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

►**B**

NÕUKOGU DIREKTIIV,

21. detsember 1977,

liikmesriikide mootorsõidukite esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteeme käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta

(78/318/EMÜ)

(EÜT L 81, 28.3.1978, lk 49)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni direktiiv 94/68/EÜ, 16. detsember 1994	L 354	1	31.12.1994
►**M2**	Nõukogu Direktiiv 2006/96/EÜ, 20. november 2006	L 363	81	20.12.2006

Muudetud:

►**A1**	Akt Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemistingimuste ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta	L 236	33	23.9.2003

▼B

NÕUKOGU DIREKTIIV,

21. detsember 1977,

liikmesriikide mootorsõidukite esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteeme käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta

(78/318/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 100,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust, ([1])

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ([2])

ning arvestades, et:

tehnilised nõuded, millele mootorsõidukid peavad siseriiklike õigusaktide kohaselt vastama, kehtivad muu hulgas ka mootorsõidukite klaasipuhastite ja -pesurite kohta;

kõnealused nõuded on liikmesriigiti erinevad; ning seetõttu on vaja, et kõik liikmesriigid võtaksid lisaks olemasolevatele eeskirjadele või nende asemel vastu ühesugused nõuded, et eelkõige oleks võimalik iga sõidukiliigi suhtes rakendada nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivis 70/156/EMÜ (liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüüpe käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta) ([3]), viimati muudetud direktiiviga 78/315/EMÜ, ([4]) ettenähtud EMÜ tüübikinnitusmenetlust;

tehniliste nõuete koostamisel on soovitatav seada samad eesmärgid, nagu on seatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kõnealuse valdkonna töös;

kõnealuseid nõudeid kohaldatakse M_1-kategooria mootorsõidukite suhtes (mootorsõidukite rahvusvaheline liigitus on esitatud direktiivi 70/156/EMÜ I lisas);

mootorsõidukeid käsitlevate siseriiklike õigusaktide ühtlustamine eeldab iga liikmesriigi territooriumil ühiste nõuete kohaselt tehtud kontrollimiste vastastikust tunnustamist;

esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteeme turustatakse juba praegu nii eraldi kui ka sõidukile paigaldatuna; võimalus kontrollida neid enne sõidukile paigaldamist võib kergendada nende vaba liikumist, kui seatakse sisse EMÜ tüübikinnitus kõnealuste süsteemide kui eraldi seadmestike suhtes direktiivi 70/156/EMÜ artikli 9a tähenduses;

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmist mõistet: *sõiduk* – teedel kasutamiseks mõeldud vähemalt neljarattaline M_1-kategooria mootor-

([1]) EÜT C 118, 16.5.1977, lk 33.
([2]) EÜT C 114, 11.5.1977, lk 8.
([3]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.
([4]) EÜT L 81, 28.3.1978, lk 1.

▼B

sõiduk (►M1 nagu määratud direktiivi 70/156/EMÜ II A lisas ◄), mille suurim valmistajakiirus ületab 25 km/h.

Artikkel 2

Ükski liikmesriik ei tohi keelduda EMÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest esiklaasi pesurisüsteemile ega sõidukile esiklaasi pesuri- ja puhastisüsteemidega seotud põhjustel, kui:

— sõiduk vastab esiklaasi pesuri- ja puhastisüsteemide osas ►M1 vastavad lisad ◄ nõuetele,

— ►M1 direktiivi 70/156/EMÜ artikli 2 tähenduses ◄ eraldi seadmestikuna käsitletav esiklaasi pesurisüsteem vastab I lisa asjakohastele nõuetele,

— sõiduk on varustatud esiklaasi pesurisüsteemiga, millele on antud tüübikinnitus eraldi seadmestikuna ►M1 direktiivi 70/156/EMÜ artikli 2 tähenduses ◄ ja mis on paigaldatud vastavalt I lisa punkti 6.2.5 nõuetele.

Artikkel 3

1. Ükski liikmesriik ei tohi sõiduki müügist, registreerimisest, kasutuselevõtmisest või kasutamisest keelduda ega seda keelata põhjustel, mis on seotud:

— nende esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega, kui need vastavad ►M1 vastavad lisad ◄ sätestatud nõuetele,

— nende esiklaasi pesurisüsteemiga, millele on antud tüübikinnitus eraldi seadmestikuna ►M1 direktiivi 70/156/EMÜ artikli 2 tähenduses ◄ ja mis on paigaldatud vastavalt I lisa punkti 6.2.5 nõuetele.

2. Ükski liikmesriik ei tohi keelata ühegi esiklaasi pesurisüsteemi turuletoomist, mida võib käsitleda kui eraldi seadmestikku ►M1 direktiivi 70/156/EMÜ artikli 2 tähenduses ◄, kui see vastab tüübile, mille on antud tüübikinnitus artikli 2 teise taande tähenduses.

Artikkel 4

Tüübikinnituse andnud liikmesriik võtab vajalikud meetmed, et tagada oma informeeritus kõikidest I lisa punktis ►M1 2.1 ◄ nimetatud osades või karakteristikutes tehtud muudatustest. Kõnealuse liikmesriigi pädevad asutused otsustavad, kas muudatustega sõidukitüübi korral on vaja uut katsetamist ning uue katseprotokolli koostamist. Kui selliste katsete tulemusena ilmneb, et käesoleva direktiivi nõuded on jäetud täitmata, siis muudatust ei kinnitata.

Artikkel 5

Kõik muudatused, mis on vajalikud ►M1 lisad ◄ esitatud nõuete kohandamiseks tehnika arenguga, võetakse vastu direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 sätestatud korras.

Seda menetlust ei rakendata siiski muudatustele, mis kehtestavad nõudeid muudele kui esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidele.

Artikkel 6

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid 18 kuu jooksul alates direktiivi teatavakstegemisest ning teatavad sellest viivitamata komisjonile.

▼B

2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike põhiliste õigusnormide tekst edastatakse komisjonile.

Artikkel 7

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼B

LISADE LOETELU

I lisa:	►M1 Reguleerimisala, mõisted, EMÜ tüübikinnituse taotlemine, EMÜ tüübikinnituse andmine, spetsifikatsioonid, katsemenetlus, märgised, kinnituste muudatused, toodangu vastavus ◄ ►M1 ———— ◄
II lisa:	H-punkti ja seljatoe tegeliku kaldenurga kindlaksmääramise kord ning R- ja H-punkti suhtelise asukoha ning seljatoe tootja poolt ettenähtud kaldenurga ja seljatoe tegeliku kaldenurga vahelise suhte tõendamise kord ►M1 ———— ◄
III lisa:	Sõiduki peamiste koordinaatmärkide ja kolmemõõtmelise taustsüsteemi vaheliste mõõtsuhete määramise meetod ►M1 ———— ◄
IV lisa:	M_1-kategooria sõidukite esiklaaside nägemisalade määramise kord V-punktide suhtes ►M1 ———— ◄
V lisa:	Katsesegu koostis esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemi katseteks ►M1 ———— ◄
VI lisa:	►M1 Teatis (sõiduk) ◄
VII lisa:	►M1 Teatis (eraldi seadmestik) ◄

▼M1

VIII lisa.:	Tüübikinnitustunnistus (sõiduk)
IX lisa:	Tüübikinnitustunnistus (eraldi seadmestik)

———————

▼B

I LISA

▼M1

REGULEERIMISALA, MÕISTED, EMÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE, SPETSIFIKATSIOONID, KATSEMENETLUS, MÄRGISED, KINNITUSTE MUUDATUSED, TOODANGU VASTAVUS

▼B

1. REGULEERIMISALA

1.1. Käesolev direktiiv kehtib M_1-kategooria sõidukite juhtide 180°-se ettepoole suunatud vaatevälja kohta.

1.1.1. Selle eesmärk on kindlustada hea nähtavus ebasoodsates tingimustes, määrates kindlaks nõuded M_1-kategooria sõidukite esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidele.

1.1.2. Käesoleva direktiivi nõuded on sõnastatud nii, et need kehtivad vasakpoolse rooliga M_1-kategooria sõidukite suhtes. Nende nõuete kohaldamisel parempoolse rooliga M_1 kategooria sõidukite suhtes tuleb vajadusel kriteeriumid vastupidiseks muuta.

2. MÕISTED

▼M1

_____

▼B

►M1 2.1. ◄ **Sõidukitüüp seoses esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega**

Sõidukitüüp seoses esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega – sõidukid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste tunnuste poolest:

►M1 2.1.1. ◄ väli- ja sisekuju ja asetused 1. jaos määratud ala piires, mis võivad mõjutada nähtavust;

▼M1

2.1.2. tuuleklaasi ja tema raamististe kuju ja mõõtmed, kui need arvatavalt mõjutavad IV lisaga reguleeritud vaatevälju;

▼B

►M1 2.1.3. ◄ esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemide karakteristikud.

