



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1981

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
345

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1382

Συμμόρφωση τής 'Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις τής με αριθμό 77/649/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τής 27 Σεπτεμβρίου 1977 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων μετὰ κινητήρα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

"Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του Νόμου 945/79 για την κύρωση τής συνθήκης προσχωρήσεως τής 'Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα 'Ατομικής 'Ενέργειας καθώς και τής συμφωνίας για την προσχώρηση τής 'Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα "Ανθρακας και Χάλυβα.

2. Την με αριθμό 77/649/ΕΟΚ οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

3. Την με αριθμό 1237/1981 γνωμοδότηση του Συμβουλίου τής 'Επικρατείας, με πρόταση των 'Υπουργών Συντονισμού και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε :

"Άρθρο 1.

Αυτό το Προεδρικό Διάταγμα αποσκοπεί στη συμμόρφωση τής 'Ελληνικής Νομοθεσίας με τις διατάξεις τής με αριθμό 77/649/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων τής 27.9.1977, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-Μελών, που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα, που δημοσιεύθηκε στην 'Ελληνική γλώσσα στην επίσημη 'Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική έκδοση τής 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 007, σελίδα 3).

"Άρθρο 2.

Οι διατάξεις του διατάγματος αυτού αναφέρονται σε οχήματα με κινητήρα μεταφορές επιβατών, που διαθέτουν όχι περισσότερες από οκτώ (8) θέσεις στις οποίες θέσεις δεν περιλαμβάνεται η θέση του οδηγού και που προορίζονται να κυκλοφορούν σε δρόμους, που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και τη μεγαλύτερη από την κατασκευή ταχύτητα που περνάει τα 25 χιλιόμετρα την ώρα.

"Άρθρο 3.

1. Μόλις αρχίσει να ισχύει αυτό το διάταγμα δεν επιτρέπεται η άρνηση χορηγήσεως εγκρίσεως ΕΟΚ ή εγκρίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 84 του Κώδικα 'Οδικής

Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το νόμο 614/77 για όσα οχήματα μνημονεύει το προηγούμενο άρθρο 2, για λόγους που αναφέρονται στο οπτικό πεδίο του οδηγού αυτών, εφόσον αυτό πληροί όλους τους όρους των παραρτημάτων Ι, ΙΙΙ και ΙV του διατάγματος αυτού. Τοῦτο βεβαιώνεται με πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή από ένα Κράτος μέλος. Προτού εκδοθεί το παραπάνω πιστοποιητικό γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι, δοκιμές και μετρήσεις. Το ίδιο παραπάνω πιστοποιητικό συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος V του διατάγματος αυτού.

2. "Όλα τα παραρτήματα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο σε μετάφραση στην 'Ελληνική γλώσσα προσαρτώνται σε αυτό το διάταγμα σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού και έχουν όπως παρακάτω :

Πίνακας Παραρτημάτων

Παράρτημα Ι : Πεδίο εφαρμογής, όρισμοί, αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ, έγκριση ΕΟΚ, εξειδικεύσεις, διαδικασία δοκιμής(1).

(Παράρτημα ΙΙ)

Παράρτημα ΙΙΙ : Διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για τον προσδιορισμό του σημείου Η και τής πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου και την εξακρίβωση τής σχετικής θέσεως των σημείων R και Η και του λόγου μεταξύ τής προβλεπομένης γωνίας και τής πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου(1).

Παράρτημα ΙV : Μέθοδος για τον καθορισμό των σχέσεων των διαστάσεων μεταξύ των αρχικών σημείων αναγνώρισεως του οχήματος και του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς(1).

Παράρτημα V : Παράρτημα στο δελτίο έγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος που αφορά στο οπτικό πεδίο του οδηγού.

(1) Οι τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος τούτου ανταποκρίνονται σε απαιτήσεις ανάλογες προς εκείνες του σχεδίου κανονισμού τής Οικονομικής 'Επιτροπής του ΟΗΕ για την Εύρωπη επί του θέματος. "Ετσι διατηρήθηκαν οι υποδιαιρέσεις σε σημεία του κανονισμού αυτού. "Αν ένα σημείο του κανονισμού δεν έχει αντίστοιχο στα παραρτήματα τής οδηγίας, ο αριθμός του υποδεικνύεται για υπενθύμιση εντός παρενθέσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

- 1.1. Ἡ παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στὸ ὀπτικό πεδίο τῶν ὁδηγῶν ὁχημάτων τῆς κατηγορίας M1 ποὺ ἐκτείνεται σὲ γωνία 180ο πρὸς τὰ ἔμπροσ.
- 1.1.1. Σκοπεύει νὰ διασφαλίζει τὴν ὑπαρξὴ ἐπαρκoῦς ὀπτικοῦ πεδίου ἐφόσον τὸ ἀλεξίνεμο καὶ οἱ ὑπόλοιπες ὑάλινες ἐπιφάνειες εἶναι στεγνές καὶ καθαρές.
- 1.2. Οἱ προδιαγραφές τῆς παρουσίας οδηγίας, ὅπως ἔχουν συνταχθεῖ, ἐφαρμόζονται στὰ ὁχήματα τῆς κατηγορίας M1, στὰ ὁποῖα ἡ θέση ὁδηγήσεως εὐρίσκεται ἀριστερά. Στὴν περίπτωση ὁχημάτων τῆς κατηγορίας M1, στὰ ὁποῖα ἡ θέση ὁδηγήσεως εὐρίσκεται δεξιά, οἱ προδιαγραφές αὐτὲς ἐφαρμόζονται mutatis mutandis διὰ τῆς στροφῆς τῶν καθοριζομένων κριτηρίων.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

(2.1.)

