ΟΔΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

τῆς 2ας 'Απριλίου 1982

περί προσαρμογῆς στήν τεχνική πρόοδο τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στίς ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα

(82/318/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

'Εχοντας ὑπόψη:

τή συνθήκη περί ἱδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος,

τήν ὁδηγία 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν πού ἀφοροῦν τήν ἔγκριση τῶν νομοθεσιῶν τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους (1), ὅπως τροποποιήθηκε τελευταῖα ἀπό τήν ὁδηγία 80/1267/ΕΟΚ (2), καί ἰδίως τό ἄρθρο 11,

τήν ὁδηγία 76/115/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 18ης Δεκεμβρίου 1975 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στίς ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα (3), ὅπως τροποποιήθηκε τελευταῖα ἀπό τήν ὁδηγία 81/575 ΕΟΚ (4), καί ἰδίως τό ἄρθρο 6,

'Εκτιμώντας:

ὅτι γιά λόγους ἀσφαλείας τῆς ὁδικῆς κυκλοφορίας, τό Συμβούλιο ἀποφάσισε, δυνάμει τῆς ὁδηγίας 81/575/ΕΟΚ, τήν ἐπέκταση τοῦ πεδίου ἐφαρμογῆς τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, τό ὁποῖο μέχρι τότε περιοριζόταν στήν κατηγορία M_1 ὅπως αὐτή ὁρίζεται στό παράρτημα I τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ, ὥστε νά περιλάβει ὅλες τίς κατηγορίες ὀχημάτων μέ κινητήρα· ὅτι ἡ ἐπέκταση αὐτή τοῦ πεδίου ἐφαρμογῆς ἔγινε δυνατή λόγω τῆς τεχνικῆς προόδου ἡ ὁποία εἶχε ἐν τῷ μεταξύ ἐπιτευχθεῖ· ὅτι, ὡστόσο, ἡ ἐφαρμογή τοῦ μέτρου αὐτοῦ προϋποθέτει τήν προσαρμογή τῶν διατάξεων τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ καί τῶν δοκιμῶν τίς ὁποῖες προβλέπει στό διευρυμένο πεδίο ἐφαρμογῆς· ὅτι ἡ πεῖρα ἡ ὁποία ἀποκτήθηκε ἀπό τήν ἐφαρμογή τῆς ὁδηγίας ἔδειξε ἀναγκαιότητα προσαρμογῆς ὁρισμένων διατάξεων πρός τίς πραγματικές συνθῆκες τῶν δοκιμῶν·

ὅτι τά μέτρα τά ὁποῖα προβλέπονται ἀπό τήν ὁδηγία αὐτή εἶναι σύμφωνα μέ τή γνώμη τῆς 'Επιτροπῆς γιά τήν Προσαρμογή στήν Τεχνική Πρόοδο τῶν ὁδηγιῶν γιά τήν ἐξάλειψη τῶν τεχνικῶν ἐμποδίων στίς συναλλαγές στόν τομέα τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

'Αρθρο 1

Τά παραρτήματα I, II καί III τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ τροποποιοῦνται σύμφωνα μέ τό παράρτημα τῆς παρούσας ὁδηγίας.

'Αρθρο 2

1. 'Από 1ης 'Οκτωβρίου 1982, τά Κράτη μέλη δέν δύνανται, στήν περίπτωση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα τῆς κατηγορίας M_1 καί γιά λόγους πού ἀφοροῦν τίς ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας,

— νά ἀρνηθοῦν τή χορήγηση ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἤ τήν ἔκδοση τοῦ πιστοποιητικοῦ πού προβλέπεται στό τελευταῖο ἐδάφιο τοῦ ἄρθρου 10 παράγραφος 1 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ ἤ τή χορήγηση ἐθνικῆς ἐγκρίσεως γιά ὁποιονδήποτε τύπο ὀχήματος μέ κινητήρα,

— ἤ νά ἀπαγορεύσουν τή θέση σέ κυκλοφορία ὀχημάτων,

ἄν οἱ ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας αὐτοῦ τοῦ τύπου ὀχήματος ἤ αὐτῶν τῶν ὀχημάτων πληροῦν τίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, ὅπως τροποποιήθηκε ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

2. 'Από 1ης 'Οκτωβρίου 1983, τά Κράτη μέλη, ὅσον ἀφορᾶ τά ὀχήματα τῆς κατηγορίας M_1,

— δέν δύνανται νά ἐκδίδουν πλέον τό πιστοποιητικό πού προβλέπεται στό τελευταῖο ἐδάφιο τοῦ ἄρθρου 10 παράγραφος 1 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ γιά τούς τύπους τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα στούς ὁποίους οἱ ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας δέν πληροῦν τίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, ὅπως τροποποιήθηκε ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία,

— θά δύνανται νά ἀρνηθοῦν τή χορήγηση ἐθνικῆς ἐγκρίσεως γιά τούς τύπους ὀχημάτων μέ κινητήρα τῶν ὁποίων οἱ ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας δέν πληροῦν τίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, ὅπως τροποποιήθηκε ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

Γιά ὁρισμένα ἀνοικτά αὐτοκίνητα (cabriolets) ἤ αὐτοκίνητα μέ ἀνοιγόμενη σκεπή, τά ὁποῖα ἔχουν ἐγκριθεῖ

(1) ΕΕ ἀριθ. L 42 τῆς 23. 2. 1970, σ. 1.
(2) ΕΕ ἀριθ. L 375 τῆς 31. 12. 1980, σ. 34.
(3) ΕΕ ἀριθ. L 24 τῆς 30. 1. 1976, σ. 6.
(4) ΕΕ ἀριθ. L 209 τῆς 29. 7. 1981, σ. 30.

