

## EGYEZMÉNY

**A KÖZÚTI JÁRMŰVEKRE, A KÖZÚTI JÁRMŰVEKBE SZERELHETŐ ALKATRÉSZEKRE, ILLETVE A KÖZÚTI JÁRMŰVEKNÉL HASZNÁLATOS TARTOZÉKOKRA VONATKOZÓ EGYSÉGES MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ELFOGADÁSÁRÓL ÉS EZEN ELŐÍRÁSOK ALAPJÁN KIBOCSÁTOTT JÓVÁHAGYÁSOK KÖLCSÖNÖS ELISMERÉSÉNEK FELTÉTELEIRŐL**<sup>\*/</sup>

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

63. Melléklet: 64. számú Előírás

Hatályba lépett az Egyezmény mellékleteként 1985. október 1-én

**EGYSÉGES FELTÉTELEK JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA FIGYELEMMEL  
FELSZERELÉSEIKRE, AMELYEK TARTALMAZHATNAK IDEIGLENES PÓTKERÉK ÉS  
GUMIABRONCS EGYSÉGET, LAPOS FUTÁSÚ ÉS/VAGY GUMIABRONCS-NYOMÁST  
FIGYELŐ RENDSZERT**



**NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG  
BUDAPEST  
2010**

---

<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:

**CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM TECHNICAL PRESCRIPTIONS  
FOR WHEELED VEHICLES, EQUIPMENT AND PARTS WHICH CAN BE FITTED  
AND/OR BE USED ON WHEELED VEHICLES AND THE CONDITIONS FOR RECIPROCAL  
RECOGNITION OF APPROVALS GRANTED ON THE BASIS OF THESE PRESCRIPTIONS**

Tartalmaz minden érvényes alábbi szöveget:

az eredeti Előírás 1. kiegészítését – hatályba lépett 1989. szeptember 17-én

az eredeti Előírás 2. kiegészítését – hatályba lépett 2003. október 30-án

a 01 sorozatszámú módosítások 1. kiegészítését – hatályba lépett 2008. február 3-án

a 01 sorozatszámú módosítások 1. kiegészítésének 1. helyesbítését – hatályba lépett 2008. február 3-án

a 02 sorozatszámú módosításokat – hatályba lépett 2010. augusztus 19-én

a 02 sorozatszámú módosítások 1. helyesbítését – hatályba lépett 2010. augusztus 19-én

a 02 sorozatszámú módosítások 2,3. helyesbítését – hatályba lépett 2010. augusztus 19-én

A magyar szöveg:

**James Mérnökiroda Kft**

**Fordította: Tóth József**

64. számú Előírás

EGYSÉGES FELTÉTELEK JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA FIGYELEMMEL FELSZERELÉSEIKRE,  
AMELYEK TARTALMAZHATNAK IDEIGLENES PÓTKERÉK ÉS GUMIABRONCS EGYSÉGET,  
LAPOS FUTÁSÚ ÉS LEVEGŐ NÉLKÜLI GUMIABRONCSOKAT

TARTALOM

ELŐÍRÁS	<u>Oldal</u>
1. Alkalmazási terület .....	
2. Meghatározások.....	
3. Jóváhagyás kérése.....	
4. Jóváhagyás .....	
5. Követelmények és vizsgálatok .....	
6. Kiegészítő tájékoztatás.....	
7. Járműtípus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése .....	
8. Jóváhagyott típussal megegyező gyártás .....	
9. Eljárás a jóváhagyott típustól eltérő gyártá esetére.....	
10. Gyártás végleges beszüntetése .....	
11. Jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat és jóváhagyó hatóság neve és címe.....	

MELLÉKLETEK

1. Melléklet: Értesítés egy járműtípus jóváhagyásáról, vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről vagy elutasításáról, vagy visszavonásáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről, ideiglenes tartozékkal történő felszerelése szempontjából a 64. számú Előírás szerint
2. Melléklet: Jóváhagyási jel elrendezése
3. Melléklet: Fék és kitérés vizsgálat ideiglenes gumibronccsal szerelt járműveknél.
4. Melléklet Vizsgálati követelmények laposan futás figyelmeztető rendszeréhez
5. Melléklet Vizsgálati követelmények gumibroncs-nyomást figyelő rendszerekhez.

\_\_\_\_\_

64. számú Előírás

EGYSÉGES FELTÉTELEK JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA FIGYELEMMEL FELSZERELÉSEIKRE,  
AMELYEK TARTALMAZHATNAK IDEIGLENES PÓTKERÉK ÉS GUMIABRONCS EGYSÉGET,  
LAPOS FUTÁSÚ ÉS/VAGY GUMIABRONCS-NYOMÁST FIGYELŐ RENDSZERT

1 ALKALMAZÁSI TERÜLET

Ezt az Előírást alkalmazzák ideiglenes pótkerékkel ellátott, M1 és N<sub>1</sub><sup>1/</sup> kategóriába tartozó járművek (személygépkocsik) jóváhagyásához, figyelemmel a gumiabroncs-nyomást figyelő rendszerekre, laposan futó és levegő nélküli gumiabroncsokra figyelemmel. A jelen Előírás 2.9. bekezdésében meghatározott "nem szabványos tartalék egység" olyan ideiglenes pótkereket és gumiabroncsot tartalmazhatnak <sup>2/</sup>, amelyeket a szokásos, hosszú közúti használatra szánt kerék és gumiabroncs egység károsodása esetén szerelnek fel a járműre.

A jelen Előírás céljára a laposan futó gumiabroncsainak vagy teljesen levegő nélküli rendszereinek formájában a pótkereket és a gumiabroncs helyettesítő egységeket kezeljék úgy, mint időleges használatú egységeket az Előírás 2.10. bekezdésének meghatározása szerint

A Szerződő Felek kiadhatnak vagy elfogadhatnak a jelen Előírás szerinti jóváhagyásokat figyelemmel időlegesen használatos tartalék gumiabroncsokra és gumiabroncs-nyomást figyelő rendszerekre, feltéve, hogy értesítik az Egyesült Nemzetek főtitkárát a lehetőségről, hogy jóváhagyásokat kiadnak vagy elfogadnak, vagy csak az időlegesen használatos tartalék gumiabroncs járműberendezésre vagy csak a gumiabroncs-nyomást figyelő rendszer járműberendezésére a 3.1. bekezdés szerint.

Ilyen értesítés hatálya az 1958. évi Megállapodás 1. Cikk, 6 és 7. bekezdéseiben (E/ECE/TRANS/505/Rev.2) lefektetett idő gyűrűskála szerint történjen.

---

<sup>1/</sup> Amint azt a Járműszerkezetekről szóló Közös Határozatok (R.E.3) 7. Melléklete meghatározza (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 dokumentum, amint azt utoljára az Amend.4 módosította).

<sup>2/</sup> M1 kategóriás járművek esetében 3500 kg tömegig, és N1 kategóriás járművek esetében. Mindkét esetben egyetlen gumiabronccsal (egy tengelyen).

## 2. MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Előírás szempontjából:

- 2.1. A "jármű jóváhagyása" a járműtípus jóváhagyását jelenti ideiglenes használatra szolgáló pótkereke és/vagy gumiabroncs-egysége szempontjából.
- 2.2. "Járműtípus" olyan járműveket jelent, amelyek nem különböznek egymástól olyan lényeges szempontokból, mint
  - 2.2.1. "Járműtípus figyelemmel időleges használatú tartalék egységére:
    - 2.2.1.1 a jármű 2.10. bekezdésben meghatározott legnagyobb tengelyterhelése,
    - 2.2.1.2. az ideiglenes pótkerék és gumiabroncs-egység kategóriája és/vagy fő jellemzője,
    - 2.2.1.3. a meghajtás (első kerék, hátsó kerék, négy kerék),
    - 2.2.1.4. a felfüggesztés,
    - 2.2.1.5. a kerék mérete /a gumiabroncs mérete.
    - 2.2.1.6. kerék peremtávolsága.
    - 2.2.1.7. a járműre felszerelt gumiabroncs-nyomást figyelő rendszer típusa és kivitele,
  - 2.2.2. " Járműtípus figyelemmel gumiabroncs-nyomást figyelő rendszerére":
    - 2.2.2.1. a gyártó kereskedelmi neve vagy jele,
    - 2.2.2.2. járműtulajdonságok, amelyek jelentősen befolyásolják a gumiabroncs-nyomást figyelő rendszert
    - 2.2.2.3. gumiabroncs-nyomást figyelő rendszer típusa és kivitele.
- 2.2.9. jármű kialakítása, ami jelentősen befolyásolja a gumiabroncs-nyomást figyelő rendszer teljesítményét (ha ilyet felszereltek).
- 2.3. "Kerék" a kerékpántból és keréktárcsából álló teljes kereket jelenti.
  - 2.3.1. "Kerékméret megjelölése" a legalább a névleges kerékpánt-átmérőt, a névleges kerékpánt-szélességet és a kerékpánt profilját tartalmazó jelölést jelent,
  - 2.3.2. "Kerék peremtávolsága" központi gyám felületétől a kerékpánt középvonaláig terjedő távolság
- 2.4. "Gumiabroncs" levegővel telített abroncs, megerősített hajlékony burkolat, ami a kerékkel együtt, amire felszerelik, folyamatos, lényegében körgyűrű alakú, gázt (rendszerint levegőt) vagy gázt és folyadékot tartalmazó zárt kamra, amit szokásosan nagyobb nyomáson használnak, mint a légköri nyomás. Ez lehet:
  - 2.4.1. "Szokványos gumiabroncs" olyan gumiabroncs, ami minden szokásos közúti használatra alkalmas;
  - 2.4.2. "Ideiglenes pótkerék" a szokásos gumiabroncstól különböző és csak korlátozott vezetési körülmények között időleges használatra kivitelezett gumiabroncs.
  - 2.4.3. "Defekttűrő (lapos futású) gumiabroncs" vagy "Öntámasztó gumiabroncs" olyan gumiabroncs-szerkezetet biztosít bármilyen olyan műszaki megoldással (pl. megerősített oldalfallal, stb.), ami lehetővé teszi a megfelelő kerékre felszerelt és bármely kiegészítő alkatrészt nélkülöző gumiabroncsnak, hogy biztosítsa a jármű gumiabroncsának alapvető feladatát, legalább 80 km/ó (50 mph) sebességnél és 80 km távolságon, akkor, amikor defekttűrő gumival üzemel.
  - 2.4.4. "Defekttűrő rendszer" vagy "Kiterjesztett mozgásterű rendszer" meghatározott, funkcionálisan függő alkatrészek szerelvénye, amely együtt biztosítja a járműnek a meghatározott teljesítményt

legalább 80 km/ó (50 mph) sebességgel és 80 km távolságon, amikor defekttűrő gumival üzemel

- 2.5. "Defekttűrő gumiabroncs futási módja" leírja a gumiabroncs állapotát, lényegileg megtartva szerkezeti egységét, mialatt 0 és 70 kPa közötti nyomásra felfújva üzemel.
- 2.6. "Alap gumiabroncs feladata" a felfújtt gumiabroncs szokásos alkalmasságát jelenti megadott terhelés elviselésére megadott sebességgel és a meghajtás, a kormány- és fékerők átadására a talajnak, amelyen halad.
- 2.7. "Gumiabroncs-méret megjelölése" olyan számok egységét jelenti, ami különösen a gumiabroncs geometriai méretét azonosítja, tartalmazva a szokásos keresztmetszeti szélességet, a névleges nézeti viszonyt és a szokásos átmérőt. Ezeknek a jellemzőknek a pontos meghatározása a 30. Előírásban található.
- 2.8. "Gumiabroncs szerkezete" a gumiabroncs karkaszának a műszaki jellemzőit jelenti. Ez lehet fonalbetét (diagonális vagy keresztbetét), ferde öves, radiál öves vagy defekttűrő gumiabroncs, amint bővebben a 30. Előírás meghatározza.
- 2.9. "Szabványos tartalékegység" a keréknek és a hozzáillő gumiabroncsnak a kerék és gumiabroncs méretjelöléseiben kifejezett összeszerelt egységét jelenti, a kerék peremtávolsága és a gumiabroncs szerkezete, amelyet ugyanabban a tengely helyzetben és ugyanarra a járműmodellre vagy -változatra szerelnek szokásos üzemeleskor. Magában foglalja a keréknek azt az esetét is, amikor különböző anyagból készül, pl. acél helyett alumíniumötvözetből, aminél különböző rögzítő csavaranyát vagy csavarokat használhatnak, de amelyek más szempontból azonosak a szokásos üzemben használt kerékekkel.
- 2.10. "Időleges használatú tartalékegység" bármely keréknek és gumiabroncsnak összeszerelt egységét jelenti, ami nincs a 2.9. bekezdés "szabványos tartalékegység" meghatározásában. Időleges használatú tartalékegységek a következők:
- 2.10.1. 1 típus  
Egység, amelyben a gumiabroncs ideiglenes használatú a 2.4.2. bekezdés meghatározása szerint.
- 2.10.2. 2 típus  
Egység, amelyben a keréknek az ugyanolyan tengelyhelyzetben felszerelt szokásos üzemu jármű kerekétől különböző peremtávolsága van;
- 2.10.3. 3 típus  
Egység, amelyben a gumiabroncsnak más szerkezete van, mint az ugyanolyan tengelyhelyzetre felszerelt szokásos üzemu járműnek;
- 2.10.4. 4. típus  
Egység, amelyben a gumiabroncs a 2.4.1. bekezdésben meghatározott szokásos gumiabroncs, de a kerék vagy gumiabroncs, vagy mindkettő méret megjelölése különbözik az ugyanarra a tengely-helyzetre szerelt szokásos üzemu járműétől.

2.10.5. 5. típus

Egység, amelyben a 2.4.3. vagy 2.4.4. bekezdésekben meghatározott kerék vagy gumiabroncs, amit szokásos, hosszú idejű közúti használatra szereltek fel, de vészhelyzetben teljesen leeresztett állapotban használható.

- 2.11. "Legnagyobb tömeg" a jármű tömegének műszakilag megengedhető legnagyobb értéke, amelyet a gyártó határoz meg (ez a tömeg nagyobb lehet, mint a nemzeti hatóság által megállapított "megengedett legnagyobb tömeg").
- 2.12. "Legnagyobb tengelyterhelés" a jármű gyártó által megállapított összes, a gumiabroncsok érintkező felületei között vagy egy tengelynyom és a talaj és e tengely által alátámasztott járműtömeg részből eredő függőleges erők legnagyobb értéke; ez az érték nagyobb lehet, mint a nemzeti hatóságok által "megengedett legnagyobb terhelés". A tengelyterhelések összege nagyobb lehet, mint a jármű összes tömegének megfelelő érték.
- 2.13. "Laposan futásra figyelmeztető rendszer" – olyan rendszert ír le, amelyik információt ad a vezetőnek, hogy a gumiabroncs laposan fut (nincs vagy kevés benne a levegő).
- 2.14. "gumiabroncs-nyomást figyelő rendszer (TPMS)" a járműre szerelt olyan rendszert jelent, ami a gumiabroncsok felfúvási nyomását vagy e nyomás változását érzékelő feladatot lát el, és megfelelő tájékoztatást ad a használónak a jármű futása alatt.
- 2.15. "hideg gumiabroncs felfúvási nyomása" a gumiabroncs nyomását jelenti környezeti hőfokon, a gumiabroncs használatakor fellépő nyomásnövekedés nélkül.
- 2.16. "ajánlott hideg felfúvási nyomás ( $P_{rec}$ )" a gyártó által mindegyik gumiabroncs-állapothoz ajánlott nyomást jelent, az adott jármű szándékolt szolgáltatási körülményeinél (pl. sebesség és terhelés), amint a jármű adattábláján és/vagy a használati utasításában meghatározzák.
- 2.17. "használati üzemi nyomás ( $P_{warm}$ )" a hideg nyomásról ( $P_{rec}$ ) a hőmérséklet hatásával a jármű használata során mindegyik gumiállapot felfúvási nyomására növelt felfúvási nyomás.
- 2.18. "vizsgálati nyomás ( $P_{test}$ )" mindegyik gumiabroncs állapothoz kiválasztott tényleges guminyomást jelenti a leeresztés után a vizsgálati eljárás alatt.
- 2.19. "gumiabroncs-nyomást figyelő rendszer típusa" olyan rendszereket jelenet, amelyek nem különböznek olyan lényeges jellemzőkben, mint:
- (a) a működés alapelve,  
(b) bármely olyan alkatrész, ami valószínűleg jelentősen befolyásolja a jelen Előírás 5.3. bekezdésében meghatározott rendszer teljesítményét.

3. JÓVÁHAGYÁS KÉRÉSE

3.1. A járműtípus jóváhagyásának kérelmét figyelemmel

- (a) ideiglenes használatú tartalék egység (beleértve, ahol alkalmas, a lapos futásra figyelmeztető rendszert is) és/vagy  
(b) a guminyomást figyelő rendszer

berendezésére, a jármű gyártója vagy kellően meghatalmazott képviselője terjessze elő.

- 3.2. A kérelemhez három példányban mellékelni kell a jármű jelen Előírás 1. Mellékletében meghatározott szempontok szerinti leírását.
- 3.3. A jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálatnak át kell adni a járműtípust képviselő jármű egy mintapéldányát. (terjesszék be a típusjóváhagyó hatóságoz vagy műszaki szolgálathoz)
- 3.4. Az illetékes hatóság a jóváhagyás megadása előtt ellenőrizze a jóváhagyásra benyújtott típusal megegyező gyártmány hatékony ellenőrzésére szolgáló intézkedéseket.

#### 4. JÓVÁHAGYÁS

- 4.1. Ha a jelen Előírás szerinti jóváhagyásra bemutatott jármű az alábbi 5. bekezdés követelményeinek megfelel, akkor ezt a járműtípust hagyják jóvá.
  - 4.1.1. A jármű jóváhagyása, tekintettel az időleges használatú tartalék egységre vonatkozó rendelkezésekre csak akkor adjanak ki, ha a jármű megfelel az 5.1. és 5.2. bekezdések követelményeinek.

- 4.1.2. A csupán csak a guminyomást figyelő rendszerekre figyelemmel, jóváhagyást csak akkor adjanak ki, ha a jármű megfelel az 5.3. bekezdés követelményeinek.
- 4.2. Adjanak jóváhagyási számot minden típusjóváhagyásnak. Ennek első két számjegye (jelenleg 02 a 02 sorozatszámú módosításoknak megfelelően) a jóváhagyás időpontjában az Előírásba befoglalt legújabb fő műszaki módosítások sorozatszámát mutassa. ... feltéve, hogy az 5.2. és 5.3. bekezdésekben leírt vizsgálat eredményei nem mutatnak nagy különbséget.
- 4.3. A járműtípus jelen Előírás szerinti jóváhagyásáról, a jóváhagyás kiterjesztéséről, vagy elutasításáról, vagy visszavonásáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről szóló értesítéseket az Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Feleknek meg kell küldeni a jelen Előírás 1. Melléklete szerinti nyomtatványon.
- 4.4. Jól láthatóan és a jóváhagyási nyomtatványban ismertetett és könnyen hozzáférhető helyen a jelen Előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak megfelelő minden járművön tüntessék fel a nemzetközi jóváhagyási jelet, amely:
- 4.4.1. olyan kör, amely az "E" betűt és utána a jóváhagyó ország számát <sup>3/</sup> veszi körül;
- 4.4.2. a jelen Előírás száma, amit követ:
- 4.4.2.1. az "R" betű a csak a 4.1.1. bekezdés szerint jóváhagyott járművek esetében;
- 4.4.2.2. a "P" betű csak a 4.1.2. bekezdés szerint jóváhagyott járművek esetében;
- 4.4.2.3. az "RP" betűk a 4.1.1. és 4.1.2. bekezdések szerint jóváhagyott járművek esetében;
- 4.4.3. kötőjel és a jóváhagyási szám a 4.4.1. és 4.4.2. bekezdésekben előírt jelöléstől jobbra.
- 4.5. Ha a jármű megfelel az Egyezményhez csatolt egy vagy több más Előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak is, amelyet abban az országban hagytak jóvá, ahol a jelen Előírás szerinti

<sup>3/</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 = üres
15 = üres	35 = üres	55 = üres
16 = Norvégia	36 = Litvánia	56 = Montenegró
17 = Finnország	37 = Törökország	
18 = Dánia	38 = üres	
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.

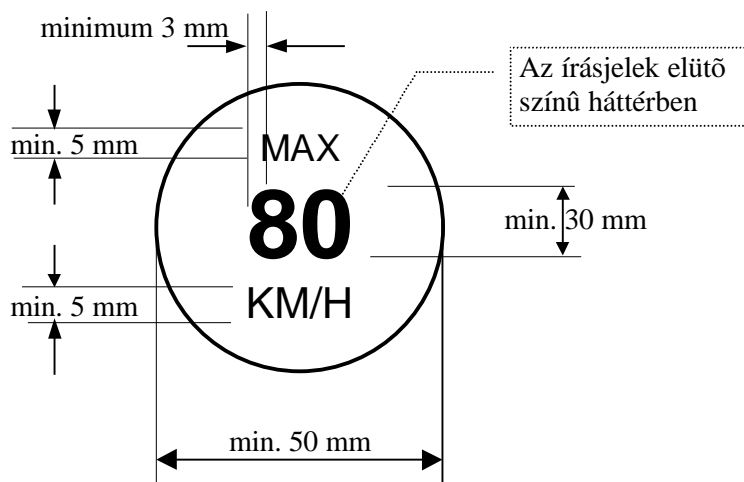
jóváhagyást is megadták, akkor a 4.4.1. bekezdésben előírt jelképet nem kell megismételni. Ilyen esetben minden olyan Előírásnak a számát, amely szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amelyik a jelen Előírás szerinti jóváhagyást is megadta, és a jóváhagyási számokat, valamint az összes kiegészítő jelképet a 4.4.1. bekezdésben előírt jelképtől jobbra, függőleges oszlopban kell elhelyezni.

- 4.6. A jóváhagyási jel világosan olvasható és kitörölhetetlen legyen.
- 4.7. A jóváhagyási jel a gyártó járműre felerősített adattábláján vagy ahhoz közel legyen elhelyezve.
- 4.8. A jelen Előírás 2. Melléklete példákat mutat be a jóváhagyási jel elrendezésére.

## 5. KÖVETELMÉNYEK ÉS VIZSGÁLATOK

### 5.1. Általánosságok

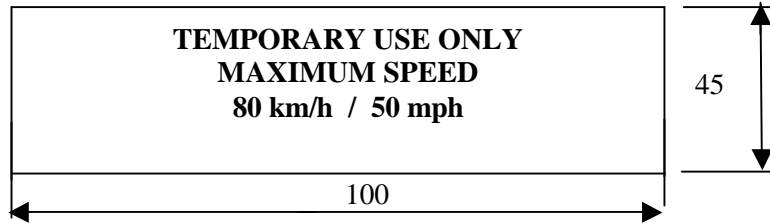
- 5.1.1. A 2.10. bekezdésben meghatározott, időleges használatra szánt tartalék egységeket a 30. számú Előírás szerint hagyják jóvá.
- 5.1.2. A legalább négykerekű járműveknél az ideiglenes használatú tartalék kerékegység terhelési kapacitása legalább a jármű legnagyobb tengelyterhelései közül a legnagyobb felének feleljen meg; ha használatukat az alábbi 6. bekezdésben említett előírás meghatározott tengelyre korlátozza, terhelési kapacitása legalább e tengely terhelésének fele legyen.
- 5.1.3. Időleges használatra szánt tartalék egységek tervezési sebessége legalább 120 km/ó legyen az 1, 2 és 3 típusoknál.
- 5.1.4. Az ideiglenes használatú tartalék kerékegység a következő jellemzőkkel rendelkezzen:
  - 5.1.4.1. Az alábbi rajz szerint elrendezett 80 km/ó legnagyobb sebesség figyelmeztető jelkép legyen állandóan látható a kerék külső felületén, kiemelt helyzetben.



Méretarány: teljes méret (1:1)

Imperial (angol) mértékegységet használó országokban eladásra szánt járművek esetében a fentiekkel azonos – azzal a kivétellel, hogy a "80" számot "50" számmal és a "km/ó"-t "mph"-val helyettesítik – kiegészítő figyelmeztető jelkép legyen állandóan látható a kerék külső felületén, kiemelt helyzetben.

Vagylagosan, egyetlen figyelmeztető jelkép, az alábbi rajz elrendezése szerint, legyen állandóan látható a kerék külső felületén, kiemelt helyzetben.



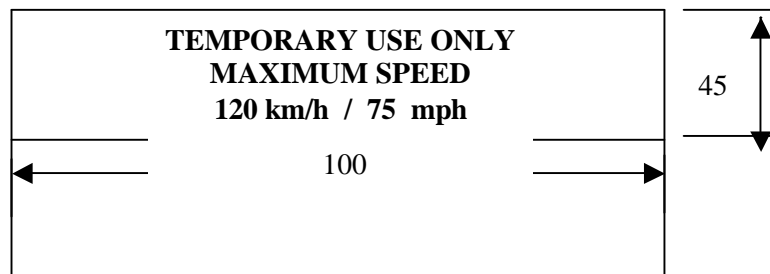
A felső betűk legalább 5 mm magasak, és a "80" és "50" számok legalább 20 magasak legyenek olyan elemekkel, amelyek kiegészítik mindegyik számjelet legalább 3 mm vonalvastagságra. Az alsó szövegnek legalább 5 mm vonalmagassága legyen. Minden szöveget foglaljanak határok közé és legyen elütő színű hátterük.

Ennek a bekezdésnek a követelményeit csak az időleges használatú tartalék egység 1, 2 és 3 típusaira alkalmazzák a 2.10.1., 2.10.2. és 2.10.3. bekezdések szerint.

- 5.1.4.1.1. Az alábbi rajz szerint elrendezett 120 km/ó legnagyobb sebességre figyelmeztető jelkép legyen állandóan látható a kerék külső felületén, kiemelt helyzetben.

Imperial mértékegységet használó országokban eladásra szánt járművek esetében a fentiekkel azonos – azzal a kivétellel, hogy a "120" számot "75" számmal és a "km/ó"-t "mph"-val helyettesítik – kiegészítő figyelmeztető jelkép legyen állandóan látható a kerék külső felületén, kiemelt helyzetben.

Vagylagosan, egyetlen figyelmeztető jelkép, az alábbi rajz elrendezése szerint, legyen állandóan látható a kerék külső felületén, kiemelt helyzetben.



A felső betűk legalább 5 mm magasak, és a "120" és "75" számok legalább 20 magasak legyenek olyan elemekkel, amelyek kiegészítik mindegyik számjelet legalább 3 mm vonalvastagságra. Az alsó szövegnek legalább 5 mm vonalmagassága legyen. Minden szöveget foglaljanak határok közé és legyen elütő színű hátterük.

Ennek a bekezdésnek a követelményeit csak az időleges használatú tartalék egység 4 típusára alkalmazzák a 2.10.4. bekezdés szerint M1 kategóriás járművön.

- 5.1.4.2. Ha a járműre felszerelték ideiglenes használatra, a kerék és/vagy gumiabroncs kifele néző felületét megkülönböztető színnel vagy színes motívummal meg kell jelölni, amely világosan különbözik a szabványos egység színétől. FRONT (REAR) AXLE". Ha lehetséges az időleges használatra szánt tartalék egységre kerékbőrítőt szerelni, ez a tárcsa ne takarja ezt az információt
- 5.1.5. A laposan futó / önmagát támasztó gumiabroncsok vagy a laposan futó / kiterjesztett mozgású rendszerek kivételével engedjék meg, hogy a járművet egy ideiglenes használatú egységgel lássák el.
- 5.1.6. laposan futó / önmagát támasztó gumiabroncsok vagy a laposan futó / kiterjesztett mozgású rendszerek esetében szereljék fel a járművet laposan futásra figyelmeztető rendszerrel is (meghatározva a 2.13. bekezdésben), ami képes 40 km/ó és a jármű maximális tervezési sebessége között működni, és megfelel az 5.1.6.1. – 5.1.6.6. bekezdések követelményeinek. Ha azonban a járművet az 5.3. bekezdésnek megfelelő guminyomás-figyelő rendszerrel szerelik fel, kiegészítő laposan futásra figyelmeztető rendszer nem szükséges.
- 5.1.6.1. A figyelmeztető kijelzés sárga figyelmeztető jel legyen.
- 5.1.6.2. A figyelmeztető jel lépjen működésbe, amikor a gyújtás (indító) kulcsa bekapcsolt helyzetben van (lámpás ellenőrzés).
- 5.1.6.3. A figyelmeztetés jelezze a járművezetőnek az 5.1.6.1. bekezdésben hivatkozott figyelmeztető jel működését legkésőbb akkor, amikor egy gumiabroncs kerül laposan futó állapotba.
- 5.1.6.4. Elektromos hiba vagy az érzékelő rendellenességét, ami befolyásolja a laposan futásra figyelmeztető rendszert, beleértve az elektromos áramforrás, tápáram vagy átvitel hibáját is, jelezzék a járművezetőnek optikai sárga laposan futás hibás működésjelzővel. Ha az 5.1.6.1. bekezdésben leírt figyelmeztető jelet használnak mind a laposan futó gumiabroncs, mind a laposan futás jelző rendszerének hibájának jelzésére, alkalmazzák a következőket: a bekapcsolt helyzetű gyújtás (indító) kulccsal a figyelmeztető jel villogjon, mutatva a rendszer hibáját. Rövid idő után a jel maradjon folyamatosan világító addig, amíg a hiba létezik és a gyújtás (indító) kulcs bekapcsolt helyzetben van. A villogó és világító periódus mindig ismétlődjön bekapcsolt helyzetben addig, amíg a hibát nem javították ki.
- 5.1.6.5. Amikor a rendszert kézzel visszaállítják a jármű gyártójának utasítása szerint, nem kell alkalmazni az 5.1.6.3. és 5.1.6.4. bekezdések előírásait.
- 5.1.6.6. Az 5.1.6.2. – 5.1.6.4. bekezdésekben meghatározott figyelmeztető jel működése feleljen meg a 4. Melléklet követelményeinek.
- 5.1.7 Ha felszerelik a járművet időleges használatú tartalék-egységgel, amit leengedett állapotban tároltak, legyen a járművön olyan készülék, ami lehetővé teszi a gumiabroncs felfújását az időleges használatához legfeljebb 10 percen belül.
- 5.2. Fékezés-vizsgálat
- 5.2.1. A járműre szerelhető ideiglenes használatú tartalék kerékegység feleljen meg a jelen Előírás 3. Mellékletében előírt követelményeknek.
- 5.3. Gumiabroncs-nyomást figyelő rendszer (TPMS)
- 5.3.1. Általános követelmények
- 5.3.1.1. A 12. bekezdés követelményeitől függően, minden M1 kategóriás jármű 3500 kg-ig és N1 kategóriás jármű, mindkét esetben egyetlen gumiabronccsal, amit a 2.14. bekezdés meghatározásának megfelelő gumiabroncs-nyomást figyelő rendszerrel szereltek fel, teljesítse az alábbi 5.3.1.2. – 5.3.5.5. bekezdések követelményeit és vizsgálják azokat az 5. Melléklet szerint.

- 5.3.1.2. A járműre felszerelt minden gumibroncs-nyomást figyelő rendszer teljesítse a 10. számú Előírás követelményeit.
- 5.3.1.3. A rendszer 40 km/ó sebességről vagy alatta működjön a jármű maximális tervezési sebességéig.
- 5.3.2. A guminyomás érzékelése véletlenszerű nyomásvesztésnél (defekt-vizsgálat).
- 5.3.2.1. Vizsgálják meg a TMPS-t az 5. Melléklet 2.6.1. bekezdésben levő eljárás szerint. Amikor e szerint az eljárás szerint vizsgálják, a TMPS gyűjtsa fel az 5.3.5. bekezdésben leírt figyelmeztető jelzést legfeljebb 10 perccel az után, hogy az üzemi nyomás a jármű egyik kerekében 20 százalékkal, vagy 150 kPa minimális nyomásra csökkent, bármelyik nagyobb.
- 5.3.3. Guminyomás szintjének érzékelése jelentősen az ajánlott nyomás alatt optimális teljesítménynél, beleértve a tüzelőanyag-fogyasztást és biztonságot is (diffúziós vizsgálat)
- 5.3.3.1. Vizsgálják meg a TMPS-t az 5. Melléklet 2.6.2. bekezdésben levő eljárás szerint. Amikor e szerint az eljárás szerint vizsgálják, a TMPS gyűjtsa fel az 5.3.5. bekezdésben leírt figyelmeztető jelzést nem több, mint a kulminált vezetési idő 60 percén belül az után, hogy az üzemi nyomás a jármű bármelyik kerekében – összesen 4 kerékig – 20 százalékkal csökkent.
- 5.3.4. Hibás működés vizsgálata.
- 5.3.4.1. Vizsgálják meg a TMPS-t az 5. Melléklet 3. bekezdésben levő eljárás szerint. Amikor e szerint az eljárás szerint vizsgálják, a TMPS gyűjtsa fel az 5.3.5. bekezdésben leírt figyelmeztető jelzést legfeljebb 10 perccel az után, hogy az a hibás működés előfordult, ami befolyásolja a vezérlés vagy a válaszjelek előállítását vagy átvitelét a jármű guminyomását figyelő rendszerben. Ha külső befolyás hat a rendszerre (pl. rádiófrekvenciás zaj), a hibás működés érzékelési ideje hosszabbítható.
- 5.3.5. Figyelmeztető megjelenési formája.
- 5.3.5.1. Adják a figyelmeztetést a 121. számú Előírásnak megfelelő optikai figyelmeztető jellel.
- 5.3.5.2. Aktiválják a figyelmeztető jelzést, amikor az indítókapcsoló bekapcsolt helyzetben van (égő-ellenőrzés). [Ezt a követelményt ne alkalmazzák visszajelzőkre közös térben].
- 5.3.5.3. Legyen látható a figyelmeztető jelzés nappal is, a jelző kielégítő állapota legyen könnyen ellenőrizhető a járművezető üléséből.
- 5.3.5.4. A hibajelző ugyanaz a figyelmeztető jelzés lehet, mint amit az elégtelen felfújás jelzésére használnak. Ha az 5.3.5.1. bekezdésben leírt figyelmeztető jelzést használják mind az elégtelen felfújás, mind a TMPS hibás működésének jelzésére, a következőt alkalmazzák: a bekapcsolt indítókapcsolóval a figyelmeztető jelzés villanjon fel, jelezve a hibás működést. Rövid időtartam után a figyelmeztető jel maradjon folyamatosan világítva addig, amíg a hibás működés létezik és a gyújtáskapcsoló bekapcsolt helyzetben van. A villogás és világítás folyamat ismétlődik meg mindig, amikor az indítókapcsoló be van kapcsolva addig, amíg a hibát kijavították.

5.3.5.5. Használható villogó módban az 5.3.5.1. bekezdésben leírt figyelmeztetés visszajelzője annak érdekében, hogy tájékoztatást adjon a guminyomást figyelő rendszer helyreállt állapotáról a jármű kezelési utasítása szerint.

## 6. KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁS

6.1. Ha a járművet felszerelték időleges használatú tartalékegységgel, a járműkezelési utasítás legalább a következő tájékoztatást tartalmazza:

6.1.1. megállapítás, amely a veszélyekre figyelmeztet, ha az ideiglenes használatú tartalék kerékegység használatra vonatkozó korlátozást figyelmen kívül hagyják, beleértve a meghatározott tengelyen való használathoz kapcsolódó korlátozást is;

6.1.2. Utasítás a figyelmes vezetésre és a 80 km/ó (50 mph) megengedett legnagyobb sebességre, amikor a 2.10.1., 2.10.2. vagy 2.10.3. bekezdésekben meghatározott ideiglenes használatú tartalék egységet felszerelik, és a szabványos egység lehető leggyorsabb visszaszerelésére. Tegyük világossá, hogy az utasítást a 2.10.5. bekezdésben meghatározott 5 típusú ideiglenes használatú tartalék egység használható defekttűrő gumiabroncsnál.

6.1.2.1. Utasítás a figyelmes vezetésre és a 120 km/ó (75 mph) megengedett legnagyobb sebességre, amikor a 2.10.4. bekezdésekben meghatározott 4. típusú tartalék egységet felszerelik, és a szabványos egység lehető leggyorsabb visszaszerelésére.

6.1.3. megállapítás, amely szerint a jármű üzemeltetése egyszerre egynél több ideiglenes használatú tartalék kerékegységgel nincs megengedve. Ezt a követelményt csak a 2.10.1., 2.10.2. és 2.10.3.1. bekezdésekben meghatározott 2 és 3 típusú ideiglenes használatú tartalék egységre alkalmazzák.

6.1.4. a jármű gyártója által meghatározott guminyomás világos jelzése;

6.1.5. Leeresztett állapotban tárolt 3 és 4 típusú ideiglenes használatú tartalék egységgel felszerelt járműveknél az eljárás leírását, ami ismerteti, hogyan kell a gumiabroncsot az előírt nyomásra felfújni a fenti 5.1.7. bekezdésben említett készülékkel.

6.2. Ha felszerelték a járművet guminyomást figyelő rendszerrel vagy laposan futást figyelő rendszerrel, a jármű használati utasítása legalább a következő tájékoztatást tartalmazza.

6.2.1. Megállapítást, hogy felszerelték a járművet ilyen rendszerrel (és tájékoztatást, hogyan lehet alaphelyzetbe állítani rendszert, ha az aktuális rendszer ilyet tartalmaz).

6.2.2. Az 5.1.6.1. vagy 5.3.5.1. bekezdésben leírt visszajelző jelképe, megfelelően (és a hibás működés visszajelzőjének képe, ha kijelölt visszajelzőt használnak e feladathoz).

- 6.2.3. Kiegészítő tájékoztatást az alacsony guminyomásra figyelmeztető visszajelző jelentőségéről és ilyen előfordulásakor a helyesbítő akció leírása.
- 6.3. Ha a kezelési utasítást a járművel együtt adják, helyezték el a 6.1. és/vagy 6.2.bekezdés szerint szükséges tájékoztatást fenti a járművön, kiemelt helyzetben.
7. **JÁRMŰTÍPUS MÓDOSÍTÁSA ÉS A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE**
- 7.1. Egy járműtípus minden módosításáról értesíteni kell azt a hatóságot, amely az abroncs típust jóváhagyta. Ez a hatóság ekkor vagy
- 7.1.1. úgy határoz, hogy a módosítások valószínűleg nem értékelhetőek kedvezőtlen hatásúnak és a jármű minden esetben megfelel a követelményeknek; vagy
- 7.1.2. további vizsgálati jelentést kér attól a műszaki szolgálattól, amely a vizsgálatokért felelős.
- 7.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, meghatározva az eltéréseket, tájékoztatni kell azokat az Egyezményben részes Feleket, akik ezt az Előírást alkalmazzák a fenti 4.3. bekezdésben meghatározott eljárással.
- 7.3. A jóváhagyás kiterjesztését kiadó illetékes hatóság adjon külön sorozatszámot az ilyen kiterjesztéshez kiállított minden értesítési nyomtatványnak.
8. **JÓVÁHAGYOTT TÍPUSSAL MEGEGYEZŐ KIVITELŰ GYÁRTÁS**
- 8.1. A gyártási eljárás megfelelősége a Megállapodás (E/ECE/324 – E/ECE/TRANS/505/Rev.2) 2. Függelékében előírt követelményeknek feleljen meg a következők kivételével
- 8.2. A típusjóváhagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat, amelyik a jóváhagyást megadta, bármikor ellenőrizheti a gyártás megfelelőségét minden gyártási helyen. Ezeknek az ellenőrzéseknek a gyakorisága legalább évente egy legyen.
9. **ELJÁRÁS A JÓVÁHAGYOTT TÍPUSTÓL ELTÉRŐ GYÁRTÁS ESETÉRE**
- 9.1. A jelen Előírás szerinti jóváhagyás visszavonható, ha az ideiglenes használatú tartalék kerékegység típusa nem elégíti ki a fenti 8.1. bekezdésben előírt követelményeket, vagy ha a sorozatból kivett ideiglenes használatú tartalék kerékegység 8. bekezdésben lefektetett követelményeket nem teljesíti.
- 9.2. Ha az Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó valamelyik Szerződő Fél visszavonja korábban kibocsátott jóváhagyását, akkor erről haladéktalanul tájékoztassa a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felet a jelen Előírás 1. Mellékletben levő értesítéssel, feltüntetve nagybetűvel, aláírással és keltezéssel az "APPROVAL WITHDRAWN" megjegyzést.
10. **GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSE**
- Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen beszünteti a jelen Előírás szerint jóváhagyott gumibroncs gyártását, értesítse azt a hatóságot, amely a jóvá-hagyást adta. 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 értesítéssel, feltüntetve nagybetűvel, aláírással és keltezéssel a "PRODUCTION DISCONTINUED" megjegyzést.
11. **JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOKKAL MEGBÍZOTT MŰSZAKI SZOLGÁLAT ÉS A JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁG NEVE ÉS CIME**
- Az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Felek közölgék az Egyesült Nemzetek Titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok lefolytatásáért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, és annak a hatóságnak a nevét és címét, ahova meg kell küldeni a

jóváhagyásról vagy annak kiterjesztéséről, elutasításáról vagy visszavonásáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről szóló, de más országban kiadott értesítéseket.

12. **ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK**

- 12.1. A 01 sorozatszámú módosítások hatálybalépésének hivatalos időpontja után a jelen Előírást alkalmazó egyetlen Szerződő Fél se utasítson el jóváhagyást a 01 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás szerint.
- 12.2. A 01 sorozatszámú módosítások hatálybalépése után 36 hónappal a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Fél az ideiglenes pótkerék és gumibroncs egységet, Defekttűrő és levegő nélküli gumibroncsok tekintetében csak akkor adjon jóváhagyást, ha a jóváhagyásra kerülő járműtípus megfelel a 01 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás követelményeinek.
- 12.3. A jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek ne utasítsák el a korábbi módosításokat tartalmazó jelen Előírás alapján korábban kiadott jóváhagyások kiterjesztését.
- 12.4. A jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek továbbra is adjanak ki jóváhagyást azokra a járműtípusokra, amelyek teljesítik a korábbi módosításokat tartalmazó jelen Előírás követelményeit a 01 sorozatszámú módosítások hatálybalépését követő 36 hónap alatt.
- 12.5. A 02 sorozatszámú módosítások hatálybalépésének hivatalos időpontja után a jelen Előírást alkalmazó egyetlen Szerződő Fél se utasítson el jóváhagyást a 02 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás szerint.
- 12.6. [2012. november 1-től], a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek elutasíthatják regionális vagy nemzeti típusjóváhagyását M1 (maximum 3500 kg-ig) és N1 kategóriás, mindkét esetben egyetlen gumibronccsal ellátott járművekre, ha a járműtípus nem felel meg a 02 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás.
- 12.7. [2012. november 1-től], a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek elutasíthatják első nemzeti vagy regionális nyilvántartásba vételét (első forgalomba helyezését) M1 (maximum 3500 kg-ig) és N1 kategóriás, mindkét esetben egyetlen gumibronccsal ellátott járművekre, ha a járműtípus nem felel meg a 02 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás.
- 12.8. A fenti átmeneti rendelkezések ellenére, a Szerződő Felek, akiknél a jelen Előírás a legújabb sorozatszámú módosítások hatályba lépése után lép hatályba, nem kötelezettek olyan jóváhagyások elfogadására, amelyeket az Előírás bármely előző sorozatszámú módosítása alapján adtak meg.
-

1. Melléklet

ÉRTESÍTÉS

[legnagyobb méret: A4 (210×297 mm)]



kiadta: a jóváhagyó hatóság neve:

.....

egy járműtípus JÓVÁHAGYÁS KIADÁSÁRÓL <sup>2/</sup>  
JÓVÁHAGYÁSÁNAK KITERJESZTÉSÉRŐL  
JÓVÁHAGYÁSÁNAK ELUTASÍTÁSÁRÓL  
JÓVÁHAGYÁSÁNAK VISSZAVONÁSÁRÓL  
GYÁRTÁSÁNAK VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL

az ideiglenes használatú tartalék kerék-kerékegység/guminyomás figyelő rendszer szempontjából a 64. számú Előírás szerint.

A jóváhagyás száma:

A kiterjesztés száma:

1. A gépjármű kereskedelmi neve vagy márkajele:
2. A jármű típusa:
3. A gyártó neve és címe:
4. A gyártó esetleges képviselőjének neve és címe:
5. A járművet jóváhagyásra bemutatták:
6. A jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat:
7. A jelentés kelte:
8. A jelentés száma:
9. A járműtípus rövid leírása:
- 9.1. A jármű tömege amikor vizsgálják:  
Első tengelyen:  
Hátsó tengelyen:  
Összesen:
- 9.2. A szabványos kerékegység jelölése és kerék-mérete:
- 9.3. Az ideiglenes használatú tartalék egység, beleértve a kerék és gumibroncs méretét, képességét terhelésre és sebességre, laposan futó gumibroncs, beleértve a legnagyobb kerékperem-távolságot (ahol eltér a szabványos egységtől).
- 9.4. A járművet felszerelték lapos futásra figyelmeztető rendszerrel igen/nem 2/  
Ha a válasz a fenti pontra "igen", a lapos futásra figyelmeztető rendszer megfelel az 5.1.6. – 5.1.6.6. bekezdés követelményeinek / megfelel az 5.3. – 5.3.5.5. bekezdés követelményeinek (guminyomást figyelő rendszer)2/  
A járművet felszerelték az 5.3 – 5.5. bekezdés követelményeinek megfelelő guminyomást figyelő rendszerrel ..... igen/nem 2/

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

<sup>2/</sup> A nem kívánt szöveget töröljék!

9.5. Ahol alkalmazható, lapos futásra figyelmeztető rendszer / guminyomást figyelő rendszer rövid leírása

10. Vizsgálatok eredménye:

	Márt idő a figyelmeztetéshez (mm:ss)
"Defekt-vizsgálat"	
"Diffúziós vizsgálat"	
"Hiba-vizsgálat"	

11. A jóváhagyási jel helye:

12. A kiterjesztés (ha ilyen van) oka:

13. A jóváhagyást megadták /elutasították / kiterjesztették /visszavonták<sup>2/</sup>

14. Hely:

15. Dátum:

16. Aláírás:

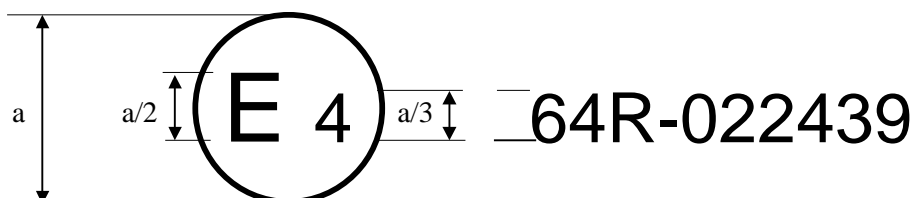
17. Jelen értesítéshez van csatolva a jóváhagyást kiadó hatóságnál letétbe helyezett jóváhagyási iratok listája, amelyek kérésre hozzáférhetők.

## 2. Melléklet

### JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE

#### A minta

(lásd az Előírás 4.4. bekezdését)

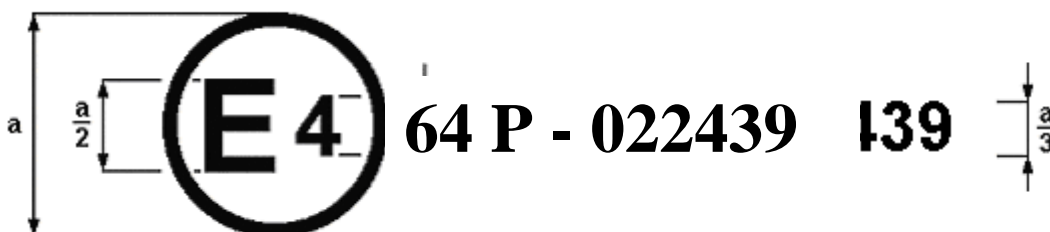


a = minimum 8 mm

A járművön feltüntetett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a szóban forgó járműtípust, figyelemmel az ideiglenes használatú tartalék kerékegységre, Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 64. számú Előírás szerint 022439 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye azt jelzi, hogy a jóváhagyást a 02 sorozatszámú módosításokat tartalmazó 64. számú Előírás követelményei szerint adták ki.

#### B Minta

(lásd az Előírás 4.4. bekezdését)

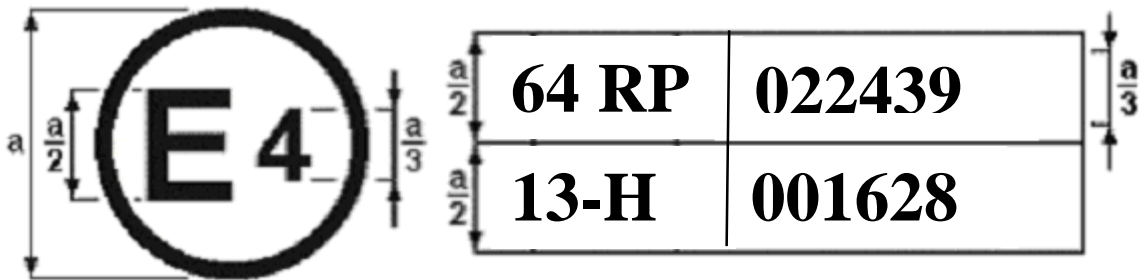


a = 8 mm min.

A járművön feltüntetett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a szóban forgó járműtípust, figyelemmel a guminyomást figyelő rendszerre, Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 64. számú Előírás szerint 022439 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye azt jelzi, hogy a jóváhagyást a 02 sorozatszámú módosításokat tartalmazó 64. számú Előírás követelményei szerint adták ki.

C Minta

(lásd az Előírás 4.5. bekezdését)



a = 8 mm min.

A járművön feltüntetett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a szóban forgó járműtípust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 64. (figyelemmel az ideiglenes használatú tartalék kerékegységre és a berendezésre a guminyomást figyelő rendszerrel) és 13. számú Előírások <sup>1/</sup> szerint. A jóváhagyási számok első két számjegye jelzi, hogy amikor a jóváhagyásokat kiadták a 64. számú Előírás tartalmazta a 02 sorozatszámú módosításokat, és a 13-H. számú Előírás eredeti formájában volt.

---

### 3. Melléklet

#### FÉK ÉS KITÉRÉSI VIZSGÁLAT IDEIGLENES GUMIABRONCCSAL SZERELT JÁRMŰVEKNÉL

1. ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK
  - 1.1. A vizsgálo pálya lényegében vízszintes és jó tapadású legyen.
  - 1.2. A vizsgálatot akkor kell elvégezni, amikor az eredményeket szél nem befolyásolhatja.
  - 1.3. A járművet a jelen Előírás 2.9. bekezdésében meghatározott legnagyobb teherbírásáig kell megterhelni.
  - 1.4. A jelen melléklet 1.3. bekezdése szerinti körülményből származó tengelyterhelés arányos legyen a jelen Előírás 2.10. bekezdésében meghatározott legnagyobb tengelyterheléssel.
  - 1.5. A defekttűrő gumiabroncs esetét kivéve fújják fel a gumiabroncsokat a jármű gyártója által a járműtípushoz és terhelési viszonyokhoz ajánlott nyomásra.
2. FÉKEZÉSI ÉS KITÉRÉSI VIZSGÁLAT
  - 2.1. A vizsgálatot felváltva egy első és egy hátsó kerék helyett felszerelt ideiglenes használatú tartalék kerékegységgel kell elvégezni. Ha azonban az ideiglenes használatú tartalék kerékegység használata egy meghatározott tengelyre van korlátozva, a vizsgálatot csak erre a tengelyre felszerelt ideiglenes használatú tartalék kerékegységgel kell elvégezni.
  - 2.2. A vizsgálatot az üzemi fék használatával kell végrehajtani 80 km/ó sebességről, a motor kikapcsolásával.
  - 2.3. A 13. vagy 13-H számú Előírásban M1 és N1 járműkategóriákra, leválasztott motorral 0 típusú hideg vizsgálatra megadott fék teljesítmény feleljen meg a vizsgálati eljárásnak:
    - 2.3.1. A 13. számú Előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.1., 2.10.2., 2.10.3. és 2.10.5. bekezdésekben meghatározott és vizsgált 1, 2, 3 és 5 típusú időleges használatú tartalék egységgel (egységekkel) felszerelt M1 járműkategóriák esetében 80 km/ó előírt sebességet használva a megállási távolság, a lábpedálra 500 N maximális erőt használva ne haladja meg az 50,7 m-t, a következő képlettel megadott közepes teljesen kialakult lassulás (mfdd) ne legyen kisebb, mint  $5,8 \text{ ms}^{-2}$ :

$$\text{Mfdd} = v^2 / 41,14 \text{ sec}$$

---

<sup>1/</sup> A második szám csak példa!

ahol "v" a kezdősebesség, amelynél a fékezés megkezdődik, és "s" a fékezés alatt megtett távolság 0,8v és 0,1v között.

- 2.3.1.1. A 13. számú Előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.1., 2.10.2., 2.10.3. és 2.10.5. bekezdésekben meghatározott és vizsgált 1, 2, 3 és 5 típusú időleges használatú tartalék egységgel (egységekkel) felszerelt N1 járműkategóriák esetében 80 km/ó előírt sebességet használva

a megállási távolság, a lábpedálra 700 N maximális erőt használva ne haladja meg a 61,2 m-t,

a következő képlettel megadott közepes teljesen kialakult lassulás (mfdd) ne legyen kisebb, mint  $5,0 \text{ ms}^{-2}$ :

$$\text{Mfdd} = v^2 / 41.14 \text{ sec}$$

ahol "v" a kezdősebesség, amelynél a fékezés megkezdődik, és "s" a fékezés alatt megtett távolság 0,8v és 0,1v között.

- 2.3.1.2. A 13. számú Előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.4. bekezdésekben meghatározott és vizsgált 4 típusú tartalék egységgel felszerelt M1 járműkategóriák esetében 120 km/ó előírt sebességet használva

a megállási távolság, a lábpedálra 500 N maximális erőt használva ne haladja meg a 108 m-t, és

a következő képlettel megadott közepes teljesen kialakult lassulás (mfdd) ne legyen kisebb, mint  $5,8 \text{ ms}^{-2}$ :

$$\text{Mfdd} = v^2 / 41.14 \text{ sec}$$

ahol "v" a kezdősebesség, amelynél a fékezés megkezdődik, és "s" a fékezés alatt megtett távolság 0,8v és 0,1v között.

- 2.3.1.3. A 13. számú Előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.1., 2.10.2., 2.10.3. és 2.10.5. bekezdésekben meghatározott és vizsgált 1, 2, 3 és 5 típusú időleges használatú tartalék egységekkel felszerelt M1 és N1 járműkategóriák esetében 80 km/ó előírt sebességet használva

a megállási távolság, a lábpedálra  $650 + 0 / -50 \text{ N}$  maximális erőt használva ne haladja meg a 46,6 m-t,

a következő képlettel megadott közepes teljesen kialakult lassulás (mfdd) ne legyen kisebb, mint  $6,43 \text{ ms}^{-2}$ :

$$\text{Mfdd} = v^2 / 41.14 \text{ sec}$$

ahol "v" a kezdősebesség, amelynél a fékezés megkezdődik, és "s" a fékezés alatt megtett távolság 0,8v és 0,1v között.

- 2.3.1.4. A 13-H. számú Előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.4. bekezdésekben meghatározott és vizsgált 4 típusú tartalék egységgel felszerelt M1 járműkategóriák esetében 120 km/ó előírt sebességet használva

a megállási távolság, a lábpedálra  $500 \text{ N} + 0 / -50 \text{ N}$  maximális erőt használva ne haladja meg a 108 m-t, és

a következő képlettel megadott közepes teljesen kialakult lassulás (mfdd) ne legyen kisebb, mint  $6,43 \text{ ms}^{-2}$ :

$$\text{Mfdd} = v^2 / 41.14 \text{ sec}$$

ahol "v" a kezdősebesség, amelynél a fékezés megkezdődik, és "s" a fékezés alatt megtett távolság  $0,8v$  és  $0,1v$  között.

- 2.4. A vizsgálatot az ideiglenes használatú tartalék kerékegységre a jelen melléklet 2.1. bekezdésében meghatározott felszerelési feltételek mindegyikével el kell végezni.
- 2.5. Az előírt fékteljesítményt kerékblokkolás, a jármű irányától való eltérés, szokatlan rezgések, a gumiabroncs szokatlan kopása vagy túlzott kormány-művelet nélkül kell elérni.

---

#### 4. Melléklet

##### LAPOSAN FUTÁS FIGYELMEZTETŐ RENDSZER VIZSGÁLATA

1. Vizsgálati feltételek
- 1.1. Környezeti hőmérséklet  
A környezeti hőmérséklet  $0\text{ °C}$  és  $40\text{ °C}$  között legyen.
- 1.2. Vizsgálati út felülete  
A vizsgálati út felülete száraz és sima legyen.

- 1.3. Vizsgálat elhelyezkedése  
A vizsgálati hely ne legyen olyan környezet, ami érzékeny olyan rádióhullámok zavarására, mint az erős elektromos tér.
- 1.4. Vizsgálati jármű állapota álló helyzetben  
A járműtípust árnyékolják a közvetlen napsugárzástól, amikor a jármű parkol.
2. Vizsgálati módszer
- 2.1. Eljárás a defekttűrő gumibroncs futásakor a gumibroncs vizsgálatához. Vagy a 2.1.1. vagy 2.1.2. bekezdésnek feleljen meg.
- 2.1.1.1. A gumibroncsot fújják fel a jármű gyártója által ajánlott nyomásra.
- 2.1.1.2. Álló járművel és reteszelt "Lock" vagy kikapcsolt "Off" gyújtásnál fordítsák a gyújtáskapcsolót gyújtási ("On") helyzetbe vagy, ahol alkalmazható, a megfelelő kulcs-helyzetbe. Győződjenek meg a figyelmeztető rendszer működésbe lépéséről.
- 2.1.1.3. Kapcsolják ki a gyújtást és csökkentsék a gumibroncsok bármelyikének a nyomását addig, amíg a beállított felfúvási nyomás 100 kPa az ajánlott hideg felfúvási nyomás alatt.
- 2.1.1.4. A gumibroncs felfúvási nyomásának csökkenése után 5 percen belül vezessék szokásosan a járművet 40 és 100 km/ó között.
- 2.1.1.5. A vizsgálat befejeződik, ha vagy:
- (a) az 5.1.6.1. bekezdésben meghatározott lapos futásra figyelmeztető rendszer működésbe lép, vagy
  - (b) eltelik az 5 perces periódus, amikor a 2.3. bekezdés szerint meghatározott idő szerint a vizsgálati sebességet elérték. Ha a figyelmeztetés nem lép működésbe, a vizsgálat nem sikeres.
- A járművet állítsák meg, és a gyújtást kapcsolják ki.
- 2.1.1.6. Ha a fenti 2.1.1.5. bekezdés szerint működésbe hozták a figyelmeztető jelzést, várjanak 5 percet a gyújtás bekapcsolása előtt; a jelzésnek újra működésbe kell lépnie, és működésben kell maradnia, amíg a gyújtáskapcsoló bekapcsolt "on" állapotban van.
- 2.1.1.7. Ismételjék meg a 2.1.1.1. – 2.1.1.6. bekezdésekben leírt műveletet, de 130 km/ó vagy nagyobb sebességgel. Minden megfelelő követelmény feleljen meg mindkét vizsgálati sebességnél.
- 2.1.2. 2. vizsgálat
- 2.1.2.1. A gumibroncs legyen felfújva a jármű gyártója által ajánlott nyomásra.
- 2.1.2.2. Álló járművel és reteszelt "Lock" vagy kikapcsolt "Off" gyújtásnál fordítsák a gyújtáskapcsolót gyújtási ("On") helyzetbe vagy, ahol alkalmazható, a megfelelő kulcs-helyzetbe. Győződjenek meg a figyelmeztető rendszer működésbe lépéséről. Kapcsolják ki a gyújtást.
- 2.1.2.3. Egyik gumibroncson fokozatosan csökkentsék a nyomást 10 kPa/min és 20 kPa/min között levő értékkel.
- 2.1.2.4. Vessék a járművet 25 km/ó felett.
- 2.1.2.5. A vizsgálati követelmények teljesülnek, ha a rendszer riaszt, akkor, amikor a nyomásesés elérte a 100 kPa-t.
- 2.2. Laposan futásra figyelmeztető rendszer hibáját érzékelő vizsgálati eljárás.

- 2.2.1. Szokásos használati állapotban levő járművel szimulálják a Laposan futásra figyelmeztető rendszer hibáját. Ezt szimulálhatják, pl. az áramforrásról a csatlakozók vagy az the input/output kivezetéshez kapcsolódó vezeték leválasztásával a figyelmeztető rendszer vezérlésénél.
- 2.2.2. A létrehozott szimulált hibával vezessék a járművet 40 és 100 km/ó sebesség között.
- 2.2.3. Ekkor:
- (a) az 5.1.6.4. bekezdésben leírt defekttűrő futás hibájára figyelmeztető jel működésbe lép, vagy
  - (b) eltelik az 5 perces periódus, amikor a 2.3. bekezdés szerint meghatározott idő szerint a vizsgálati sebességet elérték. Ha a figyelmeztetés nem lép működésbe, a vizsgálat nem sikeres.

A járművet állítsák meg, és a gyújtást kapcsolják ki.

- 2.2.4. Ha a fenti 2.2.3. bekezdés szerint működésbe hozták a figyelmeztető jelzést, várjanak 5 percet a gyújtás bekapcsolása előtt; a jelzés lépjen újra működésbe, és maradjon működésben, amíg a gyújtáskapcsoló bekapcsolt "on" állapotban van.

- 2.3. Időtartam kiszámítása

A 2.1.1.5. és 2.2.3. bekezdések követelményeinek meghatározásához figyelembe vett idő az összes eltelt idő legyen, mialatt a járművet 40 és 100 km/ó vizsgálati sebességtartományban vezetik.

Számítsák ki az időt folyamatos vezetésen keresztül, de nem szükséges, hogy a jármű a vizsgálat során megtartsa sebességét a vizsgálati sebességtartományon belül. Ahol a jármű sebessége a sebességtartományon kívül esik, minden ilyen esetben ne vegyék tekintetbe a felgyűlt időt a teljes vizsgálati idő tartományában.

A típusjóváhagyó hatóság győződjön meg, hogy a defekttűrő futásra figyelmeztető rendszerfeljegyezze az összegzett időt a sebességtartományon belül, és ne indítsák el újra az idő számítását, ha a jármű kívül esik a sebességtartományon.

---

5. Melléklet

VIZSGÁLATOK GUMIABRONCS-NYOMÁST FIGYELŐ RENDSZEREKHEZ

1. Vizsgálati körülmények.
  - 1.1. Környezeti hőmérséklet.

A környezeti hőmérséklet 0 °C és 40 °C között legyen.
  - 1.2. Közút vizsgálati felülete.

Az út felülete jó tapadású legyen. Az út felülete legyen száraz a vizsgálat alatt.
  - 1.3. A vizsgálatot rádióhullámok zavarásától mentes környezetben végezzék.
  - 1.4. Jármű állapota.
    - 1.4.1. Vizsgálati súly.

Vizsgálhatják a járművet bármilyen terhelési állapotban, a tömegeloszlást, ami nem lehet több a maximálisan megengedett tengelyterhelésnél, a tengelyek között a jármű gyártója mondja meg.

Olyan esetben azonban, ahol nincs lehetőség a rendszer beállítására vagy visszaállítására, a jármű ne legyen megterhelve. Az első ülésen a vezetõn kívül, legyen másik személy, aki a vizsgálatok eredményeinek feljegyzéséért felelõs. A vizsgálat alatt ne módosítsák a vizsgálati feltételeket.
    - 1.4.2. Jármű sebessége.

Hitelesítsék és vizsgálják a TPMS-t:

      - (a) 40 km/ó és 120 km/ó vagy a jármű maximális tervezési sebességtartománya között, ha az kevesebb, mint 120 km/ó a defekt-vizsgálatnál azért, hogy ellenõrizzék a jelen Elõírás 5.3.2. bekezdésének követelményei teljesüljenek-e, és
      - (b) 40 km/ó sebességtartománytól és 120 km/ó vagy sebességtartomány között, a diffúziós-vizsgálatnál azért, hogy ellenõrizzék a jelen Elõírás 5.3.3. bekezdésének követelményei teljesüljenek-e, és a hibás mûködés vizsgálatát, hogy ellenõrizzék a jelen Elõírás 5.3.4. bekezdésének követelményeit.

Fussák be a teljes sebességtartományt a vizsgálat alatt.

Állandó sebességet fenntartó készülékkel ellátott jármûveknél a készüléket ne kapcsolják be a vizsgálat alatt.
    - 1.4.3. Kerékabroncs helyzete.

A kerékabroncsok bármilyen kerék-helyzetben lehetnek, amelyek megfelelnek a jármű gyártója utasításainak vagy korlátozásainak.
    - 1.4.4. Elhelyezés álló helyzetben.

Amikor a jármű parkol, árnyékolják a jármű gumiabroncsait a közvetlen napsugárzástól. A helyet árnyékolják széltõl, ami az eredményt befolyásolhatja.
    - 1.4.5. Fékpedál használata.

Vezetési idõ ne halmozódjon üzemi fék alkalmazásával, mialatt a jármű mozog.

1.4.6. Gumiabroncsok.

Vizsgálják a járművet a jármű gyártójának ajánlása szerint elhelyezett gumiabroncsokkal. Tartalék gumiabroncsot azonban használhatnak a TPMS hibás működésének vizsgálatához.

1.5. Nyomásmérő berendezés pontossága

E melléklet vizsgálatához használt nyomásmérő berendezés pontossága legalább +/-3 kPa.

2. Vizsgálati eljárás.

Hajtsák végre a vizsgálatot a jelen melléklet 1.4.2. bekezdésének vizsgálati sebességtartományán belül legalább egyszer a jelen melléklet 2.6.1. bekezdése szerinti vizsgálati esetben (defekt-vizsgálat), és legalább egyszer a jelen melléklet 2.6.2. bekezdése szerinti mindegyik vizsgálati esetben (diffúziós vizsgálat).

2.1. Mielőtt felfújják a gumiabroncsokat, hagyják állni a járművet kinn, környezeti hőfokon, leállított motorral, árnyékolva közvetlen napfény hatásától, és ne tegyék ki szélnek vagy más melegítő vagy hűtő hatásnak, legalább egy órán át. Fújják fel a gumiabroncsokat a gyártó előírása szerint hideg fűvott nyomásra ( $P_{rec}$ ), a jármű gyártójának sebesség és terhelési feltételekre és gumiabroncs-beállításra vonatkozó ajánlása szerint.

2.2. Álló járművel és gyújtászáró rendszerrel, "reteszelt" vagy "kikapcsolt" helyzetből helyezték működésbe a gyújtászáró rendszert "bekapcsolt" vagy "működés" helyzetbe. A guminyomást figyelő rendszer végezze el a lámpa alacsony guminyomás visszajelző feladatának ellenőrzését a jelen Előírás 5.3.5.2. bekezdése szerint. [Ne alkalmazzák ez utóbbi követelményt közös visszajelzőkre].

2.3. Ha alkalmazható, állítsák be vagy állítsák alaphelyzetbe a guminyomást figyelő rendszert a gyártó ajánlása szerint.

2.4. Tanulási fázis.

2.4.1. Vezessék a járművet minimum 20 percen át a jelen Melléklet 1.4.2. bekezdésében levő sebességtartományban és 80 km/ó (+/-10 km/ó) átlagsebességgel. Megengedett, hogy ez 2 perc maximális összesített időben kívül essen a sebességtartományon a tanulási fázisban.

2.4.2. A műszaki szolgálat választása szerint, ahol a vezetési vizsgálatot pályán (kör / ovális) végzik el, ahol csak egy irányban lehet fordulni, akkor osszák fel a 2.4.1. bekezdésben levő vezetési vizsgálatot egyenlő részekre (+/-2 perc) mindkét irányban.

2.4.3. A tanulási fázis befejezése után 5 percen belül mérjék meg a gumiabroncs meleg nyomását, ami leeresztésre kerül. A meleg nyomást vegyék  $P_{warm}$  értéknek. Ezt az értéket használják a rákövetkező műveletekben.

2.5. Leeresztési fázis.

2.5.1. és 2.5.2. bekezdések helyesbítése:

"2.5.1. Eljárás a defekt-vizsgálathoz ezen Előírás 5.3.2. bekezdése követelményeinek ellenőrzéséhez

Eresszék le a jármű egyik gumiabroncsát a fenti 2.4.3. bekezdésben leírt meleg nyomás megmérése után 5 percen belül addig, amíg  $P_{warm}$  -20 százalékkal vagy a minimális 150 kPa nyomásra nem csökken, bármelyik nagyobb, nevezetesen  $P_{test}$ . A 2 és 5 perc között stabilizáló időtartamot követően ellenőrizzék újra a  $P_{test}$  nyomást és állítsák be, ha szükséges.

2.5.2. Eljárás a diffúziós-vizsgálathoz ezen Előírás 5.3.3. bekezdése követelményeinek ellenőrzéséhez

Eresszék le a jármű mind a négy gumiabroncsát a fenti 2.4.3. bekezdésben leírt meleg nyomás megmérése után 5 percen belül addig, amíg  $P_{warm}$  -20 százalék plusz további 7 kPa, nevezetesen

$P_{\text{test}}$ . A 2 és 5 perc között stabilizáló időtartamot követően ellenőrizték újra a  $P_{\text{test}}$  nyomást és állítsák be, ha szükséges.

- 2.5.1. Eljárás a defekt-vizsgálathoz ezen Előírás 5.3.2. bekezdése követelményeinek ellenőrzéséhez  
Eresszék le a jármű gumibroncsait addig, amíg  $P_{\text{warm}}$  -20 százalék, vagy a minimális 150 kPa nyomás, bármelyik nagyobb, nevezetesen  $P_{\text{test}}$ .
- 2.5.2. Eljárás a diffúziós-vizsgálathoz ezen Előírás 5.3.3. bekezdése követelményeinek ellenőrzéséhez  
Eresszék le mind a négy gumibroncsot addig, amíg a leeresztett abroncsoknál  $P_{\text{warm}}$  -20 százalék, nevezetesen  $P_{\text{test}}$ .

Töröljék a 2.5.3. bekezdést

- 2.6. Alacsony guminyomás érzékelési fázisa.
- 2.6.1. Eljárás a defekt-vizsgálathoz ezen Előírás 5.3.2. bekezdése követelményeinek ellenőrzéséhez
- 2.6.1.1. Vezessék a járművet a vizsgálati tartomány bármely részén. Nem kevesebb, mint 20 perc és nem több mint 40 perc után hozzák a járművet teljesen nyugvó állapotba, kikapcsolt motorral és a gyújtáskulcs eltávolításával legalább 1 percre vagy legfeljebb 3 percre. Fejezzék be a vizsgálatot. A teljes kumulált vezetési idő legyen 60 percnél kevesebb kumulált vezetéskor a fenti 1.4.2. bekezdésben megállapított feltételek között, amelynek az alacsony guminyomás-visszajelző kigyullad.
- 2.6.2.1. Vezessék a járművet a vizsgálati tartomány bármely részén. Nem kevesebb, mint 20 perc és nem több mint 40 perc után hozzák a járművet teljesen nyugvó állapotba, kikapcsolt motorral és a gyújtáskulcs eltávolításával legalább 1 percre vagy legfeljebb 3 percre. Fejezzék be a vizsgálatot. A teljes kumulált vezetési idő legyen 60 percnél kevesebb kumulált vezetéskor a fenti 1.4.2. bekezdésben megállapított feltételek között, amelynek az alacsony guminyomás-visszajelző kigyullad.
- 2.6.2. Eljárás a diffúziós-vizsgálathoz ezen Előírás 5.3.3. bekezdése követelményeinek ellenőrzéséhez
- 2.6.3. Ha az alacsony guminyomás jele nem világít, folytassák a vizsgálatot.
- 2.7. Ha az alacsony guminyomás visszajelzője világít a fenti 2.6. bekezdés eljárása alatt, állítsák a gyújtás reteszelő rendszerét "ki" vagy "zárt" helyzetbe. Öt perc múlva ismét kapcsolják be a gyújtást "be" (menet) helyzetbe. A visszajelzőnek világítania kell és világítva kell maradnia egészen addig, amíg a gyújtáskapcsoló rendszer "be" vagy "zárt" helyzetben van.
- 2.8. Fújják fel a jármű gumibroncsait a jármű gyártója által ajánlott hideg nyomásra. Állítsák alaphelyzetbe a rendszert a gyártó tájékoztatása szerint. Határozzák meg, vajon a visszajelző kialudt-e. Ha szükséges vezessék a járművet addig, amíg a visszajelző kialszik. Ha a visszajelző nem alszik ki, hagyják abba a vizsgálatot.
- 2.9. Leeresztési fázis ismétlése.  
Megismételhetik a vizsgálatot – azonos vagy más terheléssel – a 2.1. – 2.8. bekezdések eljárását használva a járművön nem előírt nyomás alá felfújott abroncsokkal, a jelen Előírás 5.3.2. vagy 5.3.3. bekezdésének bármelyik megfelelő rendelkezései szerint.
3. TPMS hibás működésének érzékelése.
- 3.1. Szimulálják a TPMS hibás működését, pl. kikapcsolva az energiaforrást minden TPMS alkatrészen, szétkapcsolva valamelyik elektromos csatlakozást a TPMS alkatrészek között, vagy olyan gumibroncsot vagy kereket szerelve a járműre, ami nem kompatibilis a TPMS alkatrésszel. Amikor a TPMS hibás működését szimulálják, ne kapcsolják le a visszajelző elektromos kapcsolatát.

- 3.2. Vezessék a járművet a vizsgálati pálya bármely részén (nem szükséges folyamatosan) 10 perc összesített ideig.
  - 3.3. Az összes kumulált vezetési idő a 3.2. bekezdés szerint legyen kevesebb 10 percnél vagy az idő, amelyenél a TPMS hibás működésének visszajelzője kigyullad.
  - 3.4. Ha a TPMS hibás működésjelző nem gyullad ki a jelen Előírás 5.3.4. bekezdése szerint, ahogyan szükséges, fejezzék be a vizsgálatot.
  - 3.5. Ha a TPMS hibás működésjelző kigyullad vagy a fenti 3.1. – 3.2. bekezdés eljárásai során világít, helyezték üzemén kívül a gyújtáskapcsolót "ki" vagy "zárt" helyzetben. Öt perc múlva, ismét kapcsolják a gyújtáskapcsolót "be" helyzetbe. A TPMS hibás működésjelző ismét adjon jelet és világítson egészen addig, amíg a gyújtáskapcsoló rendszer "be" helyzetben van.
  - 3.6. Állítsák helyre a TPMS szokásos üzemet. Ha szükséges, vezessék a járművet addig, amíg a jel kialszik. Ha a figyelmeztető lámpa nem alszik ki, fejezzék be a vizsgálatot.
  - 3.7. Megismételhetik a vizsgálatot a fenti 3.1. – 3.6. bekezdés vizsgálati eljárását használva, mindegyik vizsgálatnál korlátozva a szimulációt egyetlen hibás működésre.
-