31990L0630

L 341/20 *AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA* 1990.12.6.

A BIZOTTSÁG IRÁNYELVE

(1990. október 30.)

a gépjárművezetők látóterére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 77/649/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(90/630/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 88/366/EGK bizottsági irányelvvel [1] módosított, a gépjárművek látóterére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1977. szeptember 27-i, 77/649/EGK tanácsi irányelvre [2] és különösen annak 5. cikkére,

mivel az eddigi tapasztalatokra és a tudomány jelenlegi állására tekintettel, időszerűvé vált a 74/649/EGK irányelv III. mellékletében megállapított vizsgálati eljárás pontosítása, és különösen az utóbbi összehangolása az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságában alkalmazott legújabb fejlesztésekkel;

mivel ezen irányelv rendelkezései összhangban vannak a gépjárművek kereskedelme műszaki akadályainak megszüntetéséről szóló irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 77/649/EGK irányelv III. melléklete ezen irányelvnek a mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

(1) 1991. május 1-jei hatállyal, látótérrel kapcsolatos okok miatt, egyik tagállam sem:

– utasíthatja vissza valamely gépjárműtípus tekintetében az EGK-típusjóváhagyás megadását vagy a 70/156/EGK irányelv [3] 10. cikke (1) bekezdése utolsó francia bekezdésében meghatározott bizonyítvány másolatának kiadását vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását, vagy

– tilthatja meg járművek forgalomba helyezését,

amennyiben az ilyen típusú jármű vagy az ilyen járművek vezetőinek látóterét az ezen irányelvvel módosított, 77/649/EGK irányelvvel összhangban határozták meg.

(2) 1991. október 1-jei hatállyal a tagállamok:

– már nem adhatják ki a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdése utolsó francia bekezdésében meghatározott bizonyítvány másolatát olyan járműtípus esetében, amelynek vezetői látóterét nem az ezen irányelvvel módosított, 77/649/EGK irányelvvel összhangban határozták meg,

– visszautasíthatják olyan járműtípus nemzeti típusjóváhagyásának megadását, amelynek vezetői látóterét nem az ezen irányelvvel módosított, 77/649/EGK irányelvvel összhangban határozták meg.

3. cikk

A tagállamok hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1991. május 1. előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1990. október 30-án.

a Bizottság részéről

Martin BANGEMANN

alelnök

[1] HL L 181., 1988.7.12., 40. o.
[2] HL L 267., 1977.10.19., 1. o.
[3] HL L 42., 1970. 2. 23., 1. o.

MELLÉKLET

A 77/649/EGK irányelv III. melléklete helyébe a következő szöveg lép:

„III. MELLÉKLET

A GÉPJÁRMŰVEK ÜLŐHELYEIHEZ TARTOZÓ »H« PONT ÉS TÉNYLEGES TORZÓSZÖG MEGHATÁROZÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁS

1. CÉLKITŰZÉS

Az e mellékletben leírt eljárás egy gépjárműben egy vagy több ülőhelyhez tartozó »H« pont helyének és a tényleges torzószögnek a meghatározására, valamint a mért adatoknak a jármű gyártója által megadott adatokhoz való viszonyulásának ellenőrzésére szolgál [1].

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

E melléklet alkalmazásában:

2.1. »*Referenciaadatok*« a következők közül, valamely ülőhelyzetre vonatkozó egy vagy több jellemző:

2.1.1. a »H« pont és az »R« pont, valamint egymással való kapcsolatuk;

2.1.2. a tényleges torzószög és a tervezett torzószög, illetve ezek egymáshoz való viszonyulása.

2.2. »Háromdimenziós »H« pont gép« (3 DH-gép): a »H« pontok és a tényleges torzószögek meghatározásához használt berendezés. Ezt a berendezést e melléklet 1. függeléke írja le;

2.3. »»*H« pont*«: az alábbi 4. ponttal összhangban, a jármű ülésébe beszerelt 3 DH-gép felsőtestének és combjának forgási középpontja. A »H« pont a berendezés középvonalának közepén helyezkedik el, amely a 3 DH-gép mindkét oldalán elhelyezett »H« pontot irányító gombok között található. A »H« pont elméletileg megfelel az »R« pontnak (a tűréshatárokat lásd az alábbi 3.2.2. pontban). Amennyiben a »H« pontot a 4. pontban leírt eljárással összhangban egyszer már meghatározták, azt rögzítettnek lehet tekinteni az üléspárna szerkezetéhez viszonyítva, és a pont ezzel együtt mozog az ülés állításakor;

