Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B** ►**M4** **A TANÁCS IRÁNYELVE**

(1970. március 20.)

a gépkocsik és pótkocsik tüzelőanyag-tartályaira, valamint hátsó aláfutásgátlóira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről ◄

(70/221/EGK)

(HL L 076 , 6.4.1970, o. 23)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	A Bizottság irányelve 79/490/EGK, (1979. április 18.)	L 128	22	26.5.1979
►**M2**	módosította a bizottság irányelve 81/333/EGK, (1981. április 13.)	L 131	4	18.5.1981
►**M3**	A Bizottság 97/19/EK irányelve (1997. április 18.)	L 125	1	16.5.1997
►**M4**	Az Európai Parlament és a Tanács 2000/8/EK irányelve (2000. március 20.)	L 106	7	3.5.2000
►**M5**	A Bizottság 2006/20/EK irányelve (2006. február 17.)	L 48	16	18.2.2006

Módosította:

►**A1**	Dánia, Írország és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának csatlakozási okmánya	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Okmány a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló	L 236	33	23.9.2003

▼B

►M4 A TANÁCS IRÁNYELVE

(1970. március 20.)

a gépkocsik és pótkocsik tüzelőanyag-tartályaira, valamint hátsó aláfutásgátlóira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről ◄

(70/221/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 100. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Parlament véleményére ([1]),

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([2]),

mivel azok a műszaki előírások, amelyeknek az egyes országok jogszabályai szerint a gépjárműveknek meg kell felelniük, többek között a folyékonytüzelőanyag-tartályokra és a hátsó aláfutásgátlókra is vonatkoznak;

mivel ezek az előírások tagállamonként eltérőek; mivel ezért szükséges, hogy az összes tagállam a meglévő szabályozása kiegészítéseként vagy azt felváltva ugyanazokat a követelményeket vezesse be, hogy lehetővé tegye különösen a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i tanácsi irányelvben ([3]) meghatározott EGK-típus-jóváhagyási eljárás alkalmazását,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

▼M4

1. cikk

Az irányelv alkalmazásában a „jármű” a 70/156/EGK irányelv II. melléklete A. pontjának fogalommeghatározása szerinti bármilyen fajta gépkocsi, illetve pótkocsi.

▼M1

2. cikk

▼M4

(1) A tagállamok nem tagadhatják meg egy jármű EK-típusjóváhagyásának, illetve nemzeti típusjóváhagyásának megadását annak tüzelőanyag-tartályával kapcsolatos okokból, amennyiben az ilyen jármű eleget tesz azoknak a követelményeknek, amelyeket ezen irányelv a tüzelőanyag-tartályok tekintetében meghatároz.

▼M1

(2) Egyetlen tagállam sem tagadhatja meg az EGK-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását egy járműre a hátsó aláfutás elleni védelemmel kapcsolatos okokból, ha az ilyen jármű megfelel a mellékletben a hátsó aláfutás elleni védelemre vonatkozó követelményeknek, vagy ha az ilyen jármű olyan hátsó aláfutásgátlóval van ellátva, amelyet ►M3 a 70/156/EGK irányelv 2. cikkének értelmében hagytak jóvá, és a melléklet II.5 pontjának követelményeivel összhangban szereltek be. ◄

(3) Egyetlen tagállam sem tagadhatja meg az EGK-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását hátsó aláfutásgátló berendezésre, ha az ilyen berendezés, ►M3 ha a 70/156/EGK irányelv 2. cikke értelmében önálló műszaki egységnek tekintett ilyen berendezés eleget tesz a melléklet vonatkozó követelményeinek. ◄

([1]) HL C 160., 1969.12.18., 7. o.
([2]) HL C 48., 1969.4.16., 16. o.
([3]) HL L 42., 1970.2.23., 1. o.

▼M1

2a. cikk

▼M4

(1) A tagállamok nem tagadhatják meg egy jármű értékesítését, nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy használatát annak tüzelőanyag-tartályával kapcsolatos okokból, amennyiben az ilyen jármű eleget tesz azoknak a követelményeknek, amelyeket ez az irányelv a tüzelőanyag-tartályok tekintetében meghatároz.

▼M1

(2) Egyetlen tagállam sem tagadhatja vagy tilthatja meg egy jármű értékesítését, nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy használatát annak hátsó aláfutás elleni védelmével kapcsolatos okokból, ha az ilyen jármű megfelel a melléklet hátsó aláfutás elleni védelemre vonatkozó követelményeinek, vagy ha az ilyen jármű olyan hátsó aláfutásgátló berendezéssel van ellátva, ►M3 amely a 70/156/EGK irányelv 9a cikke értelmében önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott, és a II. melléklet 5. pontja követelményeinek megfelelően van felszerelve. ◄

(3) Egyetlen tagállam sem tilthatja meg egy hátsó aláfutásgátló berendezés forgalmazását, ha a 70/156/EGK irányelv ►M3 2. cikk ◄ értelmében önálló műszaki egységnek tekintett ilyen berendezés eleget tesz a melléklet vonatkozó követelményeinek.

2b. cikk

A típusjóváhagyást végző tagállamnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy tudomást szerezzen ►M3 II. melléklet 2.1 és 2.2 pontja ◄ említett részek vagy jellemzők bármilyen módosításáról. E tagállam illetékes hatóságai döntik el, hogy a módosított típuson kell-e új vizsgálatot végezni, és kell-e új jegyzőkönyvet felvenni. Ha az ilyen vizsgálatok azt mutatják, hogy az irányelv követelményei nem teljesülnek, a módosítás nem hagyható jóvá.

▼M4

3. cikk

Minden olyan módosítást, amely a mellékleteknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítása miatt szükséges, a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében meghatározott eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

▼B

4. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek az értesítéstől számított tizennyolc hónapon belül megfeleljenek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a legfontosabb előírásait, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼M3

A MELLÉKLETEK FELSOROLÁSA

▼M4

I. melléklet: Folyékonytüzelőanyag-tartályok

1. függelék: Tűzállósági vizsgálat

2. függelék: A tűzálló téglák méretei és műszaki adatai

3. függelék: Adatközlő lap

4. függelék: EK-típusbizonyítvány

▼M3

II. melléklet: Hátsó aláfutás elleni védelem

1. függelék: Adatközlő lap (jármű)

2. függelék: Adatközlő lap (önálló műszaki egység)

3. függelék: EK-típusbizonyítvány (jármű)

4. függelék: EK-típusbizonyítvány (önálló műszaki egység)

5. függelék: EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI jel

▼M4

I. MELLÉKLET

FOLYÉKONYTÜZELŐANYAG-TARTÁLYOK

1. HATÁLY

1.1. Ennek a mellékletnek a hatálya kiterjed minden olyan járműre, amelyre a 70/156/EGK irányelv vonatkozik.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

E melléklet alkalmazásában:

2.1. „A gépjármű típusa a tüzelőanyag-tartály tekintetében” olyan járműveket jelent, amelyek lényeges módon nem különböznek a következő szempontokból:

2.1.1. A tartály(ok) szerkezete, alakja, méretei és anyaga (fém/műanyag);

2.1.2. Az M_1 ([1]) kategóriába tartozó járművek esetében a tartály(ok) elhelyezése a járműben, amennyiben az kedvezőtlen hatással van a melléklet 5.10. pontjában felsorolt követelményekre.

2.2. Az „utastér” a gépjárműben tartózkodók számára kialakított helyet jelenti, amelyet a tető, a padlólemez, az oldalfalak, az ajtók, a külső üvegezés, a mellső és a hátsó elválasztó lemezek határolnak.

2.3. A „terheletlen tömeg” a gépjármű menetkész állapotban mért tömegét jelenti, a 70/156/EGK irányelv I. melléklete 2.6. pontjának meghatározása szerint.

2.4. „A tartály” azt a tartályt jelenti, amelynek rendeltetése a 2.6. pont meghatározása szerinti, főként a jármű meghajtására szolgáló folyékony tüzelőanyag tárolása, ide nem értve a tartozékokat [tüzelőanyagtöltő cső (ha az külön elem), tüzelőanyagtöltő nyílás, sapka, tüzelőanyagszint-mérő, összeköttetés motorral vagy túlnyomás-kiegyenlítő rendszer stb.].

2.5. „A tartály űrtartalma” a gyártó által meghatározott tartály űrtartalom.

2.6. „A folyékony tüzelőanyag” olyan tüzelőanyagot jelent, amely normál környezeti feltételek mellett folyékony halmazállapotú.

3. EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

3.1. A járműtípusra vonatkozó típus-jóváhagyási kérelmet a tüzelőanyag-tartály tekintetében a 70/156/EGK irányelv 3. cikk (4) bekezdése alapján a jármű gyártója nyújtja be.

