

## II

(Niet-wetgevingshandelingen)

## HANDELINGEN VAN BIJ INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN INGESTELDE ORGANEN

Voor het internationaal publiekrecht hebben alleen de originele VN/ECE-teksten rechtsgevolgen. Voor de status en de datum van inwerkingtreding van dit reglement, zie de recentste versie van VN/ECE-statusdocument TRANS/WP.29/343 op:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

### **Reglement nr. 61 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van bedrijfsvoertuigen wat de naar buiten uitstekende delen vóór de achterwand van de cabine betreft**

Bevat de volledige geldige tekst tot en met:

Supplement 1 op de originele versie van het reglement — Datum van inwerkingtreding: 10 oktober 2006

#### INHOUD

##### REGLEMENT

1. Toepassingsgebied
2. Definities
3. Goedkeuringsaanvraag
4. Goedkeuring
5. Algemene specificaties
6. Specifieke voorschriften
7. Wijzigingen van het voertuigtype
8. Conformiteit van de productie
9. Sancties bij non-conformiteit van de productie
10. Definitieve stopzetting van de productie
11. Naam en adres van de voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijke technische diensten en van de administratieve instanties

##### BIJLAGEN

- Bijlage 1 — Mededeling betreffende de goedkeuring (of de weigering of intrekking van de goedkeuring of de definitieve stopzetting van de productie) van een voertuigtype wat de naar buiten uitstekende delen betreft, krachtens Reglement nr. 61
- Bijlage 2 — Opstelling van goedkeuringsmerken
- Bijlage 3 — Procedure voor het bepalen van het H-punt en de werkelijke rugleuningshoek en voor het verifiëren van de relatie ervan tot het R-punt en de ontwerprugleuningshoek
- Bijlage 4 — Meting van uitstekende delen en afstanden

## 1. TOEPASSINGSGEBIED

- 1.1. Dit reglement is van toepassing op de naar buiten uitstekende delen van goederenvoertuigen van de categorieën N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> <sup>(1)</sup>, beperkt tot het buitenoppervlak zoals hieronder gedefinieerd.

Het is niet van toepassing op de buitenspiegels, inclusief de steun, noch op accessoires als antennes en bagagerekken.

- 1.2. Dit reglement heeft tot doel het risico of de ernst van verwondingen van een persoon die in contact komt met het buitenoppervlak van een voertuig in geval van een botsing te verminderen.

## 2. DEFINITIES

Voor de toepassing van dit reglement wordt verstaan onder:

- 2.1. „buitenoppervlak”: het gedeelte van het voertuig dat zich vóór de achterwand van de cabine, zoals gedefinieerd in punt 2.5, bevindt, met uitzondering van de achterwand zelf; hieronder vallen onderdelen zoals de voorspatborden, voorbumpers en voorwielen;
- 2.2. „goedkeuring van een voertuig”: de goedkeuring van een voertuigtype wat de naar buiten uitstekende delen betreft;
- 2.3. „voertuigtype”: motorvoertuigen die onderling niet verschillen op essentiële punten zoals het buitenoppervlak;
- 2.4. „cabine”: het gedeelte van de carrosserie dat de bestuurders- en passagiersruimte vormt, met inbegrip van de deuren;
- 2.5. „achterwand van de cabine”: het achterste gedeelte van het buitenoppervlak van de bestuurders- en passagiersruimte. Indien het niet mogelijk is de plaats van de cabineachterwand te bepalen wordt in dit reglement aangenomen dat de achterwand wordt gevormd door het verticale dwarsvlak dat zich 50 cm achter het R-punt van de bestuurdersstoel bevindt, met de stoel, indien deze verstelbaar is, in de meest achteruitgeschoven rijstand (zie bijlage 3). De fabrikant kan echter, met instemming van de technische diensten, om een andere afstand vragen indien kan worden aangetoond dat 50 cm voor een bepaald voertuig niet geschikt is <sup>(2)</sup>;
- 2.6. „referentievlak”: een horizontaal vlak door het middelpunt van de voorwielen of, indien dat lager is, een horizontaal vlak op een hoogte van 50 cm boven het wegdek;
- 2.7. „vloerlijn”: een lijn die als volgt is bepaald:

over het buitenoppervlak van het beladen voertuig wordt een kegel met verticale as en van onbepaalde hoogte waarvan de zijde een hoek van 15° met de loodlijn vormt, verplaatst, en wel zodanig dat deze zo laag mogelijk in aanraking blijft met het buitenoppervlak van de carrosserie. De vloerlijn is de meetkundige lijn tussen de raakpunten.

Bij het bepalen van de vloerlijn wordt geen rekening gehouden met uitlaatpijpen, wielen en functionele mechanische voorzieningen die aan de onderzijde van de carrosserie zijn bevestigd, zoals steunpunten voor de krik, bevestigingspunten voor de vering of bevestigingspunten die worden gebruikt voor het slepen of bij pech. De openingen van de wielkasten worden verondersteld te zijn opgevuld met een denkbeeldig vlak dat zonder verandering van positie in het verlengde ligt van het aangrenzende buitenoppervlak. Bij het bepalen van de vloerlijn wordt rekening gehouden met de voorbumpers. De vloerlijn loopt, afhankelijk van het voertuigtype, langs de buitenrand van het bumperprofiel of langs de carrosseriebeplating onder de bumper. Bij gelijktijdig voorkomen van twee of meer contactpunten wordt voor de bepaling van de vloerlijn uitgegaan van het laagst gelegen contactpunt;

- 2.8. „kromtestraal”: de straal van een cirkelboog die de ronding van het desbetreffende onderdeel zo dicht mogelijk benadert.

<sup>(1)</sup> Zoals gedefinieerd in bijlage 7 bij de geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, laatstelijk gewijzigd bij Amend.4).

<sup>(2)</sup> Het toepassingsgebied van dit reglement wordt niet gewijzigd door gebruikmaking van deze optie.