2.4. »»*R« pont« vagy »ülés-referenciapont*«: az egyes ülőhelyekhez a jármű gyártója által meghatározott és a háromdimenziós koordinátarendszerhez viszonyítva meghatározott tervezett pont;

2.5. »*Torzóvonal*«: a 3 DH-gép szondájának középvonala, amikor a szonda teljesen hátraállított helyzetben van;

2.6. »*Tényleges torzószög*«: a »H« ponton keresztülhaladó függőleges vonal és a torzóvonal között a 3 DH-gépen a hátszegmens segítségével mért szög. A tényleges torzószög elméletileg megegyezik a tervezett torzószöggel (a tűréshatárokat lásd az alábbi 3.2.2. pontban).

2.7. »*Tervezett torzószög*«: az »R« ponton keresztül haladó függőleges vonal és a torzóvonal között mért szög abban a helyzetben, amely megfelel az üléstámla gyártó által meghatározott tervezett helyzetének;

2.8. »*Az utas középsíkja*« (C/LO): az egyes tervezett ülőhelyeken elhelyezett 3 DH-gép felezősíkja; ezt az »Y« tengelyen a »H« pont koordinátája képviseli. Különálló ülések esetében az ülés középsíkja egybeesik az utas középsíkjával. Más ülések esetében az utas középsíkját a gyártó határozza meg;

2.9 »*Háromdimenziós koordinátarendszer*«: e melléklet 2. függelékében leírt rendszer;

2.10. »*Alapjelek*« a felépítményen található, gyártó által meghatározott fizikai pontok (furatok, felületek, jelek vagy benyomódások);

2.11. »*Járműmérési helyzet*« a háromdimenziós koordinátarendszerben, az alapjelek koordinátái által meghatározott jármű helyzete.

[1] Bármely ülőhelyzetben, kivéve azokat az üléseket, ahol a „H” pont nem határozható meg a „háromdimenziós H. pont gép” vagy eljárások segítségével, a hatáskörrel rendelkező hatóság döntésének megfelelően a gyártó által jelzett „R” pont vehető referenciapontként.

3. KÖVETELMÉNYEK

3.1. **Adatközlés**

Ahol referenciaadatok szükségesek, az ezen irányelvben foglalt rendelkezéseknek való megfelelés bemutatására minden egyes ülőhelyhez a következő adatok közül mindegyiket vagy annak megfelelően kiválasztott részét kell közölni az e melléklet 3. függelékében bemutatott formanyomtatványon:

3.1.1. az »R« pont koordinátái a háromdimenziós koordinátarendszerhez viszonyítva;

3.1.2. a tervezett torzószög;

3.1.3. minden jelzés, amely az ülés beállításához (ha állítható) szükséges az alábbi 4.3. pontban meghatározott mérési helyzetben.

3.2. **A mért adatok és a tervezési előírások közötti összefüggés**

3.2.1. A »H« pont koordinátáit és az alábbi 4. pontban ismertetett eljárással kapott tényleges torzószög értékét össze kell hasonlítani az »R« pont koordinátáival és a jármű gyártója által megadott tervezett torzószög értékével.

3.2.2. Az »R« pont és a »H« pont relatív helyzetei és a tervezett torzószög és a tényleges torzószög közötti összefüggést megfelelőnek kell tekinteni a kérdéses ülőhelyhez, ha a koordinátái által meghatározott »H« pont belül van egy olyan 50 mm oldalhosszúságú, vízszintes és függőleges oldalakkal rendelkező négyzeten, amelynek az átlói az »R« pontban metszik egymást, és ha a tényleges torzószög nem tér el 5°-nál nagyobb mértékben a tervezett torzószögtől.

3.2.3. Amennyiben ezek a feltételek megvalósulnak, az »R« pontot és a tervezett torzószöget kell használni az ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelés bizonyítékaként.

3.2.4. Ha a »H« pont és a tényleges torzószög nem felel meg a fenti 3.2.2. pont követelményeinek, még kétszer (összesen háromszor) kell meghatározni a »H« pontot és a tényleges torzószöget. Amennyiben a három művelet közül kettő eredménye megfelel a követelményeknek, a fenti 3.2.3. pont feltételeit kell alkalmazni.

