Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B** **KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1008/2010,**

9. november 2010,

mis käsitleb teatavate mootorsõidukite tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemide tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 292, 10.11.2010, lk 2)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni määrus (EL) nr 519/2013, 21. veebruar 2013	L 158	74	10.6.2013

▼B

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1008/2010,

9. november 2010,

mis käsitleb teatavate mootorsõidukite tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemide tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid, ([1]) eriti selle artikli 14 lõike 1 punkti a,

ning arvestades järgmist:

(1) Määrus (EÜ) nr 661/2009 on üksikmäärus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv)) ([2]) alusel kehtestatud tüübikinnitusmenetluses.

(2) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 tunnistatakse kehtetuks nõukogu 21. detsembri 1977. aasta direktiiv 78/318/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteeme käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta ([3]). Nimetatud direktiivis sätestatud nõuded tuleks käesolevasse määrusesse üle võtta ja neid tuleks vajaduse korral muuta, et kohandada neid teaduse ja tehnika arengule.

(3) Käesoleva määruse reguleerimisala peab olema kooskõlas direktiivi 78/318/EMÜ reguleerimisalaga ja piirduma seega M_1-kategooria sõidukitega.

(4) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 on kehtestatud põhisätted mootorsõidukite tüübikinnituse nõuete kohta seoses nende tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega ning tuuleklaasi pesurisüsteemide kui eraldi seadmestike tüübikinnituse nõuete kohta. Seepärast on vaja sätestada sellise tüübikinnituse tarbeks konkreetsed menetlused, katsed ja nõuded.

([1]) ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.
([2]) ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.
([3]) EÜT L 81, 28.3.1978, lk 49.

▼B

(5) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisala

Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud M_1-kategooria mootorsõidukite suhtes, millele on paigaldatud tuuleklaas, samuti M_1-kategooria mootorsõidukitele paigaldamiseks mõeldud tuuleklaasi pesurisüsteemide suhtes.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

(1) „sõidukitüüp vastavalt tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidele" – sõidukid, mis ei erine järgmiste oluliste tunnuste osas: puhasti- ja pesurisüsteemi omadused või tuuleklaasi kuju, mõõtmed ja omadused ning selle paigaldusviis;

(2) „tuuleklaasi pesurisüsteemi tüüp" – tuuleklaasi pesurisüsteemide rühm, mis ei erine selliste oluliste tunnuste osas nagu pumba jõudlus, kasutatud materjalid, mahutavus, pihustite arv, suurus, seina paksus või pesurisüsteemi kuju;

(3) „mootor" – sisepõlemismootor, mis töötab kas vedel- või gaaskütusega;

(4) „tuuleklaasi puhastisüsteem" – süsteem, mis koosneb tuuleklaasi välispinda pühkivast seadmest koos lisaseadmete ning seadme käivitamiseks ja seiskamiseks vajalike juhtimisseadistega;

(5) „klaasipuhasti tööala" – tuuleklaasi pind (pinnad), mida puhasti hari (harjad) pühivad, kui puhastisüsteem töötab tavatingimustes;

(6) „puhastisüsteemi pausidega töö" – puhastisüsteemi automaatne pausidega töörežiim, mille korral pärast iga terviklikku töötsüklit on puhastid teatava aja jooksul liikumatuna kindlaksmääratud konkreetses seisuasendis;

(7) „tuuleklaasi pesurisüsteem" – süsteem, mis koosneb vedelikumahutist ja vedeliku tuuleklaasi välispinnale kandmise ja suunamise seadmest koos seadme käivitamiseks ja seiskamiseks vajalike juhtimisseadistega;

▼B

(8) „pesuri juhtseadis” – seadis, mille abil pesurisüsteem lülitatakse käsitsi sisse ja välja;

(9) „pesuri pump” – seadis vedeliku teisaldamiseks pesurisüsteemi paagist tuuleklaasi välispinnale;

(10) „pihusti” – seadis vedeliku suunamiseks tuuleklaasile;

(11) „ette valmistatud süsteem” – süsteem, mis on tavapärasel moel teatavaks ajaks käivitatud ja mille puhul on vedelik kantud läbi pumba ja torude ning on väljunud pihusti(te)st;

(12) „puhastatud pind” – eelnevalt määrdunud pind, millel ei ole pärast täielikku kuivamist piiskade ja mustuse jälgi;

(13) „vaateväli A” – A-tsoon, nagu see on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirja nr 43 lisa 18 punktis 2.2 ([1]);

(14) „vaateväli B” – vähendatud B-tsoon, nagu see on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirja nr 43 lisa 18 punktis 2.4, nimetatud lisa punktis 2.4.1 määratletud ala välja jätmata;

(15) „torso arvutuslik kaldenurk” – nurk, mis on mõõdetud läbi R-punkti ehk istme võrdluspunkti kulgeva vertikaaljoone ja torsojoone vahel asendis, mis vastab seljatoe ettenähtud asendile, nagu sellest on teatanud valmistaja;

(16) „R-punkt” ehk istme võrdluspunkt – arvutuslik punkt, mis on sõiduki valmistaja poolt iga istekoha jaoks kolmemõõtmelisel teljestikul kindlaks määratud;

(17) „kolmemõõtmeline teljestik” – teljestik, mis koosneb vertikaalsest pikitasandist X-Z, horisontaaltasandist X-Y ja vertikaalsest risttasandist Y-Z vastavalt käesoleva määruse III lisa 2. liitele;

(18) „peamised koordinaatmärgid” – sõiduki kerel või šassiil esinevad augud, pinnad, tähised või muud tunnusmärgid, mille kohta sõiduki valmistaja esitab kolmemõõtmelisel teljestikul Y-, Y- ja Z-koordinaadid;

(19) „sõiduki pealüliti” – seadis, mis lülitab sõiduki sisseehitatud elektroonilise süsteemi väljalülitatud režiimilt (kui sõiduk on pargitud ja juht ei viibi sõidukis) tavalisele töörežiimile.

