

Επίσημη Εφημερίδα L 215

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

53ο έτος
14 Αυγούστου 2010

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Κανονισμός αριθ. 25 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση των προσκέφαλων (υποστηριγμάτων κεφαλής) ενσωματω-
μένων ή μη ενσωματωμένων στα καθίσματα οχημάτων 1
- ★ Κανονισμός αριθ. 26 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) —
Ενιαίων διατάξεων σχετικά με την έγκριση για την έγκριση εμπορικών οχημάτων όσον αφορά τις
εξωτερικές προεξοχές τους 27

Τιμή: 3 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 προσδιορίζονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Κανονισμός αριθ. 25 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση των προσκέφαλων (υποστηρίγματα κεφαλής) ενσωματωμένων ή
μη ενσωματωμένων στα καθίσματα οχημάτων**

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Τη σειρά τροποποιήσεων 04 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 15 Ιανουαρίου 1997

Το διορθωτικό 2 της αναθεώρησης 1 του κανονισμού — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 12 Νοεμβρίου 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση για έγκριση
4. Επισημάνσεις
5. Έγκριση
6. Γενικές προδιαγραφές
7. Δοκιμές
8. Συμμόρφωση παραγωγής
9. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
10. Τροποποίηση και επέκταση της έγκρισης ενός τύπου προσκέφαλου
11. Οδηγίες
12. Οριστική παύση της παραγωγής
13. Μεταβατικές διατάξεις
14. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών αρχών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- Παράρτημα 1 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση έγκρισης ή την απόρριψη έγκρισης ή την επέκταση έγκρισης ή την ανάκληση έγκρισης ή την οριστική παύση της παραγωγής τύπου προσκέφαλου ενσωματωμένου ή μη ενσωματωμένου σε κάθισμα βάσει του κανονισμού αριθ. 25
- Παράρτημα 2 — Διατάξεις σημάτων έγκρισης
- Παράρτημα 3 — Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «Η» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθιμένων στα μηχανοκίνητα οχήματα

Παράρτημα 4 — Προσδιορισμός του ύψους και του πλάτους των προσκεφάλων

Παράρτημα 5 — Λεπτομέρειες για τις γραμμές και τις μετρήσεις που σημειώθηκαν κατά τις δοκιμές

Παράρτημα 6 — Διαδικασία δοκιμής με σκοπό την εξακρίβωση της διασποράς ενέργειας

Παράρτημα 7 — Προσδιορισμός της διάστασης A των κενών των προσκεφάλων

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις διατάξεις υποστήριξης της κεφαλής που αντιστοιχούν σε έναν από τους τύπους που περιγράφονται στο σημείο 2.2 παρακάτω⁽¹⁾.

1.1.1. Δεν εφαρμόζεται στις διατάξεις υποστήριξης της κεφαλής οι οποίες προσαρμόζονται σε πτυσσόμενα καθίσματα και καθίσματα στραμμένα προς τις πλευρές ή προς τα πίσω.

1.1.2. Εφαρμόζεται επίσης στα ερεισινώτα καθιστά, όταν είναι έτσι σχεδιασμένα ώστε να λειτουργούν επίσης ως προσκέφαλα, όπως ορίζεται στο σημείο 2.2 παρακάτω.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

2.1. «τύπος οχήματος», μια κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές όσον αφορά:

2.1.1. τις γραμμές και τις εσωτερικές διαστάσεις του αμαξώματος που σχηματίζει το θάλαμο επιβατών,

2.1.2. τον τύπο και τις διαστάσεις των καθισμάτων,

2.1.3. τον τύπο και τις διαστάσεις της στερέωσης του προσκέφαλου και των συναφών μερών της δομής του οχήματος στην περίπτωση που το προσκέφαλο είναι απευθείας αγκυρωμένο στη δομή του οχήματος·

2.2. «προσκέφαλο», μια διάταξη της οποίας σκοπός είναι να περιορίσει την προς τα πίσω μετατόπιση της κεφαλής ενός ενήλικα επιβάτη, σε σχέση με τον κορμό του, κατά τρόπο ώστε να ελαττώσει, σε περίπτωση ατυχήματος, τον κίνδυνο τραυματισμών στο αυχενικό τμήμα της σπονδυλικής στήλης του επιβάτη·

2.2.1. «ενσωματωμένο προσκέφαλο», ένα προσκέφαλο που σχηματίζεται από το άνω μέρος του ερεισινώτου. Τα προσκέφαλα που αντιστοιχούν στους ορισμούς των σημείων 2.2.2 και 2.2.3 παρακάτω αλλά τα οποία δεν μπορούν να αποσπαστούν από το κάθισμα ή από τη δομή του οχήματος παρά μόνο με τη βοήθεια εργαλείων ή αφού αφαιρεθεί εν μέρει ή εντελώς η ταπετσαρία του καθίσματος αντιστοιχούν σε αυτό τον ορισμό·

2.2.2. «αποσπώμενο προσκέφαλο», ένα προσκέφαλο που αποτελείται από ένα συστατικό μέρος το οποίο μπορεί να αποσπαστεί από το κάθισμα και είναι σχεδιασμένο για εισαγωγή και θετική συγκράτηση στη δομή του ερεισινώτου·

2.2.3. «χωριστό προσκέφαλο», ένα προσκέφαλο που αποτελείται από ένα συστατικό μέρος χωριστό από το κάθισμα, σχεδιασμένο για εισαγωγή ή/και θετική συγκράτηση στη δομή του οχήματος·

2.3. «τύπος καθίσματος», μια κατηγορία καθισμάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ τους όσον αφορά τις διαστάσεις τους, το σκελετό τους ή την επενδυτική πλήρωσή τους αν και μπορούν να διαφέρουν ως προς το τελείωμα και το χρώμα·

2.4. «τύπος προσκέφαλου», μια κατηγορία προσκεφάλων τα οποία δεν παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ τους όσον αφορά τις διαστάσεις τους, το σκελετό τους ή την επενδυτική πλήρωσή τους αν και μπορούν να διαφέρουν ως προς το τελείωμα, το χρώμα και το κάλυμμα·

⁽¹⁾ Τα προσκέφαλα οχημάτων της κατηγορίας M₁ που τηρούν τις διατάξεις του κανονισμού αριθ. 17 δεν απαιτείται να τηρούν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

- 2.5. «σημείο αναφοράς» του καθίσματος («σημείο Η») (βλέπε παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού), το ίχνος του νοερού άξονα περιστροφής μεταξύ του ποδιού και του κορμού ανθρώπινου σώματος, που αναπαριστάται από ανδρικό, στο κατακόρυφο, διάμηκες ως προς τη θέση, επίπεδο·
- 2.6. «γραμμή αναφοράς», μια ευθεία γραμμή η οποία, είτε σε ανδρικό δοκιμής που έχει τη μάζα και τις διαστάσεις ενός ενήλικου άνδρα πενήντα ετών είτε σε ανδρικό δοκιμής που έχει ταυτόσημα χαρακτηριστικά, διέρχεται από το σημείο άρθρωσης του κάτω άκρου με τη λεκάνη και από το σημείο άρθρωσης του αυχένα με το θώρακα. Στο ανδρικό που παρουσιάζεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού, για τον καθορισμό του σημείου Η του καθίσματος, η γραμμή αναφοράς είναι η γραμμή που εμφανίζεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος του ίδιου παραρτήματος·
- 2.7. «γραμμή κεφαλής», μια ευθεία γραμμή που διέρχεται από το κέντρο βάρους της κεφαλής και από την άρθρωση του αυχένα με το θώρακα. Στη θέση ανάπαυσης της κεφαλής, η γραμμή αυτή κείται στην προέκταση της γραμμής αναφοράς·
- 2.8. «πτυσσόμενο κάθισμα», ένα βοηθητικό κάθισμα προοριζόμενο για περιστασιακή χρήση και το οποίο κανονικά βρίσκεται σε σύμπτυξη·
- 2.9. «σύστημα ρύθμισης», ο μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του σύμφωνα με τη μορφολογία του καθήμενου επιβαίνοντος.

Αυτός ο μηχανισμός ρύθμισης δύναται να επιτρέπει ιδίως:

- 2.9.1. διαμήκη μετατόπιση,
- 2.9.2. μετατόπιση καθ' ύψος,
- 2.9.3. γωνιακή μετατόπιση·
- 2.10. «σύστημα μετατόπισης», ένας μηχανισμός που επιτρέπει μετατόπιση ή περιστροφή του καθίσματος ή ενός των τμημάτων του, χωρίς σταθερή ενδιάμεση θέση, για να διευκολύνει την πρόσβαση των επιβατών στο χώρο πίσω από το εν λόγω κάθισμα.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ
- 3.1. Η αίτηση για έγκριση υποβάλλεται από τον κάτοχο της εμπορικής ονομασίας ή του σήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα έγγραφα που αναφέρονται παρακάτω εις τριπλούν:
- 3.2.1. λεπτομερή περιγραφή του προσκέφαλου, στην οποία προσδιορίζονται ειδικότερα η φύση του υλικού ή των υλικών πλήρωσης και, κατά περίπτωση, η θέση και οι προδιαγραφές των ιμάντων και εξαρτημάτων αγκύρωσης για τον τύπο ή τους τύπους καθισμάτων για τους οποίους ζητείται έγκριση του προσκέφαλου.
- 3.2.2. Στην περίπτωση του «αποσπώμενου» προσκέφαλου (βλέπε ορισμό στο σημείο 2.2.2):
- 3.2.2.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου ή των τύπων καθισμάτων για τους οποίους ζητείται έγκριση του προσκέφαλου,
- 3.2.2.2. τα στοιχεία που προσδιορίζουν τον τύπο ή τους τύπους οχημάτων στους οποίους πρόκειται να τοποθετηθούν τα καθίσματα που αναφέρονται στο σημείο 3.2.2.1 παραπάνω.
- 3.2.3. Στην περίπτωση του «χωριστού» προσκέφαλου (βλέπε ορισμό στο σημείο 2.2.3):
- 3.2.3.1. λεπτομερή περιγραφή του δομικού τμήματος στο οποίο θα τοποθετηθεί το προσκέφαλο,
- 3.2.3.2. τα στοιχεία που προσδιορίζουν τον τύπο οχήματος στον οποίο πρόκειται να τοποθετηθούν τα προσκέφαλα,

- 3.2.3.3. διαστασιολογημένα σχέδια των χαρακτηριστικών τμημάτων της δομής και του προσκέφαλου, τα οποία πρέπει να εμφανίζουν τη θέση στην οποία θα μπει ο αριθμός έγκρισης σε σχέση με τον κύκλο του σήματος έγκρισης,
- 3.2.4. διαστασιολογημένα σχέδια των χαρακτηριστικών τμημάτων του καθίσματος και του προσκέφαλου. Τα σχέδια πρέπει να εμφανίζουν τη θέση στην οποία θα μπει ο αριθμός έγκρισης σε σχέση με τον κύκλο του σήματος έγκρισης.
- 3.3. Τα κατωτέρω στοιχεία υποβάλλονται στην τεχνική υπηρεσία που αναλαμβάνει τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης:
- 3.3.1. Εάν το προσκέφαλο είναι «ενσωματωμένου» τύπου (βλέπε ορισμό στο σημείο 2.2.1), τέσσερα πλήρη καθίσματα.
- 3.3.2. Εάν το προσκέφαλο είναι «αποσπώμενου» τύπου (βλέπε ορισμό στο σημείο 2.2.2):
- 3.3.2.1. δύο καθίσματα από κάθε τύπο στον οποίο θα τοποθετηθεί προσκέφαλο,
- 3.3.2.2. 4 + 2N προσκέφαλα, όπου N ο αριθμός των τύπων καθίσματος στους οποίους πρόκειται να τοποθετηθεί το προσκέφαλο.
- 3.3.3. Εάν το προσκέφαλο είναι «χωριστού» τύπου (βλέπε ορισμό στο σημείο 2.2.3), τρία προσκέφαλα και το αντίστοιχο τμήμα της δομής του οχήματος ή ένα πλήρες όχημα.
- 3.4. Η τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης μπορεί να ζητήσει:
- 3.4.1. να της δοθούν συγκεκριμένα εξαρτήματα ή συγκεκριμένα δείγματα των χρησιμοποιούμενων υλικών ή/και
- 3.4.2. να της παρουσιαστούν οχήματα του τύπου ή των τύπων που αναφέρονται στο σημείο 3.2.2.2 παραπάνω.
4. ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
- 4.1. Οι διατάξεις που υποβάλλονται προς έγκριση:
- 4.1.1. φέρουν ευδιάκριτα και ανεξίτηλα το εμπορικό ή βιομηχανικό σήμα του αιτούντος·
- 4.1.2. προβλέπουν, στη θέση που υποδεικνύεται στα σχέδια που αναφέρονται στα σημεία 3.2.3.3 ή 3.2.4 παραπάνω, επαρκή χώρο για το σήμα έγκρισης.
- 4.2. Στις περιπτώσεις που το προσκέφαλο είναι «ενσωματωμένου» ή «αποσπώμενου» τύπου (βλέπε ορισμούς στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2) τα σήματα που αναφέρονται στα σημεία 4.1.1 και 4.1.2 παραπάνω μπορούν να αναπαράγονται σε ετικέτες οι οποίες τοποθετούνται στη θέση που υποδεικνύεται στα σχέδια που αναφέρονται στο σημείο 3.2.4 παραπάνω.
5. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 5.1. Αν ο τύπος του προσκέφαλου που υποβάλλεται για έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις προδιαγραφές των σημείων 6 και 7 παρακάτω, χορηγείται έγκριση για το συγκεκριμένο τύπο προσκέφαλου.
- 5.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα δύο πρώτα ψηφία του (προς το παρόν το 03 αντιστοιχεί στη σειρά 03 των τροπολογιών που τέθηκαν σε ισχύ στις 20 Νοεμβρίου 1989) υποδηλώνουν τη σειρά των τροπολογιών που εισάγουν τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροπολογίες του κανονισμού κατά το χρόνο έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν μπορεί να χορηγήσει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο προσκέφαλου.
- 5.3. Η ένδειξη της έγκρισης, της επέκτασής της ή της απόρριψης ενός τύπου προσκέφαλου, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω δελτίου του οποίου υπόδειγμα παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

- 5.4. Σε κάθε προσκέφαλο που ορίζεται στα σημεία 2.2.1, 2.2.2 και 2.2.3 το οποίο έχει εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού είτε είναι ενσωματωμένο σε κάθισμα είτε δεν είναι τοποθετείται διεθνές σήμα έγκρισης το οποίο αποτελείται:
- 5.4.1. από κύκλο ο οποίος περικλείει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από το διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 5.4.2. από τον αριθμό έγκρισης και,
- 5.4.3. στην περίπτωση του ενσωματωμένου στο ερεισίνωτο προσκέφαλου, από τον αριθμό του παρόντος κανονισμού ακολουθούμενο από το στοιχείο «R» και από μια παύλα, που τίθεται μπροστά από τον αριθμό έγκρισης.
- 5.5. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται στο χώρο που αναφέρεται στο σημείο 4.1.2 παραπάνω.
- 5.6. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 5.7. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού δίνονται παραδείγματα του τρόπου διάταξης των σημάτων έγκρισης.
6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 6.1. Η παρουσία του προσκέφαλου δεν πρέπει να συνιστά πρόσθετη αιτία κινδύνου για τους επιβαίνοντες του οχήματος. Συγκεκριμένα, το προσκέφαλο δεν πρέπει σε καμία θέση χρήσης να παρουσιάζει επικίνδυνα τραχέα μέρη ή οξείες ακμές που είναι πιθανό να αυξήσουν τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα του τραυματισμού για τους επιβαίνοντες. Τμήματα του προσκέφαλου που βρίσκονται μέσα στην περιοχή πρόσκρουσης, η οποία ορίζεται παρακάτω, πρέπει να είναι ικανά να διαχέουν την ενέργεια με τον τρόπο που προσδιορίζεται στο παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού.
- 6.1.1. Η περιοχή πρόσκρουσης περιορίζεται πλευρικά από δύο κατακόρυφα διαμήκη επίπεδα που απέχουν 70 mm εκατέρωθεν του επιπέδου συμμετρίας του υπό θεώρηση καθίσματος.
- 6.1.2. Η περιοχή πρόσκρουσης περιορίζεται καθ' ύψος στο τμήμα του προσκέφαλου που βρίσκεται επάνω από το κάθετο στη γραμμή αναφοράς R επίπεδο, το οποίο απέχει 635 mm από το σημείο H.
- 6.1.3. Κατά παρέκκλιση των παραπάνω διατάξεων, οι απαιτήσεις που αφορούν την απορρόφηση ενέργειας δεν ισχύουν για την οπίσθια όψη των προσκεφάλων των καθισμάτων πίσω από τα οποία δεν υπάρχουν άλλα καθίσματα.
- 6.2. Τα μέρη της εμπρόσθιας και της οπίσθιας όψης του προσκέφαλου, εκτός εκείνων της οπίσθιας όψης των προσκεφάλων που προορίζονται να τοποθετηθούν σε καθίσματα πίσω από τα οποία δεν υπάρχουν άλλες θέσεις καθμένων, τα οποία βρίσκονται εκτός των διαμήκων κατακόρυφων επιπέδων που ορίζονται παραπάνω, πρέπει να έχουν μαλακή επένδυση έτσι ώστε να αποφεύγεται η άμεση επαφή της κεφαλής με τα στοιχεία του σκελετού, τα οποία πρέπει, στις περιοχές εκείνες που μπορούν να έρθουν σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 165 mm, να έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 5 mm.

Εναλλακτικά, τα προαναφερόμενα στοιχεία του σκελετού μπορούν να κριθούν ικανοποιητικά εάν υποβληθούν με επιτυχία στη δοκιμή απορρόφησης της ενέργειας που περιγράφεται στο παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού. Εάν τα προαναφερόμενα μέρη των προσκεφάλων και των υποστηρίγμάτων τους είναι καλυμμένα με ένα υλικό σκληρότητας κάτω των 50 Shore (A), οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου, εκτός εκείνων οι οποίες αναφέρονται στην απορρόφηση της ενέργειας, όπως ορίζεται στο παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού, ισχύουν μόνο για τα άκαμπτα μέρη.