3.2.5. Ha a fenti 3.2.4. pontban leírt három művelet közül legalább kettő eredménye nem felel meg a fenti 3.2.2. pont követelményeinek, vagy ha az ellenőrzés nem hajtható végre, mert a jármű gyártója nem adta meg az »R« pont helyzetére vonatkozó vagy a tervezett torzószögre vonatkozó információkat, a három mért pont tömegközéppontját vagy a három mért szög átlagát kell használni, valamint ezeket minden esetben alkalmazni kell, amikor az ezen irányelvben az »R« pontra vagy a tervezett torzószögre való hivatkozás fordul elő.

4. A »H« PONT ÉS A TÉNYLEGES TORZÓSZÖG MEGHATÁROZÁSI ELJÁRÁSA

4.1. A járművet a gyártó kívánságának megfelelően előkondicionálni kell 20 ± 10 °C hőmérsékleten tartással annak biztosítására, hogy az ülés anyaga szobahőmérsékletű legyen. Ha az ellenőrizni kívánt ülésen előzőleg még soha nem ült senki, 1 perces időtartamra rá kell ülnie egy 70–80 kg-os személynek, vagy el kell helyezni az ülésre a berendezést, a párnázat és az üléstámla behajlításához. A gyártó kérésére minden ülésszerelvénynek a 3 DH-gép felszerelése előtt legkevesebb 30 perces időtartamig terhelésmentesnek kell maradnia.

4.2. A járműnek a fenti 2.11. pontban meghatározott mérési helyzetben kell lennie.

4.3. Ha az ülés állítható, azt az első vagy a leghátsó szokásos vezetési vagy üzemeltetési testhelyzetbe kell állítani úgy, ahogyan ezt a jármű gyártója jelezte, csak az ülés hosszirányú beállításainak figyelembevételével, a szokásos vezetési vagy üzemeltetési testhelyzetektől eltérő célokra használt ülésút kivételével. Amennyiben léteznek más ülésbeállítási módok is (függőleges, szögben elfordítható, üléstámla, stb.), ezután ezeket a jármű gyártója által előírt helyzetbe kell beállítani. Rugózott ülések esetében a függőleges beállítást mereven rögzíteni kell a gyártó által megadott szokásos vezetési testhelyzetnek megfelelően.

4.4. Az ülőhely azon területét, amely a 3 DH-géppel érintkezik, be kell borítani megfelelő nagyságú és szövésmódú olyan muszlinpamuttal, amely mint sima pamutszövet négyzetcentiméterenként 18,9 szálat tartalmaz, és amelynek tömege 0,228 kg/m^2 vagy ezzel azonos jellemzőkkel rendelkező kötött vagy nem szőtt szövettel.

Ha a vizsgálatot a járművön kívüli ülésen hajtják végre, a padlózatnak, amelyen az ülést elhelyezik, ugyanolyan lényeges jellemzőkkel ([1]) kell rendelkeznie, mint azon jármű padlózatának, amelyben az ülést használni szándékoznak.

([1]) Dőlésszög, magasságkülönbség, ülés tartóelemmel, felületstruktúra, stb.

4.5. El kell helyezni a 3 DH-gép ülés- és üléstámla-szerelvényeit úgy, hogy az utas középsíkja (C/LO) egybeessen a 3 DH-gép középsíkjával. A gyártó kérésére a 3 DH-gép elmozdítható befelé a C/LO-hoz viszonyítva, ha kívül annyira távolhelyezkedik el, hogy az ülés széle nem teszi lehetővé annak vízszintbe állítását.

4.6. A lábfej- és alsólábszár-szerelvényt vagy egyenként, vagy a T-szelvény és alsó lábszárszerelvény segítségével csatlakoztatni kell az üléshez. A »H« pont irányító gombjain keresztül húzott vonalnak párhuzamosnak kell lennie a talajjal, és merőlegesnek kell lennie az ülés hosszirányú középsíkjára.

4.7. **Be kell állítani a 3 DH-gép láb- és lábszárhelyzetét a következőképpen:**

4.7.1. *Tervezett ülőhely: vezető és külső első utas*

4.7.1.1. Mind a lábfej-, mind a lábszárszerelvényt előre kell mozgatni úgy, hogy a lábfej természetes helyzetben érintkezzen a talajjal, ha szükséges a kezelő pedálok között. Ahol lehetséges, a bal lábfejet körülbelül ugyanolyan távolságra kell helyezni a 3 DH-gép középsíkjától balra, mint a jobb lábfejet attól jobbra. A 3 DH-gép keresztirányú elhelyezését ellenőrző vízmértéket újra vízszintes helyzetbe kell állítani, ha szükséges, az ülés újbóli beállításával vagy a lábfej- és lábszár-szerelvények hátraállításával. A »H« pont irányító gombjain keresztül haladó vonalat az ülés hosszirányú középsíkjára merőlegesen kell tartani.