3.2. Az adatközlő lap mintája a 3. függelékben található.

3.3. A típus-jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat részére a következőket kell benyújtani:

3.3.1. A jóváhagyandó járműtípus egy példánya vagy a járműnek azok a részei, amelyeket a műszaki szolgálat a jóváhagyási vizsgálathoz szükségesnek ítél;

3.3.2. A műanyagból készült tüzelőanyag-tartállyal felszerelt gépkocsik esetében: hét további tartály, tartozékaikkal együtt;

3.3.3. Egyéb anyagból készült tüzelőanyag-tartállyal felszerelt jármű esetében: két további tartály, tartozékaikkal együtt.

4. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA

4.1. Amennyiben a gépjármű a vonatkozó követelményeknek megfelel, a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (3) bekezdése, vagy adott esetben, 4. cikkének (4) bekezdése szerinti EK-típusjóváhagyást meg kell adni.

4.2. Az EK-típusjóváhagyás mintája a 4. függelékben található.

4.3. Minden jóváhagyott járműtípus a 70/156/EGK irányelv VII. mellékletének megfelelően jóváhagyási számot kap. Ugyanaz a tagállam nem adhatja ki ugyanazt a számot egy másik járműtípusnak.

5. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

5.1. A tartályokat úgy kell készíteni, hogy azok korrózióállóak legyenek.

([1]) A 70/156/EGK irányelv II. melléklete „A” szakaszának fogalommeghatározásai szerint.

▼M4

5.2. A tartályoknak, valamennyi olyan tartozékukkal együtt, amelyeket normál üzemben hozzájuk kapcsolnak, meg kell felelniük a 6.1. pont szerinti szivárgási vizsgálat követelményeinek olyan relatív belső nyomás mellett, amely megfelel az üzemi túlnyomás kétszeresének, de legalább 0,3 bar túlnyomásnak.

A műanyagból készült gépjármű tüzelőanyag-tartályok akkor felelnek meg ennek a követelménynek, ha megfeleltek a 6.3.2. pontban leírt vizsgálaton.

5.3. Minden túlnyomást, illetve az üzemi nyomást meghaladó nyomásértéket a megfelelő nyomáskiegyenlítő eszközökkel (lefúvók, biztonsági szelepek stb.) automatikusan ki kell egyenlíteni.

5.4. A nyomáskiegyenlítő eszközöket oly módon kell kialakítani, hogy tűzveszély ne léphessen fel. Különösen meg kell akadályozni azt, hogy a tartály(ok) töltésekor az esetlegesen kiszivárgó tüzelőanyag a kipufogó rendszerre folyjon. A kifolyást a talajra kell elvezetni.

5.5. Tartály(ok) nem helyezkedhet(nek) el az utastérben vagy az ahhoz tartozó egyéb térben, és nem képezheti(k) sem annak, sem hozzátartozó részeinek határoló felületét (padlólemez, oldalfal, mellső vagy hátsó határoló lemez).

5.6. Az utasteret és a tüzelőanyag-tartály(oka)t egy elválasztó felületnek kell elkülönítenie egymástól. Az elválasztó felületen lehetnek nyílások (pl. kábelek számára), amennyiben azokat úgy helyezik el, hogy a kiömlő tüzelőanyag – szokásos használati körülmények között – nem folyhat szabadon a tartály(ok)ból az utastérbe vagy más ahhoz tartozó térbe.

5.7. A tartályokat biztonságosan rögzíteni kell, és úgy kell őket elhelyezni, hogy a tartályból vagy annak tartozékaiból kiömlő tüzelőanyag – szokásos használati körülmények mellett – a talajra folyjon és ne az utastérbe.

5.8. A tüzelőanyagbetöltő nyílás nem lehet sem az utastérben, sem a csomagtartóban, sem pedig a motortérben.

5.9. A jármű működése közben tüzelőanyag nem folyhat ki sem a tanksapkán, sem pedig a túlnyomás-szabályozó berendezésen keresztül. Amennyiben a jármű felborul, csöpögés még elfogadható, feltéve hogy annak mértéke nem lépi túl a 30 g/perc értéket; ezt a követelményt a 6.2. pontban leírt vizsgálat alkalmával ellenőrizni kell.

5.9.1. A tanksapkát a töltőcsőhöz kell rögzíteni; a tömítésnek biztonságosan kell a helyén maradnia, a sapkának záráskor biztonságosan kell a tömítéshez és a töltőcsőhöz rögzülnie.

5.9.1.1. Az 5.9.1. pont követelményei akkor tekinthetők teljesítettnek, ha a jármű eleget tesz a 70/220/EGK irányelv ([1]) I. melléklet 5.1.3. pontjában meghatározott követelményeknek, azzal a kikötéssel, hogy az említett pont harmadik francia bekezdésében felsorolt példák nem vonatkoznak azokra a járművekre, amelyek nem az M_1 és N_1 kategóriák valamelyikébe tartoznak.

5.10. A tartályokat olyan módon kell felszerelni, hogy védve legyenek a gépjármű elejét vagy hátulját érő ütközések hatásaitól; a tartály közelében nem lehetnek kiálló részek, éles peremek stb.

5.11. A tüzelőanyag-tartályt és a beöntő nyílás nyaki részét a járművek esetében olyan módon kell megtervezni és beszerelni, hogy az a statikus elektromos töltés kialakulását a teljes felületen kizárja. Ha szükséges, valamilyen jó vezető segítségével le kell vezetni az elektromosságot a kocsiszekrény fémszerkezeteibe vagy más nagyobb fémtárgyba.

5.12. Ezen túlmenően, a műanyagból készült tartályokat a 6.3. pontban meghatározott külön vizsgálati eljárásoknak is alá kell vetni.

6. VIZSGÁLATOK

6.1. **Hidraulikus vizsgálat**

A tartályt belső hidraulikus nyomásvizsgálatnak kell alávetni, amelyet egy elkülönített, valamennyi tartozékkal ellátott egységen kell végrehajtani. A tartályt teljesen meg kell tölteni valamilyen nem éghető folyadékkal (például vízzel). Miután a külvilággal minden összeköttetést megszüntettek, a csövön keresztül, amelyen a tüzelőanyag a motor felé folyik a nyomást fokozatosan növelni kell, olyan relatív belső

([1]) HL L 76., 1970.4.6., 1. o.

▼M4

nyomás eléréséig, amely megfelel az alkalmazott üzemi nyomás kétszeresének, de legalább 0,3 bar túlnyomásnak, amelyet egy percen keresztül fenn kell tartani. Ez idő alatt a tartály fala nem törhet el, és nem léphet fel szivárgás sem; maradandó deformáció azonban engedélyezett.

6.2. **Borulási vizsgálat**

6.2.1. A tartályt és annak valamennyi tartozékát olyan módon kell egy vizsgálati tartószerkezetre rögzíteni, amely megfelel annak, ahogyan a tartályt abban a gépjárműben rögzítik, amelyikhez azt szánják; ugyanez vonatkozik a belső túlnyomást kiegyenlítő rendszerekre is.

6.2.2. A vizsgálati tartószerkezetnek a jármű hosszanti tengelyével párhuzamosan fekvő tengely mentén el kell tudnia forogni.

6.2.3. A vizsgálatot úgy kell végrehajtani, hogy a tartályt egyszer űrtartalmának 90 százalékáig és egyszer 30 százalékáig kell feltölteni olyan, nem éghető folyadékkal, amelynek sűrűsége és viszkozitása hasonló az általánosan használt tüzelőanyagéhoz (víz elfogadható).

6.2.4. A tartályt beszerelt helyzetéhez képest 90 fokkal jobbra kell dönteni. A tartálynak legalább öt percig kell ebben a helyzetben maradnia.

Ezt követően a tartályt ugyanabba az iránya kell újabb 90 fokkal elforgatni. A tartálynak legalább újabb öt percig kell ebben a teljesen megfordított helyzetben maradnia.

A tartályt vissza kell forgatni normál helyzetébe. A nyomáskiegyenlítő rendszerből a tartályba vissza nem folyt vizsgálati folyadékot fel kell szárítani, és ha szükséges, pótolni is kell.

A tartályt az ellenkező irányba kell dönteni 90 fokkal, és legalább öt percig ebben a helyzetben kell hagyni.

A tartályt ugyanabba az iránya kell újabb 90 fokkal elforgatni. A tartálynak legalább újabb öt percig kell ebben a teljesen megfordított helyzetben maradnia. Ezt követően azt vissza kell forgatni a normál helyzetébe.

6.3. **A járművek műanyag tüzelőanyag-tartályára (tartályaira) vonatkozó további vizsgálatok**

6.3.1. *Ütésállóság*

6.3.1.1. A tartályt teljesen fel kell tölteni víz-glikol keverékkel vagy más olyan, alacsony fagyású folyadékkal, amely nem változtatja meg a tartály anyagának tulajdonságait, és ezután a tartályt perforációs átdöfési vizsgálatnak kell alávetni.