βάσει τῶν διατάξεων τοῦ σημείου 4.3.2 τοῦ παραρτήματος I τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, στήν ἀρχική διατύπωσή της, ἡ ἀνωτέρω ἡμερομηνία ἀντικαθίσταται ἀπό τήν ἡμερομηνία τῆς 1ης 'Οκτωβρίου 1986.

3. 'Από 1ης 'Οκτωβρίου 1984, τά Κράτη μέλη δύνανται νά ἀπαγορεύσουν τή θέση σέ κυκλοφορία τῶν ὀχημάτων τῆς κατηγορίας M_1 τῶν ὁποίων οἱ ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας δέν πληροῦν τίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, ὅπως τροποποιήθηκε ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

'Ωστόσο, ἡ διάταξη αὐτή δέν ἐφαρμόζεται στήν περίπτωση ὁρισμένων ἀνοικτῶν αὐτοκινήτων (cabriolets) ἤ αὐτοκινήτων μέ ἀνοιγόμενη σκεπή, τά ὁποῖα ἐγκρίθηκαν δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ σημείου 4.3.2 τοῦ παραρτήματος I τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, στήν ἀρχική διατύπωσή της.

"Αρθρο 3

1. 'Από 1ης 'Οκτωβρίου 1982, τά Κράτη μέλη δέν δύνανται, στήν περίπτωση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν ἐκτός τῆς M_1 καί γιά λόγους πού ἀφοροῦν τίς ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας,

— νά ἀρνηθοῦν τή χορήγηση ἐγκρίσεως ΕΟΚ, τήν ἔκδοση τοῦ πιστοποιητικοῦ τό ὁποῖο προβλέπεται στό τελευταῖο ἐδάφιο τοῦ ἄρθρου 10 παράγραφος 1 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ ἤ τή χορήγηση ἐθνικῆς ἐγκρίσεως, γιά ὁποιονδήποτε τύπο ὀχήματος μέ κινητήρα,

— νά ἀπαγορεύσουν τή θέση σέ κυκλοφορία ὀχημάτων,

ἄν οἱ ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας αὐτοῦ τοῦ τύπου ὀχήματος ἤ αὐτῶν τῶν ὀχημάτων πληροῦν τίς διατάξεις τῆς ὁδηγίας 76/115/ΕΟΚ, ὅπως τροποποιήθηκε τελευταῖα ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

2. Κατά παρέκκλιση τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 1, τά Κράτη μέλη δέν δύνανται, γιά λόγους πού ἀφοροῦν τίς ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας,

— νά ἀρνηθοῦν, ἕως τίς 30 Σεπτεμβρίου 1986, τή χορήγηση ἐγκρίσεως ΕΟΚ, τήν ἔκδοση τοῦ πιστοποιητικοῦ τό ὁποῖο προβλέπεται στό τελευταῖο ἐδάφιο τοῦ ἄρθρου 10 παράγραφος 1 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ ἤ τή χορήγηση ἐθνικῆς ἐγκρίσεως γιά ὁποιονδήποτε τύπο ὀχήματος μέ κινητήρα τῶν κατηγοριῶν N_2 καί N_3, ἤ

— νά ἀπαγορεύσουν, ἕως τίς 30 Σεπτεμβρίου 1987, τή θέση σέ κυκλοφορία ὀχημάτων τῶν κατηγοριῶν αὐτῶν,

ἄν αὐτός ὁ τύπος ὀχήματος ἤ αὐτά τά ὀχήματα δέν εἶναι ἐφοδιασμένα μέ ἀγκυρώσεις ζωνῶν ἀσφαλείας.

"Αρθρο 4

Τά Κράτη μέλη θέτουν σέ ἰσχύ τίς ἀναγκαῖες νομοθετικές, κανονιστικές καί διοικητικές διατάξεις, τό ἀργότερο τήν 30ή Σεπτεμβρίου 1982, προκειμένου νά συμμορφωθοῦν μέ τήν παρούσα ὁδηγία καί ἐνημερώνουν περί αὐτοῦ τήν 'Επιτροπή.

"Αρθρο 5

'Η παρούσα ὁδηγία ἀπευθύνεται στά Κράτη μέλη.

"Εγινε στίς Βρυξέλλες, στίς 2 'Απριλίου 1982.

Γιά τήν 'Επιτροπή
Karl-Heinz NARJES
Μέλος τῆς 'Επιτροπῆς

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τροποποίηση τῶν παραρτημάτων τῆς ὁδηγίας 76/115 ΕΟΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I — **ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ, ΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΟΔΗΓΙΕΣ**

1.9. Στό ἀγγλικό κείμενο, ἡ ἔκφραση «*(tip — up)*» παραλείπεται.