4.7.1.2. Amennyiben a bal lábszár nem tartható párhuzamosan a jobb lábszárral és a bal lábfejet nem tudja megtartani a szerkezet, mozgatni kell a bal lábfejet, amíg megfelelő nem lesz az alátámasztás. Fenn kell tartani az irányító gombok megfelelő beállítását.

4.7.2. *Tervezett ülőhely: külső, hátsó*

Hátsó vagy pótülések esetén a lábszárakat a gyártó előírásainak megfelelően kell elhelyezni. Ha a lábfejek a padló más szinteken lévő részeivel érintkeznek, az első üléssel először érintkezésbe kerülő lábfej szolgál referenciapontként, és a másik lábfejet úgy kell elrendezni, hogy vízszintes legyen az a vízmérték, amely a berendezés ülésének keresztirányú elhelyezését mutatja.

4.7.3. *Más tervezett ülőhelyek:*

A fenti 4.7.1. pontban jelzett általános eljárást kell követni, kivéve a lábfejek elhelyezkedését, amelyeket a jármű gyártója által meghatározott módon kell elhelyezni.

4.8. El kell helyezni az alsólábszár- és combsúlyokat, és vízszintbe kell állítani a 3 DH-gépet.

4.9. Előre kell dönteni az üléstámlalapot az előredöntést határoló ütközőig, és el kell húzni a 3 DH-gépet az üléstámlából a T-szelvény segítségével. Újra be kell állítani a 3 DH-gépet az ülésen a következő módszerek egyikével:

4.9.1. Amennyiben a 3 DH-gép inkább hátrafelé csúszik, a következő eljárást kell végrehajtani. Engedni kell, hogy a 3 DH-gép hátrafelé csússzon, amíg már nincs szükség a T-szelvényen előre irányuló vízszintes visszatartó terhelésre, azaz amíg az ülés érintkezésbe nem kerül az üléstámlával. Ha szükséges, újra állítani kell az alsó lábszáron.

4.9.2. Amennyiben a 3 DH-gép nem csúszik hátra, a következő eljárást kell végrehajtani: hátrafelé kell csúsztatni a 3 DH-gépet vízszintes, hátrafelé irányuló terhelést hozva létre a T-szelvényen, amíg az ülés érintkezésbe nem kerül az üléstámlával (lásd a melléklet 1. függelékének 2. ábráját).

4.10. 100 ± 10 N terhelést kell létrehozni a 3 DH-gép üléstámla- és lapszerelvényre a csípőszegmens és a T-szelvényház metszéspontjánál. A terhelés alkalmazási irányát a fenti metszéspont mellett egy olyan pont felé haladó vonalon kell tartani, amely közvetlenül a combrúdház fölött van (lásd a melléklet 1. függelékében közölt 2. ábrát). Ezután óvatosan vissza kell vinni a támlalapot az üléstámlához. Körültekintően kell eljárni a művelet teljes hátralévő részében, a 3 DH-gép előrecsúszásának megakadályozására.

4.11. Fel kell szerelni a bal és jobb fenéksúlyokat, majd váltakozva, a 8 felsőtestsúlyt. Vízszintes helyzetben kell tartani a 3 DH-gépet.

4.12. Előre kell dönteni a támlalapot az üléstámlán a feszültség megszűntetésére. Ki kell lendíteni a 3 DH-gépet egyik oldalról a másikra, oda-vissza, 10°-os íven keresztül (a függőleges középsík mindkét oldalán 5°-ra) három teljes cikluson át a 3 DH-gép és az ülés közötti minden felhalmozódott súrlódás feloldására.

A lengetés során a 3 DH-gép T-szelvénye lehet, hogy elhajlik a vízszintes és függőleges beállítástól. Ezért a T-rudat vissza kell tartani a lengetési mozgások során egy közelítőleg oldalirányú terhelés alkalmazásával. Körültekintően kell eljárni a T-szelvény megtartásában és a 3 DH-gép lengetése során, ügyelni kell arra, hogy semmilyen véletlen külső terhelés ne jöjjön létre függőleges és hosszanti irányban.

A 3 DH-gép lábfejeit nem szabad visszatartani vagy megtartani e lépés alatt. Ha megváltozik a lábfejek helyzete, engedni kell, hogy pillanatnyilag ebben a helyzetben maradjanak.