3. GOEDKEURINGSAAHVRAAG
  - 3.1. De aanvraag om goedkeuring van een voertuigtype wat de naar buiten uitstekende delen betreft wordt door de voertuigfabrikant of door zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger ingediend.
  - 3.2. De aanvraag gaat vergezeld van de hierna genoemde documenten in drievoud:
    - 3.2.1. foto's van de voorkant en de zijkanten van het voertuig;
    - 3.2.2. tekeningen van het buitenoppervlak die naar de mening van de voor de uitvoering van de tests verantwoordelijke technische dienst zijn vereist om aan te tonen dat aan de voorschriften van de punten 5 en 6 wordt voldaan.
  - 3.3. De aanvrager stelt het volgende ter beschikking van de voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst:
    - 3.3.1. een voor het goed te keuren type representatief voertuig of het deel (de delen) van het voertuig dat (die) essentieel wordt (worden) geacht voor de uitvoering van de in dit reglement voorgeschreven controles en tests;
    - 3.3.2. op verzoek van de technische dienst, bepaalde delen en bepaalde monsters van de gebruikte materialen.
4. GOEDKEURING
  - 4.1. Als het voertuig dat voor goedkeuring krachtens dit reglement ter beschikking wordt gesteld, voldoet aan de in de punten 5 en 6 genoemde voorschriften, wordt voor dat voertuigtype goedkeuring verleend.
  - 4.2. Aan elk goedgekeurd type wordt een goedkeuringsnummer toegekend. De eerste twee cijfers ervan (momenteel 00 voor het reglement in zijn oorspronkelijke versie) geven de wijzigingenreeks aan met de recentste belangrijke technische wijzigingen van het reglement op de datum van goedkeuring. Dezelfde overeenkomstsluitende partij mag hetzelfde nummer niet aan hetzelfde voertuigtype met een andere buitenstructuur, of aan een ander voertuigtype toekennen.
  - 4.3. Van de goedkeuring of de weigering van de goedkeuring van een voertuigtype krachtens dit reglement wordt aan de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, mededeling gedaan door middel van een formulier volgens het model in bijlage 1 en van de in de punten 3.2.1 en 3.2.2 genoemde tekeningen en foto's die, in een formaat niet groter dan A4 (210 × 297 mm) of tot dat formaat gevouwen en op een passende schaal, door de aanvrager ter goedkeuring worden ingediend.
  - 4.4. Op elk voertuig dat conform is met een voertuigtype waarvoor krachtens dit reglement goedkeuring is verleend, wordt op een opvallende en makkelijk bereikbare plaats die op het goedkeuringsformulier is gespecificeerd, een internationaal goedkeuringsmerk aangebracht. Dit merk bestaat uit:
    - 4.4.1. een cirkel met daarin de letter E, gevolgd door het nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend <sup>(1)</sup>;
    - 4.4.2. het nummer van dit reglement, gevolgd door de letter R, een liggend streepje en het goedkeuringsnummer, rechts van de in punt 4.4.1 voorgeschreven cirkel.
  - 4.5. Indien het voertuig overeenstemt met een voertuigtype dat krachtens een of meer andere aan de overeenkomst gehechte reglementen is goedgekeurd in het land dat de goedkeuring krachtens dit reglement heeft verleend, hoeft het in punt 4.4.1 voorgeschreven symbool niet te worden herhaald; in dat geval worden het reglement, de goedkeuringsnummers en de aanvullende symbolen van alle reglementen krachtens welke goedkeuring is verleend in het land dat de goedkeuring krachtens dit reglement heeft verleend, in verticale kolommen rechts van het in punt 4.4.1 bedoelde symbool vermeld.

<sup>(1)</sup> 1 voor Duitsland, 2 voor Frankrijk, 3 voor Italië, 4 voor Nederland, 5 voor Zweden, 6 voor België, 7 voor Hongarije, 8 voor Tsjechië, 9 voor Spanje, 10 voor Servië en Montenegro, 11 voor het Verenigd Koninkrijk, 12 voor Oostenrijk, 13 voor Luxemburg, 14 voor Zwitserland, 15 (niet gebruikt), 16 voor Noorwegen, 17 voor Finland, 18 voor Denemarken, 19 voor Roemenië, 20 voor Polen, 21 voor Portugal, 22 voor de Russische Federatie, 23 voor Griekenland, 24 voor Ierland, 25 voor Kroatië, 26 voor Slovenië, 27 voor Slowakije, 28 voor Belarus, 29 voor Estland, 30 (niet gebruikt), 31 voor Bosnië en Herzegovina, 32 voor Letland, 33 (niet gebruikt), 34 voor Bulgarije, 35 (niet gebruikt), 36 voor Litouwen, 37 voor Turkije, 38 (niet gebruikt), 39 voor Azerbeidzjan, 40 voor de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, 41 (niet gebruikt), 42 voor de Europese Gemeenschap (goedkeuring wordt verleend door de lidstaten door middel van hun respectieve ECE-symbool), 43 voor Japan, 44 (niet gebruikt), 45 voor Australië, 46 voor Oekraïne, 47 voor Zuid-Afrika, 48 voor Nieuw-Zeeland, 49 voor Cyprus, 50 voor Malta, 51 voor de Republiek Korea, 52 voor Maleisië en 53 voor Thailand. De daaropvolgende nummers zullen worden toegekend aan andere landen in de chronologische volgorde waarin zij de Overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van goedkeuring van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen ratificeren of tot deze overeenkomst toetreden. De aldus toegekende nummers zullen door de secretaris-generaal van de Verenigde Naties aan de overeenkomstsluitende partijen worden meegedeeld.