([1]) ELT L 230, 31.8.2010, lk 119.

▼B

Artikkel 3

Sõiduki EÜ tüübikinnituse andmine seoses tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega

1. Valmistaja või tema esindaja esitab tüübikinnitusasutusele taotluse sõiduki EÜ tüübikinnituse saamiseks seoses sõiduki tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega.

2. Taotlus koostatakse vastavalt I lisa 1. osas esitatud teatise näidisele.

3. Kui käesoleva määruse III lisas sätestatud asjakohased nõuded on täidetud, annab tüübikinnitusasutus EÜ tüübikinnituse ning väljastab tüübikinnitusnumbri vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ VII lisas esitatud numeratsioonisüsteemile.

Liikmesriik ei tohi anda sama numbrit teisele sõidukitüübile.

4. Lõike 3 kohaldamisel väljastab tüübikinnitusasutus EÜ tüübikinnitustunnistuse, mis on koostatud vastavalt I lisa 2. osas esitatud näidisele.

Artikkel 4

Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitus tuuleklaasi pesurisüsteemidele

1. Valmistaja või tema esindaja esitab tüübikinnitusasutusele taotluse eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnituse saamiseks tuuleklaasi pesurisüsteemi tüübile.

Taotlus koostatakse vastavalt II lisa 1. osas esitatud teatise näidisele.

2. Kui käesoleva määruse III lisas sätestatud asjakohased nõuded on täidetud, annab tüübikinnitusasutus eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnituse ning väljastab tüübikinnitusnumbri vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ VII lisas esitatud numeratsioonisüsteemile.

Liikmesriik ei tohi anda sama numbrit teisele eraldi seadmestiku tüübile.

3. Lõike 2 kohaldamisel väljastab tüübikinnitusasutus EÜ tüübikinnitustunnistuse, mis on koostatud vastavalt II lisa 2. osas esitatud näidisele.

Artikkel 5

Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitusmärk

Iga eraldi seadmestik, mis vastab tüübile, millele on käesoleva määruse alusel antud eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitus, kannab II lisa 3. osas sätestatud eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitusmärki.

▼B

Artikkel 6

Direktiivi 78/318/EMÜ alusel antud tüübikinnituste kehtivus ja laiendamine

Riiklikud ametiasutused lubavad enne määruse (EÜ) nr 661/2009 artikli 13 lõikes 2 osutatud kuupäeva tüübikinnituse saanud sõidukite ja eraldi seadmestike müümist ja kasutuselevõtmist ning jätkavad kõnealuste sõidukite ja eraldi seadmestike tüübikinnituste laiendamist direktiivi 78/318/EMÜ alusel.

Artikkel 7

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

▼B

I LISA

Mootorsõidukite EÜ tüübikinnituse haldusdokumendid seoses nende tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega

▼B

1. OSA

Teatis

NÄIDIS

Teatis nr … mootorsõiduki EÜ tüübikinnituse kohta seoses selle tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega.

Allpool esitatud teave esitatakse kolmes eksemplaris ja koos sisukorraga. Kõik joonised esitatakse sobivas mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikuna A4-formaadis või A4-formaati kokku voldituna. Kui lisatakse fotod, peavad need olema piisavalt üksikasjalikud.

Kui käesolevas teatises nimetatud süsteemid, osad ja eraldi seadmestikud sisaldavad elektroonilisi juhtimisseadiseid, esitatakse andmed nende töötamise kohta.

0. ÜLDINE

0.1. Mark (valmistaja kaubanimi): .....

0.2. Tüüp: .....

0.2.1. Ärinimi (-nimed) (kui on olemas): .....

0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile ([b]): .....

0.3.1. Kõnealuse märgistuse asukoht: .....

0.4. Sõiduki kategooria ([c]): .....

0.5. Valmistaja nimi ja aadress: .....

0.8. Koostetehas(t)e nimi (nimed) ja aadress(id): .....

0.9. Valmistaja esindaja (kui on olemas) nimi ja aadress: .....

1. SÕIDUKI EHITUSE ÜLDANDMED

1.1. Representatiivse sõiduki fotod ja/või joonised: .....

3. JÕUSEADE ([k])

3.2. Sisepõlemismootor

3.2.1.8. Suurim kasulik võimsus ([n]): ..... kW pöörlemiskiirusel ..... min^{-1} (valmistaja teatatud väärtus)

3.2.5. Elektrisüsteem

3.2.5.1. Nimipinge: ..... V, maandatud plussiga/miinusega ([1])

3.2.5.2. Generaator

3.2.5.2.1. Tüüp: .....

3.2.5.2.2. Nimivõimsus: ..... VA

3.3. Elektrimootor

3.3.1.1. Maksimaalne tunnivõimsus: ..... kW

▼B

3.3.1.2. Tööpinge: V

3.3.2. Aku

3.3.2.3. Maht: ..... Ah (ampertund)

3.4. Mootorid või mootorikombinatsioonid

3.4.1. Hübriidelektrisõiduk: jah/ei ([1])

3.4.2. Hübriidelektrisõiduki kategooria: sõidukivälise laadimisega / sõidukivälise laadimiseta: ([1])

3.4.4. Energiasalvesti kirjeldus: (aku, kondensaator, hooratas/generaator)

3.4.4.5. Energia: .....

(aku puhul: pinge ja maht Ah kahe tunni jooksul, kondensaatori puhul: J, ...)

