a jelen Előírás szerint jóváhagyásra bemutatták, és az megfelelt az alábbi 5. bekezdés követelményeinek, a járműtípust hagyják jóvá.
- 4.2. Adjanak jóváhagyási számot minden típusnak. Ennek első két számjegye (jelen esetben 01, ami megfelel az 1995. szeptember 12-én hatályba lépett 01 sorozatszámú módosításoknak) a jóváhagyás időpontjában az Előírásba befoglalt legújabb fő műszaki módosítások sorozatszámát jelölje. Ugyanaz a Szerződő Fél ugyanazt a jóváhagyási számot ne használja egy másik járműtípushoz.
- 4.3. A jelen Előírásnak megfelelő járműtípus jóváhagyásáról, ennek kiterjesztéséről vagy a jóváhagyás elutasításáról értesítsék a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Feleket, ennek az Előírásnak 1. Mellékletének megfelelő formában.
- 4.4. Minden járművön, ami megfelel a jelen Előírás szerint jóváhagyott típusnak, tüntessék fel a jóváhagyó iratban meghatározott, könnyen hozzáférhető helyen és olvashatóan azt a nemzetközi jóváhagyási jelet, amely:
- 4.4.1. olyan kör, amely az "E" betűt és utána a jóváhagyó ország számát <sup>2/</sup> veszi körül;
- 4.4.2. az Előírás száma, amelyet „R” betű és kötőjel, majd a jóváhagyási szám követ a 4.4.1. bekezdésben előírt kör jobb oldalán, és
- 4.4.3. kiegészítő "A" vagy "B" jelkép, amely a jóváhagyott osztályt mutatja.

---

<sup>2/</sup> 1 = Németország	21 = Portugália	41 = üres
2 = Franciaország	22 = Orosz Föderáció	42 = Európai Közösség <sup>*/</sup>
3 = Olaszország	23 = Görögország	43 = Japán
4 = Hollandia	24 = Írország	44 = üres
5 = Svédország	25 = Horvátország	45 = Ausztrália
6 = Belgium	26 = Szlovénia	46 = Ukrajna
7 = Magyarország	27 = Szlovákia	47 = Dél-Afrika
8 = Cseh Köztársaság	28 = Fehérorosz Köztársaság	48 = Új-Zéland
9 = Spanyolország	29 = Észtország	49 = Ciprus
10 = Jugoszlávia	30 = üres	50 = Málta
11 = Egyesült Királyság	31 = Bosznia-Hercegovina	51 = Koreai Köztársaság
12 = Ausztria	32 = Lettország	52 = Malajzia
13 = Luxemburg	33 = üres	53 = Thaiföld
14 = Svájc	34 = Bulgária	54 =
15 = üres	35 = üres	55 =
16 = Norvégia	36 = Litvánia	56 = Montenegró
17 = Finnország	37 = Törökország	57 =
18 = Dánia	38 = üres	58 = Tunézia
19 = Románia	39 = Azerbajdzsán	
20 = Lengyelország	40 = Macedónia	

---

<sup>\*/</sup> 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.

4.5. Ha a jármű megfelel egy vagy több, az Egyezményhez csatolt Előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak abban az országban, amelyik a jóváhagyást megadta ezen Előírás szerint, a 4.4.1. bekezdésben előírt jelet nem szükséges megismételni. Ilyen esetben az Előírás és a jóváhagyás számait, valamint az összes Előírás kiegészítő jeleit, amit az Előírás alapján az ország megadott, függőleges oszlopban helyezték el a 4.4.1. bekezdésben előírt jel mellett.

4.6. A jóváhagyási jel olvasható és kitörülhetetlen legyen.

4.7. A jóváhagyási jelet a gyártó által felszerelt adattáblán vagy mellette kell elhelyezni.

4.8. A jelen Előírás 2. Melléklete a jóváhagyási jel elrendezésének példáit tartalmazza.

## 5. JELLEMZŐK

### 5.1. Terhelés eloszlása tengelyek között és terhelési feltételek

5.1.1. Határozzák meg a vízszintes talajon álló jármű terhelés-eloszlását két helyzetben:

5.1.1.1. terhelés nélkül az 5.1.3. bekezdés szerint, és

5.1.1.1. terhelve az 5.1.4. bekezdés szerint.

5.1.2. Az első tengely (vagy tengelyek) nem hordhatnak alábbi táblázatban bemutatott tömegszázaléknál kevesebbet:

Terhelési állapot	A osztály	B osztály
Terhelés nélkül	20	25
Terhelve	25	25

5.1.3. Ennek a bekezdésnek (5.1.) és az 5.3. bekezdés szempontjából 'terhelés nélkül' a 2.17.1. bekezdésben leírt állapotában leírt járművet jelenti.

5.1.4. Ennek a bekezdésnek (5.1.) a szempontjából 'terhelve' olyan terhelés nélküli járművet jelent, amelyet az 5.1.3. bekezdés ír le, hozzáadva minden utasülésen levő Q tömeget, az engedélyezett álló utasok számának az S1 területen egyenletesen elosztott Q tömegét, a csomagterben egyenletesen elosztott B tömeget és, ahol szükséges, a csomagok szállítására szolgáló tető-csomagtartó területén egyenletesen elosztott BX tömeget (MT)(kg).

5.1.5. A jármű különböző osztályainál a Q értékeit az 5.3.2. bekezdés határozza meg.

5.1.6. B(kg) számértéke ne legyen kevesebb, mint  $100 V (m^3)$ .

5.1.7. BX fejtsen ki legalább  $75 kg/m^2$  nyomást a csomagok szállítására szolgáló csomagtartó teljes felületére.

### 5.2. Férőhelyek területe utasok számára

5.2.1. Az utasok rendelkezésére álló teljes  $S_0$  területet a jármű teljes területéből számítják ki levonva a jármű teljes területéből:

5.2.1.1. a vezetőfülke területét;

5.2.1.2. lépcsők területét az ajtóknál és bármely lépcső területét, aminek mélysége kisebb, mint 30 cm;

5.2.1.3. bármely rész területét, ami felett a függőleges nyílás kevesebb, mint 135 cm a padlótól mérve az 5.7.8. bekezdés szerint, és tekintet nélkül a megengedett benyúlásra. Olyan járművek esetében, amelyekre az 5.7.1.9. bekezdést alkalmazzák, ez a méret 120 cm-re csökkenthető.

5.2.2. álló utasok rendelkezésére álló  $S_1$  terület felületét (csak "A" osztályú járművei esetén) az  $S_0$ -ból levonva számítsák ki:

- 5.2.2.1. a padló minden olyan részének területét, amelyen a lejtés meghaladja a 8 százalékot;
- 5.2.2.2. minden olyan rész területét, ami az álló utasok számára nem hozzáférhető, amikor foglalt minden ülés, a felhajtható ülések kivételével;
- 5.2.2.3. minden olyan területet, ahol a padló feletti magasság kevesebb, mint 190 cm, vagy a hátsó tengely felett és mögött elhelyezett folyosórészt és az abból csatlakozó részeket, amelyek kisebbek, mint 180 cm (ne vegyék figyelembe a kapaszkodókat e tekintetben);
- 5.2.2.4. a vezető ülőhelyének középpontján (hátsó helyzetében) és a jármű ellenkező oldalán felszerelt külső visszapillantó tükör közepén átmenő területet a függőleges sík előtt; és
- 5.2.2.5. bármely ülés – kivéve a felhajtható ülést – előtt 30 cm-re levő területet;
- 5.2.2.6. minden olyan, a fenti 5.2.2.1. – 5.2.2.5. bekezdések szerint nem kizárt felületet, amelyen nem lehetséges 400 × 300 mm méretű négyszöget elhelyezni;

5.3. Utas-férőhelyek száma

- 5.3.1. A járművön olyan számú ( $P_s$ ), nem felhajtható ülőhely (lásd a fenti 3.2.9. bekezdést) legyen, ami megfelel az 5.7.8. bekezdés követelményeinek. A osztályú járműveknél a  $P_s$  szám legalább az utasok és a személyzet (ha van) rendelkezésére álló padlóterület ( $S_0$ ) legközelebbi egész számra felkerekített négyzetméter-értékével legyen egyenlő.
- 5.3.2. A járműben az ülő- és állóhelyek összes  $N$  számát úgy számítsák ki, hogy a következő mindkét feltétel teljesüljön:

$$N \leq P_s + \frac{S_1}{S_{sp}}$$

és

$$N \leq \frac{(MT - MV - L \cdot V - R \cdot VX)}{Q}$$

ahol:

- $P_s$  = Az ülőhelyek száma (lásd 3.2.9. és 5.3.1. bekezdést);
- $S_1$  = Az álló utasok rendelkezésére álló felület területe ( $m^2$ ) (lásd az 5.2.2. bekezdést);
- $S_{sp}$  = Egy álló utas számára elfogadott terület ( $m^2$ /álló utas) (lásd 5.3.2.2.);
- MT = a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg (kg) (lásd 2.18. bekezdést);
- MV = a 2.17.1. bekezdésben meghatározott menetkész üres tömeg (kg);
- L = a poggyász fajlagos terhelése ( $kg/m^3$ ) a poggyásztérben;
- V = a poggyásztér teljes térfogata ( $m^3$ ) (lásd a 3.2.5. bekezdést);
- R = a poggyász fajlagos tömege a tetőn ( $kg/m^2$ );
- VX = a tetőn szállítható poggyász rendelkezésére álló teljes terület ( $m^2$ );
- Q = Minden egyes ülő és – ha van – állóhelyet terhelő megadott tömeg (lásd az 5.3.2.2. bekezdést).

- 5.3.2.1. A B osztályú járműben:  $S_1 = 0$

- 5.3.2.2. A Q,  $S_{sp}$ , L és R értékei a járművek minden osztályára a következők:

Osztály	Q (kg)	$S_{sp}$ ( $m^2$ /álló utas)	L ( $kg/m^3$ )	R ( $m^2$ /utas)
A	68	0,125	100	75
B	71*	(nincs álló utas)	100	75

(\*) Beleértve 3 kg kézipoggyászt

- 5.3.2.3. Ha B osztályú járművet "A" osztályú járműként hagynak jóvá, a csak a járművön kívülről hozzáférhető poggyásztérben szállított poggyász tömegét ne vegyék számításba.
- 5.3.3. Amikor az 5.3.2. bekezdés szerint számolnak, a jármű egyik tengelyén se haladja meg a tömeg a műszakilag megengedett legnagyobb értéket.
- 5.3.4. A járművön, az első ajtó szomszédságában legalább 15 mm magas betűkkel vagy piktogrammal és legalább 25 mm magas számokkal látható módon jelezzék:
- 5.3.4.1. az ülőhelyek számát, amelyhez a járművet tervezték ( $P_s$ ),
- 5.3.4.2. az utasok összes számát, amelyekhez a járművet tervezték (N),
- 5.3.4.3. a tolokocsik számát, ha ilyen van, amelyhez a járművet tervezték.
- 5.4. Felépítmény szilárdsága
- Csak B osztályú járművek esetében számítással vagy más megfelelő módszerrel mutassák be, hogy a jármű szerkezete elég erős ahhoz, hogy a jármű legnagyobb műszaki tömegével (MT) egyenlő, a tetőn egyenletesen elosztott statikus terhelésnek ellenálljon.<sup>3/</sup>
- 5.5. Védelem tűz keletkezése ellen
- 5.5.1. Motortér
- 5.5.1.1. Ne használjanak éghető hangszigetelő anyagot vagy tüzelőanyaggal, vagy kenőanyaggal átitatható anyagot a motortérben, hacsak az anyag nincs áteresztést gátló lemezzel fedve.
- 5.5.1.2. Kerüljék el vagy a motortér megfelelő csövezésével vagy ürítő nyílásokkal, hogy – amennyire lehetséges – a tüzelő- vagy kenőanyag összegyűljön a motortér bármely részén.
- 5.5.1.3. Szereljenek hőálló anyagból készült burkolatot a motortér vagy más hőforrás (mint az olyan szerkezetek, amelyeket a jármű hosszú lejtőn történő lefele haladásakor felszabaduló energia elnyelésére, pl. retarder, vagy a felépítmény belsejének fűtésére nem melegvízzel működő berendezésként terveztek) és a jármű többi része között. Alkalmazhatják az utastérben azokat a berendezéseket, amelyek nem melegvízzel üzemelnek, ha a berendezéssel keltett hőfoknak ellenálló anyagba vannak burkolva, nem bocsát ki mérgező füstöt, és úgy helyezik el, hogy az utas nem juthat érintkezésbe forró felülettel.
- 5.5.2. Tüzelőanyag-töltőnyílások
- 5.5.2.1. A tüzelőanyag töltőnyílásai csak a járművön kívül legyenek hozzáférhetőek.
- 5.5.2.2. A tüzelőanyag-töltőnyílások ne legyenek az ajtónyílás alatt; azon felül ne legyenek az utastér vagy a vezetőfülkében. A tüzelőanyag-töltőnyílások ne legyenek úgy elhelyezve, hogy a tüzelőanyag a motorra vagy a kipufogó rendszerre hulljon töltés közben.
- 5.5.2.3. A tüzelőanyag ne ömölhessen ki a tüzelőanyag-töltőnyílás fedelén vagy a tartályban levő nyomás stabilizálására szolgáló szerkezeten keresztül, még ha a tartály teljesen átfordul is; kevés csöpögés eltűrhető, ha az nem lépi túl a 30 g/min. értéket. Ha a járművet több egymással összekötött tartállyal szerelik fel, a nyomás a vizsgálat alatt feleljen meg a tüzelőanyag-tartály legkedvezőtlenebb helyzetében levő nyomásnak.
- 5.5.2.4. Ha a töltőnyílás a jármű egyik oldalán van elhelyezve, a fedele – amikor zárva van – ne nyúljon a karosszéria szomszédos felületei túl.
- 5.5.2.5. Úgy tervezzék és gyártsák a töltőnyílás fedelét, hogy azok véletlenül ne nyílhassanak ki.

---

<sup>3/</sup> Ezt a bekezdést a 66. számú Előírás következő módosításakor felülvizsgálják.

5.5.3. Tüzelőanyag-tartály

- 5.5.3.1. Rögzítsék biztonságosan a jármű összes tüzelőanyag-tartályát, és úgy helyezték el, hogy a jármű szerkezete védje hátsó ütközés esetén. A tüzelőanyag-tartály egyetlen része se legyen 60 cm-nél kisebb távolságra a jármű elejétől és 30 cm-nél kisebb távolságra a jármű végétől, hacsak a jármű nem felel meg sikeresen a hátsó és mellő ütközés követelményéről szóló 34. számú Előírásnak; a tartályhoz közel ne legyenek kiálló, éles, stb. részek.
- 5.5.3.2. A tüzelőanyag-tartály egyetlen része se nyúljon a karosszéria teljes szélességén túl.
- 5.5.3.3. A tüzelőanyag-tartályok korrózióállóak legyenek.
- 5.5.3.4. Bármilyen túlnyomást vagy az üzemi nyomást túllépő bármely nyomást megfelelő szerkezettel (nyílás, biztonsági szelep, stb.) automatikusan egyenlítsenek ki. A nyílásokat úgy tervezzék meg, hogy ne okozzon tűzveszélyt.
- 5.5.3.5. Vessenek alá minden tüzelőanyag-tartályt hidraulikus belsőnyomás-vizsgálatnak, amit szabványos töltővezetékekkel, töltő-nyakkal és fedéllel ellátott külön egységen hajtsanak végre. A tüzelőanyag-tartályt töltsék tele vízzel. Miután minden érintkezés a külső résszel megszűnt, a nyomást fokozatosan növeljék a tüzelőanyagot a motorba tápláló vezetéken keresztül, addig a relatív nyomásig, amely kétszerese az üzemi nyomásnak, azonban nem kevesebb, mint 0.3 bar, és ezt egy percig tartani kell. Ez alatt az idő alatt a tartály burkolata nem repedhet meg, és nem szivároghat; állandó torzulás azonban lehet.

5.5.4. Tüzelőanyag-táprendszer

- 5.5.4.1. Tüzelőanyag-tápherendezést a vezetőfülkében vagy az utastérben ne helyezzenek el.
- 5.5.4.2. Tüzelőanyag vezetékek és más, a tüzelőanyag betáplálására szolgáló rendszer részeit olyan helyzetben helyezték el a járművön, hogy ezek a lehető legésszerűbben védve legyenek.
- 5.5.4.3. A jármű szerkezetének kanyargó vagy hajlító mozgása és rezgése vagy a motor ne okozzon szokatlan feszültségeket a tápvezetékekben.
- 5.5.4.4. A tápvezeték rendszer merev részeivel összekapcsolt rugalmas vagy hajlékony kapcsolatokat úgy tervezzék és gyártsák, hogy a jármű különböző használati körülményei között szivárgás-biztosak maradjanak az öregedés, a kigyózó vagy hajlító mozgások vagy a jármű szerkezetének vagy a motornak a rezgései ellenére.
- 5.5.4.5. A rendszer bármely részéből történő tüzelőanyag szivárgás szabadon juthasson az útfelületre, azonban sohasem a kipufogó-rendszerre.