►M1 2.2. ◄ **Kolmemõõtmeline taustsüsteem**

Kolmemõõtmeline taustsüsteem – taustsüsteem, mis koosneb vertikaalsest pikitasandist X-Z, horisontaaltasandist X-Y ja vertikaalsest risttasandist Y-Z (vt III lisa joonis 2). Taustsüsteemi kasutatakse selleks, et määrata kindlaks mõõtsuhe joonisel olevate arvutuslike punktide ja nende tegeliku asukoha vahel sõidukis. Sõiduki paigutamise kord taustsüsteemi suhtes on kindlaks määratud III lisas; kõik 0-tasandist lähtuvad koordinaadid peavad põhinema sõidukorras sõidukil (nagu on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ I lisa punktis 2.6) koos ühe esiistmel paikneva reisijaga, kui reisija mass on 75 kg ± 1 %.

►M1 2.2.1. ◄ Sõidukeid, mille vedrustussüsteem võimaldab kliirensit reguleerida, tuleb katsetada tootja poolt ette nähtud tavatingimustes.

►M1 2.3. ◄ **Peamised koordinaatmärgid**

Peamised koordinaatmärgid – sõiduki kere avad, pinnad, märgid ja tunnussildid. Kasutatava koordinaatmärgi tüübi ja iga märgi asukoha X, Y ja Z telje suhtes kolmemõõtmelises taustsüsteemis ning arvutusliku 0-tasandi määrab kindlaks tootja. Need märgid võivad olla kere koostamise eesmärgil kasutatavad kontrollpunktid.

▼M1

_____

▼B

►M1 2.4. ◄ **Istme** ►M1 torso ◄ tegelik kaldenurk

(Vt II lisa).

►M1 2.5. ◄ ►M1 Torso ◄ tootja poolt ettenähtud kaldenurk

(Vt II lisa).

►M1 2.6. ◄ **V-punktid**

V-punktid – punktid, mille asukoht reisijateruumis määratakse esiistme väljaspoolseimate istekohtade keskpunkte läbivate vertikaalsete pikitasandite abil R-punkti ja istme seljatoe arvutusliku kaldenurga suhtes ning mida kasutatakse vaatevälja nõuetele vastavuse kontrollimiseks (vt IV lisa).

►M1 2.7. ◄ **R-punkt ehk istme võrdluspunkt**

(Vt II lisa).

►M1 2.8. ◄ **H-punkt**

(Vt II lisa).

►M1 2.9. ◄ **Esiklaasi märkpunktid**

Esiklaasi märkpunktid – punktid, mis paiknevad esiklaasi ja V-punktidest lähtuvate esiklaasi välispinnale kulgevate joonte lõikepunktides.

►M1 2.10. ◄ **Esiklaasi läbipaistev ala**

Esiklaasi läbipaistev ala – sõiduki esiklaasi või muu klaasitud pinna ala, mille valguse läbilaskvus pinnaga täisnurga all mõõdetuna on vähemalt 70 %.

►M1 2.11. ◄ **Istme horisontaalne reguleerimisulatus**

Istme horisontaalne reguleerimisulatus – sõiduki tootja määratud tavaliste sõiduasendite diapasoon juhiistme reguleerimiseks X-telje sihis (vt 2.3).

►M1 2.12. ◄ **Istme laiendatud reguleerimisulatus**

Istme laiendatud reguleerimisulatus – sõiduki tootja poolt määratud asendite diapasoon istme reguleerimiseks X-telje sihis (vt 2.3), mis ei kuulu punktis 2.13 kirjeldatud tavaliste sõiduasendite hulka ja mida kasutatakse istmete lamamisasemeteks muutmiseks või reisijatel autosse sisenemise võimaldamiseks.

►M1 2.13. ◄ **Esiklaasi puhastisüsteem**

Esiklaasi puhastisüsteem – süsteem, mis koosneb esiklaasi välispinda pühkivast seadmest koos lisaseadmete ning seadme käivitamiseks ja seiskamiseks vajalike juhtimisseadistega.

►M1 2.14. ◄ **Esiklaasipuhasti toimimisväli**

Esiklaasipuhasti toimimisväli – ala märja esiklaasi välispinnal, mida esiklaasipuhasti pühib.

►M1 2.15. ◄ **Esiklaasi pesurisüsteem**

Esiklaasi pesurisüsteem – süsteem, mis koosneb vedeliku mahutist ja selle esiklaasi välisküljele kandmise seadmest koos seadme käivitamiseks ja seiskamiseks vajalike juhtimisseadistega.

►M1 2.16. ◄ **Esiklaasipesuri juhtseadis**

Esiklaasipesuri juhtseadis – seade või lisaseade esiklaasipesuri käivitamiseks ja seiskamiseks. Käivitamine ja seiskamine võivad toimuda koos esiklaasipuhasti töö juhtimisega või sellest täiesti sõltumatult.

►M1 2.17. ◄ **Esiklaasipesuri pump**

Esiklaasipesuri pump – seade esiklaasipesuri vedeliku teisaldamiseks mahutist esiklaasi välispinnale.

▼M1

2.18. **Pihusti**

"Pihusti" tähendab seadet, mis täidab klaasipesuri vedelike tuuleklaasile suunamise otstarvet.

▼B

►M1 2.19. ◄ **Esiklaasipesuri süsteemi toimivus**

Esiklaasipesuri süsteemi toimivus – esiklaasipesuri süsteemi võime kanda vedelikku esiklaasi sihtalale ilma lekketa või pesurisüsteemi toruühenduse katkemiseta süsteemi normaalse kasutamise ajal.

3. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

3.1. **EMÜ tüübikinnituse taotlemine sõidukitüübile seoses sõiduki esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteemidega**

▼M1

3.1.1. Sõidukitüübi direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõike 4 kohase EÜ tüübikinnitustaotluse seoses sõiduki klaasipuhasti- ja -pesurisüsteemidega esitab tootja.

3.1.2. Teatise näidis on esitatud VI lisas:

_____

▼B

►M1 3.1.3. ◄ Tüübikinnituskatseid läbiviivale tehnilisele teenistusele tuleb esitada kinnitatava sõidukitüübi representatiivsõiduk.

3.2. **Esiklaasi pesurisüsteemi kui eraldi seadmestiku EMÜ tüübikinnituse taotlemine**

▼M1

3.2.1. Sõidukitüübi direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõike 4 kohase EÜ tüübikinnitustaotluse seoses sõiduki klaasipuhasti- ja -pesurisüsteemi kui eraldi tehnilise seadmega esitab tootja.

3.2.2. Teatise näidis on esitatud VII lisas.

_____

3.2.3. Tüübikinnituskatseid läbiviivale tehnilisele teenistusele esitatakse üks kinnitatava süsteemi näidis. Tehniline teenistus võib vajadusel nõuda täiendavaid näidiseid. Näidised peavad kandma selgesti loetaval ja kustutamatul viisil taotleja kaubanduslikku nime või marki ja tüübi tunnust.

4. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE ANDMINE

4.1. Kui asjakohased nõuded on täidetud, siis antakse EMÜ tüübikinnitus direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõigete 3 ja 4 kohaselt.

_____

4.2. EMÜ tüübikinnitustunnistuse näidis on esitatud:

4.2.1. punktis 3.1 nimetatud taotluste korral VIII lisas;

4.2.2. punktis 3.2 nimetatud taotluste korral IX lisas;

4.3. Igale kinnituse saanud sõidukitüübile või klaasipuhasti- ja -pesurisüsteemile antakse tüübikinnitusnumber vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ VII lisale. Sama liikmesriik ei või anda sama numbrit teisele sõidukitüübile või klaasipuhasti- ja -pesurisüsteemile.

_____

▼B

5. TEHNILISED ANDMED

5.1. **Esiklaasi puhastisüsteem**

5.1.1. Iga sõiduk peab olema varustatud vähemalt ühe automaatse esiklaasi puhastisüsteemiga, st süsteemiga, mis sõiduki töötava mootori korral on võimeline toimima ilma mingi juhipoolse

▼B

tegevuseta, välja arvatud need, mis on vajalikud esiklaasipuhasti käivitamiseks ja seiskamiseks.

5.1.2. Esiklaasipuhasti toimimisväli peab katma vähemalt 80 % IV lisa punktis 2.3 määratletud nägemisalast B.

5.1.2.1. Lisaks peab esiklaasipuhasti toimimisväli katma vähemalt 98 % IV lisa punktis 2.2 määratletud nägemisalast A.

5.1.3. Esiklaasipuhastil peab olema vähemalt kaks pühkimissagedust:

5.1.3.1. üks vähemalt 45 tsükliga minutis (kus tsükkel koosneb esiklaasipuhasti ühest edasi- ja tagasiliikumisest);

5.1.3.2. üks vähemalt 10 kuni 55 tsükliga minutis.

5.1.3.3. Erinevus suurima ja vähemalt ühe madalama pühkimissageduse vahel peab olema vähemalt 15 tsüklit minutis.

▼M1

5.1.4. punktis 5.1.3 nimetatud sagedused saavutatakse punktides 6.1.1–6.1.6 ja 6.1.8 sätestatud viisil.

▼B

5.1.5. Esiklaasi puhastisüsteemide pausidega tööd võib kasutada punkti 5.1.3 nõuetele vastavuse eesmärgil tingimusel, et üks sagedustest vastab punkti 5.1.3.1 nõuetele ja üks ülejäänud sagedustest, mis saavutatakse põhisageduse katkestamisega, ei ole alla 10 tsükli minutis.