6.3.1.2. E vizsgálat folyamán a tartály hőmérsékletének előírt értéke 233 K ± 2 K (-40 °C ± 2 °C).

6.3.1.3. A vizsgálathoz ingás ütőszerkezetet kell alkalmazni. A becsapódó testnek acélból kell készülnie, és gúla alakúnak kell lennie, egyenlő oldalú háromszög alakú oldalfelületekkel és négyzet alakú alappal, a csúcsoknak és az éleknek pedig 3 mm-es sugárral lekerekítettnek kell lenniük. Az inga ütközési középpontjának egybe kell esnie a gúla súlypontjával; távolsága az inga forgási tengelyétől 1 méter. Az inga teljes tömege 15 kg. Az inga energiája az ütközés pillanatában nem lehet kevesebb mint 30 Nm, és minél inkább meg kell közelítenie ezt az értéket.

6.3.1.4. A vizsgálatokat a tartály olyan pontjain kell elvégezni, amelyek mellső vagy hátsó ütközés esetén sérülékenynek számítanak. A sérülékenynek számító pontok azok, amelyek az ütközésnek a legjobban ki vannak téve, vagy a tartály alakja vagy a járművön való rögzítés módja következtében a leggyengébbnek tekintendők. A laboratóriumok által kiválasztott pontokat a vizsgálati jelentésben meg kell jelölni.

6.3.1.5. A vizsgálat során a tartályt oldalsó rögzítéssel vagy az ütközéssel ellentétes oldalon történő rögzítésekkel kell a helyén tartani. A vizsgálat eredményeképpen nem keletkezhet szivárgás.

6.3.1.6. A gyártó választhat, hogy valamennyi vizsgálatot egy tartályon végezzék el, vagy minden egyes vizsgálatot külön tartályon végezzenek el.

6.3.2. *Mechanikai szilárdság*

A tartályt szivárgás és alaktartás szempontjából a 6.1. pontban előírt körülmények között kell vizsgálni. A tartályt és annak valamennyi tartozékát olyan módon kell egy vizsgálati tartószerkezetre felszerelni, amely megfelel annak, ahogyan a tartályt beszerelik abba a gépjár-

▼M4

műbe, amelyikhez gyártják. Vizsgálati folyadékként 326 K (53 °C) hőmérsékletű vizet kell használni, és a tartályt tele kell tölteni. A tartályt olyan relatív belső nyomásnak kell alávetni, amely megfelel az üzemi nyomás kétszeresének, de legalább 0,3 bar nyomásnak, melyet 326 K ± 2 K (53 °C ± 2 °C) hőmérsékleten öt órán keresztül fenn kell tartani. A vizsgálat során a tartály és tartozékai nem törhetnek el, és nem léphet fel szivárgás sem; a maradandó deformáció azonban engedélyezett.

6.3.3. *Tüzelőanyag áteresztő képesség*

6.3.3.1. Az áteresztő képesség vizsgálatára vagy a 70/220/EGK irányelv VIII. mellékletében meghatározott referencia tüzelőanyagot vagy a kereskedelemben kapható valamilyen kiváló minőségű tüzelőanyagot kell használni. Amennyiben a tartályt csak olyan járművekhez tervezték, amelyek kompressziós gyújtással működnek, a tartályt gázolajjal kell megtölteni.

6.3.3.2. A vizsgálat előtt a tartályt űrtartalmának feléig kell tölteni a vizsgálathoz használt tüzelőanyaggal, és lezárás nélkül 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C) környezeti hőmérsékleten kell tárolni mindaddig, amíg az egységnyi idő alatt bekövetkező tömegveszteség állandóvá nem válik.

6.3.3.3. Ezt követően a tartályt ki kell üríteni, és űrtartalmának feléig ismét fel kell tölteni a vizsgálathoz használt tüzelőanyaggal, majd hermetikusan le kell zárni, és 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C) hőmérsékleten kell tárolni. A nyomást be kell állítani, amikor a tartály tartalma elérte a vizsgálati hőmérsékletet. Az elkövetkező nyolchetes vizsgálati időszak során meg kell határozni a vizsgálati időszak során fellépő diffúziós tömegveszteséget. A megengedett legnagyobb átlagos tüzelőanyag-veszteség a vizsgálati időszak alatt 20 g/24 óra.

6.3.3.4. Amennyiben a diffúziós tömegveszteség meghaladja a 6.3.3.3. pontban meghatározott értéket, az ott leírt vizsgálatot ugyanazon a tartályon még egyszer el kell végezni, hogy meg lehessen határozni a diffúziós súlyveszteség értékét 296 K ± 2 K (23 °C ± 2 °C) hőmérsékleten, de egyebekben azonos feltételek mellett. Az így mért vesztség a vizsgálati időszak alatt nem haladhatja meg a 10 g/24 óra értéket.

6.3.4. *Tüzelőanyag-állóság*

A 6.3.3. pontban említett vizsgálatot követően a tartálynak továbbra is meg kell felelnie a 6.3.1. és 6.3.2. pontban leírt követelményeknek.

6.3.5. *Tűzállóság*

A tartályt a következő vizsgálatoknak kell alávetni.

6.3.5.1. A tartályt, ugyanolyan rögzítés mellett, mint a járműben két percig láng hatásának kell kitenni. A tartályból folyékony tüzelőanyag nem szivároghat.

6.3.5.2. Három vizsgálatot kell elvégezni külön tartályokon, amelyeket a következők szerint kell tüzelőanyaggal megtölteni:

6.3.5.2.1. Amennyiben a tartályt olyan gépkocsikra tervezik felszerelni, amelyeket szikragyújtásos vagy kompressziós gyújtásos motorral üzemeltetnek, három vizsgálatot kell elvégezni kiváló minőségű benzinnel megtöltött tartályokon;

6.3.5.2.2. Amennyiben a tartályt olyan járműbe tervezik beszerelni, amelyeket kizárólag kompressziós gyújtásos motorral üzemeltetnek, három vizsgálatot kell elvégezni gázolajjal megtöltött tartályokon;

6.3.5.2.3. Az egyes vizsgálatokhoz a tartályt olyan tartószerkezetre kell felszerelni, amely a lehető legjobban szimulálja a tényleges beszerelés körülményeit. A tartószerkezetre történő felszerelés módjának igazodnia kell a járműre vonatkozó műszaki előírásokhoz. Figyelembe kell venni mindazokat az alkatrészeket, amelyek rendeltetése a tartály és alkotórészei tűzvédelme, illetve amelyek bármely módon hatással vannak a tűz terjedésére, valamint a tartályra szerelt meghatározott alkotóelemeket és az elzáró elemeket. A vizsgálat során minden nyílást le kell zárni, a nyomáskiegyenlítő rendszereknek azonban működőképeseknek kell maradniuk. A vizsgálatot közvetlenül megelőzően a tartályt a meghatározott tüzelőanyaggal az űrtartalom 50 %-áig kell feltölteni.

6.3.5.3. A tartályra bocsátott lángot szikragyújtásos motorokhoz használt, a kereskedelemben kapható tüzelőanyag segítségével (a továbbiakban „tüzelőanyag”) kell egy serpenyőben előállítani. A serpenyőbe öntött tüzelőanyag mennyiségének elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy az szabad égés mellett a vizsgálat teljes időtartama alatt lángoljon.

▼M4

6.3.5.4. A serpenyő méreteit úgy kell megválasztani, hogy a tüzelőanyag-tartály oldalait érjék a lángok. Ennek megfelelően a serpenyőnek legalább 20 cm-rel, de legfeljebb 50 cm-rel túl kell nyúlnia a tartály vízszintes kiterjedésén. A serpenyő oldalfalai a vizsgálat kezdetén legfeljebb 8 cm-rel lehetnek magasabbak, mint a tüzelőanyag szintje.

6.3.5.5. A tüzelőanyaggal megtöltött serpenyőt a tartály alá kell helyezni olyan módon, hogy a serpenyőben lévő tüzelőanyag szintje és a tartály alja közötti távolság megfeleljen a tartály az út felületéhez képest, terheletlen tömeg esetén vett, tervezett magasságának, (lásd 2.3. pont). A serpenyőnek, a tartószerkezetnek vagy mindkettőnek szabadon mozgathatónak kell lennie.

6.3.5.6. A vizsgálat C fázisa során a serpenyőt egy takarólemezzel a tüzelőanyag szintje felett 3 cm ± 1 cm magasságban le kell takarni. A takarólemeznek a 2. függelék előírásainak megfelelően tűzálló anyagból kell készülnie. A téglák között nem lehet hézag, és a tüzelőanyagot tartó serpenyő fölött úgy kell a téglákat megtámasztani, hogy a téglákban lévő lyukak szabadon maradjanak. A keret hosszának és szélességének a serpenyő belső méreténél 2–4 cm-rel kisebbnek kell lennie, azért, hogy a szellőzés biztosítása céljából keret és a serpenyő fala között 1–2 cm-es hézag legyen.