(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 τη Τσεχική Δημοκρατία, 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 (άνευ αντιστοιχίας), 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 (άνευ αντιστοιχίας), 25 (άνευ αντιστοιχίας), 26 για τη Σλοβενία και 27 για τη Σλοβακία. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη συμφωνία σχετικά με τη θέσπιση ενιαίων όρων έγκρισης και αμοιβαίας αναγνώρισης εξοπλισμού και μερών μηχανοκίνητων οχημάτων, και οι αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτό τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 6.3. Το προσκέφαλο πρέπει να στερεώνεται στο κάθισμα ή, κατά περίπτωση, στη δομή του οχήματος με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προεξέχουν άκαμπτα και επικίνδυνα μέρη από την επενδυτική πλήρωση του προσκέφαλου ή από την αγκύρωσή του ή από το ερεισινώτο ως αποτέλεσμα της πίεσης που ασκείται από την ψευδοκεφαλή κατά τη διάρκεια της δοκιμής.
- 6.4. Το ύψος του προσκέφαλου, το οποίο μετριέται όπως ορίζεται στο σημείο 7.2 παρακάτω, τηρεί τις ακόλουθες προδιαγραφές:
- 6.4.1. Το ύψος των προσκέφαλων μετριέται όπως περιγράφεται στο σημείο 7.2. παρακάτω.
- 6.4.2. Για τα προσκέφαλα που δεν ρυθμίζονται καθ' ύψος, το ύψος πρέπει να μην είναι μικρότερο από 800 mm στα μπροστινά καθίσματα και από 750 mm στα υπόλοιπα καθίσματα.
- 6.4.3. Για τα προσκέφαλα που ρυθμίζονται καθ' ύψος:
- 6.4.3.1. το ύψος πρέπει να μην είναι μικρότερο από 800 mm στα μπροστινά καθίσματα και από 750 mm στα υπόλοιπα καθίσματα· η τιμή αυτή λαμβάνεται σε μια θέση μεταξύ της υψηλότερης και της χαμηλότερης θέσης στην οποία είναι δυνατόν να ρυθμιστεί·
- 6.4.3.2. δεν πρέπει να υπάρχει «θέση χρήσης» σε ύψος μικρότερο από 750 mm·
- 6.4.3.3. στην περίπτωση καθισμάτων που δεν είναι μπροστινά καθίσματα, τα προσκέφαλα επιτρέπεται να μπορούν να μετακινηθούν σε θέση που θα έχει ύψος μικρότερο από 750 mm, με την προϋπόθεση ότι ο επιβάτης μπορεί να αναγνωρίσει σαφώς ότι μια τέτοια θέση δεν περιλαμβάνεται στις θέσεις χρήσης του προσκέφαλου·
- 6.4.3.4. στην περίπτωση των μπροστινών καθισμάτων, τα προσκέφαλα επιτρέπεται να μπορούν να μετακινηθούν αυτομάτως, όταν το κάθισμα είναι κενό, σε θέση που έχει ύψος μικρότερο από 750 mm, με την προϋπόθεση ότι επιστρέφουν αυτομάτως στη θέση χρήσης όταν κάθεται κάποιος στο κάθισμα.
- 6.4.4. Οι διαστάσεις που αναφέρονται στα σημεία 6.4.2 και 6.4.3.1 παραπάνω μπορούν να είναι μικρότερες από 800 mm στην περίπτωση των μπροστινών καθισμάτων και 750 mm στην περίπτωση των υπόλοιπων καθισμάτων για να αφήνουν αρκετό κενό μεταξύ του προσκέφαλου και της εσωτερικής επιφάνειας της οροφής, των παραθύρων ή οποιουδήποτε μέρους της δομής του οχήματος· ωστόσο, το κενό δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 25 mm. Στην περίπτωση καθισμάτων εφοδιασμένων με συστήματα μετατόπισης ή/και ρύθμισης, αυτό ισχύει για όλες τις θέσεις του καθίσματος. Επιπλέον, κατά παρέκκλιση του σημείου 6.4.3.2 παραπάνω, δεν πρέπει να υπάρχει «θέση χρήσης» σε ύψος μικρότερο από 700 mm.
- 6.4.5. Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων σχετικά με το ύψος που αναφέρονται στα σημεία 6.4.2 και 6.4.3.1 παραπάνω, το ύψος των προσκέφαλων που έχουν μελετηθεί για να τοποθετηθούν σε κεντρικά καθίσματα πίσω ή θέσεις καθημένων πίσω δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 700 mm.
- 6.5. Το ύψος της διάταξης στην οποία ακουμπά η κεφαλή, το οποίο μετριέται όπως περιγράφεται στο σημείο 7.2 παρακάτω, πρέπει να μην είναι μικρότερο από 100 mm, αν πρόκειται για προσκέφαλο ρυθμιζόμενο καθ' ύψος.
- 6.6. Πρέπει να μην υπάρχει κενό μεγαλύτερο από 60 mm μεταξύ του ερεισινώτου και του προσκέφαλου στην περίπτωση διάταξης που δεν ρυθμίζεται καθ' ύψος.
- 6.6.1. Αν το προσκέφαλο ρυθμίζεται καθ' ύψος πρέπει, στη χαμηλότερη θέση του, να μην απέχει περισσότερο από 25 mm από το άνω μέρος του ερεισινώτου.

6.6.2. Όταν πρόκειται για προσκέφαλο που δεν ρυθμίζεται καθ' ύψος, η περιοχή που πρέπει να εξετάζεται ορίζεται ως εξής:

6.6.2.1. επάνω από ένα επίπεδο κάθετο στη γραμμή αναφοράς που απέχει 540 mm από το σημείο R και

6.6.2.2. μεταξύ δύο κατακόρυφων διαμήκων επιπέδων που διέρχονται σε απόσταση 85 mm εκατέρωθεν της γραμμής αναφοράς.

Στην περιοχή αυτή, επιτρέπονται ένα ή περισσότερα κενά τα οποία, ασχέτως του σχήματός τους, μπορούν να εμφανίζουν απόσταση a , η οποία μετρείται όπως περιγράφεται στο σημείο 7.5 παρακάτω, μεγαλύτερη από 60 mm, με την προϋπόθεση ότι, μετά από τη συμπληρωματική δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.4.3.4, εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 7.4.3.6.

6.6.3. Στην περίπτωση προσκεφάλων που είναι ρυθμιζόμενα καθ' ύψος, επιτρέπονται ένα ή περισσότερα κενά τα οποία, ασχέτως του σχήματός τους, μπορούν να εμφανίζουν απόσταση a , η οποία μετρείται όπως περιγράφεται στο σημείο 7.5 παρακάτω, μεγαλύτερη από 60 mm στο μέρος της διάταξης που χρησιμεύει ως προσκέφαλο, με την προϋπόθεση ότι, μετά από τη συμπληρωματική δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.4.3.4, εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 7.4.3.6.

6.7. Το πλάτος του προσκεφάλου πρέπει να είναι τόσο ώστε να στηρίζεται κατάλληλα το κεφάλι ενός ατόμου που κάθεται κανονικά. Στο επίπεδο μέτρησης του πλάτους που ορίζεται στο σημείο 7.3 παρακάτω, το προσκέφαλο καλύπτει περιοχή που εκτείνεται τουλάχιστον 85 mm εκατέρωθεν του επιπέδου συμμετρίας του καθίσματος για το οποίο προορίζεται το προσκέφαλο, απόσταση η οποία μετρείται όπως ορίζεται στο σημείο 7.3.

6.8. Το προσκέφαλο και η αγκύρωσή του πρέπει να είναι έτσι ώστε η μέγιστη προς τα πίσω μετατόπιση της κεφαλής που επιτρέπει το προσκέφαλο και η οποία μετρείται σύμφωνα με τη στατική διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 7.4 παρακάτω να είναι μικρότερη από 102 mm.

6.9. Το προσκέφαλο και η αγκύρωσή του πρέπει να έχουν αρκετή αντοχή ώστε να μπορούν να κρατήσουν χωρίς πρόβλημα το φορτίο που ορίζεται στο σημείο 7.4.3.7 παρακάτω.

6.10. Εάν το προσκέφαλο είναι ρυθμιζόμενο, δεν πρέπει να μπορεί να υπερβεί το μέγιστο ύψος που ορίζεται για χρήση χωρίς την εκούσια ενέργεια του χρήστη, πέρα από την ενέργεια της ρύθμισης.

7. ΔΟΚΙΜΕΣ

7.1. Προσδιορισμός του σημείου αναφοράς (σημείο H) του καθίσματος στο οποίο είναι ενσωματωμένο το προσκέφαλο

Το σημείο H προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού.

7.2. Προσδιορισμός του ύψους του προσκεφάλου

7.2.1. Όλες οι γραμμές σημειώνονται στο επίπεδο συμμετρίας του εξεταζόμενου καθίσματος και η τομή του επιπέδου αυτού με το κάθισμα προσδιορίζει το περίγραμμα του προσκεφάλου και του ερεισινώτου (βλέπε σχήμα 1 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού).

7.2.2. Το ανδρικό που αντιστοιχεί σε ενήλικο άνδρα πενήντα ετών ή το ανδρικό που παρουσιάζεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού τοποθετείται σε φυσιολογική θέση στο κάθισμα. Το ερεισινότο, εάν η κλίση του είναι ρυθμιζόμενη, ασφαλίεται σε μια θέση που αντιστοιχεί σε κλίση προς τα πίσω, ως προς την κατακόρυφο της γραμμής αναφοράς του κορμού του ανδρικού, όσο το δυνατό πλησιέστερα στις 25°.

7.2.3. Η προβολή της γραμμής αναφοράς του ανδρικού που παρουσιάζεται στο παράρτημα 3 σημειώνεται, όσον αφορά το εξεταζόμενο κάθισμα, στο επίπεδο που ορίζεται στο σημείο 7.2.1. Η εφαπτομένη S της κορυφής του προσκεφάλου σημειώνεται κάθετη προς τη γραμμή αναφοράς.

7.2.4. Η απόσταση h από το σημείο H ως την εφαπτομένη S είναι το ύψος που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για την εφαρμογή των απαιτήσεων του σημείου 6.4.

- 7.3. Προσδιορισμός του πλάτους του προσκέφαλου (βλέπε σχήμα 2 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού).
- 7.3.1. Το επίπεδο S_1 , κάθετο στη γραμμή αναφοράς και σε απόσταση 65 mm κάτω από την εφαπτομένη S που ορίζεται στο σημείο 7.2.3, προσδιορίζει ένα τμήμα του προσκέφαλου που ορίζεται από το περίγραμμα C . Η κατεύθυνση των ευθειών που εφάπτονται στο C και αντιπροσωπεύουν την τομή των κάθετων επιπέδων (P και P'), τα οποία είναι παράλληλα προς το επίπεδο συμμετρίας του εξεταζόμενου καθίσματος, με το επίπεδο S_1 σημειώνεται στο επίπεδο S_1 .
- 7.3.2. Το πλάτος του προσκέφαλου που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για την εφαρμογή των απαιτήσεων του σημείου 6.7 είναι η απόσταση L που χωρίζει τα ίχνη των επιπέδων P και P' στο επίπεδο S_1 .
- 7.3.3. Το πλάτος του προσκέφαλου προσδιορίζεται επίσης, αν είναι απαραίτητο, σε απόσταση 635 mm πάνω από το σημείο αναφοράς του καθίσματος, απόσταση η οποία μετρείται κατά μήκος της γραμμής αναφοράς.
- 7.4. Προσδιορισμός της αποτελεσματικότητας της διάταξης
- 7.4.1. Η αποτελεσματικότητα του προσκέφαλου ελέγχεται με τη στατική δοκιμή που περιγράφεται στη συνέχεια.
- 7.4.2. Προετοιμασία για τη δοκιμή
- 7.4.2.1. Εάν το προσκέφαλο είναι ρυθμιζόμενο, ρυθμίζεται στην υψηλότερη θέση.
- 7.4.2.2. Στην περίπτωση πάγκου καθισμάτων, όπου μέρος ή το σύνολο του σκελετού υποστηρίξης (περιλαμβανομένου του σκελετού υποστηρίξης των προσκεφάλων) είναι κοινό για περισσότερες από μία θέσεις καθημένων, η δοκιμή διεξάγεται ταυτόχρονα για όλες αυτές τις θέσεις καθημένων.
- 7.4.2.3. Εάν το κάθισμα ή το ερεισίνωτο είναι ρυθμιζόμενο σε σχέση με ένα προσκέφαλο αγκυρωμένο στη δομή του οχήματος, τοποθετείται στη θέση που θεωρείται πλέον δυσμενής από την τεχνική υπηρεσία.
- 7.4.3. Δοκιμές
- 7.4.3.1. Όλες οι γραμμές σημειώνονται στο κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του εξεταζόμενου καθίσματος (βλέπε παράρτημα 5 του παρόντος κανονισμού).
- 7.4.3.2. Στο επίπεδο που αναφέρεται στο σημείο 7.4.3.1 σημειώνεται προβολή της γραμμής αναφοράς R .
- 7.4.3.3. Η μετατοπισμένη γραμμή αναφοράς R_1 προσδιορίζεται εφαρμόζοντας στο μέρος εκείνο του ανδρικού σκελετού που προσομοιώνει την πλάτη και το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού μια αρχική δύναμη που παράγει ροπή 37,3 daNm προς τα πίσω γύρω από το σημείο H .
- 7.4.3.4. Με μια σφαιρική ψευδοκεφαλή διαμέτρου 165 mm εφαρμόζεται αρχική δύναμη που παράγει ροπή 37,3 daNm γύρω από το σημείο H , κάθετα προς τη μετατοπισμένη γραμμή αναφοράς R_1 και σε απόσταση 65 mm κάτω από την κορυφή του προσκέφαλου, ενώ η γραμμή αναφοράς διατηρείται στη μετατοπισμένη θέση της R_1 , όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 7.4.3.3 παραπάνω.
- 7.4.3.4.1. Αν η ύπαρξη κενών δεν επιτρέπει την εφαρμογή της δύναμης που ορίζεται παραπάνω στην απόσταση των 65 mm από την κορυφή του προσκέφαλου, η απόσταση μπορεί να μειωθεί με τρόπο ώστε ο άξονας της δύναμης να διέρχεται από την κεντρική γραμμή του στοιχείου του σκελετού που είναι πλησιέστερο προς το κενό.
- 7.4.3.4.2. Στις περιπτώσεις που περιγράφονται στα σημεία 6.6.2. και 6.6.3 παραπάνω, η δοκιμή επαναλαμβάνεται εφαρμόζοντας σε κάθε κενό, με μια σφαίρα διαμέτρου 165 mm, μια δύναμη η οποία:

διέρχεται από το κέντρο βάρους του μικρότερου τμήματος του κενού, ακολουθώντας εγκάρσια επίπεδα παράλληλα με τη γραμμή αναφοράς, και αναπαράγει ροπή 37,3 daNm γύρω από το σημείο R .

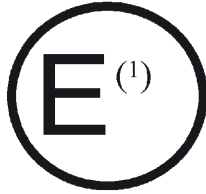
- 7.4.3.5. Προσδιορίζεται η εφαπτομένη Y της σφαιρικής ψευδοκεφαλής, η οποία είναι παράλληλη με τη μετατοπισμένη γραμμή αναφοράς R_1 .
- 7.4.3.6. Μετρίεται η απόσταση X μεταξύ της εφαπτομένης Y και της μετατοπισμένης γραμμής αναφοράς R_1 . Εάν η απόσταση X είναι μικρότερη των 102 mm, η απαίτηση του σημείου 6.8 θεωρείται ότι πληρούται.
- 7.4.3.7. Στις περιπτώσεις που η δύναμη που ορίζεται στο σημείο 7.4.3.4 εφαρμόζεται σε απόσταση 65 mm ή λιγότερο κάτω από την κορυφή του προσκέφαλου, και μόνο σε αυτές τις περιπτώσεις, αυξάνεται σε 89 daN, εκτός εάν η ρήξη του καθίσματος ή του ερεισινώτου επέλθει νωρίτερα.
- 7.5. Προσδιορισμός της απόστασης a των κενών του προσκέφαλου (βλέπε παράρτημα 7 του παρόντος κανονισμού)
- 7.5.1. Η απόσταση a προσδιορίζεται για κάθε κενό και σε σχέση με την πρόσθια όψη του προσκέφαλου, με μια σφαίρα διαμέτρου 165 mm.
- 7.5.2. Η σφαίρα τίθεται σε επαφή με το κενό σε ένα σημείο της περιοχής του κενού που επιτρέπει τη μέγιστη διείσδυση της σφαίρας, έχοντας υπόψη ότι δεν εφαρμόζεται φορτίο.
- 7.5.3. Η απόσταση μεταξύ των δύο σημείων επαφής της σφαίρας με το κενό θα αποτελεί την απόσταση a που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για την αξιολόγηση των διατάξεων στο πλαίσιο των σημείων 6.6.2 και 6.6.3.
8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Κάθε προσκέφαλο ή κάθισμα που φέρει σήμα έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα 2 πρέπει να συμφωνεί με τον εγκεκριμένο τύπο προσκέφαλου και να πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στα σημεία 6 και 7 παραπάνω.
- 8.2. Με σκοπό την επαλήθευση της συμμόρφωσης, όπως προαναφέρεται, διενεργείται ικανός αριθμός τυχαίων ελέγχων σε προσκέφαλα μαζικής παραγωγής.
- 8.3. Στις δοκιμές αυτές χρησιμοποιούνται προσκέφαλα που προσφέρονται ή πρόκειται να προσφερθούν για πώληση.
- 8.4. Τα προσκέφαλα που επιλέγονται για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με έναν εγκεκριμένο τύπο υποβάλλονται στη δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 7 του παρόντος κανονισμού.
9. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 9.1. Εγκεκριμένα προσκέφαλα
Η έγκριση που χορηγείται για έναν τύπο προσκέφαλου βάσει του παρόντος κανονισμού μπορεί να ανακληθεί εφόσον τα προσκέφαλα που φέρουν τα στοιχεία τα οποία αναφέρονται στο σημείο 5.4 παραπάνω αποτύχουν στους δειγματοληπτικούς ελέγχους ή εφόσον δεν συμφωνούν με τον εγκεκριμένο τύπο.
- 9.2. Εάν κάποιο συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας, το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό, ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει κατά το παρελθόν, πρέπει να ενημερώσει αμέσως τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον εν λόγω κανονισμό μέσω δελτίου κοινοποίησης, σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
10. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΡΟΣΚΕΦΑΛΟΥ
- 10.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου προσκέφαλου κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που ενέκρινε τον τύπο προσκέφαλου. Η υπηρεσία αυτή δύναται:
- 10.1.1. είτε να αποφασίσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν είναι πιθανό να έχουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι σε κάθε περίπτωση το προσκέφαλο εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις·
- 10.1.2. είτε να απαιτήσει μια επιπλέον έκδοση δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών.

- 10.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία αναφέρονται οι μετατροπές, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 5.3 παραπάνω.
- 10.3. Η αρμόδια αρχή η οποία έχει χορηγήσει επέκταση της έγκρισης δίνει αύξοντα αριθμό σε κάθε επέκταση της έγκρισης και ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958, που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση ενός δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
11. ΟΔΗΓΙΕΣ
- Ο κατασκευαστής παραδίδει, με κάθε μοντέλο που συμφωνεί με έναν εγκεκριμένο τύπο προσκέφαλου, ένα σημείωμα στο οποίο αναφέρονται τα στοιχεία των τύπων και των χαρακτηριστικών των καθισμάτων για τα οποία έχει λάβει έγκριση το προσκέφαλο. Όταν το προσκέφαλο είναι ρυθμιζόμενο, ο τρόπος ασφάλισης σε μια θέση ή/και απασφάλισης πρέπει να αναφέρεται σαφώς στο προαναφερόμενο σημείωμα.
12. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή προσκέφαλων που εγκρίθηκαν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η αρχή ενημερώνει τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης, σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
13. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 13.1. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ΟΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 04.
- 13.2. 24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν έγκριση ΟΕΕ μόνον εφόσον ο προς έγκριση τύπος οχήματος συμβαδίζει με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως έχει τροποποιηθεί με τη σειρά τροποποιήσεων 04.
- 13.3. 48 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04, οι ισχύουσες εγκρίσεις βάσει του παρόντος κανονισμού παύουν να είναι έγκυρες, εκτός από τις περιπτώσεις τύπων οχημάτων που συμβαδίζουν με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως έχει τροποποιηθεί με τη σειρά τροποποιήσεων 04.
14. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό οφείλουν να κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις τόσο των τεχνικών υπηρεσιών οι οποίες είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης όσο και των διοικητικών αρχών οι οποίες χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα με τα οποία πιστοποιείται η έγκριση ή η επέκταση ή η απόρριψη ή η ανάκληση της έγκρισης που εκδίδεται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



εκδόθηκε από: Ονομασία διοικητικής αρχής:

.....

αφορά ⁽²⁾: ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου προσκέφαλου ενσωματωμένου ή μη ενσωματωμένου σε κάθισμα βάσει του κανονισμού αριθ. 25

Αριθμός έγκρισης Αριθμός επέκτασης

1. Εμπορική ονομασία ή εμπορικό σήμα
2. Όνομα κατασκευαστή
3. Εφόσον υπάρχει, όνομα και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή
4. Διεύθυνση:
5. Υποβλήθηκε προς έγκριση στις
6. Τεχνική υπηρεσία που διενεργεί τις δοκιμές
7. Σύνοψη περιγραφή του προσκέφαλου ⁽³⁾
8. Τύπος και χαρακτηριστικά των καθισμάτων στα οποία είναι ενσωματωμένο ή προορίζεται να ενσωματωθεί το προσκέφαλο
9. Τύποι οχημάτων για τους οποίους προορίζονται τα καθίσματα για τα οποία έχει σχεδιαστεί το προσκέφαλο
10. Ημερομηνία της έκθεσης που εξέδωσε η τεχνική υπηρεσία
11. Αριθμός της έκθεσης που εξέδωσε η τεχνική υπηρεσία
12. Χορήγηση/επέκταση/απόρριψη/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
13. Τόπος
14. Ημερομηνία
15. Υπογραφή
16. Ο κατάλογος των εγγράφων που έχουν κατατεθεί στη διοικητική υπηρεσία που έχει χορηγήσει έγκριση προσαρτάται στην παρούσα κοινοποίηση και μπορεί να ληφθεί κατόπιν αίτησης.