Óvatosan vissza kell állítani a támlalapot az üléstámlához, és ellenőrizni kell, hogy alapállásban van-e a két vízmérték. Amennyiben a 3 DH-gép lengetési művelete során előfordul bármilyen lábfejmozgás, újra be kell állítani azokat a következőképpen:

Váltakozva fel kell emelni mindkét lábfejet a padlóról abban a legkisebb szükséges mértékben, amíg már semmilyen további lábfejmozgást nem lehet tapasztalni. Az emelés alatt a lábfejek szabadon foroghatnak; semmilyen előre vagy oldalra irányuló terhelést nem szabad alkalmazni. Mindkét lábfej alsó állásba történő visszahelyezését követően a saroknak érintkeznie kell az erre tervezett szerkezettel.

Ellenőrizni kell az oldalirányú vízmértéket, hogy alapállást mutat-e; ha szükséges, elegendő oldalirányú terhelést kell adni a támlalap tetejéhez az ülésen, a 3 DH-gép ülőlapjának vízszintbe állításához.

4.13. Miközben a T-rudat tartani kell annak megakadályozására, hogy a 3 DH-gép előrecsússzon az üléspárnán, a következőképpen kell eljárni:

a) vissza kell állítani a támlalapot az üléstámlához;

b) váltakozva kell alkalmazni és megszüntetni egy 25 N-nál nem nagyobb, vízszintes, hátrafelé irányuló terhelést a háttámla-szögbeállító rúdra, közelítőleg a felsőtest tömegközéppontjának magasságában, amíg a csípőszegmens azt nem jelzi, hogy stabil helyzet jött létre a terhelés megszüntetése után. Körültekintően kell eljárni, ügyelni kell arra, hogy semmilyen külső lefelé vagy oldalra irányuló terhelés ne adódjon a 3 DH-gépre. Ha szükség van a 3 DH-gép további szintbeállítására, előre kell forgatni a támlalapot, újra vízszintbe kell állítani, és meg kell ismételni a 4.12. pontban említett eljárást.

4.14. Végre kell hajtani minden mérést:

4.14.1. A »H« pont koordinátáit a háromdimenziós koordinátarendszer segítségével kell mérni.

4.14.2. A tényleges torzószöget a 3 DH-gép támlaszögnegyedénél kell leolvasni, miközben a szonda teljesen hátraállított helyzetben van.

4.15. Ha újra végre kell hajtani a 3 DH-gép felszerelését, az ülésszerelvénynek legalább 30 perces időtartamra terhelésmentesnek kell maradnia a felszerelés újbóli végrehajtása előtt. A 3 DH-gépet nem szabad a vizsgálat végrehajtásához szükséges időnél hosszabb ideig terhelve hagyni az ülésen.

4.16. Amennyiben az ugyanabban a sorban lévő ülések hasonlóknak tekinthetők (padülés, azonos ülések, stb.), csak egyetlen »H« pontot és »tényleges torzószöget« kell meghatározni minden egyes üléssorhoz, miközben az e melléklet 1. függelékében leírt 3 DH-gép a sorra jellemző helyen helyezkedik el. Ez a hely:

4.16.1. az első sor esetében a vezetőülés;

4.16.2. a hátsó sor vagy sorok esetében egy külső ülés.

1. függelék

A HÁROMDIMENZIÓS „H” PONT GÉP [1] (3 DH-GÉP) LEÍRÁSA

1. *Támla és ülőlap*

A támlalap és üléslap megerősített műanyagból és fémből készül; ezek szimulálják az emberi felsőtestet és combot, valamint mechanikusan csuklós kapcsolásúak a „H” pontban. Egy szegmens van felerősítve a „H” pontban csuklósan kapcsolt szondához a tényleges torzószög mérésére. Egy állítható, az üléshez erősített combrúd határozza meg a comb középvonalát, és ez szolgál alapvonalként a combszegmenshez.