6.3.5.7. Ha a vizsgálatot a szabadban végzik, megfelelő szélárnyékolást kell biztosítani, és a tüzelőanyag serpenyő magasságában a szél sebessége nem haladhatja meg a 2,5 km/óra értéket. A vizsgálat előtt a takarólemezt 308 K ± 5 K (35 °C ± 5 °C) hőmérsékletre kell felmelegíteni. A tűzálló téglákat meg lehet nedvesíteni abból a célból, hogy minden egyes soron következő vizsgálat körülményei azonosak legyenek.

6.3.5.8. A vizsgálat négy fázisból áll (lásd 1. függelék).

6.3.5.8.1. ***A fázis: Előmelegítés (1. ábra)***

A serpenyőben lévő tüzelőanyagot a vizsgálandó tartálytól legalább 3 méter távolságra meg kell gyújtani. 60 másodperces előmelegítés után a serpenyőt a tartály alá kell helyezni.

6.3.5.8.2. ***B fázis: Közvetlen érintkezés a lángokkal (2. ábra)***

60 másodpercig a tartályt érintkezésbe kell hozni a szabadon égő tüzelőanyag tüzének lángjával.

6.3.5.8.3. ***C fázis: Közvetett érintkezés a lángokkal (3. ábra)***

Amint a B fázis befejeződött, a takarólemezt az égő serpenyő és a tartály közé kell helyezni. A tartályt további 60 másodpercig ezzel a csillapított lánggal kell érintkezésbe hozni.

6.3.5.8.4. ***D fázis: A vizsgálat vége (4. ábra)***

A takarólemezzel leborított égő serpenyőt vissza kell helyezni eredeti helyzetébe (A fázis). Amennyiben a vizsgálat végén a tartály ég, a tüzet haladéktalanul el kell oltani.

6.3.5.9. A vizsgálat eredménye abban az esetben minősül megfelelőnek, ha a tartályból nem szivárgott ki folyékony tüzelőanyag.

6.3.6. *Hőállóság magas hőmérséklet esetén*

6.3.6.1. A vizsgálathoz alkalmazott tartószerkezetnek a tartályt olyan módon kell rögzítenie, ahogyan a tartályt a gépjárműben rögzítik, ideértve a tartály nyomáskiegyenlítőjének rögzítését is.

6.3.6.2. A 293 K (20 °C) hőmérsékletű vízzel, űrtartalmának 50 százalékáig töltött tartályt egy óra időtartamra 368 K ± 2 K (95 °C ± 2 °C) környezeti hőmérsékletnek kell kitenni.

6.3.6.3. A vizsgálat eredménye abban az esetben minősül megfelelőnek, ha a vizsgálat után a tartály nem szivárog, illetve jelentős mértékben nem deformálódott.

6.3.7. *A tüzelőanyag-tartály jelölései*

6.3.7.1. A kereskedelmi, illetve márkanevet a tartályon fel kell tüntetni; a tartály járműbe történő beszerelése után a névnek olvashatónak, és eltávolíthatatlannak kell lennie.

7. A JÓVÁHAGYÁS MÓDOSÍTÁSAI

7.1. Az ezen irányelv alapján kiadott jóváhagyások módosítása esetén, a 70/156/EGK irányelv 5. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni.

▼**M4**

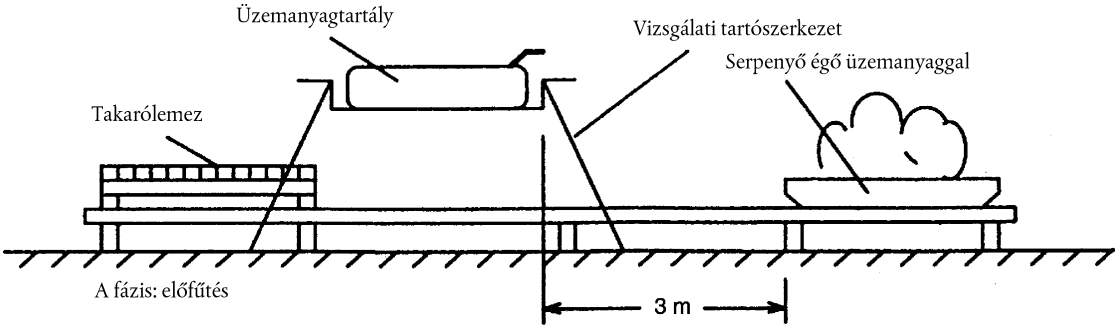
8. GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG

8.1. A gyártásmegfelelőség biztosítására szolgáló intézkedéseket a 70/156/EGK irányelv 10. cikkének rendelkezései alapján kell megtenni.

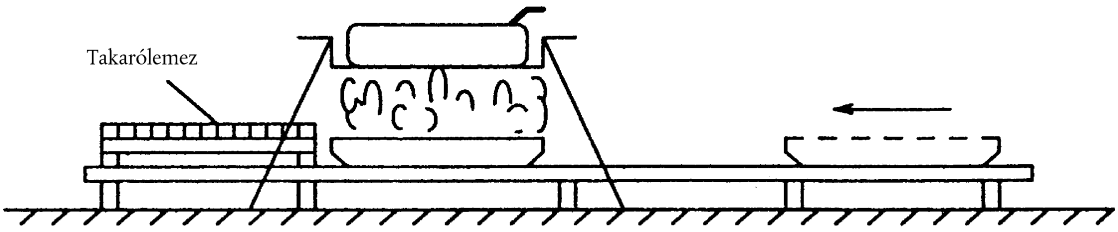
▼M4

1. függelék

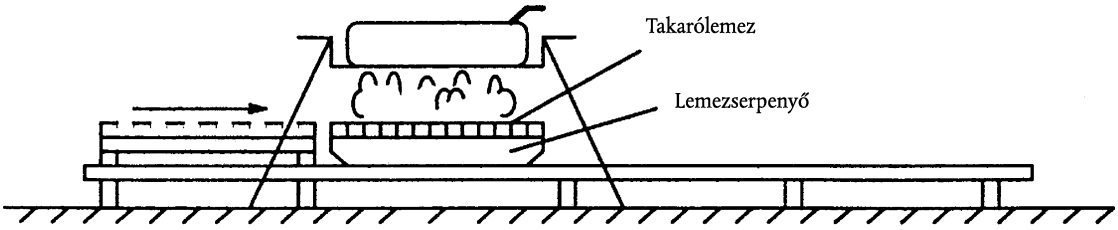
TŰZÁLLÓSÁGI VIZSGÁLAT



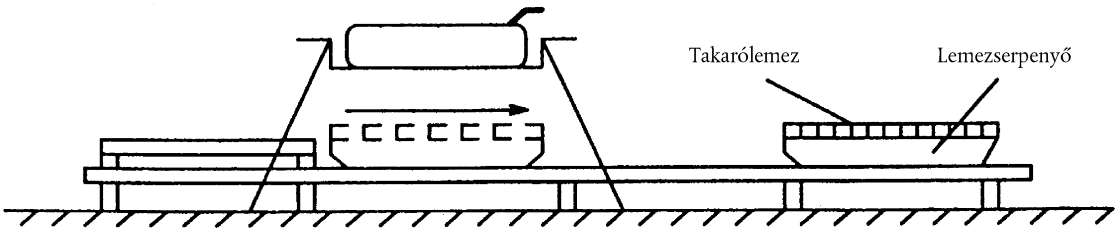
1. ábra



2. ábra



3. ábra

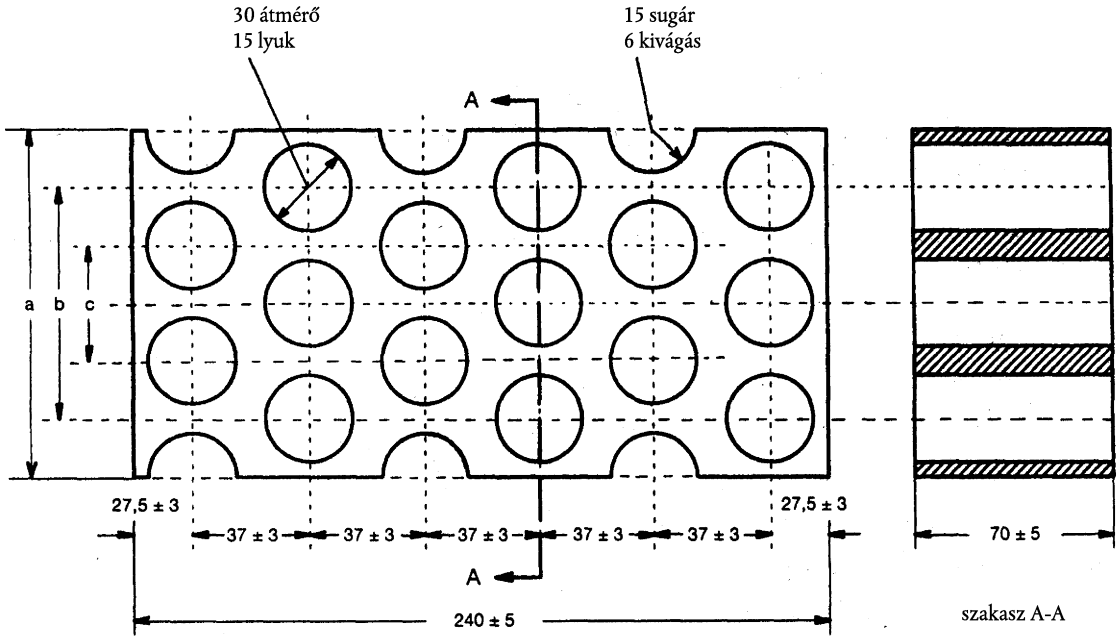


4. ábra

▼M4

2. függelék

A TŰZÁLLÓ TÉGLÁK MÉRETEI ÉS MŰSZAKI ADATAI



a = 120 ± 5
b = 80 ± 3
c = 40 ± 3

(A méretek mm-ben vannak megadva)