5.1.6. Kui esiklaasi puhastisüsteem on seisatud esiklaasipuhasti juhtseadise abil, peavad puhasti harjad automaatselt liikuma tagasi puhkeasendisse.

▼M1

5.1.7. Süsteem peab olema võimeline 15 sekundit seiskumisele vastu pidama. On lubatud ahela automaatsete kaitseseadmete kasutamine eeldusel, et võimalikuks lähtestamiseks ei ole tarvis kasutada teisi juhtimisseadmeid peale klaasipuhasti lüliti. Katseprotseduuri ja tingimusi on kirjeldatud punktis 6.1.7.

▼B

5.1.8. Esiklaasipuhasti toimimisväli peab vastama punkti 5.1.2 miinimumnõuetele, kui puhasteid katsetatakse punkti 5.1.3.2 sätetele vastaval pühkimissagedusel punktis 6.1.10 sätestatud tingimustel.

5.1.9. Esiklaasi suuruse ja kujuga seotud aerodünaamilised mõjud ja esiklaasi puhastisüsteemi efektiivsus tuleb kindlaks määrata järgmistes tingimustes:

▼M1

5.1.9.1. Allutatuna õhu suhtelisele liikumiskiirusele, mis võrdub 80 % sõiduki tippkiirusest, kuid ei ületa 160 km/h, peavad klaasipuhasti süsteemid maksimaalsel sagedusel töötades jätkama punktis 5.1.2.1 määratud ala pühkimist sama efektiivselt ja samadel tingimustel nagu määratud punktis 6.1.10.2.

▼B

5.1.10. Klaasipuhasti hoova paigaldus peab võimaldama puhasti hoova eemaldamist selle asukohast esiklaasil, et oleks võimalik esiklaasi käsitsi puhastada. ►M1 Seda nõuet ei kohaldata seadmetele, mis seisatuna asuvad sõiduki osadega (nagu mootorikate, armatuurlaud jne) pilgu eest varjatud tuuleklaasi alal. ◄

5.1.11. Esiklaasi puhastisüsteem peab suutma toimida kaks minutit kuival esiklaasil välistemperatuuril –18 ± 3 °C punktis 6.1.11 määratud tingimustel.

5.2. **Esiklaasi pesurisüsteem**

5.2.1. Iga sõiduk peab olema varustatud esiklaasi pesurisüsteemiga, mis peab vastu tekkivatele koormustele, kui pihustid on korgiga suletud ja süsteem käivitatud punktides 6.2.1 ja 6.2.2 sätestatud protseduuride kohaselt.

▼M1

5.2.2. Punktides 6.2.3 ja 6.2.4 esitatud temperatuuritsüklite läbimine ei tohi ebasoodsalt mõjutada klaasipesuri süsteemi jõudlust.

▼B

5.2.3. Esiklaasi pesurisüsteem peab suutma ette anda piisavalt vedelikku, et puhastada 60 % IV lisa punktis 2.2 määratletud alast käesoleva lisa punktis 6.2.5 kirjeldatud tingimustel.

5.2.4. Vedelikumahuti maht ei tohi olla väiksem kui 1 liiter.

6. KATSEPROTSEDUUR

6.1. **Esiklaasi puhastisüsteem**

6.1.1. Allpool kirjeldatud katsed tuleb läbi viia järgmistel tingimustel, kui pole määratud teisiti:

6.1.2. ümbritseva õhu temperatuur ei tohi olla alla 10 °C ega üle 40 °C;

6.1.3. esiklaasi tuleb hoida pidevalt märjana;

6.1.4. elektriliste esiklaasi puhastisüsteemide korral peavad olema täidetud järgmised täiendavad tingimused:

6.1.4.1. aku peab olema täielikult laetud;

6.1.4.2. mootor peab töötama pöörete arvul, mis moodustab 30 % maksimumvõimsuse pöörete arvust;

6.1.4.3. lähituled peavad olema sisse lülitatud;

6.1.4.4. kütte- ja/või ventilatsioonisüsteemid, kui need on paigaldatud, peavad töötama maksimaalsel voolutarbel;

6.1.4.5. jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemid, kui need on paigaldatud, peavad töötama maksimaalsel voolutarbel.

6.1.5. Suruõhul või vaakumil töötavad esiklaasi puhastisüsteemid peavad suutma pidevalt toimida ette nähtud pühkimissagedustel mootori mis tahes pöörete arvul või võimsusel.

6.1.6. Esiklaasi puhastisüsteemide pühkimissagedused peavad vastama punkti 5.1.3 nõuetele pärast 20minutilist eelnevat tööaega märjal pinnal.

6.1.7. Punkti 5.1.7 nõuded peavad olema täidetud, kui puhasti hoovad tõkestatakse nende vertikaalasendis 15 sekundiks ja esiklaasipuhasti on lülitatud maksimaalsele pühkimissagedusele.

6.1.8. Esiklaasi välispind tuleb hoolikalt rasvast puhastada metüülpiirituse või samaväärse rasvaeemaldusvahendiga. Pärast kuivamist tuleb pinnad katta 3 %–10 % ammoniaagilahusega. Pinnal tuleb uuesti kuivada lasta ja seejärel see kuiva puuvillase riidega üle pühkida.

6.1.9. Katsesegu (vt V lisa) tuleb kanda ühtlaselt esiklaasi välispinnale ja lasta kuivada.

6.1.10. Punktides 5.1.2 ja 5.1.2.1 sätestatud esiklaasi puhastisüsteemi toimimisvälja mõõtmiseks võib esiklaasi välispinda töödelda punktides 6.1.8 ja 6.1.9 osutatud viisil või mõnel samaväärsel viisil.

6.1.10.1. Võetakse esiklaasi puhastisüsteemi toimimisvälja jäljend ja võrreldakse seda punktides 5.1.2 ja 5.1.2.1 määratud nägemisalade jäljendiga, et kontrollida, kas nõuded on täidetud.

▼M1

6.1.10.2. Kui tuuleklaasi välispind on töödeldud punktides 6.1.8 ja 6.1.9 kirjeldatu kohaselt, võib klaasipesurit kasutada kõikidel katsetel.

▼B

6.1.11. Punkti 5.1.11 nõuded peavad olema täidetud pärast seda, kui sõiduki on olnud välistemperatuuril –18 ± 3 °C vähemalt neli tundi. Esiklaasi puhastisüsteem tuleb panna tööle punktis 6.1.4 sätestatud tingimustel, nii et juhtseadis on reguleeritud maksimaalsele sagedusele. Puhastatava ala suhtes nõuded puuduvad.

▼B

6.2. **Esiklaasi pesurisüsteem**

Katsetingimused

6.2.1. *Katse nr 1*

6.2.1.1. Esiklaasi pesurisüsteem täidetakse veega ja paigutatakse ette valmistatult välistemperatuurile 20 ± 2 °C vähemalt neljaks tunniks. Kõik pihustid suletakse korgiga ja esiklaasipesuri juhtseadist käitatakse kuus korda 1 minuti jooksul, iga kord vähemalt kolmeks sekundiks. Kui süsteemi käitatakse juhi lihasenergiaga, on rakendatav jõud selline, nagu näidatud järgmises tabelis:

Pumba tüüp	Rakendatav jõud
käsi	11–13,5 daN
jalg	40–44,5 daN

6.2.1.2. Elektripumpadel ei tohi katsepinge olla alla nimipinge ega ületada seda rohkem kui 2 V võrra.

6.2.1.3. Esiklaasi pesurisüsteemi toimivus katse lõpus peab olema selline, nagu määratletud punktis 2.21.

6.2.2. *Katse nr 2*

Esiklaasi pesurisüsteem täidetakse veega ja paigutatakse ette valmistatult välistemperatuurile –18 ± 3 °C vähemalt neljaks tunniks. Esiklaasipesuri juhtseadist käitatakse kuus korda ühe minuti jooksul, iga kord vähemalt kolmeks sekundiks, kasutades punktis 6.2.1 sätestatud jõudu. Süsteem paigutatakse seejärel välistemperatuurile 20 ± 2 °C, kuni jää on täielikult sulanud. Esiklaasi pesurisüsteemi toimivust kontrollitakse seejärel käivitamise abil, nagu sätestatud punktis 6.2.1.

6.2.3. *Katse nr 3* (Madala temperatuuri mõju katse)

6.2.3.1. Esiklaasi pesurisüsteem täidetakse veega ja paigutatakse ette valmistatult välistemperatuurile –18 ± 3 °C vähemalt neljaks tunniks, et kogu vesi pesurisüsteemis jäätuks. ►**M1** Süsteem paigutatakse seejärel välistemperatuurile 20 ± 2 °C kuni jää on täielikult sulanud, kuid mitte ühelgi juhul kauemaks kui neljaks tunniks. ◄ Seda jäätumise/sulamise tsüklit korratakse kuus korda. Esiklaasi pesurisüsteemi toimivust kontrollitakse seejärel käivitamise abil, nagu sätestatud punktis 6.2.1.