- 2.2. Τύπος ὁχήματος ὡς πρὸς τὸ ὀπτικό πεδίο
Ἦς «τύπος ὁχήματος ὡς πρὸς τὸ ὀπτικό πεδίο», νοοῦνται τὰ ὁχήματα τὰ ὁποῖα δὲν ἐμφανίζουν μεταξὺ τους διαφορὰς ὡς πρὸς τὰ κάτωθι οὐσιώδη στοιχεῖα :
- 2.2.1. Τὰ ἐσωτερικὰ καὶ ἐξωτερικὰ σχήματα καὶ διαρρυθμίσεις, τὰ ὁποῖα στὴν προσδιοριζομένη στὸ σημεῖο 1 ζώνη, δύνανται νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ὁρατότητα.
- 2.2.2. τὰ σχήματα καὶ τὶς διαστάσεις τοῦ ἀλεξινέμου, καὶ τῆς τοποθετήσεώς του.
- 2.3. Τρισδιάστατο σύστημα ἀναφορᾶς
Ἦς «τρειςδιάστατο σύστημα ἀναφορᾶς», νοεῖται ἓνα σύστημα ἀναφορᾶς τὸ ὁποῖο συνίσταται ἀπὸ ἓνα διαμῆκες κατακόρυφο ἐπίπεδο X-Z, ἓνα ὀριζόντιο ἐπίπεδο X-Y καὶ ἓνα κατακόρυφο ἐγκάρσιο ἐπίπεδο Y-Z (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 5) καὶ τὸ ὁποῖο χρησιμεύει γιὰ καθορισμὸ τῶν σχετικῶν ἀποστάσεων μεταξὺ τῆς προβλεπομένης θέσεως τῶν σημείων ἐπὶ τῶν ἐπιπέδων καὶ τῆς πραγματικῆς τους θέσεως ἐπὶ τοῦ ὁχήματος. Ἡ μέθοδος διὰ τῆς ὁποίας καθίσταται δυνατὴ ἡ τοποθέτηση τοῦ ὁχήματος σὲ σχέση πρὸς τὰ τρία ἐπίπεδα ὑποδεικνύεται στὸ παράρτημα IV. Ὅλες οἱ συντεταγμένες ποὺ ἀναφέρονται στὴν ἀρχὴ συντεταγμένων στὸ ἔδαφος πρέπει νὰ ὑπολογίζονται γιὰ ὄχημα ἑτοῖμο πρὸς κυκλοφορίαν ὅπως ὀρίζεται στὸ σημεῖο 2.6 τοῦ παραρτήματος I τῆς οδηγίας 70/156/ΕΟΚ μὲ ἓνα ἐπιβάτη καθήμενο στὸ ἐμπρόσθιο κάθισμα ποὺ ἔχει μάζα $75 \text{ kg} \pm 1\%$.
- 2.3.1. Τὰ ὁχήματα ποὺ εἶναι ἐξοπλισμένα μὲ ἀνάρτηση ποὺ ἐπιτρέπει τὴ ρύθμιση τῆς ἀποστάσεως ἀπὸ τοῦ ἔδαφους δοκιμάζονται μὲ τὶς κανονικὲς συνθῆκες χρήσεως ποὺ ἐξειδικεύονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ.
- 2.4. Ἀρχικὰ σημεῖα ἀναγνωρίσεως
Ἦς «ἀρχικὰ σημεῖα ἀναγνωρίσεως», νοοῦνται ὅπες, ἐπιφάνειες, σήματα καὶ σημεῖα προσδιορισμοῦ τοῦ ἀμαξώματος τοῦ ὁχήματος. Ὁ τύπος τοῦ χρησιμοποιούμενου σημείου ἀναγνωρίσεως καὶ ἡ θέση κάθε σημείου σὲ συντεταγμένες X, Y, καὶ Z τοῦ τρισδιάστατου συστήματος ἀναφορᾶς, ὡς καὶ ἡ ἀπόστασή τους σὲ σχέση πρὸς ἓνα θεωρητικὸ ἐπίπεδο, ποὺ ἀναπαριστᾷ τὸ ἔδαφος, πρέπει νὰ ὑποδεικνύονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ. Τὰ σημεῖα αὐτὰ ἀναγνωρίσεως δύνανται νὰ εἶναι ἐκεῖνα ποὺ χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴ συναρμολόγησιν τοῦ ἀμαξώματος.

- 2.5. Γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου.
(βλ. παράρτημα III, σημεῖο 1.3).
- 2.6. Πραγματικὴ γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου.
(βλ. παράρτημα III, σημεῖο 1.4)
- 2.7. Προβλεπομένη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου.
(βλ. παράρτημα III, σημεῖο 1.5).
- 2.8. Σημεῖα V
Ἦς «σημεῖα V», νοοῦνται τὰ σημεῖα τῶν ὁπῶν ἡ θέση στὸ ἐσωτερικὸ τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν, καθορίζεται ἀπὸ διαμῆκη κατακόρυφα ἐπίπεδα, διερχόμενα ἐκ τῶν κέντρων τῶν ἀκροτάτων θέσεων καθημένων ἐπὶ τῆς ἐμπροσθίας σειρᾶς καθισμάτων καὶ ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὸ σημεῖο R καὶ τὴν προβλεπομένη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου, τὰ ὁποῖα χρησιμεύουν γιὰ τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς πιστότητος πρὸς τὶς ἀπαιτήσεις τὶς σχετικὲς μὲ τὸ ὀπτικό πεδίο.
- 2.9. Σημεῖο R ἢ σημεῖο ἀναφορᾶς τῆς καθημένης θέσεως.
(βλ. παράρτημα III, σημεῖο 1.2).
- 2.10. Σημεῖο H
(βλ. παράρτημα III, σημεῖο 1.1).
- 2.11. Σημεῖα ἀναφορᾶς τοῦ ἀλεξινέμου.
Ἦς «σημεῖα ἀναφορᾶς τοῦ ἀλεξινέμου» νοοῦνται τὰ σημεῖα τὰ ὁποῖα κεῖνται στὴν τομὴ μετὰ τοῦ ἀλεξινέμου, πρὸς τὰ ἔμπροσ ἀκτινοειδῶς ἐκτεινομένων γραμμῶν ἀπὸ τῶν σημείων V μέχρι τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τοῦ ἀλεξινέμου.
- 2.12. Διαφανὴς ἐπιφάνεια.
Ἦς «διαφανὴς ἐπιφάνεια», ἐνὸς ἀλεξινέμου ἢ ἄλλης ὑάλινης ἐπιφανείας, νοεῖται τὸ τμήμα τῆς ἐπιφανείας αὐτῆς, τῆς ὁποίας ὁ συντελεστὴς φωτεινῆς μεταδόσεως, μετρούμενος κάθετα πρὸς τὴν ἐπιφάνεια, εἶναι τουλάχιστον 70 %.
- 2.13. Σημεῖα P
Ἦς «σημεῖα P», νοοῦνται τὰ σημεῖα περὶ τὰ ὁποῖα περιστρέφεται ἡ κεφαλὴ τοῦ ὁδηγοῦ, ὅταν παρατηρεῖ ἀντικείμενα ἐπὶ ὀριζοντίου ἐπιπέδου εὐρισκομένου στὸ ὕψος τῶν ὀφθαλμῶν του.
- 2.14. Σημεῖα E
Ἦς «σημεῖα E», νοοῦνται τὰ σημεῖα ποὺ παριστοῦν τὸ κέντρο τῶν ὀφθαλμῶν τοῦ ὁδηγοῦ καὶ τὰ ὁποῖα χρησιμεύουν στὸ νὰ προσδιορίζουν σὲ ποῖο μέτρο οἱ ὀρθοστάτες A, καλύπτουν τὸ ὀπτικό πεδίο.
- 2.15. Ὀρθοστάτες A.
Ἦς «ὀρθοστάτες A», νοοῦνται ὅλα τὰ ὑποστηρίγματα τῆς ὀροφῆς τὰ ὁποῖα εὐρίσκονται ἐμπροσθεν τοῦ ἐγκαρσίου κατακόρυφου ἐπιπέδου, εὐρισκομένου σὲ 68 mm ἐμπροσθεν τῶν σημείων V, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐπὶ τῶν ὑποστηρίγματων αὐτῶν τοποθετημένων ἢ προσηρμοσμένων ἀδιαφανῶν ἐξαρτημάτων, ὅπως στὰ πλαίσια τοῦ ἀλεξινέμου ἢ τὰ πλαίσια τῶν θυρῶν.
- 2.16. Εὖρος ὀριζοντίου ρυθμίσεως τοῦ καθίσματος.
Ἦς «εὖρος ὀριζοντίου ρυθμίσεως τοῦ καθίσματος», νοεῖται τὸ εὖρος τῶν κανονικῶν θέσεων ὁδηγήσεως οἱ ὁποῖες προβλέπονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ γιὰ τὴ ρύθμισιν τοῦ καθίσματος τοῦ ὁδηγοῦ κατὰ τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἄξονα X (βλ. σημεῖο 2.3).
- 2.17. Συμπληρωματικὸ εὖρος μετατοπίσεως τοῦ καθίσματος.
Ἦς «συμπληρωματικὸ εὖρος μετατοπίσεως τοῦ καθίσματος», νοεῖται τὸ προβλεπόμενο ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ εὖρος, γιὰ τὴν μετατόπισιν τοῦ καθίσματος κατὰ τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἄξονα X (βλ. σημεῖο 2.3), πέραν τοῦ εὗρους τῶν προβλεπομένων στὸ σημεῖο 2.16 κανονικῶν θέσεων ὁδηγήσεως καὶ χρησιμοποιούμενων κατὰ τὴν μετατροπὴν τοῦ καθίσματος σὲ κλίνες, ἢ πρὸς διευκόλυνσιν τῆς εἰσόδου στὸ ὄχημα.
- (2.18.)

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

3.1. 'Η αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος, ως προς τὸ ὀπτικό πεδίο τοῦ οδηγοῦ, πρέπει νὰ ὑποβληθεῖ ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ τοῦ οχήματος ἢ τὸν ἐντολοδόχο του.

3.2. Πρέπει νὰ συνοδεύεται ἀπὸ ἔγγραφα πού ἀναφέρονται κατωτέρω, σὲ τρία ἀντίτυπα, καὶ ἀπὸ τὶς ἀκόλουθες πληροφορίες :

3.2.1. περιγραφή τοῦ οχήματος ἀπὸ τὴν ἀποψη τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων στὸ σημεῖο 2.2 κριτηρίων, συνοδευομένη ἀπὸ σχέδια μὲ διαστάσεις καὶ, εἴτε ἀπὸ μία φωτογραφία, εἴτε ἀπὸ μία ἀναπεταμένη ἀποψη τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. Οἱ ἀριθμοὶ καὶ ἡ τὰ σύμβολα τὰ ὁποῖα προσδιορίζουν τὸν τύπο τοῦ οχήματος πρέπει νὰ ὀρίζονται ἐπακριβῶς,

3.2.2. ἐπαρκῶς λεπτομερεῖς πληροφορίες περὶ τῶν ἀρχικῶν σημείων ἀναγνωρίσεως ἔτσι ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὸς ὁ προσδιορισμὸς τους καὶ ἡ ἐξακρίβωση τῆς θέσεως κάθε ἐνὸς ἀπὸ αὐτὰ σὲ σχέση πρὸς τὰ ὑπόλοιπα καὶ τὸ σημεῖο R.

3.3. Πρέπει νὰ ὑποβληθεῖ στὴν τεχνικὴ ὑπηρεσία πού εἶναι ἐπιφορτισμένη μὲ τὴ διενέργεια τῶν δοκιμῶν ἐγκρίσεως ἓνα ὄχημα ἀντιπροσωπευτικὸ τοῦ πρὸς ἐγκρίση τύπου οχήματος.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ.

(4.1.)

(4.2.)

4.3. Ἐνα δελτίο σύμφωνο πρὸς τὸ ἐμφαινόμενο στὸ παράρτημα V ὑπόδειγμα, ἐπισυνάπτεται στὸ δελτίο ἐγκρίσεως ΕΟΚ.

(4.4.)-(4.4.1.)-(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

(4.7.)

(4.8.)

5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

5.1. Ὀπτικὸ πεδίο οδηγοῦ.

5.1.1. Τὸ διαφανὲς τῆμα τοῦ ἀλεξινέμου πρέπει νὰ περιλαμβάνει τουλάχιστον τὰ σημεῖα ἀναφορᾶς τοῦ ἀλεξινέμου, ἢτοι :

5.1.1.1. ἓνα «ὀριζόντιο σημεῖο ἀναφορᾶς» πού εὐρίσκεται ἔμπροσθεν τοῦ V1 καὶ 170 πρὸς τὰ ἀριστερά (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 1)

5.1.1.2. ἓνα «ἀνώτατο σημεῖο κατακορύφου ἀναφορᾶς», πού εὐρίσκεται ἔμπροσθεν τοῦ V1 καὶ 70 ὑπεράνω τῆς ὀριζοντίου. Ἐν τούτοις, μέχρι τῆς 30 Σεπτεμβρίου 1981, γωνία αὕτῃ περιορίζεται σὲ 50.

5.1.1.3. ἓνα «κατώτατο σημεῖο κατακορύφου ἀναφορᾶς» πού εὐρίσκεται ἔμπροσθεν τοῦ V2 καὶ 50 κάτωθι τῆς ὀριζοντίου

5.1.1.4. γιὰ νὰ ἐλεγχθεῖ ἡ πρὸς τὰ ἔμπροσ ὁρατότης ἐπὶ τοῦ ἀντιθέτου ἡμίσεος τοῦ ἀλεξινέμου, λαμβάνονται τρία ἄλλα σημεῖα ἀναφορᾶς, συμμετρικὰ πρὸς τὰ σημεῖα πού προσδιορίζονται στὰ σημεῖα 5.1.1.1 ἕως 5.1.1.3 σὲ σχέση πρὸς τὸ διάμηκες στὸ μέσο τοῦ οχήματος ἐπίπεδο.

5.1.2. Ἡ γωνία διοφθαλμικῆς παρεμποδίσσεως κάθε ὀρθοστάτου A, πρέπει νὰ μὴν ὑπερβαίνει στὸ ὕψος τῶν σημείων περιστροφῆς τῆς κεφαλῆς P1 καὶ P2 (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 2), τὶς κάτωθι τιμές :

Ἔς μέχρι τῆς 30 Σεπτεμβρίου 1981

ὅς ἀπὸ τῆς 1 Ὀκτωβρίου 1981.

5.1.2.1. Ἡ γωνία διοφθαλμικῆς παρεμποδίσσεως μετρεῖται σὲ ὀριζόντιο ἐπίπεδο μεταξὺ τῶν ἐφαπτομένων τῶν συνδεουσῶν :

5.1.2.1.1. τὸ E1 στὸ ὀπίσθιο ἄκρο καὶ τὸ E2 στὸ ἔμπροσθιο ἄκρο τοῦ ἀριστεροῦ ὀρθοστάτου A, καὶ

5.1.2.1.2. τὸ E3 στὸ ἔμπροσθιο ἄκρο καὶ τὸ E4 στὸ ὀπίσθιο ἄκρο τοῦ δεξιοῦ ὀρθοστάτου A.

5.1.2.2. Δὲν ἐπιτρέπεται ἓνα ὄχημα νὰ ἔχει πλέον τῶν δύο ὀρθοστατῶν A.

5.1.3. Ἐξαιρουμένων τῶν παρεμποδίσσεων οἱ ὁποῖες προκαλοῦνται ἀπὸ τοὺς ὀρθοστάτες A καὶ/ἢ ἀπὸ τὰ ὑποστηλώματα διαχωρισμοῦ τῶν μικρῶν ἐμπροσθίων παραθύρων, τὰ κάτοπτρα ὁδηγήσεως καὶ τοὺς ὑαλοκαθαριστήρες, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρχει ὁποιαδήποτε ἄλλη παρεμπόδιση στὸ ἄμεσο ὀπτικὸ πεδίο τοῦ οδηγοῦ γιὰ 1800 πρὸς τὰ ἔμπροσ κάτωθεν ἐνὸς ὀριζοντίου ἐπιπέδου, διερχομένου ἀπὸ τὸ V1 καὶ ἄνωθεν τριῶν ἐπιπέδων διερχομένων ἀπὸ τὸ V2 ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἓνα εἶναι κάθετο πρὸς τὸ ἐπίπεδο X-Z καὶ ἔχει κλίση 40 πρὸς τὰ ἔμπροσ κάτω τῆς ὀριζοντίου, τὰ ἄλλα δύο εἶναι κάθετα πρὸς τὸ ἐπίπεδο Y-Z καὶ ἔχουν κλίση 40 κάτω τῆς ὀριζοντίου (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 3).

Ἐν τούτοις τὰ κάτοπτρα ὁδηγήσεως δύνανται νὰ τοποθετοῦνται ἐντὸς τοῦ ὡς ἄνω καθορισθέντος ὀπτικοῦ πεδίου, μόνο στὴν περίπτωση πού μία διαφορετικὴ τοποθέτηση θὰ ἐμποδίζε τὴν τήρηση τῶν προδιαγραφῶν τῆς ὁδηγίας 71/127/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 1 Μαρτίου 1971 περὶ προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν-μελῶν πού ἀφοροῦν στὰ κάτοπτρα ὁδηγήσεως τῶν οχημάτων μὲ κινητήρα(1).

5.1.3.1. Παρεμπόδιση προκαλουμένη ἀπὸ τὴ στεφάνη τοῦ τιμονιοῦ ὁδηγήσεως καὶ ἀπὸ τὸν πίνακα ὀργάνων στὸ ἐσωτερικὸ τοῦ τιμονιοῦ εἶναι ἀνεκτή, ἢν ἓνα ἐπίπεδο πού διέρχεται ἀπὸ τὸ V2 κάθετο στὸ ἐπίπεδο X-Z καὶ ἐφαπτόμενο τοῦ ἀνωτέρου τμήματος τῆς στεφάνης τοῦ τιμονιοῦ, ἀποκλίνει τουλάχιστον κατὰ μίαν 10 κάτω τῆς ὀριζοντίας.

5.2. Θέση τῶν σημείων V

5.2.1. Οἱ πίνακες I καὶ IV δεικνύουν τὴ θέση τῶν σημείων V σὲ σχέση πρὸς τὸ σημεῖο R ὅπως προκύπτει ἀπὸ τὶς συντεταγμένες τους X,Y,Z στὸ τριδιάστατο σύστημα ἀναφορᾶς.

5.2.1.1. Ὁ πίνακας I δεικνύει τὶς συντεταγμένες βάσεως γιὰ προβλεπομένη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρρεσινώτου 250. Ἡ θετικὴ ἔννοια τῶν συντεταγμένων ὑποδεικνύεται στὸ παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

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

5.3. Θέση τών σημείων P

5.3.1. Οί πίνακες II, III και IV δεικνύουν τη θέση τών σημείων P σε σχέση προς τὸ σημείο R, ὅπως αὐτὴ προκύπτει ἀπὸ τὶς συντεταγμένες τους X,Y,Z στὸ τρισδιάστατο σημείο ἀναφοράς.

5.3.1.1. Ὁ πίνακας II δεικνύει τὶς συντεταγμένες βάσεως γιὰ προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου 25°. Ἡ θετικὴ ἔννοια τῶν συντεταγμένων ὑποδεικνύεται στὸ παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ II

Σημείο P	X	Y	Z
P1	35 mm	-20 mm	627 mm
P2	63 mm	47 mm	627 mm

5.3.1.2. Ὁ πίνακας III δεικνύει τὶς συμπληρωματικὲς διορθώσεις οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ ἐπιφέρονται στὶς συντεταγμένες X τοῦ P1 καὶ P2 ὅταν τὸ εὖρος ὀριζοντίου ρυθμίσεως τοῦ καθίσματος κατὰ τὸ διδόμενο στὸ σημείο 2.16 ὀρισμὸ ὑπερβαίνει τὰ 108 mm. Ἡ θετικὴ ἔννοια γιὰ τὶς συντεταγμένες ὑποδεικνύεται στὸ παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 1.

(4)EE ἀριθ. N 68 τῆς 22.3.1971, σ. 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ III

Εὖρος ὀριζοντίου ρυθμίσεως τοῦ καθίσματος	Δ X
108 ἕως 120 mm	- 13 mm
121 ἕως 132 mm	- 22 mm
133 ἕως 145 mm	- 32 mm
146 ἕως 158 mm	- 42 mm
πλέον τῶν 158 mm	- 48 mm

5.4. Διορθώσεις ποὺ πρέπει νὰ ἐπέλθουν σὲ προβλεπόμενες γωνίες κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου διαφόρους τῶν 25°.

Ὁ πίνακας IV δεικνύει τὶς συμπληρωματικὲς διορθώσεις ποὺ πρέπει νὰ ἐπέλθουν στὶς συντεταγμένες X καὶ Z κάθε σημείου P καὶ V ἔταν ἡ προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου διαφέρει τῶν 25°. Ἡ θετικὴ ἔννοια τῶν συντεταγμένων ἐμφαίνεται στὸ παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ IV

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

5.5. Θέση τῶν σημείων E

5.5.1. Τὰ E1 καὶ E2 εὐρίσκονται κάθε ἓνα σὲ ἀπόσταση 104 mm ἀπὸ τὸ P1. Τὸ E2 εὐρίσκεται σὲ ἀπόσταση 65 mm ἀπὸ τὸ E1 (βλέπε παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 4).

5.5.2. Η εὐθεία που ἐνώνει τὰ E1 καὶ E2 στρέφεται γύρω ἀπὸ τὸ P1, μέχρις ὅτου καταστῇ κάθετος στὸ διά-
μηκες στὸ μέσο τοῦ ὀχήματος κατακόρυφο ἐπίπεδο ἀρκεῖ :

5.5.2.1. στὴ θέση αὐτή, ἡ ἐφαπτομένη που ἐνώνει τὸ E1
μὲ τὸ ὀπίσθιο ἄκρο τοῦ ἀριστεροῦ ὀρθοστάτου A
νὰ σχηματίζει γωνία 120ο τουλάχιστον μὲ τὴν εὐθεία
που ἐνώνει τὰ E1 καὶ E2.

5.5.2.2. σὲ περίπτωση που ἡ γωνία αὐτὴ εἶναι μεγαλύτερη
τῶν 120ο, ἡ περιστροφή τῆς εὐθείας που ἐνώνει τὰ
E1 καὶ E2 γύρω ἀπὸ τὸ P1 πρέπει νὰ προσαρμόζε-
ται μέχρις ὅτου ἡ γωνία αὐτὴ λάβει τιμὴ 120ο
(βλ. γιὰ τὴν τελευταία περίπτωση τὸ παράρτημα IV,
συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 2).

5.5.3. Τὰ E3 καὶ E4 εὐρίσκονται κάθε ἓνα σὲ 104 mm ἀπὸ
τὸ P2. Τὸ E3 εὐρίσκεται ἀπόσταση 65 mm ἀπὸ τὸ
E4 (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα,
εἰκόνα 4).

5.5.4. Η εὐθεία που ἐνώνει τὰ E3 καὶ E4 στρέφεται γύρω
ἀπὸ τὸ P2, μέχρις ὅτου σχηματίσει γωνία 120ο
μὲ τὴν ἐφαπτομένη ἡ ὁποία ἐνώνει τὸ E4 μὲ τὸ
ὀπίσθιο ἄκρο τοῦ δεξιοῦ ὀρθοστάτου A (βλ. πα-
ράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα 2).

6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

6.1. Ὀπτικὸ πεδίο ὁδηγοῦ.

6.1.1. Οἱ σχέσεις τῶν διαστάσεων μεταξύ τῶν ἀρχικῶν
σημείων ἀναγνωρίσεως τοῦ ὀχήματος καὶ τοῦ τρισδια-
στάτου συστήματος ἀναφορᾶς, καθορίζονται κατὰ
τὴν προδιαγραφόμενη στὸ παράρτημα IV διαδικασία.

6.1.2. Η θέση τῶν σημείων V1 καὶ V2 καθορίζεται σὲ
σχέση πρὸς τὸ σημεῖο R, σύμφωνα πρὸς τὶς συντε-
ταγμένες X,Y,Z τοῦ τρισδιαστάτου συστήματος ἀνα-
φορᾶς καὶ ὑποδεικνύεται στὸν πίνακα I στὸ σημεῖο
5.2.1.1. καὶ στὸν πίνακα IV στὸ σημεῖο 5.4. Τὰ
σημεῖα ἀναφορᾶς τοῦ ἀλεξινέμου προσδιορίζονται
ἀπὸ τὰ σημεῖα V, ἐφόσον αὐτὰ ἔχουν τοποθετηθεῖ
ὀρθά, ὅπως ὑποδεικνύεται στὸ σημεῖο 5.1.1.

6.1.3. Οἱ σχετικὲς θέσεις τῶν σημείων P, τοῦ σημείου R
καὶ τοῦ ἄξονος τοῦ διερχομένου διὰ τοῦ μέσου τῆς
θέσεως που κάθετα ὁ ὁδηγός, ἐκφραζόμενες σὲ
συντεταγμένες X,Y,Z τοῦ τρισδιαστάτου συστήματος
ἀναφορᾶς, καθορίζονται σύμφωνα πρὸς τοὺς πίνακες
II καὶ III στὸ σημεῖο 5.3. Οἱ διορθώσεις που πρέπει
νὰ ἐπέλθουν στὶς συντεταγμένες αὐτὲς γιὰ προβλεπό-
μενες γωνίες κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου διαφόρους τῶν
25ο, ὑποδεικνύονται στὸν πίνακα IV στὸ σημεῖο
5.4.

6.1.4. Η γωνία διοφθαλμικῆς παρεμποδίσεως (βλ. σημεῖο
5.1.2) μετράται σὲ ὀριζόντιο ἐπίπεδο ὅπως ὑπο-
δεικνύεται στὸ παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ
παράρτημα εἰκόνα, 2. Η σχετικὴ θέση τῶν P1 καὶ
P2 τὰ ὁποῖα συνδέονται πρὸς τὰ E1 καὶ E2 καὶ
πρὸς τὰ E3 καὶ E4 ἀντιστοίχως, ἐμφαίνεται στὸ
παράρτημα IV, συμπληρωματικὸ παράρτημα, εἰκόνα
4.

6.1.4.1. Η εὐθεία που ἐνώνει τὰ E1 καὶ E2 πρέπει νὰ
ἔχει τὴν περιγραφόμενη στὸ σημεῖο 5.5.2. κατεύ-
θυνση. Η διοφθαλμικὴ γωνία παρεμποδίσεως εἶναι
ἡ γωνία που σχηματίζεται ἀπὸ τὴν ἐφαπτομένη τοῦ
ἐξωτερικοῦ ἄκρου τοῦ ἀριστεροῦ ὀρθοστάτου A,
που ἀρχίζει ἀπὸ τὸ E1 καὶ τὴν ἐφαπτομένη τοῦ
ἐσωτερικοῦ ἄκρου τοῦ ἀριστεροῦ ὀρθοστάτου A, που
ἀρχίζει ἀπὸ τὸ E2.

6.1.4.2. Η εὐθεία που ἐνώνει τὰ E3 καὶ E4 πρέπει νὰ ἔχει
τὴν περιγραφόμενη στὸ σημεῖο 5.5.4 κατεύθυνση.
Η διοφθαλμικὴ γωνία παρεμποδίσεως εἶναι ἡ γωνία
που σχηματίζεται ἀπὸ τὴν ἐφαπτομένη τοῦ ἐξωτερι-

κοῦ ἄκρου τοῦ δεξιοῦ ὀρθοστάτου A, που ἀρχίζει
ἀπὸ τὸ E4 καὶ τὴν ἐφαπτομένη τοῦ ἐσωτερικοῦ
ἄκρου τοῦ δεξιοῦ ὀρθοστάτου A, που ἀρχίζει ἀπὸ τὸ
E3.

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΕΙ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ "H ΚΑΙ
ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ
ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ
ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ H ΚΑΙ
ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ
ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Σημεῖο H

Ἦς «σημεῖο H», τὸ ὁποῖο χαρακτηρίζει τὴ θέση
ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν ἐνὸς καθημένου ἐπιβά-
του, νοεῖται τὸ ἴχνος ἐπὶ ἐνὸς διαμήκους κατακο-
ρύφου ἐπιπέδου, τοῦ θεωρητικοῦ ἄξονα περιστροφῆς
ὁ ὁποῖος ὑπάρχει μεταξύ τῶν μηρῶν καὶ τοῦ κορμοῦ
ἐνὸς ἀνθρωπίνου σώματος που παριστᾶται ἀπὸ τὸ
περιγραφόμενο στὸ σημεῖο 3 ἀνδρεῖκελο.