Tűzállóság (Seger-kúp)	SK 30
Al_2O_3 tartalom	30–33 %
Nyitott porozitás (Po)	20–22 térfogatszázalék
Sűrűség	1 900–2 000 kg/m^3
Tényleges lyukacsos terület	44,18 %

▼M4

3. függelék

SZÁMÚ ADATKÖZLŐ LAP…

egy járműtípusnak a folyékonytüzelőanyag-tartályai tekintetében történő, a 70/156/EGK (*) irányelv I. melléklete szerinti EK típusjóváhagyásról

(legutóbb a 2000/8/EK irányelvvel módosított 70/221/EGK irányelv)

A következő adatokat, adott esetben, három példányban kell benyújtani, tartalomjegyzékkel együtt. Az esetleges rajzokat megfelelő méretarányban és részletességgel A4-es méretben, illetve A4-es méretre hajtogatva kell benyújtani. Fényképek csatolása esetén, azoknak megfelelő részletességűeknek kell lenniük.

Amennyiben a rendszerek, alkatrészek vagy az önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel rendelkeznek, a teljesítményükkel kapcsolatos információkat is csatolni kell.

0. ÁLTALÁNOS ADATOK

0.1. Gyártmány (gyártó kereskedelmi neve): .....

0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás: .....

0.3. A típus azonosításának módja, amennyiben a gépjárművön fel van tüntetve ([b]): .....

0.3.1. A fenti jelölés helye: .....

0.4. A gépjármű kategóriája ([c]): .....

0.5. A gyártó neve és címe: .....

0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i): .....

1. A GÉPJÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI TULAJDONSÁGAI

1.1. Egy mintapéldány fényképei és/vagy rajzai (csak a különböző külsejűek esetében): .....

3. MEGHAJTÁS ([d])

3.2.2. Tüzelőanyag: gázolaj/benzin/pb gáz/egyéb ([1])

3.2.3. Tüzelőanyag-tartály(ok)

3.2.3.1. Szerviz tüzelőanyag-tartály(ok)

3.2.3.1.1. Szám, űrtartalom, anyag: .....

3.2.3.1.2. A tartály(ok) rajza és műszaki leírása, a szellőztető és nyomáskiegyenlítő rendszer valamennyi csatlakozásának és vezetékének, a zárak, szelepek és rögzítő eszközök felsorolásával: .....

3.2.3.1.3. A járműben lévő tartály(ok) helyzetét pontosan megjelölő rajz: .....

3.2.3.2. Tartalék tüzelőanyag-tartály(ok)

3.2.3.2.1. Szám, űrtartalom, anyag: .....

3.2.3.2.2. A tartály(ok) rajza és műszaki leírása, a szellőztető és nyomáskiegyenlítő rendszer valamennyi csatlakozásának és vezetékének, a zárak, szelepek és rögzítő eszközök felsorolásával: .....

3.2.3.2.3. A járműben lévő tartály(ok) helyzetét pontosan megjelölő rajz: .....

.....

(Keltezés, iktatószám)

(*) Az adatközlő lapon alkalmazott szakasz-számozások és lábjegyzetek megfelelnek a 70/156/EGK irányelv I. mellékletében felsoroltaknak. Az ennek az irányelvnek az alkalmazásában nem lényeges szakaszok kihagyásra kerültek.

([1]) A nem kívánt rész törlendő.

▼M4

4. függelék

MINTA

(legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Ügyintézési bélyegző
Értesítés

jármű/alkatrészrész/önálló műszaki egység típusának a legutóbbi a 2000/8/EK irányelvvel módosított 70/221/EGK irányelv szerinti:

– típusjóváhagyásáról (1),

– típusjóváhagyásának kiterjesztéséről (1),

– típusjóváhagyásának elutasításáról (1),

– típusjóváhagyásának visszavonásáról (1),

■ ■ ■ ■ ■

Típusjóváhagyás száma: .....

Kiterjesztés indoka: .....

I. SZAKASZ

0.1. Gyártmány (gyártó kereskedelmi neve): .....

0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok): .....

0.3. A típus azonosításának módja, amennyiben a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen fel van tüntetve (1) (2): .....

0.3.1. A fenti jelölés helye: .....

0.4. A gépjármű kategóriája (1) (3): .....

0.5. A gyártó neve és címe: .....

0.7. Alkatrészek és tartozékok esetében az EK-jóváhagyási jel feltüntetésének helye és módja: .....

0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i): .....

II. SZAKASZ

1. További információk (adott esetben): lásd a kiegészítést

2. A vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat: .....

3. A vizsgálati jelentés kelte: .....

4. A vizsgálati jelentés száma: .....

5. Megjegyzések (ha vannak): lásd a kiegészítést

▼**M4**

6. Keltezés helye: .....

7. Kelt: .....

8. Aláírás: .....

9. Az jóváhagyó hatósághoz benyújtott, kérésre hozzáférhető információs csomag csatolva.

---

(1) A nem kívánt rész törlendő.

(2) Amennyiben a típusazonosító ismertetőjelek olyan jeleket tartalmaznak, amelyek a jármű, az alkatrész, vagy az önálló szerelési egység leírása szempontjából a típusbizonyítvány szerint nem lényegesek, úgy ezeket az írásjeleket az érintett dokumentációkban „?" szimbólummal kell jelölni (pl. ABC???123???).

(3) A 70/156/EGK irányelv II. melléklete „A" szakaszának fogalommeghatározásai szerint.

Kiegészítés a ……. számú EK-típusbizonyítványhoz

egy jármű típusjóváhagyására vonatkozóan, tekintettel a legutóbb a 2000/8/EK irányelvvel módosított 70/221/EGK irányelvre (tüzelőanyag-tartályok)

1. További információk

1.1. Anyag: .....

1.2. Űrtartalom: .....

1.3. Elhelyezés(ek): .....

1.4. Tüzelőanyag: gázolaj/benzin/egyéb (1):

5. Megjegyzések: .....

---

(1) A nem kívánt rész törlendő.

▼M3

II. MELLÉKLET

HÁTSÓ ALÁFUTÁS ELLENI VÉDELEM

1. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

Az irányelv hatálya alá eső járműveket úgy kell megtervezni, hogy azok hatékonyan védve legyenek az M_1 és N_1 ([1]) kategóriába tartozó járművek hátulról történő aláfutása ellen.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

2.1. A járműtípus a hátsó aláfutás elleni védelem tekintetében

A „járműtípus a hátsó aláfutás elleni védelem tekintetében” olyan járműveket jelent, amelyek alapvetően nem különböznek az alábbiak tekintetében:

2.1.1. a hátsó tengely szélessége, a jármű hátsó részének szerkezete, méretei, alakja és anyagai, amennyiben azok érintik a 5.1–5.4.5.5 pont követelményeit;

2.1.2. a felfüggesztés jellemzői, amennyiben azok érintik a 5.1 - 5.4.5.5 pont követelményeit;

2.1.3. a hátsó aláfutásgátló berendezés típusa, ha fel van szerelve.

2.2. A hátsó aláfutásgátló berendezés típusa

A „hátsó aláfutásgátló berendezés típusa” kifejezés olyan eszközöket jelent, amelyek lényegesen nem különböznek az alábbi főbb jellemzők tekintetében:

2.2.1. alak;

2.2.2. méretek;

2.2.3. felerősítés;

2.2.4. anyagok.

3. EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

3.1. A járműtípusra vonatkozó EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI kérelem

3.1.1. A hátsó aláfutás elleni védelemre vonatkozó, a 70/156/EGK irányelv 3. cikkének 4 bekezdése szerinti típusjóváhagyás iránti kérelmet a jármű gyártója nyújtja be.