- 4.6. Het goedkeuringsmerk en het aanvullende symbool moeten goed leesbaar en onuitwisbaar zijn.
- 4.7. Het goedkeuringsmerk wordt dicht bij of op het door de fabrikant bevestigde gegevensplaatje van het voertuig aangebracht.
- 4.8. In bijlage 2 worden voorbeelden gegeven van de opstelling van goedkeuringsmerken.
5. ALGEMENE SPECIFICATIES
- 5.1. De bepalingen van dit reglement zijn niet van toepassing op delen van het buitenoppervlak van het voertuig die, wanneer het voertuig onbeladen is en alle deuren, ramen, kleppen enz. dicht zijn:
- 5.1.1. zich buiten een zone bevinden waarvan de bovengrens wordt gevormd door een horizontaal vlak op een hoogte van 2,00 m boven de grond en de benedengrens door het in punt 2.6 gedefinieerde referentievlak of door de in punt 2.7 gedefinieerde vloerlijn, naar keuze van de fabrikant, of
- 5.1.2. zodanig zijn gelegen dat zij in statische omstandigheden niet kunnen worden geraakt door een bol met een diameter van 100 mm.
- 5.1.3. Wanneer het referentievlak de benedengrens van de zone is, wordt alleen rekening gehouden met de delen van het voertuig die zich tussen twee verticale vlakken bevinden, waarvan het ene het buitenoppervlak van het voertuig raakt en het andere daaraan evenwijdig is op een afstand van 80 mm naar de binnenzijde van het voertuig.
- 5.2. Het buitenoppervlak van het voertuig mag geen naar buiten gerichte delen bevatten waaraan voetgangers, fietsers of motorrijders kunnen blijven haken.
- 5.3. De in punt 6 gespecificeerde onderdelen mogen geen naar buiten gerichte puntige of scherpe delen bevatten, noch naar buiten uitstekende delen die door hun vorm, afmetingen, richting of hardheid het risico of de ernst van lichamelijke letsels voor een persoon die bij een botsing door het buitenoppervlak wordt getroffen of geraakt, kunnen vergroten.
- 5.4. Uitstekende delen van het buitenoppervlak met een hardheid van niet meer dan 60 Shore A, mogen een kromtestraal hebben die minder bedraagt dan de in punt 6 voorgeschreven waarden.
6. SPECIEFIEKE VOORSCHRIFTEN
- 6.1. Versieringen, bedrijfssymbolen, letters en cijfers van bedrijfsopschriften
- 6.1.1. Versieringen, bedrijfssymbolen, letters en cijfers van bedrijfsopschriften hebben een kromtestraal die ten minste 2,5 mm bedraagt. Dit voorschrift is niet van toepassing op die delen indien zij niet meer dan 5 mm buiten het omringende oppervlak uitsteken; in dit geval worden de naar buiten gerichte randen daarvan echter afgerond.
- 6.1.2. Versieringen, bedrijfssymbolen, letters en cijfers van bedrijfsopschriften die meer dan 10 mm buiten het omringende oppervlak uitsteken schuiven naar binnen, breken af of verbuigen onder een kracht van 10 daN die in willekeurige richting op het meest uitstekende punt wordt uitgeoefend in een vlak dat nagenoeg parallel loopt met het vlak waarop zij zijn gemonteerd.
- Voor het uitvoeren van de kracht van 10 daN wordt een doorn met afgeplat uiteinde met een diameter van ten hoogste 50 mm gebruikt. Indien dit niet mogelijk is, wordt een gelijkwaardige methode toegepast. Nadat de versieringen naar binnen zijn geschoven, afgebroken of verbogen steken de overblijvende delen niet meer dan 10 mm uit en vertonen deze geen puntige, scherpe of snijdende randen.
- 6.2. Afschermkappen en randen van koplampen
- 6.2.1. Uitstekende afschermkappen en randen aan koplampen zijn toegestaan, mits zij niet meer dan 30 mm uitsteken ten opzichte van het transparante buitenoppervlak van de koplamp en hun kromtestraal op geen enkel punt minder dan 2,5 mm bedraagt.
- 6.2.2. Inklapbare koplampen voldoen zowel in de bedrijfsstand als in de ingeklapte stand aan de voorschriften van punt 6.2.1.

- 6.2.3. De bepalingen van punt 6.2.1 zijn niet van toepassing op koplampen die in de carrosserie zijn verzonken of daardoor worden overdekt, mits de carrosserie voldoet aan de voorschriften van punt 5.2.
- 6.3. Roosters
- Delen van roosters hebben een kromtestraal van:
- ten minste 2,5 mm indien de afstand tussen aangrenzende delen meer dan 40 mm bedraagt;
  - ten minste 1 mm indien de afstand 25 mm tot 40 mm bedraagt;
  - ten minste 0,5 mm indien de afstand minder dan 25 mm bedraagt.
- 6.4. Schoonmaakvoorzieningen voor voorruit en koplampen
- 6.4.1. Bij de bovengenoemde voorzieningen worden de wisserarmhouders bedekt door een afscherming met een kromtestraal van ten minste 2,5 mm en een oppervlakte van ten minste 150 mm<sup>2</sup> gemeten in een geprojecteerde doorsnede op ten hoogste 6,5 mm van het verst uitstekende punt.
- 6.4.2. Ruiten- en koplampsproeiers hebben een kromtestraal van ten minste 2,5 mm. Indien deze minder dan 5 mm uitsteken zijn de naar buiten gerichte randen ervan afgerond.
- 6.5. Beschermingsvoorzieningen (bumpers)
- 6.5.1. De uiteinden van de voorste beschermingsvoorzieningen zijn naar het buitenoppervlak van de carrosserie omgebogen.
- 6.5.2. De onderdelen van de voorste beschermingsvoorzieningen zijn zodanig ontworpen dat alle naar buiten gerichte stijve vlakken een kromtestraal van ten minste 5 mm hebben.
- 6.5.3. Uitrusting zoals trekhaken en windassen steken niet buiten het voorste oppervlak van de bumper uit. Windassen mogen evenwel buiten het voorste oppervlak van de bumper uitsteken, mits zij, wanneer zij niet worden gebruikt, worden bedekt door een afscherming met een kromtestraal van ten minste 2,5 mm.
- 6.5.4. De voorschriften van punt 6.5.2 zijn niet van toepassing op bumperdelen en op of in de bumper aangebrachte onderdelen die minder dan 5 mm uitsteken. De randen van onderdelen die minder dan 5 mm uitsteken zijn afgerond. Voor voorzieningen die op de bumpers zijn gemonteerd en waarnaar in andere punten van dit reglement wordt verwezen, blijven de bijzondere voorschriften van dit reglement van toepassing.
- 6.6. Portiergrepen, scharnieren, drukknoppen van deuren, bagageruimten, motorkappen, ventilatie- en toegangskleppen en handgrepen
- 6.6.1. Drukknoppen steken niet meer dan 30 mm, handgrepen en motorkaphaken niet meer dan 70 mm en alle andere bovengenoemde onderdelen niet meer dan 50 mm uit. Zij hebben een kromtestraal van ten minste 2,5 mm.
- 6.6.2. Indien portiergrepen van het draaitype zijn, voldoen deze aan de volgende voorschriften:
- 6.6.2.1. bij portiergrepen die evenwijdig aan het deurvlak draaien, is het open uiteinde van de greep naar achteren gericht. Het uiteinde van dergelijke portiergrepen is teruggelief in de richting van het deurvlak en binnen een beschermkap of in een uitsparing bevestigd;
- 6.6.2.2. portiergrepen die naar buiten scharnieren in een richting die niet evenwijdig is aan het deurvlak, zijn in gesloten stand omgeven door een beschermkap of in een uitsparing aangebracht. Het open uiteinde is naar achteren of naar beneden gericht.

Portiergrepen die niet aan deze laatste voorwaarde voldoen, kunnen toch worden goedgekeurd indien

- zij een onafhankelijk terugveersysteem bezitten,
- zij niet meer dan 15 mm uitsteken, wanneer dit terugveersysteem weigert,
- zij in geopende toestand een kromtestraal van ten minste 2,5 mm hebben (dit voorschrift geldt niet indien zij in de verst geopende stand minder dan 5 mm uitsteken, waarbij de hoeken van de naar buiten gerichte delen afgerond zijn),
- het eindoppervlak gemeten op ten hoogste 6,5 mm afstand van het verst naar buiten uitstekende punt ten minste 150 mm<sup>2</sup> bedraagt.