3.4.4.6. Laadur: pardalaadija/väline/puudub ([1])

4. JÕUÜLEKANNE ([f])

4.7. Sõiduki maksimaalne valmistajakiirus (km/h) ([q]): .....

9. KERE

9.2. Kasutatud materjalid ja konstruktsioonipõhimõtted: .....

9.4. Vaateväli

9.4.1. Peamiste koordinaatmärkide piisavalt üksikasjalikud andmed, mis võimaldavad neid hõlpsasti leida ja kontrollida nende asukohti üksteise ja R-punkti suhtes: .....

9.5. Tuuleklaas ja muud aknad

9.5.1. Tuuleklaas

9.5.1.1. Kasutatud materjalid: .....

9.5.1.2. Paigaldusviis: .....

9.5.1.3. Kaldenurk: .....

9.5.1.4. Tüübikinnitusnumber (-numbrid): .....

9.5.1.5. Tuuleklaasi lisaseadmed ja nende paigalduskoht ning kõigi asjaomaste elektriliste/elektrooniliste osade lühikirjeldus: .....

9.6. Tuuleklaasi puhastisüsteem

9.6.1. Üksikasjalik tehniline kirjeldus (sh fotod või joonised): .....

9.7. Tuuleklaasi pesurisüsteem

9.7.1. Üksikasjalik tehniline kirjeldus (sh fotod või joonised) või tüübikinnitusnumber, kui on saanud kinnituse eraldi seadmestikuna: .....

9.8. Jäite ja niiskuse eemaldamise süsteem

▼B

9.8.2.	Maksimaalne elektritarve:	kW
9.10.	Sisustus	
9.10.3.	Istmed	
9.10.3.5.	R-punkti koordinaadid või joonis	
9.10.3.5.1.	Juhiiste:	.....
9.10.3.6.	Torso arvutuslik kaldenurk	
9.10.3.6.1.	Juhiiste:	.....

Selgitavad märkused

([1]) Mittevajalik läbi kriipsutada.
([b]) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad tärke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need tärgid sümboliga „?” (nt ABC??123??).
([c]) Kategooriad vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osas esitatud määratlustele.
([k]) Sõiduki puhul, mis töötab kas bensiiniga, diislikütusega jne või ka kombineeritult muu kütusega, tuleb esitada andmed iga käitusviisi kohta eraldi. Tavapärastest erinevate mootorite ja süsteemide kohta esitab valmistaja siin osutatud andmetega samaväärsed andmed.
([n]) Kindlaks määratud vastavalt nõukogu direktiivi 80/1269/EMÜ (EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46) nõuetele.
([f]) Nimetatud andmed tuleb esitada kõigi kavandatud variantide kohta.
([q]) Haagiste kohta tuleb esitada valmistaja poolt lubatud maksimaalne kiirus.

▼B

2. OSA

EÜ tüübikinnitustunnistus

NÄIDIS

Formaat: A4 (210 × 297 mm)

EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Tüübikinnitusasutuse tempel

Teatis:

— EÜ tüübikinnitus (1)
— EÜ tüübikinnituse laiendamine (1)
— EÜ tüübikinnituse andmisest keeldumine (1)
— EÜ tüübikinnituse tühistamine (1)

} mootorsõidukile seoses tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega

vastavalt määrusele (EL) nr 1008/2010, mida on viimati muudetud määrusega (EL) nr …/… (1)

EÜ tüübikinnituse number: .....

Laiendamise põhjus: .....

I JAGU

0.1. Mark (valmistaja kaubanimi): .....

0.2. Tüüp: .....

0.2.1. Ärinimi (-nimed) (kui on olemas): .....

0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile (2): .....

0.3.1. Kõnealuse märgistuse asukoht: .....

0.4. Sõiduki kategooria (3): .....

0.5. Valmistaja nimi ja aadress: .....

0.8. Koostetehas(t)e nimi (nimed) ja aadress(id): .....

0.9. Valmistaja esindaja (kui on olemas) nimi ja aadress: .....

II JAGU

1. Lisateave: vt lisalehte.

2. Katsete eest vastutav tehniline talitus: .....

3. Katsearuande kuupäev: .....

4. Katsearuande number: .....

5. Märkused (olemasolu korral): vt lisalehte.

6. Koht: .....

7. Kuupäev: .....

8. Allkiri: .....

Lisatud dokumendid: Teabematerjalid

Katsearuanne

(1) Mittevajalik läbi kriipsutada.
(2) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad tärke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi tehnilise seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need tärgid sümboliga „?” (nt ABC??123??).
(3) Vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A jao määratlusele.

▼B

Lisaleht

EÜ tüübikinnitustunnistuse nr …

1. Lisateave:

1.1. Sõidukitüübi ehituse, mõõtmete, kuju ja koostismaterjalide lühikirjeldus: .

1.2. Puhasti- ja pesurisüsteemide tööpõhimõtte kirjeldus: .....

1.3. Puhastisüsteemi üksikasjalik kirjeldus (st harjade arv, harjade pikkus, puhasti hoobade mõõtmed jne): .....

1.4. Pesurisüsteemi üksikasjalik kirjeldus (st pihustite arv, väljalaskeavade arv pihusti kohta, pesuri pump, pesuvedeliku paak, pesuri voolikud ja nende kinnitamine pumba ja pihustite külge jne): .....

1.5. Pesuvedeliku paagi maht (liitrites): .....

1.6. Sõiduki maksimaalne valmistajakiirus (km/h): .....

2. Rooli asukoht: vasakul/paremal ([1])

3. Vasakpoolse ja parempoolse juhtimisega süsteemid on valmistatud peegelpildis: jah/ei ([1])

4. Puhasti hoova/puhasti harja ([1]) külge on juhi poolel/keskel/kaassõitja poolel/ ..... ([1]) kinnitatud aerodünaamiline spoiler

5. Märkused: .....

([1]) Mittevajalik maha tõmmata.