3.1.2. Az adatközlő lap mintáját az 1. függelék tartalmazza.

3.1.3. A jóváhagyandó típus mintadarabját a típus-jóváhagyási vizsgálatokat végzéséért felelős műszaki szolgálat részére elő kell állítani.

3.2. Az önálló műszaki egységnek tekintett hátsó aláfutásgátló berendezésre vonatkozó EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI kérelem

3.2.1. Az önálló műszaki egységnek tekintett hátsó aláfutásgátló berendezésre vonatkozó, a 70/156/EGK irányelv 3. cikkének 4 bekezdése szerinti típusjóváhagyás iránti kérelmet a jármű vagy a hátsó aláfutásgátló berendezés gyártója nyújtja be.

3.2.2. Az adatközlő lap mintát a 2. függelék tartalmazza.

3.2.3. A jóváhagyandó hátsó aláfutásgátló berendezés típusának egy mintadarabját a vizsgálatokat végző műszaki szolgálat részére kell benyújtani. A szolgálat, ha szükségesnek ítéli, további mintadarabokat is bekérhet. A mintadarabokon egyértelmű és letörölhetetlen jelzéssel fel kell tüntetni a kérelmező vállalkozás nevét vagy kereskedelmi jelét, valamint a típus megnevezését.

4. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA

4.1 Ha a vonatkozó követelmények teljesülnek, az EK-típusjóváhagyást a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének 3 bekezdése és adott esetben 4. cikkének 4 bekezdése értelmében meg kell adni.

4.2 Az EK-típusbizonyítvány mintalapját az alábbiak tartalmazzák:

4.2.1. a 3. függelék a 3.1.pont alatti kérelmek esetében; és

4.2.2. a 4. függelék a 3.2. pont alatti kérelmek esetében.

([1]) A 70/156/EGK irányelv II. melléklete „A” szakaszának fogalommeghatározásai szerint.

▼M3

4.3. Minden egyes jóváhagyott járműtípushoz vagy minden egyes hátsó aláfutásgátlóberendezés-típushoz, a 70/156/EGK irányelv VII. mellékletével összhangban, egy jóváhagyási számot kell hozzárendelni. Ugyanazon tagállam nem adhatja ugyanazt a jóváhagyási számot egy másik járműtípusnak vagy másik típusú hátsó aláfutásgátló berendezésnek.

5. KÖVETELMÉNYEK

5.1 Minden járművet úgy kell megépíteni és/vagy felszerelni, hogy azok a teljes szélességükben hatékony védve legyenek az M_1 és N_1 ([1]) kategóriába tartozó járművek hátulról történő aláfutása ellen.

▼M5

5.1a. A gépjárművet a következő körülmények között kell megvizsgálni:

– vízszintes, lapos, szilárd és sima felületen kell állnia,

– az első kerekeknek egyenesen előrefelé kell állniuk,

– a gumikat a gyártó által ajánlott nyomásra kell felfújni,

– ha a megfelelő vizsgálati erő eléréséhez szükséges, a gépjárművet bármilyen – gyártó által meghatározott – módon rögzíteni lehet,

– a hidropneumatikus, hidraulikus vagy pneumatikus rugózású, illetve a terheléshez automatikusan igazodó szintszabályozó berendezéssel felszerelt gépjárműveket a gyártó által meghatározott rendes futási feltételeknek megfelelő rugózással vagy szintszabályozó berendezéssel kell vizsgálni.

▼M3

5.2. Az M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 vagy O_2 ([2]) kategóriák valamelyikébe tartozó bármely jármű megfelel az 5.1 pontban megadott feltételnek:

– ha megfelel az 5.3 pontban megadott feltételeknek, vagy

– ha a földtől mért szerkezeti magasság a terheletlen jármű hátsó részén nem haladja meg az 55 cm-t olyan szélességben, amely egyik oldalon sem rövidebb 10 cm-rel a hátsó tengely szélességénél (eltekintve a gumiabroncsok talaj közeli kidomborodásától).

Ahol egynél több hátsó tengely van, a legszélesebb tengely méretét kell figyelembe venni.

E követelménynek a jármű leghátsó pontjától mért 45 cm távolságban kell teljesülnie.

5.3. Az N_2, N_3, N_1, O_3 vagy O_4 ([2]) kategóriák valamelyikébe tartozó bármely jármű megfelel az 5.1 pontban megadott feltételnek, amennyiben:

– a járművet az 5.4 pont követelményeivel összhangban speciális hátsó aláfutásgátló berendezéssel szerelték fel, vagy

– a járművet úgy tervezték és/vagy a hátsó részén úgy szerelték fel, hogy alkotórészei alakjuknál és jellemzőjüknél fogva a hátsó aláfutásgátló berendezés helyettesítőjeként tekinthetők. Az 5.4 pontban felsorolt követelményeknek kombinált funkciójuk révén megfelelő alkatrészeket hátsó aláfutásgátló berendezésnek kell tekinteni.

5.4. A hátsó aláfutásgátló berendezés, a továbbiakban a „berendezés”, általában egy kereszttartóból és azt az alváz oldaltartóihoz vagy egyéb, ezt helyettesítő részeihez erősítő elemekből áll.

A berendezésnek az alábbi jellemzőkkel kell rendelkeznie:

5.4.1. a berendezést a jármű hátsó részéhez a lehető legközelebb kell felszerelni. Terheletlen járműnél ([3]) a berendezés alsó széle egyik pontján sem lehet 55 cm-nél magasabban a talaj felett;

5.4.2. a berendezés szélessége egyetlen ponton sem nyúlhat túl a hátsó tengelynek a kerekek legkülső pontjainál mért szélességénél és oldalanként legfeljebb 10 cm-rel lehet rövidebb, eltekintve a gumiabroncsok talaj közeli kidomborodásától. Ha egynél több hátsó tengely van, a legszélesebb hátsó tengely méretét kell figyelembe venni;

5.4.3. a kereszttartó szelvénymagasságának legalább 10 cm-nek kell lennie. A kereszttag oldalsó végei nem hajolhatnak hátra, és nem végződhetnek élben; ez a feltétel teljesül, ha a kereszttag oldalsó végei le vannak kerekítve, és a lekerekítési sugár legalább 2,5 mm;

([1]) A 70/156/EGK irányelv II. melléklete „A” szakaszának fogalommeghatározásai szerint.
([2]) A 70/156/EGK irányelv II. melléklete „A” szakaszának fogalommeghatározásai szerint.
([3]) Az 1. függelék 2.6 pontjának meghatározása szerint

▼M3

5.4.4. a berendezést úgy is ki lehet alakítani, hogy a jármű hátsó részén elfoglalt helyzete változtatható legyen. Ebben az esetben olyan garantált módszerrel kell azt üzemi helyzetében rögzíteni, ami kizár minden szándékolatlan elmozdulást. A berendezés helyzetének megváltoztatását a kezelőnek legfeljebb 40 daN erővel végre kell tudnia hajtani;

5.4.5. a berendezésnek megfelelő ellenállást kell tanúsítania a jármű hossztengelyével párhuzamosan ható erőkkel szemben, és annak üzemi helyzetében az alváz oldaltartóihoz vagy egyéb ezt helyettesítő részeihez kell rögzítve lennie.

Ez a követelmény teljesül, ha bizonyítható, hogy az erő alkalmazása során és azt követően a berendezés hátsó része és a jármű leghátsó része közötti vízszintes távolság a P1, P2 és P3 pontok egyikében sem haladja meg a 40 cm-t. E távolságok mérése során a terheletlen jármű olyan részét, amely 3 m-nél magasabban van a talajtól, figyelmen kívül kell hagyni;

5.4.5.1. A P1 pontok a hátsó tengely kerekeinek külső széleit érintő hosszirányú síktól 30 cm-re helyezkednek el; a P1 pontokat összekötő vonalon lévő P2 pontok a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan helyezkednek el egymástól 70 – 100 cm távolságra, a pontos méretet a gyártó határozza meg. A P1 és P2 pontok talaj fölötti magasságát, a berendezést vízszintesen határoló vonalak között a gyártó határozza meg. Mindazonáltal, ez a magasság terheletlen jármű esetében nem lehet több 60 cm-nél. P3 a P2 pontokat összekötő egyenes középpontja;

▼M5

5.4.5.2. A P1, majd a P3 pontra a gépjármű műszakilag megengedett tömege 25 %-ának megfelelő, de 5×10^4 N-t meg nem haladó vízszintes erőt kell alkalmazni;

▼M3

5.4.5.3. a P2 pontokra a jármű műszakilag megengedhető súlyának 50 %-ával egyenértékű, de 10×10^4 N-nál nem nagyobb vízszintes erőket kell egymás után kifejteni;

5.4.5.4. a fenti II.5.4.5.2. és II.5.4.5.3. pontban megadott erőket külön-külön kell kifejteni. Az erők kifejtésének sorrendjét a gyártó határozhatja meg;

5.4.5.5. a fenti követelmények teljesülésének igazolására szolgáló gyakorlati vizsgálatok során a következő feltételeknek kell teljesülniük:

5.4.5.5.1. a berendezést a járműalváz oldaltartóihoz vagy egyéb ezt helyettesítő részeihez kell erősíteni;

5.4.5.5.2. a megadott erőket megfelelő csuklós (pl. kardáncsuklóval ellátott) nyomófejek útján a jármű hosszanti középsíkjával párhuzamosan, egy legfeljebb 25 cm magasságú (a pontos magasságot a gyártó adja meg) és 20 cm szélességű olyan felületen kell kifejteni, amelynek függőleges szélei 5 ± 1 mm-es sugárral vannak lekerekítve; a felület középpontját kell egymás után a P1, P2 és P3 pontokra helyezni.