#### 6.7. Treeplanken en treden

De randen van treeplanken en treden zijn afgerond.

#### 6.8. Aan de zijkanten aangebrachte lucht- en regendeflectoren en vuilwerende luchtdeflectoren aan de ruiten

Randen die naar buiten kunnen worden gericht hebben een kromtestraal van ten minste 1 mm.

#### 6.9. Randen van plaatstaal

Plaatstalen randen zijn toegestaan op voorwaarde dat de rand zodanig in de richting van de carrosserie is teruggebogen dat hij niet kan worden geraakt door een bol met een diameter van 100 mm of is voorzien van een afscherming met een kromtestraal van ten minste 2,5 mm.

#### 6.10. Wielmoeren, wioldoppen en beschermingsvoorzieningen daarvan

##### 6.10.1. Wielmoeren, wioldoppen en beschermingsvoorzieningen daarvan vertonen geen vleugelvormige uitstekende delen.

##### 6.10.2. Wanneer een voertuig rechtuit rijdt steekt, met uitzondering van de banden, geen enkel deel van de wielen gelegen boven het horizontale vlak door de draaiingsas ervan, uit buiten de verticale projectie op een horizontaal vlak van de carrosserieplaatrand boven het wiel. Indien dit uit functioneel oogpunt nodig is, mogen de beschermingsvoorzieningen die de wielmoeren en -doppen bedekken echter buiten de verticale projectie van de carrosserieplaatrand boven het wiel uitsteken, mits het vlak van het uitstekende deel een kromtestraal van ten minste 5 mm heeft en de afstand waarover het betreffende deel buiten de verticale projectie van de carrosserieplaatrand boven het wiel uitsteekt, in geen geval meer dan 30 mm bedraagt.

##### 6.10.3. Er worden beschermingsvoorzieningen aangebracht die aan punt 6.10.2 voldoen indien bouten of moeren buiten de projectie van het buitenvlak van de band uitsteken (het gedeelte van de band dat zich boven het horizontale vlak door de draaiingsas van het wiel bevindt).

#### 6.11. Steunpunten voor de krik en uitlaatpijp(en)

##### 6.11.1. Eventuele steunpunten voor de krik en uitlaatpijpen steken niet meer dan 10 mm uit buiten de verticale projectie van de vloerlijn of de verticale projectie van de snijlijn van het referentievlak en het buitenoppervlak van het voertuig.

##### 6.11.2. In afwijking van het bovenstaande voorschrift mag een uitlaatpijp meer dan 10 mm uitsteken, mits de aan het uiteinde afgeronde randen ervan een kromtestraal van ten minste 2,5 mm hebben.

### 7. WIJZIGINGEN VAN HET VOERTUIGTYPE

#### 7.1. Elke wijziging van het voertuigtype wordt meegedeeld aan de administratieve instantie die het voertuigtype heeft goedgekeurd. Die instantie kan dan:

##### 7.1.1. oordelen dat de wijzigingen waarschijnlijk geen noemenswaardig nadelig effect zullen hebben en dat het voertuig in ieder geval nog steeds aan de voorschriften voldoet; of

##### 7.1.2. de voor de uitvoering van de tests verantwoordelijke technische dienst om een aanvullend testrapport verzoeken.

#### 7.2. De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, worden volgens de procedure van punt 4.3 in kennis gesteld van de bevestiging of weigering van de goedkeuring, met vermelding van de wijzigingen.

8. CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE

- 8.1. Elk voertuig dat van een door dit reglement voorgeschreven goedkeuringsmerk is voorzien, moet wat de naar buiten uitstekende delen ervan in overeenstemming zijn met het goedgekeurde voertuigtype.
- 8.2. Om de in punt 8.1 voorgeschreven conformiteit te controleren, wordt een voldoende aantal steekproeven genomen van in serie geproduceerde voertuigen met het krachtens dit reglement vereiste goedkeuringsmerk.

9. SANCTIES BIJ NON-CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE

- 9.1. De krachtens dit reglement verleende goedkeuring voor een voertuigtype kan worden ingetrokken indien niet aan de voorschriften van punt 6 wordt voldaan of indien het voertuig de in bijlage 3 voorgeschreven test niet doorstaat.
- 9.2. Indien een overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast een eerder verleende goedkeuring intrekt, stelt zij de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen daarvan onmiddellijk in kennis door middel van een kopie van het goedkeuringsformulier met aan het einde in hoofdletters de gedateerde en ondertekende vermelding „GOEDKEURING INGETROKKEN”.

10. DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE

Indien de houder van de goedkeuring de productie van een krachtens dit reglement goedgekeurd voertuigtype definitief stopzet, stelt hij de instantie die de goedkeuring heeft verleend daarvan in kennis. Zodra deze instantie de kennisgeving heeft ontvangen, stelt zij de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen daarvan in kennis door middel van een kopie van het goedkeuringsformulier met aan het einde in hoofdletters de gedateerde en ondertekende vermelding „PRODUCTIE STOPGEZET”.

11. NAAM EN ADRES VAN DE VOOR DE UITVOERING VAN DE GOEDKEURINGSTESTS VERANTWOORDELIJKE TECHNISCHE DIENSTEN EN VAN DE ADMINISTRATIEVE INSTANTIES

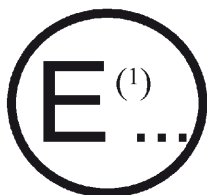
De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, delen het secretariaat van de Verenigde Naties de naam en het adres mee van de technische diensten die voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijk zijn en van de administratieve instanties die de goedkeuring verlenen en waaraan de in andere landen afgegeven certificaten betreffende de goedkeuring en de weigering of intrekking van de goedkeuring moeten worden toegezonden.

—

BIJLAGE 1

MEDEDELING

(maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))



afgegeven door: Naam van de instantie:

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

Mededeling betreffende de <sup>(2)</sup>: GOEDKEURING  
UITBREIDING VAN DE GOEDKEURING  
WEIGERING VAN DE GOEDKEURING  
INTREKKING VAN DE GOEDKEURING  
DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE

van een voertuigtype wat de naar buiten uitstekende delen betreft, krachtens Reglement nr. 61.

Goedkeuring nr.: ..... Uitbreiding nr.: .....