5.5.5. Vészhelyzet-kapcsoló, ha van

Ha vészhelyzet-kapcsolót szerelnek fel az üzemen kívüli jármű tűzveszély-kockázatának csökkentése érdekében, a vészhelyzet-kapcsolók jellemzői a következők legyenek:

- 5.5.5.1. a vezetőülésben ülő vezető közvetlen közelében helyezték el.
- 5.5.5.2. világosan jelöljék meg és lássák el védőburkolattal, vagy más megfelelő eszközzel a helytelen használat megelőzése érdekében. A működtetés módjára vonatkozó használati utasítást kell elhelyezni a vészkapcsoló környezetében, pl. "Eltávolítani a fedelet és lefele húzni a kart! Működtetni csak a jármű megállása után szabad!".
- 5.5.5.3. Működtetése a következő egyidejű feladatokat lássa el:
- 5.5.5.3.1. a motor gyors leállítását;

- 5.5.5.3.2. az akkumulátor leválasztó kapcsolójának működtetését, amely az akkumulátorhoz a lehető legközelebb van felszerelve, és amely legalább egy akkumulátor-egységet le tud választani az elektromos áramkörrel, kivéve az alábbi 5.5.5.3.3. bekezdésben megkövetelt feladatot ellátó áramkört, azokat az áramköröket, amelyek biztosítják a menetíró kikapcsolását, valamint azokat a szerkezeteket, amelyek hirtelen kiiktatása az üzemállapotból nagyobb kockázatot jelentene, mint az, amit elkerülni kívánnak, pl.
- 5.5.5.3.2.1. belső vészvilágítás,
- 5.5.5.3.2.2. kiegészítő fűtés hűtő tápegységét,
- 5.5.5.3.2.3. a központi elektromos ajtózárt.
- 5.5.5.3.3. a jármű vészvillogójának bekapcsolását.
- 5.5.5.4. A fenti 5.5.5.3. bekezdésben említett feladatot nem csak vészkapcsolóval, hanem külön vezérléssel is biztosítani lehet feltéve, hogy vészhelyzetben is működtethető.
- 5.5.6. Elektromos berendezés és vezetékek
- 5.5.6.1. Minden vezeték jól szigeteljenek, és minden vezeték és elektromos berendezés álljon ellen a környező hőmérsékletnek és nedvességnek. A motortérben különös figyeljenek arra, hogy a vezetékek ellenállósága a környezeti hőmérséklettel, olajjal és párával szemben megfelelő legyen.
- 5.5.6.3. Minden elektromos hálózat, ami nem az indítómotort, a gyújtást (pozitív gyújtás), izzító gyertyák, motorleállító készülék, töltő áramkör és az akkumulátor földelése táplálja, legyen ellátva biztosítókkal vagy árammegszakítóval. Kisfogyasztású berendezések áramköre azonban közös biztosítókkal vagy árammegszakítóval védhető feltéve, hogy ezek névleges kapacitása nem haladja meg a 16 amperet.
- 5.5.6.4. Védjenek minden vezeték megfelelően, és úgy tartsanak biztonságos helyzetben, hogy azok szakadással, kopással vagy dörzsölődéssel ne károsodjanak.
- 5.5.7. Akkumulátorok
- 5.5.7.1. Minden akkumulátor legyen jól rögzítve és legyen könnyen hozzáférhető.
- 5.5.7.2. Az akkumulátor-szekrény legyen elkülönítve az utastértől és a vezetőfülkétől, és külső levegővel legyen szellőztetve.
- 5.5.8. Tűzoltó készülék és elsősegély-készlet
- 5.5.8.1. A járművet lássák el egy vagy több tűzoltó készülékkel, egy legyen a vezető üléséhez közel. Mindegyik tűzoltó készülék rendelkezzen a CEN EN3 Szabvány 1. Résznek vagy az ezzel egyenértékű nemzeti szabványnak megfelelő 8A vagy 21B minimális vizsgálati besorolással.
- 5.5.8.2. Legyen hely egy vagy több elsősegély-készlet elhelyezésére. A rendelkezésre álló tér ne legyen kevesebb, mint 70 dm<sup>3</sup>, a minimális méret ne legyen kevesebb, mint 80 mm.
- 5.5.8.3. A tűzoltó készülékeket és az elsősegély-készleteket lopás vagy vandalizmus ellen védeni lehet (pl. belső zárral vagy törhető üveggel) feltéve, hogy ezek elhelyezését világosan megjelölték és az emberek számára vészhelyzetben hozzáférhető eszközök vannak.
- 5.5.9. Anyagok  
A kipufogó-vezeték 10 cm környezetben éghető anyag nem megengedett kivéve, ha az anyagot hatásosan burkolták.
- 5.6. Kijáratok
- 5.6.1. Számuk

- 5.6.1.1. Minden járművön legalább két ajtó legyen, azaz vagy egy forgalmi ajtó és egy vészkiárat, vagy két forgalmi ajtó.
- 5.6.1.2. E követelmény érdekében az önműködtető vezérlőrendszerrel felszerelt forgalmi ajtók nem minősülnek kiáratnak, hacsak kézzel azonnal nem nyithatók, ha egyszer az 5.6.5.1. bekezdésben előírt vezérlést – ha szükséges volt – már működtették.
- 5.6.1.3. A vészkiáratok minimális száma annyi legyen, hogy az összes kiáratok és menekülő-nyílások száma a következő legyen:

Utások száma	Kijáratok minimális száma	Menekülő nyílások száma, amelyek vészkiáratnak számítanak	
		megengedett	megkövetelt
≤ 16	3	1	
> 16	4		1

- 5.6.1.4. Ahol a vezetőfülke nem közelíthető meg a jármű belsejéből, két kiárat legyen, amelyek nem lehetnek ugyanazon az oldalfalon; ha a kiáratok közül az egyik ablak, ez teljesítse az 5.6.3.1., 5.6.8.1. és 5.6.8.2. bekezdésben a vészkiáratok ablakokra előírt követelményeket.
- 5.6.1.5. A kettős forgalmi ajtók nem számítanak két ajtónak és a kettős ablakok két vészkiáratok ablaknak.
- 5.6.2. Kijáratok elhelyezése
- 5.6.2.1. A forgalmi ajtó(k) a jármű azon oldalán legyen(ek) elhelyezve, amely közelebb van a forgalom irányának megfelelő út vagy a jármű hátulja felől nézett oldalához.<sup>4/</sup>
- 5.6.2.2. A kiáratokat úgy kell elhelyezni, hogy legalább egy kiárat legyen a jármű mindegyik oldalán.
- 5.6.2.3. Az utastér első fele és a hátsó fele legalább egy-egy kiáratokkal rendelkezzen.
- 5.6.2.4. Legalább egy kiárat legyen vagy a jármű hátulja vagy az eleje felől nézett részén, hacsak nincs menekülőnyílás a tetőn.
- 5.6.2.5. Ha a vezetőülés számára fenntartott hely és a vezetőülés mögött levő utas-ülések között a terület nincs összekötve megfelelő átjáróval, akkor
- 5.6.2.5.1. az utasok számára fenntartott fő terület rendelkezzen olyan kiáratokkal, amely kielégíti az 5.6.1. bekezdés követelményét figyelemmel a számra, és az 5.6.2.1., 5.6.2.2. és 5.6.2.3. fenti bekezdések követelményeit figyelemmel az elhelyezésre;
- 5.6.2.5.2. elfogadhatják a vezető ajtaját vészkiáratként a vezetőülés mögött elhelyezett ülésen helyet foglalók számára, feltéve, hogy lehetséges végigmozgatni egy vizsgáló idomot az utasüléstől a jármű külsejéig a vezetőajtón keresztül (lásd 3. Melléklet 21. ábráját).
- A vezető ajtaja megközelítésének ellenőrzése az 5.7.3.2. bekezdés követelményeinek legyen tárgya, 600 × 400 mm méretű vizsgálati idomot használva, amint azt az 5.7.3.3. bekezdés leírja. Az utasajtó a jármű vezetőjének ajtajával ellentétes oldalán legyen és szolgáljon vészkiáratként a vezető számára.
- 5.6.2.5.3. az 5.6.2.5.2. bekezdésben hivatkozott ajtók nem tárgyai az 5.6.3., 5.7.1., 5.7.2., 5.7.7. és 5.10.1. bekezdéseknek.
- 5.6.3. Legkisebb méretek
- 5.6.3.1. Különböző kiáratoknak a következő minimális méreteik legyenek (lásd 3. Melléklet 17. Ábra):

<sup>4/</sup> Abban az országban, amelyben a jármű forgalomba helyezését engedélyezték

Nyílás	Méretek	Észrevételek
Utás-ajtó	<u>Bejárati magasság:</u> A osztály 165 cm B osztály 150 cm	Az utásajtó bejárati magasságát, mint függőleges távolságot az ajtónyílás középpontját vízszintes kivetítve egy függőleges síkra a legalsó lépcső-felület tetejétől kell mérni.
	Nyílás magassága	Az utás-ajtó nyílásának függőleges magassága olyan legyen, ami megengedi az 5.7.1.1. bekezdésben hivatkozott kettős lemez átjárását. A felső sarok magassága a nem több mint 15 cm kerekítéssel csökkenthető.
	<u>Szélesség</u> Egyes ajtó 65 cm Kettős ajtó 120 cm	B osztályú járműveknél, ahol az utás-ajtó nyílás-magassága 140 és 150 cm között van 75 cm legkisebb egyes ajtónyílást alkalmazzák. Minden járműnél a forgalmi ajtó szélessége 10 cm-rel csökkenthető, ha a mérést a karfák szintjén végzik és 25 cm-rel, ha a kormánykerék íve vagy az automatikus vagy táv-vezérlésű ajtó működtető mechanizmusa vagy a szélvédő dőlése ezt megköveteli.
Vészkijárat	Magasság 125 cm Szélesség 55 cm	A szélesség 30 cm-rel csökkenthető, ha a kormánykerék íve ezt követeli feltéve, hogy az 55 cm szélességet a 40 cm legkisebb magasságnál az ajtónyílás legalacsonyabb része felett betartják. A magasság a felső sarkokban csökkenthető a 15 cm-nél nem nagyobb sugarú lekerekítéseknél.
		Legyen lehetséges ebbe a területbe 50 cm magas és 70 cm széles négyszöget beírni. 5 % tûrés azonban megengedhető erre a területre a típusjóváhagyásnál, amelyet a jelen Előírás hatálya lépése után következő egy évig bocsátanak ki.
Vészkijárat ablak	Nyílás területe: 4.000 cm <sup>2</sup>	A hátsó felületen el-helyezett vészkijárat ablak, ha a gyártó nem biztosított vészkijárat ablakot a fenti előírt minimális méretekkel
Vészkijárat nyílás	Nyílás területe 4.000 cm <sup>2</sup>	Ebbe a területbe legyen beírható egy 50 x 70 cm méretű négyzet

5.6.3.2. Egy jármű, amelyre az 5.7.1.9. bekezdést alkalmazzák, feleljen meg a fenti 5.6.3.1. bekezdés követelményeinek figyelemmel a vészkijárat ablakokra és a menekülő-nyílásokra, és a következő követelményeknek figyelemmel az utás-ajtókra és a vészkijárat ajtókra:

Nyílás	Méretek	Észrevételek
Utás-ajtó	Nyílás magassága: 110 cm	Ez a méret csökkenthető a nyílás sarkaiban 15 cm-t nem meghaladó sugárral.
	<u>Szélesség:</u> Egyes ajtó 65 cm Kettős ajtó 120 cm	Ez a méret csökkenthető a nyílás sarkaiban 15 m-t nem túllépő sugárral. A szélesség csökkenthető 10 cm-rel, ha a mérést a karfák szintjén végzik és 25 cm-rel, ahol a kormány karimája belóg, vagy az automata vagy táv-működtetésű ajtók vagy a szélvédők dőlése így kívánja.
Vészkijárat ajtók	Magasság 110 cm Szélesség 55 cm	A szélesség 30 cm-rel csökkenthető, ha a kormány íve így kívánja, feltéve, hogy az 55 cm-es szélességet betartják a 40 cm-es minimális magasságnál az ajtónyílás legalacsonyabb része felett. A magasság és a szélesség a felső sarkokban csökkenthető nem több mint 15 cm-es sugarú lekerekítéssel.

5.6.4. Műszaki feltételek minden utásajtóhoz

- 5.6.4.1. Minden utas-ajtó legyen könnyen nyitható a járművön belülről és, kívülről amikor a jármű álló helyzetben van (de nem szükségszerűen, amikor a jármű mozog). Ez a követelményt azonban nem kell úgy tekinteni, mint amely kizárja az ajtó bezárását kívülről, feltéve, hogy az ajtó belülről mindig nyitható.
- 5.6.4.2. Az utas-ajtók kívülről történő kinyitására szolgáló vezérlések vagy szerkezetek ne legyenek 180 cm-nél magasabban a talaj felett, amikor a jármű terhelés nélkül vízszintes talajon áll.
- 5.6.4.3. Minden egy szárnyú kézzel működtethető utas-ajtó, amely sarokpántra függesztett vagy csukló körül fordul el, úgy legyen felfüggesztve, hogy ha a nyitott ajtó álló tárggyal érintkezik a jármű előre haladó mozgása közben, az ajtó záródni kényszerüljön.
- 5.6.4.4. Ha a kézzel működtethető utasajtót csapódást gátlóval szereltek fel, az kétállású legyen.
- 5.6.4.5. Az utasajtó belső részén ne legyen semmilyen fedél, ami a belső lépcsőket fedi, amikor az ajtó zárva van.
- 5.6.4.6. Ha a közvetlen rálátás nem megfelelő, optikai vagy más eszközt kell elhelyezni, amely lehetővé teszi, hogy a járművezető üléséből figyelje az utasok jelenlétét minden olyan utasajtó külső és belső részének közvetlen közelében, amely nem automatikusan működtetett.
- 5.6.4.7. Minden ajtót, amely nem a jármű belseje fele nyílik, úgy kell kialakítani, hogy szokásos mozgása ne okozzon sérülést az utasoknak. Ahol szükséges, megfelelő védő szerkezeteket kell felszerelni.
- 5.6.4.8. Ha az utasajtó a WC-ajtó vagy más belső helység belső ajtaja mellett van elhelyezve, az utasajtó legyen biztosítva önkéntelen működtetés ellen. Azonban ezt a követelményt nem kell alkalmazni, ha az utasajtó automatikusan csukódik, amikor a jármű 5 km/h sebességet meghaladó sebességgel mozog.
- 5.6.4.9. Azokon az utasajtókon, amelyek a jármű hátsó része fele néznek, az ajtó-szárnyakat ne lehessen jobban kinyitni, mint 115°, se kevésbé, mint 85°, és – amikor nyílik – ebben a helyzetben automatikusan maradjon meg. Ez nem jelenti azt, hogy az ajtó a megállási és nyitási helyzetben túlhaladjon, ha ez biztonságos; pl. lehetővé teszi az ajtók emelt peron mögé fordulását beszálláskor vagy a kinyitását 270 fokos elfordulással biztosít szabad területet a jármű mögött.
- 5.6.4.10. Az utasajtó semmilyen nyitott helyzetben se akadályozza a kötelező kijáratok használatát vagy megközelítését.
- 5.6.5. Kiegészítő műszaki követelmények távműködtetésű utasajtókhoz
- 5.6.5.1. Veszélyhelyzet esetén minden távműködtetésű utasajtót, amikor a jármű álló helyzetben van (nem szükségszerűen akkor, amikor a jármű mozog) ki lehessen nyitni belülről, és amikor nincs zárva kívülről olyan vezérléssel, amely akár távműködtetéssel is üzemeltethető:
- 5.6.5.1.1. független minden más vezérléstől;
- 5.6.5.1.2. belső vezérlés esetén, az ajtón vagy az ajtótól 300 mm-re van elhelyezve olyan magasságban, amely az első lépcső felett kevesebb, mint 1600 mm,
- 5.6.5.1.3. könnyen látható és tisztán azonosítható legyen, amikor az ajtóhoz közelednek, és amikor az ajtó előtt állnak,
- 5.6.5.1.4. egy, közvetlenül az ajtó előtt álló személy működtethesse,
- 5.6.5.1.5. az ajtó könnyen nyíljon vagy tegye kézzel lehetővé az ajtó könnyű nyitását,
- 5.6.5.1.6. olyan szerkezettel védhető, amely könnyen eltávolítható vagy törhető a vésznyitó könnyű elérése érdekében; a vésznyitó működtetését vagy a védőfedél eltávolítását a nyitó felett a vezető hallhassa vagy láthassa, és