▼M5

5.4a. Emelő hátfalas gépjárműveknél az aláfutásgátló megszakítható az emelő hátfal emelőmechanikája miatt. Ilyenkor a következők alkalmazandók:

5.4a.1. az aláfutásgátló szerkezet illeszkedő elemei és az emelő hátfal – megszakítást szükségessé tevő – elemei közötti oldalirányú távolság nem lehet nagyobb 2,5 cm-nél;

5.4a.2. az aláfutásgátló szerkezet egyedi elemeinek minden esetben legalább 350 cm^2 felületűeknek kell lenniük;

5.4a.3. az aláfutásgátló szerkezet egyedi elemeinek olyan méretűeknek kell lenniük, hogy kielégítsék az 5.4.5.1. bekezdés feltételeit, amelyek meghatározzák a vizsgálandó pontok viszonylagos helyzetét. Amennyiben a P1 pontok az 5.4a. pontban említett megszakítási területen belül találhatók, a használandó P1 pontok a hátsó aláfutásgátló berendezés oldalsó szelvényének közepére kerülnek;

5.4a.4. az aláfutásgátló szerkezetnek az emelő hátfal miatt megszakított részére az 5.4.1. pont rendelkezéseit kell alkalmazni.

▼M3

5.5. A fenti követelményektől eltérve, az alábbi kategóriákhoz tartozó járműveknek nem szükséges megfelelniük e melléklet hátsó aláfutás elleni védelemre vonatkozó követelményeinek:

▼M3

– félpótkocsik vontatói,

– „hevederes (slung)” pótkocsik és más hasonló, igen hosszú fatörzsek vagy tárgyak szállítására szolgáló pótkocsik,

– olyan járművek, amelyek használati módjával a hátsó aláfutásgátló berendezés összeegyeztethetetlen.

6. EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI JEL

6.1. Minden hátsó aláfutásgátló berendezést, amely önálló műszaki egységként megfelel az ezen irányelv szerint jóváhagyott típusnak, EK-típusjóváhagyási jellel kell ellátni.

6.2 Ez a jelzés egy „e” betűt körülvevő téglalapból áll, amelyet az EK-típusjóváhagyást megadó tagállamokat jelölő szám vagy betűjel követ:

1 Németország esetében

2 Franciaország esetében

3 Olaszország esetében

4 Hollandia esetében

5 Svédország esetében

6 Belgium esetében

▼A2

7 Magyarország esetében

8 a Cseh Köztársaság esetében

▼M3

9 Spanyolország esetében

11 az Egyesült Királyság esetében

12 Ausztria esetében

13 Luxemburg esetében

17 Finnország esetében

18 Dánia esetében

▼A2

20 Lengyelország esetében

▼M3

21 Portugália esetében

23 Görögország esetében

▼A2

26 Szlovénia esetében

27 Szlovákia esetében

29 Észtország esetében

32 esetében Lettország

36 Litvánia esetében

CY Ciprus esetében

▼M3

IRL Írország esetében

▼A2

MT Málta esetében

▼M3

A jelzésnek a téglalap közelében tartalmaznia kell a 70/156/EGK-irányelv VII. mellékletében említett típus-jóváhagyási szám 4. szakaszában található „alap jóváhagyási számot” is, amelyet az EK-típusjóváhagyás megadásának napján a 70/221/EGK irányelv legfrissebb fő műszaki módosításához hozzárendelt sorozatszámot jelölő két számjegy előz meg. Ezen irányelv sorozatszáma „00”.

6.3. Az EK-típus-jóváhagyási jelet a hátsó aláfutásgátló berendezésen úgy kell rögzíteni, hogy azt ne lehessen eltávolítani, és még akkor is olvasható legyen, ha a berendezés a járműre fel van szerelve.

6.4. Az EK-típus-jóváhagyási jel mintáját az 5. függelék tartalmazza.

7. TÍPUSMÓDOSÍTÁSOK ÉS A JÓVÁHAGYÁSOK MÓDOSÍTÁSAI

7.1. Az ezen irányelv szerint jóváhagyott típus módosítása esetén a 70/156/EGK irányelv 5. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni.

▼**M3**

8. GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG

8.1. A gyártásmegfelelőség biztosítására szolgáló intézkedéseket a 70/156/EGK irányelv 10. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően kell megtenni.

▼M3

1. függelék

… SZ. ADATKÖZLŐ LAP egy járműtípusnak a hátsó aláfutás elleni védelem tekintetében történő, a 70/156/EGK ([1]) irányelv I. melléklete szerinti EK-típusjóváhagyásához

(legutóbb a…/…/EK irányelvvel módosított 70/221/EGK irányelv)

A következő adatlapot adott esetben három példányban kell benyújtani, tartalomjegyzékkel együtt. Valamennyi rajzot megfelelő méretarányban és részletességgel, A4-es méretű lapon vagy A4-es méretre hajtogatva kell csatolni. Az esetleges fényképeknek megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel vannak ellátva, azok teljesítményéről tájékoztatást kell adni.

0. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve):…

0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):…

0.3. A típus azonosításának módja, ha a járművön ([b]) fel van tüntetve:…

0.3.1. A jelölés helye:…

0.4. A jármű kategóriája ([c]):…

0.5. A gyártó neve és címe:…

0.8. ÖSSZESZERELŐÜZEM(EK) CÍME(I):…

1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐI

1.1. A jármű mintadarab fényképei és/vagy rajzai:…

1.5. Az oldalsó tagokhoz használt anyagok ([d]):…

2. TÖMEGEK ÉS MÉRETEK ([e]) (kg-ban és mm-ben) (adott esetben utalással a rajzra)

2.3.3. A legszélesebb hátsó tengely szélessége:…

2.4. A jármű (átfogó) méreteinek tartománya

2.4.1. Alváz a karosszéria nélkül

2.4.1.2. Szélesség ([k]):…

2.4.2. Alváz a karosszéria együtt

2.4.2.2. Szélesség ([k]):…

2.6. A jármű tömege a karosszériával és a vontató jármű esetén, az M_1 kategóriába tartozó járművek kivételével, a kapcsolókészülékkel együtt, üzemkész állapotban, vagy az alváz tömege a vezetőfülkével, ha a gyártó nem szerelte fel a karosszériát és/vagy a kapcsolókészüléket (beleértve a hűtőfolyadékot, olajokat, üzemanyagot, 100 % egyéb folyadékokat is, kivéve a felhasznált vizet, szerszámokat, pótkereket és a vezetőt, illetve buszoknál a személyzet tagjának (75 kg) tömegét, ha a jármű személyzeti üléssel ([o]) ([e]) van ellátva:…

…

2.8. A műszakilag megengedhető legnagyobb terhelés, a gyártó nyilatkozata szerint ([y]) (maximum és minimum):
…

([1]) Az adatközlő lapon alkalmazott szakasz-számozások és lábjegyzetek megfelelnek a 70/156/EGK irányelv I. mellékletében felsoroltaknak. Az ennek az irányelvnek az alkalmazásában nem lényeges szakaszok kihagyásra kerültek.

▼**M3**

9. KAROSSZÉRIA

9.1. A karosszéria típusa ([1]):…

9.2. Alkalmazott anyag és a konstrukció módja ([2]):…

9.15. Hátsó aláfutás elleni védelem

9.15.1. A hátsó aláfutás elleni védelem szempontjából fontos járműrészek rajzai, pl. a jármű és/vagy a karosszéria rajza a legszélesebb hátsó tengely helyzetével és összeállításával, a hátsó aláfutás elleni védelem összeállításának és/vagy felerősítésének rajza. Ha az aláfutásgátló nem különleges eszköz, a rajznak egyértelműen meg kell mutatnia, hogy az megfelel az előírt méreteknek:…

9.15.2. Különleges eszköz esetén a hátsó aláfutásgátló(beleértve az összeszerelést és a felerősítést is) teljes leírása és/vagy rajza, vagy ha azt önálló műszaki egységként hagyták jóvá, a típusjóváhagyás száma:…

…

(Kelt, iktatószám)

([1]) Adott esetben, ha a hátsó aláfutás elleni védelmet a karosszéria része nyújtja.
([2]) Adott esetben, ha a hátsó aláfutás elleni védelmet a karosszéria része nyújtja.