▼B

II LISA

Tuuleklaasi pesurisüsteemide kui eraldi seadmestike EÜ tüübikinnituse haldusdokumendid

▼B

1. OSA

Teatis

NÄIDIS

Teatis nr … tuuleklaasi pesurisüsteemidele antava eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnituse kohta.

Allpool esitatud teave esitatakse kolmes eksemplaris ja koos sisukorraga. Kõik joonised esitatakse sobivas mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikuna A4-formaadis või A4-formaati kokku voldituna. Kui lisatakse fotod, peavad need olema piisavalt üksikasjalikud.

Kui käesolevas teatises nimetatud süsteemid, osad ja eraldi seadmestikud sisaldavad elektroonilisi juhtimisseadiseid, esitatakse andmed nende töötamise kohta.

0. ÜLDINE

0.1. Mark (valmistaja kaubanimi): .....

0.2. Tüüp: .....

0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud eraldi seadmestikule ([b]): .....

0.3.1. Kõnealuse märgistuse asukoht: .....

0.5. Valmistaja nimi ja aadress: .....

0.7. Eraldi seadmestike puhul EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

0.8. Koostetehas(t)e nimi (nimed) ja aadress(id): .....

0.9. Valmistaja esindaja (kui on olemas) nimi ja aadress: .....

9.7. Tuuleklaasi pesur

9.7.1. Üksikasjalik tehniline kirjeldus (sealhulgas fotod või joonised): .....

Selgitavad märkused

([b]) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad tärke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need tärgid sümboliga „?” (nt ABC??123??).

▼B

2. OSA

EÜ tüübikinnitustunnistus

NÄIDIS

Formaat: A4 (210 × 297 mm)

EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Tüübikinnitusasutuse tempel

Teatis:

— EÜ tüübikinnitus ([1])
— EÜ tüübikinnituse laiendus ([1])
— EÜ tüübikinnituse andmisest keeldumine ([1])
— EÜ tüübikinnituse tühistamine ([1])

} tuuleklaasi pesurisüsteemile kui eraldi seadmestikule

vastavalt määrusele (EL) nr 1008/2010, mida on viimati muudetud määrusega (EL) nr …/… ([1])

EÜ tüübikinnituse number: .....

Laiendamise põhjus: .....

I JAGU

0.1. Mark (valmistaja kaubanimi): .....

0.2. Tüüp: .....

0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud eraldi seadmestikule ([2]): .....

0.3.1. Kõnealuse märgistuse asukoht: .....

0.5. Valmistaja nimi ja aadress: .....

0.7. EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis: .....

0.8. Koostetehas(t)e nimi (nimed) ja aadress(id): .....

0.9. Valmistaja esindaja (kui on olemas) nimi ja aadress: .....

II JAGU

1. Lisateave: vt *addendum*'it.

2. Katsete eest vastutav tehniline talitus: .....

3. Katsearuande kuupäev: .....

4. Katsearuande number: .....

5. Märkused (olemasolu korral): vt lisalehte

6. Koht: .....

7. Kuupäev: .....

8. Allkiri: .....

Lisatud dokumendid: Teabematerjalid

Katsearuanne

([1]) Mittevajalik läbi kriipsutada.
([2]) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad tärke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi tehnilise seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need tärgid sümboliga „?” (nt ABC??123??).

▼B

Lisaleht

EÜ tüübikinnitustunnistuse nr …

1. Lisateave:

1.1. Eraldi seadmestiku tüübi lühikirjeldus: .....

1.2. Pesurisüsteemi üksikasjalik kirjeldus:

1.2.1. Pihustite arv: .....

1.2.2. Väljalaskeavade arv pihusti kohta: .....

1.2.3. Pesuri voolikute ning nende pumba ja pihustite külge kinnitamise kirjeldus: .....

1.2.4. Pesuri pumba kirjeldus: .....

1.2.5. Pesuvedeliku paagi maht (liitrites): .....

2. Sobiv rooli asukoha suhtes: vasakul/paremal ([1])

3. Süsteemi mis tahes osa võib asuda mootoriruumis: jah/ei ([1])

4. Eraldi seadmestik: universaalne/sõidukispetsiifiline ([1])

5. Märkused: .....

6. Loetelu sõidukitüüpidest, mille jaoks on eraldi seadmestik heaks kiidetud (kui see on kohaldatav): .....

([1]) Mittevajalik maha tõmmata.

▼B

3. OSA

Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitusmärk

1. Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitusmärk koosneb järgmistest elementidest.

1.1. Ristkülik, mille sees on väiketäht „e”, millele järgneb eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriigi eraldusnumber:

1	Saksamaa	11	Ühendkuningriik	►M1 25 Horvaatia ◄	
2	Prantsusmaa	12	Austria	26	Sloveenia
3	Itaalia	13	Luksemburg	27	Slovakkia
4	Madalmaad	17	Soome	29	Eesti
5	Rootsi	18	Taani	32	Läti
6	Belgia	19	Rumeenia	34	Bulgaaria
7	Ungari	20	Poola	36	Leedu
8	Tšehhi Vabariik	21	Portugal	49	Küpros
9	Hispaania	23	Kreeka	50	Malta
		24	Iirimaa		

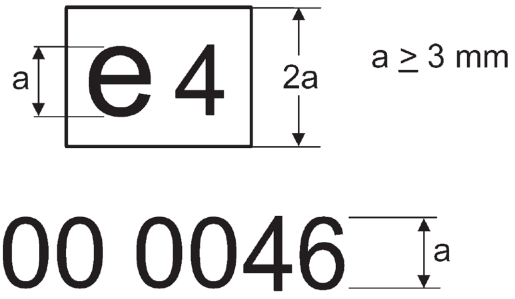
1.2. Ristküliku läheduses peab olema ka tüübikinnitusnumbri punktis 4 sisalduv „baaskinnitusnumber”, millele eelneb kaks numbrit, mis tähistavad käesoleva määruse järjekorranumbrit või käesoleva määruse kõige hilisema olulist tehnilist laadi muudatuse järjekorranumbrit. Praegu on see järjekorranumber „00”.

2. Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitusmärk kinnitatakse klaasipesuvedeliku paagile selliselt, et see on kustutamatu ning selgelt ja kergesti loetav ka siis, kui seade on paigaldatud sõidukile.

3. Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitusmärgi näidis on esitatud joonisel 1.

Joonis 1

Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitusmärgi näidis



Selgitav märkus

Selgitus Eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnituse on andnud Madalmaad numbriga 0046. Esimesed kaks numbrit „00” osutavad sellele, et asjaomasele eraldi seadmestikule on antud tüübikinnitus käesoleva määruse alusel.

▼B

III LISA

Tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidele kehtestatud nõuded

1. ERINÕUDED

1.1. Tuuleklaasi puhastisüsteem.

1.1.1. Iga sõiduk peab olema varustatud tuuleklaasi puhastisüsteemiga, mis on sõiduki pealüliti aktiveerimise korral võimeline töötama ilma juhipoolse tegevuseta, välja arvatud tuuleklaasi puhastisüsteemi käivitamiseks ja seiskamiseks vajaliku juhtimisseadise viimine sisselülitatud asendisse.

1.1.1.1. Tuuleklaasi puhastisüsteem koosneb ühest või mitmest kergesti vahetatavate harjadega puhasti hoovast.

1.1.2. Tuuleklaasipuhasti tööala peab katma vähemalt 98 % III lisa 3. liite kohaselt kindlaksmääratud vaateväljast A.

1.1.3. Tuuleklaasipuhasti tööala peab katma vähemalt 80 % III lisa 3. liite kohaselt kindlaksmääratud vaateväljast B.

1.1.4. Tuuleklaasipuhasti tööala peab vastama punktide 1.1.2 ja 1.1.3 nõuetele, kui süsteem töötab punktile 1.1.5.1 vastava pühkimissagedusega, ja seda kontrollitakse käesoleva lisa punktides 2.1.10–2.1.10.3 sätestatud tingimustel.

1.1.5. Tuuleklaasi puhastisüsteemil peab olema vähemalt kaks pühkimissagedust.

1.1.5.1. Üks sagedus peab olema vähemalt 10 ja mitte rohkem kui 55 tsükliga minutis.

1.1.5.2. Üks sagedus peab olema vähemalt 45 terviktsükliga minutis.

1.1.5.3. Erinevus suurima ja väiksema pühkimissageduse vahel peab olema vähemalt 15 tsüklit minutis.

1.1.5.4. Tuuleklaasi puhastisüsteemi pausidega töörežiimi võib kasutada käesoleva lisa punktides 1.1.5.1–1.1.5.3 sätestatud nõuetele vastamiseks.

1.1.6. Punktides 1.1.5–1.1.5.3 osutatud sagedusi kontrollitakse käesoleva lisa punktides 2.1.1–2.1.6 ja punktis 2.1.8 sätestatud tingimustel.

1.1.7. Kui tuuleklaasi puhastisüsteem seisatakse juhtimisseadise viimisega väljalülitatud asendisse, peab (peavad) puhasti hoob (hoovad) ja hari (harjad) liikuma tagasi puhkeasendisse.

1.1.8. Tuuleklaasi puhastisüsteemi peab ilma seda kahjustamata olema võimalik peatada vähemalt 15 sekundiks. Vooluringi automaatkaitsmete kasutamine on lubatud eeldusel, et võimalikuks lähtestamiseks ei ole peale tuuleklaasipuhasti juhtimisseadise kasutamise tarvis astuda muid samme.

▼B

1.1.9. Punktis 1.1.8 osutatud tuuleklaasi puhastisüsteemi võimet taluda selle peatamist kontrollitakse käesoleva lisa punktis 2.1.7 sätestatud tingimustel.

1.1.10. Kui tuuleklaasipuhasti hoova (hoobade) või harja(de) puhkeasend ei ole väljaspool III lisa 3. liite kohaselt kindlaks määratud vaatevälja B, peab puhasti hooba(sid) olema võimalik käsitsi selliselt liigutada, et puhasti harja (harju) saab tuuleklaasilt tõsta, et tuuleklaasi oleks võimalik käsitsi puhastada.

1.1.11. Tuuleklaasi puhastisüsteem peab ümbritseva õhu temperatuuril – 18 °C suutma töötada kuival tuuleklaasil kaks minutit, ilma et süsteemi toimivus seejuures halveneks.

1.1.12. Tuuleklaasi puhastisüsteemi toimivust temperatuuril – 18 °C kontrollitakse käesoleva lisa punktis 2.1.11 sätestatud tingimustel.

1.1.13. Kui õhu suhteline liikumiskiirus sõiduki suhtes on 80 % sõiduki maksimaalsest valmistajakiirusest või 160 km/h, olenevalt sellest, kumb on väiksem, peab tuuleklaasi puhastisüsteem maksimaalse pühkimissagedusega töötades jätkuvalt vastama käesoleva lisa punkti 1.1.2 nõuetele, ilma et toimuks efektiivsuskadu. Tuuleklaasi vaateväli A valmistatakse ette vastavalt käesoleva lisa punktidele 2.1.8 ja 2.1.9. Tuuleklaasi suuruse ja kujuga ning puhasti hoova (hoobadega) ja harja(de)ga seonduvat aerodünaamilist mõju kontrollitakse nendel tingimustel, võttes samuti arvesse punkti 2.1.9.1. Katse ajal peab (peavad) klaasipuhasti hari (harjad) püsima kontaktis tuuleklaasiga ning täielik klaasilt eemaldumine ei ole lubatud. Punktis 1.1.2 nimetatud alas peab (peavad) klaasipuhasti hari (harjad) püsima tuuleklaasiga täielikus kontaktis kogu terviktsükli jooksul ja mis tahes osaline eemaldumine klaasilt harja(de) üles või alla liikumise ajal ei ole lubatud.