6.2.3.2. Esiklaasi pesurisüsteem täidetakse madalal temperatuuril kasutamiseks mõeldud esiklaasi pesuvedelikuga, mis koosneb 50 % metanoolilahusest või isopropüülalkoholist, vees karedusega mitte üle 205 g/tonn.

6.2.3.2.1. Süsteem paigutatakse välistemperatuurile –18 ± 3 °C vähemalt neljaks tunniks. Esiklaasi pesurisüsteemi toimivust kontrollitakse seejärel käivitamise abil, nagu sätestatud punktis 6.2.1.

6.2.4. *Katse nr 4* (Kõrge temperatuuri mõju katse)

6.2.4.1. Esiklaasi pesurisüsteem täidetakse veega ja paigutatakse välistemperatuurile 80 ± 3 °C vähemalt kaheksaks tunniks ja seejärel välistemperatuurile 20 ± 2 °C. Kui temperatuur on stabiliseerunud, tuleb esiklaasi pesurisüsteemi toimivust käivitamise abil kontrollida, nagu sätestatud punktis 6.2.1.

6.2.4.2. Kui osa esiklaasi pesurisüsteemist asub mootoriruumis, täidetakse süsteem veega ja paigutatakse välistemperatuurile 80 ± 3 °C vähemalt kaheksaks tunniks. Esiklaasi pesurisüsteemi toimivust kontrollitakse seejärel käivitamise abil, nagu sätestatud punktis 6.2.1.

6.2.4.3. Kui ükski osa esiklaasi pesurisüsteemist ei asu mootoriruumis, täidetakse süsteem veega ja paigutatakse välistemperatuurile 60 ± 3 °C vähemalt kaheksaks tunniks. Esiklaasi pesurisüsteemi toimivust kontrollitakse seejärel käivitamise abil, nagu sätestatud punktis 6.2.1.

▼B

6.2.5. *Katse nr 5* (punktis 5.2.3 sätestatud esiklaasi pesurisüsteemi toimivuse katse)

6.2.5.1. Esiklaasi pesurisüsteem täidetakse veega. ►M1 Seisval sõidukil ja ilma märgatava tuule mõjuta peab/peavad pesuri pihusti(d), kui see/need on reguleeritav(ad), olema suunatud tuuleklaasi välispinna sihtala suunas. ◄ Kui süsteemi käitatakse juhi lihasenergiaga, ei tohi rakendatav jõud ületada punktis 6.2.1.1 määratut. Kui süsteemi käitatakse elektripumbaga, kohaldatakse punkti 6.1.4 nõudeid.

6.2.5.2. Esiklaasi välispinda töödeldakse punktides 6.1.8 ja 6.1.9 sätestatud viisil.

6.2.5.3. Esiklaasi pesurisüsteem käivitatakse seejärel tootja poolt osutatud viisil maksimaalsel sagedusel esiklaasi puhastisüsteemi 10 automaatse toimimise tsükli ajaks ning seejärel mõõdetakse, kui suur osa IV lisa punktis 2.2 määratletud nägemisalast on puhastatud.

6.3. Kõik punktides 6.2.1–6.2.4 kirjeldatud esiklaasipesuri katsed tuleb teha ühe ja sama klaasipesurisüsteemiga, kas paigaldatuna sõidukile, millele taotletakse EMÜ tüübikinnitust, või sõidukile paigaldamata, kui on tegemist süsteemiga, millele taotletakse eraldi seadmestiku EMÜ tüübikinnitust.

▼M1

7. MÄRGISTAMINE

7.1. Igale klaasipesuri süsteemile, mis vastab käesoleva direktiivi alusel eraldi seadmestikuna kinnitatud tüübile, kantakse EMÜ tüübikinnitusmärk.

7.2. See tähis koosneb ristkülikust, mille sees on täht “e” ja sellele järgneb tüübikinnituse andnud liikmesriigi eraldusnumber või -tähed:

1 Saksamaa,

2 Prantsusmaa,

3 Itaalia,

4 Madalmaad

6 Belgia,

▼A1

7 Ungari,

8 Tšehhi Vabariik,

▼M1

9 Hispaania,

11 Ühendkuningriik,

13 Luksemburg,

18 Taani,

▼M2

19 Rumeenia,

▼A1

20 Poola,

▼M1

21 Portugal,

23 Kreeka,

▼A1

26 Sloveenia,

27 Slovakkia,

29 Eesti,

32 Läti,

▼M2

34 Bulgaaria,

▼A1

36 Leedu,

CY Küpros,

▼M1

IRL Iirimaa,

▼A1

MT Malta.

▼M1

Ristküliku lähedal peab olema ka direktiivi 70/156/EMÜ VII lisas nimetatud tüübikinnitusnumbri 4. jaos sisalduv "baaskinnitusnumber", millele eelneb kaks numbrit, mis näitavad EÜ tüübikinnituse andmise päeval direktiivi 78/318/EMÜ kõige hilisemale peamisele tehnilisele muudatusele antud järjekorranumbrit. Käesolevas direktiivis on järjekorranumber 00.

7.3. EMÜ tüübikinnitustähis tuleb klaasipesuri vedeliku mahutile kanda selliselt, et see oleks kustutamatu ja selgelt loetav isegi siis, kui see seadis on paigaldatud sõidukile.

7.4. EMÜ tüübikinnitustähise näidis on esitatud liites.

8. TÜÜBI JA TÜÜBIKINNITUSE MUUDATUSED

8.1. Käesoleva direktiivi kohaselt kinnitatud tüübi muutmisel kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 5 sätteid.

9. TOODANGU VASTAVUS

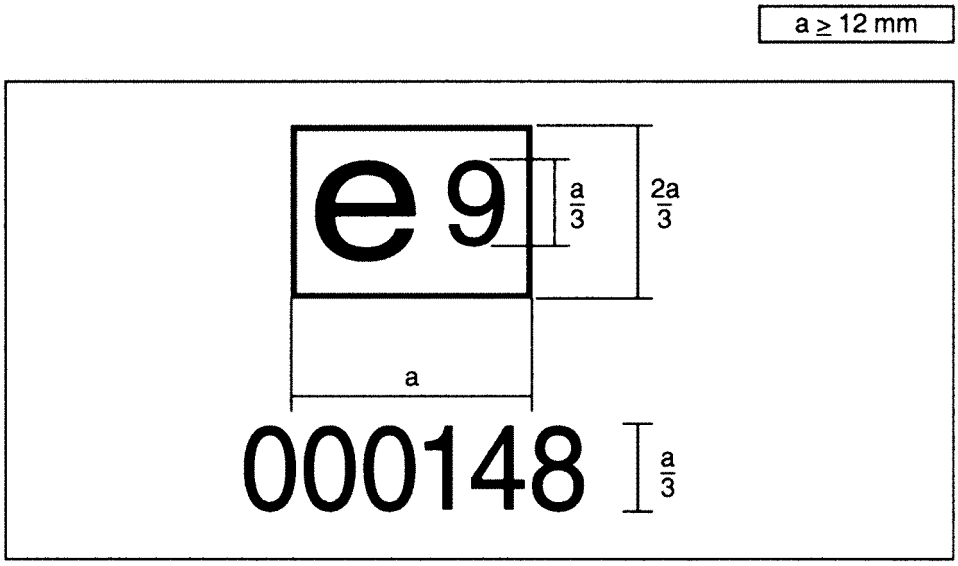
9.1. Toodangu vastavust käsitlevad meetmed võetakse direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 10 sätestatud korras.

———————

▼**M1**

Liide

EMÜ tüübikinnitustähise näidis



Ülaltoodud EMÜ tüübikinnitustähist kandev klaasipesuri süsteem on seadis, mis on kinnituse saanud Hispaanias (e 9) ning kannab käesoleva direktiivi alusel baaskinnitusnumbrit 0148. Kasutatud numbrid on esitatud üksnes näitena.

▼B

II LISA

H-PUNKTI JA SELJATOE TEGELIKU KALDENURGA KINDLAKSMÄÄRAMISE KORD NING R- JA H-PUNKTI SUHTELISE ASUKOHA NING SELJATOE TOOTJA POOLT ETTENÄHTUD KALDENURGA JA SELJATOE TEGELIKU KALDENURGA VAHELISE SUHTE TÕENDAMISE KORD

▼M1

Kohaldatakse nõukogu direktiivi 77/649/EMÜ III lisa.

▼B

III LISA

SÕIDUKI PEAMISTE KOORDINAATMÄRKIDE JA KOLMEMÕÕTMELISE TAUSTSÜSTEEMI VAHELISTE MÕÕTSUHETE MÄÄRAMISE MEETOD

1. SEOS TAUSTSÜSTEEMI JA SÕIDUKI PÕHILISTE VÕRDLUSMÄRKIDE VAHEL

   Et vastavalt käesolevale direktiivile kontrollida teatud mõõtmeid tüübikinnituseks esitatud sõidukil või selle sees, peab olema täpselt määratud seos I lisa punktis 2.3 määratletud kolmemõõtmelise taustsüsteemi koordinaatide, mis on määratud sõiduki konstrueerimise algusjärgus, ja I lisa punktis 2.4 määratletud põhiliste võrdlusmärkide asukohtade vahel, et teatud punktide asukoha järgi sõiduki tootja joonistel oleks võimalik kindlaks määrata nende punktide asukohta nende jooniste alusel valmistatud tegelikul sõidukil.