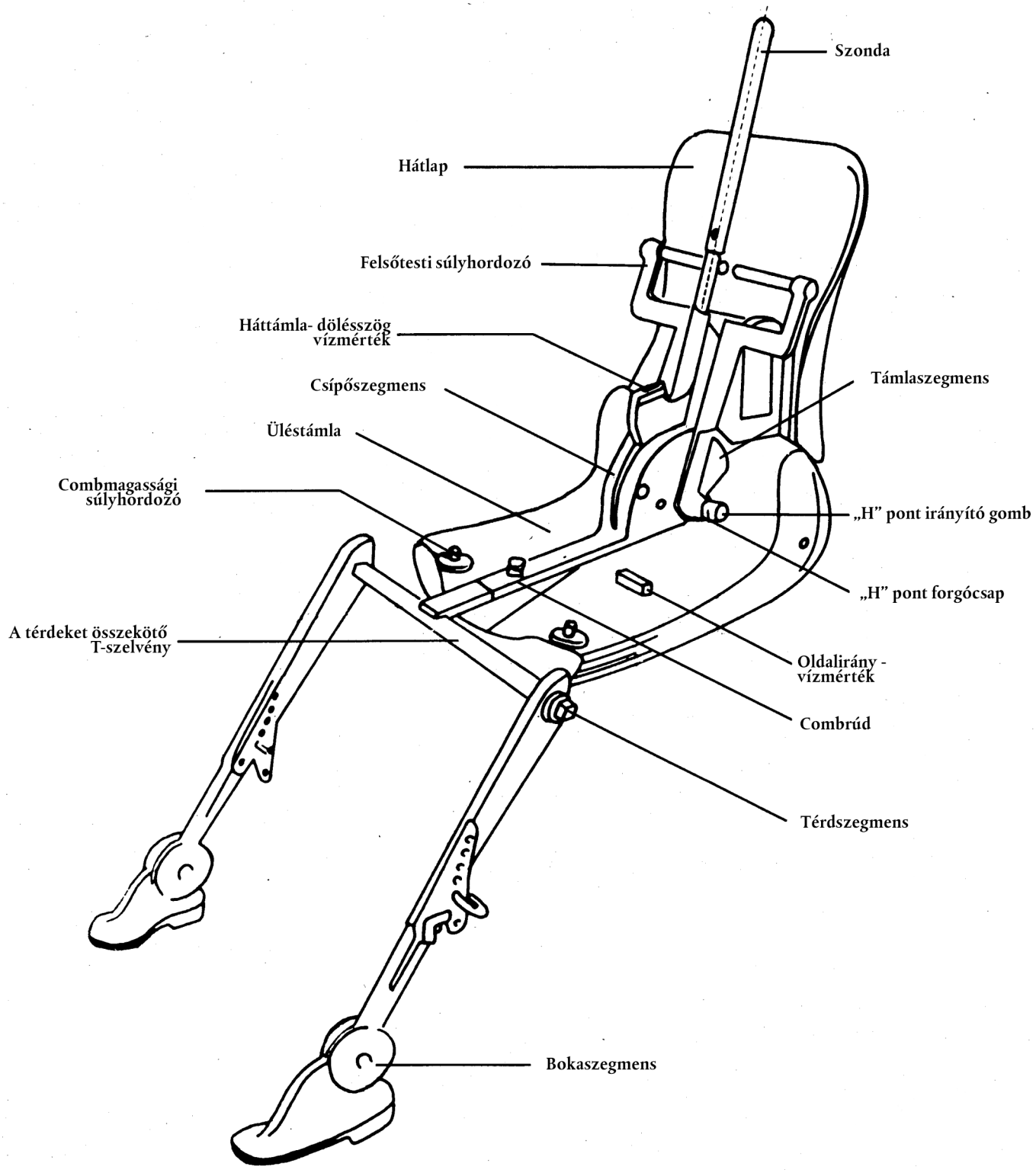
2. *Test és lábszárelemek*

Alsólábszár-szegmensek vannak csatlakoztatva az üléshez a térdeket összekötő T-szelvénynél, amely az állítható combrúd oldalirányú meghosszabbítása. Szegmensek vannak beépítve az alsólábszár-szegmensekbe a térdszögek mérése céljából. A cipő- és lábfejszerelvényeket hitelesíteni kell a lábfejszög mérésére. Két vízmérték szolgál a berendezés térbeli tájolására. Testelemsúlyokat kell elhelyezni a megfelelő súlypontokban egy 76 kg-os férfi által létrehozottal egyenértékű ülésbehajlás biztosítására. A 3 DH-gép minden illesztési helyét ellenőrizni kell, meg kell vizsgálni, hogy szabadon elmozdul-e észrevehető súrlódás érzékelése nélkül.

[1] A gép megfelel a 6549-1980-as ISO-szabványban leírt gépnek. A 3 DH-gép szerkezetének részleteit lásd az Autómérnökök Társasága (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America kiadványában.

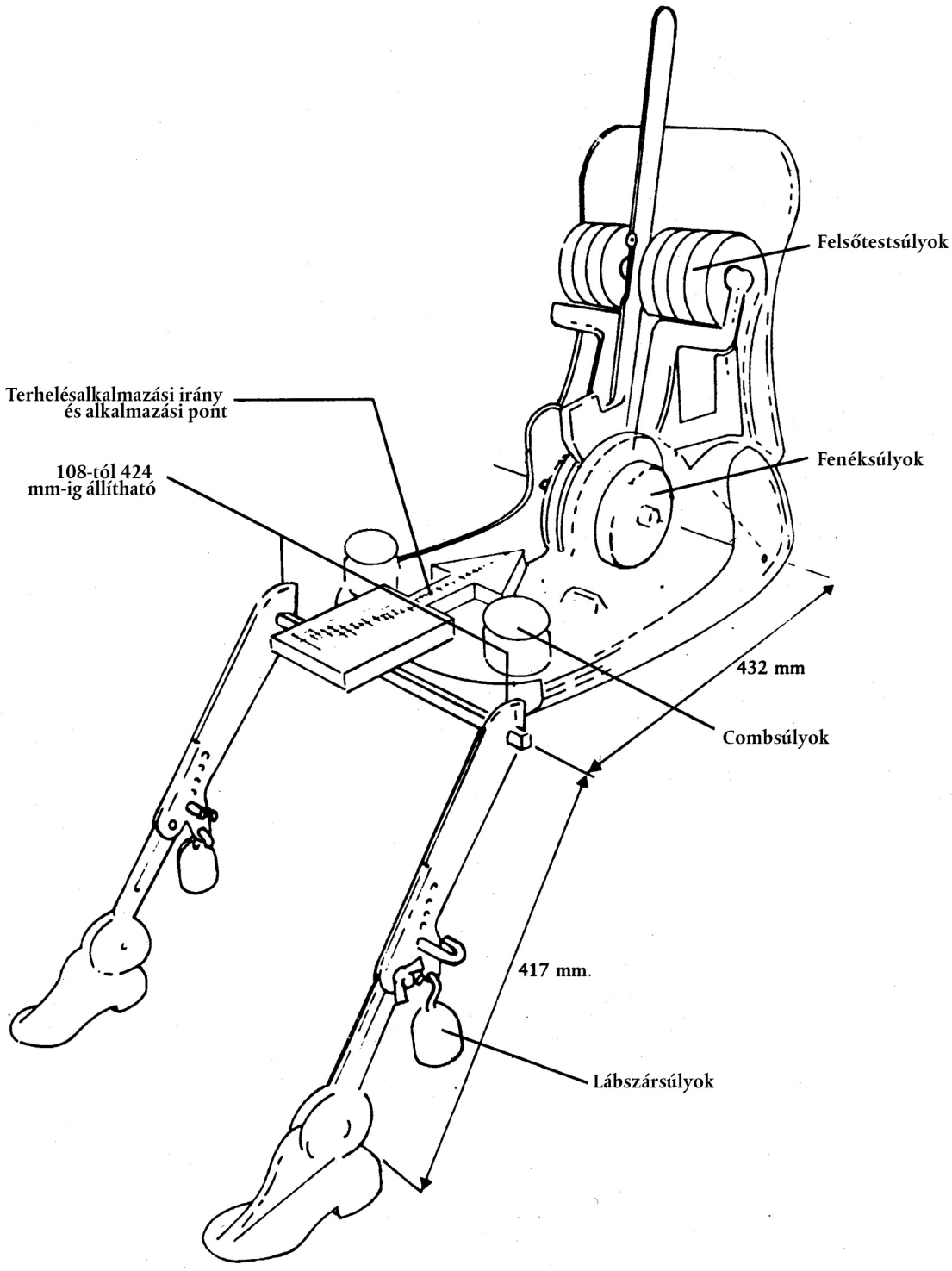
1. ábra

3 DH-GÉP-ELEMEK MEGJELÖLÉSE



2. ábra

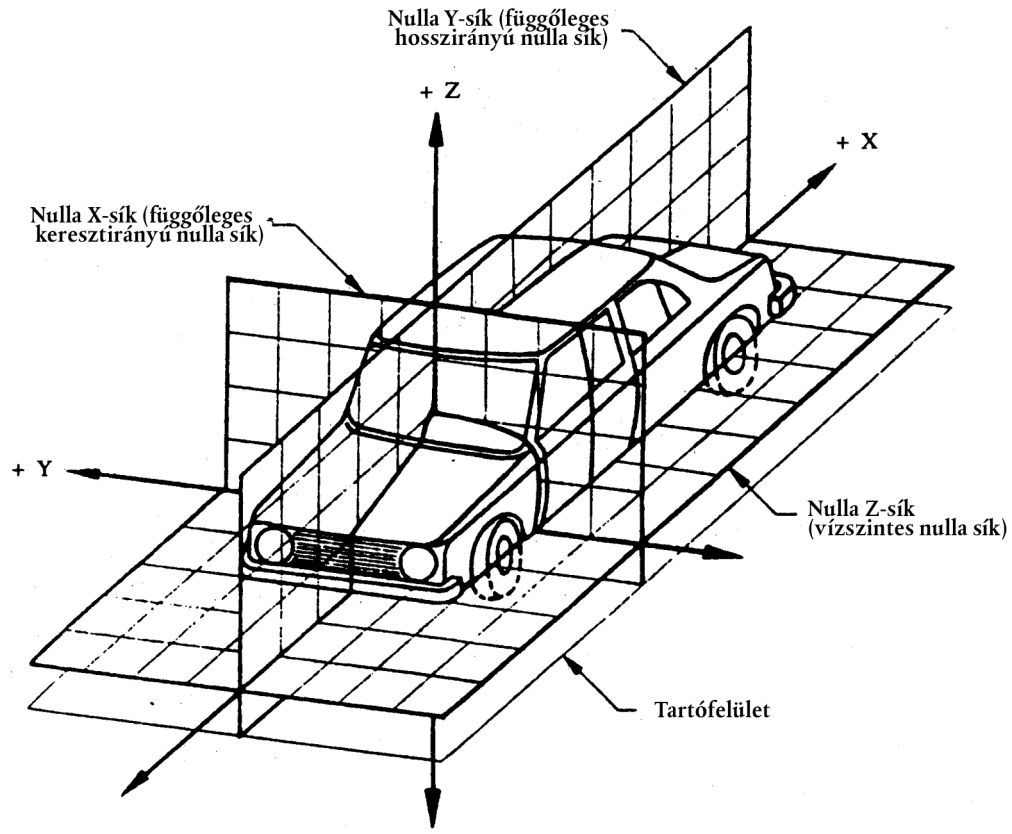
A 3 DH-GÉP-ELEMEK MÉRETEI ÉS A TERHELÉSELOSZLÁS



2. függelék

HÁROMDIMENZIÓS KOORDINÁTARENDSZER

1. A háromdimenziós koordinátarendszert a jármű gyártója által meghatározott három egymásra merőleges sík határozza meg (lásd az ábrát) ([1]).
2. A jármű mérési helyzetét a jármű tartófelületi elhelyezkedése határozza meg olymódon, hogy az alapjelek koordinátái megfeleljenek a gyártó által jelzett értékeknek.
3. Az »R« pont és a »H« pont koordinátáit a járműgyártó által meghatározott alapjelekhez viszonyítva kell meghatározni.



Háromdimenziós koordinátarendszer

([1]) A koordinátarendszer a 4130-1978-as ISO-szabványnak felel meg.

3. függelék

AZ ÜLŐHELYEKRE VONATKOZÓ REFERENCIAADATOK

1. *Referenciaadat kódolása*

A referenciaadatok felsorolását egymást követően kell feljegyezni minden egyes ülőhely esetében. Az ülőhelyeket egy kétkarakteres kód azonosítja. Az első egy arab számjegy, amely az üléssort jelzi, a jármű elejétől hátrafelé haladva. A második karakter egy nagybetű, amely az ülés helyét jelzi valamely sorban, a jármű előre irányuló haladásirányából nézve; a következő betűket kell használni:

– L = left (bal),

– C = centre (középső),

– R = right (jobb).

2. *A jármű mérési helyzetének leírása*

2.1. Alapjelek koordinátái:

X .....

Y .....

Z .....

3. *Referenciaadatok jegyzéke*

3.1. Ülőhely: .....

3.1.1. Az „R” pont koordinátái:

X .....

Y .....

Z .....

3.1.2. Tervezett torzószög: .....

3.1.3. Ülésbeállításra vonatkozó előírások [1]:

Vízszintes: .....

Függőleges: .....

Szög: .....

Torzószög: .....

Megjegyzés: Sorolja fel a 3.2., 3.3. stb. pontok alatt a további ülőhelyekhez tartozó referenciaadatokat.

[1] A nem kívánt rész törlendő.”