1.2. Tuuleklaasi pesurisüsteem.

1.2.1. Igale sõidukile peab olema paigaldatud tuuleklaasi pesurisüsteem, mis on võimeline töötama sõiduki pealüliti aktiveerimise korral ja mis suudab taluda koormust ja survet olukorras, kui pihustid on korgiga suletud ja süsteemi käitatakse käesoleva lisa punktides 2.2.1.1–2.2.1.1.2 sätestatud korras.

1.2.2. Käesoleva lisa punktide 2.2.1–2.2.5 kohaste temperatuuritsüklite läbimine ei tohi ebasoodsalt mõjutada tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivust.

1.2.3. Tuuleklaasi pesurisüsteem peab tavatingimustes ja ümbritseva õhu temperatuuril vahemikus – 18 °C–80 °C olema võimeline pihustama pesuvedelikku tuuleklaasi sihtalale, põhjustamata seejuures leket, voolikuühenduste katkemist või pihustite talitlushäiret. Samuti ei tohi süsteem olukorras, kus pihustid on korgiga suletud, näidata mingeid lekkimise või voolikuühenduste katkemise märke.

1.2.4. Tuuleklaasi pesurisüsteem peab suutma ette anda sellises koguses pesuvedelikku, mis on piisav III lisa 3. liite kohaselt kindlaks määratud vaatevälja A puhastamiseks vähemalt 60 % ulatuses käesoleva lisa punktides 2.2.6–2.2.6.4 sätestatud tingimustel.

▼B

1.2.5. Tuuleklaasi pesurisüsteemi peab saama pesuri juhtseadise abil käsitsi aktiveerida. Süsteemi aktiveerimine ja deaktiveerimine võib samuti olla koordineeritud ja kombineeritud sõiduki mis tahes muu süsteemiga.

1.2.6. Vedelikupaagi maht ei ole väiksem kui 1,0 liitrit.

2. KATSEMENETLUS

2.1. Tuuleklaasi puhastisüsteemi katsetamise tingimused.

2.1.1. Alljärgnevad katsed viiakse läbi punktides 2.1.2–2.1.5 nimetatud tingimustel, kui ei ole sätestatud teisiti.

2.1.2. Ümbritseva õhu temperatuur peab olema vahemikus 5 °C–40 °C.

2.1.3. Tuuleklaasi tuleb hoida pidevalt märjana.

2.1.4. Elektriliste tuuleklaasi puhastisüsteemide korral peavad olema täidetud järgmised lisatingimused.

2.1.4.1. Katse alguses peavad kõik akud olema täis laaditud.

2.1.4.2. Kui sõidukil on mootor, peab see töötama kiirusel, mis ei ületa 30 % maksimumvõimsusele vastavast pöörlemiskiirusest. Kui see ei ole aga teostatav, sest mootori jaoks on eriline kontrollimismehhanism, nagu näiteks hübriidelektrisõidukite korral, tuleb kindlaks määrata realistlik stsenaarium, mille puhul võetakse arvesse mootori pöörlemiskiirust ning seda, et mootor tavalistes sõidutingimustes kas perioodiliselt või üldse ei tööta. Kui tuuleklaasi puhastisüsteem suudab täita talle kehtestatud nõudeid töötava mootorita, puudub vajadus mootori töölerakendamiseks.

2.1.4.3. Lähituled peavad olema sisse lülitatud.

2.1.4.4. Kõik paigaldatud kütte-, ventilatsiooni- ning jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemid (olenemata nende asukohast sõidukis) peavad töötama maksimaalsel elektritarbel.

2.1.5. Suruõhul või vaakumil töötavad tuuleklaasi puhastisüsteemid peavad suutma pidevalt toimida ettenähtud pühkimissagedusega mootori mis tahes pöörlemiskiirusel ja koormusel või aku minimaalse ja maksimaalse täituvuse taseme korral, mille valmistaja on tavatingimustes käitamiseks ette näinud.

2.1.6. Tuuleklaasi puhastisüsteemi pühkimissagedus peab pärast eelnevat 20-minutilist töötamist märjal tuuleklaasil vastama käesoleva lisa punktides 1.1.5–1.1.5.3 esitatud nõuetele.

2.1.7. Kui puhasti hoobade töö tõkestatakse 15 sekundiks asendis, mis vastab poolele tsüklile, ja tuuleklaasipuhasti on lülitatud maksimaalsele pühkimissagedusele, peavad olema täidetud käesoleva lisa punkti 1.1.8 nõuded.

2.1.8. Tuuleklaasi välispind puhastatakse hoolikalt rasvast metüülpiirituse või samaväärse rasvaeemaldusvahendiga. Pärast kuivamist kaetakse pind vähemalt 3 %-lise ja kõige rohkem 10 %-lise ammoniaagilahusega. Pinnal lastakse uuesti kuivada ja seejärel pühitakse see üle kuiva puuvillase lapiga.

▼B

2.1.9. Tuuleklaasi välispinnale kantakse ühtlase kihina III lisa 4. liites sätestatud spetsifikatsioonile vastav katsesegu ja sellel lastakse kuivada.

2.1.9.1. Kui tuuleklaasi välispind on punktide 2.1.8 ja 2.1.9 kohaselt ette valmistatud, võib kohaldatavate katsete ajal kasutada tuuleklaasi pesurisüsteemi.

2.1.10. Käesoleva lisa punktis 1.1.4 kirjeldatud tuuleklaasipuhasti tööala määratakse kindlaks järgmise korra kohaselt.

2.1.10.1. Tuuleklaasi välispind töödeldakse punktides 2.1.8 ja 2.1.9 ette nähtud viisil.

2.1.10.2. Käesoleva lisa punktides 1.1.2 ja 1.1.3 esitatud nõuetele vastavuse kontrollimiseks aktiveeritakse tuuleklaasi puhastisüsteem, võttes seejuures arvesse punkti 2.1.9.1, ning klaasile jäävat puhasti tööala jälge võrreldakse III lisa 3. liite kohaselt kindlaks määratud vaateväljade A ja B jäljega.

2.1.10.3. Käesoleva lisa punktides 1.1.2 ja 1.1.3 esitatud nõuetele vastavuse kontrollimiseks võib tehniline talitus nõustuda alternatiivse katsemenetlusega (nt virtuaalne katsetamine).

2.1.11. Punktis 1.1.11 esitatud nõuded peavad olema täidetud ümbritseva õhu temperatuuril – 18 °C ± 3 °C, kus sõidukit on hoitud vähemalt neli tundi. Sõiduk valmistatakse ette töötamiseks punktides 2.1.4–2.1.5 sätestatud tingimustel. Katse käigus peab puhastisüsteem töötama tavapäraselt, kuid maksimaalse pühkimissagedusega. Puhasti tööala jälgimine ei ole vajalik.

2.2. Tuuleklaasi pesurisüsteemi katsetamise tingimused.

2.2.1. Katse nr 1. Tuuleklaasi pesurisüsteem täidetakse veega, valmistatakse ette ja paigutatakse vähemalt neljaks tunniks ümbritseva õhu temperatuurile 20 °C ± 2 °C. Sellel temperatuuril vesi stabiliseeritakse.

2.2.1.1. Kõik pihusti(te) väljalaskeavad suletakse korgiga ja tuuleklaasi pesuri juhtseadist käitatakse kuus korda ühe minuti jooksul, iga kord vähemalt kolmeks sekundiks.

2.2.1.1.1. Kui tuuleklaasi pesurisüsteemi käitatakse juhi lihasenergiaga, peab käsipumbale rakendatav jõud olema vahemikus 11,0–13,5 daN. Jalgpumbale rakendatav jõud peab olema vahemikus 40,0–44,5 daN.

2.2.1.1.2. Elektripumba korral ei või katsepinge olla väiksem nimipingest ega ületada nimipinget rohkem kui 2 V.

2.2.1.2. Tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivus katse lõpus peab olema kooskõlas käesoleva lisa punktis 1.2.3 sätestatud tingimustega.

2.2.2. Katse nr 2. Tuuleklaasi pesurisüsteem täidetakse veega, valmistatakse ette ja paigutatakse vähemalt neljaks tunniks ümbritseva õhu temperatuurile – 18 °C ± 3 °C. Vee stabiliseerimine sellel temperatuuril ei ole vajalik.

2.2.2.1. Tuuleklaasi pesuri juhtseadist käitatakse kuus korda ühe minuti jooksul, iga kord vähemalt kolmeks sekundiks, vastavalt punktidele 2.2.1.1.1 ja 2.2.1.1.2. Süsteem paigutatakse seejärel ümbritseva õhu temperatuurile 20 °C ± 2 °C, kuni jää on täielikult sulanud. Vee

▼B

stabiliseerimine sellel temperatuuril ei ole vajalik. Seejärel kontrollitakse tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivust süsteemi käitamisega punktide 2.2.1.1–2.2.1.2 kohaselt.

2.2.3. Katse nr 3. Madalal temperatuuril töötamise katse.

2.2.3.1. Tuuleklaasi pesurisüsteem täidetakse veega, valmistatakse ette ja paigutatakse vähemalt neljaks tunniks ümbritseva õhu temperatuurile – 18 °C ± 3 °C, et kogu vesi pesurisüsteemis jäätuks. Süsteem paigutatakse seejärel ümbritseva õhu temperatuurile 20 °C ± 2 °C, kuni jää on täielikult sulanud, kuid mitte mingil juhul kauemaks kui neljaks tunniks. Seda jäätumise-sulamise tsüklit korratakse kuus korda. Kui tuuleklaasi pesurisüsteem on paigutatud ümbritseva õhu temperatuurile 20 °C ± 2 °C ja jää on täielikult sulanud, kuigi vee stabiliseerimine sellel temperatuuril ei ole vajalik, kontrollitakse tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivust, käitades süsteemi punktide 2.2.1.1–2.2.1.2 kohaselt.

2.2.3.2. Tuuleklaasi pesurisüsteem täidetakse madalal temperatuuril kasutamiseks mõeldud klaasipesuvedelikuga, mis koosneb 50 %-lisest metanooli või teise võimalusena isopropüülalkoholi vesilahusest, kusjuures vee karedus ei tohi olla suurem kui 205 mg/l (Ca). Süsteem paigutatakse ümbritseva õhu temperatuurile – 18 °C ± 3 °C vähemalt neljaks tunniks. Vedeliku stabiliseerimine sellel temperatuuril ei ole vajalik. Seejärel kontrollitakse tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivust süsteemi käitamisega punktide 2.2.1.1–2.2.1.2 kohaselt.

2.2.4. Katse nr 4. Kõrgel temperatuuril töötamise katse.

2.2.4.1. Kui tuuleklaasi pesurisüsteemi mis tahes osa asub mootoriruumis, täidetakse süsteem veega, valmistatakse ette ja paigutatakse vähemalt kaheksaks tunniks ümbritseva õhu temperatuurile 80 °C ± 3 °C. Vee stabiliseerimine sellel temperatuuril ei ole vajalik. Seejärel kontrollitakse tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivust süsteemi käitamisega punktide 2.2.1.1–2.2.1.2 kohaselt.