▼M3

2. függelék

… SZ. ADATKÖZLŐ LAP a hátsó aláfutásgátló berendezésnek önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyására vonatkozóan,

(legutóbb a…/…/EK irányelvvel módosított 70/221/EGK irányelv)

A következő adatlapot adott esetben három példányban kell benyújtani, tartalomjegyzékkel együtt. Valamennyi rajzot megfelelő méretarányban és részletességgel, A4-es méretű lapon vagy A4-es méretre hajtogatva kell csatolni. Az esetleges fényképeknek megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel vannak ellátva, azok teljesítményéről tájékoztatást kell adni.

0. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve):…

0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):…

0.5. A gyártó neve és címe:…

0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetén, az EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI jel helye és felerősítési módja:…

0.8. Összeszerelő üzem(ek) címe(i):…

1. A JÁRMŰ(VEK) ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐI, amely(ek)re a berendezés felerősítendő, amennyiben azok a hátsó aláfutás elleni védelemmel kapcsolatosak (mellékelt fényképek és/vagy rajzok):…

1.1. A tehetetlenségi nyomatékok legkisebb összege az alváz oldalsó tagjainak a vízszintes tengelye körül, keresztmetszetben:…

1.2. A karosszéria oldalsó tagjai közötti távolság, a berendezés felszerelési pontjainál:…

…

2. TÖMEG ÉS MÉRETEK

2.1. A műszakilag megengedhető legnagyobb terhelés:…

3. KAROSSZÉRIA

3.1. A hátsó aláfutásgátló berendezés teljes leírása és/vagy rajza (beleértve a szerelést és a felerősítést is):…

…

(Kelt, iktatószám)

▼M3

3. függelék

MINTA

(legnagyobb méret: A4 (210 x 297 mm))

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Pecsét helye

Értesítés

jármű/alaktrész/önálló műszaki egység típusának ([1]) a legutóbbi…/…/EK irányelvvel módosított…/…/EK irányelv szerinti

– típusjóváhagyásról ([2]),

– típusjóváhagyásának kiterjesztéséről ([2]),

– típusjóváhagyásának elutasításáról ([2]),

– típusjóváhagyásának visszavonásáról ([2]).

A típusjóváhagyás száma:…

A kiterjesztés indoka:…

I. SZAKASZ

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve):…

0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):…

0.3. A típusazonosítás módja, ha a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen fel van tüntetve ([2]) ([3]):…

…

0.3.1. A jelölés helye:…

0.4. A jármű kategóriája ([2]) ([4]):…

0.5. A gyártó neve és címe:…

0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetén az EK-jóváhagyási jel helye és felerősítésének módja:…

0.8. Összeszerelő üzem(ek) címe(i):…

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő információk (adott esetben): lásd a kiegészítésben

2. A vizsgálatok végzéséért felelős műszaki szolgálat:…

3. A vizsgálati jelentés kelte:…

4. A vizsgálati jelentés száma:…

5. Megjegyzések (ha vannak): lásd a kiegészítésben

([1]) A nem kívánt rész törlendő.
([2]) A nem kívánt rész törlendő.
([3]) Amennyiben az e típusbizonyítvány által érintett gépjármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása a típusazonosítás tekintetében nem releváns jeleket tartalmaz, úgy ezeket a dokumentumokban „?” jellel kell jelölni (például: ABC??123??).
([4]) A 70/156/EGK irányelv II. melléklete „A” szakaszának fogalommeghatározásai szerint.

▼**M3**

6. Hely:…

7. Kelt:…

8. Aláírás:…

9. A jóváhagyó hatóságnak benyújtott, kérésre hozzáférhető információs csomag tárgymutatója mellékelve

Kiegészítés a… sz. EK-típusbizonyítványhoz járműnek a hátsó aláfutásgátló berendezésre tekintettel történő típusjóváhagyására vonatkozóan,(a legutóbb a…/…/EK irányelvvel módosított 70/221/EGK irányelv)

1. Kiegészítő információ

1.1. Jármű-kategória:

1.2. A jármű nincs felszerelve hátsó aláfutásgátló berendezéssel ([1])

1.3. A jármű fel van szerelve hátsó aláfutásgátló berendezéssel ([2])

1.3.1. A berendezést önálló műszaki egységként hagyták jóvá ([3])

– a talajtól és a jármű hátuljától mért távolság:

– jóváhagyási jel:

1.3.2. A berendezést önálló műszaki egységként nem hagyták jóvá ([4])

– szélesség, szelvénymélység, a talajtól és a jármű hátuljától mért távolság:

– a felerősítés módja:

5. Megjegyzések:

([1]) A nem kívánt rész törlendő.
([2]) A nem kívánt rész törlendő.
([3]) A nem kívánt rész törlendő.
([4]) A nem kívánt rész törlendő.

▼M3

4. függelék

MINTA

(legnagyobb formátum: A4 (210 x 297 mm))

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Pecsét helye

Értesítés

jármű/alaktrész/önálló műszaki egység típusának ([1]) a legutóbbi…/…/EK irányelvvel módosított…/…/EK irányelv szerinti

– típusjóváhagyásról ([1]),

– típusjóváhagyásának kiterjesztéséről ([1]),

– típusjóváhagyásának elutasításáról ([1]),

– típusjóváhagyásának visszavonásáról ([1]).

A típusjóváhagyás száma:…

A kiterjesztés indoka:…

I. SZAKASZ

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve):…

0.2. Típus és általános kereskedelmi leírás(ok):…

0.3. A típusazonosítás módja, ha a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen fel van tüntetve ([1]) ([2]):…

…

0.3.1. A jelölés helye:…

0.4. A jármű kategóriája ([1]) ([3]):…

0.5. A gyártó neve és címe:…

0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetén az EK-jóváhagyási jel helye és felerősítésének módja:…

0.8. Összeszerelő üzem(ek) címe(i):…

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő információk (adott esetben): lásd a kiegészítésben

2. A vizsgálatok végzéséért felelős műszaki szolgálat:…

3. A vizsgálati jelentés kelte:…

4. A vizsgálati jelentés száma:…

5. Megjegyzések (ha vannak): lásd a kiegészítésben

([1]) A nem kívánt rész törlendő.
([2]) Amennyiben az e típusbizonyítvány által érintett gépjármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása a típusazonosítás tekintetében nem releváns jeleket tartalmaz, úgy ezeket a dokumentumokban „?” jellel kell jelölni (például: ABC??123??).
([3]) A 70/156/EGK irányelv II. melléklete „A” szakaszának fogalommeghatározásai szerint.

▼**M3**

6. Hely:…

7. Kelt:…

8. Aláírás:…

9. A jóváhagyó hatóságnak benyújtott – kívánságra hozzáférhető – információs anyag tárgymutatója mellékelve.

Kiegészítés a… sz. EK-típusbizonyítványhoza hátsó aláfutásgátló berendezés önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozóan,(a legutóbb a…/…/EK irányelvvel módosított 70/221/EGK irányelv)

1. Kiegészítő információ

1.1. Konstrukció

1.1.1. Anyag:…

1.1.2. A felerősítés módja:…

1.1.3. Az eszköz méretei:…

1.2. Azon jármű legnagyobb műszakilag engedélyezhető terhelése, amelyre az eszköz fel van szerelve:…

…

1.3. Az eszköz alkalmazásának korlátozásai (ha van ilyen):…

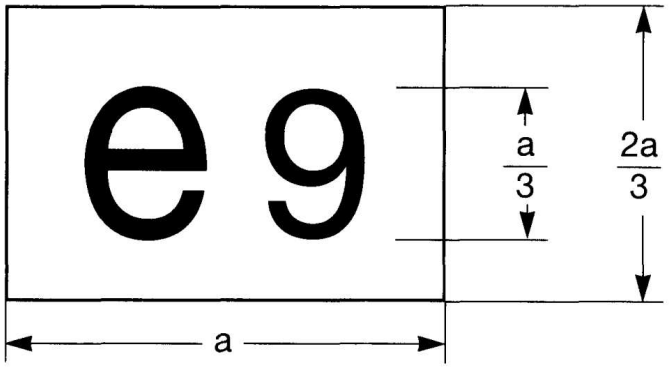
5. Megjegyzések:…

▼M3

5. függelék

Az EK-típus-jóváhagyási jel mintája

a ≥ 12 mm





A fenti EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI jelet viselő hátsó aláfutásgátló berendezést Spanyolországban hagyták jóvá (e 9), 0148 alap jóváhagyási szám alatt, ezen irányelv (00) alapján.

Az alkalmazott számjegyek csak szemléltetésre szolgálnak.