2. TAUSTSÜSTEEMI JA KOORDINAATPUNKTIDE VAHELISE SUHTE MÄÄRAMISE MEETOD

   Sel eesmärgil konstrueeritakse maapinna ekvivalenttasand, mis tähistatakse X-X ja Y-Y mõõtmega. Selle teostamise meetod on kujutatud käesoleva lisa joonisel 3, võrdlustasapind on kõva, tasane, horisontaalne pind, millel sõiduk seisab ja millel on kaks kindlalt pinnale kinnitatud mõõteskaalat; need peavad olema jagatud millimeetriteks, X-X telg peab olema vähemalt 8 m pikk ja Y-Y telg vähemalt 4 m pikk. Need kaks telge peavad teineteise suhtes olema täisnurga all, nagu on näidatud käesoleva lisa joonisel 3. Telgede lõikepunkt on nullpunkt.

3. EKVIVALENTTASANDI KONTROLLIMINE

   Et arvesse võtta väikesi kõikumisi võrdlustasapinna või katseala kõrguses, on vajalik mõõta kõrvalekaldeid nullpunktist nii X- kui ka Y- teljel 250 mm sammuga ja salvestada kogutud andmed, et sõidukit kontrollides oleks võimalik teha parandusi.

4. TEGELIK KATSETAMISASEND

   Et arvesse võtta väikesi kõikumisi vedrustuse kõrguses jne, on vajalik vahend, millega saab põhilised võrdlusmärgid konstruktsiooni asendi suhtes enne edasisi mõõtmisi õigetesse koordinaatasenditesse üle kanda. Lisaks peab olema võimalik sõiduki asendit vähesel määral põiki- ja/või pikisuunal reguleerida, et selle saaks taustsüsteemi suhtes õigesti asetada.

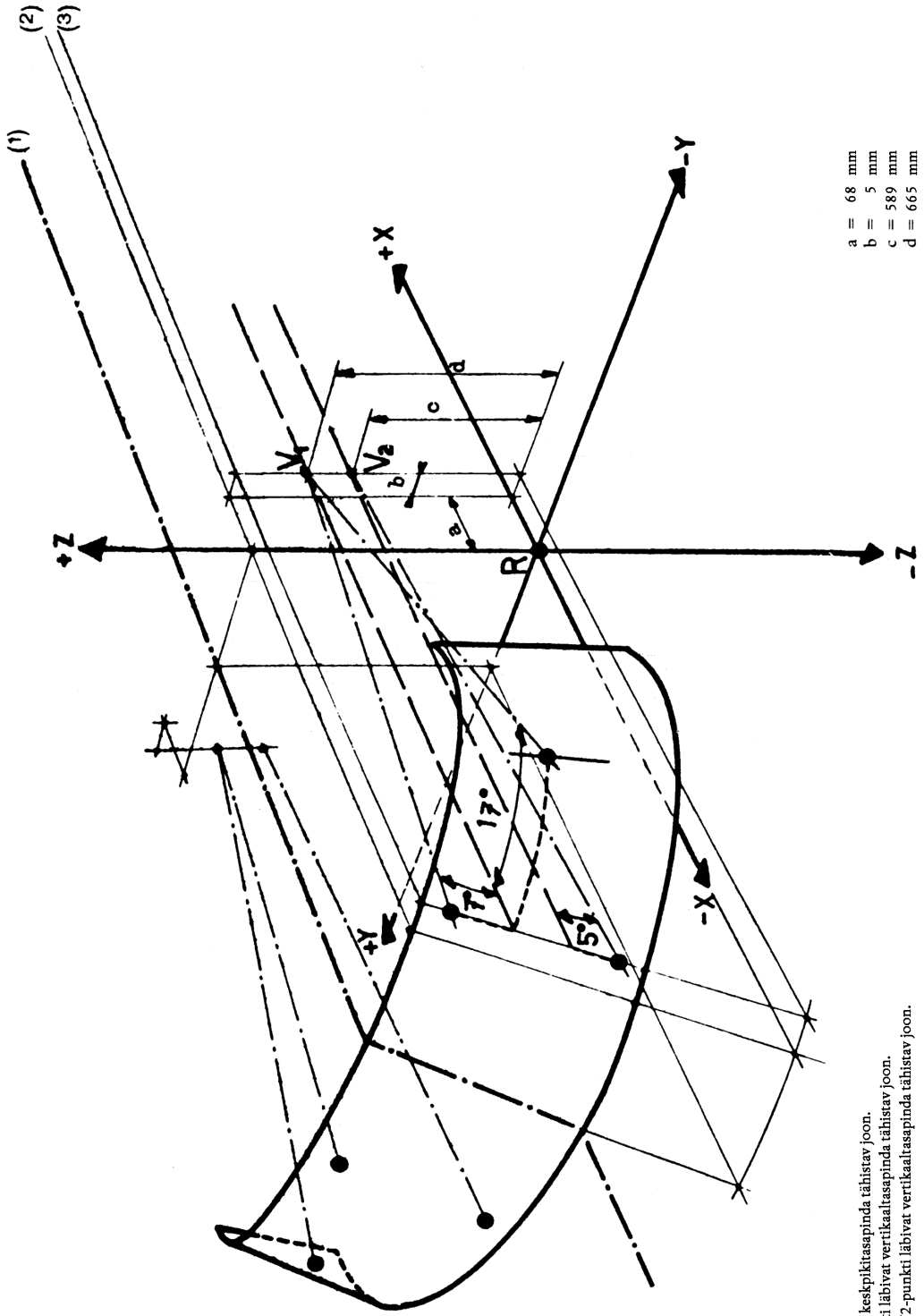
5. TULEMUSED

   Kui sõiduk on taustsüsteemi suhtes ning vastavalt konstruktsioonijoonisele õigesti asetatud, saab ettepoole suunatud vaateväljale esitatavaile nõuetele vastavuse uurimiseks vajalike punktide asukohad hõlpsasti kindlaks määrata. Nõuetele vastavuse kindlaksmääramise katsemeetodid võivad sisaldada teodoliitide, valgusallikate või varjuseadmete kasutamist või mistahes muid meetodeid, mille abil saab tõestatult samaväärseid tulemusi.