2.2.4.2. Kui tuuleklaasi pesurisüsteemi ükski osa ei asu mootoriruumis, täidetakse süsteem veega, valmistatakse ette ja paigutatakse vähemalt kaheksaks tunniks ümbritseva õhu temperatuurile 80 °C ± 3 °C. Vee stabiliseerimine sellel temperatuuril ei ole vajalik. Seejärel paigutatakse süsteem ümbritseva õhu temperatuurile 20 °C ± 2 °C. Kui vee temperatuur on stabiliseerunud, kontrollitakse tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivust süsteemi käitamisega punktide 2.2.1.1–2.2.1.2 kohaselt. Pärast seda täidetakse tuuleklaasi pesurisüsteem veega, valmistatakse ette ja paigutatakse vähemalt kaheksaks tunniks ümbritseva õhu temperatuurile 60 °C ± 3 °C. Vee stabiliseerimine sellel temperatuuril ei ole vajalik. Seejärel kontrollitakse tuuleklaasi pesurisüsteemi toimivust süsteemi käitamisega punktide 2.2.1.1–2.2.1.2 kohaselt. Teise võimalusena võib valmistaja taotleda tuuleklaasi pesurisüsteemi katsetamist punktis 2.2.4.1 sätestatud tingimustel.

2.2.5. Punktides 2.2.1–2.2.4.2 kirjeldatud tuuleklaasi pesurisüsteemi katsed viiakse läbi esitatud järjekorras sama pesurisüsteemiga. Süsteemi võib katsetada kas paigaldatuna sõidukile, millele taotletakse EÜ tüübikinnitust, või eraldi. Kui taotletakse eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnitust, katsetatakse süsteemi eraldi.

▼B

2.2.6. Katse nr 5. Tuuleklaasi pesurisüsteemi suutlikkuse katse.

2.2.6.1. Tuuleklaasi pesurisüsteem täidetakse veega ja valmistatakse ette. Seisva sõiduki puhul ja olukorras, kus tuule mõju pole märkimisväärne, võib pesuri pihusti(te) suunda võimaluse korral reguleerida selliselt, et see (need) oleks(id) suunatud tuuleklaasi välispinna sihtala suunas.

2.2.6.2. Tuuleklaasi välispind töödeldakse käesoleva lisa punktides 2.1.8 ja 2.1.9 ette nähtud viisil.

2.2.6.3. Tuuleklaasi pesurisüsteemi käitatakse valmistaja juhiste kohaselt, võttes arvesse käesoleva lisa punktide 2.2.1.1.1 ja 2.2.1.1.2 tingimusi. Katse kogukestus ei tohi olla pikem kui maksimaalsel pühkimissagedusel töötava tuuleklaasi puhastisüsteemi kümme automaatset terviktsüklit.

2.2.6.4. Käesoleva lisa punktis 1.2.4 esitatud nõuetele vastavuse kontrollimiseks võetakse klaasilt asjaomase puhastatud ala jälg ja seda võrreldakse III lisa 3. liite kohaselt kindlaks määratud vaatevälja A jäljega. Kui vaatlejale on üheselt selge, et tingimused on täidetud, ei ole jälgede võtmine vajalik.

2.2.7. Punktides 2.2.6–2.2.6.4 sätestatud katse viiakse alati läbi nende sõidukite puhul, millele taotletakse EÜ tüübikinnitust, isegi kui sõidukile on paigaldatud tüübikinnituse saanud eraldi seadmestik.

▼B

1. liide

R-punkti ehk istme võrdluspunkti kontrollimise kord

R-punkt ehk istme võrdluspunkt määratakse kindlaks vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 17 lisa 3 sätetele ([1]).

([1]) ELT L 373, 27.12.2006, lk 1.

▼B

2. liide

Peamiste koordinaatmärkide määramine kolmemõõtmelisel teljestikul

Joonistel esitatud ja sõidukis paiknevate peamiste koordinaatmärkide asukohtade mõõtsuhe määratakse kindlaks vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 125 lisa 4 sätetele ([1]).

([1]) ELT L 200, 31.7.2010, lk 38.

▼B

3. liide

Sõiduki tuuleklaasil vaateväljade kindlaksmääramise kord

Vaateväljad A ja B määratakse kindlaks vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 43 lisa 18 sätetele.

▼B

4. liide

Tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemide katsetamisel kasutatava katsesegu spetsifikatsioonid

1. III lisa punktis 2.1.9 osutatud katsesegu koostis on järgmine:

1.1. vesi karedusega alla 205 mg/l (Ca): 92,5 mahu%;

1.2. keedusoola (naatriumkloriid) vesilahus: 5,0 mahu%;

1.3. allpool punktides 1.3.1–1.3.2.6 esitatud spetsifikatsioonile vastav tolm: 2,5 mahu%.

1.3.1. Katsetolmu analüüs

1.3.1.1. SiO_2 – 68 ± 1 massi%;

1.3.1.2. Fe_2O_3 – 4 ± 1 massi%;

1.3.1.3. Al_2O_3 – 16 ± 1 massi%;

1.3.1.4. CaO – 3 ± 1 massi%;

1.3.1.5. MgO – 1,0 ± 0,5 massi%;

1.3.1.6. leelised – 4 ± 1 massi%;

1.3.1.7. põletuskadu – 2,5 ± 0,5 massi%.

1.3.2. Jämedateralise tolmu osakeste suuruse jaotus:

1.3.2.1. osakesed suurusega 0–5 μm – 12 % ± 2 %;

1.3.2.2. osakesed suurusega 5–10 μm – 12 % ± 3 %;

1.3.2.3. osakesed suurusega 10–20 μm – 14 % ± 3 %;

1.3.2.4. osakesed suurusega 20–40 μm – 23 % ± 3 %;

1.3.2.5. osakesed suurusega 40–80 μm – 30 % ± 3 %;

1.3.2.6. osakesed suurusega 80–200 μm – 9 % ± 3 %.