- 5.6.5.1.7. a vezető által vezérelt ajtó, amely nem felel meg az 5.6.5.6.2. bekezdés követelményeinek, olyan legyen, hogy úgy vezérelje az ajtó nyitását és állítsa szokásos helyzetbe, ami után az ajtók akkor fognak ismét csukódni, ha a vezető a következő zárási műveletet végzi.
- 5.6.5.2. Lehet egy olyan szerkezet, amelyet a vezető működtet az ülésből a külső vészvezérlő hatástalanítására azért, hogy az utasajtók kívülről zárhatók legyenek. Ilyenkor a külső vészvezérlőket automatikusan újból működésbe hozhassák vagy a motor beindításakor, vagy mielőtt a jármű a 20 km/h sebességet eléri. A külső vészvezérlő hatástalanítása automatikusan nem fordulhat elő, ez a vezetőtől további cselekvést igényeljen.
- 5.6.5.3. Minden vezető által üzemeltetett utasajtót a vezető képes legyen a vezető az ülésből a vezérléseket használni, amelyek – a lábvezérléseket kivéve – megkülönböztethetően és világosan meg vannak jelölve.
- 5.6.5.4. Minden vezető által üzemeltetett utasajtó működtessen visszajelzőt, amelyet a vezető változó világítási körülmények között is jól láthat, amikor szokásos vezetési helyzetében ül, és amely figyelmezteti, ha az ajtó nincs teljesen zárva. Ez a visszajelző mindig jelezze, ha az ajtó merev szerkezete a teljesen nyitott állapot és a teljesen zárt állapottól 30 mm-re levő pont között van. Egy visszajelző kiszolgálhat egy vagy több ajtót. Olyan visszajelző azonban nem lehet a mellő utasajtónál, amely nem felel meg az 5.6.5.6.2. és 5.6.5.6.3. bekezdéseknek.
- 5.6.5.5. Ha vezérlések állnak a vezető rendelkezésére egy ajtó nyitására és zárására, ezek olyanok legyenek, hogy a vezető bármikor képes legyen visszafordítani az ajtó mozgását a nyitási vagy zárási folyamat alatt.
- 5.6.5.6. Minden távirányítású utasajtó szerkezete és vezérlő rendszere olyan legyen, hogy az utas ne sérülhessen meg az ajtótól, vagy az ajtó ne csípjé be, amint az bezáródik.
- 5.6.5.6.1. Kivéve az első utasajtót ezt a követelményt kielégítettének kell tekinteni, ha a következő két követelmény teljesül:
- 5.6.5.6.2. Az első követelmény, hogy amikor a jelen Előírás 4. Mellékletében leírt bármelyik mérési pontnál a záródó ajtó ellenáll 150 N erőnél nem nagyobb szorító erőnek, az ajtó automatikusan újra teljesen kinyílik és – kivéve az automatikusan működő ajtó esetét – nyitva marad addig, amíg a zárószervezet működik. A szorító erőt mérni lehet bármilyen, az illetékes hatóságot kielégítő módszerrel. A jelen Előírás 4. Mellékletében irányelvek szerepelnek. A csúcserő rövid időre nagyobb lehet, mint 150 N feltéve, hogy ez nem haladja meg a 300 N-t. Az újraindító rendszert 60 mm magas, 30 mm széles és 5 mm lekerekítési sugarú vizsgálórúddal kell ellenőrizni.
- 5.6.5.6.3. A második követelmény az, hogy amikor az ajtó bezárja az utas csuklóját vagy ujjait:
- 5.6.5.6.3.1. az ajtó automatikusan újra kinyílik teljes terjedelmében és – kivéve a távműködtetésű utasajtó esetét – addig marad nyitva, amíg a zárószervezetet működtetni kezdik, vagy
- 5.6.5.6.3.2. könnyen húzhatók ki a csuklót és az ujjakat az ajtóból az utas sérülésének veszélye nélkül. Ezt kézzel vagy az 5.6.5.6.2. bekezdésben említett vizsgálórúddal lehet vizsgálni, ami egyik oldalától 300 mm hosszon 30 mm vastagágról 5 mm vastagságra van kúposítva. Ne legyen lesimítva vagy kenve. Ha az ajtó megfogja a rudat, az könnyen eltávolítható legyen, vagy
- 5.6.5.6.3.3. az ajtó olyan helyzetben marad meg, ami megengedi 60 mm magas, 20 mm széles és sarkainál 5 mm sugárral lekerekített keresztmetszeténél a vizsgálórúd szabad átjárását; Ez a helyzet ne legyen nagyobb távolságra 30 mm-nél a teljesen zárt helyzettől.
- 5.6.5.6.4. Az első utasajtó esetében az 5.6.5.6. bekezdést kielégítettnek kell tekinteni, ha
- 5.6.5.6.4.1. teljesíti az 5.6.5.6.2. és 5.6.5.6.3. bekezdések követelményeit, vagy

- 5.6.5.6.4.2. puha szélekkel van felszerelve; ezek azonban ne legyenek olyan lágyak, hogy ha az ajtókat az 5.6.5.6.2. bekezdésben említett vizsgálórúdra zárják, az ajtó merev szerkezete elérhesse a teljesen zárt helyzetet.
- 5.6.5.7. Ahol a távműködtetésű utasajtót csak az energia-ellátás folyamatos alkalmazásával lehet zárva tartani, ott legyen vizuális figyelmeztető készülék, amely tájékoztatja a vezetőt az ajtókat ellátó energiaforrás bármely hibájáról.
- 5.6.5.8. Elindulást gátló szerkezet – ha alkalmaznak – csak kevesebb, mint 5 km/h sebességnél legyen hatásos és működésképtelen legyen e sebesség felett.
- 5.6.5.9. A vezető számára egy hangjelző készüléket lehet működésbe hozni, ha a jármű nyugalmi állapotból elindul és a távműködtetésű utasajtók nincsenek teljesen bezárva. Ezt a hangjelző készüléket az 5 km/h sebesség felett kell működésbe hozni azoknál az ajtóknál, amelyek megfelelnek az 5.6.5.6.3.3. bekezdés követelményeinek.
- 5.6.6. Kiegészítő műszaki követelmények távműködtetésű utasajtókhoz
- 5.6.6.1. A nyitás vezérlésének működtetése
- 5.6.6.1.1. Kivéve az 5.6.5.1. bekezdésben foglaltakat a távműködtetésű utasajtók nyitás vezérlését csak a gépkocsivezető legyen képes működtetni üléséből.
- 5.6.6.1.2. A működtetés vagy közvetlen (pl. kapcsolóval) vagy közvetett (pl. az első utasajtó nyitása és zárása) lehet.
- 5.6.6.1.3. A vezető által a nyitás vezérlésének működtetése legyen jelezve belül és – ahol az ajtót kívülről lehet nyitni – a járművön kívül is; a jelzés (pl. világító nyomógomb, világító jel) a hozzátartozó ajtón vagy mellette legyen.
- 5.6.6.1.4. Kapcsolóval való közvetlen működtetés esetén a rendszer működési állapota világosan legyen jelezve a vezetőnek, pl. a kapcsoló helyzetével vagy jelző-lámpával, vagy világító kapcsolóval. A kapcsolót külön jelezni kell és úgy kell elhelyezni, hogy ne lehessen más vezérlő eszközzel összetéveszteni.
- 5.6.6.2. Távműködtetésű utasajtók nyitása
- 5.6.6.2.1. Miután a vezető a nyitásvezérlőt működtette, lehetséges legyen, hogy az utasok az ajtót a következők szerint kinyithassák:
- 5.6.6.2.1.1. belülről, pl. nyomógomb megnyomásával vagy áthaladva egy fénynyalábon, és
- 5.6.6.2.1.2. kívülről, kivéve annak az ajtónak az esetét, amelyet csak kijáratként használnak, és ilyenként van jelölve, pl. kivilágított nyomógomb, vagy kivilágított jel alatti nyomógomb, vagy megfelelő tájékoztatással ellátott hasonló szerkezet megnyomásával.
- 5.6.6.2.2. Az 5.6.6.2.1.1. bekezdésben említett nyomógomb megnyomása olyan jelet adhat, ami tárolva van, és ami • a vezető működtetve a nyitás vezérlését • az ajtó kinyitását eredményezi.
- 5.6.6.3. Távműködtetésű utasajtó zárása
- 5.6.6.3.1. Ha egy távműködtetésű ajtót kinyitottak, az ismét záródjon be bizonyos időtartam eltelte után. Ha egy utas belép vagy elhagyja a járművet ez alatt az időtartam alatt, egy biztonsági eszköz (pl. láblemez érintése, fénykorlát, egyirányú ajtó) biztosítsa, hogy az idő az ajtó záródásáig elegendő legyen.
- 5.6.6.3.2. Ha egy utas belép vagy elhagyja a járművet mialatt az ajtó záródik, a záródási folyamatot automatikusan meg kell szakítani és az ajtó térjen vissza nyitott helyzetébe. A visszatérést az 5.6.6.3.1. bekezdésben hivatkozott valamelyik vagy más szerkezettel lehet működtetni.

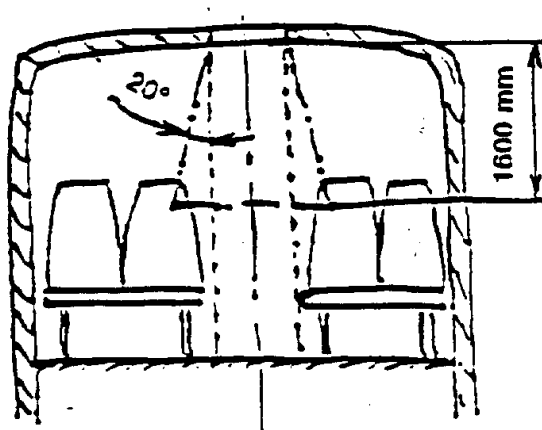
- 5.6.6.3.3. Egy ajtó, amelyet automatikusan zártak az 5.6.6.3.1. bekezdésnek megfelelően, az utas képes legyen ismét kinyitni az 5.6.6.2. bekezdés szerint; ezt nem kell alkalmazni, ha a vezető hatástalanította a nyitás vezérlését.
- 5.6.6.3.4. A vezető által távvezérelt utas-ajtó nyitás-vezérlésének hatástalanítása után a nyitott ajtó az 5.6.6.3.1. – 5.6.6.3.3. bekezdések szerint záródjon.
- 5.6.6.4. Az automatikus zárási folyamat tiltása az ajtókon, amelyeket különleges járatokon jeleznek, pl. utasok gyerekocsival, mozgáskorlátozott személyek, stb.
- 5.6.6.4.1. A vezető képes legyen letiltani az automatikus zárási folyamatot különleges vezérlés működtetésével. Az utas szintén legyen képes letiltani az automatikus zárási folyamatot egy erre szolgáló nyomógomb közvetlen megnyomásával.
- 5.6.6.4.2. Az automatikus zárási folyamatot jelezzék a vezetőknek, pl. észlelhető visszajelzővel.
- 5.6.6.4.3. Csak gépjárművezető végezhesse automatikus zárási folyamat megfordításának elhalasztását.
- 5.6.6.4.4. Alkalmazzák az 5.6.6.3. bekezdést az ajtók egymást követő zárására.
- 5.6.7. Műszaki követelmények vészkijáratú ajtókra
- 5.6.7.1. A vészkijáratokat könnyen lehessen kinyitni belülről, és amikor a jármű áll, kívülről. Ezt a követelményt azonban ne fogják fel úgy, mint ami megakadályozza az ajtó zárását kívülről feltéve, hogy az ajtó a szokásos nyitószervezettel belülről mindig nyitható.
- 5.6.7.2. A vészkijáratokat ne szereljék fel gépi működtetésű rendszerrel vagy ne legyen csúszó típusú. Ha a csúszó ajtót nyitható szerszám használata nélkül a 33. számú Előírás szerinti frontális ütközési vizsgálat után, ez, mint vészkijárat elfogadható.
- 5.6.7.3. A vészkijárat külső kilincse ne legyen messzebb a talajtól, mint 180 cm, amikor a jármű vízszintes talajon áll terhelés nélkül.
- 5.6.7.4. A jármű oldalára függesztett vészkijárat mellső élével előre legyen felfüggesztve, és kifelé nyíljon. Szalagok, láncok vagy más visszatartó eszközök megengedhetők feltéve, hogy ezek nem akadályozzák az ajtó nyitását és nyitva maradását legalább 100° szögnél. Ha egy eszköz elegendő a vészkijárat megközelítéséhez szükséges szabad áthaladáshoz, a 100° minimális szög követelményét nem kell alkalmazni.
- 5.6.7.5. Ha egy vészkijáratú ajtót a WC-ajtó vagy más belső helység mellett helyeznek el, az ajtót védeni kell a véletlen használat ellen. Ezt a követelményt nem kell alkalmazni, ha a vészkijárat automatikusan záródik, akkor, amikor a jármű 5 km/h sebességnél nagyobb sebességgel mozog.
- 5.6.7.6. Lássanak el minden, a vezetőülésből nem látható vészkijáratú ajtót hangjelző készülékkel, ami figyelmezteti a vezetőt, hogy az ajtók nincsenek biztonságosan bezárva. A készüléket az ajtó fogantyújának és ne magának az ajtónak a mozgása működtesse.
- 5.6.8. Műszaki követelmények vészkijáratú ablakokra
- 5.6.8.1. Minden függesztett vészkijáratú ablak kifelé nyíljon.
- 5.6.8.2. Minden vészkijáratú ablak:
- 5.6.8.2.1. legyen vagy könnyen és azonnal működtethető az illetékes hatóság által elfogadott szerkezettel belülről és a járműn kívülről, vagy
- 5.6.8.2.2. készítsék azonnal törhető biztonsági üvegből; ez utóbbi feltétel nem zárja ki laminált üveg vagy műanyag üveg használatának lehetőségét.

- 5.6.8.3. Minden vészkijáratit ablakot, amely kívülről zárható, úgy alakítsanak ki, hogy lehetséges legyen a jármű belsejéből is kinyitni.
- 5.6.8.4. Ha a vészkijáratit ablakot felső szélénél vízszintesen függesztették fel, nyitva tartása érdekében megfelelő szerkezettel lássák el. Vészkijáratit ablak, amely nyílik vagy kirepül, ezt kifele tegye.
- 5.6.8.5. A jármű oldalába szerelt vészkijáratit ablak alsó szélének magassága – közvetlenül a padló szintjétől – ne legyen több mint 100 cm és kevesebb, mint 65 cm befüggesztett vészkijáratit ablak esetén vagy 50 cm betörhető ablaküveg esetén. Befüggesztett vészkijáratit ablak esetén azonban az alsó szél magassága minimum 50 cm-re csökkenthető feltéve, hogy az ablaknyílást 65 cm magasságig ellátták korláttal, amely meggátolja az utasok kiesésének lehetőségét a járműből. Ahol az ablaknyílás korláttal van ellátva, az ablak nyílásának mérete ne legyen kevesebb, mint a vészkijáratit ablakokra előírt minimális méret.
- 5.6.8.6. Minden befüggesztett vészkijáratit ablakot, ami nem látható tisztán a vezető üléséből, szereljenek fel hangjelző készülékkel, ami figyelmezteti a jármű-vezetőt, ha az ablak nincs teljesen zárva. Ez a szerkezet működtesse az ablak zárását és nem magának az ablaknak a mozgását.
- 5.6.9. Műszaki követelmények menekülő nyílásokhoz
- 5.6.9.1. Minden menekülő nyílás úgy működjön, hogy ne akadályozza az áthaladást a jármű egyik oldaláról a másikra. A kipattanó menekülő nyílás olyan legyen, ami nem okoz veszélyes kivetődést.
- 5.6.9.2. A menekülő nyílások belülről és kívülről könnyen nyithatók vagy eltávolíthatók legyenek. Ez a követelmény azonban nem értelmezhető úgy, mint ami kizárja a menekülő nyílás bezárását a jármű biztonságba helyezése érdekében akkor, amikor őrizetlen feltéve, hogy a menekülő nyílás mindig kinyitható belülről a szokásos nyitó vagy eltávolító szerkezettel.
- 5.6.10. Visszahúzódó lépcsők
- Visszahúzódó lépcső – ha ilyen van – feleljen meg a következő követelményeknek:
- 5.6.10.1. Ha árammal működtetett, működése legyen összhangban a vészkijáratit ajtó megfelelő működtetésével.
- 5.6.10.2. Ha az ajtó zárva van, a visszahúzódó lépcső egyetlen része se nyúljon 10 mm-nél többel a felépítmény szomszédos vonalán túl.
- 5.6.10.3. Ha az ajtó nyitva van, és a visszahúzódó lépcső vízszintes helyzetben van, a felület feleljen meg a jelen Előírás 5.7.7. bekezdésében levő követelményeknek.
- 5.6.10.4. Árammal működtetett lépcső esetében ne forduljon elő, hogy a jármű nyugalmi helyzetéből saját erejéből elindul, amikor a lépcső vízszintes helyzetben van. Kézzel működtetett lépcső esetében hang- vagy fényjelzés riassza a vezetőt, ha a lépcső nincs teljesen visszahúzva.
- 5.6.10.5. A lépcső ne kerülhessen vízszintes állapotba, amikor a jármű mozgásban van. Ha az a szerkezet, amely az árammal működtetett lépcsőt üzemelteti, meghibásodik, a lépcső legyen visszahúzva és maradjon visszahúzott állapotban. A megfelelő ajtó működését azonban ne akadályozza az ilyen meghibásodás, vagy ha a lépcső megsérül.
- 5.6.10.6. Ha utas áll az árammal működtetett visszahúzódó lépcsőn, a vonatkozó ajtó ne záródhasson be. E követelmény teljesülését vizsgálják meg a lépcső közepén kisgyermeket képviselő 15 kg tömeg elhelyezésével. Ezt a követelményt ne alkalmazzák a vezető közvetlen látóterébe eső ajtóknál.
- 5.6.10.7. A visszahúzódó lépcső mozgása ne okozhasson semmilyen testi sérülést sem az utasoknak vagy a megállóban álló személyeknek.

- 5.6.10.8. A visszahúzódó lépcsők előre és hátra irányuló sarkai legalább 5 mm-es sugárral, a szélek legalább 2,5 mm sugárral legyenek lekerekítve.
- 5.6.10.9. Ha az utas-ajtó nyitva van, a visszahúzódó lépcső biztosan álljon vízszintes helyzetében. Ha 136 kg tömeget helyeznek valamelyik lépcső közepére vagy helyeznek 272 kg tömeget a kettős lépcső közepére, a lehajlás bármely ponton ne lépje túl a 10 mm-t.
- 5.6.11. Jelölések
- 5.6.11.1. Minden vészkijáratot a járművön belül és kívül olvasható "Vészkijárat" felirattal jelöljék.
- 5.6.11.2. Az utas-ajtók és minden vészkijárat vészvezérlését a jármű belsején belül és kívül vagy ráutaló jelképpel vagy világosan olvasható felirattal kell jelölni.
- 5.6.11.3. Helyezzenek el világos tájékoztatást a működtetés módszeréről a kijárat vészvezérlésén vagy ahhoz közel.
- 5.6.11.4. A fenti 5.6.11.1 – 5.6.11.3. bekezdésekben hivatkozott feliratok nyelvét annak az országnak az illetékes hatósága állapítsa meg, ahol a járművet nyilvántartásba vették.
- 5.7. Belső kiképzés
- 5.7.1. Utasajtó megközelítése (lásd 3. Melléklet 1. Ábra)
- 5.7.1.1. Az oldalfaltól a jármű belseje fele terjedő szabad terület, amelybe az ajtót szerelték, tegye lehetővé 2 cm vastag, 40 cm széles és 70 cm magas függőleges négyyszögletű lemez átvitelét a padló felett, föléje helyezve egy második lemezt a következő méretekkel:
- A osztályú járművek: 55 cm széles és 95 cm magas,  
B osztályú járművek: 55 cm széles és 70 cm magas.
- A felső lemez szélessége csökkenthető felül 40 cm-re, ha a vízszintestől mért 30° szögnél nem nagyobb lesarkítás beleértendő (3. Melléklet 1. Ábra).
- Az alsó lemez a felső lemez vetületén belül legyen. Viszonylagos eltávolodás a két lemez között megengedett feltéve, hogy az mindig ugyanolyan irányú.
- A kettős lemezt az ajtónyílással vízszintesen kell tartani, amint azt kezdő helyzetéből, ahol a síknak a jármű belsejéhez legközelebb eső felülete érinti a nyílás külső szélét, elmozdítjuk abba a helyzetbe, ahol érinti az első lépcsőt, miután azt a bejáratot használó személy mozgása várható irányának megfelelő szögben tartjuk.
- 5.7.1.2. Változatként egy trapezoid alakú, 50 cm magas, a felső szélesség és az alsó szélesség közötti átmenettel rendelkező lemez használható. Ebben az esetben a négyyszögletű rész teljes magassága és a felső trapéz alakú rész magassága 95 cm legyen.
- 5.7.1.3. Ha ennek a két lemeznek a középvonala kezdő helyzetétől 30 cm távolságban megy át és a kettős lemez érinti a lépcső felületét, ebben a helyzetben kell megtartani.
- 5.7.1.4. A henger alakú figurát (3. Melléklet, 3. Ábra), amelyet a folyosó méretének vizsgálatához használnak, abban az irányban mozdítsák el a folyosótól, amelyben az utas a járművet várhatóan elhagyja, addig, amíg a középvonal eléri azt a függőleges síkot, amely a legfelső lépcső felső szélét tartalmazza, vagy a felső hengert érintő sík érintkezik a kettős lemezzel, bármelyik fordul elő először, és ebben a helyzetben kell tartani (lásd 3. Melléklet, 17. Ábra).