▼B

Joonis 1

V-punktide määramine istme seljatoe 25° nurga korral

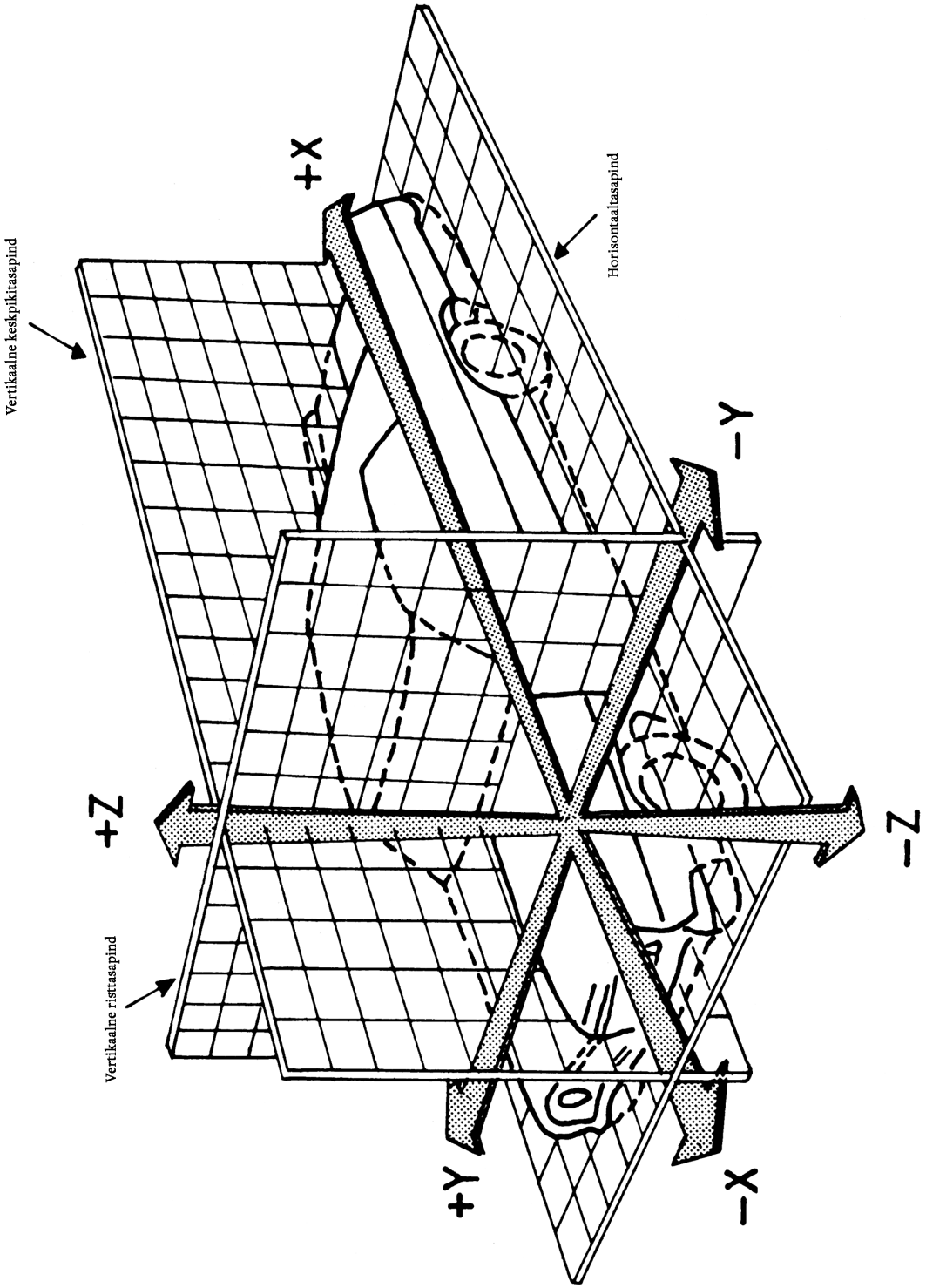


(1) Sõiduki keskpikitasapinda tähistav joon.
(2) R-punkti läbivat vertikaaltasapinda tähistav joon.
(3) V1- ja V2-punkti läbivat vertikaaltasapinda tähistav joon.

▼B

Joonis 2

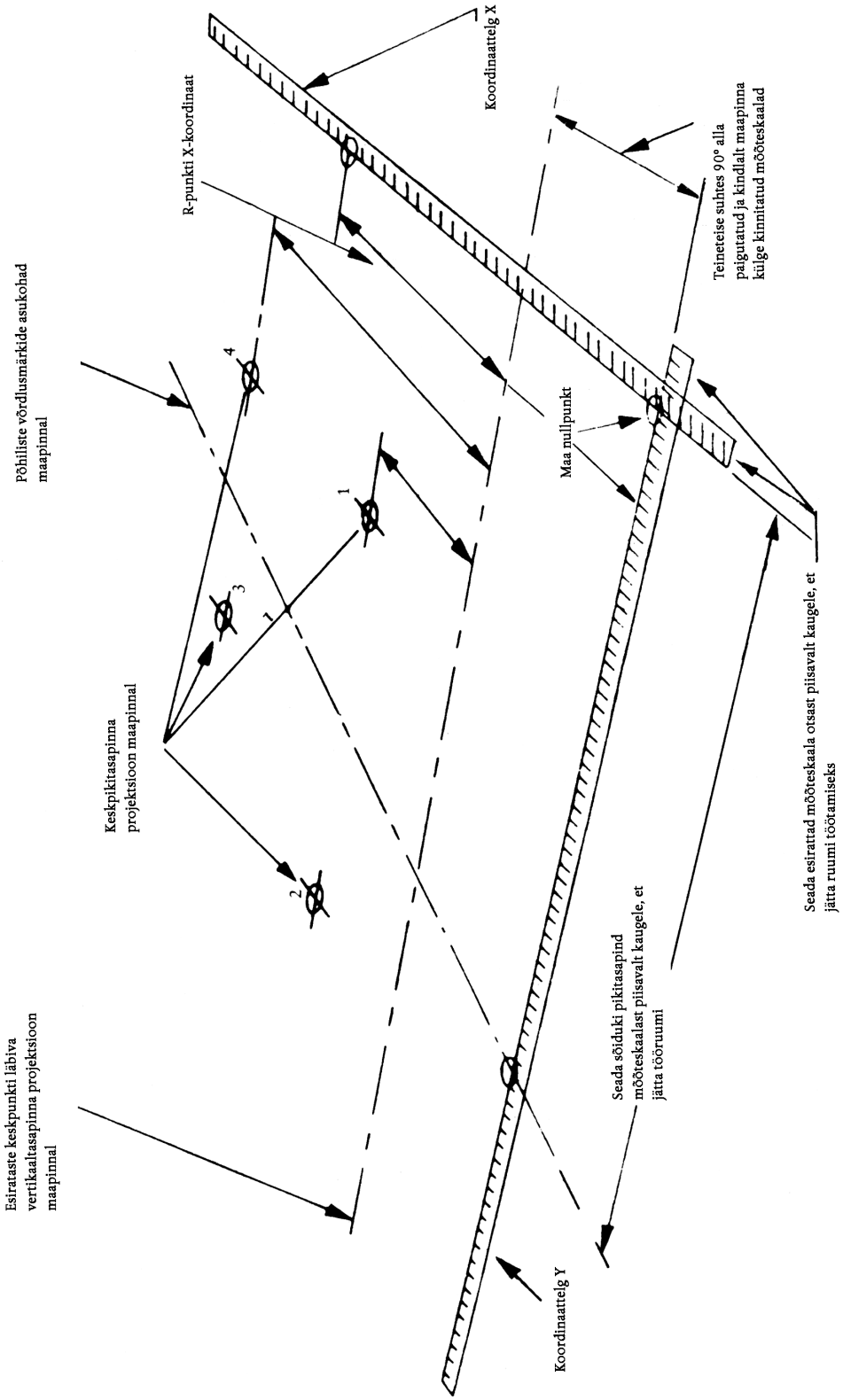
Kolmemõõtmeline taustsüsteem



▼B

Joonis 3

Horisontaalne tööpiirkond



▼B

IV LISA

M_1-KATEGOORIA SÕIDUKITE ESIKLAASIDE NÄGEMISALADE MÄÄRAMISE KORD V-PUNKTIDE SUHTES

1. V-PUNKTIDE ASUKOHAD

1.1. V-punktide asukohad R-punkti suhtes kolmemõõtmelise taustsüsteemi X-, Y- ja Z-koordinaate kasutades on näidatud I ja II tabelis.

1.2. Tabelis I on esitatud baaskoordinaadid istme seljatoe tootja poolt ettenähtud 25° kaldenurga korral. Koordinaatide positiivne suund on kujutatud III lisa joonisel 1.

TABEL I

V-punkt	X	Y	Z
V_1	68 mm	– 5 mm	665 mm
V_2	68 mm	– 5 mm	589 mm

1.3. **Parandus 25°-st erinevate seljatoe tootja poolt ettenähtud kaldenurkade korral**

1.3.1. Tabel II esitab iga V-punkti X- ja Z- koordinaadi kohta vajalikud lisaparandused, kui seljatoe ettenähtud kaldenurk ei ole 25º. Koordinaatide positiivne suund on kujutatud III lisa joonisel 1.

TABEL II

Seljatoe kaldenurk (º)	Horisontaalkoordinaadid ΔX	Vertikaalkoordinaadid ΔZ	Seljatoe kaldenurk (º)	Horisontaalkoordinaadid ΔX	Vertikaalkoordinaadid ΔZ
5	– 186 mm	28 mm	23	– 18 mm	5 mm
6	– 177 mm	27 mm	24	– 9 mm	3 mm
7	– 167 mm	27 mm	25	0 mm	0 mm
8	– 157 mm	27 mm	26	9 mm	– 3 mm
9	– 147 mm	26 mm	27	17 mm	– 5 mm
10	– 137 mm	25 mm	28	26 mm	– 8 mm
11	– 128 mm	24 mm	29	34 mm	– 11 mm
12	– 118 mm	23 mm	30	43 mm	– 14 mm
13	– 109 mm	22 mm	31	51 mm	– 18 mm
14	– 99 mm	21 mm	32	59 mm	– 21 mm
15	– 90 mm	20 mm	33	67 mm	– 24 mm
16	– 81 mm	18 mm	34	76 mm	– 28 mm
17	– 72 mm	17 mm	35	84 mm	– 32 mm
18	– 62 mm	15 mm	36	92 mm	– 35 mm
19	– 53 mm	13 mm	37	100 mm	– 39 mm
20	– 44 mm	11 mm	38	108 mm	– 43 mm
21	– 35 mm	9 mm	39	115 mm	– 48 mm
22	– 26 mm	7 mm	40	123 mm	– 52 mm

2. NÄGEMISALAD

2.1. V-punktide alusel tuleb kindlaks määrata kaks nägemisala.

▼B

2.2. Nägemisala A on ala esiklaasi välispinnal, mis on piiritletud nelja järgmise V-punktist ettepoole ulatuva tasapinnaga (vt joonis 1):

— V_1 ja V_2 läbiv vertikaaltasapind, mis moodustab X-teljega vasakule suunatud 13° nurga;

— Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi V_1 ning moodustab X-teljega ülespoole suunatud 3° nurga;

— Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi V_2 ning moodustab X-teljega allapoole suunatud 1° nurga;

— V_1 ja V_2 läbiv vertikaaltasapind, mis moodustab X-teljega paremale suunatud 20° nurga.