⁽¹⁾ Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανάκλησε την έγκριση (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον κανονισμό).

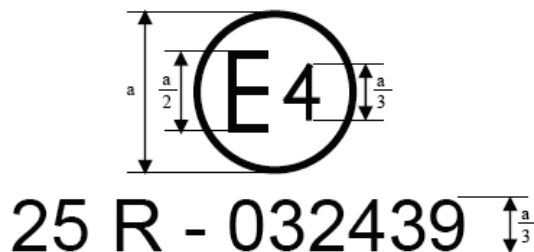
⁽²⁾ Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει

⁽³⁾ Για τα προσκέφαλα «ενσωματωμένου» ή «αποσπώμενου» τύπου (βλέπε ορισμούς στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2 του παρόντος κανονισμού), η θέση αυτή δεν χρειάζεται να συμπληρωθεί εφόσον εισαχθούν στη θέση 8 όλα τα απαραίτητα στοιχεία και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

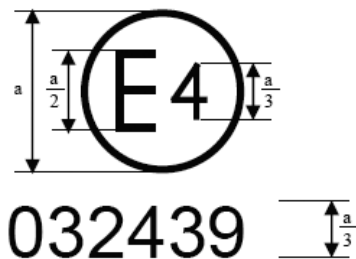
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ (*)

Σήμα έγκρισης για «ενσωματωμένο» ή «αποσπώμενο» τύπο προσκέφαλου (βλέπε ορισμούς στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2 του παρόντος κανονισμού).



Όταν το παραπάνω σήμα έγκρισης τοποθετείται σε ένα ή περισσότερα προσκέφαλα «ενσωματωμένου» ή «αποσπώμενου» τύπου, σημαίνει ότι, βάσει του κανονισμού αριθ. 25, ο τύπος προσκέφαλου εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) με αριθμό έγκρισης 032439. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης υποδηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 25, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροπολογιών 03.

Σήμα έγκρισης προσκέφαλου «χωριστού» τύπου (βλέπε ορισμό στο σημείο 2.2.3 του παρόντος κανονισμού).



Όταν το παραπάνω σήμα έγκρισης τοποθετείται σε ένα προσκέφαλο σημαίνει ότι το εν λόγω προσκέφαλο έχει εγκριθεί και ότι είναι «χωριστό» προσκέφαλο, που έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E4) με αριθμό έγκρισης 032439. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης υποδηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 25, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροπολογιών 03.

(*) Ο αριθμός έγκρισης διατάσσεται κοντά στον κύκλο, επάνω ή κάτω από το χαρακτήρα E ή δεξιά ή αριστερά από τον εν λόγω χαρακτήρα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «η» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθημένων στα μηχανοκίνητα οχήματα

1. ΣΚΟΠΟΣ

Η περιγραφόμενη στο παρόν παράρτημα διαδικασία χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της θέσης του σημείου Η και της πραγματικής γωνίας του κορμού για μία ή πολλές θέσεις καθημένων σε μηχανοκίνητο όχημα και για την επαλήθευση της σχέσης των μετρούμενων δεδομένων προς τις προβλεπόμενες από τη μελέτη προδιαγραφές που δίνει ο κατασκευαστής του οχήματος⁽¹⁾.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:

- 2.1. Ως «δεδομένα αναφοράς», νοούνται ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά θέσης καθημένου:
 - 2.1.1. το σημείο Η και το σημείο R και η μεταξύ τους σχέση·
 - 2.1.2. η πραγματική γωνία κορμού και η προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία κορμού και η μεταξύ τους σχέση.
- 2.2. Ως «τριδιάστατη μηχανή σημείου Η» (μηχανή 3-D Η) νοείται η διάταξη που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό του σημείου Η και της πραγματικής γωνίας κορμού. Η εν λόγω διάταξη περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος.
- 2.3. Ως «σημείο Η» νοείται το κέντρο περιστροφής κορμού και μηρών της μηχανής 3-D Η που είναι εγκατεστημένη στο κάθισμα του οχήματος σύμφωνα με το σημείο 4 παρακάτω. Το σημείο Η τοποθετείται στο κέντρο του άξονα συμμετρίας της διάταξης που βρίσκεται μεταξύ των στοχάστρων του σημείου Η εκατέρωθεν της μηχανής 3-D Η. Το σημείο Η αντιστοιχεί θεωρητικά στο σημείο R (για ανοχές, βλέπε σημείο 3.2.2 παρακάτω). Μόλις προσδιοριστεί σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 4, το σημείο Η θεωρείται σταθερό ως προς τη δομή καθίσματος-μαξιλαριού και ότι μετακινείται όταν ρυθμίζεται το κάθισμα.
- 2.4. Ως «σημείο R» ή «σημείο αναφοράς καθημένου» νοείται προβλεπόμενο στη μελέτη σημείο που ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος για κάθε θέση καθημένου και καθοριζόμενο ως προς τριδιάστατο σύστημα αναφοράς.
- 2.5. Ως «γραμμή του κορμού» νοείται ο άξονας συμμετρίας της στήλης της μηχανής 3-D Η με τη στήλη στην απώτατη πίσω θέση.
- 2.6. Ως «πραγματική γωνία του κορμού» νοείται η γωνία μεταξύ κατακόρυφης γραμμής που διέρχεται από το σημείο Η και της γραμμής του κορμού, η οποία μετρείται με τη χρήση του μοιρογνωμονίου μέτρησης της γωνίας της πλάτης επί της μηχανής 3-D Η. Η πραγματική γωνία του κορμού αντιστοιχεί θεωρητικά στην προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού (για ανοχές, βλέπε σημείο 3.2.2 παρακάτω).
- 2.7. Ως «προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού» νοείται η μετρούμενη γωνία μεταξύ κατακόρυφης γραμμής που διέρχεται από το σημείο R και της γραμμής του κορμού στη θέση που αντιστοιχεί στην προβλεπόμενη από τη μελέτη θέση του ερεισινώτου την οποία καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος.
- 2.8. Ως «επίπεδο συμμετρίας του επιβαίνοντος» (C/LO) νοείται το επίπεδο που διέρχεται από το μέσο της μηχανής 3-D Η τοποθετημένης σε κάθε οριζόμενη θέση καθημένου· εκφράζεται με τη συντεταγμένη του σημείου Η στον άξονα των Υ. Για μεμονωμένα καθίσματα, το επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος συμπίπτει με το επίπεδο συμμετρίας του επιβαίνοντος. Για άλλα καθίσματα, ο άξονας συμμετρίας του επιβαίνοντος καθορίζεται από τον κατασκευαστή.
- 2.9. Ως «τριδιάστατο σύστημα αναφοράς» νοείται το περιγραφόμενο στο προσάρτημα 2 του παρόντος παραρτήματος σύστημα.
- 2.10. Ως «βασικά σημεία» νοούνται φυσικά σημεία (οσές, επιφάνειες, σημάδια ή εγκοπές) στο αμάξωμα του οχήματος όπως ορίζονται από τον κατασκευαστή.
- 2.11. Ως «μετρητική στάση του οχήματος» νοείται η θέση του οχήματος όπως ορίζεται από τις συντεταγμένες των βασικών σημείων στο τριδιάστατο σύστημα αναφοράς.

⁽¹⁾ Σε οποιαδήποτε θέση καθημένου εκτός των εμπρόσθιων καθισμάτων όπου το σημείο Η δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί με τη χρήση της «τριδιάστατης μηχανής σημείου Η» ή συναφών διαδικασιών, κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής, επιτρέπεται να λαμβάνεται ως σημείο αναφοράς το σημείο R που δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

3. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
- 3.1. Παρουσίαση των δεδομένων
- Για κάθε θέση καθιζήμενου, όπου απαιτούνται δεδομένα αναφοράς για να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, πρέπει να παρουσιάζονται όλα ή ενδεδειγμένη επιλογή των ακόλουθων δεδομένων υπό τη μορφή που υποδεικνύεται στο προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος:
- 3.1.1. οι συντεταγμένες του σημείου R ως προς το τριδιάστατο σύστημα αναφοράς·
- 3.1.2. η προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού·
- 3.1.3. όλες οι απαιτούμενες ενδείξεις για τη ρύθμιση του καθίσματος (αν είναι ρυθμιζόμενο) στη θέση μέτρησης που παρατίθεται στο σημείο 4.3. παρακάτω.
- 3.2. Σχέση μεταξύ μετρούμενων δεδομένων και προβλεπόμενων από τη μελέτη προδιαγραφών
- 3.2.1. Οι συντεταγμένες του σημείου H και η τιμή της πραγματικής γωνίας του κορμού που διαπιστώνεται με την οριζόμενη στο σημείο 4 διαδικασία συγκρίνονται, αντίστοιχα, με τις συντεταγμένες του σημείου R και την τιμή της προβλεπόμενης από τη μελέτη γωνίας του κορμού που δηλώνει ο κατασκευαστής του οχήματος.
- 3.2.2. Οι σχετικές θέσεις των σημείων R και H καθώς και η σχέση μεταξύ της προβλεπόμενης από τη μελέτη γωνίας του κορμού και της αντίστοιχης πραγματικής θεωρούνται ικανοποιητικές για την υπό θεώρηση θέση καθιζήμενου, αν το σημείο H, όπως ορίζεται από τις συντεταγμένες του, κείται εντός τετραγώνου πλευράς μήκους 50 mm με οριζόντιες και κάθετες πλευρές των οποίων οι διαγώνιοι τέμνονται στο σημείο R και αν η πραγματική γωνία του κορμού δεν διαφέρει περισσότερο από 5 μοίρες από την προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία.
- 3.2.3. Αν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, το σημείο R και η προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού χρησιμοποιούνται για την απόδειξη της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
- 3.2.4. Αν το σημείο H ή η πραγματική γωνία του κορμού δεν πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 3.2.2 παραπάνω, το σημείο H και η πραγματική γωνία του κορμού προσδιορίζονται άλλες δύο φορές (τρεις φορές συνολικά). Αν τα αποτελέσματα στις δύο από τις τρεις απόπειρες κριθούν ικανοποιητικά, ισχύουν οι όροι του σημείου 3.2.3. παραπάνω.
- 3.2.5. Αν τα αποτελέσματα σε τουλάχιστον δύο από τις τρεις απόπειρες που περιγράφονται στο σημείο 3.2.4 παραπάνω δεν πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 3.2.2 παραπάνω ή αν δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί επαλήθευση λόγω αδυναμίας του κατασκευαστή του οχήματος να παράσχει πληροφορίες ως προς τη θέση του σημείου R ή την προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού, σε όλες τις περιπτώσεις που στον παρόντα κανονισμό γίνεται παραπομπή στο σημείο R ή στην προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού χρησιμοποιείται και θεωρείται ότι ισχύει το κέντρο βάρους των τριών μετρηθέντων σημείων ή ο μέσος όρος των τριών μετρηθεισών γωνιών.
4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ H ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΤΟΥ ΚΟΡΜΟΥ
- 4.1. Κατά την κρίση του κατασκευαστή, σταθεροποιείται η θερμοκρασία του οχήματος σε $20\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 10\text{ }^{\circ}\text{C}$ για να εξασφαλιστεί ότι η θερμοκρασία του υλικού του καθίσματος είναι η θερμοκρασία περιβάλλοντος χώρου. Αν δεν έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ το κάθισμα που πρόκειται να ελεγχθεί, στο κάθισμα κάθεται άτομο ή τοποθετείται διάταξη βάρους 70 με 80 kg, δύο φορές επί ένα λεπτό, για να προκληθεί κάμψη στο μαξιλάρι και το ερεισινώτο. Εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, όλα τα συγκροτήματα καθισμάτων παραμένουν άνευ φορτίου επί τουλάχιστον 30 λεπτά της ώρας πριν εγκατασταθεί η μηχανή 3-D H.
- 4.2. Το όχημα βρίσκεται στη μετρητική στάση που ορίζεται στο σημείο 2.11 παραπάνω.
- 4.3. Το κάθισμα, εφόσον είναι ρυθμιζόμενο, ρυθμίζεται πρώτα στην ατώτατη πίσω κανονική θέση οδήγησης ή απλής επόχησης, όπως δηλώνει ο κατασκευαστής του οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη μόνο τη ρύθμιση του καθίσματος επάνω στο διαμήκη άξονα και όχι τη μετακίνηση του καθίσματος για σκοπούς διαφορετικούς από τις κανονικές θέσεις οδήγησης ή απλής επόχησης. Στις περιπτώσεις που υπάρχουν και άλλοι τρόποι ρύθμισης του καθίσματος (κατακόρυφη, γωνιακή, ερεισινώτο κ.λπ.), το κάθισμα πρέπει να ρυθμίζεται όπως ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Για τα αναρτώμενα καθίσματα, η κατακόρυφη θέση πρέπει να είναι σταθεροποιημένη στην αντιστοιχούσα στην κανονική θέση οδήγησης όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή.
- 4.4. Η επιφάνεια της θέσης καθιζήμενου που έρχεται σε επαφή με τη μηχανή 3-D H καλύπτεται από βαμβακερή μουσελίνα επαρκούς μεγέθους και κατάλληλης υφής, που περιγράφεται ως βαμβακερό ύφασμα απλής ύφανσης με 18,9 νήματα ανά cm^2 και βάρος $0,228\text{ kg/m}^2$, ή πλεγμένο ή μη υφαντό ύφασμα ισοδύναμων χαρακτηριστικών.
- Αν η δοκιμή εκτελείται σε κάθισμα εκτός του οχήματος, το δάπεδο επί του οποίου είναι τοποθετημένο το κάθισμα πρέπει να έχει τα ίδια βασικά χαρακτηριστικά ⁽¹⁾ με το δάπεδο του οχήματος στο οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το κάθισμα.

⁽¹⁾ Γωνία ανάκλισης, διαφορά ύψους ως προς το βάθρο καθίσματος, υφή επιφάνειας κ.λπ.

- 4.5. Το συγκρότημα καθίσματος και πλάτης της μηχανής 3-D H τοποθετείται έτσι ώστε το επίπεδο συμμετρίας του επιβαίνοντος (C/LO) να συμπίπτει με το επίπεδο συμμετρίας της μηχανής 3-D H. Αν ζητήσει ο κατασκευαστής, η μηχανή 3-D H επιτρέπεται να μετακινηθεί προς τα μέσα ως προς τον άξονα C/LO σε περίπτωση που η μηχανή 3-D H προεξέχει τόσο προς τα έξω ώστε το άκρο του καθίσματος να μην επιτρέπει οριζοντίωσή της.
- 4.6. Τα συγκροτήματα άκρου ποδιού και κνήμης στερεώνονται στο συγκρότημα κοιλώματος του καθίσματος, είτε μεμονωμένα είτε με τη χρήση της ράβδου αγκύρωσης σε σχήμα T και του συγκροτήματος της κνήμης. Γραμμή διερχόμενη μέσω των στοχάστρων του σημείου H πρέπει να είναι παράλληλη προς το έδαφος και κάθετη προς το διάμικτες επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος.
- 4.7. Ρυθμίζεται η θέση των άκρων ποδιών και ποδιών της μηχανής 3-D H ως εξής:
- 4.7.1. Εξεταζόμενη θέση καθημένου: οδηγού και συνοδηγού
- 4.7.1.1. Αμφότερα τα συγκροτήματα άκρων ποδιών και ποδιών πρέπει να μετακινηθούν προς τα εμπρός κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι φυσική η στάση των άκρων ποδιών επί του δαπέδου, αν χρειάζεται μεταξύ των ποδοπλήκτρων. Στο μέτρο του δυνατού, το αριστερό άκρο πόδι βρίσκεται αριστερά του άξονα συμμετρίας της μηχανής 3-D H σε περίπου ίση απόσταση με εκείνη του δεξιού άκρου ποδιού προς τα δεξιά. Εξακριβώνεται με το αλφάδι ότι η μηχανή 3-D H είναι οριζοντιωμένη εγκαρσίως, επαναρυθμίζοντας, αν χρειάζεται, το κοίλωμα του καθίσματος ή ρυθμίζοντας προς τα πίσω τα συγκροτήματα ποδιών και άκρων ποδιών. Η γραμμή που διέρχεται μέσω των στοχάστρων του σημείου H πρέπει να διατηρείται κάθετη προς το διάμικτες επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος.
- 4.7.1.2. Αν το αριστερό πόδι δεν είναι δυνατόν να κρατηθεί παράλληλο προς το δεξί πόδι και το αριστερό άκρο πόδι δεν μπορεί να στηριχτεί στην κατασκευή, μετακινείται το αριστερό άκρο πόδι μέχρι να στηριχτεί. Πρέπει να διατηρείται η ευθυγράμμιση των στοχάστρων.
- 4.7.2. Εξεταζόμενη θέση καθημένου: πίσω ακριανή
- Για τα οπίσθια ή βοηθητικά καθίσματα, τα πόδια τοποθετούνται όπως ορίζει ο κατασκευαστής. Αν έτσι τα άκρα πόδια αναπαύονται σε διαφορετικές στάθμης τμήματα του δαπέδου, χρησιμεύει ως αναφορά το άκρο πόδι που πρώτο έρχεται σε επαφή με το μπροστινό κάθισμα και το άλλο άκρο πόδι διευθετείται έτσι ώστε το αλφάδι για τον εγκάρσιο προσανατολισμό του καθίσματος της διάταξης να είναι οριζοντιωμένο.
- 4.7.3. Λοιπές εξεταζόμενες θέσεις καθημένων:
- Ακολουθείται η γενική διαδικασία που προβλέπεται στο σημείο 4.7.1 παραπάνω με τη διαφορά ότι τα άκρα πόδια τοποθετούνται όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.
- 4.8. Αναρτώνται τα βαρίδια κνήμης και μηρού και οριζοντιώνεται η μηχανή 3-D H.
- 4.9. Στο κοίλωμα της πλάτης δίνεται κλίση προς τα εμπρός μέχρι την εμπρόσθια θέση ακινητοποίησης και η μηχανή 3-D H σύρεται μακριά από το ερεισίνωτο χρησιμοποιώντας τη ράβδο T. Επανατοποθετείται η μηχανή 3-D H στο κάθισμα με μία από τις ακόλουθες μεθόδους:
- 4.9.1. Αν η μηχανή 3-D H τείνει να ολισθήσει προς τα πίσω, χρησιμοποιείται η ακόλουθη διαδικασία: Η μηχανή 3-D H αφήνεται ελεύθερη να ολισθήσει προς τα πίσω έως ότου να μην απαιτείται πλέον οριζόντια εμπρόσθια δύναμη συγκράτησης επί της ράβδου T, δηλαδή έως ότου το κοίλωμα της πλάτης έρθει σε επαφή με το ερεισίνωτο. Αν χρειάζεται επανατοποθετείται η κνήμη.
- 4.9.2. Αν η μηχανή 3-D H δεν τείνει να ολισθήσει προς τα πίσω, χρησιμοποιείται η ακόλουθη διαδικασία: Η μηχανή 3-D H σύρεται προς τα πίσω ασκώντας στη ράβδο T οριζόντια οπίσθια δύναμη έως ότου το κοίλωμα του καθίσματος να έρθει σε επαφή με το ερεισίνωτο (βλέπε σχήμα 2 στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος).
- 4.10. Στο συγκρότημα πλάτης και κοιλώματος της μηχανής 3-D H ασκείται δύναμη $100 + 10$ N στην τομή του μοιρογνωμονίου μέτρησης της γωνίας του ισχίου και της θήκης της ράβδου T. Η φορά άσκησης της δύναμης είναι γραμμή διερχόμενη από την ανωτέρω τομή και σημείο μόλις άνω της θήκης της ράβδου που αναπαριστά τους μηρούς (βλέπε σχήμα 2 στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος). Ακολουθεί προσεκτική επαναφορά του κοιλώματος της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος. Σε όλα τα απομένοντα στάδια της διαδικασίας πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να αποτρέπεται η προς τα εμπρός ολισθήση της μηχανής 3-D H.
- 4.11. Τοποθετούνται τα βαρίδια του δεξιού και αριστερού γλουτού και έπειτα, εναλλάξ, τα οκτώ βαρίδια του κορμού. Διατηρείται οριζοντιωμένη η μηχανή 3-D H.
- 4.12. Στο κοίλωμα της πλάτης δίνεται κλίση προς τα εμπρός για να χαλαρώσει η πίεση επί του ερεισινώτου του καθίσματος. Η μηχανή 3-D H σείεται προς τις δύο πλευρές διαγράφοντας τόξο 10° (5° προς κάθε πλευρά του κατακόρυφου επιπέδου συμμετρίας) τρεις φορές για να εξαλειφθούν τυχόν συσσωρευμένες δυνάμεις τριβής μεταξύ της μηχανής 3-D H και του καθίσματος.

Ενώ σείεται η μηχανή, η ράβδος T της μηχανής 3-D H πιθανώς να τείνει να αποκλίνει από την καθορισμένη οριζόντια και κατακόρυφη ευθυγράμμιση. Ως εκ τούτου, η ράβδος T πρέπει να συγκρατείται ασκώντας κατάλληλη πλευρική δύναμη ενόσω σείεται. Κατά τη συγκράτηση της ράβδου T και ενόσω σείεται η μηχανή 3-D H πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να μην ασκούνται εξ' αμελείας κατακόρυφες ή διαμήκεις εξωτερικές δυνάμεις.

Στη διάρκεια του σταδίου αυτού δεν επιβάλλεται η συγκράτηση ή πρόδεση των άκρων ποδιών της μηχανής 3-D H. Αν τα άκρα πόδια αλλάζουν θέση, πρέπει να είναι δυνατόν προς στιγμή να παραμείνουν στη στάση αυτή.

Ακολουθεί προσεκτική επαναφορά του κοιλώματος της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος και ελέγχεται ότι τα δύο αλφάδια δείχνουν τη θέση μηδέν. Τα άκρα πόδια που ενδεχομένως έχουν μετατοπιστεί κατά τη διάρκεια του κλυδωνισμού της μηχανής 3-D H πρέπει να επανατοποθετηθούν ως εξής:

Εναλλάξ, κάθε άκρο πόδι ανυψώνεται το ελάχιστο αναγκαίο από το δάπεδο μέχρις ότου να μην μετακινείται άλλο. Κατά τη διάρκεια αυτής της ανύψωσης τα άκρα πόδια πρέπει να είναι ελεύθερα να περιστραφούν και δεν πρέπει να ασκούνται δυνάμεις προς τα εμπρός ή πλευρικές. Όταν κάθε άκρο πόδι επανατοποθετηθεί στην κάτω θέση, η φτέρνα πρέπει να ακουμπά στην προς τούτο προβλεπόμενη κατασκευή.

Ελέγχεται ότι το πλευρικό αλφάδι κλίσης δείχνει τη θέση μηδέν. Αν χρειαστεί, στην κορυφή του κοιλώματος της πλάτης ασκείται πλευρική δύναμη ικανή ώστε το κοίλωμα καθίσματος της μηχανής 3-D H να επικαθίσει οριζοντίως επί του καθίσματος.

- 4.13. Προκειμένου να κρατηθεί η ράβδος T για να αποφευχθεί η προς τα εμπρός ολίσθηση της μηχανής 3-D H επί του μαξιλαριού του καθίσματος, διενεργούνται τα εξής:

α) επαναφέρεται το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος·

β) εναλλάξ, ασκείται και αφαιρείται οριζόντια προς τα πίσω δύναμη, μη υπερβαίνουσα τα 25 N, στη ράβδο της γωνίας της πλάτης και σε ύψος περίπου στο μέσο των βαριδίων του κορμού, έως ότου το μοιρογνωμόνιο μέτρησης της γωνίας του ισχίου να δείχνει ότι επιτεύχθηκε σταθεροποίηση μετά την αφαίρεση της δύναμης. Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι στη μηχανή 3-D H δεν ασκούνται εξωτερικές δυνάμεις προς τα κάτω ή πλευρικές. Αν χρειάζεται επιπλέον οριζοντίωση της μηχανής 3-D H, πρέπει να περιστραφεί προς τα εμπρός το κοίλωμα της πλάτης, να επανοριζοντιωθεί και να επαναληφθεί η διαδικασία από το σημείο 4.12 και εξής.

- 4.14. Εκτελούνται όλες τις μετρήσεις:

4.14.1. Οι συντεταγμένες του σημείου H μετριοούνται ως προς το τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς.

4.14.2. Η πραγματική γωνία του κορμού λαμβάνεται στο μοιρογνωμόνιο μέτρησης της γωνίας της πλάτης της μηχανής 3-D H με τη στήλη στην απώτατη πίσω θέση.

4.15. Αν ζητηθεί να επαναληφθεί η εγκατάσταση της μηχανής 3-D H, το συγκρότημα του καθίσματος πρέπει να παραμείνει αφόρτιστο επί τουλάχιστον 30 λεπτά προτού επαναληφθεί η διαδικασία. Η μηχανή 3-D H δεν πρέπει να παραμένει με φορτία επί του συγκροτήματος του καθίσματος για χρόνο περισσότερο από τον απαιτούμενο για την εκτέλεση της δοκιμής.

4.16. Όταν τα καθίσματα της ίδιας σειράς καθισμάτων είναι δυνατόν να θεωρηθούν ως παρόμοια (πάγκος καθισμάτων, πανομοιότυπα καθίσματα κ.λπ.) για κάθε σειρά καθισμάτων προσδιορίζεται ένα μόνο σημείο H και μία «πραγματική γωνία του κορμού», με την περιγραφόμενη στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος μηχανή 3-D H επικαθήμενη σε θέση που θεωρείται αντιπροσωπευτική της σειράς καθισμάτων. Η θέση αυτή θα είναι:

4.16.1. για τη μπροστινή σειρά, το κάθισμα του οδηγού·

4.16.2. για την πίσω σειρά ή σειρές, κάποιο ακριανό κάθισμα.

Προσαρτημα 1

Περιγραφή της τρισδιάστατης μηχανής σημείου Η (*)

(μηχανή 3-D H)

1. Κοιλώματα πλάτης και καθίσματος

Τα κοιλώματα πλάτης και καθίσματος είναι κατασκευασμένα από ενισχυμένο πλαστικό και μέταλλο· προσομοιώνουν τον ανθρώπινο κορμό και μηρούς και αρθρώνονται μηχανικώς στο σημείο Η. Μοιρογνωμόνιο είναι στερεωμένο στη στήλη που αρθρώνεται στο σημείο Η για να μετριέται η πραγματική γωνία του κορμού. Ρυθμιζόμενη ράβδος αναπαράστασης των μηρών, στερεωμένη στο κοιλώμα του καθίσματος καθορίζει τον άξονα συμμετρίας των μηρών και χρησιμεύει ως γραμμή βάσης για το μοιρογνωμόνιο μέτρησης της γωνίας του ισχίου.

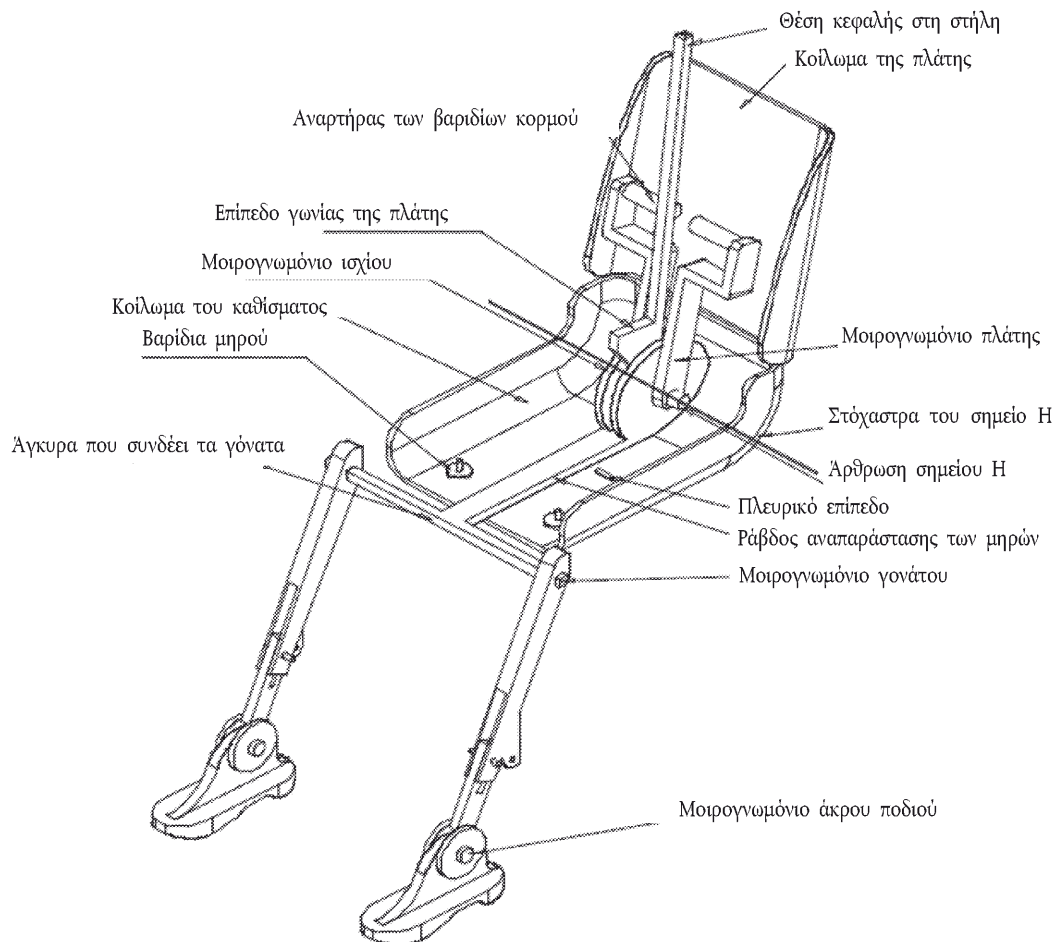
2. Στοιχεία σώματος και ποδιών

Τα τμήματα της κνήμης συναρμολογούνται στο συγκρότημα κοιλώματος του καθίσματος με τη ράβδο T που συνδέει τα γόνατα, η οποία αποτελεί πλευρική επέκταση της ρυθμιζόμενης ράβδου αναπαράστασης των μηρών. Στα τμήματα της κνήμης είναι ενσωματωμένα μοιρογνωμόνια για τη μέτρηση των γωνιών των γονάτων. Τα συγκροτήματα υποδήματος και άκρου ποδιού είναι βαθμονομημένα για τη μέτρηση της γωνίας του άκρου ποδιού. Η διάταξη προσανατολίζεται στο χώρο με δύο αλφάδια. Βαρίδια που αναπαριστούν το σώμα τοποθετούνται στα αντίστοιχα κέντρα βάρους για να παρέχουν διείσδυση στο κάθισμα ισοδύναμη προς άνδρα βάρους 76 kg. Πρέπει να ελέγχεται κατά πόσον όλες οι αρθρώσεις της μηχανής 3-D H κινούνται ελεύθερα χωρίς αισθητή τριβή.

Η μηχανή αντιστοιχεί σε αυτήν που περιγράφεται στο πρότυπο ISO 6549-1980.

Σχήμα 1

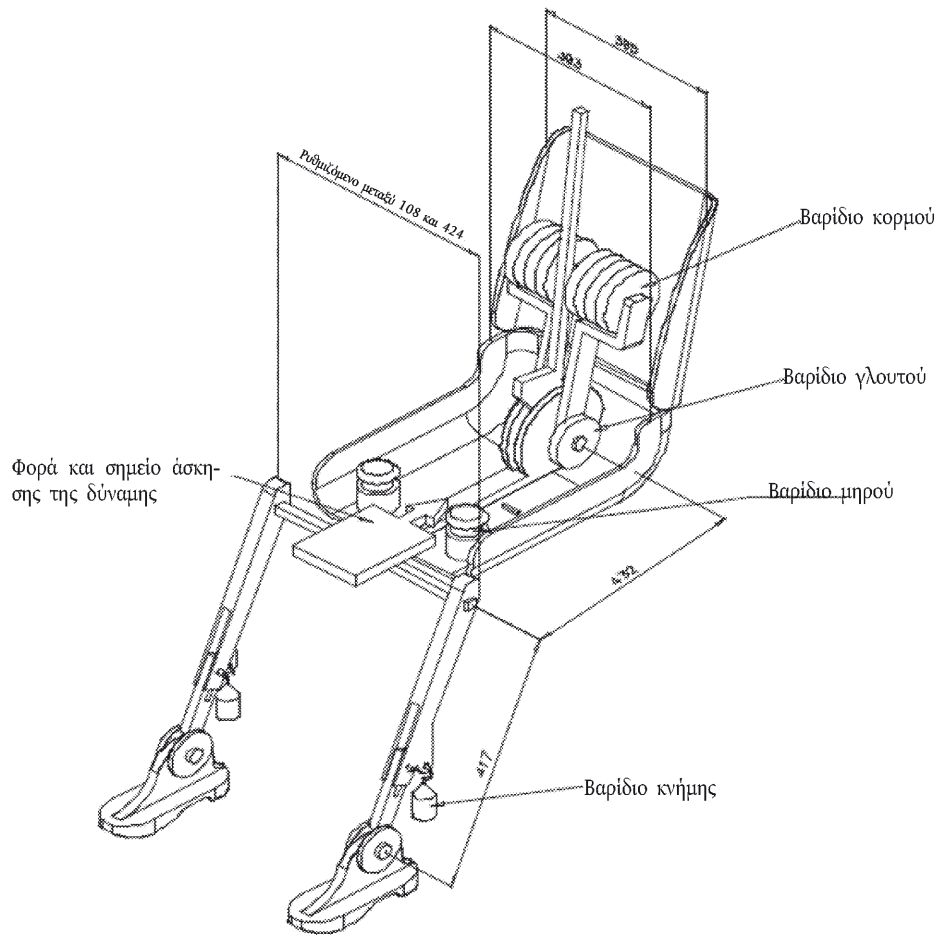
Στοιχεία μηχανής 3-D H



(*) Για τις λεπτομέρειες της κατασκευής της μηχανής 3-D H αποταθείτε στην Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Σχήμα 2

Διαστάσεις στοιχείων μηχανής 3-D H και κατανομή φορτίου



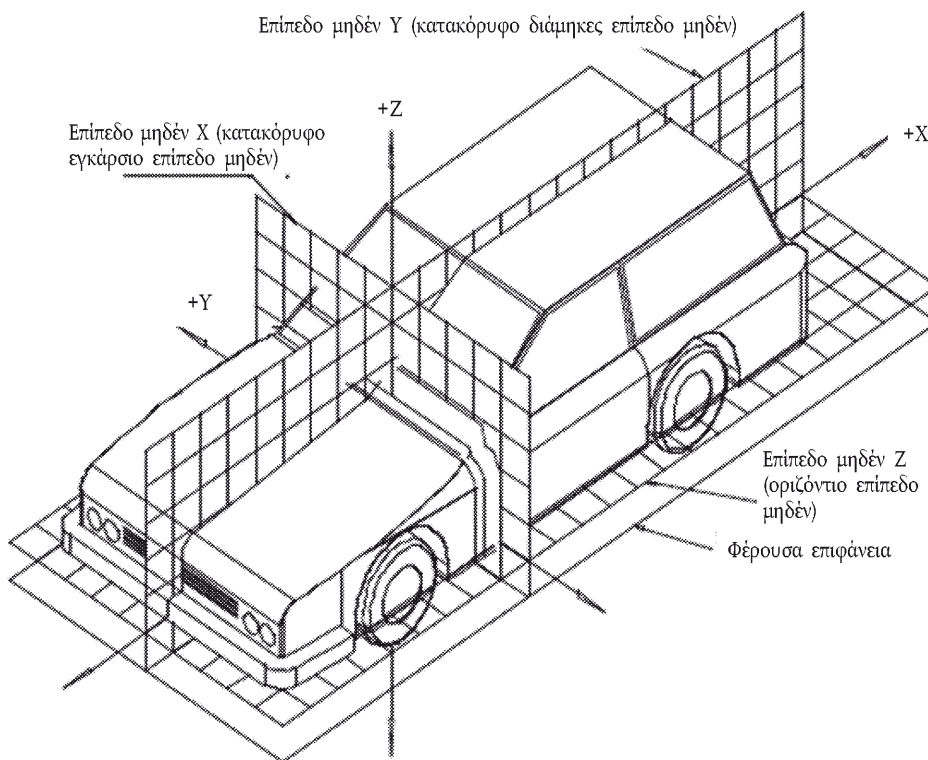
Προσαρτημα 2

ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

1. Το τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς ορίζεται από τρία κάθετα μεταξύ τους επίπεδα που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος (βλέπε σχήμα). (*)
2. Η μετρητική στάση του οχήματος καθορίζεται με την τοποθέτηση του οχήματος επί της φέρουσας επιφάνειας κατά τρόπο ώστε οι συντεταγμένες των βασικών σημείων να αντιστοιχούν στις τιμές που δηλώνει ο κατασκευαστής.
3. Οι συντεταγμένες των σημείων R και H καθορίζονται ως προς τα βασικά σημεία που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

Σχήμα

Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς



(*) Σύστημα αναφοράς σύμφωνα με το πρότυπο ISO 4130, 1978.

Προσαρτημα 3

ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΘΗΜΕΝΟΥ

1. Κωδικοποίηση δεδομένων αναφοράς

Τα δεδομένα αναφοράς καταγράφονται σε πίνακα διαδοχικά για κάθε θέση καθήμενου. Οι θέσεις καθήμενων χαρακτηρίζονται με αλφαριθμητικό κωδικό. Το πρώτο στοιχείο είναι αραβικό ψηφίο και δηλώνει τη σειρά καθισμάτων αρχίζοντας το μέτρημα από το εμπρόσθιο προς το οπίσθιο τμήμα του οχήματος. Το δεύτερο στοιχείο είναι κεφαλαίο γράμμα που ορίζει τη θέση του καθίσματος σε σειρά καθισμάτων παρατηρούμενη κατά τη φορά μετακίνησης του οχήματος προς τα εμπρός· χρησιμοποιούνται τα εξής γράμματα:

L = αριστερά

C = κέντρο

R = δεξιά

2. Περιγραφή της μετρητικής στάσης του οχήματος

2.1. Συντεταγμένες των βασικών σημείων

X

Y

Z

3. Πίνακας δεδομένων αναφοράς

3.1. Θέση καθήμενου:

3.1.1. Συντεταγμένες σημείου R

X

Y

Z

3.1.2. Προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού

3.1.3. Προδιαγραφές για τη ρύθμιση του καθίσματος (*)

οριζοντίως:

κατακορύφως:

γωνιακώς:

γωνία του κορμού:

Σημείωση: Να παρατεθούν σε πίνακα τα δεδομένα αναφοράς για περαιτέρω θέσεις καθήμενων με αρίθμηση 3.2, 3.3 κ.λπ.

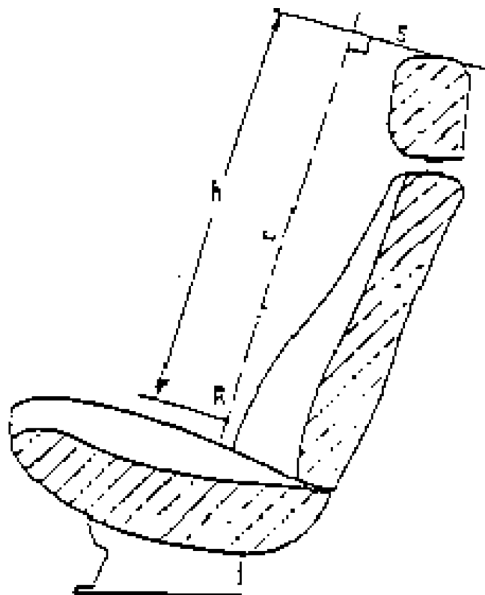
(*) Διαγράψτε όσα δεν ισχύουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

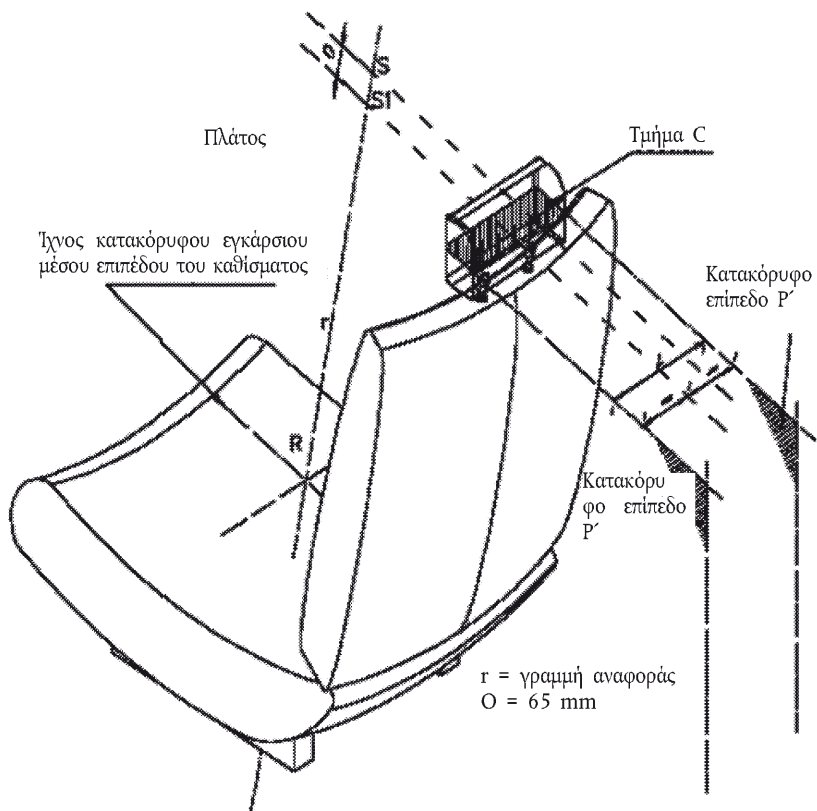
Προσδιορισμός του υψους και του πλάτους των προσκεφαλών

Σχήμα 1

Ύψος

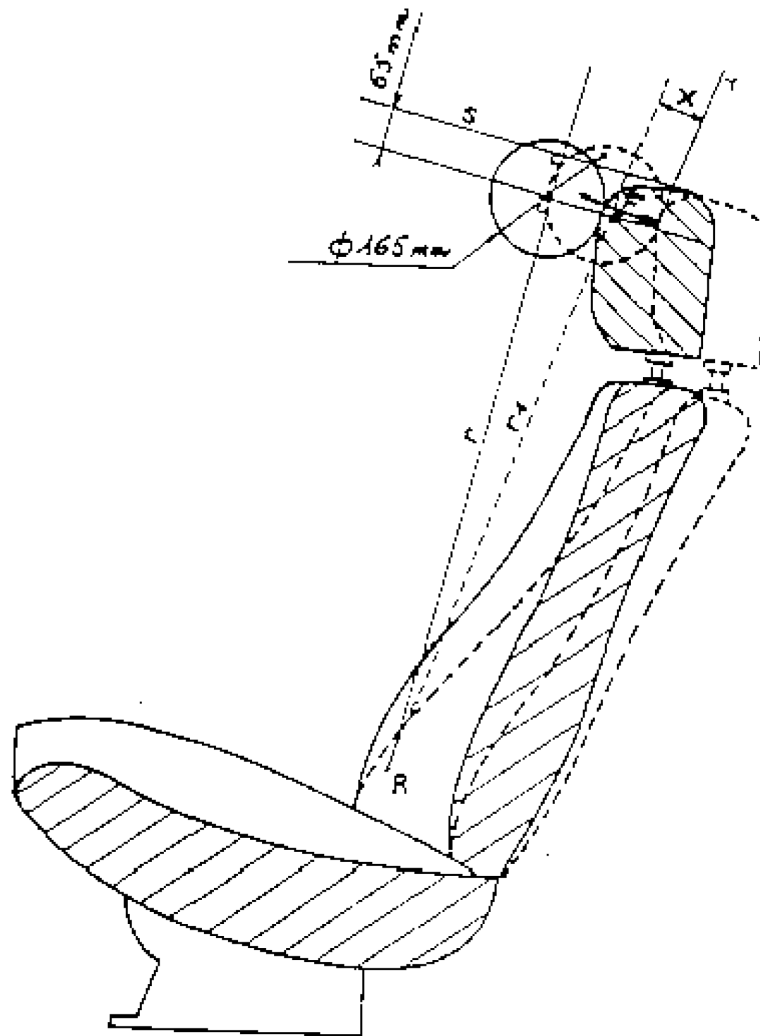


Σχήμα 2



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Λεπτομέρειες για τις γραμμές και τις μετρήσεις που σημειώθηκαν κατά τις δοκιμές



————— Περίγραμμα αρχικής θέσης
 - - - - - Περίγραμμα θέσης με φορτίο

r : γραμμή αναφοράς

$r1$: μετατοπισμένη γραμμή αναφοράς

Ροπή του F ως προς τη r : 37,3 daNm

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

1. Εγκατάσταση, συσκευή δοκιμής, όργανα καταγραφής και διαδικασία
 - 1.1. Εγκατάσταση

Το προσκέφαλο, το οποίο καλύπτεται από υλικό διασποράς ενέργειας τοποθετείται και δοκιμάζεται στο κάθισμα ή στο δομικό μέρος του οχήματος στο οποίο εγκαθίσταται. Το δομικό στοιχείο στερεώνεται σταθερά στον πάγκο δοκιμής κατά τρόπο ώστε να μη μετατοπίζεται υπό την επίδραση της πρόσκρουσης και η βάση επί της οποίας βρίσκεται είναι περίπου οριζόντια, εφόσον δεν υπάρχουν ειδικές προδιαγραφές για τις οποίες έχει αναφερθεί αιτιολογία. Το ερεισινώτο, εάν μπορεί να ρυθμιστεί, στερεώνεται με κοχλία στη θέση που περιγράφεται στο σημείο 7.2.2 του παρόντος κανονισμού.

Το προσκέφαλο εγκαθίσταται στο ερεισινώτο, όπως παρουσιάζεται στο όχημα. Όταν το προσκέφαλο είναι χωριστό, στερεώνεται στο μέρος της δομής του οχήματος στο οποίο στερεώνεται κανονικά.

Αν το προσκέφαλο είναι ρυθμιζόμενο, τοποθετείται στην πλέον δυσμενή θέση που επιτρέπεται από τη διάταξη ρύθμισής του.
 - 1.2. Συσκευή δοκιμής
 - 1.2.1. Η συσκευή αυτή αποτελείται από ένα εκκρεμές του οποίου ο στροφέας υποβαστάζεται από ένα σφαιρα έδρανα και του οποίου η ανηγμένη μάζα (*) στο κέντρο κρούσης είναι 6,8 kg. Το κατώτερο άκρο του εκκρεμούς αποτελείται από μια άκαμπτη ψευδοκεφαλή διαμέτρου 165 mm της οποίας το κέντρο ταυτίζεται με το κέντρο κρούσης του εκκρεμούς.
 - 1.2.2. Η ψευδοκεφαλή είναι εφοδιασμένη με δύο επιταχυνσιόμετρα και με μία διάταξη μέτρησης της ταχύτητας, κατάλληλες για τη μέτρηση των τιμών κατά τη διεύθυνση κρούσης.
 - 1.3. Όργανα καταγραφής

Τα όργανα καταγραφής που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν την πραγματοποίηση των μετρήσεων με τους ακόλουθους βαθμούς ακρίβειας:

 - 1.3.1. Επιτάχυνση:

ακρίβεια = $\pm 5\%$ της πραγματικής τιμής

κλάση συχνότητας της αλυσίδας μετρήσεων: CFC 600 που αντιστοιχεί στα χαρακτηριστικά του Διεθνούς Προτύπου ISO 6487 (1987)

Εγκάρσια ευαισθησία $\leq 5\%$ του χαμηλότερου σημείου της κλίμακας.
 - 1.3.2. Ταχύτητα:

ακρίβεια = $\pm 2,5\%$ της πραγματικής τιμής

ευαισθησία = 0,5 km/h
 - 1.3.3. Καταγραφή του χρόνου

τα όργανα πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα να καταγράφεται η δράση καθ' όλη τη διάρκεια της και οι αναγνώσεις να έχουν ακρίβεια ενός χιλιοστού του δευτερολέπτου:

η έναρξη της πρόσκρουσης τη στιγμή της πρώτης επαφής της ψευδοκεφαλής με το υπό δοκιμή στοιχείο εντοπίζεται επί των καταγραφών που χρησιμεύουν για την ανάλυση της δοκιμής.
 - 1.4. Διαδικασία δοκιμής
 - 1.4.1. Αφού γίνει η εγκατάσταση και η ρύθμιση του ερεισινώτου, όπως ορίζεται στο σημείο 1.1 του παρόντος παραρτήματος, οι προσκρούσεις πραγματοποιούνται σε σημεία επιλεγμένα από το εργαστήριο εντός της περιοχής πρόσκρουσης που ορίζεται στο σημείο 6.1 του παρόντος κανονισμού και πιθανώς εκτός της περιοχής πρόσκρουσης που ορίζεται στο σημείο 6.2 του παρόντος κανονισμού σε επιφάνειες με ακτίνα καμπυλότητας μικρότερη των 5 mm.

(*) Η σχέση της ανηγμένης μάζας « m_r » του εκκρεμούς ως προς τη συνολική μάζα « m » του εκκρεμούς σε απόσταση « a » μεταξύ του κέντρου κρούσης και του άξονα περιστροφής και σε απόσταση « l » μεταξύ του κέντρου βάρους και του άξονα περιστροφής παρέχεται από τον τύπο:

$$m_r = m (l/a).$$

- 1.4.1.1. Στην οπίσθια επιφάνεια, η κατεύθυνση της πρόσκρουσης από πίσω προς τα εμπρός στο διάμηκες επίπεδο πρέπει να σχηματίζει γωνία 45° με το κατακόρυφο επίπεδο.
 - 1.4.1.2. Στην εμπρόσθια επιφάνεια, η κατεύθυνση της πρόσκρουσης από εμπρός προς τα πίσω, στο διάμηκες επίπεδο, πρέπει να είναι οριζόντια.
 - 1.4.1.3. Οι εμπρόσθιες και οι οπίσθιες περιοχές ορίζονται από το οριζόντιο επίπεδο που εφάπτεται στην κορυφή του προσκέφαλου όπως ορίζεται στο σημείο 7.2 του παρόντος κανονισμού.
 - 1.4.2. Η ψευδοκεφαλή πρέπει να προσκρούσει στο δοκιμαζόμενο στοιχείο με ταχύτητα $24,1 \text{ km/h}$ · η ταχύτητα αυτή επιτυγχάνεται είτε με απλή ενέργεια προώθησης είτε με τη χρησιμοποίηση μιας πρόσθετης διάταξης προώθησης.
 2. Αποτελέσματα
Στις δοκιμές που διενεργούνται σύμφωνα με την παραπάνω διαδικασία, η επιβράδυνση της ψευδοκεφαλής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 80 g συνεχώς για περισσότερο από 3 χιλιοστά του δευτερολέπτου. Η τιμή της επιβράδυνσης που λαμβάνεται υπόψη είναι η μέση τιμή αυτών που δίνουν τα δύο επιβραδυνσιόμετρα.
 3. Ισοδύναμες διαδικασίες
 - 3.1. Ισοδύναμες διαδικασίες δοκιμών επιτρέπονται, υπό την προϋπόθεση ότι είναι δυνατόν να επιτυγχάνονται τα απαιτούμενα στο σημείο 2 αποτελέσματα· συγκεκριμένα, στοιχεία της συσκευής δοκιμής μπορούν να διατάσσονται διαφορετικά εφόσον τηρούνται οι σχετικές γωνίες μεταξύ προσκέφαλου και κατεύθυνσης πρόσκρουσης.
 - 3.2. Εναπόκειται στο πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί μέθοδο διαφορετική της περιγραφόμενης στο σημείο 1 να αποδείξει την ισοδυναμία.
-

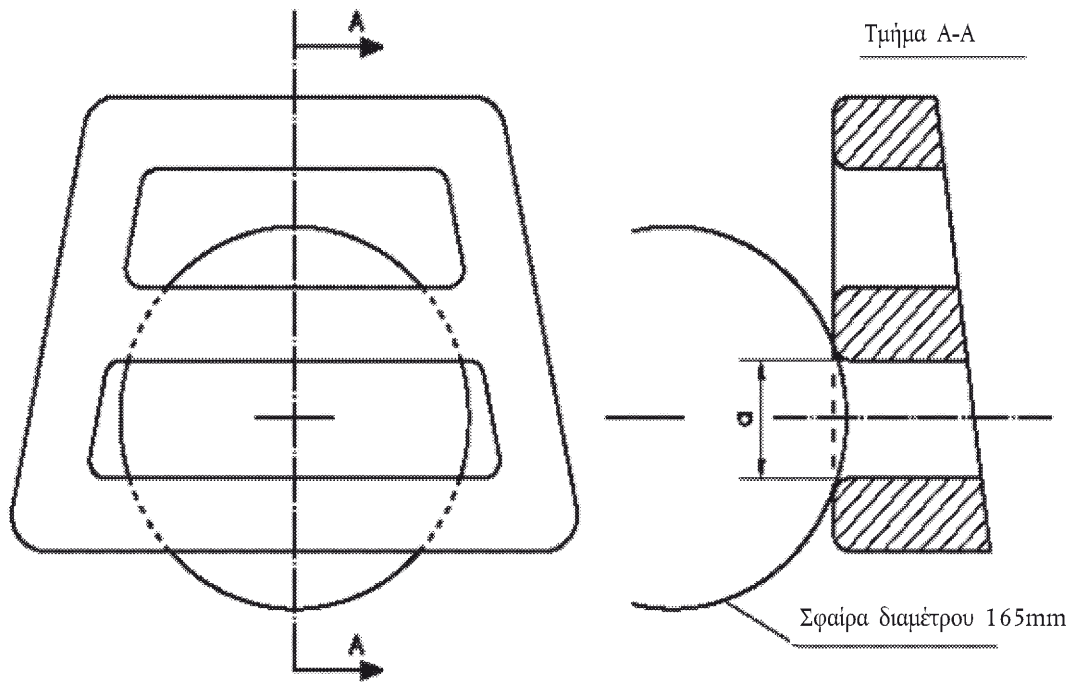
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

Προσδιορισμός της διάστασης «Α» των κενών των προσκέφαλων

(βλέπε σημεία 6.6.2 και 6.6.3 του παρόντος κανονισμού)

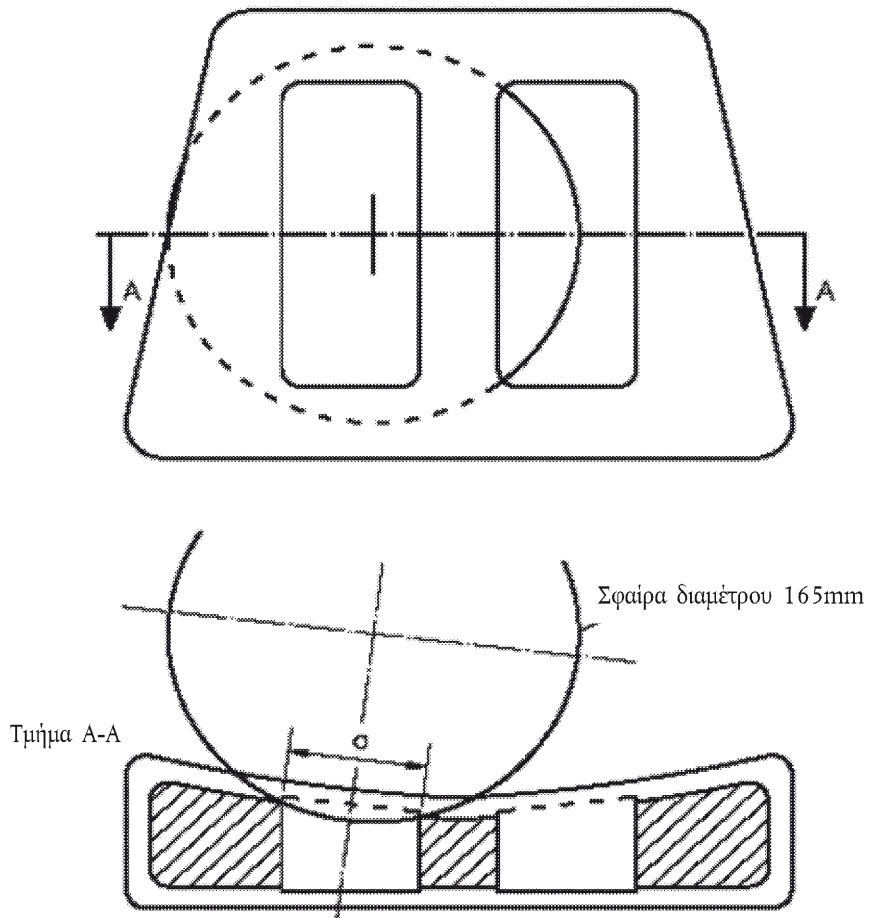
Σχήμα 1

Παράδειγμα οριζόντιων κενών



Σημείωση: Το τμήμα A-A πρέπει να βρίσκεται σε ένα σημείο της περιοχής του κενού που θα επιτρέπει τη μέγιστη διείσδυση της σφαίρας, χωρίς να εφαρμόζεται κανένα φορτίο.

Σχήμα 2
Παράδειγμα κατακόρυφων κενών



Σημείωση: Το τμήμα A-A πρέπει να βρίσκεται σε ένα σημείο της περιοχής του κενού που θα επιτρέπει τη μέγιστη διείσδυση της σφαίρας, χωρίς να εφαρμόζεται κανένα φορτίο.

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ δυνάμει του διεθνούς δημόσιου δικαίου. Το καθεστώς και η ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να πρέπει να ελεγχθούν στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343/, που είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Κανονισμός αριθ. 26 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ) —
Ενιαίων διατάξεων σχετικά με την έγκριση για την έγκριση εμπορικών οχημάτων όσον αφορά τις
εξωτερικές προεξοχές τους**

Ενσωματώνει όλα τα έγκυρα κείμενα έως:

Προσθήκη 1 στη σειρά τροποποιήσεων 03 - Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 11 Ιουνίου 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής και σκοπός
2. Ορισμοί
3. Αίτηση για έγκριση
4. Έγκριση
5. Γενικές προδιαγραφές
6. Ειδικές προδιαγραφές
7. Τροποποίηση του τύπου του οχήματος και επέκταση της έγκρισης
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
9. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής
10. Οριστική παύση της παραγωγής
11. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των διοικητικών υπηρεσιών
12. Μεταβατικές διατάξεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1 — Κοινοποίηση σχετικά με την έγκριση ή απόρριψη ή επέκταση ή ανάκληση της έγκρισης ή την οριστική παύση της παραγωγής του τύπου του οχήματος όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές τους

Παράρτημα 2 — Διατάξεις σημάτων έγκρισης

Παράρτημα 3 — Μέθοδοι προσδιορισμού των διαστάσεων των προεξοχών και των μεσοδιαστημάτων

Παράρτημα 4 — Κοινοποίηση σχετικά με την έγκριση ή απόρριψη ή επέκταση ή ανάκληση της έγκρισης ή την οριστική παύση της παραγωγής τεχνικής ολότητας τύπου σχάρας τοποθέτησης αποσκευών, ράβδων τοποθέτησης σκι ραδιοφωνικής κεραίας, ραδιοτηλεφωνικής κεραίας

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ

- 1.1. Ο παρών κανονισμός έχει εφαρμογή στις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων της κατηγορίας M1⁽¹⁾. Δεν εφαρμόζεται στα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης ούτε στις σφαίρες των διατάξεων συζεύξεως.
- 1.2. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να μειώσει τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα των σωματικών τραυμαμάτων τα οποία θα υποστεί ένα άτομο που θα κτυπηθεί ή θα αγγιχθεί από το αμάξιμο σε περίπτωση σύγκρουσης. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται του οχήματος ευρισκομένου εν στάσει ή εν κινήσει.

⁽¹⁾ Όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3) (έγγραφο TRANS//SC1/WP29/78/Amend.3).

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται:

- 2.1. Ως «έγκριση του οχήματος» η έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές του.
- 2.2. Ως «τύπος οχημάτων όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές» τα οχήματα με κινητήρα που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές, οι δε διαφορές αυτές δυνατόν να αφορούν, παραδείγματος χάριν, τη μορφή της εξωτερικής επιφάνειας ή τα υλικά από τα οποία αυτή έχει κατασκευασθεί.
- 2.3. Ως «εξωτερική επιφάνεια» το εξωτερικό του οχήματος που περιλαμβάνει το κάλυμμα του κινητήρα, το σκέπασμα του χώρου αποσκευών, τις θύρες, τα φτερά, τη σκεπή, τις διατάξεις φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης και τα εμφανή στοιχεία ενισχύσεως.
- 2.4. Ως «γραμμή δαπέδου» μία γραμμή που ορίζεται ως ακολούθως:

ένας κώνος με κατακόρυφο άξονα απροσδιορίστου ύψους και ημισείας γωνίας 30° μετατοπίζεται γύρω από ένα φορτωμένο όχημα κατά τρόπο ώστε να παραμένει εφαπτόμενος και όσο το δυνατόν χαμηλότερα στην εξωτερική επιφάνεια του οχήματος. Η γραμμή δαπέδου είναι το γεωμετρικό ίχνος των σημείων επαφής. Κατά τον προσδιορισμό της γραμμής δαπέδου δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη τα σημεία υποδοχής του ανυψωτήρα (γρύλου), οι σωλήνες εξατμίσεως και οι τροχοί. Ως προς τα υψιστάμενα κενά στη θέση των τροχών, τα θεωρούμε πεπληρωμένα από μία φανταστική επιφάνεια που προεκτείνει χωρίς διακοπή την προσκείμενη εξωτερική επιφάνεια. Στα δύο άκρα του οχήματος θα ληφθεί υπόψη ο προφυλακτήρας για τον προσδιορισμό της γραμμής δαπέδου. Συμφώνως προς το θεωρούμενο τύπο οχήματος, το ίχνος της γραμμής δαπέδου δύναται να κείται είτε στο άκρο της πλαγίας όψεως του προφυλακτήρα, είτε στο τοίχωμα αμαξώματος που κείται κάτωθεν του προφυλακτήρα. Αν υφίστανται ταυτοχρόνως δύο ή περισσότερα σημεία επαφής, για τον προσδιορισμό της γραμμής δαπέδου θα χρησιμοποιηθεί το σημείο επαφής που κείται χαμηλότερα.
- 2.5. Ως «ακτίνα καμπυλότητας» η ακτίνα του τόξου του κύκλου η πλέον προσεγγίζουσα το στρογγυλεμένο όχημα του θεωρούμενου τμήματος
- 2.6. Ως «φορτωμένο όχημα» το όχημα που είναι φορτωμένο μέχρι της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής τιμής της μάζας. Τα εφοδιασμένα οχήματα με αναρτήσεις αεροϋδραυλικές, υδραυλικές ή διά πεπιεσμένου αέρος, ή με μία διάταξη αυτόματης σταθεροποιήσεως του επιπέδου συναρτήσει του φορτίου, θα υποβάλλονται στις δοκιμές, υπό κανονικές συνθήκες κύλησης τις πλέον δυσμενείς που εξειδικεύονται υπό του κατασκευαστού.
- 2.7. Ως «ακροτάτη εξωτερική ακμή» του οχήματος, εν σχέσει προς τις πλευρικές έδρες, το επίπεδο που είναι παράλληλο προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και εφαπτόμενο στην πλευρική εξωτερική ακμή του και εν σχέσει προς τη μετωπική και οπίσθια πλευρά, το εγκάρσιο κάθετο επίπεδο του οχήματος και εφαπτόμενο στην εξωτερική μετωπική και οπίσθια ακμή του, μη λαμβανομένης υπόψη της προεξοχής:
- 2.7.1. των ελαστικών πλησίον του σημείου επαφής τους με το έδαφος και των βαλβίδων για τον έλεγχο πίεσεως·
- 2.7.2. κάθε αντιολισθητικής διάταξης τοποθετημένης επί των τροχών·
- 2.7.3. των κατόπτρων οδήγησης·
- 2.7.4. των πλευρικών φανών δεικτών πορείας, φανών όγκου, εμπροσθίου και οπίσθιου φανού θέσεως (πλευρικών) και φανού στάθμευσης·
- 2.7.5. γι' αυτές που βρίσκονται εμπροσθεν και όπισθεν, των προφυλακτῆρων, της διάταξης σύζευξης και του σωλήνα εξάτμισης.
- 2.8. Ως «διαστάσεις της προεξοχής» ενός στοιχείου, τοποθετούμενου επί ενός τοιχώματος, η διάσταση που προσδιορίζεται με τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα 3 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

- 2.9. Ως «ονομαστική γραμμή ενός τοιχώματος» η γραμμή που διέρχεται διά δύο σημείων που αναπαριστώνται από τη θέση του κέντρου μιας σφαίρας όταν η επιφάνεια έρχεται σε επαφή με ένα στοιχείο εν συνεχεία δε το εγκαταλείπει, κατά τη διάρκεια της εξελίξεως της μετρήσεως που περιγράφεται στο παράρτημα 3 παράγραφος 2.2. του παρόντος κανονισμού.
- 2.10. «Κεραία» είναι κάθε διάταξη που χρησιμοποιείται για τη μετάδοση και/ή τη λήψη ηλεκτρομαγνητικών σημάτων.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Αίτηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές.
- 3.1.1. Η αίτηση για την έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.1.2. Συνοδεύεται από τα ακόλουθα έγγραφα σε τρία αντίτυπα:
- 3.1.2.1. φωτογραφίες του εμπροσθίου μέρους, του οπισθίου μέρους, και των πλευρών του οχήματος που έχουν ληφθεί υπό γωνία 30° έως 45° σε σχέση προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος κατακόρυφο επίπεδο·
- 3.1.2.2. σχέδια με διαστάσεις των προφυλακτήρων και, κατά περίπτωση,
- 3.1.2.3. σχέδια ορισμένων εξωτερικών προεξοχών και, αν είναι σκόπιμο, σχέδια ορισμένων τμημάτων της εξωτερικής επιφάνειας που αναφέρεται στο σημείο 6.9.1.
- 3.1.3. αντιπροσωπευτικό όχημα του προς έγκριση τύπου διατίθεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης. Με αίτηση της εν λόγω τεχνικής υπηρεσίας διατίθενται επίσης ορισμένα εξαρτήματα και ορισμένα δείγματα των χρησιμοποιούμενων υλικών.
- 3.2. Αίτηση έγκρισης τύπου των σχαρών τοποθέτησης αποσκευών, ράβδων τοποθέτησης σκι ή ραδιοφωνικών ή ραδιοτηλεφωνικών κεραιών θεωρουμένων ως τεχνικών ολοτήτων.
- 3.2.1. Οι αιτήσεις έγκρισης τύπου των σχαρών τοποθέτησης αποσκευών, ράβδων τοποθέτησης σκι, ραδιοφωνικών ή ραδιοτηλεφωνικών κεραιών, θεωρουμένων ως τεχνικών ολοτήτων, υποβάλλονται από τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου ή τον κατασκευαστή αυτών των τεχνικών ολοτήτων ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό τους.
- 3.2.2. Για κάθε μία από τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 3.2.1, η αίτηση συνοδεύεται από τα ακόλουθα:
- 3.2.2.1. έγγραφα εις τριπλούν περιέχοντα την περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών των τεχνικών ολοτήτων καθώς επίσης και τις οδηγίες τοποθέτησης που πρέπει να επισυνάπτονται σε κάθε μία τεχνική ολότητα προς πώληση·
- 3.2.2.2. ένα πρότυπο του τύπου της τεχνικής ολότητας. Η αρμόδια αρχή είναι εξουσιοδοτημένη, αν το κρίνει αναγκαίο, να ζητήσει ένα άλλο πρότυπο.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές.

- 4.1.1. Εάν ο τύπος οχήματος που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 5. και 6. που ακολουθούν, χορηγείται η έγκριση του εν λόγω τύπου οχήματος.
- 4.1.2. Για κάθε τύπο οχήματος που εγκρίνεται χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία (προς το παρόν 03 αντιστοιχώντας στη σειρά τροποποιήσεων 03) υποδηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνουν τις πιο πρόσφατες τεχνικές τροποποιήσεις του κανονισμού κατά τη χρονική στιγμή χορήγησης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν επιτρέπεται να καθορίσει τον ίδιο αριθμό για άλλο τύπο οχήματος.
- 4.1.3. Η ειδοποίηση για την έγκριση ή την επέκταση, ή η απόρριψη ή η ανάκληση της έγκρισης, ή η οριστική παύση παραγωγής τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη χρήση εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
- 4.1.4. Σε κάθε όχημα που ανήκει σε 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:
- 4.1.4.1. κύκλο που περιβάλλει το χαρακτήρα «E», ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση·
- 4.1.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό εγκρίσεως στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στην παράγραφο 4.1.4.1.
- 4.1.5. Αν το όχημα είναι σύμφωνο με έναν εγκεκριμένο τύπο, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναληφθεί το σύμβολο που ορίζεται στην παράγραφο 4.1.4.1. Στην περίπτωση αυτή, οι πρόσθετοι αριθμοί και σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων χορηγήθηκε έγκριση στη χώρα που χορήγησε έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού αναγράφεται σε κάθετες στήλες δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 4.1.4.1.
- 4.1.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.1.7. Το σήμα έγκρισης θα τίθεται πλησίον ή πάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 4.1.8. Το παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού περιλαμβάνει παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.
- 4.1.9. Η αρμόδια αρχή επιβεβαιώνει, πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, την ύπαρξη κατάλληλων μέτρων τα οποία εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής.
- 4.2. Έγκριση όσον αφορά τις σχάρες τοποθέτησης αποσκευών, τις ράβδους τοποθέτησης σκι, τις ραδιοφωνικές ή ραδιοτηλεφωνικές κεραιές θεωρούμενες ως τεχνικές ολότητες.
- 4.2.1. Εάν ο τύπος της τεχνικής ολότητας που υποβλήθηκε προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 6.16, 6.17. και 6.18. που ακολουθούν, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τεχνικής ολότητας.

- 4.2.2. Για κάθε τύπο τεχνικής ολότητας που εγκρίνεται καθορίζεται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία (προς το παρόν 02 αντιστοιχώντας στη σειρά τροποποιήσεων 02 που τέθηκε σε ισχύ στις 13 Δεκεμβρίου 1996) υποδηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνουν τις πιο πρόσφατες τεχνικές τροποποιήσεις του κανονισμού κατά τη χρονική στιγμή χορήγησης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλη τεχνική ολότητα.
- 4.2.3. Η ειδοποίηση για την έγκριση ή την επέκταση, ή η απόρριψη ή η ανάκληση της έγκρισης, ή η οριστική παύση παραγωγής τύπου τεχνικής ολότητας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη χρήση εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού.
- 4.2.4. Σε κάθε τεχνική ολότητα που ανήκει σε 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:
- 4.2.4.1. κύκλο που περιβάλλει το χαρακτήρα «E», ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση ⁽¹⁾.
- 4.2.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό εγκρίσεως στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στην παράγραφο 4.2.4.1.
- 4.2.5. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.2.6. Το σήμα έγκρισης θα τίθεται πλησίον ή πάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία τεχνικής ολότητας που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 4.2.7. Το παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού περιλαμβάνει παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.
- 4.2.8. Η αρμόδια αρχή επιβεβαιώνει, πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, την ύπαρξη κατάλληλων μέτρων τα οποία εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής.
5. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν έχουν εφαρμογή στα μέρη της εξωτερικής επιφάνειας που, ενώ το όχημα είναι με φορτίο και όλες οι θύρες, τα παράθυρα και τα καλύμματα κ.λπ. είναι κλειστά, βρίσκονται:
- 5.1.1. σε ύψος μεγαλύτερο των 2 m ή
- 5.1.2. κάτω από τη γραμμή διαπέδου ή

⁽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 και το Μαυροβούνιο, 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 Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λεττονία, 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 (Εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη της χρησιμοποιώντας το αντίστοιχο σύμβολό τους ΟΕΕ), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία και 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότια Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για την Μάλτα και 51 για την Δημοκρατία της Κορέας. Επόμενοι αριθμοί δίδονται σε άλλες χώρες με τη χρονολογική σειρά κατά την οποία κυρώνουν τη συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύναται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και σχετικά με τις προϋποθέσεις για την αμοιβαία αναγνώριση έγκρισης που χορηγείται με βάση τις προδιαγραφές αυτές, οι δε αριθμοί που δίδονται κατ' αυτόν τον τρόπο κοινοποιούνται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

- 5.1.3. κείμενες κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη δύναται να τις αγγίζει, τόσο υπό στατικές συνθήκες όσο και εν κινήσει, σφαίρα διαμέτρου 100 mm.
- 5.2. Η εξωτερική επιφάνεια των οχημάτων δεν πρέπει να περιλαμβάνει ούτε αιχμηρά τμήματα ή κοφτερά, ούτε προεξοχές διευθυνόμενες προς τα έξω, οι οποίες λόγω του σχήματός τους, των διαστάσεών τους, του προσανατολισμού τους ή της σκληρότητάς τους, θα ήταν σε θέση να αυξήσουν τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα των σωματικών τραυματών στα οποία υπόκειται ένα άτομο που θα κτυπηθεί ή θα αγγιχθεί από το αμάξι σε περίπτωση σύγκρουσης.
- 5.3. Η εξωτερική επιφάνεια των οχημάτων δεν πρέπει να περιλαμβάνει τμήματα προσανατολισμένα προς τα έξω και ικανά να αγκιστρώνουν τους πεζούς, τους ποδηλάτες ή τους μοτοποδηλάτες.
- 5.4. Κανένα σημείο προεξοχής επί της εξωτερικής επιφάνειας δεν πρέπει να έχει ακτίνα καμπυλότητας μικρότερη των 2,5 mm. Η προδιαγραφή αυτή δεν εφαρμόζεται στα τμήματα της εξωτερικής επιφάνειας, των οποίων η προεξοχή είναι μικρότερη των 5 mm. Οι προσανατολισμένες προς το εξωτερικό γωνίες των τμημάτων αυτών πρέπει εν πάση περιπτώσει να έχουν αμβλυνθεί εκτός εάν οι προκύπτουσες προεξοχές είναι κατώτερες του 1,5 mm.
- 5.5. Τα προεξέχοντα μέρη της εξωτερικής επιφάνειας, που αποτελούνται από υλικό του οποίου η σκληρότητα δεν υπερβαίνει τα 60 shore A, μπορούν να έχουν ακτίνα καμπυλότητας μικρότερη των 2,5 mm.

Η μέτρηση της σκληρότητας θα πραγματοποιηθεί επί του τοποθετούμενου στο όχημα στοιχείου. Αν είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί μέτρηση σκληρότητας κατά τη μέθοδο Shore A, πραγματοποιούνται παρόμοιες μετρήσεις προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση.

- 5.6. Οι διατάξεις των παραγράφων 5.1 έως 5.5 εφαρμόζονται επιπλέον των ειδικών προδιαγραφών της παραγράφου 6 που ακολουθεί, εκτός των διατάξεων που είναι εμφανώς αντίθετες αυτών των ιδίων ειδικών προδιαγραφών.

6. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

6.1. Διακοσμητικά υλικά.

- 6.1.1. Τα πρόσθετα διακοσμητικά στοιχεία που προεξέχουν πλέον των 10 mm από τη βάση τους πρέπει να υποχωρούν, να αποκολλώνται ή να πέφτουν υπό τη δράση δυνάμεως 10 daN εφαρμοζόμενης σε οποιαδήποτε διεύθυνση στο πλέον προεξέχον σημείο τους πάνω σε ένα επίπεδο περίπου παράλληλο προς την επιφάνεια στην οποία είναι τοποθετημένα. Οι διατάξεις αυτές δεν έχουν εφαρμογή στα διακοσμητικά στοιχεία που υπάρχουν στις σχάρες των ψυγείων για τα οποία έχουν εφαρμογή οι γενικές προδιαγραφές του σημείου 5 μόνο. Για την άσκηση μιας δύναμης 10 daN χρησιμοποιείται έμβολο με επίπεδο άκρο διαμέτρου το πολύ 50 mm ή ισοδύναμη μέθοδος. Μετά από εξάλειψη, απόσπαση ή αναδίπλωση των διακοσμητικών στοιχείων, τα απομένοντα τμήματα δεν πρέπει να προεξέχουν πλέον των 10 mm. Εν πάση περιπτώσει, οι προεξοχές αυτές πρέπει να είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις της παραγράφου 5.2. Αν το διακοσμητικό στοιχείο είναι τοποθετημένο επί ενσωματωμένης βάσεως, αυτή θεωρείται ότι ανήκει στο διακοσμητικό στοιχείο και όχι στην επιφάνεια υποστήριξης.

- 6.1.2. Οι ταινίες ή τα προστατευτικά στοιχεία που υπάρχουν στην εξωτερική επιφάνεια δεν υποβάλλονται στις προδιαγραφές της παραγράφου 6.1.1. Πάντως πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένα στο όχημα.

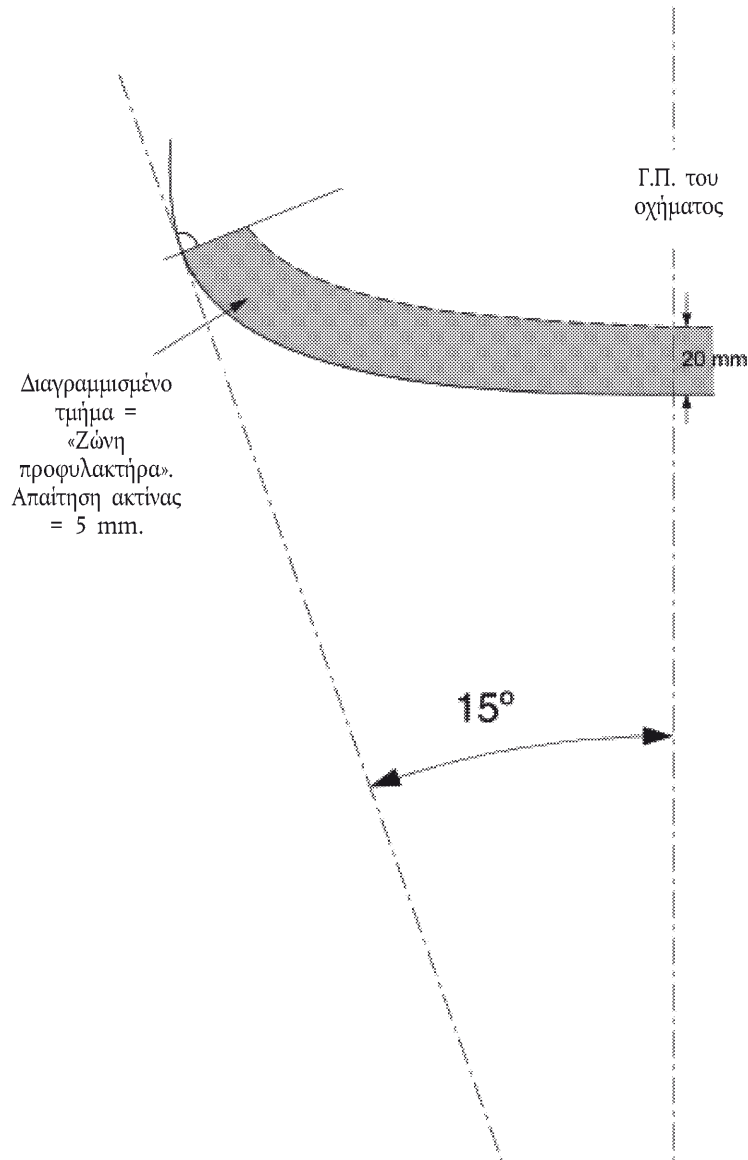
6.2. Προβολείς.