1. Handelsnaam of merk van het motorvoertuig: .....
2. Voertuigtype: .....
3. Naam en adres van de fabrikant: .....
4. Eventueel naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant: .....
5. Voertuig ter goedkeuring aangeboden op: .....
6. Voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst: .....
7. Datum van het door die dienst afgegeven rapport: .....
8. Nummer van het door die dienst afgegeven rapport: .....
9. Goedkeuring verleend/geweigerd <sup>(2)</sup>: .....
10. Plaats van het goedkeuringsmerk op het voertuig: .....
11. Plaats van de achterwand van de cabine ten opzichte van het R-punt van de bestuurdersstoel, indien van toepassing (zie punt 2.5): .....
12. Benedengrens van de in punt 5.1.1 gespecificeerde zone: .....  
Referentievlak/vloerlijn <sup>(2)</sup>
13. Plaats: .....
14. Datum: .....
15. Handtekening: .....
16. Foto's van de voorkant, de achterkant en de zijkanten van de cabine vóór de achterwand, waarop het hierboven vermelde goedkeuringsnummer is vermeld, zijn bij deze mededeling gevoegd.

<sup>(1)</sup> Nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken.  
<sup>(2)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

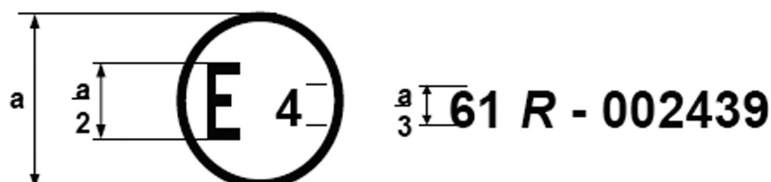


## BIJLAGE 2

## OPSTELLING VAN GOEDKEURINGSMERKEN

## MODEL A

(zie punt 4.4 van dit reglement)

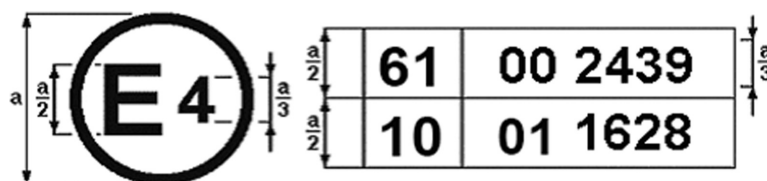


a = 8 mm min.

Bovenstaand goedkeuringsmerk, aangebracht op een bedrijfsvoertuig, geeft aan dat het voertuigtype in kwestie wat de naar buiten uitstekende delen betreft in Nederland (E 4) krachtens Reglement nr. 61 is goedgekeurd onder nummer 002439. Het goedkeuringsnummer geeft aan dat de goedkeuring is verleend volgens de voorschriften van Reglement nr. 61 in zijn oorspronkelijke versie.

## MODEL B

(zie punt 4.5 van dit reglement)



a = 8 mm min.

Bovenstaand goedkeuringsmerk, aangebracht op een bedrijfsvoertuig, geeft aan dat het voertuigtype in kwestie in Nederland (E 4) krachtens de Reglementen nrs. 61 en 10 (\*) is goedgekeurd. De goedkeuringsnummers geven aan dat, op de respectieve datum van goedkeuring, Reglement nr. 61 nog ongewijzigd was en Reglement nr. 10 al wijzigingenreeks 01 bevatte.

(\*) Het laatste nummer dient alleen ter illustratie.

## BIJLAGE 3

**Procedure voor het bepalen van het H-punt en de werkelijke rugleuninghoek en voor het verifiëren van de relatie ervan met het R-punt en de ontwerprugleuninghoek**

## 1. DEFINITIES

- 1.1. „H-punt”: het punt dat de positie van een inzittende in de passagiersruimte aangeeft; het is het doorgangspunt, door een verticaal langsvlak, van de theoretische draaiingsas tussen de benen en de romp van een menselijk lichaam, voorgesteld door de in punt 3 beschreven pop.
- 1.2. „R-punt” of „referentiepunt van de zitplaats”: het door de voertuigfabrikant opgegeven referentiepunt dat:
  - 1.2.1. coördinaten heeft die bepaald zijn ten opzichte van de voertuigstructuur;
  - 1.2.2. overeenkomt met de theoretische plaats van het draaipunt romp/benen (H-punt) voor de laagste en meest achterwaartse normale rij- of gebruiksstand zoals deze door de voertuigfabrikant voor elke ter beschikking gestelde stoel is aangegeven.
- 1.3. „Rugleuninghoek”: de hellingshoek van de rugleuning ten opzichte van de verticaal.
- 1.4. „Werkelijke rugleuninghoek”: de hoek tussen de verticaal door het H-punt en de referentielijn van de romp van het menselijk lichaam, voorgesteld door de in punt 3 beschreven pop.
- 1.5. „Ontwerprugleuninghoek”: de door de fabrikant voorgeschreven hoek die:
  - 1.5.1. de rugleuninghoek bepaalt voor de laagste en meeste achterwaartse normale rij- of gebruiksstand die door de voertuigfabrikant voor elke stoel is aangegeven;
  - 1.5.2. in het R-punt door de verticaal en de referentielijn van de romp wordt gevormd;
  - 1.5.3. in theorie gelijk is aan de werkelijke rugleuninghoek.

## 2. BEPALEN VAN H-PUNTEN EN WERKELIJKE RUGLEUNINGHOEKEN

- 2.1. Voor elke door de fabrikant ter beschikking gestelde stoel worden een H-punt en een werkelijke rugleuninghoek bepaald. Indien de stoelen van een zelfde rij als gelijksoortig kunnen worden beschouwd (bank, identieke stoelen, enz.) wordt slechts één H-punt en één werkelijke rugleuninghoek per stoelenrij bepaald met de in punt 3 beschreven pop op een plaats die voor de stoelenrij representatief wordt geacht. Deze plaats is:
  - 2.1.1. op de voorste rij: de bestuurdersstoel;
  - 2.1.2. op de achterste rij of rijen: een stoel aan de buitenkant.
- 2.2. Bij het bepalen van een H-punt en een werkelijke rugleuninghoek wordt de stoel in kwestie in de laagste en meest achterwaartse normale rij- of gebruiksstand geplaatst zoals deze door de voertuigfabrikant voor elke ter beschikking gestelde stoel is aangegeven. Indien de rugleuning verstelbaar is, moet deze worden vergrendeld zoals voorgeschreven door de fabrikant of, indien dergelijke voorschriften ontbreken, op zodanige wijze dat de werkelijke rugleuninghoek zo dicht mogelijk 25° ten opzichte van de verticaal benadert.

## 3. BESCHRIJVING VAN DE POP

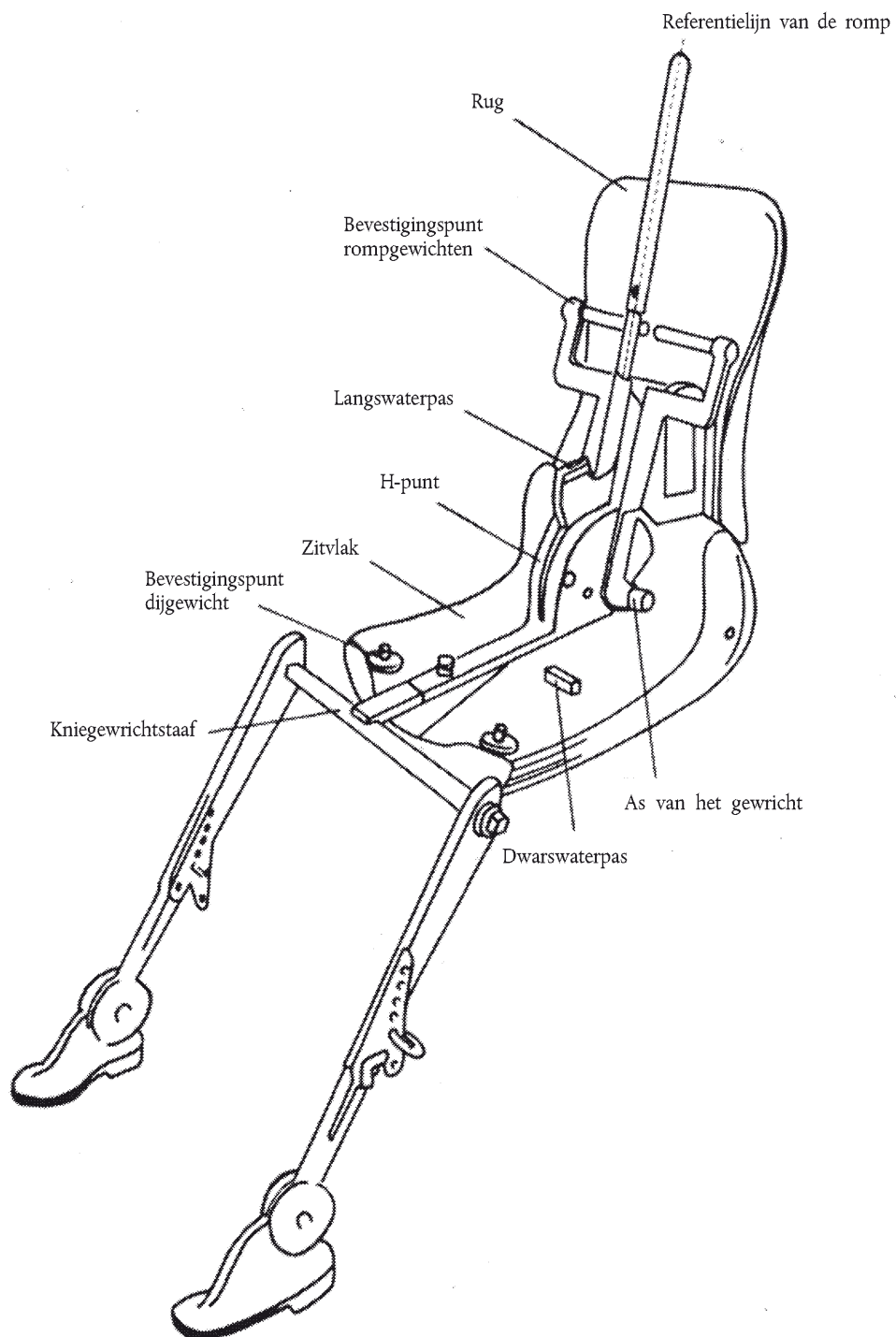
- 3.1. Er wordt gebruikgemaakt van een driedimensionale pop met het gewicht en de omtrek van een volwassen man van gemiddelde lengte. Deze pop is afgebeeld in de figuren 1 en 2.
- 3.2. Deze pop bestaat uit de volgende onderdelen:
  - 3.2.1. twee onderdelen waarvan één de rug voorstelt en het andere het zitvlak van het lichaam; deze kunnen draaien om een as die de draaiingsas tussen romp en dij voorstelt; de projectie van deze as op de zijde van de pop is het H-punt van de pop;
  - 3.2.2. twee onderdelen die de benen voorstellen en die draaibaar bevestigd zijn aan het onderdeel dat het zitvlak voorstelt; en
  - 3.2.3. twee onderdelen die de voeten voorstellen en die met de benen zijn verbonden door gewrichten die de enkels voorstellen;
  - 3.2.4. bovendien is het onderdeel dat het zitvlak voorstelt, voorzien van een waterpas waarmee de stand in dwarsrichting kan worden gecontroleerd.
- 3.3. Massa's die het gewicht van de lichaamsdelen simuleren, worden bevestigd op geschikte plaatsen die de overeenkomstige zwaartepunten vertegenwoordigen, zodat een totale massa van de pop van circa 75,6 kg wordt bereikt. Bijzonderheden betreffende de verschillende massa's worden gegeven in de tabel van figuur 2 van het aanhangsel van deze bijlage.

- 3.4. Als referentielijn van de romp van de pop wordt een rechte genomen die door het gewricht tussen het been en het bekken en het theoretische gewricht tussen de hals en de borstkas loopt (zie figuur 1 van het aanhangsel van deze bijlage).
4. PLAATSEN VAN DE POP
- De driedimensionale pop wordt als volgt geplaatst:
- 4.1. het voertuig wordt op een horizontaal oppervlak geplaatst en de stoelen worden versteld als voorgeschreven in punt 2.2;
- 4.2. de te testen stoel wordt bedekt met een stuk stof teneinde de juiste plaatsing van de pop te vergemakkelijken;
- 4.3. de pop wordt op de stoel in kwestie geplaatst met de draaiingsas loodrecht op het middenlangsvlak van het voertuig;
- 4.4. de voeten van de pop worden als volgt geplaatst:
- 4.4.1. bij de voorstoelen, zodanig dat de waterpas waarmee de stand in dwarsrichting van het zitvlak van de pop wordt gecontroleerd, op horizontaal wordt gebracht;
- 4.4.2. bij de achterstoelen, zodanig dat zij, voor zover mogelijk, de voorstoelen raken. Indien de voeten daardoor rusten op delen van de vloer met verschillende niveaus, wordt de voet die het eerst in contact komt met de voorstoel als referentie gebruikt en wordt de andere voet zo geplaatst dat de waterpas waarmee de stand in dwarsrichting van het zitvlak van de pop wordt gecontroleerd, op horizontaal wordt gebracht;
- 4.4.3. indien het H-punt op een stoel in het midden wordt bepaald, worden de voeten aan beide zijden van de middentunnel geplaatst;
- 4.5. de massa's worden op de dijen geplaatst, de waterpas waarmee de stand in dwarsrichting van het zitvlak van de pop wordt gecontroleerd, wordt op horizontaal gebracht en de gewichten worden op het onderdeel dat het zitvlak van de pop voorstelt, geplaatst;
- 4.6. de pop wordt door middel van de kniegewrichtstaaf van de rugleuning af bewogen en de rug van de pop wordt naar voren gekanteld. De pop wordt opnieuw op de stoel gezet door het zitvlak naar achteren te schuiven tot men op weerstand stuit en vervolgens wordt de rug van de pop weer tegen de rugleuning gelegd;
- 4.7. op de pop wordt tweemaal een horizontale kracht van ongeveer  $10 \pm 1$  daN uitgeoefend. De richting en het aangrijpingspunt van de kracht zijn in figuur 2 met een zwarte pijl aangegeven;
- 4.8. de massa's op de linker- en rechterzijde en vervolgens de rompgewichten worden aangebracht. De dwarswaterpas van de pop wordt horizontaal gehouden;
- 4.9. terwijl de dwarswaterpas van de pop horizontaal wordt gehouden, wordt de rug naar voren gekanteld tot de rompgewichten zich boven het H-punt bevinden, zodat geen wrijving tegen de rugleuning optreedt;
- 4.10. ten slotte wordt de rug van de pop voorzichtig naar achteren gebracht. De dwarswaterpas van de pop moet horizontaal zijn. Indien dit niet het geval is, wordt de hierboven beschreven procedure herhaald.
5. RESULTATEN
- 5.1. Wanneer de pop op de in punt 4 beschreven wijze geplaatst is, zijn het H-punt en de werkelijke rugleuninghoek van de betreffende stoel gelijk aan het H-punt en de hellingshoek van de referentielijn van de romp van de pop.
- 5.2. De coördinaten van het H-punt ten opzichte van drie loodrecht op elkaar staande vlakken en de werkelijke rugleuninghoek worden gemeten om te kunnen worden vergeleken met de door de voertuigfabrikant verstrekte gegevens.
6. VERIFIËREN VAN DE RELATIEVE POSITIES VAN DE R- EN H-PUNTEN EN DE RELATIE TUSSEN DE ONTWERPRUGLEUNINGHOEK EN DE WERKELIJKE RUGLEUNINGHOEK
- 6.1. De resultaten van de overeenkomstig punt 5.2 uitgevoerde metingen voor het H-punt en de werkelijke rugleuninghoek worden vergeleken met de coördinaten van het R-punt en de ontwerprugleuninghoek zoals door de voertuigfabrikant vermeld.
- 6.2. De relatieve posities van het R-punt en het H-punt en de relatie tussen de ontwerprugleuninghoek en de werkelijke rugleuninghoek worden voor de stoel in kwestie bevestigend geacht indien het H-punt, zoals bepaald door zijn coördinaten, in een vierkant met zijden van 50 mm ligt waarvan de diagonalen elkaar in het R-punt snijden, en indien de werkelijke rugleuninghoek niet meer dan  $5^\circ$  van de ontwerprugleuninghoek afwijkt.
- 6.2.1. Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan, wordt voor de test gebruikgemaakt van het R-punt en de ontwerprugleuninghoek en wordt de pop, indien noodzakelijk, zo versteld dat het H-punt samenvalt met het R-punt en de werkelijke rugleuninghoek samenvalt met de ontwerprugleuninghoek.

- 6.3. Indien het H-punt of de werkelijke rugleuninghoek niet aan de voorschriften van punt 6.2 voldoet, worden het H-punt of de werkelijke rugleuninghoek nog tweemaal bepaald (driemaal in totaal). Indien de resultaten van twee van deze drie handelingen aan de voorschriften voldoen, wordt het resultaat van de test bevredigend geacht.
  - 6.4. Indien niet minstens twee van de drie testresultaten aan de voorschriften van punt 6.2 voldoen, wordt het resultaat van de test onbevredigend geacht.
  - 6.5. Indien de in punt 6.4 beschreven situatie zich voordoet, of indien verificatie niet mogelijk is omdat de fabrikant heeft verzuimd gegevens betreffende de positie van het R-punt of de ontwerprugleuninghoek te verstrekken, kan worden gebruikgemaakt van het gemiddelde van de resultaten van de drie tests en kan dit als van toepassing worden beschouwd voor alle gevallen waarin in dit reglement wordt verwezen naar het R-punt of de ontwerprugleuninghoek.
-

## Aanhangsel

## ONDERDELEN VAN DE DRIEDIMENSIONALE POP



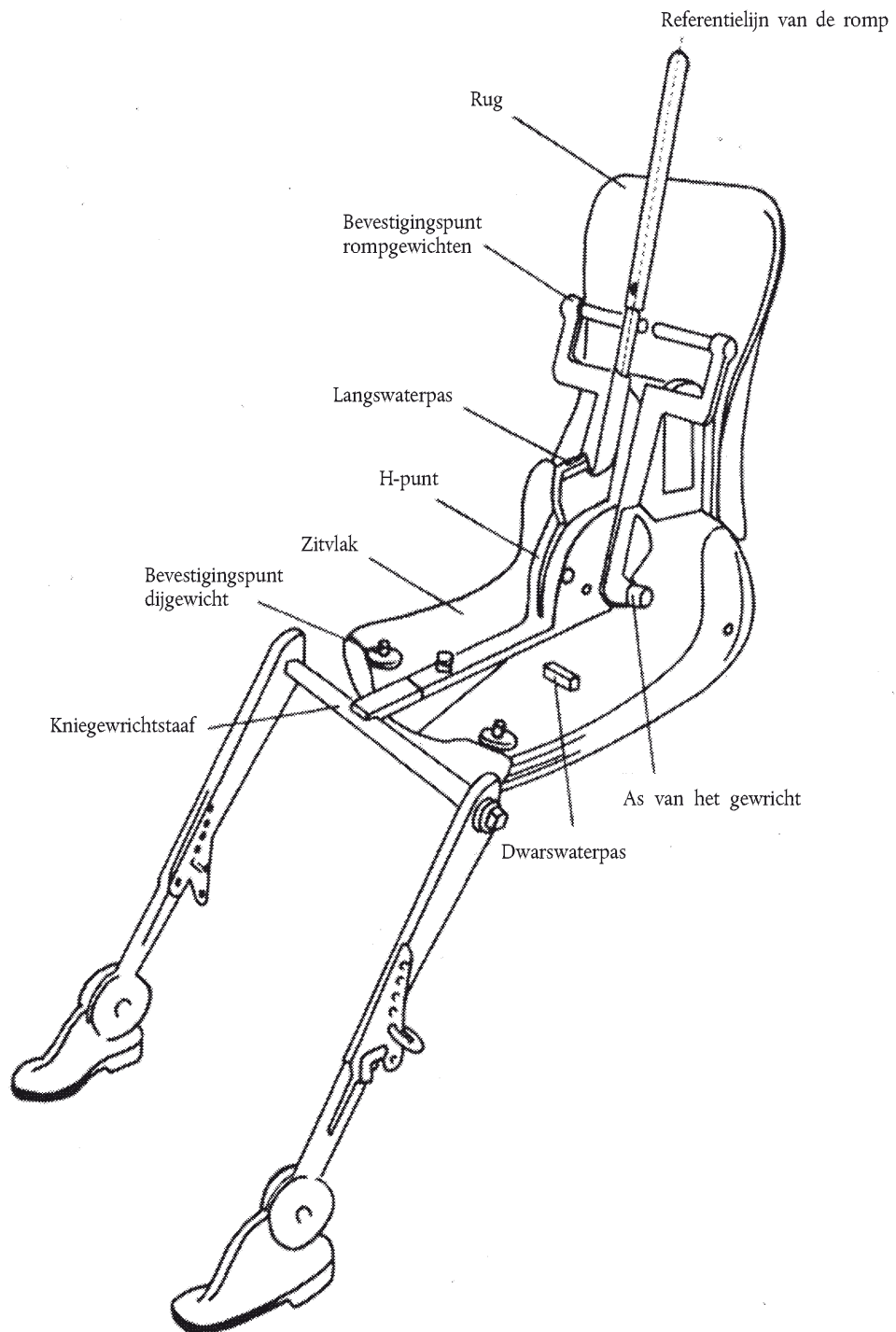
Figuur 1

## AFMETINGEN EN MASSA VAN DE POP

**Massa van de pop**

	kg
Onderdelen die de rug en het zitvlak van het lichaam voorstellen	16,6
Massa van de romp	31,2
Massa van het zitvlak	7,8
Massa van de dijen	6,8
Massa van de benen	13,2
<b>Totaal</b>	<b>75,6</b>

Figuur 2

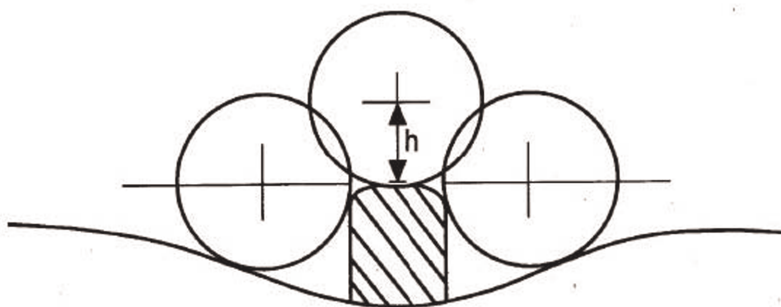


## BIJLAGE 4

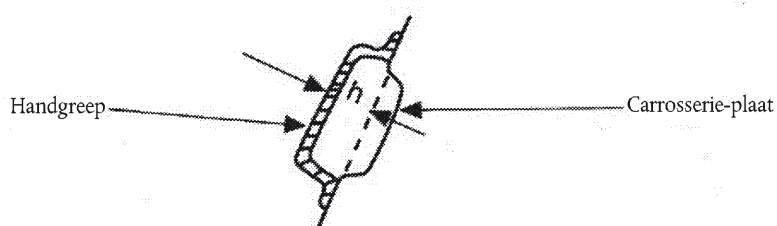
## METING VAN UITSTEKENDE DELEN EN AFSTANDEN

1. METHODE VOOR HET BEPALEN VAN DE AFMETINGEN VAN HET UITSTEKENDE DEEL VAN EEN OP HET BUITENOPPERVLAK AANGEBRACHT ONDERDEEL
  - 1.1. De afmetingen van het uitstekende deel van een onderdeel dat op een convex paneel is gemonteerd, kan hetzij direct door meting, hetzij aan de hand van een tekening van een daartoe geschikte doorsnede van het onderdeel in gemonteerde toestand worden vastgesteld.
  - 1.2. Indien de afmetingen van het uitstekende deel van een onderdeel dat op een niet-convex paneel is gemonteerd, niet rechtstreeks door meting kunnen worden bepaald, dan gebeurt dit aan de hand van de maximale variatie in de afstand tussen de referentielijn van het paneel en het middelpunt van een bol met een diameter van 100 mm wanneer de bol in voortdurende aanraking met dat onderdeel wordt voortbewogen. In figuur 1 wordt een voorbeeld van de toepassing van deze methode gegeven.
  - 1.3. Bij handgrepen wordt het uitstekende deel gemeten ten opzichte van een vlak door de bevestigingspunten. In figuur 2 wordt hiervan een voorbeeld gegeven.
2. METHODE VOOR HET BEPALEN VAN HET UITSTEKENDE DEEL VAN AFSCHERMKAPPEN EN RANDEN VAN KOPLAMPEN
  - 2.1. Het ten opzichte van het buitenoppervlak uitstekende deel van de koplamp wordt in horizontale richting vanuit het contactpunt van een bol met een diameter van 100 mm gemeten, zoals weergegeven in figuur 3.
3. METHODE VOOR HET BEPALEN VAN DE AFSTAND TUSSEN DE DELEN VAN EEN ROOSTER
  - 3.1. De afstand tussen delen van een rooster is de afstand tussen twee door de contactpunten van de bol lopende vlakken die loodrecht staan op de verbindingslijn tussen de contactpunten. In de figuren 4 en 5 worden voorbeelden van de toepassing van deze methode gegeven.

Figuur 1

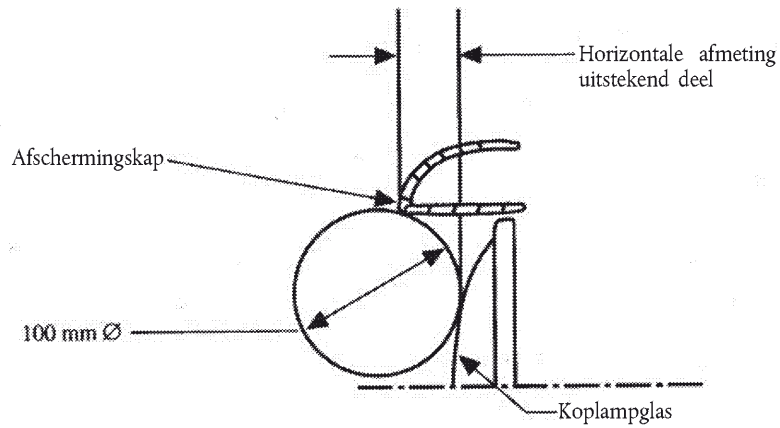


Figuur 2





Figuur 3



Figuren 4 en 5