- 5.7.1.5. Az 5.7.1.4. bekezdésben említett helyzetben levő hengeres figura és az 5.7.1.3. bekezdésben említett kettős lemez között olyan szabad tér legyen, amelynek felső és alsó határait a 3. Melléklet 17. ábrája mutatja. Ez a szabad tér tegye lehetővé a függőleges lemez, – amelynek alakja és méretei ugyanazok, mint a hengeres alak (5.7.5.1. bekezdés) középső részének alakja és méretei és vastagsága nem több mint 2 cm –, szabad átjárását. Mozgassák el ezt a lemezt a hengeres forma érintőleges helyzetéből addig, amíg annak külső oldala érintkezésbe kerül a kettős lemez belső oldalával, érintve azt a síkot vagy síkokat, amelyeket a lépcső felső széle határoz meg a bejáratot használó személy mozgásának várható irányában (lásd 3. Melléklet, 17. Ábra).
- 5.7.1.6. A szabadon átjárható nyílás ezen alak számára ne foglaljon magában semmilyen olyan teret, amely bármely nem összenyomott üléspárna előtt és az üléspárna tetejének magasságában a 30 cm-t túllépi.
- 5.7.1.7. Felhajtható ülés esetén ezt a területet használati helyzetben kell meghatározni.
- 5.7.1.8. A személyzeti felhajtható ülés azonban akadályozhatja az utasajtó megközelíthetőségét használati helyzetében feltéve, hogy
- 5.7.1.8.1. világosan jelzik tájékoztató feliraton a járműben (1. Melléklet), hogy az ülést csak a személyzet használhatja,
- 5.7.1.8.2. ha az ülést nem használják, az automatikusan felhajlik és teljesíti az 5.7.1.1. vagy 5.7.1.2. és 5.7.1.3. - 5.7.1.5. bekezdések követelményeit,
- 5.7.1.8.3. az ajtót az 5.6.1.3. bekezdés szempontjából nem tekintik úgy, mint kötelező kijáratot,
- 5.7.1.8.4. az ülések visszacsévéelő biztonsági övvel vannak ellátva, és
- 5.7.1.8.5. ha az ülés használati helyzetben és felhajtott állapotban van, semmilyen része se nyúljon előre a leghátsó helyzetben levő vezetőülés felületének közepén és a jármű ellenkező oldalára szerelt külső visszapillantó tükör közepén átmenő függőleges sík elé.
- 5.7.1.9. Az 5.6.3.1. bekezdésben levő utas-ajtó és a vészkiárat méretei, és az 5.7.1.1. – 5.7.1.7., 5.7.2.1. – 5.7.2.3., 5.7.5.1. és 5.7.8.5. bekezdések követelményeit ne alkalmazzák a 3,5 t vagy kisebb tömegű B osztályú, legfeljebb 12 ülőhellyel rendelkező járművekre, amelyekben minden ülést legalább két ajtón keresztül akadálytalanul meg lehet közelíteni.
- 5.7.1.10. A bejárat és az út, amelyen azt az utasok megközelítik, akadálytalan, ha:
- 5.7.1.10.1. a jármű hosszirányú tengelyével párhuzamosan mérve minden ponton 22 cm-nél nem kisebb távolság van és 55 cm minden olyan ponton, amely több mint 50 cm-rel a padló vagy lépcső felett van (3. Melléklet, 19. Ábra),
- 5.7.1.10.2. a jármű hosszirányú tengelyétől számítva, minden ponton 30 cm-nél nem kisebb távolság van és 55 cm minden olyan ponton, amely több mint 120 cm-rel a padló vagy lépcső, vagy kevesebb, mint 30 cm-rel a mennyezet alatt van (3. Melléklet, 20. Ábra).
- 5.7.1.11. Borítsák a folyosókat és a feljárókat csúszásgátló anyaggal.
- 5.7.1.12. A padló legnagyobb lejtése a bejáratnál ne haladja meg az 5 százalékot.
- 5.7.2. Vészkijáratok megközelítése (lásd 3. Melléklet, 2. Ábra)
- 5.7.2.1. A folyosó és a vészkijárat ajtó nyílása közötti szabad terület tegye lehetővé a szabad átjárást a 30 cm átmérőjű és a padlótól számított 70 cm magas függőleges henger számára és támasszon alá egy második 55 cm átmérőjű függőleges hengert, amelyek együttes magassága 140 cm.
- 5.7.2.2. Az első henger alapja a második henger vetületén belül legyen.

- 5.7.2.3. Ahol felhajtható ülést helyeztek el az átjáró mentén, a henger számára szolgáló szabad területet a nyitott állapotú üléssel együtt kell meghatározni.
- 5.7.2.4. A gépkocsivezető ajtaját, mint vészkijáratit az utastér számára el lehet fogadni, ha
- 5.7.2.4.1. vagy kielégíti az ajtónyílás és megközelítés méreteire vonatkozó követelményeket, vagy
- 5.7.2.4.2. kielégítik az 5.6.3.1. bekezdésben levő, vészkijáratit méreteire vonatkozó követelményeket, teljesítik az 5.6.2.5.2. bekezdésben levő követelményeket és kizárnak bármilyen akadály lehetőségét a járművezető ülése és a járművezetői ajtó között.
- 5.7.2.5. Ha ajtó van a járművezetői ajtóval szemben, az 5.7.2.4. bekezdés követelményeit kell alkalmazni feltéve, hogy nincs több mint egy utas-ülés a vezető mellett.
- 5.7.2.6. Olyan jármű esetében, amelyre az 5.7.1.9. bekezdést alkalmazzák, e szerint a bekezdés szerint kell biztosítani az ajtók megközelíthetőségét.
- 5.7.3. Vészkijáratit ablakok megközelíthetősége
- 5.7.3.1. Legyen lehetséges egy vizsgálati mérőeszközt a folyosóról a járművön kívülre mozgatni minden vészkijáratit ablakon keresztül.
- 5.7.3.2. A vizsgálati mérőeszköz mozgásának iránya olyan irányú legyen, amilyen irányba a menekülő utasok várhatóan mozognának. A mérőeszközt a mozgás irányára függőlegesen tartásák.
- 5.7.3.3. A mérőeszköz olyan vékony lemezből készített alak legyen, amelynek mérete 60 x 40 cm, 20 cm-es sugárral lekerekített sarkokkal. A vészkijáratit ablaknál – a jármű hátsó felületén – azonban a mérőeszköz 140 x 35 cm méretű is lehet 17,5 cm-es lekerekítéssel.
- 5.7.4. Menekülő nyílások megközelíthetősége
- Helyezzék el a menekülő nyílásokat legalább egy olyan ülésrész vagy más egyenértékű támasz felett, amely hozzáférésüket biztosítja.
- 5.7.4.1. Ha a járműben felszereltek menekülő nyílást, legalább egy menekülő nyílást úgy helyezzenek el, hogy a 20 fok oldalszögű és 1600 mm magas négyoldalú csonka gúla érintse az ülés vagy egyenértékű támaszt. A gúla tengelye függőleges legyen, és kisebbik része érintkezzen mindegyik menekülő nyílás nyitott területével. A támaszok felhajthatók vagy mozgathatók lehetnek, feltéve, hogy rögzíthetők használati helyzetükben. Ellenőrizzék ezeket a helyzeteket.
- 5.7.4.2. Ha a tető vastagsága több mint 150 mm, a gúla legkisebb része érintse a menekülő nyílás nyitott területét a tető alsó szélénél.



5.7.5. Folyosó (lásd 3. Melléklet, 3. Ábra)

5.7.5.1. A jármű folyosóját úgy tervezzék meg és gyártsák, hogy a két koaxiális hengerből álló, közöttük lefelé fordított kúpos mérőeszköz szabadon áthaladjon, és amely mérőeszköz méretei a következők (cm):

		A osztály	B osztály
Alsó henger	Átmérő	35	30
	Magasság	90	90
Felső henger	Átmérő	55*/	45 */
	Magasság	50 (40) <sup>+</sup>	30
Teljes magasság		190 (180) <sup>+</sup>	150

\*/ A felső henger átmérője felül lecsökkenthető 30 cm-re, ha a 30 fokot meg nem haladó vízszintes lesarkítás bennfoglaltatik (lásd 3. Melléklet, 3. Ábra).

<sup>+</sup>/ A felső henger magassága 10 cm-rel csökkenthető olyan folyosó bármely részében, ami a következő két sík legelejének végén helyezkedik el:

- a hátsó tengely középvonala előtt 1,5 m-re elhelyezkedő keresztirányú függőleges sík hátsó részén (hátsó tengely előtt közvetlen több egynél több hátsó tengellyel rendelkező jármű esetén), és
- a hátsó utas-ajtó hátsó szélénél elhelyezkedő függőleges keresztirányú sík hátsó részén.

A mérőeszköz érintkezhet a hátsó ajtónál a kapaszkodókkal, ha vannak, és elmozdíthatják azokat.

5.7.5.1.1. "A" osztályú járműveknél az alsó henger átmérője 35 cm-ről 30 cm-re csökkenthető olyan folyosó bármely részén, ami a következő két sík legelejének végén helyezkedik el:

- 5.7.5.1.1.1. a hátsó tengely középvonala előtt 1,5 m-re elhelyezkedő keresztirányú függőleges sík (hátsó tengely előtt közvetlen több egynél több hátsó tengellyel rendelkező jármű esetén),
- 5.7.5.1.1.2. a leghátsó utas-ajtó hátsó szélén elhelyezkedő függőleges keresztirányú sík a tengelyek között.

5.7.5.2. Lépcsők elhelyezhetők a folyosóban. Az ilyen lépcsők szélessége ne legyen kisebb, mint a folyosó szélessége a lépcső tetején.

5.7.5.3. Lehajtható ülések, amik lehetővé tennék az utasok leülését a folyosón, nem engedhetők meg.

- 5.7.5.4. Olyan jármű esetében, ahol az 5.7.1.9. bekezdést alkalmazzák, folyosóra nem szükséges alkalmazni az ebben a bekezdésben figyelembe vett megközelíthetőségi méreteket.
- 5.7.6. Folyosó lejtése  
A folyosó lejtése nem lépheti túl:
- 5.7.6.1. Hosszirányban:
- 5.7.6.1.1. "A" osztályú járműnél a 8 százalékot, vagy
- 5.7.6.1.2. "B" osztályú járműnél a 12.5 százalékot.
- 5.7.6.2. Keresztirányban az 5 százalékot minden osztálynál.
- 5.7.7. Lépcsők (lásd 3. Melléklet, 4. Ábra)
- 5.7.7.1. A 3. Melléklet 4. ábrája határozza meg az utas-lépcsők maximális és minimális magasságát és minimális mélységét az utas- és vészkijáratú ajtóknál és a járműben.
- 5.7.7.2. Ennek a bekezdésnek a céljából mérjék a lépcső magasságát szélességének a közepén. Továbbá, a gyártók különösen a mozgáskorlátozottakat vegyék figyelembe, főleg a lépcső magasságát tartsák a minimumon.
- 5.7.7.3. A süllyesztett folyosótól az ülés-területig tartó átmenet nem tekinthető lépcsőnek. A függőleges távolság azonban a folyosó felülete és az ülés-terület között ne haladja meg a 35 cm-t.
- 5.7.7.4. Az első lépcső magasságát a talajhoz viszonyítva kell mérni a jármű terheletlen üzemkész állapotában, a 3.2.3. bekezdés szerint a legnagyobb műszaki tömeghez a gyártó által meghatározott gumiabroncsokkal és nyomással.
- 5.7.7.5. Ha több mint egy lépcső van, mindegyik lépcső benyúlhat 10 cm-rel a következő lépcső függőleges vetületének területébe, és a lejjebb levő nyom feletti vetület hagyjon legalább 20 cm szabad felületet.
- 5.7.7.6. Bármely lépcső területe legalább 800 cm<sup>2</sup> legyen.
- 5.7.7.7. A lépcső legnagyobb lejtése bármely irányban ne haladja meg az 5 százalékot.
- 5.7.8. Utas-ülések (beleértve a lehajtható üléseket) és az ülő utasok számára szükséges hely
- 5.7.8.1. Mindegyik ülőhelynek és – kivéve a vezető mellett levő ülések esetében – a hozzá tartozó láb helyének legyen szabad tere legalább 90 cm függőleges távolságban a nem összenyomott üléspárna legmagasabb pontjától és legalább 135 cm-re a padló szintjétől, ahol az utas lába nyugszik. Olyan járműnél, ahol az 5.7.1.9. bekezdést alkalmazzák, ez a méret 120 cm-re csökkenthető a padlótól és 80 cm-re a nem összenyomott üléspárna legmagasabb pontjától mérve.
- 5.7.8.1.1. Ez a tiszta távolság terjedjen ki az alább meghatározott teljes terület fölé:
- 5.7.8.1.1.1. a 40 cm szélességű, az ülés függőleges középsíkjára szimmetrikus négyszög alakú terület, amelynek a 3. Melléklet 5. ábráján meghatározott "L" hossza az ülés függőleges középsíkján keresztül menő metszetet képvisel,
- 5.7.8.1.1.2. az ülő utas lába számára szolgáló terület ugyanolyan 40 cm szélességgel és 30 cm mélységgel.
- 5.7.8.1.2. Ez a tér azonban ne foglalja magában a jármű szomszédos falának felső részén levő 15 cm magas és 10 cm széles négyszög alakú területet (lásd 3. Melléklet, 6. Ábra).
- 5.7.8.1.3. Az 5.7.8.1.1.2. bekezdésben említett terület fölé kiterjedő területbe a következő benyúlások megengedhetők:
- 5.7.8.1.3.1. másik ülés hátának a benyúlása,

- 5.7.8.1.3.2. szerkezeti elem benyúlása feltéve, hogy a benyúlás befoglalható egy háromszögbe, amelynek csúcsa 65 cm-re van a padlótól, és amelynek csúcsa 10 cm széles és a szóban forgó tér felső részén van a jármű oldalfala mellett (3. Melléklet, 7. Ábra),
- 5.7.8.1.3.3. keresztaszvénny benyúlása a szóban forgó tér alsó részébe a jármű oldalfala mellett, amely nem nagyobb 200 cm<sup>2</sup>-nél és maximális szélessége 10 cm. (3. Melléklet, 8. Ábra),
- 5.7.8.1.3.4. kerékdob benyúlása feltéve, hogy a következő feltételek teljesülnek:
- 5.7.8.1.3.4.1. a kinyúlás nem terjed az ülés függőleges középvezonáján túl (3. Melléklet, 9. Ábra), vagy
- 5.7.8.1.3.4.2. az ülő utas lába számára rendelkezésre álló 30 cm mélységű terület nem nyúlik előre többel, mint 20 cm az üléspárna szélétől és többel, mint 60 cm az üléspárna elején (3. Melléklet, 10. Ábra), ezeket a méréseket az ülés függőleges középsíkjában végezve;
- 5.7.8.1.3.5. az első sorban levő üléseknél a műszerfal-benyúlás határa 10 cm és magassága a padlótól 65 cm-nél nagyobb.
- 5.7.8.1.4. A két hátsó oldalt levő ülés esetében az 5.7.8.1.1.1. bekezdésben említett terület felett elhelyezkedő tér jármű oldalfalával szomszédos hátsó szélét helyettesíteni lehet egy 15 cm sugarú hengeres szegmenssel (3. Melléklet, 11. Ábra).
- 5.7.8.1.5. Az első sor ülései esetében az 5.7.8.1.1.2. bekezdésben meghatározott terület fölél terjedő tér mellső felső szélé helyettesíthető ezzel a széllél párhuzamos síkkal, amely 45° szöget zár be a vízszintes síkkal és átmegy ennek a térnek a hátsó felső szélén.
- 5.7.8.2. Ülések méretei (lásd 3. Melléklet, 12. és 13. ábrák)
- 5.7.8.2.1. Mindegyik ülőhely minimális méretei attól a függőleges síktól mérve, amely átmegy az ülőhely közepén, a következők:

Egyes ülés	Az üléspárna szélessége mindegyik oldalon	20 cm
	A rendelkezésre álló tér szélessége, az ülés háttámlája menti vízszintes síkban a nem összenyomott üléspárna felett 27 és 65 cm magasságban mérve	25 cm
Folytonos ülés két vagy több utas számára	Az üléspárna szélessége utasonként, mindegyik oldalon	20 cm
	A rendelkezésre álló tér szélessége, az ülés háttámlája menti vízszintes síkban a nem összenyomott üléspárna felett 27 és 65 cm magasságban mérve	22,5 cm

- 5.7.8.2.2. A jármű fala melletti üléseknél a rendelkezésre álló tér a felső részén nem foglalja magában a 2 cm széles és 10 cm magas háromszögletű területet (lásd 3. Melléklet, 13. Ábra).
- 5.7.8.3. Üléspárna (lásd 3. Melléklet, 14. Ábra)
- 5.7.8.3.1. A nem összenyomott üléspárna magassága az utas lába alatti padlóhoz viszonyítva olyan legyen, hogy a távolság a padlótól az üléspárna felső felületét érintő vízszintes síkig 40 és 50 cm között legyen; ez a magasság azonban csökkenthető 35 cm-ig a kerékdoboknál.
- 5.7.8.3.2. Az üléspárna mélysége legalább 35 cm legyen.
- 5.7.8.4. Ülés-kiosztás (lásd 3. Melléklet, 15. Ábra)
- 5.7.8.4.1. Az ugyanabba az irányba néző ülések esetében a távolság az üléspárna eleje és az előtte levő üléspárna vége között, a padló feletti teljes magasságban és a padló felett az üléspárna felső felületének szintje és a padló felett 62 cm-re levő pont között vízszintesen mérve, nem lehet kevesebb, mint 65 cm.

- 5.7.8.4.2. Minden mérést a nem összenyomott üléspárnával az egyéni ülőhely középvonalán átmenő függőleges síkban kell elvégezni.
- 5.7.8.4.3. Ahol a keresztirányú ülések egymással szembenéznek a minimális távolság a szembenező üléspárnák eleje között – az üléspárnák legmagasabb pontjain keresztül mérve – nem lehet kevesebb, mint 130 cm.
- 5.7.8.5. Hely ülő utasok számára (lásd 3. Melléklet, 16. Ábra)
- 5.7.8.5.1. Elválasztás vagy más olyan merev rész mögött, ami nem ülés, levő ülésnél minden utasülés előtt legyen minimálisan olyan szabad tér, mint amit a 3. Melléklet 16. ábrája mutat. Az elválasztás, amelynek körvonala kb. megfelel a behajló üléstámlának, behatolhat ebbe a térbe, amint ez az 5.7.8.4. bekezdéssel biztosított. Műszerfal, kesztyűtartó, szélvédő, napellenző, biztonsági öv bekötési pontjainak behatolása megengedett.
- 5.7.8.5.2. Egy ülés és/vagy a folyosóval szemben levő ülés mögött levő ülésnél legalább 300 mm mély és az 5.7.8.2.1. bekezdésnek megfelelő széles szabad lábterület legyen a 3. Melléklet 15b ábrája szerint. Az ülés lábak és az 5.7.8.1.3.3. és 5.7.8.1.3.4. bekezdésekkel biztosított benyúlások ezekbe a helyekbe megengedettek, feltéve, hogy megfelelő tér marad az utas lábainak. Ez a lábterület részben elhelyezkedhet a folyosóban vagy felette, de ne képezzen semmilyen akadályt, amikor a minimális folyosó-szélességet mérik az 5.7.5. bekezdés szerint. Biztonsági öv bekötési pontjainak behatolása megengedett.
- 5.7.8.5.3. Jelöljenek ki legalább két előre vagy hátra néző ülést mozgássérült utasok számára a jármű olyan részében, ami legalkalmasabb a beszálláshoz. Ezeket az üléseket úgy tervezzék a mozgáskorlátozottak számára, hogy megfelelő terük, megfelelően tervezett és elhelyezett kéztámaszuk legyen az ülőhely elfoglalásához és elhagyásához, és ülőhelyzetükből összeköttetésük legyen a vezetővel, ha szükséges.
- 5.8. Mesterséges belső világítás
- 5.8.1. A belső elektromos világítást kell biztosítani
- 5.8.1.1. az utastérben,
- 5.8.1.2. minden lépcsőnél vagy lépcsőknél,
- 5.8.1.3. minden kijáratnál,
- 5.8.1.4. a belső jelöléseknél és a kijáratok belső működtetőinél,
- 5.8.1.5. minden olyan helyen, ahol akadály van.
- 5.9. Kapaszkodók és fogantyúk
- 5.9.1. Általános követelmények
- 5.9.1.1. A kapaszkodók és fogantyúk megfelelően erősek legyenek.
- 5.9.1.2. Úgy legyenek tervezve és elhelyezve, hogy ne okozzanak sérülési lehetőséget az utasoknak.
- 5.9.1.3. A kapaszkodók alakja olyan legyen, hogy az utasok könnyen és szilárdan megragadhassák azokat. Minden kapaszkodó egy kéz elhelyezkedése érdekében legalább 10 cm hosszú legyen. A keresztmetszet ne legyen kisebb, mint 2 cm vagy nagyobb, mint 4,5 cm, kivéve a B osztályú jármű ajtaján és ülésén az átjáróknál levő kapaszkodót. Kapaszkodó rúd esetében minimum 1,5 cm megengedett feltéve, hogy a másik méret legalább 2,5 cm.

- 5.9.1.4. A távolság a kapaszkodó és a jármű felépítményének vagy falának szomszédos része között legalább 4 cm legyen. Ajtón vagy ülésen levő kapaszkodórúd esetében vagy B osztályú jármű átjárójánál azonban a 3,5 cm minimális távolság megengedett.
- 5.9.1.5. Minden kapaszkodó és fogantyú felülete elütő színű és csúszásmentes legyen.
- 5.9.2. Kapaszkodók és fogantyúk "A" osztályú járművekhez
- 5.9.2.1. Elegendő számban helyezzenek el kapaszkodó rudakat és/vagy fogantyúkat a padlóterület minden pontján, ahol álló utasok vannak, az 5.2.2. bekezdésnek megfelelően. Ezt a követelményt akkor tekintsek teljesítettnek, ha az Előírás 3. Melléklet 18. ábrája szerinti vizsgálóeszköz minden lehetséges helyen legalább két kapaszkodórúd és/vagy fogantyú elérhető az eszköz mozgó karjával. Ebből a célból – ha van – a kapaszkodósíj karjának számít feltéve, hogy ezek megfelelő eszközzel megtartják helyzetüket. A vizsgálóeszköz szabadon mozoghat függőleges tengelye körül.
- 5.9.2.2. Ha a fenti 5.9.2.1. bekezdésben leírt eljárást alkalmazva csak egy ilyen kapaszkodót vegyenek figyelembe, ami nem kevesebb, mint 80 cm-re és nem több mint 190 cm-re van a padló felett.
- 5.9.2.3. Minden olyan helyzethez, amelyet álló utas elfoglalhat, a két szükséges kapaszkodó vagy fogantyú közül legalább egy e helyzetben ne legyen 150 cm-nél többel a padló szintje felett.
- 5.9.2.4. Olyan területet, amelyet álló utas foglalhat el és nincs elkülönítve ülésekkel az oldalfaltól vagy a jármű hátsó falától, lássák el fallal párhuzamos kapaszkodórúddal és ezt 80 és 150 cm közötti magasságban helyezték a padló fölé.
- 5.9.3. Kapaszkodók és fogantyúk az utasajtóknál
- 5.9.3.1. Az ajtónyílást a bejárat minden oldalán szereljenek fel utasok számára szolgáló kapaszkodókat. Kettős ajtóknál ezt a követelményt kielégíti egy középső álló kapaszkodó vagy fogantyú.
- 5.9.3.2. Az utasajtóknál levő kapaszkodók és/vagy fogantyúk olyanok legyenek, hogy tartalmazzanak megragadási pontot az utasajtó mellett a talajon álló személy számára vagy bármelyik következő lépcsőnél. Az ilyen pontot függőlegesen – 80 és 110 cm-rel a talaj vagy a lépcső felülete felett – és vízszintesen kell elhelyezni
- 5.9.3.2.1. a talajon álló személynek megfelelő helyzetben nem többel, mint 40 cm-rel befele az első lépcső külső szélétől, és
- 5.9.3.2.2. a külön lépcsőnek megfelelő helyzetben a szóban forgó lépcső külső szélétől nem kifele, és nem többel, mint 60 cm-rel befele ennek a lépcsőnek a belső szélétől.
- 5.9.4. Kapaszkodók és fogantyúk mozgáskorlátozottaknak
- 5.9.4.1. Kapaszkodókat és fogantyúkat kell tervezni az 5.7.8.5.2. bekezdéssel meghatározott ülések és az utasajtók között a mozgáskorlátozottak igényeinek figyelembe-vételével.
- 5.10. Lépcsőfeljáró elkerítése
- 5.10.1. Ahol az ülő utas valószínűleg előrebukna a lépcsőfeljáróba erős fékezés következtében, oda szereljenek vagy korlátot, vagy biztonsági övet. Ahova korlátot szereltek, annak minimális magassága a padlótól, amelyen az utas lába nyugszik, 80 cm legyen és a jármű falától befele terjedjen egészen annak az ülés helyzetnek a hosszirányú középvonalán túl 10 cm-re, ahol az utas veszélyeztetve van vagy a belső lépcsőig, bármelyik méret a kisebb.
- 5.11. Csomagtartó (ha van), a vezető védelme
- 5.11.1. Védjék a gépjárművezetőt azoktól a tárgyaktól, amelyek a csomagtartóról erős fékezés esetén leeshetnek.

5.12. Csapóajtók, ha vannak

5.12.1. A jármű padlóján minden csapóajtót úgy szereljenek fel és rögzítsenek, hogy ne mozdulhasson el vagy ne nyílhasson ki szerszám vagy kulcs használata nélkül, és emelő vagy rögzítő szerkezete ne nyúljon ki a padlóból 8 mm-nél többel. A kinyúlás szélei legyenek lekerekítve.

5.13. Hátsó világítás

5.13.1. Minden utasajtóval rendelkező jármű hátsó felületén szereljenek fel hátsó világítást, amelynek elhelyezése feleljen meg a 48. számú Előírás rendelkezéseinek.

6. **JÁRMŰTÍPUS JÓVÁHAGYÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA ÉS KITERJESZTÉSE**

6.1. A járműtípus minden módosításáról értesítsék azt a hatóságot, amelyik a járműtípust jóváhagyta. A hatóság ekkor:

6.1.1. vagy úgy tekinti, hogy az elvégzett módosítások nem valószínű, hogy értékelhetően hátrányos hatásúak és a jármű még mindenképpen megfelel a követelményeknek, vagy

6.1.2. további vizsgálati jelentést kér a vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálattól.

6.2. A változást leíró és a jóváhagyást megerősítő vagy elutasító értesítést küldjék meg a fenti 4.3. bekezdésben leírt módon az Egyezményben részes és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Feleknek.

6.3. A jóváhagyás kiterjesztését kiadó illetékes hatóság adjon sorszámot az ilyen jóváhagyás minden egyes kiterjesztésének és tájékoztassa erről az 1958. évi Egyezménynek ezt az Előírását alkalmazó Szerződő Feleket az Előírás 1. Mellékletének megfelelő nyomtatványon.

7. **JÓVÁHAGYOTT TÍPUSSAL MEGEGYEZŐ GYÁRTÁS**

7.1. A jelen Előírás szerinti jóváhagyási jelet viselő minden járművet úgy gyártsanak, hogy az megfeleljen a jóváhagyott járműtípusnak.

7.2. Annak érdekében, hogy a fenti 7.1. bekezdés követelményei teljesüljenek, végezzenek elegendő számú véletlenszerű termelésellenőrzést azokon a sorozatgyártású járműveken, amelyek a jelen Előírás szerint viselik jóváhagyási jelet.

8. **ELJÁRÁS JÓVÁHAGYOTT TÍPUSTÓL ELTÉRŐ GYÁRTÁS ESETÉRE**

8.1. Valamely járműtípusnak a jelen Előírás szerint megadott jóváhagyása visszavonható, ha a fenti 7.1. bekezdésben lefektetett követelmények nem teljesülnek, vagy a jármű nem felel meg a fenti 7. bekezdésben előírt vizsgálatokon.

8.2. Ha az Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Fél visszavon egy előzőleg kiadott jóváhagyást, értesítse erről azokat a Szerződő Feleket, akik ezt az Előírást alkalmazzák, a jelen Előírás 1. Mellékletében levő mintának megfelelő értesítéssel.

9. **GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSE**

Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen beszünteti a jelen Előírás szerint jóváhagyott járműtípus gyártását, értesítse erről azt a hatóságot, amelyik a jóváhagyást kiadta. Ez a hatóság – a vonatkozó értesítés kézhezvétele után – tájékoztassa erről az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet a jelen Előírás 1. Mellékletében levő mintának megfelelő értesítéssel.

10. **ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK**

10.1. 2008. április 1-től ne adjanak ki új jóváhagyást a jelen Előírás szerint.

- 10.2. A jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek ne utasítsák el a jelen Előírás szerint járműtípusra kiadott jóváhagyás kiterjesztését 2008. április 1. előtt.
- 10.3. 2010. április 12-től a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek elutasíthatják olyan, a jelen Előírás szerint jóváhagyott járműtípusok első nemzeti nyilvántartásba vételét (első forgalomba helyezését), amelyek nem felelnek meg a 02 sorozatszámra módosított 107. számú Előírás követelményeinek.
11. **JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOKÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLATOK ÉS JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁGOK NEVE ÉS CÍME**

Az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Felek közölik az Egyesült Nemzetek Titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok lefolytatásáért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, és annak a hatóságnak a nevét és címét, ahova küldjék meg a jóváhagyásról vagy annak kiterjesztéséről, elutasításáról vagy visszavonásáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről szóló, de más országban kiadott értesítéseket.

-----

1. Melléklet

**ÉRTESÍTÉS**

[legnagyobb méret: A4 (210×297)]



Kiadta: a jóváhagyó hatóság neve

.....

egy "A" osztályú vagy "B" osztályú járműtípus <sup>2/</sup>

JÓVÁHAGYÁSÁRÓL <sup>2/</sup>

JÓVÁHAGYÁSÁNAK KITERJESZTÉSÉRŐL

JÓVÁHAGYÁSÁNAK ELUTASÍTÁSÁRÓL

JÓVÁHAGYÁSÁNAK VISSZAVONÁSÁRÓL

GYÁRTÁSÁNAK VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL

figyelemmel szerkezetére az 52. számú Előírás szerint

Jóváhagyás száma:

Kiterjesztés száma:

1. Gépjármű kereskedelmi neve vagy jele: .....
2. Jármű típusa: .....
3. Jóváhagyást kérő neve és címe: .....
4. Ha szükséges a kérelmező képviselőjének neve és címe: .....
5. Jármű típusának rövid leírása figyelemmel szerkezetére, méreteire, kialakítására és anyagaira: .....
6. Jármű műszakilag megengedett legnagyobb tömege vizsgálatkor (kg)
- 6.1. mellső tengely terhelése (kg): .....

<sup>1/</sup> Annak az országnak a megkülönböztető száma, amelyik kiadta / kiterjesztette /elutasította / visszavonta a jóváhagyást (lásd az Előírás rendelkezéseit).

<sup>2/</sup> A nem kívánt részt húzzák ki.

- 6.2. hátsó tengely terhelése (kg):.....
- 6.3. összesen (kg):.....
- 7. Üres tömeg (MV) (kg):.....
- 8. Csomagok vagy áruk szállítása
- 8.1. csomagter vagy áruszállító tér összes térfogata (V) (m<sup>3</sup>):.....
- 8.2. csomagok vagy áruk összes tömege a szállítótérben (B) (kg): .....
- 8.3. szállítható-e csomag vagy áru a tetőn: igen / nem<sup>2/</sup>
- 8.3.1. csomag vagy áru szállítására szolgáló összes terület (VX) (m<sup>2</sup>): .....
- 8.3.2. csomagok vagy áruk összes tömege ezen a területen (BX) (kg): .....
- 9. Terület az utasok számára
- 9.1. összesen (S<sub>0</sub>) (m<sup>2</sup>):.....
- 9.2. álló utasok számára (S<sub>1</sub>) (m<sup>2</sup>):.....
- 10. Számított értékek:.....
- 10.1. Az ülő és állóhelyek száma a jelen Előírás 5.3.2. bekezdése szerint:.....
- 10.1.1. Összesen (N = P<sub>s</sub> + P<sub>st</sub>):.....
- 10.1.2. Ülőhelyek (P<sub>s</sub>): .....
- 10.1.3. Állóhelyek (P<sub>st</sub>):.....
- 11. Tömegek a jelen Előírás 5.3.3. bekezdése szerint.
- 11.1. A jármű összes tömege (kg):.....
- 11.2. Az első tengely terhelése (kg):.....
- 11.3. A második tengely terhelése (kg):.....
- 11.4. Ha van, a harmadik tengely terhelése (kg): .....
- 12. Jármű jóváhagyását kérték:.....
- 13. Jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:.....
- 14. Szolgálat által kiadott jelentés dátuma:.....
- 15. Szolgálat által kiadott jelentés száma: .....
- 16. Jóváhagyás megadva / kiterjesztve / elutasítva / visszavonva <sup>2/</sup>
- 17. Jóváhagyási jel helye a járművön: .....
- 18. Hely:.....
- 19. Dátum:.....
- 20. Aláírás:.....
- 21. Azoknak az okmányoknak a listája, amelyeket a hatóság kiadott és kérésre az értesítéshez vannak csatolva.

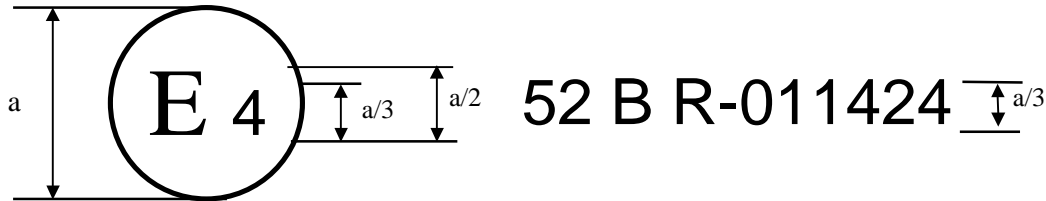
-----

2. számú. Melléklet

JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE

A minta

(lásd az Előírás 4.4. bekezdését)

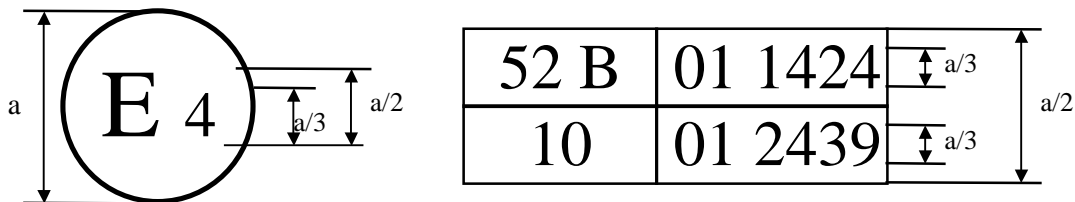


a = minimum 8 mm

A járművön levő fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a szóban forgó járműtípust – figyelemmel általános felépítésére – Hollandiában (E4) hagyták jóvá B osztályra az 52. számú Előírás szerint 011424 számon. A jóváhagyási szám első két számjegye mutatja, hogy a jóváhagyást az 52. számú Előírás 01 sorozatszámú módosításai szerint adták.

B minta

(lásd az Előírás 4.5. bekezdését)



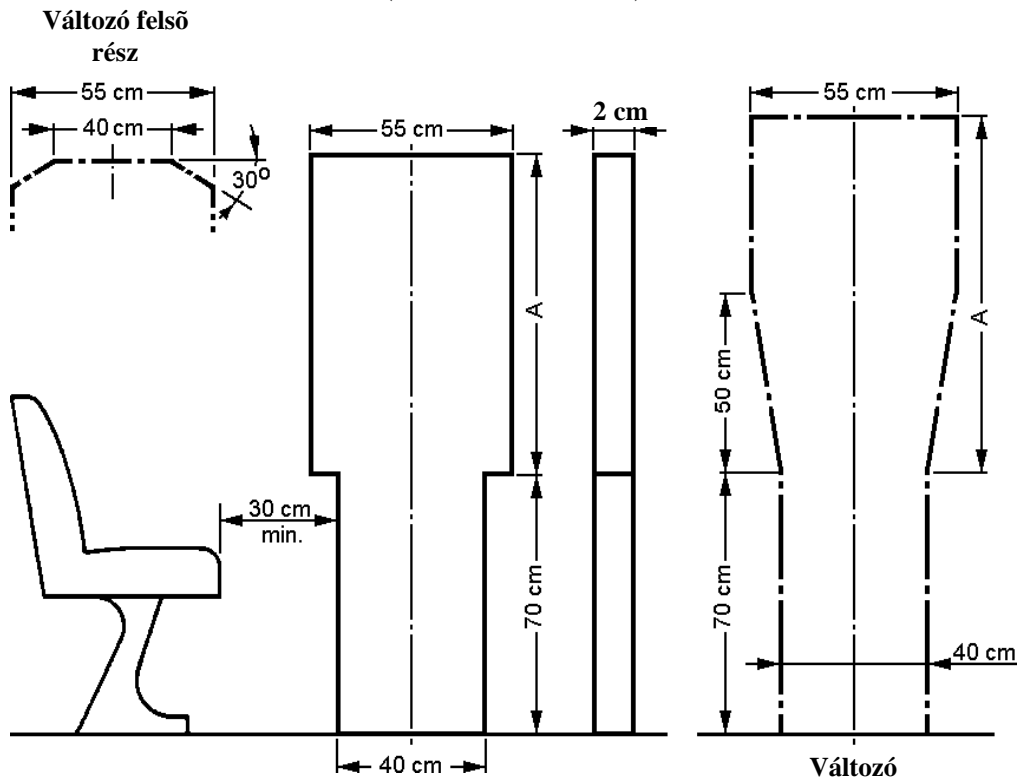
a = minimum 8 mm

A járművön levő fenti jóváhagyási szám azt mutatja, hogy a járműtípust Hollandiában (E4) hagyták jóvá B osztályra az 52. és 10. számú Előírások<sup>\*/</sup> szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye mutatja, hogy amikor a szóban forgó jóváhagyásokat kiadták, az 52. és a 10. számú Előírások tartalmazták a 01 sorozatszámú módosításokat.

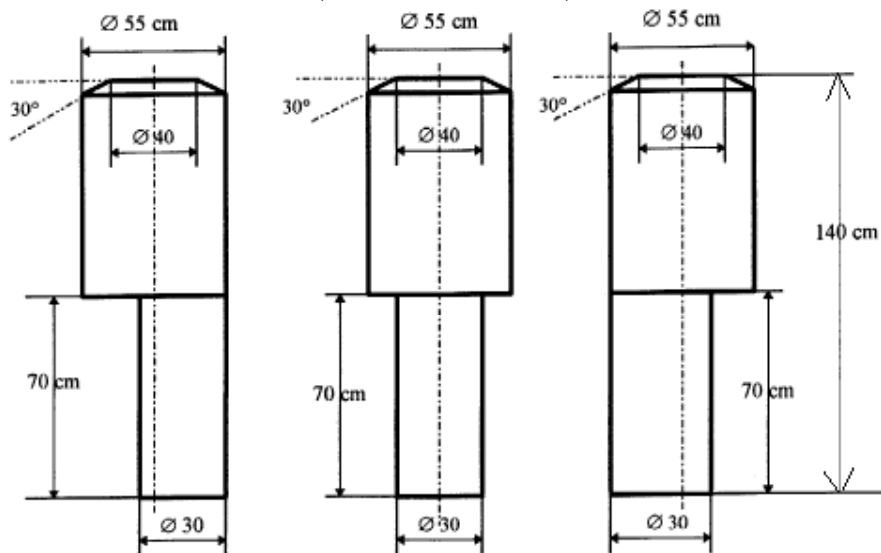
<sup>\*/</sup> Az utóbbi szám csupán példa

3. Melléklet  
MAGYARÁZÓ ÁBRÁK

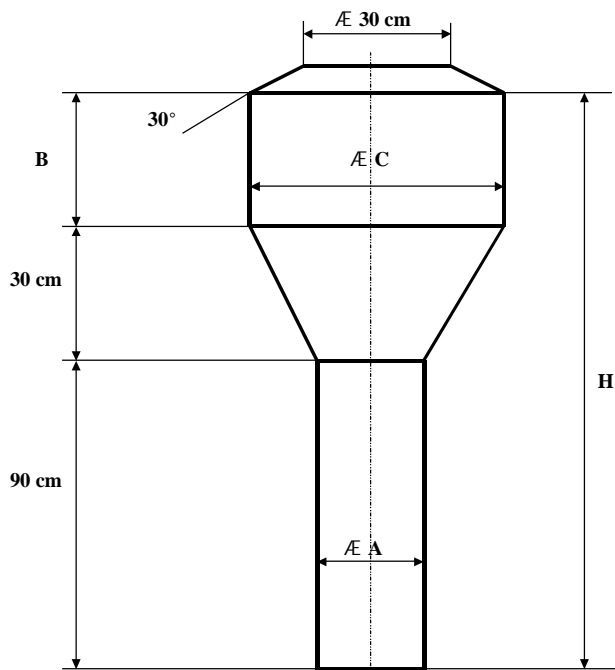
1. Ábra  
Utás-ajtók bejárata  
(lásd 5.7.1. bekezdést)



2. Ábra  
Vészkijárat ajtó megközelíthetősége  
(lásd 5.7.2. bekezdést)



3. Ábra  
Folyosó (lásd 5.7.5. bekezdés)

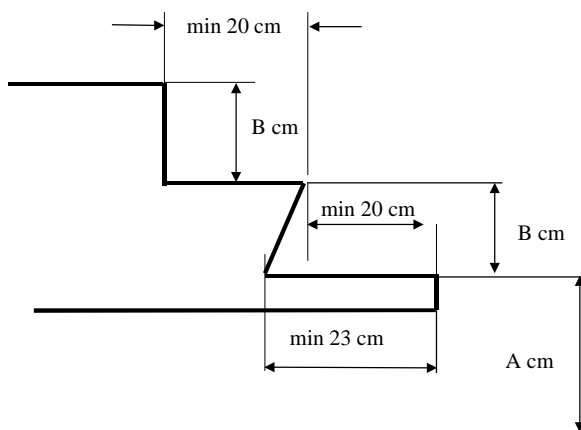


Méreték mm-ben

Méreték (cm)	$\varnothing A$	B	$\varnothing C$	H
A osztály	35	50 (40) */	55	190 (180) */
B osztály	30	30	45	150

-----  
\*/ Lásd az 5.7.5.1. bekezdés vonatkozó lábjegyzetét ("+" )

4. Ábra  
Lépcsők az utasajtóknál (lásd 5.7.7. bekezdést)



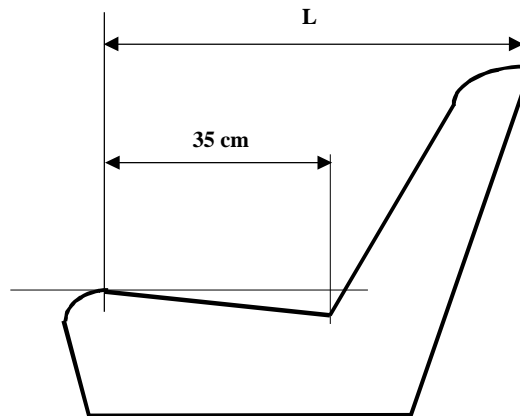
	A (cm) <u>1/ 3/</u>		B (cm) <u>1/ 2/</u>	
	max.		min.	max.
A osztály	36		12	25 <u>4/</u>
B osztály	40		12	35
csak mechanikus felfüggesztés	43			

Megjegyzések:

- 1/ Kettős ajtónál kezeljék a lépcsőket a megközelítő átjáró mindegyik felén külön.
- 2/ B nem szükséges, hogy azonos legyen mindegyik lépcsőnél.
- 3/ 70 cm viszkijáratú ajtónál.
- 4/ 30 cm a leghátsó tengely mögött levő ajtó lépcsőjénél.

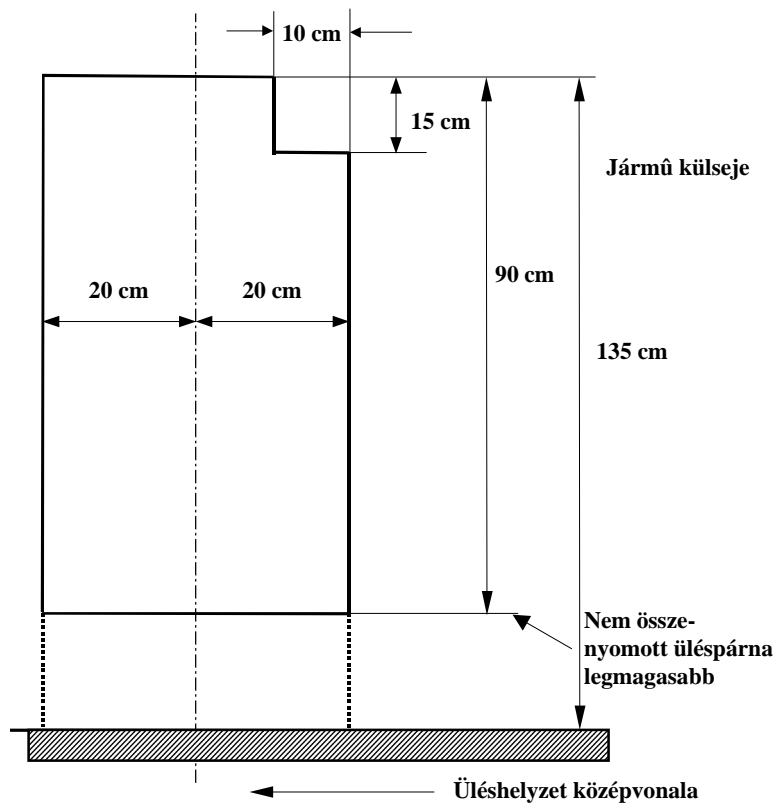
5. Ábra

Előírt ülésterület hossza (lásd 5.7.8.1.1.1. bekezdést)



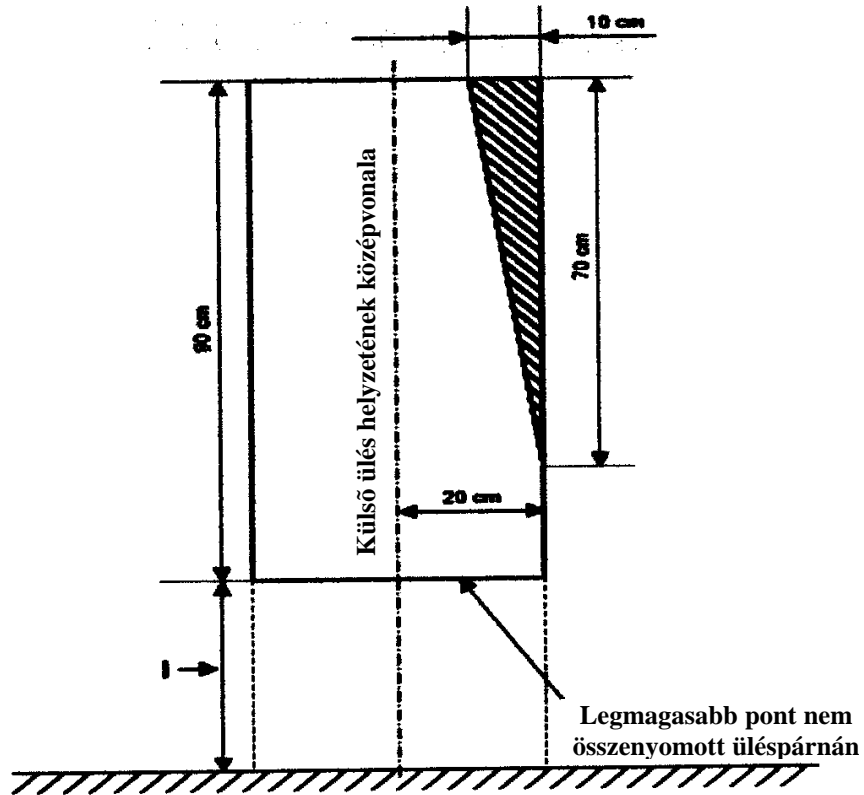
6. Ábra

Megengedett behatolás az ülés feletti térbe. A jármű fala melletti ülőhely felett levő minimális szabad tér keresztmetszete (lásd 5.7.8.1.2. bekezdést)



7. Ábra

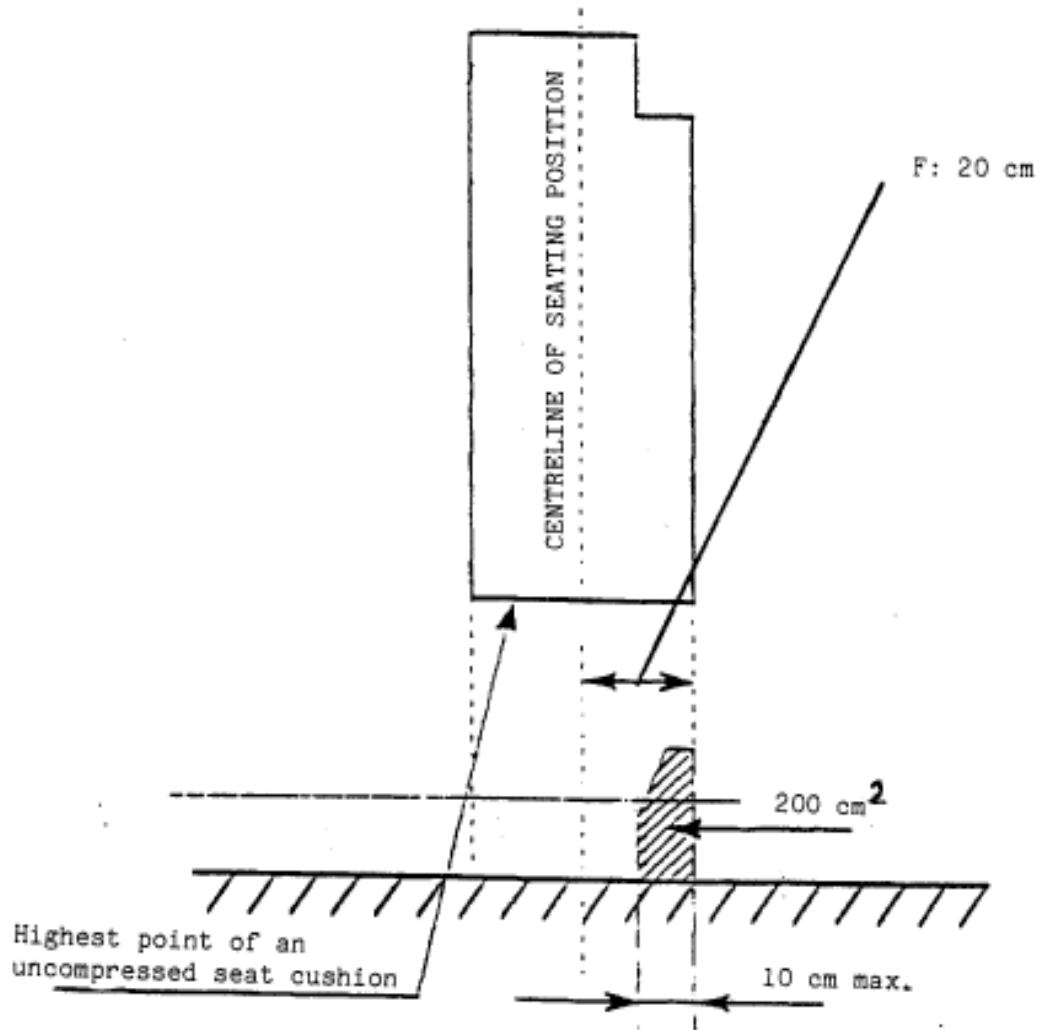
Szerkezeti elem megengedett behatolása (lásd 5.7.8.1.3.2. bekezdést)