- 6.2.1. Τα γείσα και τα πλαίσια που προεξέχουν επιτρέπονται στους προβολείς υπό τον όρο να μη προεξέχουν περισσότερο από 30 mm σε σχέση με την εξωτερική όψη της υάλου του προβολέως και η ακτίνα καμπυλότητάς τους να μην είναι σε κανένα σημείο μικρότερη των 2,5 mm. Αν ο προβολέας έχει τοποθετηθεί όπισθεν μιας συμπληρωματικής υάλου, η προεξοχή μετράται από την εξωτερική επιφάνεια. Η προεξοχή προσδιορίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στην παράγραφο 3 του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού.

- 6.2.2. Οι προβολείς που διά μετατοπίσεως εισχωρούν στο εσωτερικό του αμαξώματος πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές της παραγράφου 6.2.1 τόσο όταν είναι σε θέση λειτουργίας, όσο και όταν έχουν εισχωρήσει εντός του αμαξώματος.
- 6.2.3. Οι διατάξεις της ανωτέρω παραγράφου 6.2.1 δεν εφαρμόζονται στους προβολείς τους βυθισμένους εντός του αμαξώματος ή εφόσον είναι 'υπερκαλυμμένοι' από το αμάξωμα, εάν αυτό είναι σύμφωνο προς τις προδιαγραφές της παραγράφου 6.9.1.
- 6.3. Σχάρες και μεσοδιαστήματα μεταξύ στοιχείων
- 6.3.1. Οι προδιαγραφές της παραγράφου 5.4. δεν έχουν εφαρμογή στα μεσοδιαστήματα που υπάρχουν μεταξύ των κινητών ή ακινήτων στοιχείων περιλαμβανομένων των στοιχείων των σχαρών εισόδου ή εξόδου του αέρος και της μάσκας του ψυγείου υπό τον όρο ότι η απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών στοιχείων δεν υπερβαίνει τα 40 mm και ότι οι σχάρες και τα μεσοδιαστήματα έχουν ένα λειτουργικό ρόλο. Όταν η τιμή της απόστασης αυτής είναι μεταξύ 40 και 25 mm, οι ακτίνες καμπυλότητας πρέπει να είναι ίσες ή μεγαλύτερες του 1 mm. Αντιθέτως, αν η απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών στοιχείων είναι ίση ή μικρότερη των 25 mm, οι ακτίνες καμπυλότητας των εξωτερικών πλευρών των στοιχείων πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,5 mm. Η απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών στοιχείων προσδιορίζεται συμφώνως προς την περιγραφόμενη στην παράγραφο 4 του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού μέθοδο.
- 6.3.2. Η σύνδεση της εμπρόσθιας όψεως με τις πλάγιες όψεις κάθε στοιχείου που σχηματίζουν σχάρα ή μεσοδιάστημα πρέπει να είναι στρογγυλεμένη.
- 6.4. Υαλοκαθαριστήρες.
- 6.4.1. Τα σάρωθρα του υαλοκαθαριστήρα πρέπει να έχουν στερεωθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε το στέλεχος που φέρει τα σάρωθρα να καλύπτεται από ένα προστατευτικό στοιχείο με ακτίνα καμπυλότητας που πληροί την προδιαγραφή της παραγράφου 5.4 και ένα μεταλλικό άκρο επιφάνειας τουλάχιστον 150 mm². Στην περίπτωση των στρογγυλεμένων προστατευτικών στοιχείων, η επιφάνεια αυτή προβαλλομένη επί ενός επιπέδου του οποίου η απόσταση σε σχέση προς το πλέον προεξέχον σημείο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 6,5 mm, πρέπει να είναι τουλάχιστον 150 mm². Οι οπίσθιοι υαλοκαθαριστήρες και οι υαλοκαθαριστήρες των προβολέων πρέπει να ανταποκρίνονται σε αυτές τις ίδιες προδιαγραφές.
- 6.4.2. Η παράγραφος 5.4 δεν εφαρμόζεται ούτε στα σάρωθρα ούτε στα στοιχεία υποστηρίξεως. Τα όργανα αυτά δεν πρέπει να παρουσιάζουν ούτε οξείες γωνίες ούτε τμήματα κοπτερά ή αιχμηρά.
- 6.5. Προφυλακτήρες.
- 6.5.1. Τα πλευρικά άκρα των προφυλακτήρων πρέπει να αναδιπλωθούν προς την εξωτερική επιφάνεια σε τρόπο ώστε να ελαττωθεί στο ελάχιστο ο κίνδυνος αγκίστρωσης. Η προδιαγραφή αυτή θεωρείται ότι πληρούται είτε αν ο προφυλακτήρας βρίσκεται εντός ενός φατνώματος ή είναι ενσωματωμένος στο αμάξωμα, είτε εάν το πλευρικό άκρο των προφυλακτήρων είναι αναδιπλωμένο σε τρόπο ώστε να μη δύναται να αγγιχθεί από μία σφαίρα 100 mm και αν η απόσταση μεταξύ του άκρου των προφυλακτήρων και του τμήματος του πλησιέστερου προς το αμάξωμα δεν υπερβαίνει τα 20 mm.
- 6.5.2. Εάν η γραμμή του προφυλακτήρα που αντιστοιχεί στο εξωτερικό περίγραμμα της κατακόρυφης προβολής του οχήματος είναι σε άκαμπτη επιφάνεια, η εν λόγω επιφάνεια πρέπει να έχει ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας 5 mm σε όλα τα σημεία της που βρίσκονται από τη γραμμή του περιγράμματος έως 20 mm προς τα μέσα και ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας 2,5 mm σε κάθε άλλη περίπτωση. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται στο τμήμα της ζώνης που βρίσκεται από τη γραμμή περιγράμματος έως 20 mm προς τα μέσα, το οποίο βρίσκεται ανάμεσα και εμπροσθεν (ή οπίσθεν στην περίπτωση του οπίσθιου προφυλακτήρα) σημείων επαφής εφαπτομένης με τη γραμμή περιγράμματος δύο κατακόρυφων επιπέδων καθένα από τα οποία σχηματίζει με το διαμήκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος γωνία 15° (βλέπε εικόνα 1).
- 6.5.3. Η προδιαγραφή της παραγράφου 6.5.2 δεν εφαρμόζεται στα τμήματα των προφυλακτήρων ή στα φερόμενα επί αυτών, ιδίως στα αρμοκάλυπτρα και στα ακροφύσια των καθαριστήρων των προβολέων, που σχηματίζουν μία προεξοχή ή μία εκγλυφή μικρότερη των 5 mm. Οι γωνίες των τμημάτων αυτών των προσανατολισμένων προς το εξωτερικό πρέπει πάντως να έχουν αμβλυθθεί, εκτός αν οι προκύπτουσες προεξοχές είναι μικρότερες του 1,5 mm.

- 6.6. Χειρολαβές, πείροι στροφείς και κουμπιά ανοίγματος των θυρών, χώρων αποσκευών και καλυμμάτων, πόματα και σκεπάσματα δεξαμενών βενζίνης
- 6.6.1. Τα στοιχεία αυτά δεν πρέπει να σχηματίζουν προεξοχή πλέον των 40 mm για τις χειρολαβές των θυρών και του χώρου αποσκευών και των 30 mm για όλες τις άλλες περιπτώσεις.

Εικόνα 1



- 6.6.2. Αν οι χειρολαβές των πλευρικών θυρών είναι περιστροφικού τύπου, πρέπει να πληρούν μία εκ των ακόλουθων συνθηκών:
- 6.6.2.1. στην περίπτωση χειρολαβών περιστρεφόμενων παράλληλα προς το επίπεδο της θύρας, το ελεύθερο άκρο της χειρολαβής πρέπει να είναι προσανατολισμένο προς τα πίσω. Το άκρο αυτό πρέπει να κυρτούται προς το επίπεδο της θύρας και να ευρίσκεται εντός ενός προστατευτικού πλαισίου ή εντός ενός φατνώματος
- 6.6.2.2. οι χειρολαβές που περιστρέφονται προς το εξωτερικό προς κάθε διεύθυνση που δεν είναι παράλληλη προς το επίπεδο της θύρας πρέπει, όταν είναι κλειστές, να έχουν εισαχθεί εντός ενός προστατευτικού πλαισίου ή ενός φατνώματος. Το ελεύθερο άκρο πρέπει να είναι προσανατολισμένο είτε προς τα πίσω, είτε προς τα κάτω.

Ωστόσο, είναι δυνατό να γίνουν δεκτές χειρολαβές που δεν πληρούν την τελευταία αυτή προδιαγραφή εάν:

- α) έχουν ανεξάρτητο μηχανισμό επιστροφής,
- β) σε περίπτωση βλάβης του μηχανισμού αυτού, δεν προεξέχουν περισσότερο από 15 mm,
- γ) πληρούν, όταν είναι ανοικτές, τις προδιαγραφές της προδιαγραφής 5.4.

και

δ) η επιφάνεια του ελεύθερου άκρου τους, μετρούμενη σε απόσταση μικρότερη από 6,5 mm από το πλέον προεξέχον σημείο, δεν είναι μικρότερη από 150 mm².

6.7. Τροχοί, περικόχλια τροχού, σκεπάσματα πλημνών (ομφαλών) και διακοσμητικά κάλυπτρα (τάσια)

6.7.1. Οι προδιαγραφές της παραγράφου 5.4 δεν έχουν εφαρμογή.

6.7.2. Οι τροχοί, περικόχλια τροχού, κάλυπτρα πλημνών και διακοσμητικά κάλυπτρα δεν πρέπει να έχουν αιχμηρές ή κοπτερές προεξοχές προεκτεινόμενες πέραν του εξωτερικού επιπέδου του σώτρου (ζάντας). Τα περικόχλια με πτερύγια δεν είναι αποδεκτά.

6.7.3. Κατά την κίνηση σε ευθεία γραμμή κανένα μέρος των τροχών, εκτός των ελαστικών, που βρίσκεται πάνω από ένα οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από τον άξονα περιστροφής τους δεν πρέπει να προεξέχει πέρα από την κατακόρυφη προβολή σε οριζόντιο επίπεδο της εξωτερικής επιφάνειας ή δομής. Πάντως, αν το απαιτούν λειτουργικές ανάγκες, τα τάσια των τροχών που καλύπτουν τα περικόχλια τροχών και ακραξονίων μπορούν να προεξέχουν πέρα από την κατακόρυφη προβολή της επιφάνειας ή της εξωτερικής δομής, υπό τον όρο η επιφάνεια του προεξέχοντος τμήματος να έχει ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον ίση προς 30 mm και η προεξοχή, σχετικά με την κατακόρυφη προβολή της επιφάνειας ή της εξωτερικής δομής, να μην υπερβαίνει σε καμιά περίπτωση τα 30 mm.

6.8. Γωνίες λαμαρινών

6.8.1. Οι ακμές των λαμαρινών, όπως τα άκρα των υδρορροών και οι οδηγοί ολισθήσεως των κυλιόμενων θυρών, είναι αποδεκτές υπό τον όρο τα άκρα τους να είναι κυρτωμένα ή ότι αυτές οι ακμές να καλύπτονται από ένα προστατευτικό υλικό που να πληροί τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού που έχουν εφαρμογή σ' αυτό.

Μία ακάλυπτος ακμή λέγεται αναδιπλωμένη, αν έχει αναδιπλωθεί κατά 180ο περίπου ή έχει αναδιπλωθεί προς το αξίωμα κατά τρόπον ώστε η ακμή να μη δύναται να αγγιχθεί από μία σφαίρα διαμέτρου 100 mm.

Οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.4 δεν ισχύουν για τις ακόλουθες γωνίες λαμαρινών: οπίσθιο τμήμα του καλύμματος και πρόσθιο τμήμα του οπίσθιου χώρου αποσκευών.

6.9. Τοιχώματα του αμαξώματος.

6.9.1. Η ακτίνα καμπυλότητας των πτυχών των τοιχωμάτων μπορεί να είναι μικρότερη των 2,5 mm υπό τον όρο να μην είναι μικρότερη του ενός δεκάτου του ύψους 'H' της προεξοχής μετρούμενου σύμφωνα με τη μέθοδο που αναλύεται στην παράγραφο 1 του παραρτήματος 3.

6.10. Πλευρικοί εκτροπείς αέρος και βροχής

6.10.1. Οι ακμές των πλευρικών εκτροπέων που μπορούν να κατευθύνονται προς τα έξω πρέπει να έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 1 mm.

- 6.11. Σημείο υποδοχής ανυψωτήρα (γρύλλου) και σωλήνες εξατμίσεως.
- 6.11.1. Τα σημεία υποδοχής ανυψωτήρα (γρύλλου) και ο (οι) σωλήνας(ες) εξατμίσεως δεν πρέπει να προεξέχουν πλέον των 10 mm σε σχέση προς την κατακόρυφη προβολή της γραμμής δαπέδου που διέρχεται κατακόρυφως υπεράνω. Κατά παρέκκλιση αυτής της προδιαγραφής ένας σωλήνας εξατμίσεως δύναται να προεξέχει πλέον των 10 mm σε σχέση προς την κατακόρυφη προβολή της γραμμής δαπέδου, εφόσον οι ακμές του έχουν στρογγυλευθεί στο άκρο έτσι ώστε η ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας να είναι 2,5 mm.
- 6.12. Δικλείδες εισαγωγής και εκκενώσεως αέρος.
- 6.12.1. Οι δικλείδες εισαγωγής και εκκενώσεως αέρος πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2, 5.3 και 5.4 σε όλες τις θέσεις χρήσεως.
- 6.13. Σκεπή.
- 6.13.1. Οι σκεπές που ανοίγουν πρέπει να θεωρούνται αποκλειστικώς στην κλειστή θέση.
- 6.13.2. Στην περίπτωση των κουπέ οχημάτων με πτυσσομένη σκεπή, η πτυσσομένη σκεπή θα εξετασθεί τόσο στην ανεπτυγμένη θέση όσον και στην αναδιπλωμένη.
- 6.13.2.1. Αν η πτυσσομένη σκεπή είναι στη διπλωμένη θέση, δεν πραγματοποιείται ουδείς έλεγχος του οχήματος κάτωθεν μιας φανταστικής επιφάνειας οριοθετημένης από την πτυσσομένη σκεπή στην ανεπτυγμένη θέση.
- 6.13.2.2. Όταν παρέχεται ως βασικός εξοπλισμός ένα επίστρωμα για τη συσκευασία της πτυσσομένης σκεπής στην αναδιπλωμένη θέση, ο έλεγχος θα πραγματοποιηθεί με το επίστρωμα στη θέση του.
- 6.14. Υαλοπίνακες.
- 6.14.1. Οι υαλοπίνακες που περιστρέφονται προς το εξωτερικό μιας εξωτερικής επιφάνειας του οχήματος πρέπει να είναι σύμφωνοι προς τις ακόλουθες διατάξεις σε όλες τις θέσεις χρήσεως:
- 6.14.1.1. καμία ακμή δεν πρέπει να είναι προσανατολισμένη προς τα εμπρός·
- 6.14.1.2. κανένα τμήμα του υαλοπίνακα δεν θα προεξέχει πέρα από το ανώτατο εξωτερικό άκρο του οχήματος.
- 6.15. Υποστηρίγματα της πινακίδας κυκλοφορίας.
- 6.15.1. Οι διατάξεις υποστήριξης των πινακίδων κυκλοφορίας που χορηγούνται από τον κατασκευαστή του οχήματος πρέπει να είναι σύμφωνες προς τις προδιαγραφές της παραγράφου 5.4 του παρόντος κανονισμού αν είναι δυνατό να αγγιχθούν από μία σφαίρα διαμέτρου 100 mm όταν η πινακίδα κυκλοφορίας έχει τοποθετηθεί συμφώνως προς τις οδηγίες του κατασκευαστού του οχήματος.
- 6.16. Σχάρα τοποθέτησης αποσκευών και ράβδοι τοποθέτησης σκι.
- 6.16.1. Οι σχάρες τοποθέτησης αποσκευών και οι ράβδοι τοποθέτησης σκι πρέπει να στερεωθούν στο όχημα κατά τέτοιο τρόπο ώστε οριζόντιες, διαμήκεις και εγκάρσιες δυνάμεις να δύνανται να μεταδοθούν, ώστε να μην είναι μικρότερες του μεγίστου κατακόρυφου φορτίου που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή του και ώστε τουλάχιστον κατά μία διεύθυνση οι δυνάμεις αυτές να μεταδίδονται από τη γεωμετρική μορφή του συνόλου. Για τις δοκιμές της εγκατασταθείσης συμφώνως προς τις υποδείξεις του κατασκευαστή διάταξης, το φορτίο δοκιμής δεν πρέπει να εφαρμόζεται σε ένα σημείο.
- 6.16.2. Οι επιφάνειες οι οποίες, μετά την τοποθέτηση της διάταξης, είναι δυνατόν να αγγιχθούν από μία σφαίρα διαμέτρου 165 mm δεν πρέπει να παρουσιάζουν τμήματα που έχουν ακτίνα καμπυλότητας μικρότερη των 2,5 mm, εκτός εάν δύναται να εφαρμοσθούν οι προδιαγραφές της παραγράφου 6.3.

- 6.16.3. Τα στοιχεία συναρμογής, όπως κοχλίες δυνάμενοι να συσφιχθούν ή να λυθούν χωρίς τη βοήθεια εργαλείου, δεν πρέπει να προεξέχουν πλέον των 40 mm υπεράνω των αναφερομένων στο σημείο 6.16.2 επιφανειών. Η προεξοχή προσδιορίζεται συμφώνως προς την περιγραφόμενη στην παράγραφο 2 του παραρτήματος 3 μέθοδο, αλλά με μία σφαίρα διαμέτρου 165 mm εφαρμόζεται η μέθοδος της παραγράφου 2.2.
- 6.17. Κεραίες.
- 6.17.1. Οι ραδιοφωνικές και ραδιοτηλεφωνικές κεραίες πρέπει να έχουν τοποθετηθεί επί του οχήματος κατά τρόπον ώστε αν το ελεύθερο άκρο τους κείται σε μία εκ των θέσεων χρήσεως που έχουν υποδειχθεί από τον κατασκευαστή τους, σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη των 2m, αυτό το ελεύθερο άκρο βρίσκεται στο εσωτερικό μιας περιοχής που περιορίζεται από τα κατακόρυφα επίπεδα που κείνται σε απόσταση 10 cm προς το εσωτερικό από τις ακρότατες εξωτερικές ακμές που προσδιορίζονται στην παράγραφο 2.7.
- 6.17.2. Εξάλλου, η κεραία πρέπει να έχει τοποθετηθεί επί του οχήματος και, κατά περίπτωση, το ελεύθερο άκρο της πρέπει να δύναται να κατευθύνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε κανένα τμήμα της κεραίας να μην υπερβαίνει τις ακρότατες εξωτερικές ακμές που προσδιορίζονται στην παράγραφο 2.7.
- 6.17.3. Το στέλεχος της κεραίας δύναται να έχει ακτίνα καμπυλότητας μικρότερη των 2,5 mm. Τα κινητά άκρα των κεραίων πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μία σταθερή κεφαλή της οποίας οι ακτίνες καμπυλότητας δεν πρέπει να είναι μικρότερες των 2,5 mm.
- 6.17.4. Οι βάσεις των κεραίων δεν πρέπει να προεξέχουν πλέον των 40 mm, της προεξοχής προσδιοριζομένης συμφώνως προς την περιγραφόμενη στην παράγραφο 2 του παραρτήματος 3 μέθοδο.
- 6.17.4.1. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες λόγω έλλειψης εύκαμπτου στελέχους ή τμήματος δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί ποια είναι η βάση μιας κεραίας, η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται, μετά από άσκηση οριζόντιας δύναμης όχι μεγαλύτερης των 50 daN, με διεύθυνση προς τα εμπρός και προς τα πίσω από έμβολο με επίπεδο άκρο, διαμέτρου όχι μεγαλύτερης των 50 mm στο πλέον προεξέχον τμήμα της κεραίας:
- α) η κεραία κάμπτεται προς το στήριγμα και δεν προεξέχει πάνω από 40 mm, ή
- β) η κεραία θραύεται και το εναπομένον τμήμα της κεραίας δεν εμφανίζει οποιοδήποτε αιχμηρό ή επικίνδυνο τμήμα το οποίο να έρθει σε επαφή με σφαίρα 100 mm και δεν προεξέχει περισσότερο από 40 mm.
- 6.17.4.2. Οι παράγραφοι 6.17.4. και 6.17.4.1. δεν ισχύουν για κεραίες ευρισκόμενες πίσω από το κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο διαμέσου του σημείου 'R' του οδηγού, με την προϋπόθεση ότι η μέγιστη προεξοχή της κεραίας συμπεριλαμβανόμενης της θήκης της δεν υπερβαίνει τα 70 mm όταν προσδιορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία, του παραρτήματος 3, παράγραφος 2.
- Εάν η κεραία βρίσκεται πίσω από το κατακόρυφο επίπεδο, αλλά προεξέχει πάνω από 70 mm, θα ισχύει η παράγραφος 6.17.4.1. με ορίου προεξοχής 70 mm αντί των 40 mm.
- 6.18. Οδηγίες τοποθέτησης.
- 6.18.1. Αφότου ενεκριθήσαν ως τεχνικές ολότητες, οι σχάρες τοποθέτησης αποσκευών, οι ράβδοι τοποθέτησης σκι, οι ραδιοφωνικές και ραδιοτηλεφωνικές κεραίες δεν πρέπει να διατίθενται στην αγορά, να πωλούνται και να αγοράζονται παρά μόνον συνοδευόμενες από οδηγίες τοποθέτησης. Οι οδηγίες τοποθέτησης πρέπει να είναι επαρκώς ακριβείς ώστε τα εξαρτήματα που έχουν εγκριθεί να δύνανται να τοποθετηθούν επί του οχήματος κατά τέτοιον τρόπο ώστε οι προδιαγραφές που αντιστοιχούν στις παραγράφους 5 και 6 να είναι δυνατόν να τηρηθούν. Όσον αφορά ειδικότερα στις τηλεσκοπικές κεραίες, πρέπει να υποδεικνύονται οι θέσεις χρήσεώς τους.