2.3. Nägemisala B on ala esiklaasi välispinnal, mis on kaugemal kui 25 mm läbipaistva ala välimisest servast ning piiritletud järgmise nelja tasapinna ja esiklaasi välispinna lõikepunktiga (vt joonis 2):

— Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi V_1 ning moodustab X-teljega ülespoole suunatud 7° nurga;

— Y-teljega paralleelne tasapind, mis kulgeb läbi V_2 ning moodustab X-teljega allapoole suunatud 5° nurga;

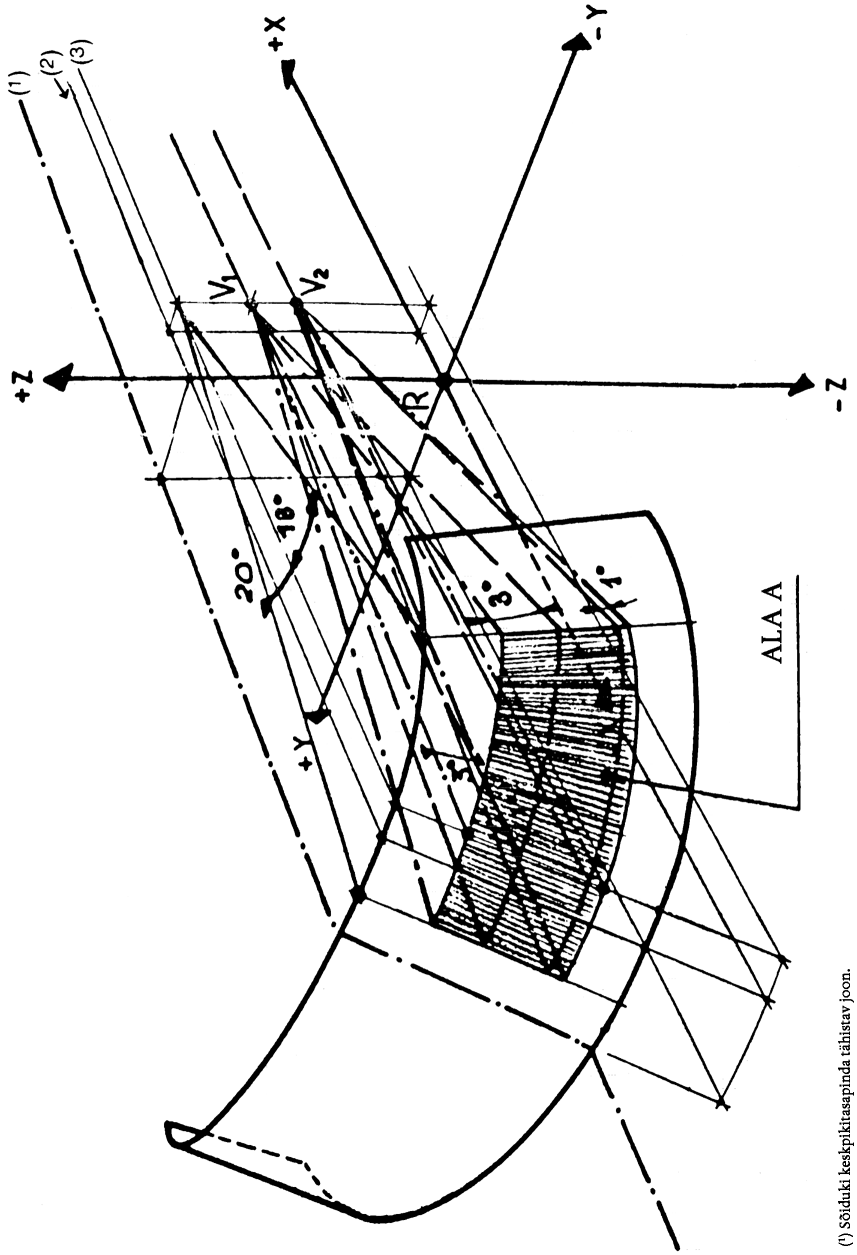
— V_1 ja V_2 läbiv vertikaaltasapind, mis moodustab X-teljega vasakule suunatud 17° nurga;

— sõiduki keskpikitasapinna suhtes eelmise tasapinnaga sümmeetriliselt asetsev tasapind.

▼B

Joonis 1

Nägemisala A

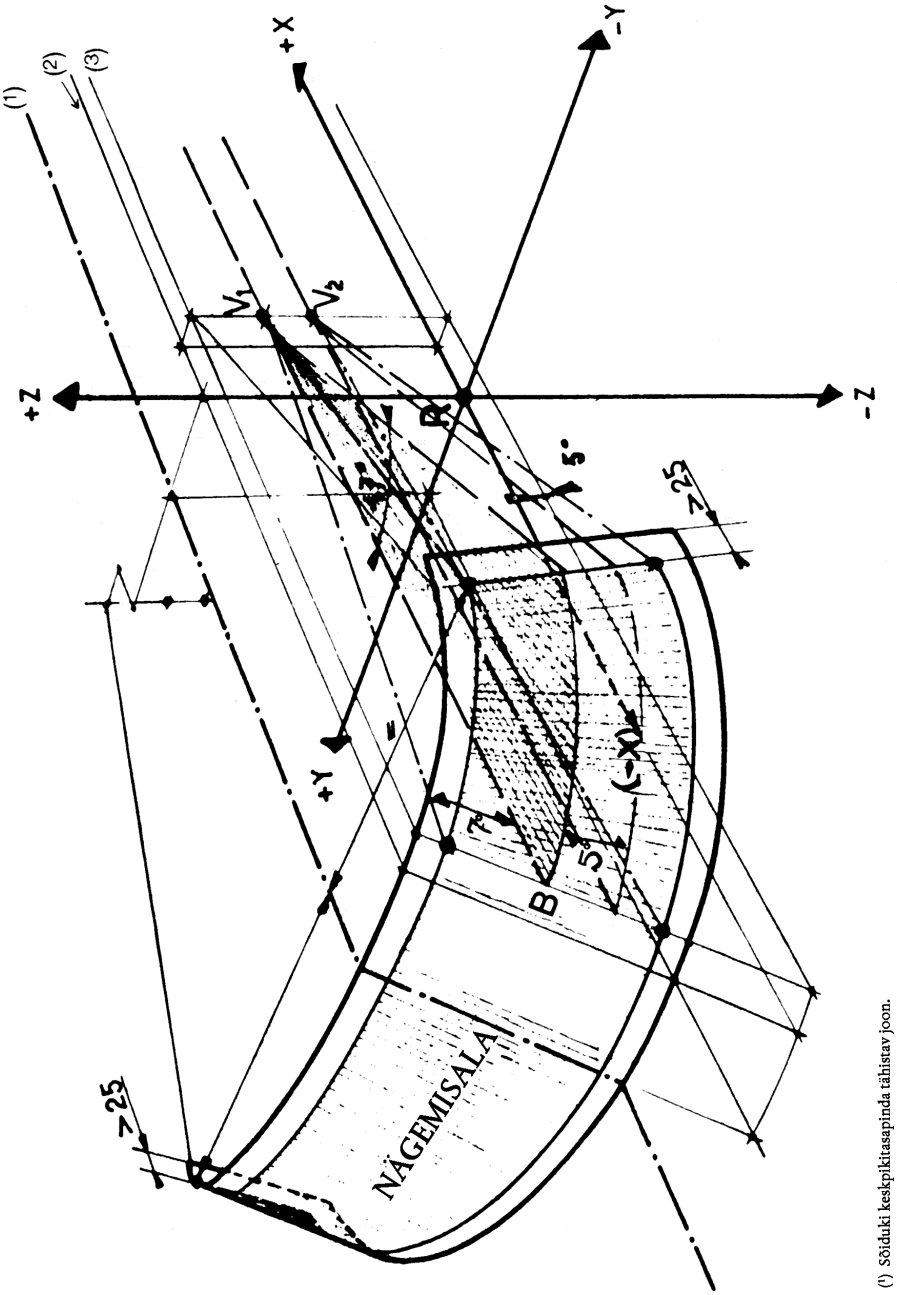


(1) Sõiduki keskpikitasapinda tähistav joon.
(2) R-punkti läbivat vertikaaltasapinda tähistav joon.
(3) V1 ja V2 läbivat vertikaaltasapinda tähistav joon.

▼B

Joonis 2

Nägemisala B



(1) Sõiduki keskpikitasapinda tähistav joon.
(2) R-punkti läbivat pikitasapinda tähistav joon.
(3) V1 ja V2 läbivat pikitasapinda tähistav joon.

▼B

V LISA

KATSESEGU KOOSTIS ESIKLAASI PUHASTI- JA PESURISÜSTEEMI KATSETEKS

I lisa punktis 6.1.9 mainitud katsesegu peab koosnema järgmistest ainetest (mahu järgi): 92,5 % vett (karedusega alla 205 g/tonn pärast aurustumist), 5 % keedusoola (naatriumkloriidi) lahust ja 2,5 % tolmu tabelitele I ja II vastava koostisega.