2.2.1. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«2.2.1. σχέδια τοῦ συνόλου τῆς κατασκευῆς τοῦ ὀχήματος, σέ κατάλληλη κλίμακα, στά ὁποῖα πρέπει νά φαίνεται ἡ θέση τῶν ἀγκυρώσεων, οἱ πραγματικές ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν (κατά περίπτωση), καί λεπτομερή σχέδια τῶν ἀγκυρώσεων τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας καί τῶν ἐξαρτημάτων στά ὁποῖα προσαρμόζονται.».

4.1.1. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.1.1. Τό σημεῖο H εἶναι σημεῖο ἀναφορᾶς κατά τήν ἔνοια τοῦ ὁρισμοῦ τοῦ σημείου 1.1 τοῦ παραρτήματος III τῆς ὁδηγίας 77/649/ΕΟΚ, καί καθορίζεται σύμφωνα μέ τή διαδικασία ἡ ὁποία περιγράφεται σ' αὐτή τήν ὁδηγία.

4.1.1.1. τό σημεῖο H' εἶναι σημεῖο ἀναφορᾶς τό ὁποῖο ἀντιστοιχεῖ στό σημεῖο H τοῦ 4.1.1 καί τό ὁποῖο καθορίζεται γιά ὅλες τίς κανονικές θέσεις χρήσεως τοῦ καθίσματος.

4.1.1.2. τό σημεῖο R εἶναι τό σημεῖο ἀναφορᾶς τοῦ καθίσματος τό ὁποῖο ὁρίζεται στό σημεῖο 1.2 τοῦ παραρτήματος III τῆς ὁδηγίας 77/649/ΕΟΚ.».

4.1.2. 'Η πρώτη πρόταση τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.1.2. 'Η γραμμή ἀναφορᾶς εἶναι μία εὐθεία, σύμφωνη μέ τό σημεῖο 3.4 τοῦ παραρτήματος III τῆς ὁδηγίας 77/649/ΕΟΚ.».

4.1.4. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.1.4. Τό σημεῖο C εἶναι τό σημεῖο τό ὁποῖο εὑρίσκεται 450 mm κατακόρυφα πάνω ἀπό τό σημεῖο R. 'Ωστόσο, ἄν ἡ ἀπόσταση S, ἡ ὁποία ὁρίζεται στό σημεῖο 4.1.6, εἶναι ἴση ἤ μεγαλύτερη ἀπό 280 mm καί ἄν ὁ κατασκευαστής ἐπιλέξει τόν ἐναλλακτικό τύπο BR = 260 + 0,8 S τοῦ σημείου 4.4.4.3, ἡ κατακόρυφη ἀπόσταση μεταξύ τοῦ C καί τοῦ R πρέπει νά εἶναι 500 mm.».

4.1.5. 'Η ἔκφραση «σημεῖο H» ἀντικαθίσταται ἀπό τήν ἔκφραση «σημεῖο H'».

4.1.6.2.1. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.1.6.2.1. Τό ἐπίπεδο P τῆς θέσεως τοῦ ὁδηγοῦ πρέπει νά εἶναι κατακόρυφο, παράλληλο πρός τό μέσο διάμηκες ἐπίπεδο τοῦ ὀχήματος, τό ὁποῖο διέρχεται ἀπό τό κέντρο τοῦ πηδαλίου στό ἐπίπεδο τῆς στεφάνης τοῦ πηδαλίου, ὅταν τό πηδάλιο, ἐφόσον εἶναι ρυθμιζόμενο, εὑρίσκεται στή μεσαία θέση.».

4.1.6.2.3. 'Ο τελευταῖος στίχος τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«A ≥ 300 mm ἄν ὁ πάγκος προβλέπεται γιά περισσότερους ἀπό δύο ἐπιβάτες.».

4.3.4. Στό τέλος, προστίθεται ἡ φράση:

«Δύο κάτω ἀγκυρώσεις ἐπαρκοῦν στήν περίπτωση αὐτή.».

4.4.2.3. Καταργεῖται.

4.4.3. Στήν ὁλλανδική ἔκδοση νά προστεθεῖ ἡ λέξη «effectief».

4.4.3.1. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.4.3.1. Οἱ γωνίες α_1 καί α_2 πρέπει νά κεῖνται μεταξύ 30° καί 80° γιά ὅλες τίς κανονικές θέσεις τοῦ καθίσματος κατά τήν ὁδήγηση. Στήν περίπτωση τῶν προσθίων καθισμάτων τῆς κατηγορίας M_1 τουλάχιστον μιά ἀπό τίς γωνίες α_1 καί α_2 εἶναι σταθερή σέ κάθε θέση χρησιμοποιήσεως τοῦ καθίσματος, ἡ τιμή της πρέπει νά εἶναι 60° ± 10°.».

4.4.3.2 Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.4.3.2. Στήν περίπτωση τῶν πάγκων τῶν ὀχημάτων τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν ἐκτός τῆς M_1 καί τῶν ὀπισθίων καθισμάτων, καθώς καί τῶν καθισμάτων μέ μία μόνο θέση ρυθμίσεως σύμφωνα μέ τό σημεῖο 1.12, μέ γωνία κλίσεως μικρότερη ἀπό 20° (βλ. εἰκόνα 1 τοῦ παραρτήματος III), οἱ γωνίες α_1 καί α_2 εἶναι δυνατό νά εἶναι μικρότερες ἀπό τήν ἐλάχιστη τιμή ἡ ὁποία καθορίζεται στό σημεῖο 4.4.3.1, ἐφόσον σέ καμία κανονική θέση χρησιμοποιήσεως ἡ τιμή τους δέν εἶναι μικρότερη ἀπό 20°.».

4.4.4.1. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.4.4.1. Ὅταν ὑπάρχει ὁδηγός ἱμάντος ἤ ἀνάλογος μηχανισμός ὁ ὁποῖος ἐπηρεάζει τή θέση τῆς ἄνω πραγματικῆς ἀγκυρώσεως, ἡ θέση αὐτή προσδιορίζεται συνήθως ὡς ἑξῆς: 'Η διάμεσος κατά μῆκος τοῦ ἱμάντα θεωρεῖται ὅτι διέρχεται ἀπό ἕνα σημεῖο J_1, τό ὁποῖο ὁρίζεται βάσει τοῦ σημείου R ἀπό τά ἀκόλουθα τρία εὐθύγραμμα τμήματα:

RZ: εὐθύγραμμο τμῆμα, μήκους, ἀπό τό σημεῖο R πρός τά πάνω, 530 mm·

ZX: εὐθύγραμμο τμῆμα, κατακόρυφο πρός τό μέσο διάμηκες ἐπίπεδο τοῦ ὀχήματος, μήκους, ἀπό τό σημεῖο 2 ἕως τήν ἀγκύρωση, 120 mm·

XJ_1: εὐθύγραμμο τμῆμα, κατακόρυφο πρός τό ἐπίπεδο τό ὁποῖο ὁρίζεται ἀπό τά εὐθύγραμμα τμήματα RZ καί ZX, μήκους, ἀπό τό σημεῖο X πρός τά ἐμπρός, 60 mm.

Τό σημεῖο J_2 καθορίζεται συμμετρικά πρός τό σημεῖο J_1 ὡς πρός τό κατακόρυφο διάμηκες ἐπίπεδο τό ὁποῖο διέρχεται ἀπό τή γραμμή ἀναφορᾶς πού ὁρίζεται στό σημεῖο 4.1.2 γιά τό ἀνδρείκελο, τοποθετημένο στό ἐξεταζόμενο κάθισμα.».

4.4.4.2. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.4.4.2. 'Η ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται κάτω ἀπό τό ἐπίπεδο FN, τό ὁποῖο διέρχεται κατακόρυφα πρός τό μέσο διάμηκες ἐπίπεδο τοῦ καθίσματος καί τό ὁποῖο σχηματίζει γωνία 65° μέ τή γραμμή ἀναφορᾶς. 'Η γωνία εἶναι δυνατό νά μειωθεῖ στίς 60° στήν περίπτωση τῶν ὀπισθίων καθισμάτων. Τό ἐπίπεδο FN πρέπει νά τοποθετεῖται ἔτσι ὥστε νά τέμνει τή γραμμή ἀναφορᾶς σέ ἕνα σημεῖο D γιά τό ὁποῖο DR = 315 mm + 1,8 S. Ὅταν S ≤ 200 mm, DR = 675 mm.».

4.4.4.3. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.4.4.3. 'Η ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται πίσω ἀπό τό ἐπίπεδο FK, τό ὁποῖο διέρχεται κατακόρυφα πρός τό μέσο διάμηκες ἐπίπεδο τοῦ καθίσματος καί τέμνει τή γραμμή ἀναφορᾶς σέ ἕνα σημεῖο B σχηματίζοντας γωνία 120°, ἔτσι ὥστε BR = 260 + S. Ὅταν S ≥ 280 mm, ὁ κατασκευαστής δύναται νά ἐπιλέγει BR = 260 mm + 0,8 S.».

4.4.4.5. Στό κείμενο τοῦ σημείου αὐτοῦ τό «H» ἀντικαθίσταται ἀπό τό «R».

4.4.4.6. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.4.4.6. 'Η ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται πάνω ἀπό ἕνα ὁριζόντιο ἐπίπεδο, τό ὁποῖο διέρχεται ἀπό τό σημεῖο C, τό ὁποῖο ὁρίζεται στό σημεῖο 4.1.4.».

4.4.4.7. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«4.4.4.7 'Εκτός ἀπό τήν ἄνω ἀγκύρωση ἡ ὁποία προβλέπεται στό σημεῖο 4.3.1, εἶναι δυνατόν νά ὑπάρχουν καί ἄλλες πραγματικές ἄνω ἀγκυρώσεις, ἐφόσον πληροῦται ἕνας ἀπό τούς ἀκόλουθους ὅρους:

4.4.4.7.1. Οἱ πρόσθετες ἀγκυρώσεις πληροῦν τίς προδιαγραφές τῶν σημείων 4.4.4.1 ἕως 4.4.4.6.

4.4.4.7.2. Οἱ πρόσθετες ἀγκυρώσεις δύνανται νά χρησιμοποιηθοῦν χωρίς τή βοήθεια ἐργαλείων, πληροῦν τίς προδιαγραφές τῶν σημείων 4.4.4.5 καί 4.4.4.6 καί εὑρίσκονται σέ μία ἀπό τίς περιοχές οἱ ὁποῖες ὁρίζονται ἀπό τήν κατακόρυφη πρός τά πάνω ἤ πρός τά κάτω μετατόπιση κατά 80 mm τῆς περιοχῆς, ἡ ὁποία περιγράφεται στό παράρτημα III, εἰκόνα 1.

4.4.4.7.3. Ἡ ἀγκύρωση (ἤ οἱ ἀγκυρώσεις) οἱ ὁποῖες προορίζονται γιά ζῶνες H (harness belt), πληροῦν τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 4.4.4.6, εὑρίσκονται πίσω ἀπό τό ἐγκάρσιο ἐπίπεδο τό ὁποῖο διέρχεται ἀπό τή γραμμή ἀναφορᾶς καί εὑρίσκονται:

4.4.4.7.3.1. στήν περίπτωση μιᾶς μόνο ἀγκυρώσεως, στήν κοινή περιοχή τῶν δύο διέδρων, τῶν ὁποίων οἱ ἀκμές εἶναι οἱ κάθετες εὐθεῖες πού διέρχονται ἀπό τά σημεῖα J_1 καί J_2 τά ὁποῖα ὁρίζονται στό σημεῖο 4.4.4.1, καί τῶν ὁποίων ἡ τομή ἀπεικονίζεται σέ ἕνα ὁριζόντιο ἐπίπεδο στήν εἰκόνα 2 τοῦ παραρτήματος III·

4.4.4.7.3.2. στήν περίπτωση δύο ἀγκυρώσεων, στό καταλληλότερο ἀπό τά δύο ἀνωτέρω δίεδρα, ὅταν καμία ἀπό τίς δύο ἀγκυρώσεις δέν ἀπέχει περισσότερο ἀπό 50 mm ἀπό τή συμμετρική θέση τῆς ἄλλης ἀγκυρώσεως ὡς πρός τό ἐπίπεδο P τοῦ ἐξεταζόμενου καθίσματος, τό ὁποῖο ὁρίζεται στό σημεῖο 4.1.6.

4.5.1. Στήν ὁλλανδική ἔκδοση, τό «(7,16 duim)» ἀντικαθίσταται ἀπό τό «(7/16)».

Προστίθενται, μετά τό 4.5.1, τά σημεῖα 4.5.2 καί 4.5.3:

«4.5.2. Ἄν τό ὄχημα εἶναι ἐφοδιασμένο ἐκ κατασκευῆς μέ ζῶνες ἀσφαλείας στερεωμένες σέ ὅλες τίς ἀγκυρώσεις οἱ ὁποῖες προβλέπονται γιά τό ἐξεταζόμενο κάθισμα, δέν εἶναι ἀναγκαῖο νά πληροῦν οἱ ἀγκυρώσεις αὐτές τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 4.5.1, ὑπό τόν ὅρο ὅτι πληροῦν τίς λοιπές προδιαγραφές τῆς παρούσας ὁδηγίας. Οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 4.5.1, δέν ἐφαρμόζονται ἐπίσης ὅσον ἀφορᾶ τίς πρόσθετες ἀγκυρώσεις τοῦ σημείου 4.4.4.7.3.

4.5.3. Ἡ ζώνη πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά ἀποδεσμεύεται ἀπό τήν ἀγκύρωση χωρίς νά καταστρέφεται.».

5.1.2. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«5.1.2. Τά καθίσματα πρέπει νά εἶναι ἐγκατεστημένα καί τοποθετημένα στή θέση ὁδηγήσεως ἤ χρήσεως τήν ὁποία ἡ τεχνική ὑπηρεσία ἡ ὁποία εἶναι ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως ἐπιλέγει ὡς τή δυσμενέστερη ἀπό πλευρᾶς ἀντοχῆς. Ἡ θέση τῶν καθισμάτων πρέπει νά ἀναφέρεται στά πρακτικά. Ἄν ἡ κλίση τοῦ ἐρεισινώτου τοῦ καθίσματος εἶναι ρυθμιζόμενη, τό ἐρεισίνωτο πρέπει νά ἀσφαλίζεται στή θέση, σύμφωνα μέ τίς προδιαγραφές τοῦ κατασκευαστῆ. Ἄν παρόμοιες προδιαγραφές δέν ὑπάρχουν, τό ἐρεισίνωτο πρέπει νά ἀσφαλίζεται σέ μία θέση πού ἀντιστοιχεῖ σέ πραγματική γωνία ἐρεισινώτου ἡ ὁποία γιά τά ὀχήματα τῆς κατηγορίας M_1 καί N_1 πρέπει νά κεῖται ὅσο τό δυνατόν πλησιέστερα στίς 25° καί γιά τά ὀχήματα τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν ὅσο τό δυνατόν πλησιέστερα στίς 15°.».

5.3.2. Ἀντί « 10 + 5 βαθμοί» νά διαβαστεῖ «10° ± 5°».

5.3.3. Στό ὁλλανδικό κείμενο, ἡ λέξη «kort» ἀντικαθίσταται ἀπό τή λέξη «snel».

5.3.5.1. Συμπληρώνεται ἀπό τά ἑξῆς:

«Στήν περίπτωση πού, ἐκτός ἀπό τίς ἀγκυρώσεις οἱ ὁποῖες προδιαγράφονται στό σημεῖο 4.3, προβλέπονται καί πρόσθετες ἀγκυρώσεις, τότε οἱ πρόσθετες αὐτές ἀγκυρώσεις πρέπει νά ὑποβάλλονται στή δοκιμή πού προβλέπεται στό σημεῖο 5.4.5 καί κατά τήν ὁποία τά φορτία δοκιμῆς ἐφαρμόζονται στίς ἀγκυρώσεις μέσω μίας διατάξεως ἡ ὁποία ἀντιστοιχεῖ στή γεωμετρία τοῦ τύπου ζώνης, ὁ ὁποῖος πρόκειται νά προσαρμοσθεῖ στίς ἀγκυρώσεις αὐτές.».

5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2.1 καί 5.4.2.2 συμπληρώνονται μέ τήν πρόταση:

«Γιά τά ὀχήματα τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν, ἐκτός τῆς M_1 καί N_1, ἡ δύναμη δοκιμῆς εἶναι 675 daN + 20 daN.».

5.4.3. Συμπληρώνεται μέ τήν ἑξῆς πρόταση:

«Γιά τά ὀχήματα τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν, ἐκτός τῆς M_1 καί N_1, ἡ δύναμη δοκιμῆς πρέπει νά εἶναι 1 110 daN ± 20 daN.».

5.4.4.2. Προστίθεται τό ἑξῆς:

«Στήν περίπτωση τῶν ὀχημάτων τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν, ἐκτός τῆς M_1 καί N_1, ἡ δύναμη αὐτή πρέπει νά εἶναι ἴση μέ τό δεκαπλάσιο τοῦ βάρους τοῦ πλήρους καθίσματος.».

Μετά τό σημεῖο 5.4.4.2, προστίθεται τό ἀκόλουθο νέο σημεῖο 5.4.5:

«5.4.5. Δοκιμή κατά τήν ὁποία χρησιμοποιοῦνται εἰδικοί τύποι ζωνῶν.

5.4.5.1. Φορτίο δοκιμῆς 1 350 daN ± 20 daN ἐφαρμόζεται σέ ἕναν μηχανισμό ἔλξεως (βλ. παράρτημα IV, εἰκόνα 2), ὁ ὁποῖος συνδέεται μέ τίς ἀγκυρώσεις αὐτοῦ τοῦ τύπου ζώνης ἀσφαλείας μέσω μιᾶς διατάξεως ἡ ὁποία ἀντιστοιχεῖ στή γεωμετρία τοῦ ἱμάντα ἤ τῶν ἱμάντων οἱ ὁποῖοι προορίζονται γιά τό ἄνω μέρος τοῦ κορμοῦ.

5.4.5.2. Ταυτόχρονα, δύναμη ἔλξεως 1 350 daN ± 20 daN ἐφαρμόζεται στό μηχανισμό ἔλξεως (βλ. παράρτημα IV, εἰκόνα 3), ὁ ὁποῖος συνδέεται μέ τίς κάτω ἀγκυρώσεις τῆς ζώνης.

5.4.5.3. Στήν περίπτωση τῶν ὀχημάτων τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν, ἐκτός τῆς M_1 καί N_1, ἀπό τό φορτίο δοκιμῆς πρέπει νά εἶναι 675 daN ± 20 daN.».

5.5.2. Τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

«5.5.2. Στά ὀχήματα στά ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται παρόμοια συστήματα, τά συστήματα μετατοπίσεως καί ἀσφαλίσεως, τά ὁποῖα ἐπιτρέπουν στούς ἐπιβάτες ὅλων τῶν καθισμάτων νά ἐξέρχονται ἀπό τό ὄχημα, πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά ἐξακολουθοῦν νά λειτουργοῦν χειροκίνητα, ὅταν παύσει ἡ ἐφαρμογή τῆς δυνάμεως ἕλξεως.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II — **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Σημείωση (1): Οἱ ἑρμηνευτικές σημειώσεις ἀντικαθίστανται ἀπό τά ἑξῆς:

«"A" γιά ζῶνες τριῶν σημείων,

"B" γιά ζῶνες λεκάνης,

"S" γιά ζῶνες εἰδικοῦ τύπου. Στήν περίπτωση αὐτή πρέπει νά προσδιορίζεται τό εἶδος τῶν ζωνῶν αὐτῶν στίς "Παρατηρήσεις".

"Ar", "Br" ἤ "Sr" γιά ζῶνες ἐφοδιασμένες μέ συσπειρωτήρα.

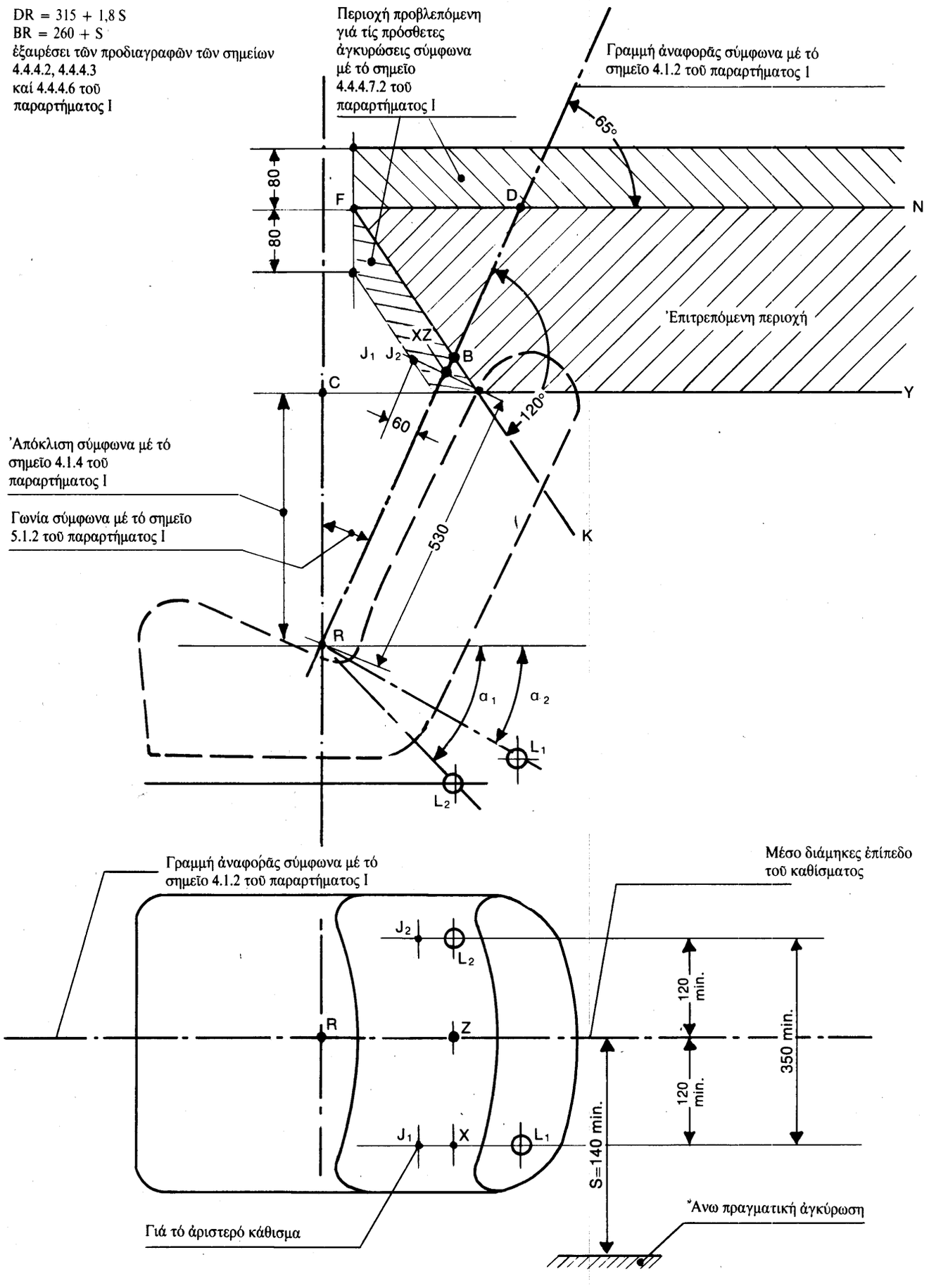
"Are", "Bre" ἤ "Sre" γιά ζῶνες μέ συσπειρωτῆρες καί μηχανισμό ἀπορροφήσεως ἐνέργειας σέ μία τουλάχιστον ἀγκύρωση.».

Τό παράρτημα III τροποποιεῖται ὡς ἑξῆς:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

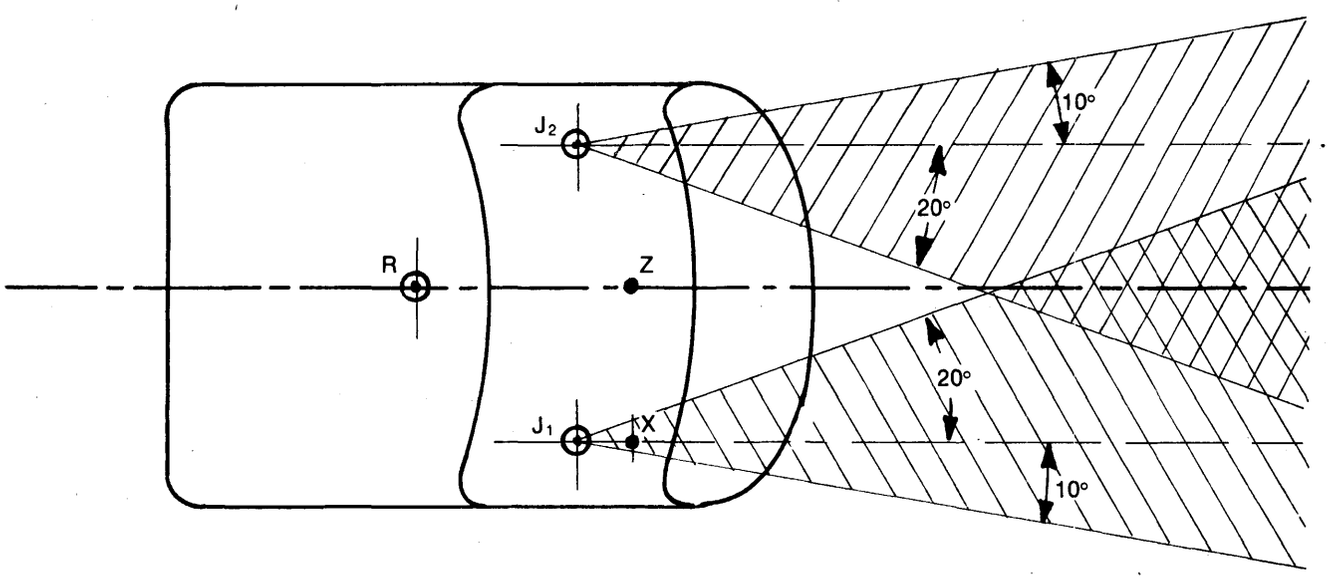
Εἰκόνα 1

Περιοχές τοποθετήσεως τῶν πραγματικῶν ἀγκυρώσεων


DR = 315 + 1,8 S
BR = 260 + S
ἐξαιρέσει τῶν προδιαγραφῶν τῶν σημείων 4.4.4.2, 4.4.4.3 καί 4.4.4.6 τοῦ παραρτήματος I
Περιοχή προβλεπόμενη γιά τίς πρόσθετες ἀγκυρώσεις σύμφωνα μέ τό σημεῖο 4.4.4.7.2 τοῦ παραρτήματος I
Γραμμή ἀναφορᾶς σύμφωνα μέ τό σημεῖο 4.1.2 τοῦ παραρτήματος I
65°
80
80
F
D
N
Ἐπιτρεπόμενη περιοχή
XZ
J1 J2
B
C
Y
60
120°
Ἀπόκλιση σύμφωνα μέ τό σημεῖο 4.1.4 τοῦ παραρτήματος I
Γωνία σύμφωνα μέ τό σημεῖο 5.1.2 τοῦ παραρτήματος I
530
K
R
α1
α2
L1
L2
Γραμμή ἀναφορᾶς σύμφωνα μέ τό σημεῖο 4.1.2 τοῦ παραρτήματος I
Μέσο διάμηκες ἐπίπεδο τοῦ καθίσματος
J2
L2
R
Z
120 min.
350 min.
120 min.
J1
X
L1
S=140 min.
Γιά τό ἀριστερό κάθισμα
*Ἀνω πραγματική ἀγκύρωση

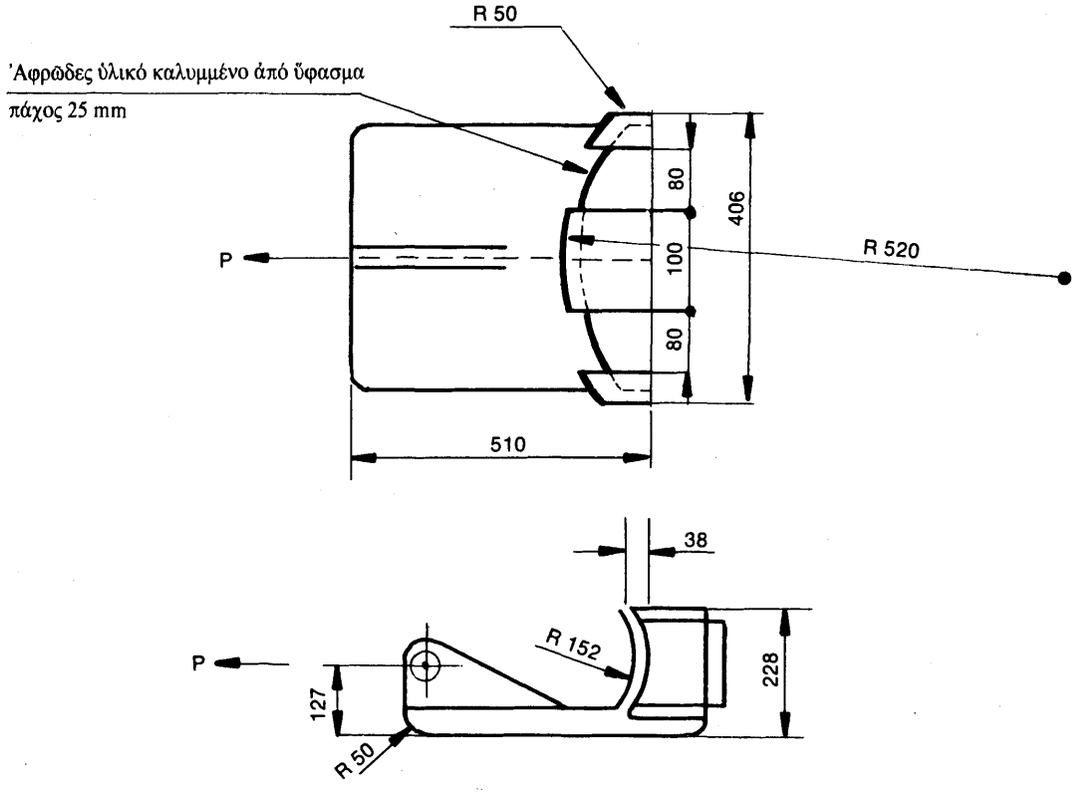
Εἰκόνα 2

Ἄνω πραγματική ἀγκύρωση γιά τίς ζῶνες πού πληροῦν τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 4.4.4.7.3 τοῦ παραρτήματος I



Τό παράρτημα IV συμπληρώνεται ἀπό τήν ἀκόλουθη εἰκόνα 3:

Εἰκόνα 3



Ὅλες οἱ διαστάσεις ἐκφράζονται σέ mm