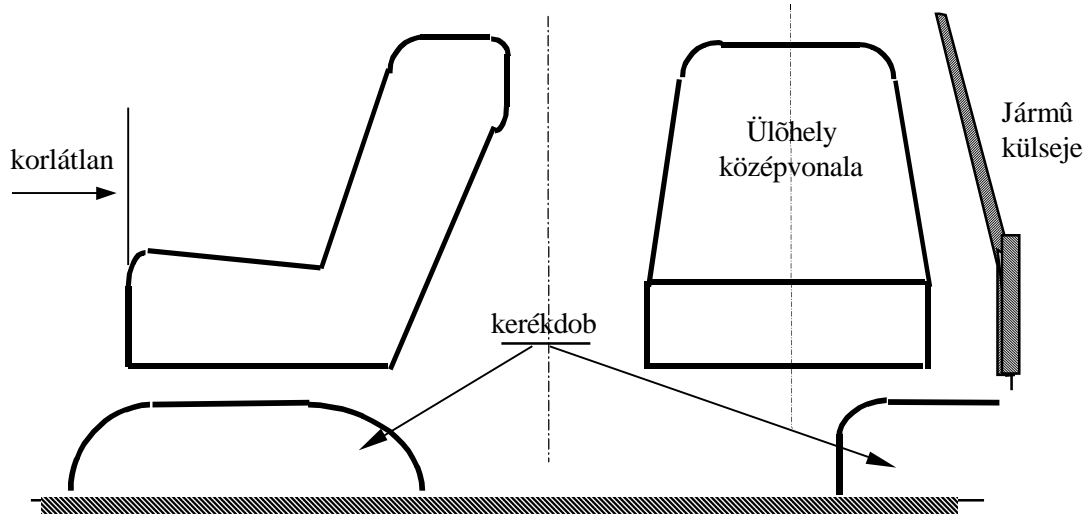
I (cm) minimum
40–50
(35 cm a kerékdobnál és a motorháznál)

8. Ábra

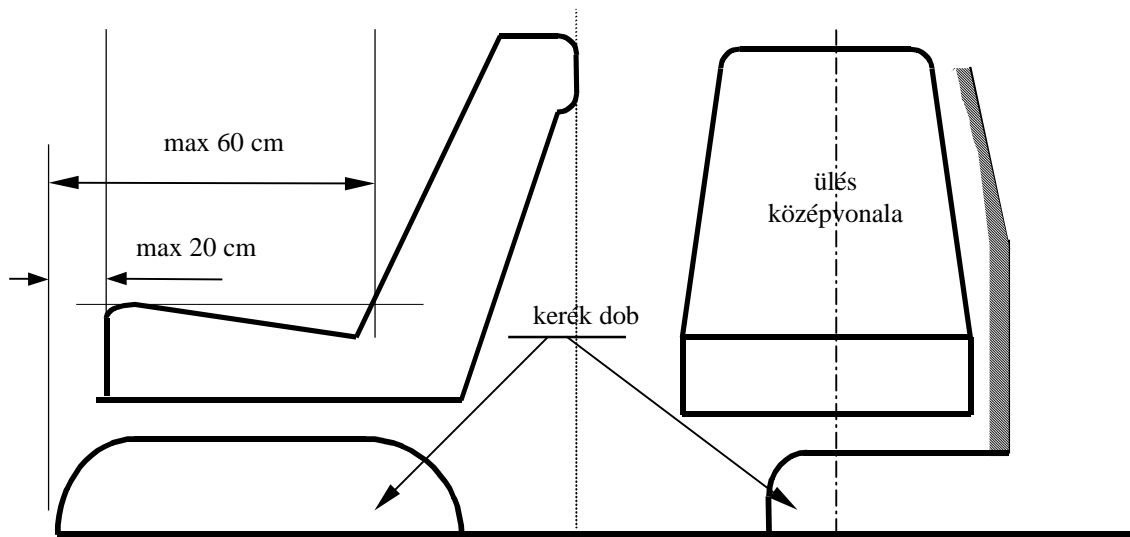
Megengedett behatolás az utastér alsó részén (lásd 5.7.8.1.3.3. bekezdést)



9. Ábra  
Kerékdob megengedett behatolása, ami nem nyúlik túl az oldalülés középvonalán  
(lásd 5.7.8.1.3.4. bekezdést)

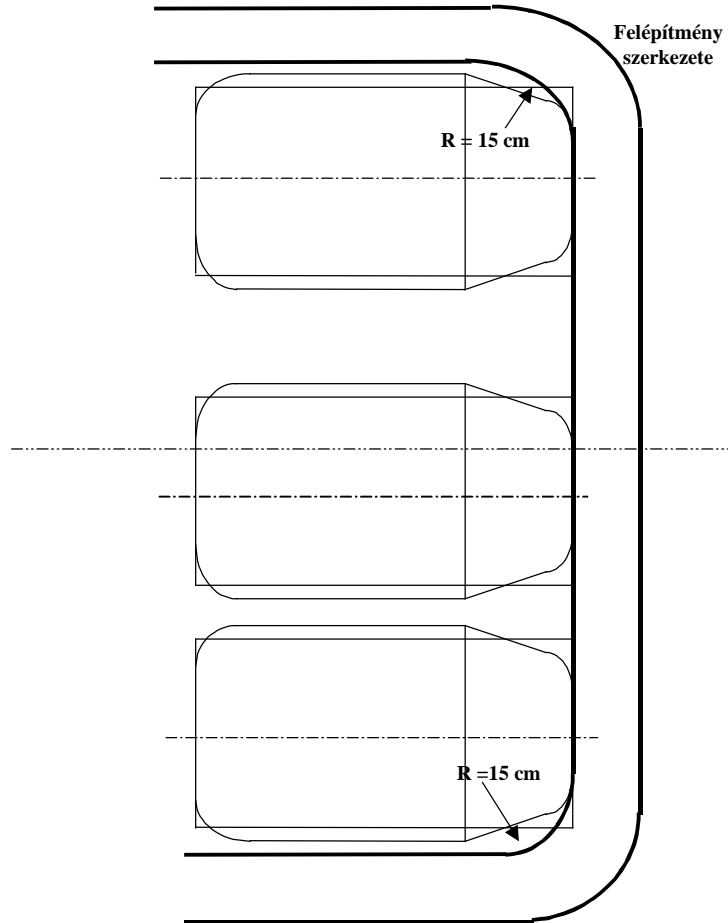


10. Ábra  
Kerékdob megengedett behatolása, ami túlnyúlik az oldalülés középvonalán  
(lásd 5.7.8.1.3.4. bekezdést)



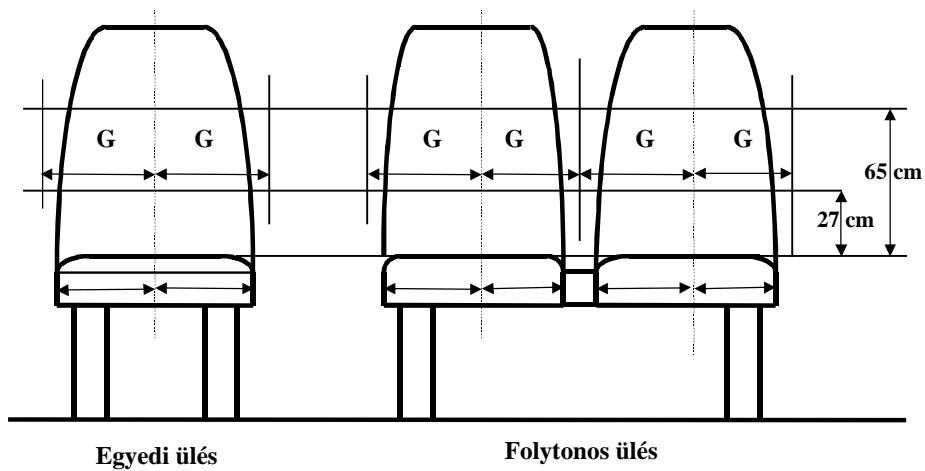
11. Ábra

Hátsó sarokülések megengedett behatolása. Az ülés előírt területének nézete – (hátral két oldalülés)  
(lásd 5.7.8.1.4. bekezdést)



12. Ábra

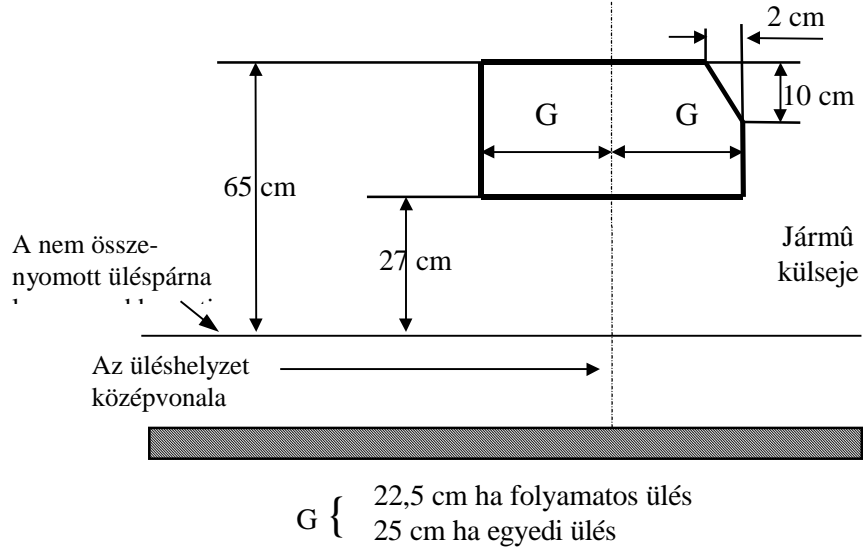
Utasülések méretei (lásd 5.7.8.2. bekezdést)



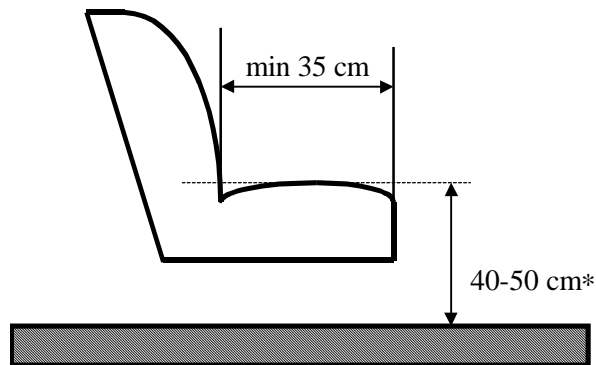
F (cm), min.	G (cm), min	
	folytonos ülés	egyedi ülés
20	22,5	25

13. Ábra

Megengedett behatolás vállmagasságban. A minimálisan rendelkezésre álló tér keresztmetszete vállmagasságban a jármű fala melletti ülésnél (lásd 5.7.8.2.2. bekezdést)



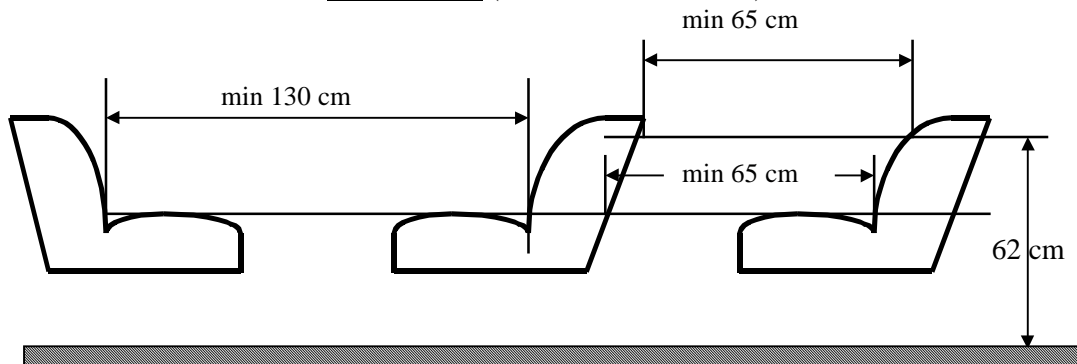
14. Ábra  
Ülés párna szélessége  
(lásd 5.7.8.3. bekezdést)



\* 35 cm a kerékdobnál

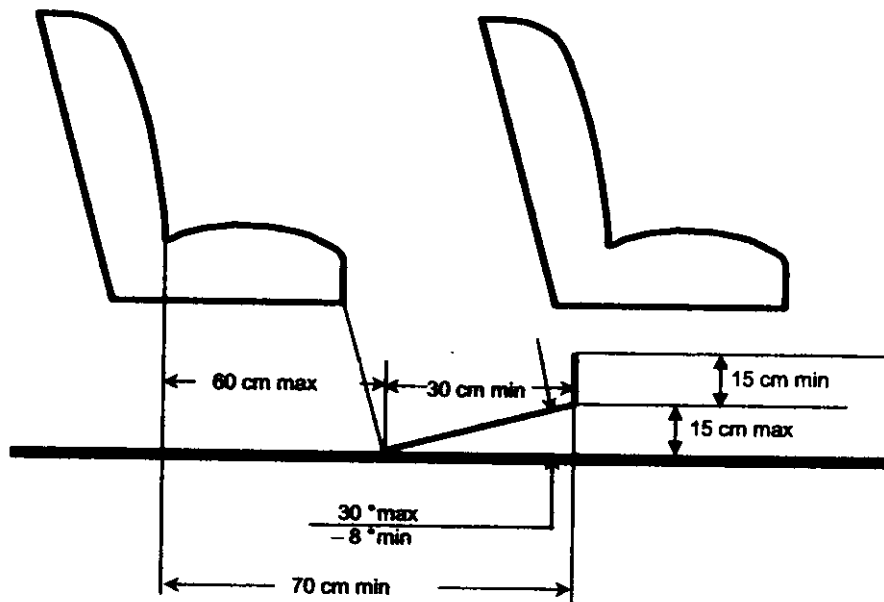
15a Ábra

Ülés-kiosztás (lásd 5.7.8.4. bekezdés)



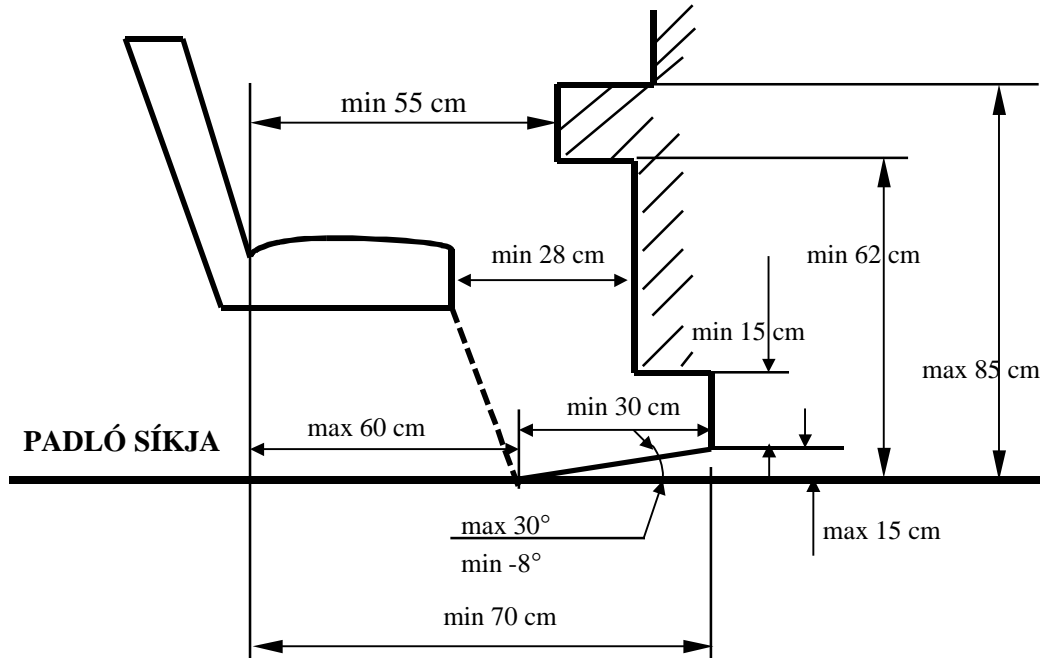
15b Ábra

Hely ülő utas számára ülés mögött és/vagy ülésen a folyosóval szemben  
(lásd 5.7.8.5.2. bekezdést)