TABEL I

Katsetolmu analüüs

Osis	Massiprotsent
SiO_2	67–69
Fe_2O_3	3–5
Al_2O_3	15–17
CaO	2–4
MgO	0,5–1,5
Leelised	3–5
Põletuskadu	2–3

TABEL II

Jämedateralise tolmu osakeste suuruse jaotus

Osakese suurus (μm)	Osakese suuruse jaotus (%)
0–5	12 ± 2
5–10	12 ± 3
10–20	14 ± 3
20–40	23 ± 3
40–80	30 ± 3
80–200	9 ± 3

▼**M1**

VI LISA

Teatis nr……

vastavalt nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ I lisale (nõukogu direktiiv 78/318/EMÜ, viimati muudetud direktiiviga 94/68/EÜ) sõiduki tüübikinnituse kohta seoses mootorsõiduki klaasipuhasti- ja -pesuri süsteemi EMÜ tüübikinnitusega

Kasutamise korral tuleb esitada järgmine info koos sisu loeteluga kolmes eksemplaris. Kõik vajalikus mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikud joonised tuleb esitada A4 formaadis või A4 formaadis voldikul. Fotod, olemasolu korral, peavad olema piisavalt detailsed.

Elektrooniliste juhtimisseadistega süsteemide, osade ja eraldi seadmestike korral tuleb esitada andmed juhtimisseadiste töötamise kohta.

0. ÜLDOSA

0.1. Mark (tootja kaubanimi):

0.2. Tüüp ja üldine/üldised kaubanduslik(ud) kirjeldus(ed):

0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile b:

0.3.1. Märgistuse asukoht:

0.4. Sõidukiliik c:

0.5. Tootja nimi ja aadress:

0.8. Koostetehas(t)e aadress(id):

1. SÕIDUKI EHITUSE ÜLDISED KARAKTERISTIKUD

1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised:

2. MASS JA MÕÕTMED e (kilogrammides ja millimeetrites)

2.6. Kerega varustatud sõidukorras sõiduki mass või kabiiniga varustatud šassii mass, kui tootja ei komplekteeri sõidukit kerega (kaasa arvatud jahutusvedelik, õlid, kütused, tööriistad, varuratas ja juht) o (iga variandi suurim ja vähim):

3. JÕUSEADE q

3.2.1.8 Suurim kasulik võimsus t:…… kW…… min^{-1} juures

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

4. JÕUÜLEKANNE v

4.7 Sõiduki suurim kiirus ja käik, millel see saavutatakse (km/h) w

9. KERE

9.4.1 Põhiliste kindelpunktide detailid piisava täpsusega, et võimaldada nende lihtsat tuvastamist ning kontrollida igaühe asukohta teiste ja R-punkti suhtes:

9.5.1 Tuuleklaas

9.5.1.2 Kinnitusviis:

Käesolevas teatises kasutatavad järjekorranumbrid ja joonealused märkused vastavad direktiivi 70/156/EMÜ I lisas sätestatuile.
Käesoleva direktiivi tähenduses mittevajalikud jaotused on vahele jäetud.

▼**M1**

9.5.1.4	Kinnitusnumber/numbrid:
9.6	Klaasipuhasti(d)
	9.6.1 Üksikasjalik tehniline kirjeldus (sh fotod või joonised):
9.7	Klaasipesur
9.7.1.	Üksikasjalik tehniline kirjeldus (sh fotod või joonised) või, kui kinnitatud eraldi seadmestikuna, tüübikinnituse number:
9.8	Tuuleklaasi puhur
9.8.2	Maksimaalne elektriline võimsustarve:…… kW
9.10	Sisustus
9.10.3	Istmed
9.10.3.5	Punkti R (x) koordinaadid või joonis
9.10.3.5.1	Juhiiste:
9.10.3.6	Seljatoe (tootja poolt) ettenähtud kaldenurk
9.10.3.6.1	Juhiiste:
9.10.3.7	Istme reguleerimisulatus
9.10.3.7.1	Juhiiste:
9.10.5	Sõitjateruumi küttesüsteemid
9.10.5.3	Maksimaalne elektriline võimsustarve:……. kW

▼**M1**

VII LISA

Teatis nr……

klaasipesuri süsteemi kui eraldi seadmestiku EMÜ tüübikinnituse kohta vastavalt nõukogu direktiivile 78/318/EMÜ, viimati muudetud direktiiviga 94/68/EÜ

Kasutamise korral tuleb esitada järgmine info koos sisu loeteluga kolmes eksemplaris. Kõik vajalikus mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikud joonised tuleb esitada A4 formaadis või A4 formaadis voldikul. Fotod, olemasolu korral, peavad olema piisavalt detailsed.

Elektrooniliste juhtimisseadistega süsteemide, osade ja eraldi seadmestike korral tuleb esitada andmed juhtimisseadiste töötamise kohta.

0. ÜLDOSA

0.1 Mark (tootja kaubanimi):

0.2 Tüüp ja üldine/üldised kaubanduslik(ud) kirjeldus(ed):

0.5 Tootja nimi ja aadress:

0.7 Koostisosade ja eraldi seadmestike korral EMÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

0.8 Koostetehas(t)e aadress(id):

1. SEADME KIRJELDUS

1.1 Üksikasjalik tehniline kirjeldus (sh fotod või joonised), mis tuvastab ka need osad, mida võib paigaldada mootoriruumi sisse.

1.2 Võimalikud kasutuspiirangud ja paigaldustingimused.

▼M1

VIII LISA

NÄIDIS

[suurim formaat A4 (210 x 297 mm)]

EMÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Teade sõiduki/osa/eraldi seadmestiku tüübi

Ametiasutuse pitser

— tüübikinnituse ([1])

— tüübikinnituse laiendamise, ([2])

— tüübikinnituse andmisest keeldumise, ([3])

— tüübikinnituse tühistamise ([3]) kohta,

seoses direktiiviga 78/38/EMÜ, viimati muudetud direktiiviga 94/68/EÜ

Tüübikinnitusnumber:

Laiendamise põhjus:

I jagu

0.1 Mark (tootja kaubanimi):

0.2 Tüüp ja üldine/üldised kaubanduslik(ud) kirjeldus(ed):

0.3 Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile/osale/eraldi seadmestikule ([3]) ([4])

0.3.1 Märgistuse asukoht:

0.4 Sõidukiliik: ([5])

0.5 Tootja nimi ja aadress:

0.7 Osade ja eraldi seadmestike korral EMÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

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

II jagu

1. Lisateave (vajaduse korral): Vt liidet

2. Katsete eest vastutav tehniline teenistus:

3. Katseprotokolli esitamise kuupäev:

4. Katseprotokolli number:

5. Märkused (kui neid on): Vt liidet

6. Koht:

7. Kuupäev:

8. Allkiri:

9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele hoiule antud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

([1]) Mittevajalik maha tõmmata.
([2]) Mittevajalik maha tõmmata.
([3]) Mittevajalik maha tõmmata.
([4]) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõidukitüübi, osa tüübi või eraldi seadmestiku tüübi kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga: "?" (nt ABC??123??).
([5]) Nagu on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ IIA lisas.

▼**M1**

Liide

EÜ tüübikinnitustunnistuse nr…… juurde, seoses sõiduki tüübikinnitusega, võttes arvesse direktiivi 78/318/EMÜ, viimati muudetud direktiiviga……

1. Lisateave

1.1 Puhasti, – harjade arv:

1.2 Pesur, — töötamisviis:
— tüübikinnitusmärk (vajaduse korral):

5. Märkused:

(nt kehtib nii vasak- kui ka parempoolse rooliga sõidukite korral)

▼M1

IX LISA

NÄIDIS

[suurim formaat A4 (210 x 297 mm)]

EMÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Teade sõiduki/osa/eraldi seadmestiku tüübi

Ametiasutuse pitser

— tüübikinnituse (1)

— tüübikinnituse laiendamise, (1)

— tüübikinnituse andmisest keeldumise, (1)

— tüübikinnituse tühistamise (1) kohta,

seoses direktiiviga 78/318/EMÜ, viimati muudetud direktiiviga 94/68/EMÜ

Tüübikinnitusnumber:

Laiendamise põhjus:

I jagu

0.1 Mark (tootja kaubanimi):

0.2 Tüüp ja üldine/üldised kaubanduslik(ud) kirjeldus(ed):

0.3 Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile/osale/eraldi seadmestikule (1) (2);

0.3.1 Märgistuse asukoht:

0.4 Sõidukikategooria (3):

0.5 Tootja nimi ja aadress.

0.7 Osade ja eraldi seadmestike korral EMÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

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

II jagu

1. Lisateave (vajaduse korral): vt liidet

2. Katsete eest vastutav tehniline teenistus:

3. Katseprotokolli esitamise kuupäev:

4. Katseprotokolli number:

5. Märkused (kui neid on): vt liidet

6. Koht:

7. Kuupäev:

8. Allkiri:

9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele hoiule antud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

(1) Mittevajalik maha tõmmata.

(2) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõidukitüübi, osa tüübi või eraldi seadmestiku tüübi kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga: "?" (nt ABC??123??).

(3) Nagu on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ IIA lisas.

▼**M1**

Liide

EMÜ tüübikinnitustõendi nr…… juurde. **klaasipesuri süsteemi kui eraldi seadmestiku tüübikinnituse kohta, vastavalt direktiivile 78/318/EMÜ, viimati muudetud direktiiviga 94/68/EÜ**

1. Lisateave

1.1. Võimalikud kasutuspiirangud ja paigaldustingimused:

5. Märkused: