

Επίσημη Εφημερίδα L 200

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

53ο έτος
31 Ιουλίου 2010

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Κανονισμός αριθ. 69 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN/ECE)
— Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οπίσθιων πινακίδων σήμανσης για βραδυκίνητα οχήματα
(από κατασκευής) και τα ρυμουλκούμενά τους 1
- ★ Κανονισμός αριθ. 71 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (OEE/HE) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση γεωργικών ελκυστήρων όσον αφορά το οπτικό πεδίο του
οδηγού 28
- ★ Κανονισμός αριθ. 125 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (HE/OEE)
— Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων ως προς το οπτικό πεδίο του
οδηγού εμπρός 38

Τιμή: 4 EUR

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ δυνάμει του διεθνούς δημόσιου δικαίου. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

**Κανονισμός αριθ. 69 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN/ECE) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οπίσθιων πινακίδων σήμανσης για βραδυκίνητα οχήματα (από
κατασκευής) και τα ρυμουλκούμενά τους**

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

το συμπλήρωμα 5 στη σειρά τροπολογιών 01 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 24 Οκτωβρίου 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αιτήσεις για χορήγηση έγκρισης
4. Σημάνσεις
5. Έγκριση
6. Γενικές προδιαγραφές
7. Ειδικές προδιαγραφές (δοκιμές)
8. Τροποποίηση και επέκταση της έγκρισης οπίσθιων πινακίδων σήμανσης για βραδυκίνητα οχήματα (από κατασκευής) και τα ρυμουλκούμενά τους
9. Συμμόρφωση της παραγωγής
10. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής
11. Οριστική διακοπή της παραγωγής
12. Μεταβατικές διατάξεις
13. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των διοικητικών υπηρεσιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1 — Το σύστημα συντεταγμένων της CIE

Παράρτημα 2 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή την απόρριψη ή την επέκταση ή την ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 69

Παράρτημα 3 — Διάταξη του σήματος έγκρισης

Παράρτημα 4 — Διαδικασία δοκιμής

- Παράρτημα 5 — Προδιαγραφές όσον αφορά το σχήμα και τις διαστάσεις – σχήμα και διαστάσεις αντανακλαστικών/φθορίζουσών (κατηγορία 1) ή μόνο αντανακλαστικών (κατηγορία 2) οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων
- Παράρτημα 6 — Χρωματομετρικές προδιαγραφές
- Παράρτημα 7 — Φωτομετρικές προδιαγραφές
- Παράρτημα 8 — Αντοχή σε εξωτερικούς παράγοντες
- Παράρτημα 9 — Αντοχή στη θερμότητα
- Παράρτημα 10 — Ακαμψία των πινακίδων
- Παράρτημα 11 — Διαχρονική σταθερότητα των οπτικών ιδιοτήτων των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης
- Παράρτημα 12 — Οπίσθιες πινακίδες σήμανσης για βραδυκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους
- Παράρτημα 13 — Ελάχιστες απαιτήσεις για τις διαδικασίες ελέγχου της συμμόρφωσης της παραγωγής
- Παράρτημα 14 — Ελάχιστες απαιτήσεις δειγματοληψίας από επιθεωρητή
- Παράρτημα 15 — Κατευθυντήριες γραμμές για την εγκατάσταση οπίσθιων πινακίδων σήμανσης σε βραδυκίνητα οχήματα (από κατασκευής) και τα ρυμουλκούμενά τους

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης για οχήματα των κατηγοριών M, N, O και T και για τα κινητά μηχανήματα, που, από κατασκευής, δεν μπορούν να κινηθούν με ταχύτητα μεγαλύτερη των 40 km/h ⁽¹⁾

2. ΟΡΙΣΜΟΙ ⁽²⁾

2.1. Για τους σκοπούς των διατάξεων αυτών ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

2.1.1. «Οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων»: μια τριγωνική πινακίδα με κόλουργες γωνίες με χαρακτηριστική μορφή επικαλυμμένη με αντανακλαστικό και φθορίζον υλικό ή διατάξεις (κατηγορία 1)· ή μόνο με αντανακλαστικά υλικά ή διατάξεις (κατηγορία 2).

2.1.2. «Μονάδα δείγματος»: μια πλήρης, ολοκληρωμένη πινακίδα βραδυκίνητων οχημάτων έτοιμη να τοποθετηθεί σε όχημα και αντιπροσωπευτική της τρέχουσας παραγωγής.

2.2. Αντανάκλαση

Ανάκλαση κατά την οποία η ακτινοβολία ανακλάται προς κατευθύνσεις γειτνιάζουσες με την κατεύθυνση πρόσπτωσης, και η ιδιότητα αυτή διατηρείται για μεγάλες διακυμάνσεις της κατεύθυνσης της προσπίπτουσας ακτινοβολίας:

2.2.1. «Αντανακλαστικό υλικό»: επιφάνεια ή διάταξη η οποία, όταν ακτινοβολείται με κατευθυνόμενη ακτινοβολία, σχετικά μεγάλο μέρος της προσπίπτουσας ακτινοβολίας αντανακλάται.

2.2.2. «Διάταξη αντανάκλασης»: ένα σύστημα έτοιμο προς χρήση, το οποίο αποτελείται από μία ή περισσότερες αντανακλαστικές οπτικές μονάδες.

2.3. Γεωμετρικοί ορισμοί (βλέπε παράρτημα 1, σχήμα 1).

2.3.1. «Κέντρο αναφοράς»: ένα σημείο στην αντανακλαστική περιοχή ή κοντά σε αυτήν το οποίο έχει οριστεί ως το κέντρο της διάταξης προκειμένου να καθορίζεται η απόδοσή της.

2.3.2. «Άξονας φωτισμού»: το ευθύγραμμο τμήμα από το κέντρο αναφοράς έως την πηγή του φωτός.

⁽¹⁾ Όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3.), (έγγραφο TRANS/WP.29/78/Αναθ.1/Τροπ. 2 όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την τροπολογία 4).

⁽²⁾ Οι ορισμοί των τεχνικών όρων δεν είναι εκείνοι που έχει εκδώσει η Διεθνής Επιτροπή Φωτισμού (CIE) — βλέπε την Τεχνική Έκθεση για την Αντανάκλαση (Technical Report on Retro-reflection), έκδοση της CIE αριθ. 54.

- 2.3.3. «Άξονας παρατήρησης»: το ευθύγραμμο τμήμα από το κέντρο αναφοράς έως την κεφαλή του φωτόμετρου.
- 2.3.4. «Γωνία παρατήρησης (σύμβολο α)»: η γωνία που σχηματίζει ο άξονας φωτισμού με τον άξονα παρατήρησης. Η γωνία παρατήρησης είναι πάντα θετική και στην περίπτωση της αντανάκλασης περιορίζεται σε μικρές γωνίες. Μέγιστες τιμές: $0 \leq \alpha \leq 180^\circ$.
- 2.3.5. «Ημιεπίπεδο παρατήρησης»: το ημιεπίπεδο που αρχίζει από τον άξονα φωτισμού και περιέχει τον άξονα παρατήρησης.
- 2.3.6. «Άξονας αναφοράς»: ένα καθορισμένο ευθύγραμμο τμήμα που αρχίζει από το κέντρο αναφοράς και χρησιμοποιείται για να περιγράψει τη γωνιακή θέση της αντανάκλαστικής διάταξης.
- 2.3.7. «Γωνία εισόδου (σύμβολο β)»: η γωνία που σχηματίζει ο άξονας φωτισμού με τον άξονα αναφοράς. Η γωνία εισόδου συνήθως δεν ξεπερνά τις 90° αλλά, χάριν πληρότητας, το πλήρες εύρος της ορίζεται ως $0 \leq \beta \leq 180^\circ$. Για να προσδιοριστεί πλήρως ο προσανατολισμός, η γωνία αυτή χαρακτηρίζεται από δύο συνιστώσες, τις β_1 και β_2 .
- 2.3.8. «Πρώτος άξονας»: ο άξονας που διέρχεται από το κέντρο αναφοράς και είναι κάθετος στο ημιεπίπεδο παρατήρησης.
- 2.3.9. «Πρώτη συνιστώσα της γωνίας εισόδου (σύμβολο β_1)»: η γωνία από τον άξονα φωτισμού έως το επίπεδο που περιλαμβάνει τον άξονα αναφοράς και τον πρώτο άξονα. Εύρος: $-180^\circ < \beta_1 \leq 180^\circ$.
- 2.3.10. «Δεύτερη συνιστώσα της γωνίας εισόδου (σύμβολο β_2)»: η γωνία από το επίπεδο που περιέχει το ημιεπίπεδο παρατήρησης έως τον άξονα αναφοράς. Εύρος: $-90 \leq \beta_2 \leq 90^\circ$.
- 2.3.11. «Δεύτερος άξονας»: ο άξονας που διέρχεται από το κέντρο αναφοράς και είναι κάθετος τόσο στον πρώτο άξονα όσο και στον άξονα αναφοράς. Η θετική κατεύθυνση του δεύτερου άξονα βρίσκεται στο ημιεπίπεδο αναφοράς όταν $-90^\circ < \beta_1 < 90^\circ$, όπως φαίνεται στο παράρτημα 1, σχήμα 1.
- 2.3.12. Γωνία περιστροφής ε
Γωνία κατά την οποία το δείγμα στρέφεται γύρω από τον κάθετο άξονά του από οποιαδήποτε τυχαία καθορισμένη θέση κατά τη φορά των δεικτών του ρολογιού (+ ε) ή με αντίθετη φορά (- ε), ιδωμένη από την κατεύθυνση του φωτισμού. Εάν τα αντανάκλαστικά υλικά ή διατάξεις φέρουν διακριτική σήμανση (π.χ. TOP), η σήμανση αυτή διέπει τη θέση έναρξης. Η γωνία περιστροφής ε έχει εύρος $-180^\circ < \varepsilon \leq 180^\circ$.
- 2.4. Ορισμός φωτομετρικών όρων
- 2.4.1. Συντελεστής αντανάκλασης R'
Συντελεστής (R') ο οποίος λαμβάνεται από τη φωτοβολία (I) της αντανάκλαστικής επιφάνειας στην κατεύθυνση παρατήρησης και τη φωτεινότητα (E_\perp) στο επίπεδο αντανάκλασης σε ορθές γωνίες ως προς την κατεύθυνση του προσπίπτοντος φωτός και την επιφάνεια A του δείγματος φωτισμένου επιπέδου.
- $$R' = \frac{I}{E_\perp A}$$
- Ο συντελεστής αντανάκλασης R' εκφράζεται σε candela ανά τετραγωνικό μέτρο ανά lux ($\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1}$).
- 2.4.2. «Γωνιακή διάμετρος του αντανάκλαστικού δείγματος (σύμβολο η)»: η γωνία που αντικείται στη μεγαλύτερη διάσταση του αντανάκλαστικού δείγματος, είτε στο κέντρο της φωτεινής πηγής είτε στο κέντρο του δέκτη.
- 2.4.3. «Συντελεστής φωτεινότητας»: το πηλίκο της φωτεινότητας του σώματος που εξετάζεται προς τη φωτεινότητα ενός τέλει ου σκευαστήρα κάτω από τις ίδιες συνθήκες φωτισμού και παρατήρησης.
- 2.4.4. «Χρώμα του ανακλώμενου φωτός της διάταξης». Οι ορισμοί του χρώματος του ανακλώμενου φωτός παρατίθενται στις παραγράφους 2.30 και 2.31 του κανονισμού αριθ. 48.
- 2.5. Φθορισμός
- 2.5.1. Όταν ορισμένες ουσίες τοποθετηθούν κοντά σε πηγή υπεριώδους ή κυανής ακτινοβολίας, εκπέμπουν ακτινοβολίες που έχουν σχεδόν πάντα μεγαλύτερο μήκος κύματος από αυτές που προκαλούν το φαινόμενο. Το φαινόμενο αυτό ονομάζεται φθορισμός. Την ημέρα και στο λυκόφως, τα φθορίζοντα χρώματα είναι πιο φωτεινά από τα συνήθη χρώματα επειδή ανακλούν μέρος του φωτός που πέφτει επάνω τους και επιπλέον εκπέμπουν φως. Τη νύχτα, δεν είναι φωτεινότερα από τα συνήθη χρώματα.

- 2.5.2. «Χρώμα του φθορίζοντος φωτός της διάταξης». Οι ορισμοί του χρώματος του φθορίζοντος φωτός παρατίθενται στις παραγράφους 2.32 του κανονισμού αριθ. 48.
- 2.6. Περιγραφή του γωνιόμετρου
- Ένα γωνιόμετρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την πραγματοποίηση των μετρήσεων της αντανάκλασης στη γεωμετρία της CIE απεικονίζεται στο παράρτημα 1, σχήμα 2. Στο σχήμα αυτό, η κεφαλή του φωτόμετρου απεικονίζεται τυχαία κάθετα πάνω από την πηγή. Ο πρώτος άξονας απεικονίζεται σταθερός και οριζόντιος και είναι τοποθετημένος κάθετα προς το ημιεπίπεδο παρατήρησης. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιαδήποτε διάταξη των συστατικών η οποία να είναι ισοδύναμη με την εικονιζόμενη διάταξη.
- 2.7. Ορισμός του «τύπου»
- Οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων διαφόρων ειδών σημαίνει πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων που διαφέρουν σε σημαντικά σημεία όπως:
- 2.7.1. Την εμπορική ονομασία ή το εμπορικό σήμα.
- 2.7.2. Τα χαρακτηριστικά του αντανακλαστικού υλικού ή διατάξεων.
- 2.7.3. Τα χαρακτηριστικά του φθορίζοντος υλικού.
- 2.7.4. Τα μέρη που επηρεάζουν τις ιδιότητες του αντανακλαστικού υλικού ή διατάξεων.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση για έγκριση ενός τύπου οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων υποβάλλεται από τον κάτοχο της εμπορικής ονομασίας ή του εμπορικού σήματος ή, εάν χρειάζεται, από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του και συνοδεύεται από:
- 3.1.1. Σχέδια εις τριπλούν, επαρκώς λεπτομερή ώστε να επιτρέπουν την ταυτοποίηση του τύπου. Τα σχέδια παρουσιάζουν γεωμετρικά τη θέση όπου πρόκειται να τοποθετηθεί η οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων στο πίσω μέρος των οχημάτων. Δείχνουν επίσης την προβλεπόμενη θέση για τον αριθμό έγκρισης και για το σύμβολο αναγνώρισης σε σχέση με τον κύκλο του σήματος έγκρισης.
- 3.1.2. Σύντομη περιγραφή που παρέχει τις τεχνικές προδιαγραφές των υλικών από τα οποία κατασκευάζονται οι αντανακλαστικές επιφάνειες.
- 3.1.3. Σύντομη περιγραφή που παρέχει τις τεχνικές προδιαγραφές των υλικών από τα οποία κατασκευάζεται η φθορίζουσα επιφάνεια.
- 3.1.4. Δείγματα των αντανακλαστικών και φθορίζουσών (κατηγορία 1) ή μόνο αντανακλαστικών (κατηγορία 2) επιφανειών.
- 3.2. Η αρμόδια αρχή επαληθεύει, πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, την καταλληλότητα των μέτρων που εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής.
4. ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
- 4.1. Κάθε οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων που υποβάλλεται για έγκριση φέρει:
- 4.1.1. Την εμπορική ονομασία ή το σήμα του αιτούντος.
- 4.1.2. Στις πινακίδες των οποίων το αντανακλαστικό σύστημα δεν προορίζεται για όλες τις γωνίες περιστροφής ε, η ένδειξη «TOP» εγγράφεται οριζόντια στο μέρος των πινακίδων που προορίζεται να είναι το υψηλότερο σημείο της πινακίδας όταν τοποθετηθεί στο όχημα.

- 4.2. Οι σημάνσεις εφαρμόζονται είτε στην αντανakλαστική είτε στη φθορίζουσα περιοχή της πινακίδας, ή στην ακμή και είναι ορατές από την εξωτερική πλευρά όταν η πινακίδα σήμανσης στερεωθεί στο όχημα.
- 4.3. Οι σημάνσεις είναι ευανάγνωστες και ανεξίτηλες.
5. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 5.1. Εάν οι οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων που υποβάλλονται για έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο 4 παραπάνω πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού για τις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων αυτού του τύπου, η έγκριση χορηγείται.
- 5.2. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού αυτού (επί του παρόντος 01) υποδηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνουν τις πλέον πρόσφατες τεχνικές τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού κατά την έκδοση της έγκρισης. Το σύμβολο πάνω από τον κύκλο υποδηλώνει την κατηγορία οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων, «RF» στην περίπτωση της κατηγορίας 1 (αντανakλαστικά και φθορίζοντα υλικά) και «RR» στην περίπτωση της κατηγορίας 2 (μόνο αντανakλαστικά υλικά). Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρεί τον ίδιο αριθμό έγκρισης και σε άλλο τύπο οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων.
- 5.3. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό γνωστοποιείται η κοινοποίηση έγκρισης ή απόρριψης ή επέκτασης της έγκρισης τύπου οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που ακολουθεί το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού και μέσω συνημμένου σχεδίου, που υποβάλλονται από τον αιτούντα την έγκριση, σε μέγεθος όχι μεγαλύτερο του A4 (210 × 297 mm) ή διπλωμένο ώστε να επιτυγχάνεται το εν λόγω μέγεθος και εάν είναι δυνατόν σε κλίμακα 1:1.
- 5.4. Κάθε οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων που συμμορφώνεται με τύπο εγκεκριμένο δυνάμει του παρόντος κανονισμού φέρει, επιπλέον των σημάνσεων που περιγράφονται στην παράγραφο 4.1:
- 5.4.1. Διεθνές σήμα έγκρισης που περιλαμβάνει:
- 5.4.1.1. Έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση ⁽¹⁾.
- 5.4.1.2. Αριθμό έγκρισης.
- 5.5. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 5.6. Στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού παρατίθεται παράδειγμα της διάταξης του σήματος έγκρισης.
6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 6.1. Οι οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η ικανοποιητική λειτουργία τους υπό κανονικές συνθήκες χρήσης. Επίσης, δεν παρουσιάζουν καμία ατέλεια σχεδιασμού ή κατασκευής ικανή να βλάψει την αποτελεσματική λειτουργία ή τη διατήρηση καλών συνθηκών λειτουργίας τους.
- 6.2. Τα συστατικά των αντανakλαστικών/φθορίζουσών οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων (κατηγορία 1) ή μόνο αντανakλαστικών οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων (κατηγορία 2) δεν είναι δυνατόν να αφαιρεθούν εύκολα.

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Σερβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για την Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35 (κενό), 36 για τη Λιθουανία, 37 για την Τουρκία, 38 (κενό), 39 για το Αζερμπαϊτζάν, 40 για την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη της με τη χρήση του αντίστοιχου συμβόλου τους ECE), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότια Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα, 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας, 52 για τη Μαλαισία, 53 για την Ταϊλάνδη, 54 και 55 (κενό) και 56 για το Μαυροβούνιο, 57 (κενό) και 58 για την Τυνησία. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης τροχοφόρων οχημάτων, των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών που μπορούν να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα, καθώς και τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων αυτών, οι δε αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 6.3. Τα μέσα συνάρμωσης των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων είναι τέτοια ώστε να επιτρέπουν τη σταθερή και διαρκή σύνδεση της πινακίδας με το πίσω μέρος των οχημάτων, π.χ. με βίδες ή γυρωτικούς ήλους.
- 6.4. Η εξωτερική επιφάνεια της αντανακλαστικής/φθορίζουσας οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων (κατηγορία 1) ή μόνο αντανακλαστικής οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων (κατηγορία 2) μπορεί να καθαριστεί εύκολα. Η επιφάνεια, επομένως, δεν είναι τραχεία και οι τυχόν προεξοχές της δεν εμποδίζουν τον εύκολο καθαρισμό της.
7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (ΔΟΚΙΜΕΣ)
- 7.1. Οι οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων πρέπει επίσης να πληρούν τις προϋποθέσεις όσον αφορά τις διαστάσεις, το σχήμα, το σχέδιο καθώς και τις χρωματομετρικές, φωτομετρικές, φυσικές και μηχανικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα παραρτήματα 5 έως 12 του παρόντος κανονισμού.
8. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΟΠΙΣΘΙΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΒΡΑΔΥΚΙΝΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΑΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ) ΚΑΙ ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΑ ΤΟΥΣ
- 8.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου της οπίσθιας πινακίδας σήμανσης κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που χορήγησε την έγκριση του τύπου. Η εν λόγω υπηρεσία μπορεί τότε είτε:
- 8.1.1. Να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν ενδέχεται να έχουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι, σε κάθε περίπτωση, ο τύπος της συσκευής εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις· είτε
- 8.1.2. Να ζητήσει μια επιπλέον έκθεση δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών.
- 8.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 5.3 παραπάνω.
- 8.3. Η αρμόδια αρχή που εκδίδει την επέκταση έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για την επέκταση αυτή και ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.
9. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με εκείνες που ορίζονται στο προσάρτημα 2 της συμφωνίας (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Αναθ.2), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 9.1. Οπίσθιες πινακίδες σήμανσης εγκεκριμένες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζονται έτσι ώστε να συμμορφώνονται προς τον τύπο που εγκρίθηκε επειδή πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 6 και 7.
- 9.2. Πρέπει να τηρούνται οι ελάχιστες προδιαγραφές για τη συμμόρφωση των διαδικασιών ελέγχου της παραγωγής που παρατίθενται στο παράρτημα 13 του παρόντος κανονισμού.
- 9.3. Πρέπει να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις για τη δειγματοληψία από επιθεωρητή, οι οποίες προβλέπονται στο παράρτημα 14 του παρόντος κανονισμού.
- 9.4. Η αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου μπορεί ανά πάσα στιγμή να επαληθεύσει τις μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η συνήθης συχνότητα των εν λόγω επαληθεύσεων είναι μια φορά κάθε δύο έτη.
10. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 10.1. Έγκριση που έχει χορηγηθεί για οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατόν να ανακληθεί εάν δεν πληρούνται οι προαναφερόμενες απαιτήσεις ή εάν πινακίδα σήμανσης που φέρει σήμα έγκρισης δεν συμμορφώνεται προς τον εγκεκριμένο τύπο.
- 10.2. Εάν κάποιο συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία, το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό, ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει κατά το παρελθόν, πρέπει να ενημερώσει άμεσα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον εν λόγω κανονισμό μέσω εντύπου κοινοποίησης, σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.

11. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εάν ο κάτοχος της έγκρισης παύσει εντελώς να κατασκευάζει οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση. Με τη λήψη της σχετικής γνωστοποίησης, η αρχή αυτή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.

12. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

12.1. Από την ημερομηνία της επίσημης θέσης σε ισχύ του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 01, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 01.

12.2. 24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 01, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνο εφόσον ο προς έγκριση τύπος οπίσθιων πινακίδων σήμανσης πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 01.

12.3. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν αρνούνται να χορηγήσουν επεκτάσεις εγκρίσεων σε προηγούμενη έκδοση του παρόντος κανονισμού, έως το συμπλήρωμα 1 της σειράς τροποποιήσεων 01.

12.4. Οι εγκρίσεις που χορηγήθηκαν δυνάμει του παρόντος κανονισμού περισσότερο από 24 μήνες πριν από τη θέση σε ισχύ του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 01 και όλες οι επεκτάσεις των εγκρίσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων σε προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων που χορηγήθηκαν μεταγενέστερα εξακολουθούν να ισχύουν επ' αόριστον. Όταν ο τύπος οπίσθιων πινακίδων σήμανσης που έχει εγκριθεί σε προηγούμενη έκδοση του κανονισμού έως το συμπλήρωμα 1 της σειράς τροποποιήσεων 01 πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 01, το συμβαλλόμενο μέρος που χορήγησε την έγκριση ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.

12.5. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τύπο οπίσθιων πινακίδων σήμανσης εγκεκριμένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 01.

12.6. Από την ημερομηνία της επίσημης θέσης σε ισχύ του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 01, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν απαγορεύει την τοποθέτηση σε όχημα οπίσθιων πινακίδων σήμανσης εγκεκριμένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 01.

12.7. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να επιτρέπουν την τοποθέτηση σε όχημα οπίσθιων πινακίδων σήμανσης εγκεκριμένων σύμφωνα με προηγούμενη έκδοση του κανονισμού έως το συμπλήρωμα 1 της σειράς τροποποιήσεων 01 επί 48 μήνες ύστερα από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 01.

12.8. Μόλις λήξει η προθεσμία των 48 μηνών ύστερα από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 01, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δύνανται να απαγορεύουν την τοποθέτηση οπίσθιων πινακίδων σήμανσης που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 01, σε νέα οχήματα για τα οποία η εθνική έγκριση του τύπου ή η μεμονωμένη έγκριση χορηγήθηκε περισσότερο από 24 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 01 του παρόντος κανονισμού.

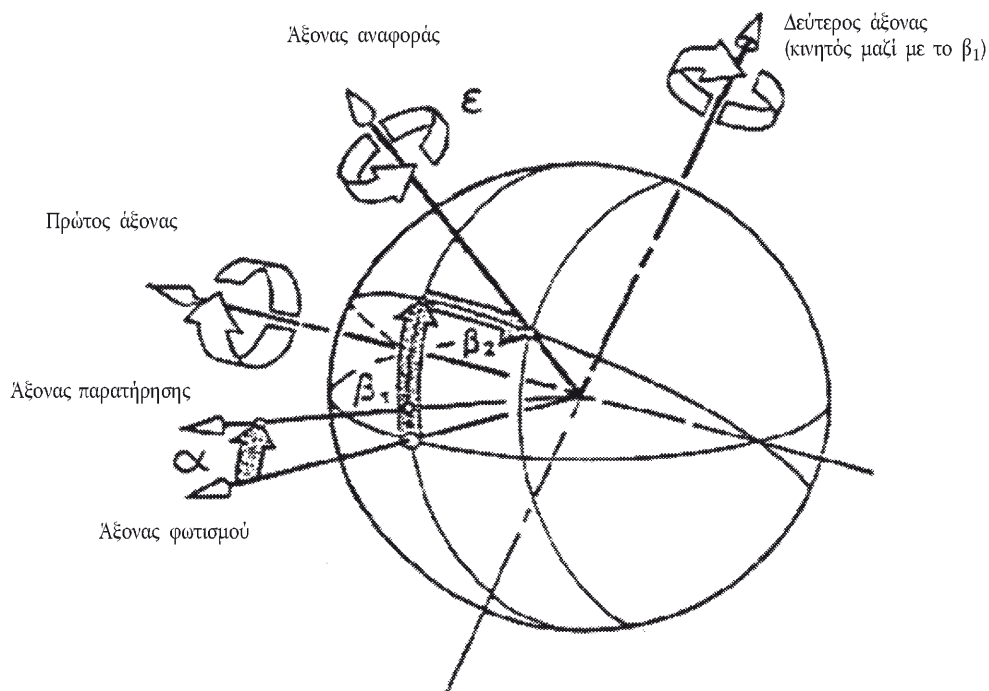
13. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Τα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό ανακοινώνουν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και τις διοικητικές αρχές που χορηγούν τις εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα πιστοποίησης έγκρισης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης, που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ ΤΗΣ CIE

Σχήμα 1



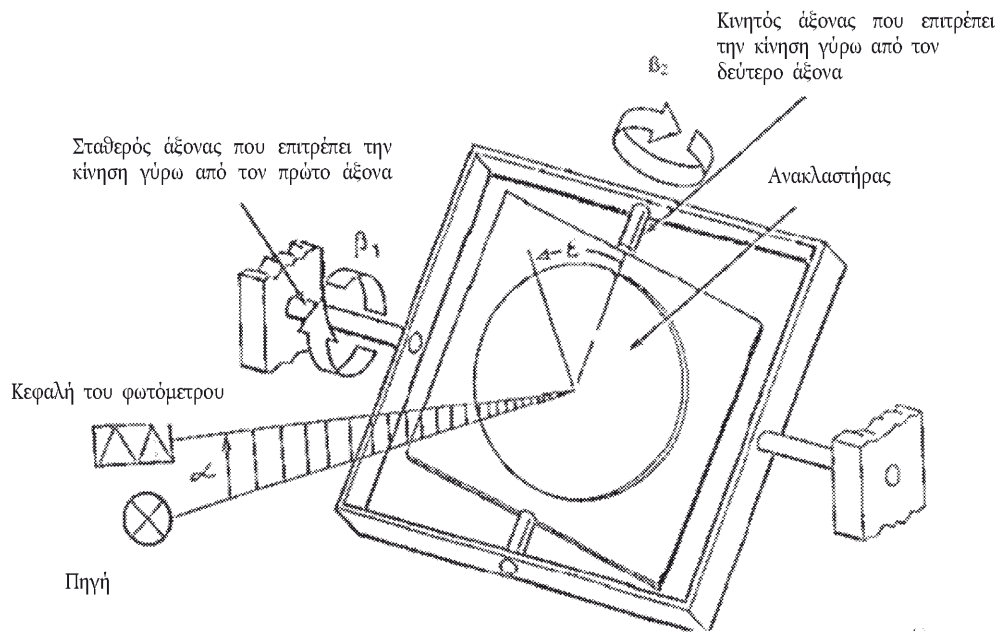
Το γωνιακό σύστημα της CIE (Διεθνής Επιτροπή Φωτισμού) για τον προσδιορισμό και τη μέτρηση ανακλαστήρων. Ο πρώτος άξονας είναι κάθετος στο επίπεδο που περιέχει τον άξονα παρατήρησης και τον άξονα φωτισμού. Ο δεύτερος άξονας είναι κάθετος τόσο στον πρώτο άξονα όσο και στον άξονα αναφοράς. Όλοι(-ες) οι άξονες, οι γωνίες και οι κατευθύνσεις περιστροφής παρουσιάζονται θετικοί(-ές).

Σημειώσεις: α) Ο κύριος σταθερός άξονας είναι ο άξονας φωτισμού.

β) Ο πρώτος άξονας είναι τοποθετημένος κάθετα προς το επίπεδο που περιέχει τον άξονα παρατήρησης και τον άξονα φωτισμού.

γ) Ο άξονας αναφοράς είναι σταθερός στον ανακλαστήρα και κινητός μαζί με τα β_1 και β_2 .

Σχήμα 2



Αναπαράσταση του μηχανισμού ενός γωνιόμετρου που ενσωματώνει το γωνιακό σύστημα της CIE για τον προσδιορισμό και τη μέτρηση ανακλαστήρων. Όλες οι γωνίες και οι κατευθύνσεις περιστροφής παρουσιάζονται θετικές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος: Α4 (210 × 297 mm)]



Εκδόθηκε από: Ονομασία της διοικητικής αρχής:

.....
.....
.....

σχετικά με ⁽²⁾: ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ενός τύπου οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 69

Αριθ. έγκρισης:

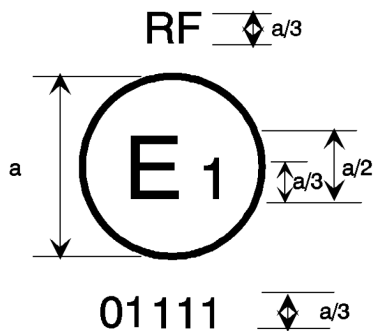
Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή εμπορικό σήμα της οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων:
2. Τύπος της οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων:
- 2.1. Κατηγορία της οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων: Κατηγορία 1/κατηγορία 2 ⁽²⁾
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εάν είναι σκόπιμο, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Υποβλήθηκε προς έγκριση την:
6. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης:
7. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:
8. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:
9. Παρατηρήσεις:
10. Οχήματα στα οποία πρόκειται να τοποθετηθεί η διάταξη (κατά περίπτωση):
11. Θέση και φύση του σήματος:
12. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
13. Λόγος(-οι) επέκτασης (εάν υφίστανται):
14. Τόπος:
15. Ημερομηνία:
16. Υπογραφή:
17. Ο κατάλογος των εγγράφων που έχουν κατατεθεί στη διοικητική υπηρεσία που έχει χορηγήσει έγκριση επισυνάπτεται στην παρούσα κοινοποίηση.

⁽¹⁾ Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανάκλησε την έγκριση (βλέπε διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).
⁽²⁾ Διαγράφεται η περιττή μνεία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ



$a = 5 \text{ mm}$ τουλάχιστον

Η οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων που φέρει το παραπάνω σήμα έγκρισης έχει εγκριθεί στη Γερμανία (E1) με αριθμό έγκρισης 01111. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 01. Το σύμβολο «RF» υποδηλώνει οπίσθια πινακίδα σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων κατηγορίας 1 (αντανακλαστικά/φθορίζοντα υλικά). Οι οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων κατηγορίας 2 (μόνο ανακλαστικά υλικά) επισημαίνονται με το σύμβολο «RR».

Σημείωση: Ο αριθμός έγκρισης και το πρόσθετο σύμβολο πρέπει να τοποθετούνται πλησίον του κύκλου, πάνω ή κάτω, αριστερά ή δεξιά του γράμματος «E». Τα ψηφία του αριθμού έγκρισης πρέπει να βρίσκονται στην ίδια πλευρά του γράμματος «E» και να είναι στραμμένα προς την ίδια κατεύθυνση. Ο αριθμός έγκρισης πρέπει να τοποθετείται σε εκ διαμέτρου αντίθετη θέση από το επιπλέον σύμβολο. Πρέπει να αποφεύγεται η χρήση λατινικών αριθμών ως αριθμών έγκρισης ώστε να αποφεύγεται τυχόν σύγχυση με άλλα σύμβολα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

1. Παρέχονται πέντε οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων στο εργαστήριο δοκιμών για να διεξαχθούν διάφορες δοκιμές.
 2. Τα δείγματα δοκιμής είναι αντιπροσωπευτικά της τρέχουσας παραγωγής και έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις συστάσεις του(των) κατασκευαστή(-ών) των αντανακλαστικών και φθοριζόντων (κατηγορία 1) ή μόνο αντανακλαστικών (κατηγορία 2) υλικών ή διατάξεων.
 3. Αφού επαληθευθούν οι γενικές προδιαγραφές (παράγραφος 6 του παρόντος κανονισμού) και οι προδιαγραφές όσον αφορά το σχήμα και τις διαστάσεις (παράρτημα 5), τέσσερα δείγματα υποβάλλονται στη δοκιμή αντοχής στη θερμότητα που περιγράφεται στο παράρτημα 9 του παρόντος κανονισμού, πριν από τις δοκιμές που περιγράφονται στα παραρτήματα 6, 7 και 8. Το πέμπτο δείγμα φυλάσσεται ως δείγμα αναφοράς κατά τις διαδικασίες δοκιμής.
 4. Οι φωτομετρικές και χρωματομετρικές μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν στο ίδιο δείγμα.
 5. Για τις άλλες δοκιμές πρέπει να χρησιμοποιηθούν δείγματα που δεν έχουν υποβληθεί σε καμία δοκιμή.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΣΧΗΜΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΣΧΗΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΙΚΩΝ/ΦΘΟΡΙΖΟΥΣΩΝ (ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1) Ή ΜΟΝΟ ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΙΚΩΝ (ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2) ΟΠΙΣΘΙΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΒΡΑΔΥΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Σχήμα

Οι πινακίδες έχουν σχήμα ισόπλευρου τριγώνου με κόλουμερες γωνίες για να τοποθετούνται με τη μία κορυφή προς τα επάνω στο πίσω μέρος βραδυκίνητων οχημάτων.

2. Σχέδιο

Οι οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων έχουν κόκκινο φθορίζον κέντρο και κόκκινο αντανακλαστικό πλαίσιο κατασκευασμένο είτε από αντανακλαστικά ελάσματα ή με ανακλαστική επίστρωση είτε από πλαστικά ανακλαστικά τριεδρα πρίσματα (κατηγορία 1). Οι οπίσθιες πινακίδες σήμανσης βραδυκίνητων οχημάτων της κατηγορίας 2 έχουν αντανακλαστικό κέντρο.

3. Διαστάσεις

Το μήκος της βάσης του εσωτερικού φθορίζοντος τριγώνου (κατηγορία 1) ή του αντανακλαστικού τριγώνου (κατηγορία 2) είναι: τουλάχιστον 350 mm και κατ' ανώτατο όριο 365 mm. Το ελάχιστο πλάτος της φωτοεκπέμπουσας επιφάνειας του κόκκινου αντανακλαστικού πλαισίου είναι 45 mm, το μέγιστο πλάτος 48 mm. Τα χαρακτηριστικά αυτά απεικονίζονται στο παράδειγμα του παραρτήματος 12.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΧΡΩΜΑΤΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

1. Οι οπίσθιες πινακίδες σήμανσης για βραδυκίνητα οχήματα και τα ρυμολκούμενά τους αποτελούνται είτε από κόκκινα αντανακλαστικά και κόκκινα φθορίζοντα υλικά ή διατάξεις (κατηγορία 1) ή μόνο από κόκκινα αντανακλαστικά υλικά ή διατάξεις (κατηγορία 2).
2. Κόκκινα αντανακλαστικά υλικά ή διατάξεις
- 2.1. Όταν μετρούνται με φασματοφωτόμετρο σύμφωνα με τις διατάξεις του εγγράφου αριθ. 15 (1971) της CIE και φωτίζονται με το πρότυπο φωτιστικό μέσο D₆₅ της CIE σε γωνία 45° από την κάθετο και παρατηρούνται από την κάθετο (γεωμετρία 45/0), το χρώμα του υλικού όταν είναι καινούργιο τοποθετείται στην περιοχή που ορίζεται από τις χρωματικές συντεταγμένες του πίνακα 2.31 του κανονισμού αριθ. 48.

Πίνακας 1

Χρώμα	1	2	3	4	Συντελεστής φωτεινότητας
Κόκκινο x	0,690	0,595	0,560	0,650	≥ 0,03
y	0,310	0,315	0,350	0,350	

- 2.1.1. Ο συντελεστής φωτεινότητας για το κόκκινο χρώμα είναι $\geq 0,03$.
- 2.2. Όταν φωτίζεται με το πρότυπο φωτιστικό A της CIE με γωνία εισόδου $\beta_1 = \beta_2 = 0^\circ$ ή, εάν αυτό προκαλεί άχρωμη επιφανειακή ανάκλαση, γωνία $\beta_1 = \pm 5^\circ$, $\beta_2 = 0^\circ$ και μετράται σε γωνία παρατήρησης 20°, το χρώμα του υλικού όταν είναι καινούργιο βρίσκεται εντός των ορίων που προβλέπονται στην παράγραφο 2.30 του κανονισμού αριθ. 48.

Πίνακας 2

Χρώμα	1	2	3	4
Κόκκινο x	0,720	0,735	0,665	0,643
y	0,258	0,265	0,335	0,335

Σημείωση: Το θέμα των νυχτερινών χρωμάτων των αντανακλαστικών υλικών μελετάται επί του παρόντος από τη CIE/TC/1.6. Επομένως, τα παραπάνω όρια είναι μόνο προσωρινά και θα αναθεωρηθούν αργότερα, αφού ολοκληρωθούν οι εργασίες της CIE/TC/1.6.

3. Κόκκινο φθορίζον υλικό
- 3.1. Όταν μετρούνται με φασματοφωτόμετρο σύμφωνα με τις διατάξεις του εγγράφου αριθ. 15 (1971) της CIE και φωτίζονται πολυχρωματικά με το πρότυπο φωτιστικό μέσο D₆₅ της CIE σε γωνία 45° από την κάθετο και παρατηρούνται από την κάθετο (γεωμετρία 45/0), το χρώμα του υλικού όταν είναι καινούργιο βρίσκεται εντός των ορίων που προβλέπονται στην παράγραφο 2.32 του κανονισμού αριθ. 48.

Πίνακας 3

Χρώμα	1	2	3	4	Συντελεστής φωτεινότητας
Κόκκινο x	0,690	0,595	0,569	0,655	≥ 0,30
y	0,310	0,315	0,341	0,345	

- 3.1.1. Ο συντελεστής φωτεινότητας είναι $\geq 0,30$.
4. Η τήρηση των χρωματομετρικών προδιαγραφών επαληθεύεται με συγκριτική οπτική δοκιμή.
Εάν μετά τη δοκιμή αυτή παραμένουν αμφιβολίες, η συμμόρφωση με τις χρωματομετρικές προδιαγραφές επαληθεύεται με τον προσδιορισμό των τριχρωματικών συντεταγμένων του δείγματος για το οποίο υπάρχουν οι περισσότερες αμφιβολίες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

ΦΩΤΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΦΩΤΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ

1. Όταν φωτίζεται με πρότυπο φωτιστικό μέσο A της CIE και μετράται όπως συνιστάται στο CIE TC 2.3 (έκδοση της CIE αριθ. 54, 1982), ο συντελεστής αντανάκλασης R' σε candelas ανά τετραγωνικό μέτρο ανά lux ($\text{cd}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{lx}^{-1}$) ολόκληρης της κόκκινης αντανάκλαστικής επιφάνειας όταν είναι καινούργια είναι τουλάχιστον όσο υποδεικνύεται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Συντελεστής αντανάκλασης R' [$\text{cd}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{lx}^{-1}$]

Γωνία παρατήρησης α [°]	Γωνία εισόδου β [°]	
20°	β ₁	0° 0° 0° 0°
	β ₂	5° 20° 30° 40°
R' του εξωτερικού πλαισίου (κατηγορία 1, 2) [$\text{cd}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{lx}^{-1}$]	120 60 30 10	
R' του εσωτερικού τριγώνου (κατηγορία 2) [$\text{cd}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{lx}^{-1}$]	10 7 4 -	

2. Η γωνία υπό την οποία φαίνεται το δείγμα να μην υπερβαίνει 80°.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

ΑΝΤΟΧΗ ΣΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

1. ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΗ ΦΘΟΡΑ

- 1.1. Διαδικασία — Για κάθε δοκιμή λαμβάνονται δύο τεμάχια από τη μονάδα δείγματος (βλέπε παράγραφο 2.1.2 του παρόντος κανονισμού). Το ένα δείγμα φυλάσσεται σε σκοτεινό και ξηρό δοχείο για μεταγενέστερη χρήση ως «μη εκτεθειμένο δείγμα αναφοράς».

Το δεύτερο δείγμα υποβάλλεται σε πηγή φωτισμού σύμφωνα με το πρότυπο ISO 105-B02-1978, τμήμα 4.3.1. Το αντανακλαστικό υλικό εκτίθεται έως ότου το κυανό πρότυπο αριθ. 7 ξεθωριάσει στον αριθ. 4 της κλίμακας του φαιού και το φθορίζον υλικό έως ότου το κυανό πρότυπο αριθ. 5 ξεθωριάσει στον αριθ. 4 της κλίμακας του φαιού.

Μετά τη δοκιμή, το δείγμα πλένεται σε αραιό ουδέτερο διάλυμα απορρυπαντικού, στεγνώνεται και εξετάζεται ως προς τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις των παραγράφων 1.2 έως 1.4.

- 1.2. Οπτική εμφάνιση — Καμία περιοχή του εκτεθειμένου δείγματος δεν παρουσιάζει ενδείξεις ρωγμάτων, απολέπισης, τοπικής διάβρωσης, φλυκταίνωσης, αποκόλλησης, παραμόρφωσης, πιτυρίωσης, επίχρισης ή διάβρωσης.

Η συστολή δεν υπερβαίνει το 0,5 % σε οποιαδήποτε γραμμική κατεύθυνση και δεν υπάρχουν ενδείξεις ανεπαρκούς συγκόλλησης, όπως αποκόλληση των άκρων από το υπόστρωμα.

- 1.3. Σταθερότητα χρώματος — Τα χρώματα του εκτεθειμένου δείγματος εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6.

- 1.4. Επίδραση του αντανακλαστικού υλικού στο συντελεστή φωτεινής έντασης.

- 1.4.1. Για τον έλεγχο αυτό, η μέτρηση γίνεται μόνο σε γωνία παρατήρησης 20' και γωνία εισόδου 5° με τη μέθοδο του παραρτήματος 7.

- 1.4.2. Ο συντελεστής φωτεινής έντασης του εκτεθειμένου δείγματος αφού στεγνώσει δεν είναι κατώτερος από το 80 % της τιμής του παραρτήματος 7, πίνακας 1.

- 1.4.3. Το δείγμα υποβάλλεται στη συνέχεια σε προσομοίωση βροχής και ο συντελεστής φωτεινής έντασής του υπό τις συνθήκες αυτές δεν είναι μικρότερος από το 90 % της τιμής που λαμβάνεται όταν η μέτρηση γίνει σε ξηρές συνθήκες, όπως εξηγείται στην παράγραφο 1.4.2 παραπάνω.

2. ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ ΣΤΗ ΔΙΑΒΡΩΣΗ (πρότυπο ISO 3768)

- 2.1. Ένα δείγμα της μονάδας δείγματος υποβάλλεται σε δράση αλατώδους ομίχλης επί 48 ώρες, που περιλαμβάνουν δύο περιόδους έκθεσης 24 ωρών έκαστη, με ενδιάμεσο διάστημα 2 ωρών κατά τη διάρκεια του οποίου το δείγμα αφήνεται να στεγνώσει.

Η αλατώδης ομίχλη επιτυγχάνεται με ψεκασμό υπό θερμοκρασία $35^{\circ} \pm 2^{\circ}\text{C}$, με αλατώδες διάλυμα το οποίο παράγεται με διάλυση πέντε μερών κατά βάρος χλωριούχου νατρίου σε 95 μέρη αποσταγμένου νερού που δεν περιέχει προσμείξεις περισσότερο από 0,02 %.

- 2.2. Αμέσως μετά το τέλος της δοκιμής, το δείγμα δεν φέρει ίχνη διάβρωσης που να μπορεί να επηρεάσει την ορθή λειτουργία της διάταξης αντανάκλασης.

- 2.2.1. Ο συντελεστής φωτεινής έντασης R της ανακλαστικής επιφάνειας, όταν μετράται ύστερα από περίοδο αποκατάστασης 48 ωρών, όπως καθορίζεται στο παράρτημα 7, παράγραφος 1, με γωνία εισόδου 5° και γωνία παρατήρησης 20', δεν είναι μικρότερος από την τιμή του παραρτήματος 7, πίνακας 1. Πριν από τη μέτρηση η επιφάνεια καθαρίζεται για να απομακρυνθούν τα ιζήματα άλατος από την αλατώδη ομίχλη.

3. ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Ένα τμήμα της μονάδας δείγματος μήκους τουλάχιστον 300 mm βυθίζεται σε μείγμα n-επτανίου και τολουενίου, 70 % και 30 % κατ' όγκο επί ένα λεπτό.

Μετά την απομάκρυνση, η επιφάνεια σκουπίζεται με μαλακό ύφασμα για να στεγνώσει και δεν παρουσιάζει ορατή αλλαγή που θα μείωνε την αποτελεσματικότητά της.

4. ΣΥΓΚΟΛΛΗΤΙΚΗ ΙΣΧΥΣ (στην περίπτωση συγκολλητικών υλικών)
- 4.1. Ο βαθμός πρόσφυσης των αντανακλαστικών υλικών προσδιορίζεται ύστερα από περίοδο σκλήρυνσης 24 ωρών, με την κάθετη χρήση μηχανής δοκιμής όσον αφορά την αντοχή της επιφάνειας στον εφελκυσμό.
- 4.2. Προσδιορίζεται η συγκόλληση αντανακλαστικών και φθορίζοντων υλικών με απανωτές στρώσεις ή επιχρισμένων.
- 4.3. Τα επιχρισμένα υλικά κάθε είδους δεν είναι δυνατόν να απομακρύνονται χωρίς εργαλεία ή χωρίς φθορά του υλικού.
- 4.4. Τα υλικά με απανωτές στρώσεις (συγκολλητικές ταινίες) χρειάζονται δύναμη τουλάχιστον 10 N ανά πλάτος 25 mm με ταχύτητα 300 mm ανά λεπτό για να αφαιρεθούν από το υπόστρωμα.
5. ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΟ ΝΕΡΟ
Ένα τμήμα της μονάδας δείγματος μήκους τουλάχιστον 300 mm βυθίζεται σε αποσταγμένο νερό σε θερμοκρασία 23 ± 5 °C για περίοδο 18 ωρών. Στη συνέχεια αφήνεται να στεγνώσει επί 24 ώρες υπό κανονικές συνθήκες εργαστηρίου.
Μετά την ολοκλήρωση της δοκιμής, το τμήμα εξετάζεται. Κανένα μέρος εντός 10 mm από την ακμή κοπής δεν παρουσιάζει ενδείξεις φθοράς που θα μπορούσε να μειώσει την αποτελεσματικότητα της πινακίδας.
6. ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΣΗ (εκτός από πλαστικά ανακλαστικά τρίεδρα πρίσματα)
Όταν συμπαγής χαλύβδινη σφαίρα διαμέτρου 25 mm αφήνεται να πέσει από ύψος 2 m επάνω στην αντανακλαστική και τη φθορίζουσα επιφάνεια υποβασταζόμενης πινακίδας, σε θερμοκρασία περιβάλλοντος 23 ± 2 °C, τα υλικά δεν παρουσιάζουν ρωγμές ή αποκόλληση από το υπόστρωμα σε απόσταση μεγαλύτερη από 5 mm από την περιοχή της κρούσης.
7. ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΟΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟ
 - 7.1. Χειροκίνητος καθαρισμός
 - 7.1.1. Μονάδα δείγματος που έχει αλειφθεί με μείγμα απορρυπαντικού, λιπαντικού και γραφίτη καθαρίζεται εύκολα χωρίς να φθίρει η αντανακλαστική επιφάνεια ή η φθορίζουσα επιφάνεια όταν σκουπίζεται με ήπιο αλειφατικό διαλύτη όπως η-επτάνιο, και στη συνέχεια πλένεται με ουδέτερο απορρυπαντικό.
 - 7.2. Καθαρισμός με νερό υπό πίεση
 - 7.2.1. Το δείγμα δοκιμής, όταν υποβάλλεται σε συνεχή ψεκασμό επί 60 δευτερόλεπτα στις συνήθεις συνθήκες συναρμολόγησής του, δεν πρέπει να εμφανίζει σημάδια ζημίας στην αντανακλαστική επιφάνεια ή αποκόλλησης από το υπόστρωμα ή διαχωρισμό από την επιφάνεια στερέωσης του δείγματος σύμφωνα με τις ακόλουθες παραμέτρους ρύθμισης:
 - α) Πίεση νερού/διαλύματος πλύσης: $8 \pm 0,2$ Mpa·
 - β) Θερμοκρασία νερού/διαλύματος πλύσης: $60^\circ - 5$ °C·
 - γ) Ταχύτητα ροής νερού/διαλύματος πλύσης: 7 ± 1 l/min·
 - δ) Η άκρη του ρύγχους καθαρισμού πρέπει να είναι τοποθετημένη σε απόσταση 600 ± 20 mm από την αντανακλαστική επιφάνεια·
 - ε) Το ρύγχος καθαρισμού πρέπει να σχηματίζει γωνία έως 45° με την κάθετο στην αντανακλαστική επιφάνεια·
 - στ) Χρησιμοποιείται ακροφύσιο σε γωνία 40° ώστε να επιτυγχάνεται εκτοξευόμενη δέσμη κωνικού σχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΗ ΘΕΡΜΟΤΗΤΑ

1. Τα τέσσερα δείγματα διατηρούνται επί 48 ώρες σε ξηρή ατμόσφαιρα σε θερμοκρασία 65 ± 2 °C και στη συνέχεια αφήνονται να ψυχθούν για 1 ώρα σε 23 ± 2 °C. Ακολούθως, διατηρούνται επί 12 ώρες σε θερμοκρασία -20 ± 2 °C.
 - 1.1. Το δείγμα εξετάζεται αφού αφεθεί επί 4 ώρες σε κανονικές συνθήκες εργαστηρίου για να επανέλθει.
 2. Ύστερα από τη δοκιμή αυτή δεν εκδηλώνονται ρωγμές ούτε παρατηρείται σημαντική παραμόρφωση των επιφανειών, ιδίως των οπτικών ενοτήτων.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΑΚΑΜΨΙΑ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ

Η τριγωνική πινακίδα στερεώνεται καλά σε μία από τις μακριές πλευρές της, ενώ οι σφιγκτήρες της διάταξης συγκράτησης δεν καλύπτουν περισσότερο από 20 mm. Στην αντίθετη κορυφή εφαρμόζεται δύναμη 10 N κάθετα προς το επίπεδο.

Η κορυφή δεν κινείται τότε προς την κατεύθυνση της δύναμης περισσότερο από 40 mm.

Μόλις αφαιρεθεί η δύναμη, η πινακίδα επιστρέφει εμφανώς στην αρχική της θέση. Η απομένουσα παραμόρφωση δεν υπερβαίνει τα 5 mm.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11

Διαχρονική σταθερότητα των οπτικών ιδιοτήτων ⁽¹⁾ των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης

1. Η αρχή που χορήγησε την έγκριση έχει το δικαίωμα να ελέγξει την ανθεκτικότητα στο χρόνο των οπτικών ιδιοτήτων χρησιμοποιούμενου τύπου οπίσθιας πινακίδας σήμανσης.
2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών εκτός του κράτους του οποίου η αρμόδια αρχή χορήγησε την έγκριση έχουν το δικαίωμα να προβούν σε παρεμφερείς ελέγχους στην επικράτειά τους. Οι εν λόγω αρχές, σε περίπτωση που διαπιστώσουν συστηματικό ελάττωμα σε χρησιμοποιούμενη οπίσθια πινακίδα σήμανσης, διαβιβάζουν στις αρχές που χορήγησαν την έγκριση τα τεμάχια που εξέτασαν και ζητούν τη γνώμη τους.
3. Ελλείψει άλλων κριτηρίων, η έννοια του «συστηματικού ελαττώματος» σε χρησιμοποιούμενο τύπο οπίσθιας πινακίδας σήμανσης ερμηνεύεται σύμφωνα με το σημείο 6.1 του παρόντος κανονισμού.

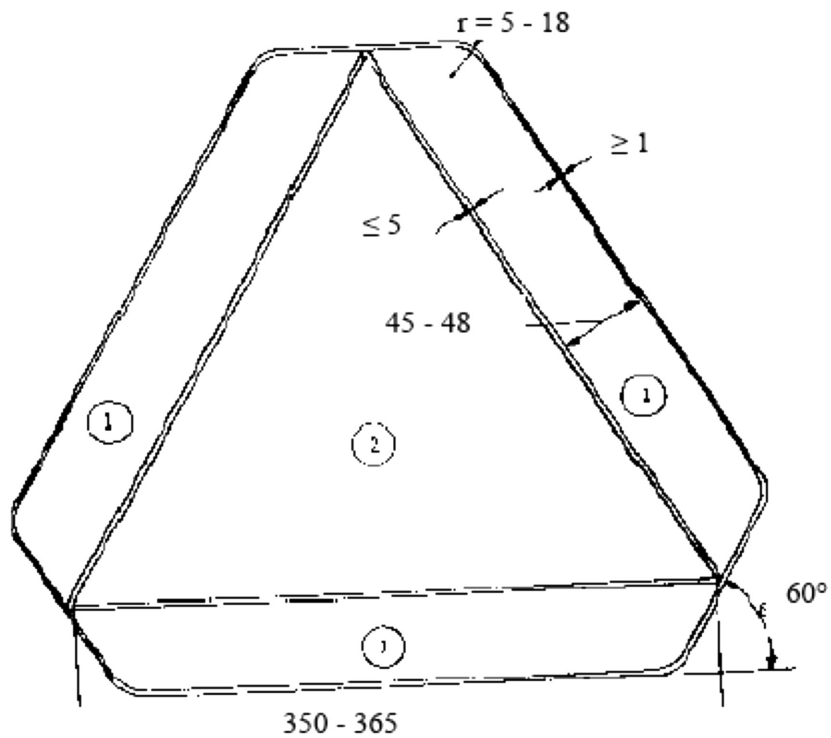
⁽¹⁾ Παρότι είναι σημαντικές οι δοκιμές για τον έλεγχο της ανθεκτικότητας των οπτικών ιδιοτήτων των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης, με την επί του παρόντος διαθέσιμη τεχνολογία δεν είναι ακόμη δυνατόν να εκτιμηθεί η ανθεκτικότητα αυτή με εργαστηριακές δοκιμές περιορισμένης διάρκειας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 12

Οπίσθιες πινακίδες σήμανσης για βραδυκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους

Παράδειγμα

Όλες οι διαστάσεις είναι σε mm.



(1) Κόκκινο αντανακλαστικό υλικό ή αντανακλαστικό τρίεδρο πρίσμα (κατηγορία 1 ή κατηγορία 2)

(2) Κόκκινο φθορίζον υλικό (κατηγορία 1) ή κόκκινο αντανακλαστικό υλικό (κατηγορία 2)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 13

Ελάχιστες απαιτήσεις για τη συμμόρφωση των διαδικασιών ελέγχου παραγωγής

1. ΓΕΝΙΚΑ

- 1.1. Οι απαιτήσεις συμμόρφωσης θεωρείται ότι πληρούνται από μηχανικής και γεωμετρικής πλευράς, εφόσον οι διαφορές δεν υπερβαίνουν τις αναπόφευκτες κατασκευαστικές αποκλίσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 1.2. Όσον αφορά τις φωτομετρικές επιδόσεις, δεν αμφισβητείται η συμμόρφωση των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης μαζικής παραγωγής εάν, κατά τη δοκιμή των φωτομετρικών επιδόσεων τυχαία επιλεγμένης οπίσθιας πινακίδας σήμανσης, καμία από τις μετρούμενες τιμές δεν αποκλίνει δυσμενώς περισσότερο από 20 % από τις τιμές που προδιαγράφονται στον παρόντα κανονισμό.
- 1.3. Πληρούνται οι χρωματικές συντεταγμένες.

2. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

Για κάθε τύπο οπίσθιας πινακίδας σήμανσης, ο κάτοχος του σήματος έγκρισης οφείλει να πραγματοποιεί τουλάχιστον τις ακόλουθες δοκιμές, με την ενδεδειγμένη συχνότητα. Οι δοκιμές αυτές εκτελούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Εάν σε οποιοδήποτε δειγματοληψία διαπιστωθεί μη συμμόρφωση ως προς το οικείο είδος δοκιμής, πραγματοποιείται περαιτέρω δειγματοληψία και δοκιμές. Ο κατασκευαστής λαμβάνει μέτρα για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση της αντίστοιχης παραγωγής.

2.1. Φύση των δοκιμών

Οι δοκιμές συμμόρφωσης στον παρόντα κανονισμό αφορούν τα φωτομετρικά και τα χρωματομετρικά χαρακτηριστικά και τη δοκιμή ατοχής στις καιρικές συνθήκες των χαρακτηριστικών αυτών.

2.2. Μέθοδοι που χρησιμοποιούνται στις δοκιμές

- 2.2.1. Οι δοκιμές διεξάγονται σε γενικές γραμμές σύμφωνα με τις μεθόδους που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό.
- 2.2.2. Σε κάθε δοκιμή συμμόρφωσης που διεξάγεται από τον κατασκευαστή μπορούν να χρησιμοποιηθούν αντίστοιχες μέθοδοι ύστερα από έγκριση της αρμόδιας αρχής για τις δοκιμές έγκρισης. Εναπόκειται στον κατασκευαστή να αποδείξει ότι οι χρησιμοποιούμενες μέθοδοι είναι ισοδύναμες προς τις οριζόμενες στον παρόντα κανονισμό.
- 2.2.3. Η εφαρμογή των παραγράφων 2.2.1 και 2.2.2 απαιτεί τακτική βαθμονόμηση του εξοπλισμού εκτέλεσης των δοκιμών και συσχέτισή του με τις διενεργούμενες από την αρμόδια αρχή μετρήσεις.
- 2.2.4. Σε κάθε περίπτωση, οι μέθοδοι αναφοράς είναι εκείνες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ιδίως για σκοπούς διοικητικής εξακρίβωσης και δειγματοληψίας.

2.3. Φύση της δειγματοληψίας

Τα δείγματα οπίσθιων πινακίδων σήμανσης λαμβάνονται τυχαίως από την παραγωγή ομοιογενούς παρτίδας. Ως ομοιογενής παρτίδα νοείται ένα σύνολο οπίσθιων πινακίδων σήμανσης του ίδιου τύπου, καθοριζόμενο σύμφωνα με τις μεθόδους παραγωγής του κατασκευαστή.

Η αξιολόγηση καλύπτει, κατά κανόνα, την παραγωγή σε σειρά μεμονωμένων εργοστασίων. Ωστόσο, επιτρέπεται η ομαδοποίηση των στοιχείων που αφορούν τον ίδιο τύπο που κατασκευάζεται από διαφορετικά εργοστάσια, με την προϋπόθεση ότι τα εργοστάσια αυτά εφαρμόζουν το ίδιο σύστημα ποιότητας και διαχείρισης της ποιότητας.

2.4. Φωτομετρικά χαρακτηριστικά που μετρούνται και καταγράφονται

Το δείγμα οπίσθιας πινακίδας σήμανσης υποβάλλεται σε φωτομετρικές μετρήσεις για την επαλήθευση της τήρησης των ελαχίστων τιμών στα σημεία και των χρωματικών συντεταγμένων που παρέχονται στον παρόντα κανονισμό.

2.5. Κριτήρια αποδοχής

Ο κατασκευαστής είναι υπεύθυνος για τη διενέργεια στατιστικής μελέτης των αποτελεσμάτων των δοκιμών και για τον καθορισμό, σε συμφωνία με την αρμόδια αρχή, των κριτηρίων αποδοχής των προϊόντων του, προκειμένου να πληρούνται οι προδιαγραφές για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των προϊόντων που ορίζονται στο σημείο 9.1 του παρόντος κανονισμού.

Τα κριτήρια αποδοχής οφείλουν να είναι τέτοια ώστε, με βαθμό εμπιστοσύνης 95 %, η ελάχιστη πιθανότητα επιτυχίας σε δειγματοληπτικό έλεγχο, σύμφωνα με το παράρτημα 14 (πρώτη δειγματοληψία) να φθάνει στο 0,95.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 14

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ ΑΠΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ
 - 1.1. Οι απαιτήσεις συμμόρφωσης πρέπει να θεωρείται ότι πληρούνται από μηχανικής και γεωμετρικής πλευράς, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, εφόσον υπάρχουν, εάν οι διαφορές δεν υπερβαίνουν τις αναπόφευκτες κατασκευαστικές αποκλίσεις.
 - 1.2. Όσον αφορά τις φωτομετρικές επιδόσεις, δεν αμφισβητείται η συμμόρφωση των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης μαζικής παραγωγής εάν, κατά τη δοκιμή των φωτομετρικών επιδόσεων τυχαία επιλεγμένης οπίσθιας πινακίδας σήμανσης:
 - 1.2.1. καμία τιμή που έχει μετρηθεί δεν αποκλίνει δυσμενώς περισσότερο από 20 τοις εκατό από τις τιμές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
 - 1.2.2. Οι εμφανώς ελαττωματικές οπίσθιες πινακίδες σήμανσης δεν λαμβάνονται υπόψη.
 - 1.3. Πληρούνται οι χρωματικές συντεταγμένες.
2. ΠΡΩΤΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑ

Κατά την πρώτη δειγματοληψία επιλέγονται τυχαία τέσσερις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης. Οι δύο πρώτες αποτελούν το δείγμα Α και οι δύο άλλες το δείγμα Β.

 - 2.1. Η συμμόρφωση δεν αμφισβητείται
 - 2.1.1. Σύμφωνα με τη διαδικασία δειγματοληψίας, που παρουσιάζεται στο σχήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, η συμμόρφωση των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης μαζικής παραγωγής δεν αμφισβητείται εάν η δυσμενής απόκλιση των τιμών που έχουν μετρηθεί στις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης είναι:
 - 2.1.1.1. δείγμα Α

Α1: μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης	0 τοις εκατό
μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης όχι περισσότερο από	20 τοις εκατό
Α2: και οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης περισσότερο από	0 τοις εκατό
αλλά όχι άνω του	20 τοις εκατό
βλέπε δείγμα Β	
 - 2.1.1.2. δείγμα Β

Β1: και οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης	0 τοις εκατό
--	--------------
 - 2.2. Η συμμόρφωση αμφισβητείται
 - 2.2.1. Σύμφωνα με τη διαδικασία δειγματοληψίας που παρουσιάζεται στο σχήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, αμφισβητείται η συμμόρφωση των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης μαζικής παραγωγής και ζητείται από τον κατασκευαστή να προσαρμόσει την παραγωγή του έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις (ευθυγράμμιση), εάν οι αποκλίσεις των τιμών που μετρούνται στις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης είναι:
 - 2.2.1.1. δείγμα Α

Α3: μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης όχι περισσότερο από	20 τοις εκατό
μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από	20 τοις εκατό
αλλά όχι άνω του	30 τοις εκατό
 - 2.2.1.2. δείγμα Β

Β2: στην περίπτωση Α2	
μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από	0 τοις εκατό
αλλά όχι άνω του	20 τοις εκατό
μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης όχι περισσότερο από	20 τοις εκατό

- B3: στην περίπτωση A2
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης 0 τοις εκατό
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 20 τοις εκατό
 αλλά όχι άνω του 30 τοις εκατό
- 2.3. Ανάκληση της έγκρισης
- Αμφισβητείται η συμμόρφωση και εφαρμόζεται η παράγραφος 10 εάν, σύμφωνα με τη διαδικασία δειγματοληψίας στο σχήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, οι αποκλίσεις των τιμών που μετρούνται στις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης είναι:
- 2.3.1. δείγμα Α
- A4: μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης όχι περισσότερο από 20 τοις εκατό
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 30 τοις εκατό
- A5: και οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης περισσότερο από 20 τοις εκατό
- 2.3.2. δείγμα Β
- B4: στην περίπτωση A2
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 0 τοις εκατό
 αλλά όχι άνω του 20 τοις εκατό
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 20 τοις εκατό
- B5: στην περίπτωση A2
 και οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης περισσότερο από 20 τοις εκατό
- B6: στην περίπτωση A2
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης 0 τοις εκατό
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 30 τοις εκατό
3. ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ
- Στις περιπτώσεις A3, B2, B3 απαιτείται, εντός διμήνου μετά από την κοινοποίηση, να επαναληφθεί η δειγματοληψία, με τρίτο δείγμα Γ δύο οπίσθιων πινακίδων σήμανσης και τέταρτο δείγμα Δ δύο οπίσθιων πινακίδων σήμανσης, επιλεγμένων από το απόθεμα που έχει κατασκευασθεί μετά την ευθυγράμμιση προς τις απαιτήσεις.
- 3.1. Η συμμόρφωση δεν αμφισβητείται
- 3.1.1. Σύμφωνα με τη διαδικασία δειγματοληψίας, που εμφανίζεται στο σχήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, η συμμόρφωση των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης μαζικής παραγωγής δεν αμφισβητείται εφόσον οι αποκλίσεις των τιμών που μετρούνται στις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης είναι:
- 3.1.1.1. δείγμα Γ
- G1: μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης 0 τοις εκατό
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης όχι περισσότερο από 20 τοις εκατό
- G2: και οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης περισσότερο από 0 τοις εκατό
 αλλά όχι άνω του 20 τοις εκατό
 βλέπε δείγμα Δ
- 3.1.1.2. δείγμα Δ
- Δ1: στην περίπτωση Γ2
 και οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης 0 τοις εκατό
- 3.2. Η συμμόρφωση αμφισβητείται.
- 3.2.1. Σύμφωνα με τη διαδικασία δειγματοληψίας που παρουσιάζεται στο σχήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, αμφισβητείται η συμμόρφωση των οπίσθιων πινακίδων σήμανσης μαζικής παραγωγής και ζητείται από τον κατασκευαστή να προσαρμόσει την παραγωγή του έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις (ευθυγράμμιση), εάν οι αποκλίσεις των τιμών που μετρούνται στις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης είναι:
- 3.2.1.1. δείγμα Δ
- Δ2: στην περίπτωση Γ2
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 0 τοις εκατό
 αλλά όχι άνω του 20 τοις εκατό
 μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης όχι περισσότερο από 20 τοις εκατό

3.3. Ανάκληση της έγκρισης

Αμφισβητείται η συμμόρφωση και εφαρμόζεται η παράγραφος 10 εάν, σύμφωνα με τη διαδικασία δειγματοληψίας στο σχήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, οι αποκλίσεις των τιμών που μετρούνται στις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης είναι:

3.3.1. δείγμα Γ

Γ3: μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης όχι περισσότερο από 20 τοις εκατό
μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 20 τοις εκατό

Γ4: και οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης περισσότερο από 20 τοις εκατό

3.3.2. δείγμα Δ

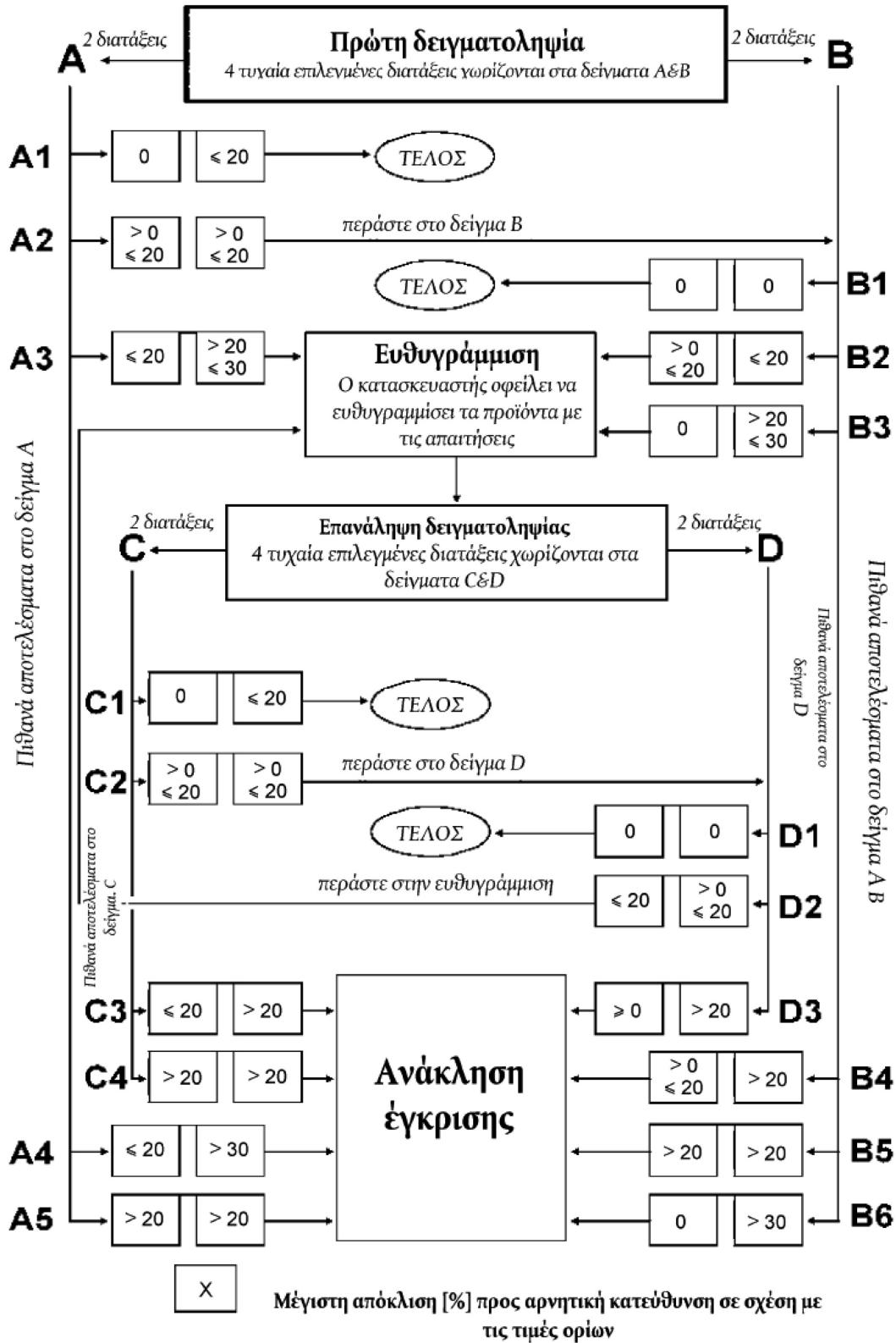
Δ3: στην περίπτωση Γ2
μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης 0 ή περισσότερο από 0 τοις εκατό
μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης περισσότερο από 20 τοις εκατό

4. ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΝΤΟΧΗΣ

Ύστερα από τη διαδικασία δειγματοληψίας του σχήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, δείγματα μιας από τις οπίσθιες πινακίδες σήμανσης του δείγματος Α ελέγχονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στα παραρτήματα 8 και 9 του παρόντος κανονισμού.

Η οπίσθια πινακίδα σήμανσης θεωρείται αποδεκτή εάν περάσει επιτυχώς τις δοκιμές. Ωστόσο, εάν τα δείγματα του δείγματος Α δεν περάσουν τις δοκιμές, οι δύο οπίσθιες πινακίδες σήμανσης του δείγματος Β υποβάλλονται στην ίδια διαδικασία και πρέπει να περάσουν και οι δύο επιτυχώς τις δοκιμές.

Σχήμα 1



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 15

Κατευθυντήριες γραμμές για την εγκατάσταση οπίσθιων πινακίδων σήμανσης σε βραδυκίνητα οχήματα (από κατασκευής) και τα ρυμολκούμενά τους

1. Συνιστάται στις κυβερνήσεις να απαιτούν την τοποθέτηση, σε βραδυκίνητα οχήματα τα οποία από κατασκευής δεν μπορούν να ταξιδέψουν με ταχύτητα μεγαλύτερη των 30 km/h, «οπίσθιων πινακίδων σήμανσης για βραδυκίνητα οχήματα και τα ρυμολκούμενά τους» οι οποίες να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τις ειδικές απαιτήσεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του παρόντος παραρτήματος.
2. Πεδίο εφαρμογής
Κύριος σκοπός των κατευθυντήριων αυτών γραμμών είναι η καθιέρωση απαιτήσεων για την εγκατάσταση, διάταξη, θέση και γεωμετρική ορατότητα οπίσθιων πινακίδων σήμανσης σε βραδυκίνητα οχήματα και τα ρυμολκούμενά τους, τα οποία, από κατασκευής δεν μπορούν να ταξιδέψουν με ταχύτητα μεγαλύτερη των 30 km/h. Με τον τρόπο αυτό βελτιώνεται η ορατότητα και επιτρέπεται η εύκολη αναγνώριση των εν λόγω οχημάτων.
3. Αριθμός
Τουλάχιστον μία.
4. Διάταξη
Ο τύπος της/των οπίσθιας(-ων) πινακίδας(-ων) σήμανσης είναι εγκεκριμένος και πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
Η κορυφή της οπίσθιας πινακίδας σήμανσης κατευθύνεται προς τα επάνω.
Κάθε μέρος μιας οπίσθιας πινακίδας σήμανσης βρίσκεται εντός 5° από το εγκάρσιο κάθετο επίπεδο, σχηματίζει ορθή γωνία με τον επιμήκη άξονα του οχήματος και βλέπει προς τα πίσω.
5. Θέση
Ως προς το πλάτος: Εάν υπάρχει μόνο μία οπίσθια πινακίδα σήμανσης, πρέπει να βρίσκεται στην αντίθετη πλευρά του μέσου διαμήκους επιπέδου του οχήματος από την κατεύθυνση κυκλοφορίας που ισχύει στη χώρα καταχώρισης
Ως προς το ύψος: Επάνω από το έδαφος, όχι λιγότερο από 250 mm (κάτω πλευρά), όχι περισσότερο από 1 500 mm (άνω πλευρά)
Ως προς το μήκος: Στο πίσω μέρος του οχήματος
6. Γεωμετρική ορατότητα
Οριζόντιος γωνία: 30° προς τα έξω και προς τα μέσα· η κάλυψη από τα απαραίτητα κατασκευαστικά μέρη του οχήματος επιτρέπεται έως το 10 τοις εκατό της επιφάνειας της οπίσθιας πινακίδας σήμανσης
Κατακόρυφος γωνία: 15° επάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο
Προσανατολισμός: προς τα πίσω.

Μόνον τα πρωτότυπα κείμενα της UN/ECE έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελεγχθούν στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς UN/ECE, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Κανονισμός αριθ. 71 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) —
 Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση γεωργικών ελκυστήρων όσον αφορά το οπτικό πεδίο του οδηγού**

Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 1 Αυγούστου 1987

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση χορήγησης έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Τροποποιήσεις του τύπου ελκυστήρα και επέκταση της έγκρισης
7. Συμμόρφωση της παραγωγής
8. Ποινές σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής
9. Οριστική διακοπή της παραγωγής
10. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των διοικητικών υπηρεσιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1 – Κοινοποίηση σχετικά με την έγκριση, την απόρριψη έγκρισης, την επέκταση έγκρισης, την ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής τύπου ελκυστήρα όσον αφορά το οπτικό πεδίο του οδηγού, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 71.

Παράρτημα 2 – Διατάξεις σημάτων έγκρισης.

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
 - 1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο οπτικό πεδίο των οδηγών γεωργικών ελκυστήρων που εκτείνεται σε γωνία 180° προς τα εμπρός.
2. ΟΡΙΣΜΟΙ
 - 2.1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ως «γεωργικός ελκυστήρας» νοείται κάθε μηχανοκίνητο όχημα, είτε τροχοφόρο είτε ερπυστριοφόρο, με δύο τουλάχιστον άξονες, του οποίου η λειτουργία έγκειται βασικά στην ισχύ έλξης του και το οποίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για να σύρει, σπρώχνει, φέρει ή θέτει σε κίνηση ορισμένα εργαλεία, μηχανές ή ρυμουλκούμενα για χρήση στη γεωργική ή δασική εκμετάλλευση. Ο εν λόγω ελκυστήρας είναι δυνατό να διαρρυθμιστεί για να μεταφέρει φορτίο και συνοδούς.
 - 2.2. Ως «έγκριση ελκυστήρα» νοείται η έγκριση ενός τύπου ελκυστήρα ως προς το οπτικό πεδίο που ορίζεται στην παράγραφο 2.4.
 - 2.3. Ως «τύπος ελκυστήρα» νοείται μια κατηγορία ελκυστήρων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές ως προς:
 - 2.3.1. τα εξωτερικά και εσωτερικά σχήματα και διαρρυθμίσεις τα οποία, στην περιοχή που ορίζεται στην παράγραφο 1.1, είναι δυνατό να επηρεάζουν την ορατότητα.
 - 2.3.2. το σχήμα και το μέγεθος του αλεξηνέμου και των πλευρικών παραθύρων που βρίσκονται στην περιοχή που ορίζεται στην παράγραφο 1.1.
 - 2.4. Ως «πεδίο ορατότητας» νοούνται συνολικά η μπροστινή και οι πλάγιες κατευθύνσεις προς τις οποίες μπορεί να δει ο οδηγός.

- 2.5. Ως «σημείο αναφοράς» νοείται το σημείο που βρίσκεται στο επίπεδο που είναι παράλληλο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του ελκυστήρα το οποίο διέρχεται από το μέσο του καθίσματος, σε θέση 700 mm κατά μήκος της καθέτου πάνω από την τομή αυτού του επιπέδου με την επιφάνεια του καθίσματος και 270 mm – προς την κατεύθυνση του στηρίγματος της λεκάνης – από το κατακόρυφο επίπεδο που εφάπτεται στο μπροστινό άκρο της επιφάνειας του καθίσματος και είναι κάθετο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του ελκυστήρα (βλέπε σχήμα 1)· έτσι όπως ορίζεται το σημείο αναφοράς αντιστοιχεί σε άδειο κάθισμα που είναι προσαρμοσμένο στη μέση θέση που ορίζεται από τον κατασκευαστή του ελκυστήρα·
- 2.6. Ως «οπτικό ημικύκλιο» νοείται το περιγεγραμμένο ημικύκλιο ακτίνας 12 m γύρω από το σημείο που βρίσκεται στο οριζόντιο επίπεδο της οδού, στην κατακόρυφο κάτω από το σημείο αναφοράς έτσι ώστε το τόξο – όπως φαίνεται από την κατεύθυνση προς την οποία ταξιδεύει το όχημα – να βρίσκεται μπροστά από τον ελκυστήρα και η διάμετρος που οριοθετεί το ημικύκλιο να σχηματίζει ορθή γωνία με τον διαμήκη άξονα του ελκυστήρα (βλέπε σχήμα 2)·
- 2.7. Ως «φαινόμενο μείωσης του οπτικού πεδίου» νοούνται οι χορδές των τομέων του οπτικού ημικυκλίου που είναι αθέατες λόγω δομικών στοιχείων – όπως είναι, για παράδειγμα, οι ορθοστάτες της οροφής, οι σωλήνες εισαγωγής αέρα, οι σωλήνες εξάτμισης, τα πλαίσια αλεξηνέμων, το προστατευτικό πλαίσιο·
- 2.8. Ως «οπτική περιοχή» νοείται το μέρος του οπτικού πεδίου που οριοθετείται:
- 2.8.1. προς τα πάνω, από ένα οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από το σημείο αναφοράς,
- 2.8.2. στο επίπεδο της οδού, από την περιοχή εκτός του οπτικού ημικυκλίου, η οποία βρίσκεται στην επέκταση του οπτικού ημικυκλίου, με χορδή, μήκους 9,5 m, που διχοτομείται καθέτως από το επίπεδο που είναι παράλληλο προς μέσο διάμηκες επίπεδο του ελκυστήρα που διέρχεται από το μέσο του καθίσματος του οδηγού·
- 2.9. Ως «περιοχή λειτουργίας των υαλοκαθαριστήρων» νοείται η εξωτερική επιφάνεια του αλεξηνέμου που σαρώνεται από τους υαλοκαθαριστήρες.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση για την έγκριση ενός ελκυστήρα όσον αφορά το οπτικό πεδίο του οδηγού υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ελκυστήρα ή από δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα παρακάτω έγγραφα που υποβάλλονται εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:
- 3.2.1. Περιγραφή του ελκυστήρα σε σχέση με τα σημεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2.3 ανωτέρω, μαζί με διαστασιολογημένα σχέδια και μεγέθη ελαστικών που ορίζονται από τον κατασκευαστή και είτε μια φωτογραφία είτε ένα ανάτυγμα του θαλάμου επιβατών· προσδιορίζονται οι αριθμοί ή/και τα σύμβολα αναγνώρισης του τύπου του ελκυστήρα·
- 3.2.2. Στοιχεία της θέσης του σημείου αναφοράς σε σχέση με τυχόν εμπόδια στην ορατότητα του οδηγού, τα οποία στοιχεία πρέπει να είναι αρκετά αναλυτικά, μεταξύ άλλων, για τον υπολογισμό του φαινομένου μείωσης του οπτικού πεδίου, σύμφωνα με τον τύπο που δίνεται στην παράγραφο 5.2.2.2.
- 3.3. Ελκυστήρας αντιπροσωπευτικός του προς έγκριση τύπου ελκυστήρα υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Αν ο τύπος που υποβάλλεται προς έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5, κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο ελκυστήρα.
- 4.2. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 00 για τον κανονισμό στην αρχική του μορφή) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δίνει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο ελκυστήρα, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.3, ανωτέρω.

- 4.3. Η ειδοποίηση για την έγκριση ή την απόρριψη ή την επέκταση ή την ανάκληση της έγκρισης ή την οριστική παύση παραγωγής τύπου ελκυστήρα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, με τη χρήση έντυπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
- 4.4. Σε κάθε ελκυστήρα που ανήκει στον εγκεκριμένο, βάσει του παρόντος κανονισμού, τύπο τοποθετείται σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο, το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.4.1. κύκλο ο οποίος περικλείει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.1.
- 4.5. Αν ένας ελκυστήρας είναι σύμφωνος με έναν εγκεκριμένο τύπο, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που προσαρτώνται στη συμφωνία, στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναληφθεί το σύμβολο που ορίζεται στην παράγραφο 4.4.1· σε μια τέτοια περίπτωση οι αριθμοί κανονισμών και έγκρισης και τα πρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση από τη χώρα στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 4.4.1.
- 4.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην αναγνωριστική πινακίδα του ελκυστήρα την οποία τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 4.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρέχονται παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Γενικά
- 5.1.1. Ο ελκυστήρας είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένος και εξοπλισμένος ώστε, κατά την οδική κυκλοφορία και τη χρήση στη γεωργία ή στη δασοκομία, ο οδηγός να έχει επαρκές οπτικό πεδίο σε όλες τις φυσιολογικές συνθήκες οδικής κυκλοφορίας και αγροτικής και δασικής εργασίας. Το οπτικό πεδίο θεωρείται επαρκές όταν ο οδηγός μπορεί, όποτε είναι δυνατόν, να βλέπει μέρος του κάθε μπροστινού τροχού και όταν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- 5.2. Επαλήθευση του οπτικού πεδίου
- 5.2.1. Διαδικασία καθορισμού του φαινομένου μείωσης του οπτικού πεδίου.
- 5.2.1.1. Ο ελκυστήρας είναι σταθμευμένος σε οριζόντια επιφάνεια, όπως φαίνεται στο σχήμα 2. Σε οριζόντιο στήριγμα στην ευθεία του σημείου αναφοράς τοποθετούνται δύο πηγές φωτός, π.χ. 2 × 150 W, 12 V, συμμετρικά προς το σημείο αναφοράς και σε απόσταση 65 mm μεταξύ τους. Το στήριγμα μπορεί να περιστρέφεται στο κέντρο του γύρω από κατακόρυφο άξονα ο οποίος διέρχεται από το σημείο αναφοράς. Για σκοπούς μέτρησης του φαινομένου μείωσης του οπτικού πεδίου, το στήριγμα ευθυγραμμίζεται έτσι ώστε η γραμμή που ενώνει τις δύο πηγές φωτός να είναι κάθετη προς τη γραμμή που ενώνει το κατασκευαστικό στοιχείο που κρύβει το οπτικό πεδίο με το σημείο αναφοράς. Οι τροχοί

(1) Ένα για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχοσλοβακία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Γιουγκοσλαβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 για τη Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας, 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία και 22 για την Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά με την οποία θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη συμφωνία για την υιοθέτηση ομοιόμορφων όρων έγκρισης και αμοιβαίας αναγνώρισης εγκρίσεων των εξοπλισμών και εξαρτημάτων μηχανοκίνητων οχημάτων, και οι αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

πρέπει να τοποθετηθούν στο όχημα με τον πιο δυσμενή συνδυασμό. Μετρούνται οι αλληλεπικαλύψεις σκιωδών ζωνών (η σκιωδέστερη περιοχή) που προβάλλονται στο οπτικό ημικύκλιο από το κατασκευαστικό στοιχείο που κρύβει το οπτικό πεδίο όταν οι πηγές φωτός ανάβουν ταυτόχρονα ή εναλλάξ, σύμφωνα με την παράγραφο 2.7 (σχήμα 3).

- 5.2.1.2. Το κάθε φαινόμενο μείωσης του οπτικού πεδίου δεν υπερβαίνει τα 700 mm.
- 5.2.1.3. Τα φαινόμενα μείωσης του οπτικού πεδίου που οφείλονται σε παρακείμενα δομικά στοιχεία πλάτους άνω των 80 mm διευθετούνται έτσι ώστε να υπάρχει διάστημα τουλάχιστον 2 200 mm – το οποίο μετριέται ως χορδή του οπτικού ημικυκλίου – μεταξύ των κέντρων των δύο φαινομένων μείωσης του οπτικού πεδίου.
- 5.2.1.4. Δεν πρέπει να υπάρχουν περισσότερα από έξι φαινόμενα μείωσης του οπτικού πεδίου στο οπτικό ημικύκλιο συνολικά ούτε περισσότερα από δύο στην οπτική περιοχή που αναφέρεται στην παράγραφο 2.8.
- 5.2.1.5. Ωστόσο, τα φαινόμενα μείωσης του οπτικού πεδίου άνω των 700 mm και κάτω των 1 500 mm επιτρέπονται, εάν τα κατασκευαστικά στοιχεία που τα προκαλούν δεν μπορούν να ανασχεδιαστούν ούτε να τοποθετηθούν αλλιώς. Έξω από τον οπτικό τομέα μπορούν να υπάρχουν σε κάθε πλευρά συνολικά είτε
- 5.2.1.5.1. δύο τέτοια φαινόμενα μείωσης του οπτικού πεδίου, από τα οποία το ένα να μην υπερβαίνει τα 700 mm και το άλλο να μην υπερβαίνει τα 1 500 mm, είτε
- 5.2.1.5.2. δύο τέτοια φαινόμενα μείωσης του οπτικού πεδίου, από τα οποία κανένα να μην υπερβαίνει τα 1 200 mm.
- 5.2.1.6. Οποιαδήποτε παρεμπόδιση της ορατότητας που προκαλείται από την παρουσία κατόπτρων οδήγησης ενός εγκεκριμένου μοντέλου δεν λαμβάνεται υπόψη εάν τα κάτοπτρα αυτά δεν μπορούν να τοποθετηθούν αλλιώς.
- 5.2.2. Μαθηματικός προσδιορισμός των φαινομένων μείωσης του οπτικού πεδίου της διόφθαλμης όρασης.
- 5.2.2.1. Ο βαθμός στον οποίο είναι αποδεκτά τα διάφορα φαινόμενα μείωσης του οπτικού πεδίου επαληθεύεται μαθηματικά και όχι με τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 5.2.1. Η έκταση, η κατανομή και ο αριθμός των φαινομένων μείωσης του οπτικού πεδίου διέπεται από τις παραγράφους 5.2.1.3 έως 5.2.1.6.
- 5.2.2.2. Παίρνοντας ως βάση τη διόφθαλμη όραση με απόσταση μεταξύ των οφθαλμών 65 mm, το φαινόμενο μείωσης του οπτικού πεδίου που εκφράζεται σε mm υπολογίζεται με βάση τον τύπο

$$X = \frac{b - 65}{a} \times 12000 + 65$$

όπου

a = η απόσταση σε mm μεταξύ του κατασκευαστικού στοιχείου που παρεμποδίζει την όραση και του σημείου αναφοράς, που μετριέται με τη γραμμή όρασης η οποία ενώνει το σημείο αναφοράς, το κέντρο του κατασκευαστικού στοιχείου και την περίμετρο του οπτικού ημικυκλίου.

b = το πλάτος σε mm του κατασκευαστικού στοιχείου που παρεμποδίζει την όραση, το οποίο μετριέται οριζόντια και κάθετα προς τη γραμμή όρασης.

- 5.3. Οι διαδικασίες επαλήθευσης που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2 μπορούν να αντικαθίστανται από άλλες διαδικασίες, εφόσον αποδεικνύεται ότι οι τελευταίες είναι εξίσου έγκυρες.
- 5.4. Φαινόμενο μείωσης του οπτικού πεδίου που προκαλείται από το πλαίσιο του αλεξηνέμου

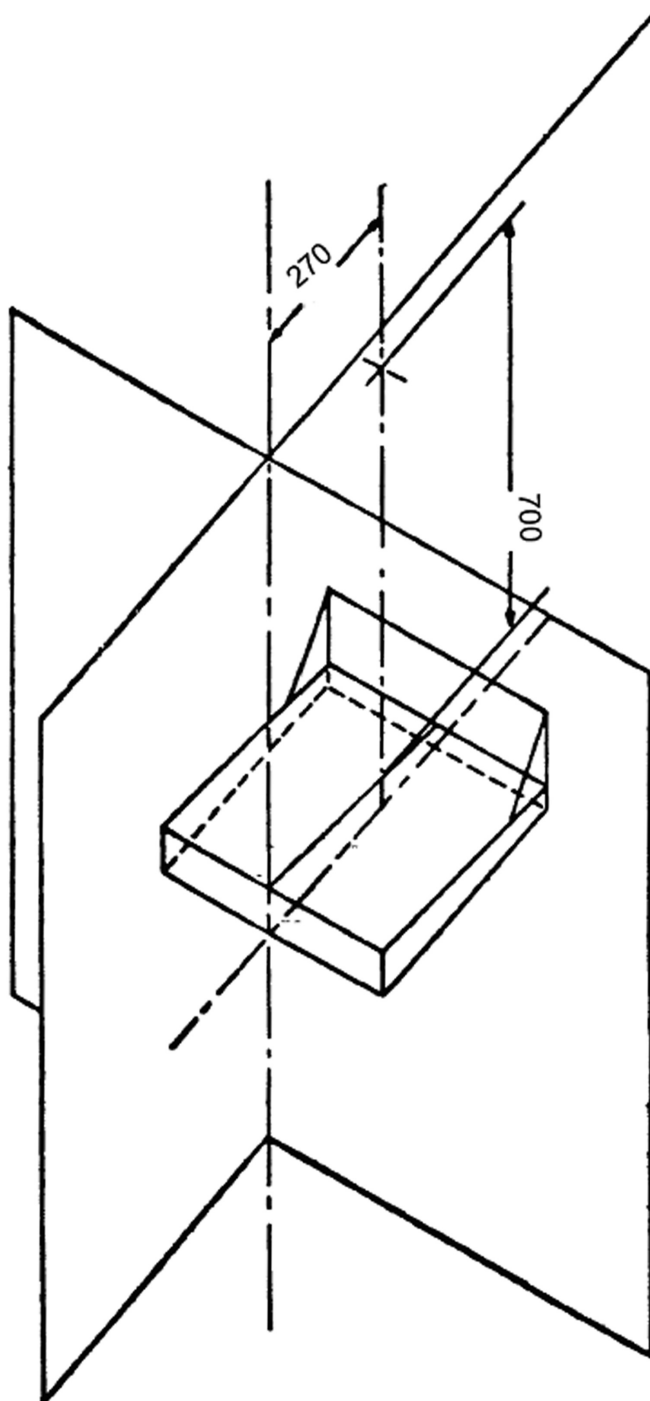
Για τον προσδιορισμό των φαινομένων μείωσης του οπτικού πεδίου στον οπτικό τομέα, η μείωση του οπτικού πεδίου που προκαλείται από το πλαίσιο του αλεξηνέμου και η μείωση του οπτικού πεδίου που προκαλείται από άλλο εμπόδιο μπορεί να θεωρηθεί, για τους σκοπούς της παραγράφου 5.2.1.4 ως ενιαίο φαινόμενο μείωσης του οπτικού πεδίου, υπό τον όρο ότι η απόσταση μεταξύ των πιο μακρινών σημείων αυτών των φαινομένων μείωσης του οπτικού πεδίου δεν υπερβαίνει τα 700 mm.

- 5.5. Υαλοκαθαριστήρας αλεξήνεμου
- 5.5.1. Εάν ένας ελκυστήρας είναι εξοπλισμένος με αλεξήνεμο, θα διαθέτει επίσης έναν ή περισσότερους ηλεκτρικούς υαλοκαθαριστήρες. Η περιοχή λειτουργίας τους θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται καθαρό οπτικό πεδίο εμπρός, το οποίο αντιστοιχεί σε μια χορδή του ημικυκλίου τουλάχιστον 8 m εντός της οπτικής περιοχής.
- 5.5.2. Οι υαλοκαθαριστήρες θα πρέπει να λειτουργούν με 20 τουλάχιστον κύκλους σάρωσης το λεπτό.
6. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΕΛΚΥΣΤΗΡΑ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 6.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου ελκυστήρα κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που ενέκρινε τον τύπο ελκυστήρα. Η διοικητική υπηρεσία μπορεί τότε είτε:
- 6.1.1. Να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις είναι μάλλον απίθανο να έχουν υπολογίσιμες αρνητικές επιπτώσεις και ότι οπωσδήποτε ο ελκυστήρας εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις· ή
- 6.1.2. Να απαιτήσει μια επιπλέον έκθεση δοκιμής από την αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών τεχνική υπηρεσία.
- 6.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.3 ανωτέρω.
- 6.3. Η αρμόδια αρχή που εκδίδει την επέκταση έγκρισης χορηγεί αριθμό σειράς για κάθε έντυπο κοινοποίησης που καταρτίζεται για τέτοιου είδους επεκτάσεις.
7. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 7.1. Κάθε ελκυστήρας που φέρει σήμα έγκρισης, όπως ορίζεται από τον παρόντα κανονισμό, συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο ελκυστήρα και ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 ανωτέρω.
- 7.2. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 7.1 ανωτέρω, γίνονται επαρκείς έλεγχοι με τυχαία δειγματοληψία σε σειριακά κατασκευαζόμενους ελκυστήρες που φέρουν το σήμα έγκρισης που απαιτείται βάσει του παρόντος κανονισμού.
8. ΠΟΙΝΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Η έγκριση που χορηγείται για έναν τύπο ελκυστήρα δυνάμει του παρόντος κανονισμού μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν διαπιστωθεί συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παραγράφου 7.1 ή εφόσον ο ελκυστήρας δεν περάσει με επιτυχία τους ελέγχους που ορίζονται στην παράγραφο 7, ανωτέρω.
- 8.2. Αν κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει μια έγκριση την οποία είχε προηγουμένως χορηγήσει, κοινοποιεί αμέσως την εν λόγω ενέργεια στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω ενός αντιγράφου του εντύπου έγκρισης, το οποίο φέρει στο τέλος, με μεγάλα γράμματα, την ένδειξη «ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ», με υπογραφή και ημερομηνία.
9. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή ενός εγκεκριμένου, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τύπου ελκυστήρα ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Μόλις λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η εν λόγω αρχή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός αντιγράφου του εντύπου έγκρισης, που φέρει στο τέλος, με μεγάλα γράμματα, την ένδειξη «ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ», με υπογραφή και ημερομηνία.

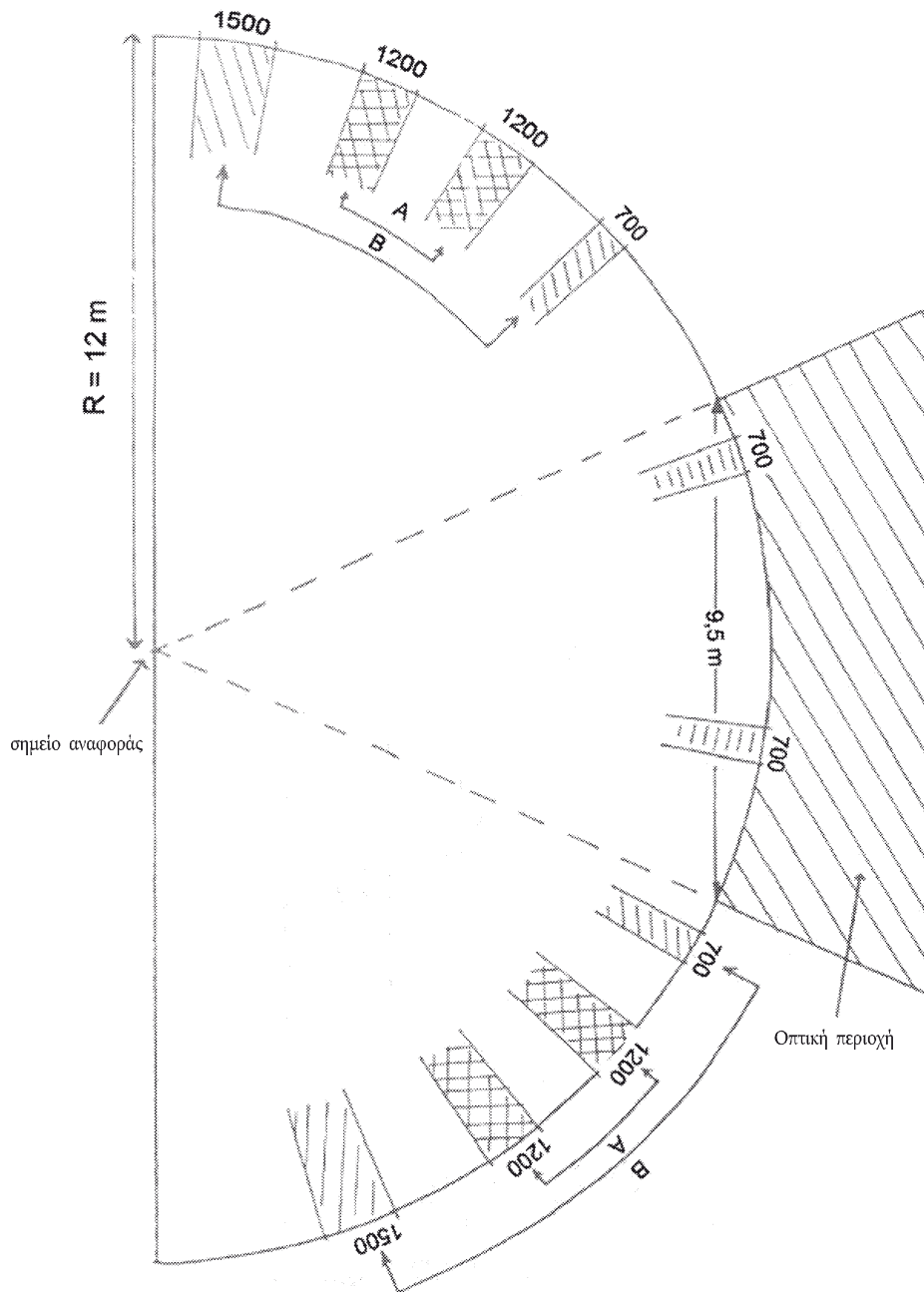
10. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών που χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες θα πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα με τα οποία πιστοποιείται η έγκριση ή η απόρριψη ή η επέκταση ή η ανάκληση της έγκρισης που εκδίδεται σε άλλες χώρες.

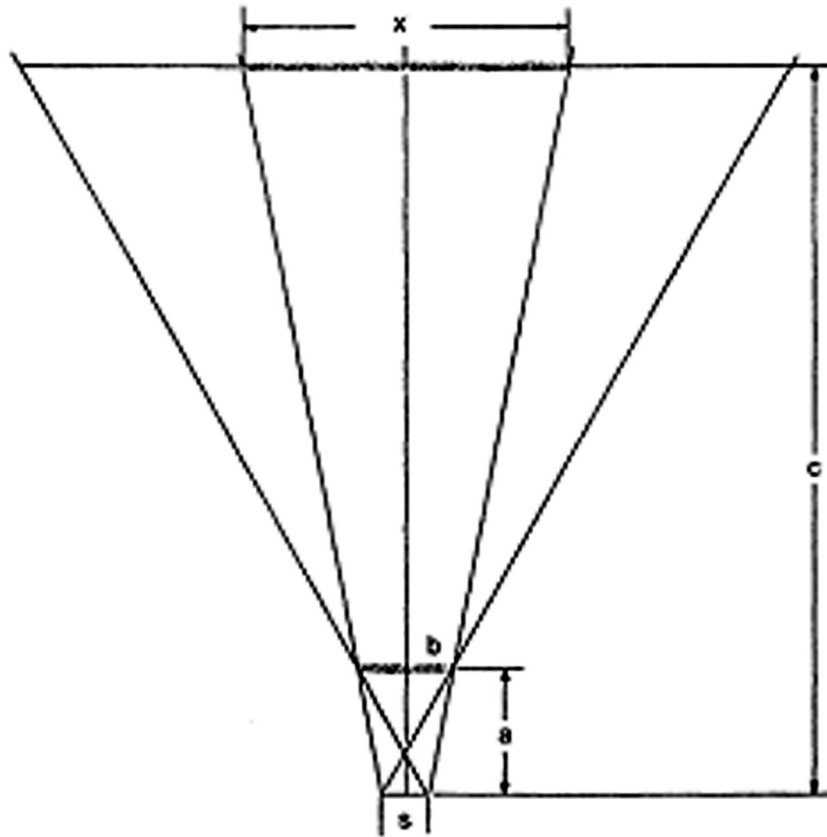
Σχήμα 1



Σχήμα 2



Σχήμα 3

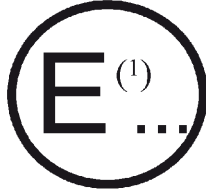


$$\frac{\frac{x}{2} - \frac{s}{2}}{c} = \frac{\frac{b}{2} - \frac{s}{2}}{a}$$

$$x = \frac{b - 65}{a} \times 12000 + 65$$

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

[Μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]

Κοινοποίηση σχετικά με την ⁽²⁾: ΕΓΚΡΙΣΗ

ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ

ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου ελκυστήρα όσον αφορά το οπτικό πεδίο του οδηγού, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 71

- Αριθ. έγκρισης Αριθ. επέκτασης
1. Εμπορική ονομασία ή εμπορικό σήμα του ελκυστήρα
 2. Τύπος ελκυστήρα
 3. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή
 4. Εάν υπάρχει, όνομα και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή
 5. Συνοπτική περιγραφή του ελκυστήρα
 6. Ο πιο δυσμενής συνδυασμός τροχών για το μπροστινό οπτικό πεδίο (μπροστά, πίσω)
 7. Ελκυστήρας που υποβλήθηκε προς έγκριση στις
 8. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης
 9. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης δοκιμών από την εν λόγω υπηρεσία
 10. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την εν λόγω υπηρεσία
 11. Λόγος(-οι) επέκτασης (εάν υπάρχουν) ⁽²⁾
 12. Λόγος(-οι) επέκτασης (εάν υπάρχουν)
 13. Σημείο του ελκυστήρα στο οποίο βρίσκεται το σήμα έγκρισης
 14. Τόπος
 15. Ημερομηνία
 16. Υπογραφή
 17. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον προαναφερόμενο αριθμό έγκρισης, επισυνάπτονται στην παρούσα κοινοποίηση:
 - διαστασιολογημένα σχέδια
 - ανάπτυγμα ή φωτογραφία του θαλάμου επιβατών

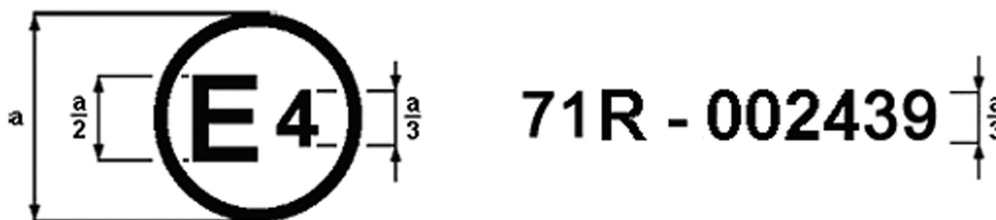
⁽¹⁾ Διοικητική υπηρεσία.⁽²⁾ Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

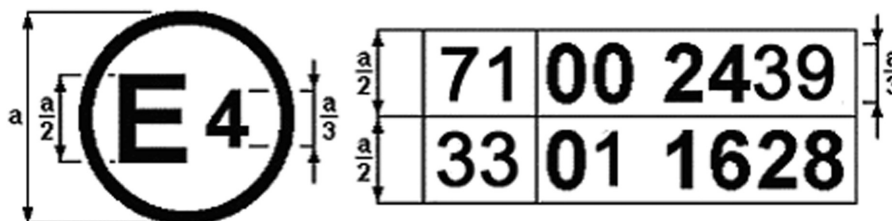
(βλέπε παράγραφο 4.4 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε ελκυστήρα δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος ελκυστήρα έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) όσον αφορά το οπτικό πεδίο του οδηγού, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 71 και με αριθ. έγκρισης 002439. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 71 στην αρχική μορφή του.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παράγραφο 4.5 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα έγκρισης, τοποθετημένο σε ελκυστήρα, δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος ελκυστήρα έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 71 και 33 ⁽¹⁾. Τα πρώτα δύο ψηφία των αριθμών έγκρισης δηλώνουν ότι, κατά τις ημερομηνίες που χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 71 δεν είχε τροποποιηθεί ενώ ο κανονισμός αριθ. 33 περιλάμβανε ήδη τη σειρά τροποποιήσεων 01.

⁽¹⁾ Ο τελευταίος αριθμός δίνεται απλώς ως παράδειγμα.

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ δυνάμει του διεθνούς δημόσιου δικαίου. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, τον οποίο διατίθεται στον δικτυακό τόπο:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Κανονισμός αριθ. 125 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΗΕ/ΟΕΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων ως προς το οπτικό πεδίο του οδηγού εμπρός

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως το:

Συμπλήρωμα 1 στην αρχική έκδοση του κανονισμού – Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 3 Φεβρουαρίου 2008

Συμπλήρωμα 2 στην αρχική έκδοση του κανονισμού – Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 19 Αυγούστου 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής και σκοπός
2. Ορισμοί
3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Διαδικασία δοκιμής
7. Τροποποίηση τύπου οχήματος και επέκταση έγκρισης
8. Συμμόρφωση παραγωγής
9. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση παραγωγής
10. Οριστική παύση παραγωγής
11. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών των αρμόδιων για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- Παράρτημα 1 — Κοινοποίηση σχετικά με την έγκριση ή επέκταση ή άρνηση ή ανάκληση έγκρισης ή οριστική παύση παραγωγής ενός τύπου οχήματος ως προς το οπτικό πεδίο του οδηγού εμπρός, με βάση τον κανονισμό αριθ. 125
- Παράρτημα 2 — Διάταξη σημάτων έγκρισης
- Παράρτημα 3 — Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «Η» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για θέσεις καθιστού σε μηχανοκίνητα οχήματα
- Παράρτημα 4 — Μέθοδος για τον προσδιορισμό των σχέσεων των διαστάσεων μεταξύ των πρωτογενών σημείων αναφοράς του οχήματος και του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς

1 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ

- 1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για το οπτικό πεδίο επί 180° εμπρός των οδηγών οχημάτων της κατηγορίας M1 ⁽¹⁾.
- 1.2. Σκοπός του είναι να διασφαλίζεται επαρκές οπτικό πεδίο εφόσον το αλεξήνεμο και οι υπόλοιπες υάλινες επιφάνειες είναι στεγνές και καθαρές.
- 1.3. Οι απαιτήσεις του παρόντα κανονισμού έχουν διατυπωθεί έτσι ώστε να εφαρμόζονται στα οχήματα κατηγορίας M1 στα οποία ο οδηγός βρίσκεται αριστερά. Στα οχήματα κατηγορίας M1 στα οποία ο οδηγός βρίσκεται δεξιά οι απαιτήσεις αυτές εφαρμόζονται με αντιμετάθεση για τα κριτήρια, εφόσον απαιτείται.

⁽¹⁾ Όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3) (έγγραφο TRANS/WP.29/78/Αναθ.1/Τροποπ.2, όπως τροποποιήθηκε τελικά με την Τροπολογία 4).

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για την εφαρμογή του παρόντα κανονισμού:

- 2.1. «Έγκριση τύπου οχήματος» σημαίνει το σύνολο της διαδικασίας κατά την οποία συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας πιστοποιεί ότι κάποιος τύπος οχήματος πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντα κανονισμού·
- 2.2. «Τύπος οχήματος ως προς το οπτικό πεδίο» σημαίνει οχήματα τα οποία δεν διαφέρουν σε ουσιώδεις παραμέτρους όπως:
- 2.2.1. οι εξωτερικές και εσωτερικές διαμορφώσεις και διαρρυθμίσεις εντός της περιοχής που προσδιορίζεται στην παράγραφο 1 οι οποίες ενδέχεται να επηρεάζουν την ορατότητα· και
- 2.2.2. το σχήμα και οι διαστάσεις του αλεξήνεμου και ο τρόπος τοποθέτησής του.
- 2.3. «Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς» σημαίνει σύστημα αναφοράς το οποίο συνίσταται από ένα κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο X-Z, ένα οριζόντιο επίπεδο X-Y και ένα κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο Y-Z (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 6). Το σύστημα χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των σχέσεων διαστάσεων μεταξύ της θεωρητικής θέσης σημείων στα σχέδια και των πραγματικών θέσεων τους επί του οχήματος. Η διαδικασία για την τοποθέτηση του οχήματος σε σχέση με το σύστημα καθορίζεται στο παράρτημα 4. Για όλες τις συντεταγμένες τις αναφερόμενες στο σύστημα αναφοράς επί του εδάφους ως βάση λαμβάνονται όχημα σε τάξη πορείας ⁽¹⁾ και ένας επιβάτης σε εμπρόσθιο κάθισμα, η μάζα του οποίου λαμβάνεται 75 kg ± 1 τοις εκατό.
- 2.3.1. Οχήματα με ανάρτηση που επιτρέπει τη ρύθμιση του ελεύθερου ύψους τους από το έδαφος δοκιμάζονται υπό τις κανονικές συνθήκες χρήσεως οι οποίες εξειδικεύονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.
- 2.4. «Πρωτογενή στοιχεία αναφοράς» σημαίνει οπές, επιφάνειες, σημάνσεις και σημεία αναγνώρισης στο αμάξωμα του οχήματος. Ο τύπος του χρησιμοποιούμενου σημείου αναφοράς και η θέση κάθε σημείου σε συντεταγμένες X, Y, και Z του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς καθώς και σε σχέση με θεωρητικό επίπεδο εδάφους καθορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος. Τα εν λόγω σημεία μπορεί να είναι τα σημεία ελέγχου που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του αμαξώματος.
- 2.5. «Γωνία ερεισίνωτου καθίσματος» σημαίνει τη γωνία που ορίζεται στο παράρτημα 3 παράγραφος 2.6 ή 2.7.
- 2.6. «Πραγματική γωνία ερεισίνωτου καθίσματος» σημαίνει τη γωνία που ορίζεται στο παράρτημα 3 παράγραφος 2.6.
- 2.7. «Θεωρητική γωνία ερεισίνωτου καθίσματος» σημαίνει τη γωνία που ορίζεται στο παράρτημα 3 παράγραφος 2.7.
- 2.8. «Σημεία V» σημαίνει τα σημεία των οποίων η θέση στο εσωτερικό του χώρου επιβατών καθορίζεται με βάση τα κατακόρυφα διαμήκη επίπεδα τα διερχόμενα από τα κέντρα των ακρότατων καθορισμένων θέσεων καθιστών στο εμπρόσθιο κάθισμα και σε σχέση προς το σημείο «R» και τη θεωρητική γωνία ερεισίνωτου του καθίσματος. Τα σημεία αυτά χρησιμοποιούνται για την επαλήθευση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις τις σχετικές με το οπτικό πεδίο.

⁽¹⁾ Η μάζα οχήματος σε τάξη κίνησης περιλαμβάνει τη μάζα του οχήματος και του αμαξώματός του με ψυκτικό υγρό, λιπαντικά, καύσιμο, 100 τοις εκατό άλλα υγρά, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και τον οδηγό. Η μάζα του οδηγού εκτιμάται στα 75 kg (κατανομημένη ως εξής: 68 kg για τη μάζα του επιβαίνοντα και 7kg για τη μάζα αποσκευών, κατά το πρότυπο ISO2416:1992. Το δοχείο καυσίμου είναι πλήρες κατά 90 τοις εκατό και οι υπόλοιπες συσκευές που περιέχουν υγρά (εκτός των προοριζόμενων για υγρά απόβλητα) κατά 100 τοις εκατό της χωρητικότητας που δίδεται από τον κατασκευαστή.

- 2.9. «Σημείο R ή σημείο αναφοράς για κάθισμα» σημαίνει το σημείο το καθοριζόμενο στο παράρτημα 3 παράγραφος 2.4.
- 2.10. «Σημείο H» σημαίνει το σημείο το καθοριζόμενο στο παράρτημα 3 παράγραφος 2.3.
- 2.11. «Σημεία αναφοράς για το αλεξήνεμο» σημαίνει τα σημεία τα κείμενα στην τομή με το αλεξήνεμο των προς τα εμπρός ακτινικά εκτεινόμενων ευθειών από τα σημεία V μέχρι την εξωτερική επιφάνεια του αλεξήνεμου.
- 2.12. «Θωρακισμένο όχημα» σημαίνει όχημα προοριζόμενο για την προστασία των μεταφερόμενων επιβατών ή/και αγαθών, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για αλεξίσφαιρα ελάσματα θωράκισης.
- 2.13. «Διαφανής επιφάνεια» σημαίνει την επιφάνεια αλεξήνεμου ή άλλη γυάλινη επιφάνεια οχήματος της οποίας η φωτοπερατότητα, μετρούμενη καθέτως προς την επιφάνεια, είναι τουλάχιστον 70 τοις εκατό. Στην περίπτωση θωρακισμένων οχημάτων ο συντελεστής φωτοπερατότητας είναι τουλάχιστον 60 τοις εκατό.
- 2.14. «Σημεία P» σημαίνει τα σημεία περί τα οποία περιστρέφεται η κεφαλή του οδηγού όταν κοιτάζει αντικείμενα σε οριζόντιο επίπεδο στο ύψος του οφθαλμού.
- 2.15. «Σημεία E» σημαίνει τα σημεία που αντιπροσωπεύουν τα κέντρα των οφθαλμών του οδηγού και χρησιμεύουν για την εκτίμηση του βαθμού κατά τον οποίο οι ορθοστάτες A επικαλύπτουν το οπτικό πεδίο.
- 2.16. «Ορθοστάτης A» σημαίνει κάθε υποστήριγμα της οροφής εμπρός από το κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο το κείμενο 68 mm μπροστά από τα σημεία V και περιλαμβάνει τα αδιαφανή στοιχεία όπως πλαίσια αλεξήνεμων και πλαίσια θυρών, στερεωμένα στο υποστήριγμα αυτό ή σε επαφή με αυτό.
- 2.17. «Περιοχή μεταβολής οριζόντιας ρύθμισης καθίσματος» σημαίνει την περιοχή μεταβολής των συνήθων θέσεων οδήγησης την προβλεπόμενη από τον κατασκευαστή του οχήματος για τη ρύθμιση του καθίσματος του οδηγού κατά τον άξονα των X (βλέπε ανωτέρω παράγραφο 2.3).
- 2.18. «Επεκταμένη περιοχή μεταβολής ρύθμισης καθίσματος» σημαίνει την περιοχή μεταβολής την προβλεπόμενη από τον κατασκευαστή του οχήματος για τη ρύθμιση του καθίσματος κατά τον άξονα των X (βλέπε ανωτέρω παράγραφο 2.3), πέραν της περιοχής μεταβολής των συνήθων θέσεων οδήγησης των προβλεπόμενων στην παράγραφο 2.16, η οποία χρησιμοποιείται για τη μετατροπή των καθισμάτων σε κλίνες ή τη διευκόλυνση της εισόδου στο όχημα.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση για την έγκριση τύπου οχήματος ως προς το οπτικό πεδίο του οδηγού υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Συνοδεύεται από τα έγγραφα τα αναφερόμενα κατωτέρω σε τρία αντίγραφα και περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:
- 3.2.1. περιγραφή του τύπου του οχήματος ως προς τα σημεία τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2.2, συνοδευόμενη από σχέδια με διαστάσεις και από είτε φωτογραφία είτε από προοπτική εικόνα του χώρου επιβατών. Δίδονται οι αριθμοί ή/και τα σύμβολα ταυτοποίησης του τύπου του οχήματος, και
- 3.2.2. στοιχεία των πρωτογενών σημείων αναφοράς με επαρκείς λεπτομέρειες ώστε να είναι δυνατή ευχερώς η αναγνώρισή τους και η επαλήθευση της θέσης καθενός σε σχέση με τα υπόλοιπα και το σημείο «R».

- 3.3. Στην Τεχνική Υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης διατίθεται όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Εφόσον ο τύπος οχήματος που υποβάλλεται προς έγκριση με βάση τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 κατωτέρω, η έγκριση του οχήματος αυτού χορηγείται.
- 4.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται δίδεται αριθμός έγκρισης· Τα πρώτα δύο ψηφία του δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις οι οποίες επήλθαν στον κανονισμό κατά το χρόνο έκδοσης της έγκρισης (00 για τον κανονισμό στην παρούσα μορφή του). Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δίδει τον ίδιο αριθμό στον ίδιο τύπο οχήματος που είναι εφοδιασμένο με άλλο τύπο οπτικού πεδίου, ή σε άλλο τύπο οχήματος.
- 4.3. Στα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό διαβιβάζεται ειδοποίηση σχετικά με την έγκριση ή την άρνηση χορήγησης ή την ανάκληση έγκρισης με βάση τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου σύμφωνου με το υπόδειγμα του παραρτήματος I και με φωτογραφίες ή/και σχέδια που κατατέθηκαν από τον αιτούντα σε μέγεθος που δεν υπερβαίνει το A4 (210 × 297 mm), ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό, και υπό κατάλληλη κλίμακα.
- 4.4. Σε κάθε όχημα που συμφωνεί με εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο οχήματος τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης ανταποκρινόμενο στο πρωτότυπο που περιγράφεται το παράρτημα 2, αποτελούμενο από:
- 4.4.1. κύκλο ο οποίος περιβάλλει το αλφαβητικό στοιχείο «E», ακολουθούμενο από το διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το αλφαβητικό στοιχείο «R», ενωτικό και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4.1 ανωτέρω.
- 4.5. Εφόσον το όχημα είναι σύμφωνο προς τύπο οχήματος εγκεκριμένο με βάση έναν ή περισσότερους άλλους κανονισμούς, που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση με βάση τον παρόντα κανονισμό, δεν είναι αναγκαία η επανάληψη του συμβόλου που προβλέπεται στην παράγραφο 4.4.1· στην περίπτωση αυτή οι αριθμοί του κανονισμού και της έγκρισης καθώς και τα επιπλέον σύμβολα τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στην παράγραφο 4.4.1 ανωτέρω.
- 4.6. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται πλησίον ή επί της πινακίδας με τα δεδομένα για το όχημα.

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για την Ολλανδία, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Σερβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για τη Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35 (κενό), 36 για τη Λιθουανία, 37 για την Τουρκία, 38 (κενό), 39 για το Αζερμπαϊτζάν, 40 για την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τα δικά τους σήματα έγκρισης ΟΕΕ), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότιο Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα, 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας, 52 για τη Μαλαισία, 53 για την Ταϊλάνδη, 54 και 55 (κενά) και 56 για το Μαυροβούνιο. Οι επόμενοι αριθμοί δίδονται σε άλλες χώρες με βάση τη χρονολογική σειρά κατά την οποία κυρώνουν τη συμφωνία που αφορά την έκδοση ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, τεχνικό εξοπλισμό και μέρη τα οποία είναι δυνατόν να τοποθετούνται ή/και να χρησιμοποιούνται σε τροχοφόρα οχήματα και τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση εγκρίσεων που έχουν χορηγηθεί με βάση τις εν λόγω προδιαγραφές, ή τη σειρά με την οποία προσχωρούν στην εν λόγω συμφωνία, και οι αριθμοί οι οποίοι παρέχονται ανακοινώνονται από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Οπτικό πεδίο του οδηγού
- 5.1.1. Η διαφανής περιοχή του αλεξήνεμου πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα σημεία αναφοράς για το αλεξήνεμο (βλ. παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 1):
- 5.1.1.1. ένα οριζόντιο σημείο αναφοράς εμπρός από το V1 και 17 προς τα αριστερά (βλ. παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 1)
- 5.1.1.2. ένα άνω κατακόρυφο σημείο αναφοράς εμπρός από το V1 και 7 επάνω από το οριζόντιο
- 5.1.1.3. ένα κάτω κατακόρυφο σημείο αναφοράς εμπρός από το V2 και 5 κάτω από το οριζόντιο
- 5.1.1.4. για την επαλήθευση της συμμόρφωσης προς την απαίτηση όσον αφορά την όραση εμπρός στο άλλο μισό του αλεξήνεμου λαμβάνονται τρία ακόμη σημεία αναφοράς, συμμετρικά προς τα σημεία που ορίζονται στις παραγράφους 5.1.1.1 έως 5.1.1.3 ως προς το διάμεσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος.
- 5.1.2. Η γωνία παρεμπόδισης για κάθε ορθοστάτη «Α», όπως περιγράφεται στην παράγραφο 5.1.2.1, δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 6° (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 3). Στην περίπτωση θωρακισμένων οχημάτων η γωνία αυτή δεν υπερβαίνει τις 10.
- Η γωνία παρεμπόδισης του ορθοστάτη «Α» στην πλευρά του συνοδηγού, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 5.1.2.1.2, δεν είναι ανάγκη να καθορίζεται εφόσον οι δύο ορθοστάτες είναι τοποθετημένοι συμμετρικά σε σχέση με το διάμεσο διάμηκες κατακόρυφο επίπεδο του οχήματος.
- 5.1.2.1. Η γωνία παρεμπόδισης κάθε ορθοστάτη Α μετριέται με υπέρθεση σε ένα επίπεδο των ακόλουθων δύο οριζόντιων τμημάτων:
- Τμήμα 1: Εκκινώντας από το σημείο Pm, που βρίσκεται στη θέση την καθοριζόμενη στην παράγραφο 5.3.1.1, σχεδιάζεται επίπεδο που σχηματίζει γωνία 2 προς τα άνω σε σχέση με το οριζόντιο επίπεδο το διερχόμενο από το σημείο Pm προς τα εμπρός. Προσδιορίζεται το οριζόντιο τμήμα του ορθοστάτη «Α» με εκκίνηση από το ακρότατο προς τα εμπρός σημείο της τομής του ορθοστάτη «Α» και του κεκλιμένου επιπέδου (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 2).
- Τμήμα 2: Επαναλαμβάνεται η ίδια διαδικασία, λαμβανόμενου επιπέδου με κλίση 5 προς τα κάτω σε σχέση με το οριζόντιο επίπεδο το διερχόμενο μέσω του Pm προς τα εμπρός (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 2).
- 5.1.2.1.1. Η γωνία παρεμπόδισης του ορθοστάτη Α στην πλευρά του οδηγού είναι η γωνία που σχηματίζεται στην κάτοψη από παράλληλο, η οποία ξεκινά από το E2, προς την εφαπτομένη που συνδέει το E1 με το εξώτατο άκρο του τμήματος S2 και την εφαπτομένη που συνδέει το E2 με το εσώτερο άκρο του τμήματος S1 (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 3).
- 5.1.2.1.2. Η γωνία παρεμπόδισης του ορθοστάτη Α στην πλευρά του συνοδηγού είναι η γωνία που σχηματίζεται στην κάτοψη από την εφαπτομένη που συνδέει το E3 με το εσώτερο άκρο του τμήματος S1 και παράλληλη, που άγεται από το E3, προς την εφαπτομένη που συνδέει το E4 προς το εξώτερο άκρο του τμήματος S2 (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 3).
- 5.1.2.2. Σε κανένα όχημα δεν υπάρχουν περισσότεροι από δύο ορθοστάτες Α.

- 5.1.3. Εκτός από τις παρεμποδίσεις που προκαλούνται από τους ορθοστάτες Α, το σταθερό ή κινητό άνοιγμα εξαερισμού ή τις διαχωριστικές ράβδους του κινητού παραθύρου, εξωτερικές κεραίες ραδιοφώνου, οπισθοδοεικτικά κάτοπτρα και υαλοκαθαριστήρες αλεξηνέμου, δεν πρέπει να υπάρχει παρεμπόδιση στο κατευθείαν εμπρός οπτικό πεδίο του οδηγού επί 180° κάτω από οριζόντιο επίπεδο διερχόμενο μέσω του V1 και υπεράνω τριών επιπέδων μέσω του V2, από τα οποία το ένα είναι κάθετο στο επίπεδο X—Z και αποκλίνει προς τα εμπρός κατά 4° κάτω από το οριζόντιο επίπεδο ενώ τα άλλα δύο είναι κάθετα προς το επίπεδο Y—Z και αποκλίνουν κατά 4° κάτω από το οριζόντιο επίπεδο (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 4).

Δεν θεωρούνται ως παρεμποδίσεις του οπτικού πεδίου:

- α) έγκλειστοι ή εντυπωμένοι αγωγοί που αποτελούν «ραδιοφωνικές κεραίες», με πλάτος όχι μεγαλύτερο:
- i) για έγκλειστους αγωγούς: από 0,5 mm,
 - ii) για εντυπωμένους αγωγούς: 1,0 mm. Οι εν λόγω αγωγοί «κεραίας ραδιοφώνου» δεν διέρχονται από τη ζώνη Α⁽¹⁾. Επιτρέπεται πάντως να διασχίζουν τη ζώνη Α τρεις αγωγοί «κεραίας ραδιοφώνου», εφόσον το πλάτος τους δεν υπερβαίνει το 0,5 mm.
- β) τοποθετημένο εντός της ζώνης Α «αντιπαγετικό/αντιθαμβωτικό», κανονικά σε σχήμα «γωνιωδών ελιγμών» (ζικκ ζακ) ή ημιτονοειδές με τις ακόλουθες διαστάσεις:
- i) μέγιστο ορατό πλάτος: 0,030 mm
 - ii) μέγιστη πυκνότητα αγωγών:
 - α. εάν οι αγωγοί είναι κατακόρυφοι: 8/cm,
 - β. εάν οι αγωγοί είναι οριζόντιοι: 5/cm.

- 5.1.3.1. Παρεμπόδιση δημιουργούμενη από το χείλος του τροχού οδήγησης και τον πίνακα οργάνων εντός του τροχού οδήγησης είναι ανεκτό εφόσον επίπεδο διερχόμενο από το V2, κάθετο στο επίπεδο X-Z και εφραπτόμενο στο υψηλότερο μέρος του χείλους του τροχού οδήγησης αποκλίνει κατά 1° τουλάχιστον κάτω από το οριζόντιο επίπεδο.

Το τιμόνι, εάν ρυθμίζεται, θα τοποθετείται στην κανονική θέση που προβλέπει ο κατασκευαστής ή, διαφορετικά, στο μεσοδιάστημα των ορίων της περιοχής ρύθμισής του.

- 5.2. Θέση των σημείων V

- 5.2.1. Η θέση των σημείων V σε σχέση με το σημείο «R», σε συντεταγμένες XYZ του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς, δίδονται στους πίνακες I και IV.

- 5.2.2. Ο πίνακας I δίδει τις βασικές συντεταγμένες για θεωρητική γωνία κλίσεως του ερεισίνωτου 25°. Η θετική κατεύθυνση των συντεταγμένων ορίζεται στο παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 1.

Πίνακας I

Σημείο V	X	Y	Z
V1	68 mm	- 5 mm	665 mm
V2	68 mm	- 5 mm	589 mm

- 5.3. Θέση των σημείων P

- 5.3.1. Θέση των σημείων P σε σχέση με το σημείο «R», σε συντεταγμένες XYZ του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς, δίδονται στους πίνακες II, III και IV.

(¹) Όπως ορίζεται στο παράρτημα 18 παράγραφος 2.2 του κανονισμού αριθ. 43 σχετικά με την έγκριση υαλοκαλύψης και υλικού υαλοκαλύψης όσον αφορά την ασφάλεια.

- 5.3.1.1. Ο πίνακας II περιέχει τις βασικές συντεταγμένες για θεωρητική γωνία ερεισίωτου 25°. Η θετική κατεύθυνση των συντεταγμένων ορίζεται στο παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 1.

Το σημείο Pm είναι το σημείο τομής μεταξύ της ευθείας που συνδέει τα P1, P2 και του διαμήκους κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο «R».

Πίνακας II

Σημείο P	X	Y	Z
P1	35 mm	- 20 mm	627 mm
P2	63 mm	47 mm	627 mm
Pm	43,36 mm	0 mm	627 mm

- 5.3.1.2. Ο πίνακας III παρέχει τις συμπληρωματικές διορθώσεις οι οποίες πρέπει να επιφέρονται στις συντεταγμένες X των σημείων P1 και P2 όταν η περιοχή μεταβολής της οριζόντιας ρύθμισης του καθίσματος όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.16 υπερβαίνει τα 108 mm. Η θετική κατεύθυνση των συντεταγμένων ορίζεται στο παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 1.

Πίνακας III

Περιοχή μεταβολής οριζόντιας ρύθμισης καθίσματος	Δx
108 έως 120 mm	- 13 mm
121 έως 132 mm	- 22 mm
133 έως 145 mm	- 32 mm
146 έως 158 mm	- 42 mm
πλέον των 158 mm	- 48 mm

- 5.4. Διόρθωση για θεωρητικές γωνίες ερεισίωτου άλλες από 25°

Ο πίνακας IV περιέχει τις διορθώσεις που πρέπει να επέλθουν περαιτέρω στις συντεταγμένες X και Z κάθε σημείου P και κάθε σημείου V όταν η θεωρητική γωνία ερεισίωτου δεν είναι 25°. Η θετική κατεύθυνση των συντεταγμένων ορίζεται στο παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 1.

Πίνακας IV

Γωνία ερεισίωτου (σε °)	Οριζόντιες συντεταγμένες Δx	Κατακόρυφες συντεταγμένες Δz	Γωνία ερεισίωτου (σε °)	Οριζόντιες συντεταγμένες Δx	Κατακόρυφες συντεταγμένες 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

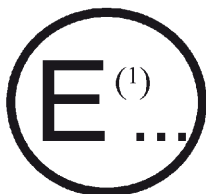
- 5.5. Θέση των σημείων E
- 5.5.1. Τα σημεία E1 και E2 απέχουν καθένα 104 mm από το P1.
- Το σημείο E2 απέχει 65 mm από το E1 (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 4).
- 5.5.2. Η ευθεία γραμμή που συνδέει τα σημεία E1 και E2 περιστρέφεται περί το P1 μέχρις ότου η εφαπτομένη που συνδέει το E1 προς το εξώτατο άκρο της τμήματος 2 του ορθοστάτη A στην πλευρά του οδηγού καταστεί κάθετη προς την ευθεία γραμμή E1–E2 (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 3).
- 5.5.3. Τα σημεία E3 και E4 απέχουν καθένα 104 mm από τα σημεία P2. Το σημείο E3 απέχει 65 mm από το E4 (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 4).
- 5.5.4. Η ευθεία γραμμή E3–E4 περιστρέφεται περί το P2 μέχρις ότου η εφαπτομένη που συνδέει το σημείο E4 προς το εξώτατο άκρο του τμήματος 2 του ορθοστάτη A στην πλευρά του συνοδηγού καταστεί κάθετη στην ευθεία γραμμή E3–E4 (βλέπε παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 3).
6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ
- 6.1. Οπτικό πεδίο οδηγού
- 6.1.1. Οι σχέσεις διαστάσεων μεταξύ των πρωτογενών σημείων αναφοράς του οχήματος και του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς καθορίζονται κατά τη διαδικασία που προβλέπεται στο παράρτημα 4.
- 6.1.2. Η θέση των σημείων V1 και V2 καθορίζεται σε σχέση με το σημείο «R», σε συντεταγμένες XYZ του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς, και εμφανίζεται στον πίνακα I στην παράγραφο 5.2.2 και στον πίνακα IV στην παράγραφο 5.4. Στη συνέχεια από τα διορθωμένα σημεία V προκύπτουν τα σημεία αναφοράς του αλεξήνεμου όπως περιγράφεται στην παράγραφο 5.1.1.
- 6.1.3. Η σχέση μεταξύ των σημείων P, του σημείου «R» και της ευθείας της διερχόμενης από το κέντρο του καθίσματος του οδηγού, σε συντεταγμένες XYZ του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς, προσδιορίζεται από τους πίνακες II και III στην παράγραφο 5.3. Η διόρθωση για θεωρητικές γωνίες ερεισιώτου άλλες από 25° παρέχεται στον πίνακα IV υπό 5.4.
- 6.1.4. Η γωνία παρεμπόδισης (βλέπε παράγραφο 5.1.2) μετρείται στα κεκλιμένα επίπεδα, όπως αναφέρεται στο παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 2. Η σχέση μεταξύ P1 και P2, τα οποία συνδέονται προς τα E1 και E2 και E3 και E4 αντιστοίχως, εμφανίζεται στο παράρτημα 4, προσάρτημα, σχήμα 5.
- 6.1.4.1. Η ευθεία γραμμή E1–E2 προκύπτει όπως περιγράφεται στην παράγραφο 5.5.2. Η γωνία παρεμπόδισης του ορθοστάτη A στην πλευρά του οδηγού μετρείται όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.1.2.1.1.
- 6.1.4.2. Η ευθεία γραμμή E3–E4 προκύπτει όπως περιγράφεται στην παράγραφο 5.5.4. Η γωνία παρεμπόδισης του ορθοστάτη A στην πλευρά του συνοδηγού μετρείται όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.1.2.1.2.
- 6.1.5. Ο κατασκευαστής μπορεί να μετρά τη γωνία παρεμπόδισης είτε επί του οχήματος είτε στα σχέδια. Σε περίπτωση αμφιβολιών, οι Τεχνικές Υπηρεσίες είναι δυνατόν να απαιτήσουν την εκτέλεση δοκιμών επί του οχήματος.
7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 7.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.2 ανωτέρω γνωστοποιείται στη Διοικητική Υπηρεσία η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου του οχήματος. Στην περίπτωση αυτή η υπηρεσία μπορεί:
- 7.1.1. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν έχουν δυσμενή επίπτωση στους όρους της χορήγησης της έγκρισης και χορηγεί την επέκταση της έγκρισης·
- 7.1.2. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν επηρεάζουν τους όρους χορήγησης της έγκρισης και απαιτεί περαιτέρω δοκιμές ή συμπληρωματικούς ελέγχους πριν από τη χορήγηση επέκτασης της έγκρισης.

- 7.2. Η επιβεβαίωση ή η άρνηση έγκρισης, με εξειδίκευση των μεταβολών, κοινοποιείται με τη διαδικασία που περιγράφεται στην παράγραφο 4.3 ανωτέρω προς τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.
- 7.3. Η Αρμόδια Αρχή ενημερώνει τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη σχετικά με την επέκταση μέσω του εντύπου κοινοποίησης το οποίο περιέχεται στο παράρτημα 2 του παρόντα κανονισμού. Παρέχει σε κάθε επέκταση αριθμό σειράς, ονομαζόμενο «αριθμός επέκτασης».
8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Οι διαδικασίες που αφορούν τη συμμόρφωση της παραγωγής είναι σύμφωνες προς τις γενικές διατάξεις που καθορίζονται στο προσάρτημα 2 της συμφωνίας (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Annex. 2) και πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 8.2. Όχημα που έχει εγκριθεί με βάση τον παρόντα κανονισμό κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμφωνεί προς τον εγκεκριμένο τύπο με πλήρωση των απαιτήσεων της παραγράφου 5 ανωτέρω.
- 8.3. Η Αρμόδια Αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση μπορεί οποτεδήποτε να επαληθεύει τη συμμόρφωση των μεθόδων ελέγχου που εφαρμόζονται για κάθε μονάδα παραγωγής. Η συνήθης συχνότητα των επιθεωρήσεων αυτών είναι μια φορά ανά διετία.
9. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 9.1. Η έγκριση που έχει χορηγηθεί για κάποιο τύπο οχήματος με βάση τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατόν να ανακληθεί εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 8 ανωτέρω.
- 9.2. Εάν κάποιο συμβαλλόμενο μέρος ανακαλέσει έγκριση που έχει προηγουμένως χορηγήσει, ενημερώνει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με αποστολή προς αυτά εντύπου κοινοποίησης σύμφωνου με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντα κανονισμού.
10. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει τελείως την παραγωγή τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση, η οποία με τη σειρά της ενημερώνει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με έντυπο κοινοποίησης σύμφωνο προς το υπόδειγμα του παραρτήματος I του παρόντα κανονισμού.
11. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό γνωστοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών των αρμόδιων για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των Διοικητικών Υπηρεσιών οι οποίες χορηγούν εγκρίσεις και προς τις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα που πιστοποιούν την έγκριση ή την επέκταση ή την άρνηση χορήγησης ή την ανάκληση έγκρισης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



εκδόθηκε από: Ονομασία υπηρεσίας

.....

.....

.....

Αφορά: ⁽²⁾ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΡΝΗΣΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου οχήματος ως προς το οπτικό πεδίο του οδηγού εμπρός με βάση τον κανονισμό αριθ. 125

Αριθ. έγκρισης Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορικό σήμα:
2. Τύπος και εμπορική(ές) ονομασία(ες):
3. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή:
4. Εφόσον εφαρμόζεται, όνομα και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύντομη περιγραφή του οχήματος:
6. Δεδομένα με τα οποία καθίσταται δυνατός ο εντοπισμός του σημείου αναφοράς «R» του καθίσματος που προορίζεται για τον οδηγό σε σχέση με τα πρωτογενή σημεία αναφοράς:
7. Στοιχεία αναγνώρισης, θέση και σχετικές θέσεις των πρωτογενών σημείων αναφοράς:
8. Ημερομηνία υποβολής οχήματος προς έγκριση:
9. Τεχνική Υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης:
10. Ημερομηνία της έκθεσης που εκδόθηκε από την εν λόγω υπηρεσία:
11. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την εν λόγω υπηρεσία:
12. Χορηγείται/δεν χορηγείται έγκριση ως προς το οπτικό πεδίο του οδηγού ⁽²⁾:
13. Τόπος:
14. Ημερομηνία:
15. Υπογραφή:
16. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτονται τα ακόλουθα έγγραφα, τα οποία φέρουν τον αριθμό έγκρισης που αναφέρεται ανωτέρω:
 - διαστασεολογημένα σχέδια
 - προοπτική εικόνα ή φωτογραφία του χώρου επιβατών
17. Τυχόν παρατηρήσεις:

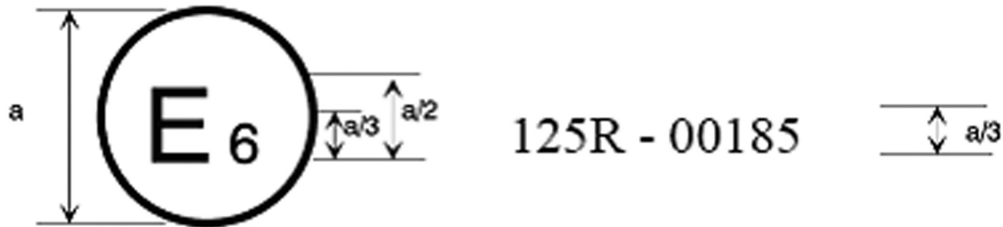
⁽¹⁾ Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/αρνήθηκε να χορηγήσει/ανακάλεσε έγκριση (βλέπε διατάξεις έγκρισης στον κανονισμό).

⁽²⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν εφαρμόζεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

(βλέπε παραγράφους 4.4 έως 4.4.2 του παρόντα κανονισμού)



$a = 8 \text{ mm}$ τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης που τίθεται σε όχημα δείχνει ότι ο εν λόγω τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στο Βέλγιο (E6) ως προς το οπτικό πεδίο του οδηγού εμπρός με βάση τον κανονισμό αριθ. 125. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης σημαίνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 125 στην αρχική του μορφή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «H» και της πραγματικής γωνίας κορμού για θέσεις καθιστού σε μηχανοκίνητα οχήματα

1. ΣΚΟΠΟΣ

1.1. Η διαδικασία που περιγράφεται στο παρόν παράρτημα χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της θέσης του σημείου «H» και της πραγματικής γωνίας κορμού για μία ή περισσότερες θέσεις καθιστού σε μηχανοκίνητο όχημα και για την επαλήθευση της σχέσης δεδομένων που έχουν μετρηθεί σε σχέση με προδιαγραφές της μελέτης που δίδονται από τον κατασκευαστή του οχήματος⁽¹⁾.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος:

2.1. «Δεδομένα αναφοράς» σημαίνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά θέσης καθιστού:

2.1.1. το σημείο «H» και το σημείο «R», και η μεταξύ τους σχέση·

2.1.2. η πραγματική γωνία κορμού και η θεωρητική γωνία κορμού και η μεταξύ τους σχέση.

2.2. «Τριδιάστατη μηχανή σημείου H» (μηχανή 3-Δ «H») σημαίνει τη συσκευή που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των σημείων «H» και των πραγματικών γωνιών κορμού. Η συσκευή αυτή περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος.

2.3. Σημείο «H» σημαίνει το κέντρο άρθρωσης του κορμού και των μηρών της μηχανής 3-Δ H εγκαταστημένης στο κάθισμα του οχήματος σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται κατωτέρω στην παράγραφο 4. Το σημείο «H» βρίσκεται στο κέντρο του άξονα συμμετρίας της συσκευής που βρίσκεται μεταξύ των στοχαστρών του σημείου «H» εκατέρωθεν της μηχανής 3-Δ H. Θεωρητικώς το σημείο «H» αντιστοιχεί στο σημείο «R» (για ανοχές βλέπε παράγραφο 3.2.2 κατωτέρω). Αφού προσδιοριστεί σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στην παράγραφο 4, το σημείο «H» θεωρείται σταθερό σε σχέση με το συγκρότημα καθίσματος-προσκέφαλου και ότι κινείται με αυτό όταν το κάθισμα ρυθμίζεται.

2.4. Σημείο «R» ή «σημείο αναφοράς καθιστού» σημαίνει θεωρητικό σημείο οριζόμενο από τον κατασκευαστή του οχήματος για κάθε θέση καθιστού και καθορισμένο στο τριδιάστατο σύστημα αναφοράς.

2.5. «Γραμμή κορμού» σημαίνει ο άξονας συμμετρίας της στήλης της μηχανής 3-Δ H, όταν η στήλη βρίσκεται στην απώτατη οπίσθια θέση.

2.6. «Πραγματική γωνία κορμού» σημαίνει τη γωνία που μετρείται μεταξύ της κατακόρυφης γραμμής μέσω του σημείου «H» και της γραμμής κορμού με χρησιμοποίηση του μοιρογνωμονίου πλάτης επί της μηχανής 3-Δ H. Η πραγματική γωνία κορμού θεωρητικώς αντιστοιχεί στην προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού (για ανοχές βλέπε παράγραφο 3.2.2 κατωτέρω).

2.7. «Θεωρητική γωνία κορμού» σημαίνει τη γωνία που μετρείται μεταξύ της κατακόρυφης γραμμής δια του σημείου «R» και της γραμμής του κορμού σε θέση που αντιστοιχεί στη θεωρητική θέση του ερεισίνωτου όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.8. «Επίπεδο συμμετρίας επιβαίνοντα» (ΕΣΕ) σημαίνει το διερχόμενο από το μέσο επίπεδο της μηχανής 3-Δ H τοποθετούμενης σε κάθε οριζόμενη θέση καθιστού· εκφράζεται από τη συντεταγμένη του σημείου «H» στον άξονα των Y. Για μεμονωμένα καθίσματα, το επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος συμπίπτει με το επίπεδο συμμετρίας του επιβαίνοντα. Για κάθε άλλου είδους καθίσματα, το επίπεδο συμμετρίας του επιβαίνοντα καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

2.9. «Τριδιάστατο σύστημα αναφοράς» σημαίνει σύστημα περιγραφόμενο στο προσάρτημα 2 του παρόντος παραρτήματος.

2.10. «Βασικά σημεία» σημαίνει φυσικά σημεία (οπές, επιφάνειες, σημεία ή εγκοπές) στο αμάξωμα του οχήματος τα οποία ορίζονται από τον κατασκευαστή.

2.11. «Μετρητική στάση οχήματος» σημαίνει τη θέση του οχήματος όπως ορίζεται από τις συντεταγμένες των βασικών σημείων στο τριδιάστατο σύστημα αναφοράς.

3. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

3.1. Παρουσίαση δεδομένων

Για κάθε θέση καθιστού όπου απαιτούνται δεδομένα αναφοράς προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς διατάξεις του παρόντος κανονισμού, το σύνολο ή η ενδεδειγμένη επιλογή από τα ακόλουθα δεδομένα θα παρουσιάζονται στο έντυπο που αναφέρεται στο προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος:

3.1.1. οι συντεταγμένες του σημείου «R» στο τριδιάστατο σύστημα αναφοράς·

⁽¹⁾ Σε κάθε θέση καθιστού άλλη από τα εμπρόσθια καθίσματα όπου το «H» δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί με χρησιμοποίηση της «τριδιάστατης μηχανής σημείου H» ή άλλων διαδικασιών, το σημείο «R» που δίδεται από τον κατασκευαστή του οχήματος είναι δυνατόν να ληφθεί ως σημείο αναφοράς κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρμόδιας Αρχής.

- 3.1.2. η θεωρητική γωνία κορμού·
- 3.1.3. όλες οι ενδείξεις οι αναγκαίες για τη ρύθμιση του καθίσματος (εφόσον είναι ρυθμιζόμενο) στη θέση μέτρησης που αναφέρεται στην παράγραφο 4.3 κατωτέρω.
- 3.2. Σχέση μεταξύ δεδομένων που μετρώνται και προδιαγραφόμενων στη μελέτη.
- 3.2.1. Οι συντεταγμένες του σημείου «H» και η τιμή της πραγματικής γωνίας κορμού που προκύπτουν με διαδικασία που εκτίθεται στην παράγραφο 4 κατωτέρω συγκρίνονται, αντιστοίχως, προς τις συντεταγμένες του σημείου «R» και την τιμή της θεωρητικής γωνίας κορμού που δίδεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.
- 3.2.2. Οι σχετικές θέσεις του σημείου «R» και του σημείου «H» καθώς και η σχέση μεταξύ της θεωρητικής γωνίας κορμού και της πραγματικής γωνίας κορμού σώματος θεωρούνται ικανοποιητικές για την υπόψη θέση καθίστου, εφόσον το σημείο «H», όπως καθορίζεται με τις συντεταγμένες του, βρίσκεται εντός τετραγώνου πλευράς 50 mm με οριζόντιες και κατακόρυφες πλευρές, των οποίων οι διαγώνιες τέμνονται στο σημείο «R» και εφόσον η πραγματική γωνία κορμού δεν διαφέρει πλέον των 5° από τη θεωρητική γωνία κορμού.
- 3.2.3. Εφόσον πληρούνται οι όροι αυτοί, το σημείο «R» και η θεωρητική γωνία κορμού χρησιμοποιούνται για να δεχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
- 3.2.4. Εάν το σημείο «H» ή η πραγματική γωνία κορμού δεν πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 3.2.2 ανωτέρω, το σημείο «H» και η πραγματική γωνία κορμού προσδιορίζονται ακόμη δύο φορές (συνολικά τρεις φορές). Εφόσον τα αποτελέσματα δύο από τις τρεις αυτές μετρήσεις πληρούν τις απαιτήσεις, εφαρμόζονται οι όροι της παραγράφου 3.2.3 ανωτέρω.
- 3.2.5. Εάν τα αποτελέσματα δύο τουλάχιστον από τις τρεις περιγραφόμενες στην ανωτέρω παράγραφο 3.2.4 μετρήσεις δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.2.2 ανωτέρω ή εάν η επαλήθευση δεν είναι δυνατή επειδή ο κατασκευαστής του οχήματος δεν έχει δώσει πληροφορίες σχετικά με τη θέση του σημείου «R» ή σχετικά με τη θεωρητική γωνία κορμού, χρησιμοποιείται το κέντρο βάρους των τριών σημείων που μετρήθηκαν ή ο μέσος όρων των τριών γωνιών που μετρήθηκαν και θεωρείται ότι ισχύουν σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες στον παρόντα κανονισμό γίνεται αναφορά στο σημείο «R» ή στη θεωρητική γωνία κορμού.
4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ «H» ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΟΡΜΟΥ
- 4.1. Κατά τη διακριτική ευχέρεια του κατασκευαστή, το όχημα τίθεται εκ των προτέρων σε θερμοκρασία 20 C ± 10°C ώστε να διασφαλίζεται ότι το υλικό του καθίσματος θερμαίνεται στη θερμοκρασία χώρου. Εάν το κάθισμα που πρόκειται να ελεγχθεί δεν έχει ποτέ χρησιμοποιηθεί, στη συσκευή κάθεται πρόσωπο ή συσκευή βάρους 70 έως 80 kg δύο φορές επί ένα λεπτό ώστε να καμφθούν το προσκέφαλο και το ερεισίνωτο. Εάν ζητηθεί από τον κατασκευαστή, όλα τα καθίσματα παραμένουν χωρίς φορτίο επί ελάχιστο χρονικό διάστημα 30 min πριν από την τοποθέτηση της μηχανής 3-Δ H.
- 4.2. Το όχημα πρέπει να βρίσκεται στη μετρητική στάση που ορίζεται στην παράγραφο 2.11 ανωτέρω.
- 4.3. Το κάθισμα, εφόσον είναι ρυθμιζόμενο, ρυθμίζεται πρώτα στην απώτατη οπίσθια κανονική θέση οδήγησης ή επώχισης, όπως υποδεικνύει ο κατασκευαστής του οχήματος, λαμβανόμενη υπόψη μόνο της διαμήκου ρύθμισης του καθίσματος, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η μετακίνηση του καθίσματος που χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τις κανονικές θέσεις οδήγησης ή επώχισης. Σε περίπτωση που υπάρχουν άλλοι τρόποι ρύθμισης του καθίσματος (κατακόρυφη, γωνιακή, ερεισίνωτου κ.λπ.), οι ρυθμίσεις αυτές θα γίνονται στη συνέχεια στη θέση που ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος. Για καθίσματα με ανάρτηση, η κατακόρυφη θέση σταθεροποιείται στην αντιστοιχούσα στην κανονική θέση οδήγησης όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή.
- 4.4. Η επιφάνεια της θέσης καθίστου που καταλαμβάνει η μηχανή 3-Δ H καλύπτεται από βαμβακερό ύφασμα μουσελίνα, επαρκούς μεγέθους και κατάλληλης σύστασης, περιγραφόμενο ως μονόχρωμο βαμβακερό ύφασμα με 18,9 θηλιές ανά cm² και βάρος 0,228 kg/m², ή πλεκτό ή μη υφαντό ύφασμα με ισόδυναμα χαρακτηριστικά.
- Εφόσον η δοκιμή εκτελεστεί σε κάθισμα εκτός του οχήματος, το δάπεδο στο οποίο τοποθετείται το κάθισμα παρουσιάζει τα ίδια βασικά χαρακτηριστικά (!) με το δάπεδο του οχήματος στο οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί το κάθισμα.
- 4.5. Το συγκρότημα καθίσματος και πλάτης της μηχανής 3-Δ H τοποθετείται έτσι ώστε το επίπεδο συμμετρίας του επιβαίνοντα (ΕΣΕ) να ταυτίζεται με το επίπεδο συμμετρίας της μηχανής 3-Δ H. Εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, η μηχανή 3-Δ H είναι δυνατόν να μετακινηθεί προς το εσωτερικό σε σχέση με το ΕΣΕ, εφόσον η μηχανή 3-Δ H έχει τοποθετηθεί σε τόση απόσταση προς το εξωτερικό ώστε το άκρο του καθίσματος δεν επιτρέπει την οριζόντιωση της μηχανής 3-Δ H.

(!) Γωνία ανάκλισης, διαφορά ύψους με προσθήκη ύψους στο κάθισμα, υψή επιφάνειας κ.λπ.

- 4.6. Τα συγκροτήματα άκρου ποδιού και κνήμης προσδένονται στο σύστημα κοιλώματος του καθίσματος είτε μεμονωμένα είτε με χρησιμοποίηση της άγκυρας και του συστήματος για την κνήμη. Η γραμμή η διερχόμενη μέσω των στοχάστρων του σημείου «H» είναι παράλληλη προς το έδαφος και κάθετη προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος.
- 4.7. Στη μηχανή 3-Δ ρυθμίζονται οι θέσεις του άκρου ποδιού και του σκέλους ως εξής:
- 4.7.1. Καθορισμένη θέση καθιστού: οδηγός και επιβάτης εμπρός στο εξωτερικό μέρος
- 4.7.1.1. Αμφότερα τα συγκροτήματα άκρου ποδιού και σκέλους μετακινούνται προς τα εμπρός έτσι ώστε το άκρο πόδι να καταλαμβάνει φυσικές θέσεις στο δάπεδο, αν είναι ανάγκη μεταξύ των ποδοπλήκτρων. Στις περιπτώσεις που αυτό είναι δυνατό, το αριστερό άκρο πόδι τοποθετείται σε σχέση με το επίπεδο συμμετρίας της μηχανής 3-Δ Η αριστερά περίπου στην ίδια απόσταση με εκείνη στην οποία το δεξιό άκρο πόδι βρίσκεται στα δεξιά. Η υδροστάθμη για τον εγκάρσιο προσανατολισμό της μηχανής 3-Δ Η φέρεται σε οριζόντια θέση με επαναρρύθμιση, εφόσον είναι αναγκαίο, του κοιλώματος του καθίσματος ή με ρύθμιση των συγκροτημάτων σκέλους και άκρου ποδιού προς τα πίσω. Η γραμμή που διέρχεται μέσω των στοχάστρων του σημείου «H» διατηρείται κάθετη προς στο διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος.
- 4.7.1.2. Εάν το αριστερό σκέλος δεν είναι δυνατόν να διατηρηθεί παράλληλο προς το δεξιό σκέλος και το αριστερό άκρο πόδι δεν μπορεί να υποστηριχθεί από την κατασκευή, το αριστερό άκρο πόδι μετακινείται μέχρις ότου υποστηριχθεί. Η ευθυγράμμιση των στοχάστρων διατηρείται.
- 4.7.2. Designated seating position: outboard rear seat
- Για οπίσθια καθίσματα ή βοηθητικά καθίσματα τα σκέλη τοποθετούνται όπως προβλέπει ο κατασκευαστής. Αν στην περίπτωση αυτή το άκρο πόδι ακουμπά σε μέρη του δαπέδου που βρίσκονται σε διαφορετικά επίπεδα, το άκρο πόδι το οποίο έρχεται πρώτο έρχεται πρώτο σε επαφή με το εμπρόσθιο κάθισμα χρησιμεύει ως στοιχείο αναφοράς και το άλλο άκρο πόδι διευθετείται έτσι ώστε η υδροστάθμη για τον εγκάρσιο προσανατολισμό της συσκευής στο κάθισμα δείχνει οριζόντια θέση.
- 4.7.3. Άλλες καθορισμένες θέσεις καθιστού:
- Ακολουθείται η γενική διαδικασία που αναφέρεται ανωτέρω στην παράγραφο 4.7.1 πλην όμως το άκρο πόδι τοποθετείται όπως ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος.
- 4.8. Εφαρμόζονται τα βάρη κνήμης και μηρού και οριζοντιώνεται η μηχανή 3-Δ Η.
- 4.9. Ανακλίνεται η προς τα εμπρός το κοιλώμα της πλάτης μέχρι το τέρμα εμπρός και η μηχανή 3-Δ Η απομακρύνεται από το ερεισίνωτο με χρησιμοποίηση της άγκυρας. Η μηχανή 3-Δ Η επαναφέρεται στο κάθισμα με κάποιον από τους ακόλουθους τρόπους:
- 4.9.1. Εάν η μηχανή 3-Δ Η τείνει να ολισθήσει προς τα πίσω, χρησιμοποιείται η διαδικασία που περιγράφεται στη συνέχεια. Η μηχανή 3-Δ Η αφήνεται να ολισθήσει προς τα πίσω μέχρις ότου δεν απαιτείται πλέον οριζόντιο ανασταλτικό φορτίο προς τα εμπρός στην άγκυρα, δηλαδή μέχρις ότου το κοιλώμα της πλάτης έλθει σε επαφή με το ερεισίνωτο. Εάν είναι αναγκαίο, επανατοποθετείται η κνήμη.
- 4.9.2. Εάν η μηχανή 3-Δ Η δεν τείνει να ολισθήσει προς τα πίσω, χρησιμοποιείται η διαδικασία που ακολουθεί. Η μηχανή 3-Δ Η ολισθαίνει προς τα πίσω με εφαρμογή οριζόντιου φορτίου προς τα πίσω στην άγκυρα μέχρις ότου το κοιλώμα της πλάτης έλθει σε επαφή με το ερεισίνωτο (βλ. σχήμα 2 στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος).
- 4.10. Στο συγκρότημα πλάτης και κοιλώματος της μηχανής 3-Δ Η εφαρμόζεται φορτίο 100 ± 10 N στην τομή του μοιρογνώμονιου του ισχίου και της θήκης της άγκυρας. Η διεύθυνση κατά την οποία ασκείται το φορτίο διατηρείται κατά μήκος γραμμής που διέρχεται από την τομή που αναφέρθηκε ανωτέρω προς ένα σημείο μόλις επάνω από τη θήκη της ράβδου που αντιπροσωπεύει τους μηρούς (βλέπε σχήμα 2 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος). Στη συνέχεια το κοιλώμα της πλάτης επανέρχεται προσεκτικά στο ερεισίνωτο του καθίσματος. Σε ολόκληρη τη διάρκεια της διαδικασίας που απομένει πρέπει να καταβληθεί προσοχή ώστε να αποφευχθεί η ολίσθηση της μηχανής 3-Δ Η προς τα εμπρός.
- 4.11. Τοποθετούνται τα βάρη του δεξιού και του αριστερού γλουτού και στη συνέχεια, εναλλακτικά, τα οκτώ βάρη του κορμού. Η μηχανή 3-Δ Η διατηρείται οριζόντια.
- 4.12. Το κοιλώμα της πλάτης ανακλίνεται προς τα εμπρός ώστε να χαλαρώσει η τάση στο ερεισίνωτο του καθίσματος. Η μηχανή 3-Δ Η ταλαντεύεται από τη μία πλευρά προς την άλλη σε τόξο 10° (5° προς κάθε πλευρά του κατακόρυφου κεντρικού επιπέδου) επί τρεις πλήρεις κύκλους ώστε να παύσει να υπάρχει οποιουδήποτε είδους συσσωρευμένη τριβή μεταξύ της μηχανής 3-Δ Η και του καθίσματος.
- Κατά την ταλάντωση είναι δυνατόν η άγκυρα της μηχανής 3-Δ Η να τείνει να αποκλίνει από την προβλεπόμενη οριζόντια και κατακόρυφη θέση. Συνεπώς κατά τις κινήσεις της ταλάντωσης η άγκυρα πρέπει να συγκρατείται με άσκηση του κατάλληλου πλευρικού φορτίου. Κατά τη συγκράτηση της άγκυρας και κατά την ταλάντωση της μηχανής 3-Δ Η πρέπει να καταβάλλεται προσοχή ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν ασκούνται λόγω αμελείας εξωτερικά με κατακόρυφη ή διαμήκη διεύθυνση.
- Κατά τη φάση αυτή τα άκρα πόδια της μηχανής 3-Δ Η δεν πρέπει να συναντούν εμπόδια ή να συγκρατούνται. Σε περίπτωση που τα άκρα πόδια μεταβάλουν θέση, πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να παραμείνουν στη στάση αυτή προς στιγμή.

Επαναφέρεται προσεκτικά το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος και ελέγχεται ο μηδενισμός στην ένδειξη των δύο υδροσταθμών. Εάν κατά τη διάρκεια της ταλάντωσης τα άκρα πόδια της μηχανής 3-Δ μετακινηθούν, γίνεται επανατοποθέτησή τους ως εξής:

Εναλλακτικώς ανασηκώνεται κάθε άκρο πόδι από το δάπεδο κατά το ελάχιστο αναγκαίο μέχρις ότου παύσει η μετακίνηση του άκρου ποδιού. Κατά τη διάρκεια της ανύψωσης αυτής, τα άκρα πόδια πρέπει να είναι ελεύθερα να περιστρέφονται. Δεν πρέπει να εφαρμόζονται εμπρόσθια ή πλευρικά φορτία. Όταν κάθε πόδι επανέλθει στην κάτω θέση, η πτέρνα πρέπει να είναι σε επαφή με το σύστημα που προορίζεται για το σκοπό αυτό.

Ελέγχεται ότι η ένδειξη της πλευρικής υδροστάμης είναι μηδενική· εφόσον είναι αναγκαίο, στην κορυφή του κοιλώματος της πλάτης εφαρμόζεται πλευρικό φορτίο επαρκές για την οριζόντιωση του κοιλώματος έδρασης της μηχανής 3-Δ Η στο κάθισμα.

- 4.13. Με συγκρατημένη την άγκυρα ώστε να αποτραπεί η ολίσθηση της μηχανής 3-Δ Η προς τα εμπρός στο προσκέφαλο του καθίσματος, ακολουθούν οι εξής ενέργειες:

(α) επαναφέρεται το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος,

(β) εναλλακτικώς εφαρμόζεται και διακόπτεται προς τα πίσω οριζόντιο φορτίο που δεν υπερβαίνει τα 25 N, στη ράβδο γωνίας της πλάτης στο ύψος περίπου του κέντρου των βαρών του κορμού, μέχρις ότου το μοιρογνωμόνιο του ισχίου δείξει ότι έχει επιτευχθεί ευστάθεια μετά την αφαίρεση του φορτίου. Πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε να είναι βέβαιο πως στη μηχανή 3-Δ Η δεν ασκούνται εξωτερικά φορτία προς τα κάτω ή πλευρικά. Εάν είναι αναγκαία επιπλέον ρύθμιση οριζόντιωσης της μηχανής 3-Δ Η, περιστρέφεται το κοίλωμα της πλάτης προς τα εμπρός, γίνεται επανοριζόντιωση και επαναλαμβάνεται η διαδικασία από την παράγραφο 4.12 και μετά.

- 4.14. Εκτελούνται όλες οι μετρήσεις:

4.14.1. Μετρώνται οι συντεταγμένες του σημείου «Η» στο τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς.

4.14.2. Στο μοιρογνωμόνιο της πλάτης της μηχανής 3-Δ Η γίνεται ανάγνωση της πραγματικής γωνίας κορμού με τη σήλη στην απώτατη οπίσθια θέση της.

4.15. Σε περίπτωση που είναι επιθυμητό να επαναληφθεί η εγκατάσταση της μηχανής 3-Δ Η, το συγκρότημα του καθίσματος παραμένει χωρίς φορτίο επί χρονικό διάστημα τουλάχιστον 30 λεπτών πριν επαναληφθεί η διαδικασία. Η μηχανή 3-Δ Η δεν παραμένει φορτωμένη στο συγκρότημα καθίσματος επί χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από το χρόνο που απαιτείται για τη διεξαγωγή της δοκιμής.

4.16. Εάν τα καθίσματα της ίδιας σειράς είναι δυνατόν να θεωρηθούν όμοια (πάγκος, πανομοιότυπα καθίσματα κ.λπ.) για κάθε σειρά καθισμάτων καθορίζονται ένα μόνο σημείο «Η» και μία μόνο «πραγματική γωνία κορμού» ενώ η μηχανή 3-Δ Η που περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος εδράζεται σε θέση που θεωρείται ως αντιπροσωπευτική για τη σειρά.

Η θέση αυτή:

4.16.1. Στην περίπτωση της εμπρόσθιας σειράς είναι το κάθισμα του οδηγού.

4.16.2. Στην περίπτωση της οπίσθιας σειράς ή σειρών είναι κάποιο εξωτερικό κάθισμα.

Προσαρτήμα 1

Περιγραφή της τρισδιάστατης μηχανής σημείου «H» (μηχανή 3-Δ H) ⁽¹⁾

1. ΚΟΙΛΩΜΑΤΑ ΠΛΑΤΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ

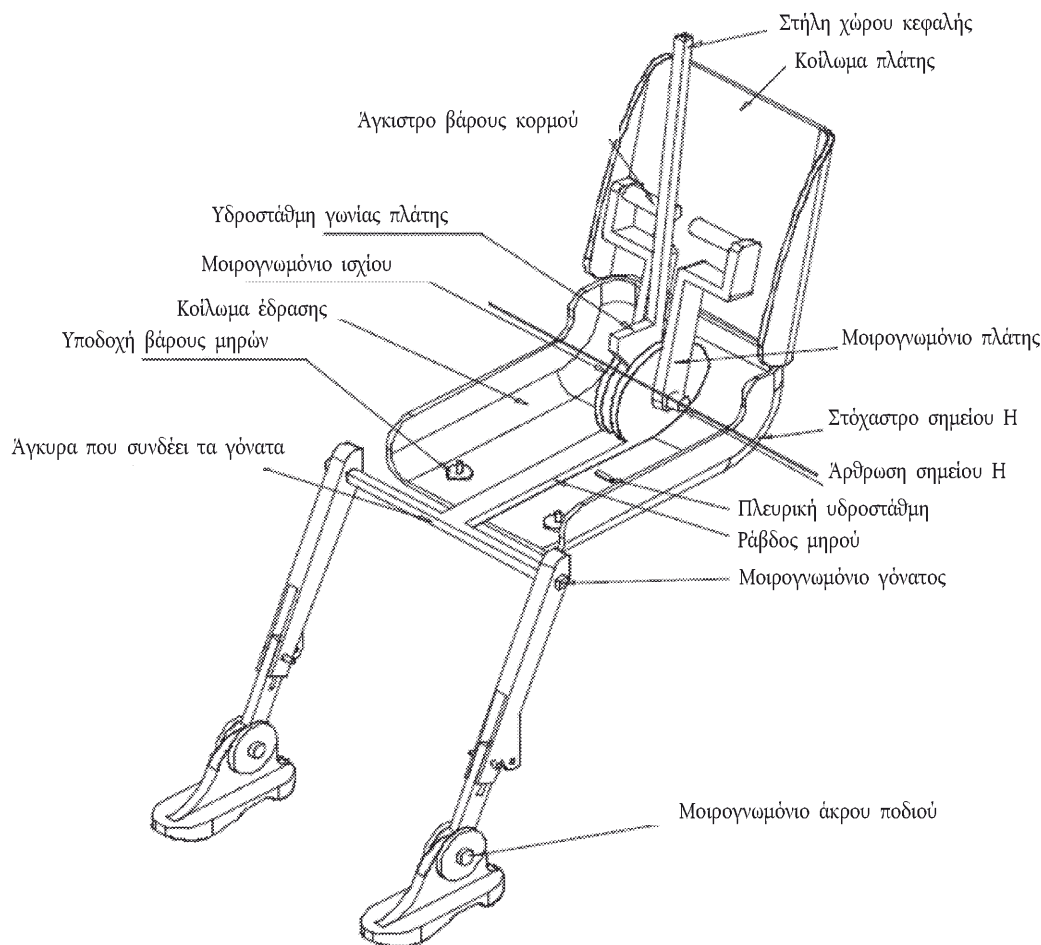
Τα κοιλώματα πλάτης και καθίσματος κατασκευάζονται από ενισχυμένη πλαστική ύλη και μέταλλο. Προσομοιώνουν τον ανθρώπινο κορμό και μηρό και μηχανικώς αρθρώνονται στο σημείο «H». Στη στήλη που αρθρώνεται στο σημείο «H» στερεώνεται μοιρογνωμόνιο για τη μέτρηση της πραγματικής γωνίας κορμού. Ρυθμιζόμενη ράβδος μηρού, προσδεμένη στο κοιλώμα του συνόλου, τον άξονα του μηρού και χρησιμεύει ως γραμμική βάση για το μοιρογνωμόνιο του ισχίου.

2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΣΚΕΛΟΥΣ

Τα τμήματα της κνήμης συνδέονται με το συγκρότημα κοιλώματος του καθίσματος στην άγκυρα που ενώνει τα γόνατα, που αποτελεί πλευρική προέκταση της ρυθμιζόμενης ράβδου των μηρών. Στα τμήματα της κνήμης έχουν ενσωματωθεί μοιρογνωμόνια για τη μέτρηση των γωνιών του γόνατος. Τα συγκροτήματα υποδήματος και άκρου ποδιού είναι βαθμονομημένα για τη μέτρηση της γωνίας του άκρου ποδιού. Η συσκευή προσανατολίζεται στο χώρο με δύο υδροστάθμες. Στοιχεία βάρους για το σώμα τοποθετούνται στα αντίστοιχα κέντρα βάρους ώστε η διεύθυνση στο κάθισμα είναι ισοδύναμη προς εκείνη για άνδρα βάρους 76 kg. Όλες οι αρθρώσεις της μηχανής 3-Δ H πρέπει να ελέγχονται για ελευθερία κίνησης χωρίς αισθητή τριβή.

Σχήμα 1

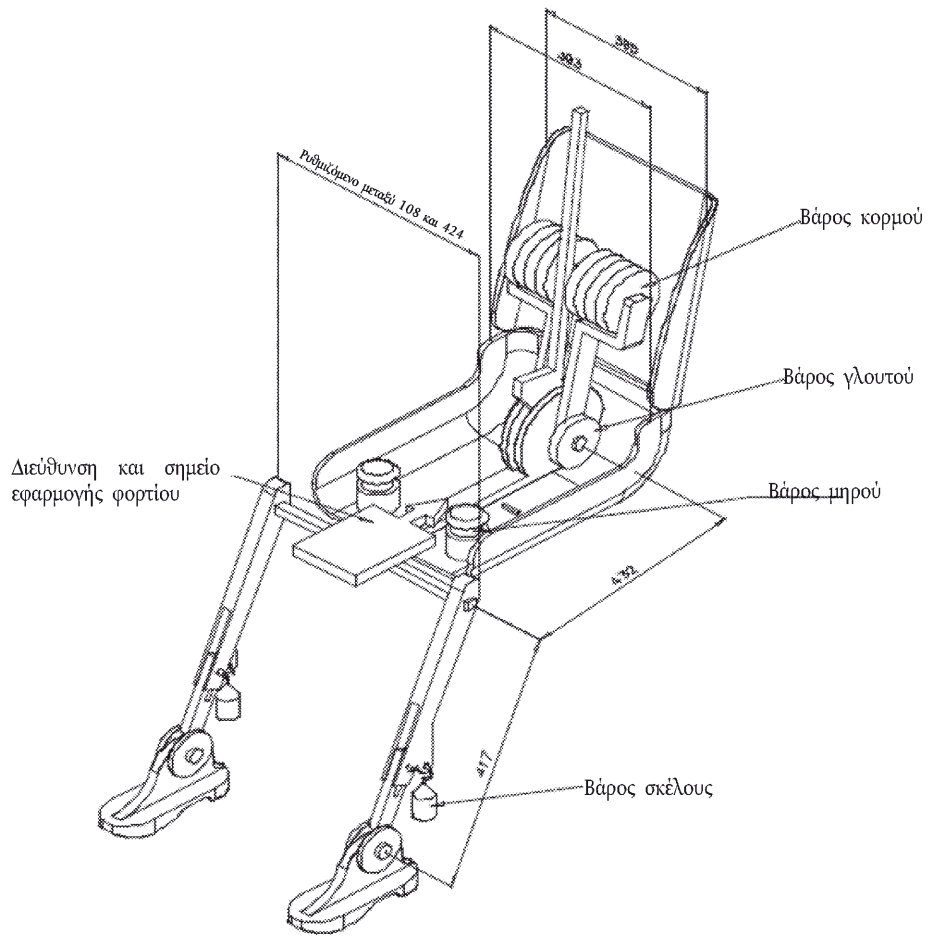
Ονομασία στοιχείων μηχανής 3-Δ H



⁽¹⁾ Η μηχανή αντιστοιχεί στη μηχανή που περιγράφεται στο πρότυπο ISO 6549-1980. Για λεπτομέρειες όσον αφορά την κατασκευή της μηχανής 3-Δ H, οι ενδιαφερόμενοι παραπέμπονται στη «Society of Automobile Engineers» (Ένωση Μηχανικών Αυτοκινούμενων Μέσων) (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.

Σχήμα 2

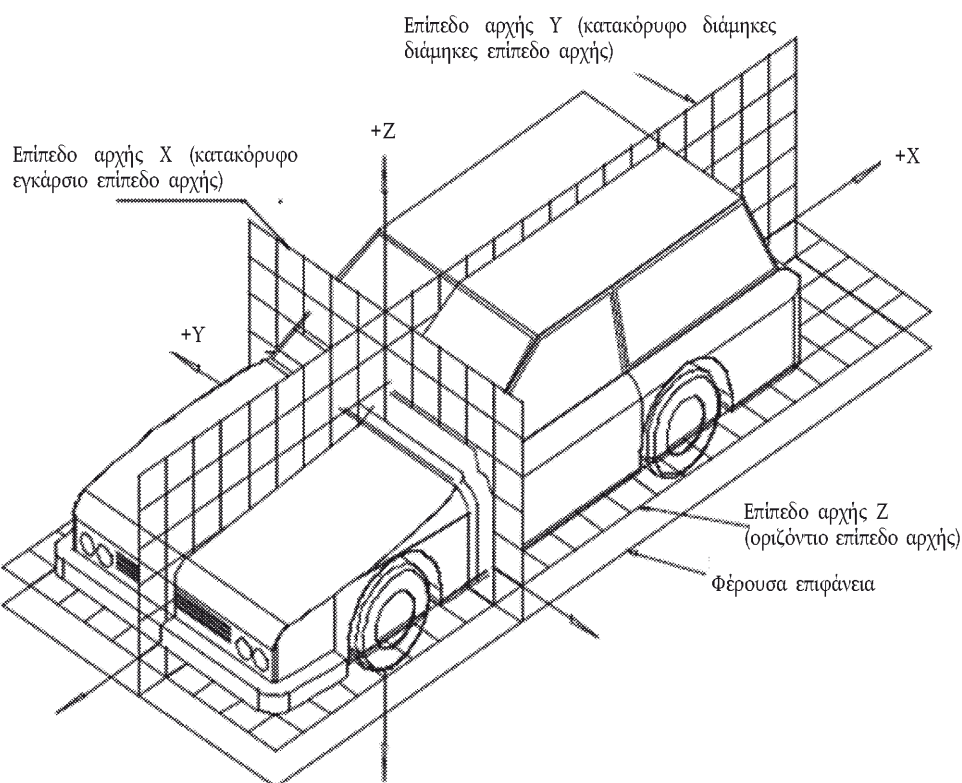
Διαστάσεις στοιχείων της μηχανής 3-Δ Η και κατανομή φορτίου



Προσαρτήμα 2

ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

1. Το τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς καθορίζεται από τρία ορθογώνια επίπεδα που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος (βλέπε σχήμα ⁽¹⁾).
2. Η μετρητική στάση του οχήματος καθορίζεται με τοποθέτηση του οχήματος σε φέρουσα επιφάνεια έτσι ώστε οι συντεταγμένες των βασικών σημείων να αντιστοιχούν στις τιμές που δίδονται από τον κατασκευαστή.
3. Οι συντεταγμένες του σημείου «R» και του σημείου «H» καθορίζονται σε σχέση με τα βασικά σημεία που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.



⁽¹⁾ Το σύστημα αναφοράς ανταποκρίνεται στο πρότυπο ISO 4130:1978.

Προσαρτημα 3

ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΘΙΣΤΟΥ

1. ΚΩΔΙΚΕΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Τα δεδομένα αναφοράς παρατίθενται διαδοχικά για κάθε θέση καθιστού. Οι θέσεις καθιστού αναγνωρίζονται με διψήφιο κωδικό. Ο πρώτος χαρακτήρας είναι αραβικός αριθμός και ορίζει τη σειρά καθισμάτων, με αρχή μέτρησης από εμπρός προς τα πίσω του οχήματος. Το δεύτερο ψηφίο είναι κεφαλαίο γράμμα του αλφαβήτου το οποίο ορίζει το σημείο όπου βρίσκεται η θέση καθιστού σε μία σειρά κατά τη φορά κίνησης του οχήματος προς τα εμπρός. Τα γράμματα που χρησιμοποιούνται είναι:

L = αριστερά,

C = κέντρο,

R = δεξιά.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΜΕΤΡΗΤΙΚΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

2.1. Συντεταγμένα βασικών σημείων

X

Y

Z

3. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

3.1. Θέση καθιστού:

3.1.1. Συντεταγμένες σημείου «R»:

X

Y

Z

3.1.2. Θεωρητική γωνία κορμού:

3.1.3. Προδιαγραφές για τη ρύθμιση καθίσματος ⁽¹⁾

οριζοντίως:

κατακορύφως:

γωνιακά:

γωνία κορμού:

Σημείωση: Δεδομένα αναφοράς για άλλες θέσεις καθιστού παρατίθενται σε παραγράφους με αρίθμηση 3.2, 3.3 κλπ.

⁽¹⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Μέθοδος για τον προσδιορισμό των σχέσεων διαστάσεων μεταξύ των πρωτογενών σημείων αναφοράς του οχήματος και του τριδιάστατου συστήματος αναφοράς**1. ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

Για την επαλήθευση συγκεκριμένων διαστάσεων επί ή εντός οχήματος που έχει προσκομισθεί για έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η σχέση μεταξύ των συντεταγμένων στο τριδιάστατο σύστημα αναφοράς, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.3, του οποίου η διάταξη έχει καθοριστεί κατά την αρχική φάση μελέτης του οχήματος, και των θέσεων των πρωτογενών σημείων αναφοράς, που καθορίζονται στην παράγραφο 2.4, πρέπει να προσδιορίζεται ακριβώς έτσι ώστε να είναι δυνατή η αναγνώριση των συγκεκριμένων σημείων επί των σχεδίων του κατασκευαστή του οχήματος στο πραγματικό όχημα που έχει προσκομιστεί με βάση τα εν λόγω σχέδια.

2. ΜΕΘΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΣΧΕΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Προς το σκοπό αυτό κατασκευάζεται επίπεδο αναφοράς στο έδαφος όπου λαμβάνονται μετρήσεις κατά τους άξονες X-X και Y-Y. Η μέθοδος για να πραγματοποιηθεί αυτό εκτίθεται στο σχήμα 6 του προσαρτήματος του παρόντος παραρτήματος ενώ το επίπεδο αναφοράς είναι σκληρή, επίπεδη, οριζόντια επιφάνεια επάνω στην οποία τοποθετείται το όχημα και στην οποία υπάρχουν δύο άξονες μέτρησης στερεά τοποθετημένοι στην επιφάνειά της. Οι άξονες αυτοί βαθμολογούνται σε χιλιοστά. Ο άξονας X-X έχει μήκος όχι λιγότερο από οκτώ μέτρα ενώ ο άξονας Y-Y έχει μήκος όχι λιγότερο από τέσσερα μέτρα. Όπως φαίνεται στο σχήμα 6 του προσαρτήματος του παρόντος παραρτήματος, οι δύο άξονες πρέπει να σχηματίζουν μεταξύ τους ορθή γωνία. Το σημείο τομής των αξόνων είναι αρχή επί του εδάφους.

3. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Προκειμένου να γίνει πρόβλεψη για ελάχιστες διακυμάνσεις στη στάθμη του επιπέδου αναφοράς ή της επιφάνειας δοκιμής, θα είναι αναγκαία η μέτρηση των αποκλίσεων από την αρχή επί του εδάφους κατά μήκος αμφοτέρων των αξόνων X και Y ανά διάστημα 250 mm και η καταγραφή των ενδείξεων έτσι ώστε να είναι δυνατόν να επέλθουν διορθώσεις κατά τον έλεγχο του οχήματος.

4. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΤΑΣΗ ΔΟΚΙΜΗΣ

Για να προβλεφθούν ήσσονος σημασίας μεταβολές του ύψους ανάρτησης κ.λπ., θα χρειαστεί να είναι διαθέσιμο κάποιο μέσον τοποθέτησης των στοιχείων αναφοράς στις ορθές θέσεις από άποψη συντεταγμένων όσον για τη στάση που προβλέπεται θεωρητικά, πριν πραγματοποιηθούν περαιτέρω μετρήσεις. Επιπλέον, πρέπει να είναι δυνατόν να επέλθουν ήσσονος σημασίας πλευρικές ή/και διαμήκεις ρυθμίσεις της θέσης του οχήματος ώστε να είναι τοποθετημένο με ακρίβεια σε σχέση με το σύστημα αναφοράς.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

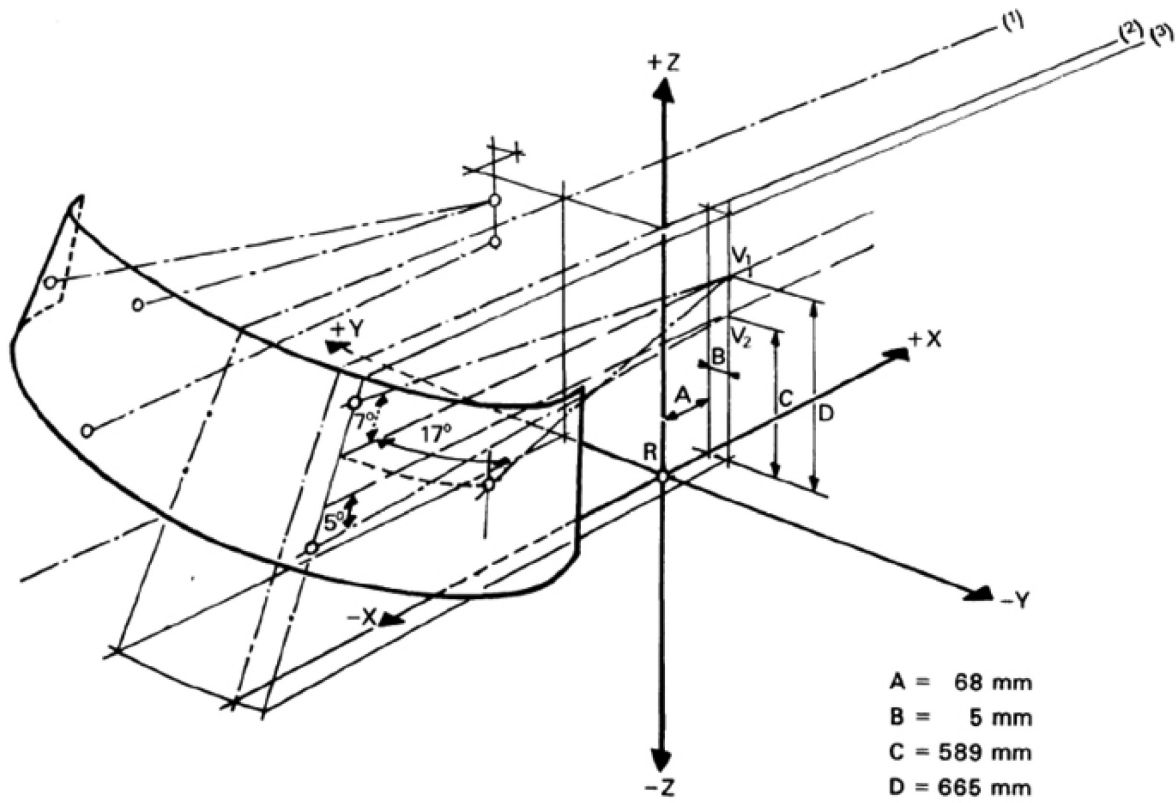
Αφού το όχημα τοποθετηθεί σωστά σε σχέση με το σύστημα αναφοράς και στην προβλεπόμενη θεωρητικά θέση του, είναι δυνατός ο ευχερής προσδιορισμός της θέσης των αναγκαίων σημείων για τη μελέτη των απαιτήσεων ορατότητας εμπρός.

Οι μέθοδοι δοκιμής για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων αυτών είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τη χρήση θεοδόλιχου, πηγών φωτός ή συσκευών σκίασης, ή οποιαδήποτε άλλη μέθοδο η οποία μπορεί να αποδειχθεί ότι αποδίδει ισοδύναμα αποτελέσματα.

Προσαρτημα

Σχήμα 1

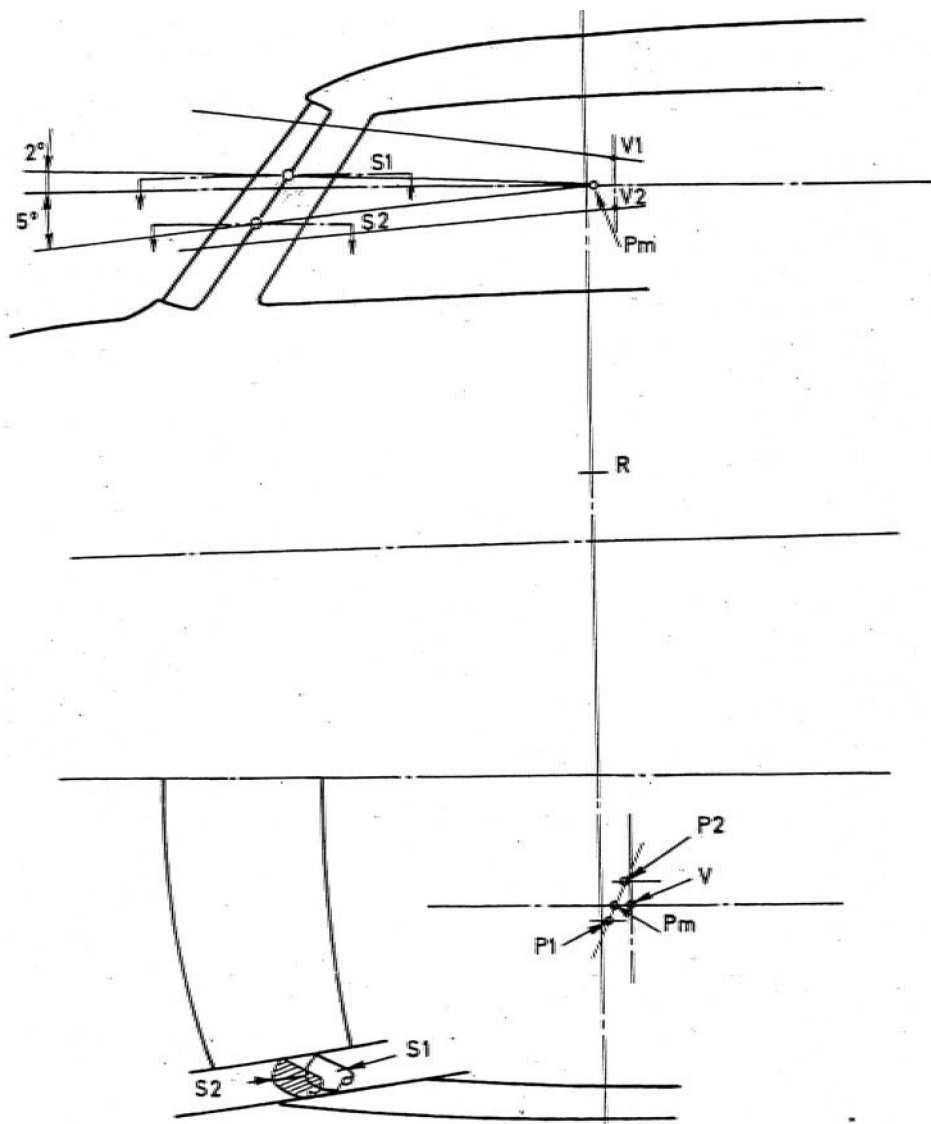
Προσδιορισμός σημείων V



- (1) Γραμμή που παριστά το διάμεσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος.
- (2) Γραμμή που παριστά το κατακόρυφο επίπεδο το διερχόμενο από το σημείο R.
- (3) Γραμμή που παριστά το κατακόρυφο επίπεδο το διερχόμενο από τα σημεία V1 και V2.

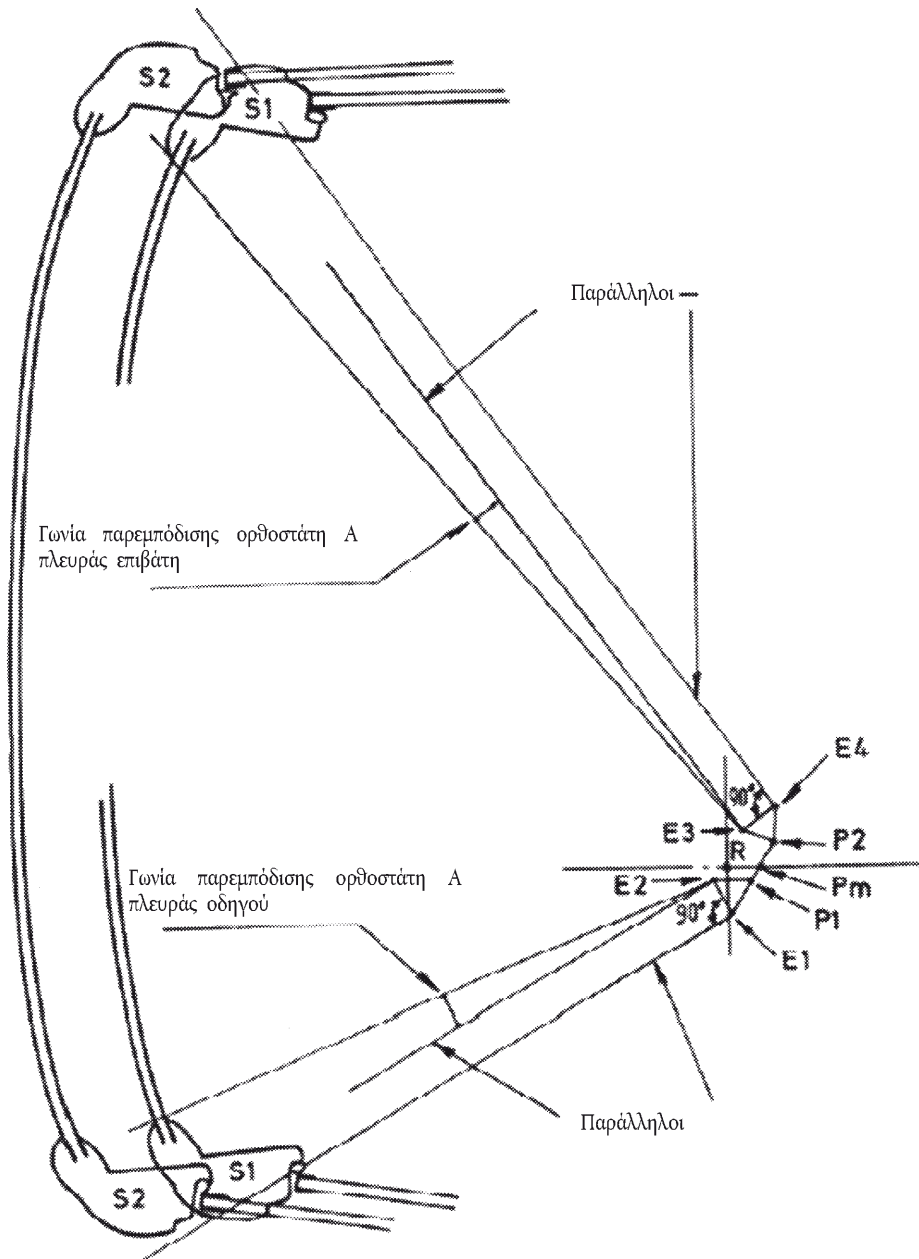
Σχήμα 2

Σημεία παρατήρησης των ορθοστατών Α



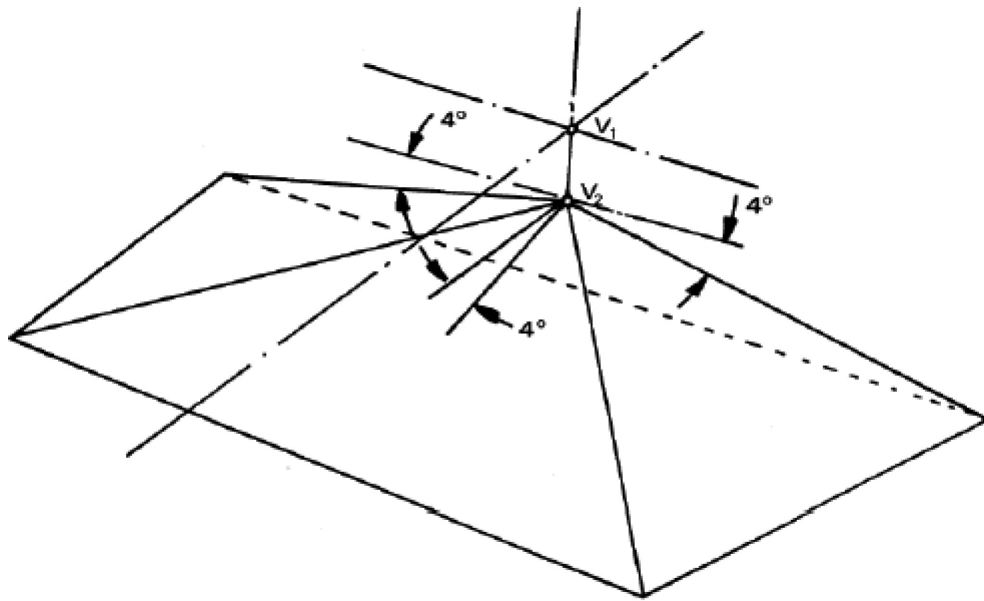
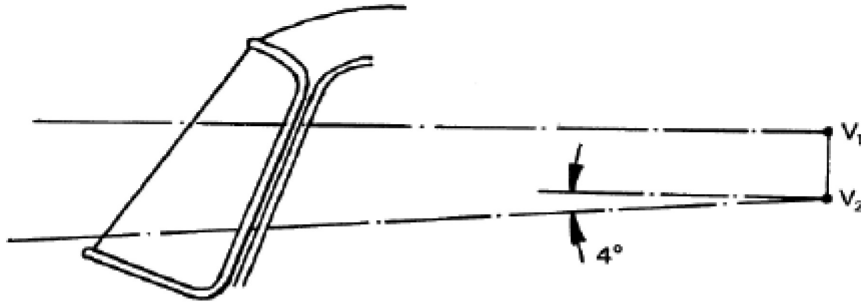
Σχήμα 3

Γωνίες παρεμπόδισης



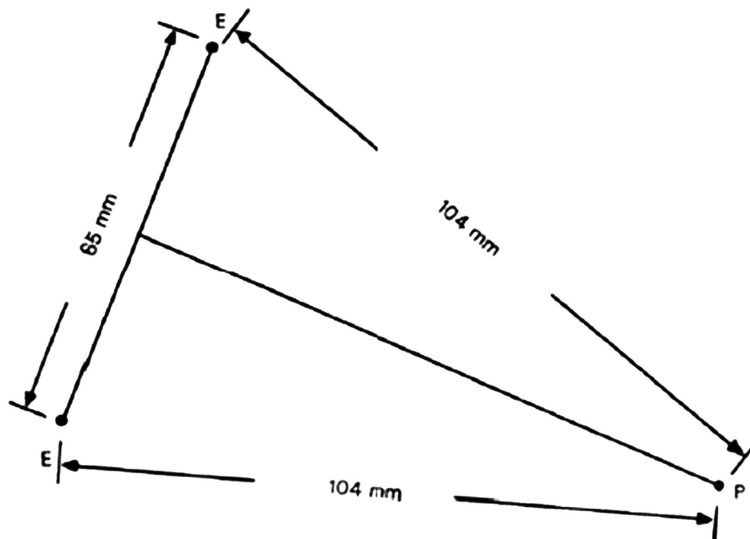
Σχήμα 4

Αξιολόγηση παρεμποδίσεων στο κατά 180° άμεσο οπτικό πεδίο του οδηγού εμπρός



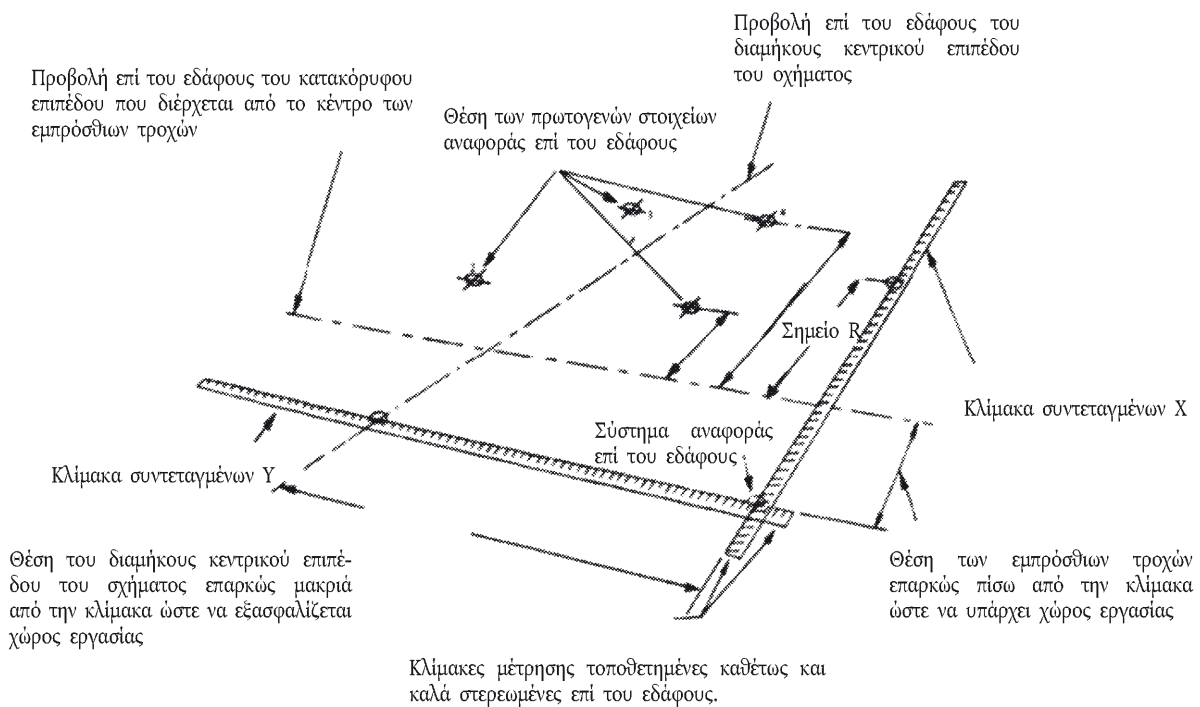
Σχήμα 5

Διαστασιολογημένο διάγραμμα παράστασης των σχετικών θέσεων των σημείων E και των σημείων P



Σχήμα 6

Οριζοντιωμένη επιφάνεια εργασίας



Τιμή συνδρομής 2010 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, CD-ROM, δύο εκδόσεις την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η Επίσημη Εφημερίδα στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο CD-ROM.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Τα CD-ROM θα αντικατασταθούν από DVD εντός του 2010.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