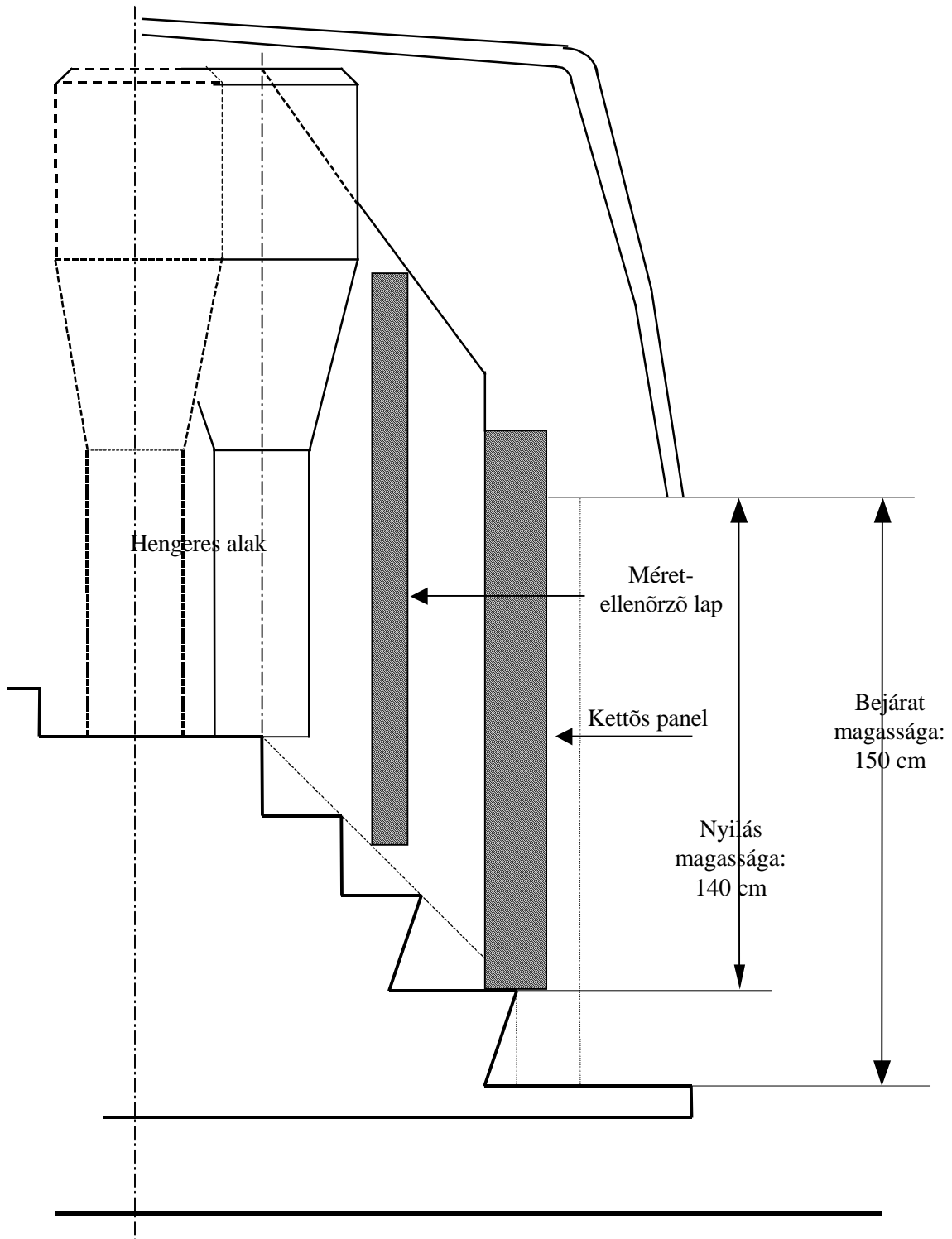


16. Ábra

Ülő utasok helye elválasztó vagy más merev szerkezet mögött (lásd 5.7.8.5.1. bekezdést)

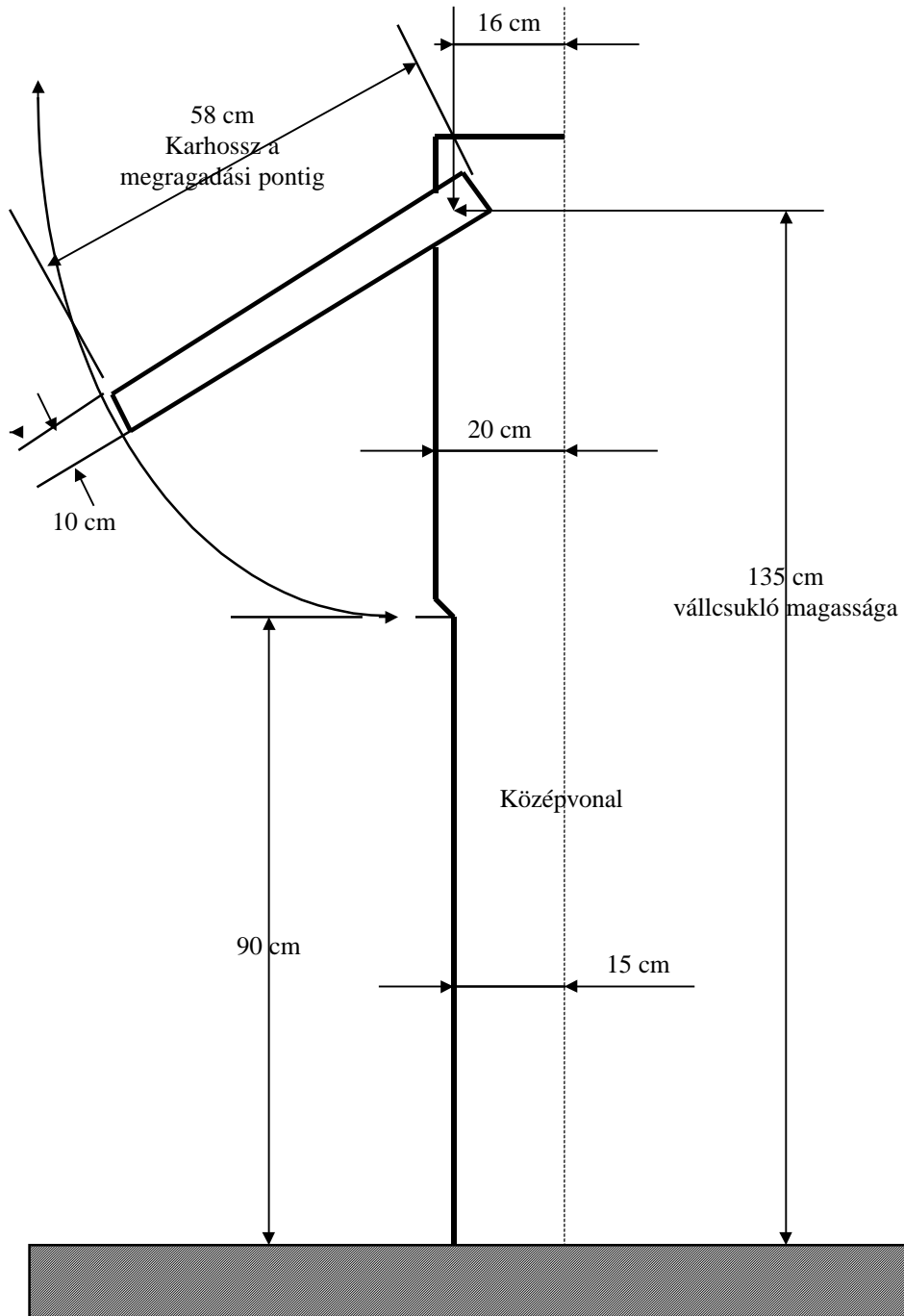


17. Ábra  
Utassajtó bejárata (lásd 5.7.1.4. bekezdést)



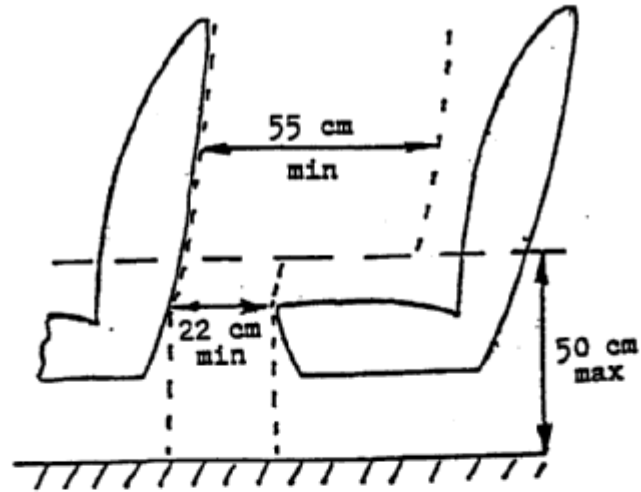
18. Ábra

Vizsgáló szerkezet kapaszkodók és fogantyúk elhelyezéséhez  
(lásd 5.9.2.1. bekezdést)



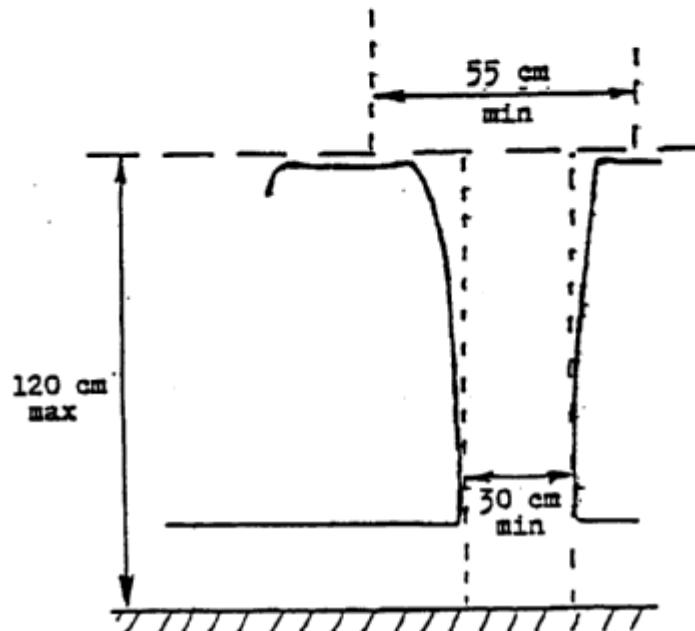
19. Ábra

Ajtóhoz való akadálytalan hozzájutás meghatározása (lásd 5.7.1.10.1. bekezdést)



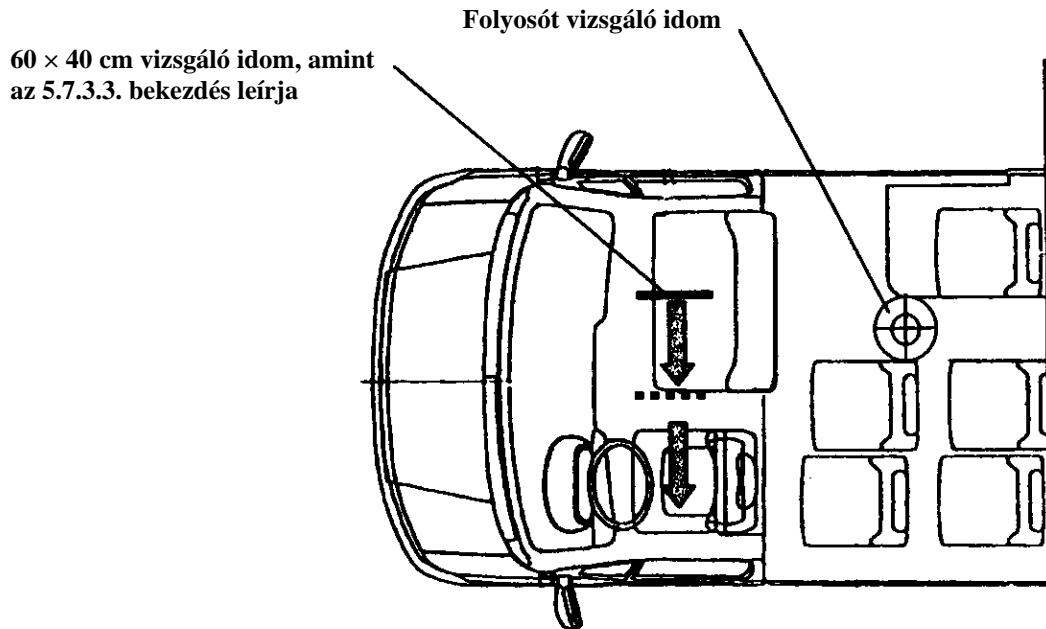
20. ábra

Az ajtó zavartalan megközelítésének meghatározása  
(Lásd az 5.7.1.10.2. bekezdést)



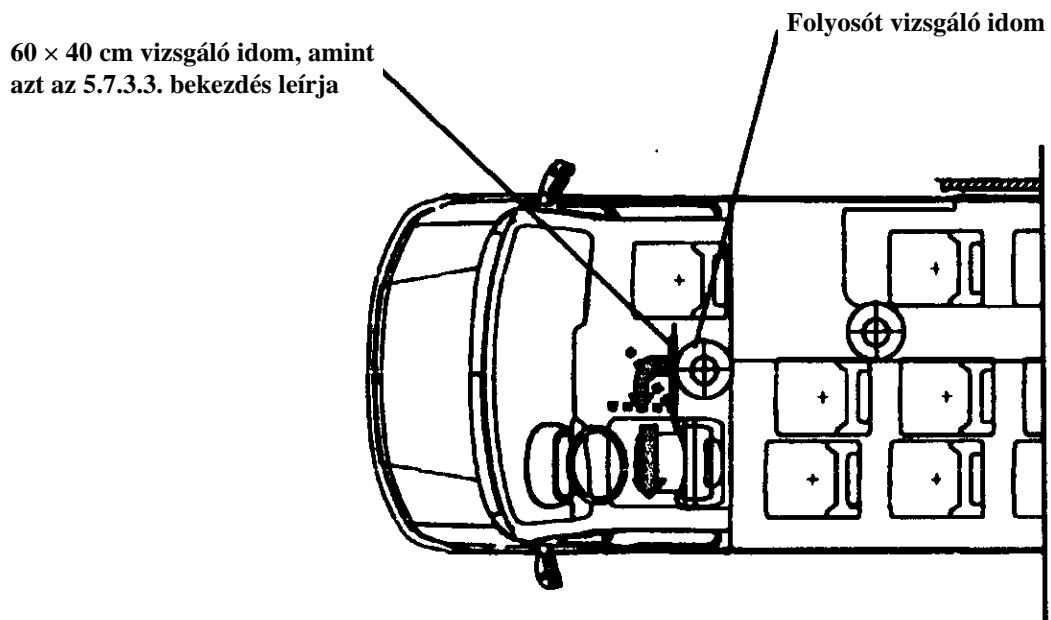
21. Ábra

Vezető ajtajának megközelítése (lásd 5.6.2.5.2. bekezdést)



22. Ábra

Vezető ajtajának megközelítése (lásd 5.7.2.4.2. bekezdést)



4. Melléklet

(lásd 5.6.5.6.2. bekezdést)

ÚTMUTATÓ TÁVMŰKÖDTEÉSŰ AJTÓ SZORÍTÓEREJÉNEK MÉRÉSÉHEZ

1. Általában

A távműködtetésű ajtó záródása dinamikus folyamat. Ha a mozgó ajtó akadálynak ütközik, az eredmény dinamikus reakcióerő, amely több tényezőtől függ (pl. az ajtó tömege, gyorsulás, méretek).

2. Meghatározások

2.1. A záróerő  $F(t)$  az idő függvénye az ajtó záró élénél mérve (lásd az alábbi 3.2. bekezdést).

2.2. Az  $F_S$  csúcserő a záróerő maximális értékét jelenti.

2.3. Az  $F_E$  tényleges erő a lüktetés (pulzus) tartamához tartozó záróerő átlagos értéke.

$$F_E = \frac{1}{T} \int_{t_1}^{t_2} F(t) \cdot dt$$

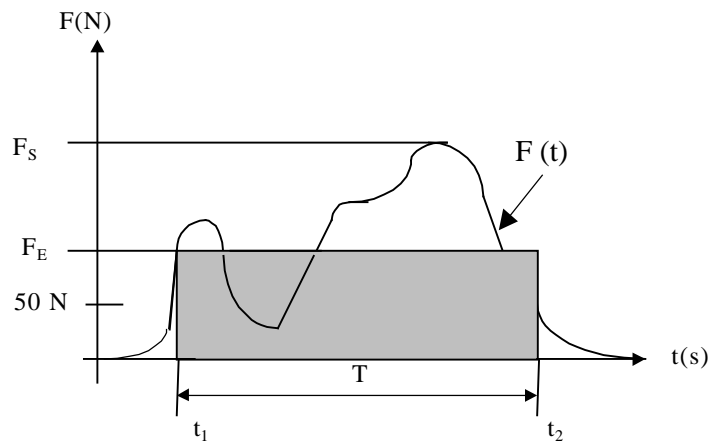
2.4. A lüktetés  $T$  tartama a  $t_1$  és  $t_2$  közötti idő:

$$T = t_2 - t_1$$

ahol  $t_1$  = érzékenységi küszöb, ahol a záróerő 50 N értékre nő,

$t_2$  = elhalkulási küszöb, ahol a záróerő 50 N értéknél kisebb lesz.

2.5. A fenti paraméterek közötti összefüggést az alábbi Ábra mutatja (mint példa):



1. Ábra

2.6. Az  $F_C$  szorítóerő az ugyanazon mérési pontokon több egymást követően megmért tényleges erők számtani középértéke:

$$F_C = \frac{\sum_{i=1}^n (F_E)}{n}$$

3. Mérések

3.1. A mérés körülményei:

3.1.1. hőmérséklet tartománya 10 – 30 °C

3.1.2. a jármű vízszintes felületen álljon.

- 3.2. A mérési pontok:
- 3.2.1. Az ajtó záródási fő széleinél:  
egy az ajtó közepén,  
egy az ajtó alsó széle felett 150 mm-rel.
- 3.2.2. A nyitási folyamat szorítását megelőző eszközzel felszerelt ajtók esetében:  
Az ajtó másodszor záródó éleinél, annál a pontnál, amelyet a beszorítás szempontjából a legveszélyesebbnek ítélnék.
- 3.3. Végezzenek legalább három mérést mindegyik mérési pontnál, hogy meghatározzák a fenti 2.6. bekezdés szerinti szorítóerőt.
- 3.4. A szorítóerő jelét 100 Hz határfrekvenciával kis áteresztőképességű szűrővel kell feljegyezni. Mind az érzékenységi küszöb mind az elhalkulási küszöb, amely a jel időtartamát korlátozza 50 N legyen.
- 3.5. Az eltérés a névleges értéktől nem lehet több mint  $\pm 3\%$ .
4. Mérőeszköz
- 4.1. A mérőeszköz két részből áll: egy fogantyúból és egy terhelő elemet tartalmazó mérőrészből (lásd 2. Ábra).
- 4.2. A terhelő elem jellemzői a következők legyenek:
- 4.2.1. Álljon két csúszó betétből, amelyek külső átmérője 100 mm illetve szélessége 115 mm. Helyezzenek a terhelő elem belsejébe a két betét közé összenyomható rugót úgy, hogy a terhelő elemeket egymáshoz nyomja, ha megfelelő erő keletkezik.
- 4.2.2. A terhelő elem merevsége  $10 \pm 0,2$  N/mm legyen. A rugó összenyomhatósága 30 mm-re legyen korlátozva úgy, hogy a maximális csúcserő 300 N legyen.

2. Ábra