7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 7.1. Όλες οι τροποποιήσεις στον τύπο του οχήματος κοινοποιούνται στη διοικητική υπηρεσία που χορήγησε την έγκριση τύπου του οχήματος. Στην περίπτωση αυτή, η εν λόγω διοικητική αρχή δύναται
- 7.1.1. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι πιθανόν να επιφέρουν αξιόλογο δυσμενές αποτέλεσμα
- 7.1.2. είτε να απαιτήσει περαιτέρω έκθεση της τεχνικής υπηρεσίας διεξαγωγής δοκιμών.
- 7.2. Σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην προαναφερθείσα παράγραφο 4.3, η επιβεβαίωση ή η απόρριψη της έγκρισης, με την οποία θα προσδιορίζονται οι μετατροπές, θα κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.
- 7.3. Η αρμόδια αρχή η οποία έχει χορηγήσει επέκταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό σε κάθε αίτηση επέκτασης της έγκρισης και ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση ενός δελτίου σύμφωνα με το υπόδειγμα που αναφέρεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Τα οχήματα (τεχνικές ολότητες) που εγκρίνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να συμμορφώνονται προς τον συγκεκριμένο τύπο ο οποίος ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6.
- 8.2. Για τη διαπίστωση της τήρησης των απαιτήσεων της παραγράφου 8.1. πρέπει να διεξάγονται κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής.
- 8.3. Ο κάτοχος της έγκρισης πρέπει ειδικότερα:
- 8.3.1. να διασφαλίσει την ύπαρξη διαδικασιών για τον αποτελεσματικό έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων·
- 8.3.2. να έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό ελέγχου που είναι αναγκαίος για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς έκαστο συγκεκριμένο τύπο·
- 8.3.3. να διασφαλίσει ότι καταγράφονται τα δεδομένα των αποτελεσμάτων των δοκιμών και ότι τα σχετικά έγγραφα θα παραμένουν διαθέσιμα για χρονικό διάστημα που θα καθορίζεται από τη διοικητική υπηρεσία·
- 8.3.4. να αναλύει τα αποτελέσματα κάθε είδους δοκιμών προκειμένου να επαληθεύσει και να διασφαλίσει τη σταθερότητα των χαρακτηριστικών του προϊόντος, λαμβάνοντας υπόψη τις αποκλίσεις της βιομηχανικής παραγωγής·
- 8.3.5. να διασφαλίσει ότι για κάθε τύπο προϊόντος πραγματοποιούνται τουλάχιστον οι δοκιμές που προβλέπονται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού·
- 8.3.6. να εξασφαλίζει ότι τυχόν δείγματα ή δοκίμια μαρτυρούντα μη πιστότητα προς τον ανάλογο τύπο δοκιμής θα οδηγούν στην επανάληψη της δειγματοληψίας και της δοκιμής. Για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης της αντίστοιχης παραγωγής πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα.
- 8.4. Η αρμόδια αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου μπορεί ανά πάσα στιγμή να επαληθεύσει τις μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε μονάδα παραγωγής.

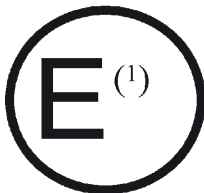
- 8.4.1. Σε κάθε επιθεώρηση, τα βιβλία δοκιμών και τα αρχεία παρακολούθησης της παραγωγής πρέπει να παρουσιάζονται στον επιθεωρητή που πραγματοποιεί έλεγχο.
- 8.4.2. Ο εν λόγω επιθεωρητής μπορεί να επιλέγει στην τύχη τα δείγματα που θα δοκιμασθούν στο εργαστήριο του κατασκευαστή. Ο ελάχιστος αριθμός δειγμάτων καθορίζεται σύμφωνα με τα αποτελέσματα της επαλήθευσης του ίδιου του κατασκευαστή.
- 8.4.3. Στις περιπτώσεις που θεωρηθεί ανεπαρκής η ποιοτική στάθμη ή κριθεί αναγκαία η επαλήθευση της εγκυρότητας των διενεργούμενων κατ' εφαρμογή της παραγράφου 8.4.2 δοκιμών, ο επιθεωρητής επιλέγει δείγματα προς αποστολή στην τεχνική υπηρεσία που διεξήγαγε τις δοκιμές έγκρισης τύπου.
- 8.4.4. Η αρμόδια αρχή μπορεί να διεξάγει οποιαδήποτε από τις δοκιμές που περιγράφονται στον παρόντα κανονισμό.
- 8.4.5. Η συνήθης συχνότητα επιθεωρήσεων που επιτρέπονται από την αρμόδια αρχή είναι μία ανά διετία. Σε περίπτωση που καταγραφούν αρνητικά αποτελέσματα, η αρμόδια αρχή πρέπει να διασφαλίζει τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της συμμόρφωσης της παραγωγής.
9. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΛΟΓΩ ΜΗ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 9.1. Μια έγκριση που χορηγήθηκε για έναν τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατό να ανακληθεί εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 8,1 ανωτέρω.
- 9.2. 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 δελτίου κοινοποίησης, σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
10. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή ενός τύπου εγκεκριμένου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η εν λόγω αρχή υποχρεούται να ενημερώσει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
11. ΕΠΩΝΥΜΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό οφείλουν να κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών που χορηγούν εγκρίσεις και προς τις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα για την πιστοποίηση της έγκρισης ή της απόρριψης ή της ανάκλησης της έγκρισης που εκδίδεται σε άλλες χώρες.
12. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 12.1. Από την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει επισήμως να ισχύει η σειρά τροποποιήσεων 02, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ΟΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 02.
- 12.2. Με έναρξη σε 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 02, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό θα χορηγούν έγκριση ΟΕΕ μόνο αν ο προς έγκριση τύπος οχήματος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως έχει τροποποιηθεί με τη σειρά τροποποιήσεων 02.

- 12.3. Με έναρξη σε 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 02, οι υπάρχουσες εγκρίσεις σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό παύουν να είναι έγκυρες, εκτός από τις περιπτώσεις τύπων οχημάτων που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως έχει τροποποιηθεί με τη σειρά τροποποιήσεων 02.
- 12.4. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 03, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ΟΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.
- 12.5. Με έναρξη σε 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 03, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνον εφόσον ο προς έγκριση τύπος οχήματος πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.
- 12.6. Για διάστημα 48 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της 03 σειράς τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού, ουδέν συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό θα αρνείται τύπου έγκριση τύπου οχήματος εγκεκριμένου κατά τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.
- 12.7. Με έναρξη 48 μήνες από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δύναται να αρνηθούν την πρώτη εθνική καταχώριση (πρώτη έναρξη ισχύος) οχήματος το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις της σειράς τροποποιήσεων 03 επί του παρόντος κανονισμού.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

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



Εκδόθηκε από: Επωνυμία της διοικήσεως:

.....

αφορά ⁽²⁾: ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου οχήματος όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 26.

Αριθμός έγκρισης Αριθμός επέκτασης

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος με κινητήρα
2. Τύπος του οχήματος
3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εντολοδόχου του κατασκευαστή
5. Το όχημα παρουσιάσθηκε για έγκριση την
6. Αρμόδια τεχνική υπηρεσία για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης tests
7. Ημερομηνία της έκθεσης που συντάχθηκε από την τεχνική υπηρεσία
8. Αριθμός της έκθεσης που συντάχθηκε από την τεχνική υπηρεσία
9. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
10. (τυχόν)Λόγος(-οι) επέκτασης της έγκρισης
11. Θέση του του σήματος έγκρισης επί του οχήματος
12. Τόπος
13. Ημερομηνία
14. Υπογραφή
15. Ο κατάλογος των εγγράφων που υποβλήθηκαν στη διοικητική υπηρεσία που χορήγησε την έγκριση και τα οποία διατίθενται κατόπιν αιτήσεως επισυνάπτεται στην παρούσα γνωστοποίηση.

⁽¹⁾ Χαρακτηριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).

⁽²⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε παραγράφους 4.1.4 και 4.2.4 του παρόντος κανονισμού)

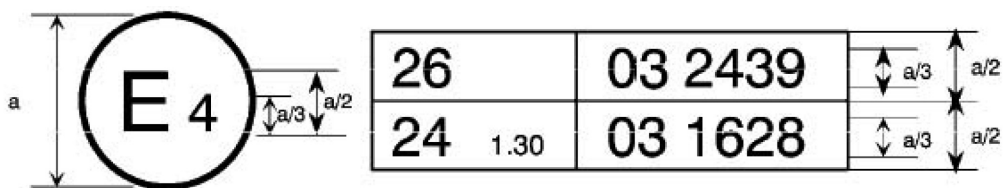


a = 8 mm τουλάχιστον

Το παραπάνω σήμα έγκρισης, τοποθετημένο σε όχημα, δηλώνει ότι το συγκεκριμένο όχημα έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E4) δυνάμει του κανονισμού αριθ. 26 με αριθμό έγκρισης 032439. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης δείχνουν ότι, κατά τη χρονική περίοδο της έγκρισης, ο κανονισμός 26 συμπεριλάμβανε 03 σειρές τροποποιήσεων.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παράγραφο 4.1.5 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το παραπάνω σήμα έγκρισης, τοποθετημένο σε όχημα, δηλώνει ότι το συγκεκριμένο όχημα έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E4) δυνάμει του κανονισμού αριθ. 26 και του κανονισμού αριθ. 24⁽¹⁾. Τα πρώτα δύο ψηφία των αριθμών έγκρισης δείχνουν ότι κατά τις ημερομηνίες χορήγησης των αντίστοιχων εγκρίσεων, ο κανονισμός αριθ. 26 συμπεριλάμβανε 02 σειρές τροποποιήσεων, ενώ ο κανονισμός αριθ. 24 συμπεριλάμβανε ήδη 03 σειρές τροποποιήσεων.

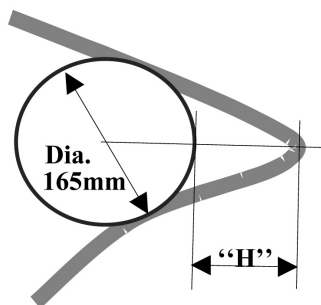
(¹) Αυτός ο δεύτερος αριθμός κανονισμού δίδεται μόνον ως παράδειγμα· ο διορθωμένος συντελεστής απορρόφησης είναι 1,30 m-1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

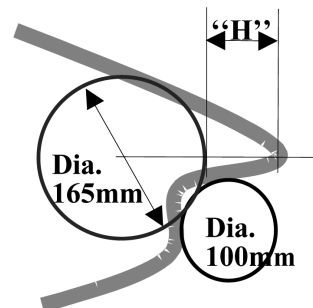
Μέθοδοι προσδιορισμού των διαστάσεων των προεξοχών και των μεσοδιαστημάτων

1. ΜΕΘΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΕΞΟΧΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΔΙΠΛΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΤΟΙΧΩΜΑΤΩΝ ΑΜΑΞΩΜΑΤΩΝ
 - 1.1. Το ύψος H μιας προεξοχής προσδιορίζεται γραφικώς σε σχέση με την περιφέρεια ενός κύκλου διαμέτρου 165 mm επαπτόμενου εσωτερικά στις 4 εξωτερικές περιμέτρους της «εξωτερικής επιφάνειας» του τμήματος προς εξακρίβωση.
 - 1.2. Το ύψος H είναι η μέγιστη τιμή της απόστασης, μετρούμενης σε μία ευθεία που διέρχεται από το κέντρο του κύκλου διαμέτρου 165 mm μεταξύ της περιφέρειας του εν λόγω κύκλου και της εξωτερικής περιμέτρου της προεξοχής (βλέπε εικόνα 1).
 - 1.3. Όταν η προεξοχή έχει τέτοιο σχήμα ώστε ένα μέρος της εξωτερικής περιμέτρου της εξωτερικής επιφάνειας του τμήματος που εξετάζεται δεν μπορεί να αγγιχθεί εξωτερικά από ένα κύκλο διαμέτρου 100 mm, η περιμέτρος της επιφάνειας σ' αυτό το σημείο υποτίθεται ότι αντιστοιχεί στο τμήμα της περιφέρειας του κύκλου διαμέτρου 100 mm που περιλαμβάνεται μεταξύ των σημείων επαφής με την εξωτερική περίμετρο (βλέπε εικόνα 2).
 - 1.4. Ο κατασκευαστής πρέπει να προσκομίσει σχέδια τομής της εξωτερικής επιφάνειας των εξεταζομένων τμημάτων για να επιτρέψει τον προσδιορισμό του ύψους των προεξοχών με την πιο πάνω μέθοδο.

Εικόνα 1.



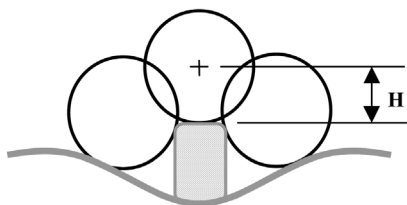
Εικόνα 2.



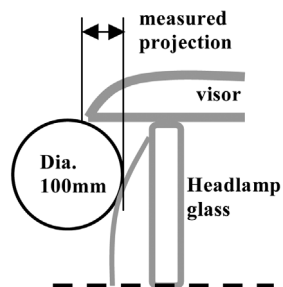
2. ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΕΞΟΧΗΣ ΕΝΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ
 - 2.1. Η διάταξη της προεξοχής ενός στοιχείου τοποθετημένου επί ενός κυρτού τοιχώματος είναι δυνατόν να προσδιορισθεί είτε αμέσως, είτε δι' αναφοράς σε ένα σκαρίφημα μιας καταλλήλου τομής του στοιχείου αυτού σε θέση εγκατάστασής του.
 - 2.2. Αν η διάσταση της προεξοχής ενός στοιχείου τοποθετημένου επί ενός μη κυρτού τοιχώματος δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί διά μιας απλής μετρήσεως, πρέπει να προσδιορισθεί διά της μέγιστης μεταβολής της απόστασης μεταξύ του κέντρου μιας σφαίρας διαμέτρου 100 mm και της ονομαστικής γραμμής του τοιχώματος όταν η σφαίρα μετατοπίζεται παραμένονσα σταθερώς σε επαφή με το στοιχείο αυτό. Η εικόνα 3 απεικονίζει παράδειγμα χρησιμοποίησης της μεθόδου αυτής.
3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΡΟΕΞΟΧΗΣ ΤΩΝ ΓΕΙΣΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΒΟΛΕΩΝ
 - 3.1. Η προεξοχή σε σχέση προς την εξωτερική επιφάνεια του προβολέα θα μετρηθεί οριζοντιώς από το σημείο επαφής μιας σφαίρας διαμέτρου 100 mm, όπως υποδεικνύεται στην εικόνα 4.

4. ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ ΕΝΟΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΙΑΣ ΣΧΑΡΑΣ
- 4.1. Θα προσδιοριστεί η διάσταση ενός μεσοδιαστήματος μεταξύ στοιχείων μιας σχάρας από την απόσταση μεταξύ δύο επιπέδων που διέρχονται από τα σημεία επαφής της σφαίρας και είναι κάθετα προς τη γραμμή που ενώνει αυτά τα ίδια σημεία επαφής. Οι εικόνες 5 και 6 δείχνουν παραδείγματα χρησιμοποίησης της μεθόδου αυτής.

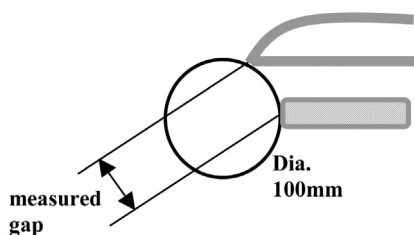
Εικόνα 3.



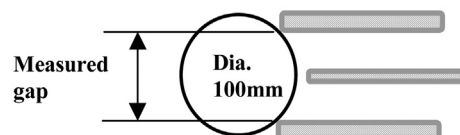
Εικόνα 4.



Εικόνα 5.



Εικόνα 6.



Υπόμνημα

Dia. = Διά.

measured projection = Μετρούμενη προβολή

visor = αλεξήλιο

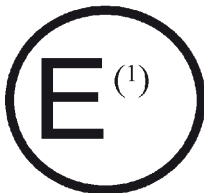
Headlamp glass = Ύαλος προβολέα

measured gap = Μετρούμενο μεσοδιάστημα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

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



Εκδόθηκε από: Επωνυμία της διοίκησης:

.....

αφορ (2): ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τεχνικής ολότητας τύπου σχάρας τοποθέτησης αποσκευών, ράβδων τοποθέτησης σκι ραδιοφωνικής κεραίας, ραδιοτηλεφωνικής κεραίας (2)

Αριθμός έγκρισης Αριθμός επέκτασης

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα:
2. Τύπος:
3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση κατασκευαστή:
4. Κατά περίπτωση, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εντολοδόχου του κατασκευαστή :
5. Περιγραφή των χαρακτηριστικών της τεχνικής ολότητας:
6. Ενδεχόμενοι περιορισμοί που αφορούν τη χρησιμοποίηση και οδηγίες τοποθέτησης:
7. Ημερομηνία υποβολής του προτύπου για τη χορήγηση της έγκρισης της τεχνικής ολότητας:
8. Τεχνική υπηρεσία διεξαγωγής της δοκιμής για τη χορήγηση έγκρισης:
9. Ημερομηνία της έκθεσης που συντάχθηκε από την τεχνική υπηρεσία :
10. Αριθμός της έκθεσης που συντάχθηκε από την τεχνική υπηρεσία :
11. Η έγκριση της τεχνικής ολότητας χορηγείται/απορρίπτεται/επεκτείνεται/ανακαλείται (2) για τις σχάρες τοποθέτησης αποσκευών, ράβδους τοποθέτησης σκι, ραδιοφωνικές κεραίες ραδιοτηλεφωνικές κεραίες (2)
12. Τόπος:
13. Ημερομηνία:
14. Υπογραφή:
15. Ο κατάλογος των εγγράφων που υποβλήθηκαν στη διοικητική υπηρεσία που χορήγησε την έγκριση και τα οποία διατίθενται κατόπιν αιτήσεως επισυνάπτεται στην παρούσα γνωστοποίηση.

(1) Χαρακτηριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).

(2) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

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>