1.2. Σημεῖο R ἢ σημεῖο ἀναφορᾶς θέσεως καθημένης
Ἦς «σημεῖο R» ἢ «σημεῖο ἀναφορᾶς θέσεως καθη-
μένης», νοεῖται τὸ προσδιοριζόμενο ἀπὸ τὸν κατα-
σκευαστὴ σημεῖο ἀναφορᾶς τὸ ὁποῖο :

1.2.1. ἔχει συντεταγμένες καθορισμένες σὲ σχέση πρὸς τὴ
δομὴ τοῦ ὀχήματος.

1.2.2. ἀντιστοιχεῖ στὴ θεωρητικὴ θέση τοῦ σημείου περι-
στροφῆς κορμοῦ/μηρῶν (σημεῖο H) γιὰ τὴν πλέον
χαμηλὴ καὶ ἀπομεμακρυσμένη θέση ὁδηγήσεως ἢ
κανονικῆς χρήσεως τὴν ὑποδεικνυομένη ἀπὸ τὸν κα-
τασκευαστὴ, γιὰ κάθε μία ἀπὸ τὶς προβλεπόμενες ἀπὸ
αὐτὸν θέσεις καθημένων.

1.3. Γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου
Ἦς «γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου», νοεῖται ἡ κλίση
τοῦ ἐρεισινώτου σὲ σχέση πρὸς τὴν κατακόρυφο.

1.4. Πραγματικὴ γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου
Ἦς «πραγματικὴ γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου»,
νοεῖται ἡ γωνία ἡ ὁποία σχηματίζεται ἀπὸ τὴν διερ-
χόμενη ἐκ τοῦ σημείου H κατακόρυφο καὶ τὴν γραμ-
μὴ ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνθρωπίνου σώματος
παρισταμένου ἀπὸ τὸ περιγραφόμενο στὸ σημεῖο 3
ἀνδρεῖκελο.

1.5. Προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου
Ἦς «προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου»
νοεῖται ἡ προβλεπόμενη γωνία ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ
τοῦ ὀχήματος πού :

1.5.1. καθορίζει τὴ γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου, γιὰ τὴν
πλέον χαμηλὴ καὶ ἀπομεμακρυσμένη θέση ὁδηγήσεως
ἢ κανονικῆς χρήσεως τὴν ὑποδεικνυομένη ἀπὸ τὸν
κατασκευαστὴ τοῦ ὀχήματος, γιὰ κάθε μία ἀπὸ τὶς
προβλεπόμενες ἀπὸ αὐτὸν θέσεις καθημένων.

1.5.2. Σχηματίζεται στὸ σημεῖο R ἀπὸ τὴν κατακόρυφο
καὶ τὴ γραμμὴ ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ, καὶ

1.5.3. ἀντιστοιχεῖ θεωρητικὰ στὴν πραγματικὴ γωνία
κλίσεως.

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ Η ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΓΩΝΙΩΝ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΩΝ

2.1. Για κάθε μία θέση καθήμενη, προβλεπόμενη από τον κατασκευαστή του όχηματος, προσδιορίζεται ένα σημείο Η και μία πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου. Όταν οι θέσεις καθήμενων της αὐτῆς σειρᾶς δύνανται νὰ θεωρηθῶν ὡς παρόμοιες (ένιαίο κάθισμα γιὰ πλείονα πρόσωπα, πάγκος - ταυτόσημα καθίσματα, κλπ.) προσδιορίζεται ἓνα σημείο Η καὶ μία πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ έρεισινώτου. Όταν οι θέσεις καθήμενων τῆς αὐτῆς σειρᾶς δύνανται νὰ θεωρηθῶν ὡς παρόμοιες (ένιαίο κάθισμα γιὰ πλείονα πρόσωπα, — πάγκος, ταυτόσημα καθίσματα, κλπ.) προσδιορίζεται ἓνα μόνο σημείο Η καὶ μία μόνο πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ έρεισινώτου κατὰ σειράν καθισμάτων διὰ τῆς τοποθετήσεως τοῦ ἀνδρικού, τὸ ὁποῖο περιγράφεται στὸ σημείο 3 σὲ θέση θεωρουμένη ὡς ἀντιπροσωπευτική τῆς σειρᾶς τῶν καθισμάτων. Ἡ θέση αὐτὴ εἶναι :

2.1.1. γιὰ τὴν ἐμπρόσθια σειρά, ἡ θέση τοῦ ὁδηγοῦ,

2.1.2. γιὰ τὴν (ἢ τὶς) ὀπίσθια (ες) σειρά (ές) μία ἐξωτερική θέση.

2.2. Για κάθε προσδιορισμὸ τοῦ σημείου Η καὶ τῆς πραγματικῆς γωνίας κλίσεως τοῦ έρεισινώτου, τὸ θεωρούμενο κάθισμα τοποθετεῖται στὴν πλέον χαμηλὴ καὶ πλέον ἀπομεμακρυσμένη θέση ὁδηγήσεως ἢ κανονικῆς χρήσεως ποὺ προβλέπεται γιὰ τὸ κάθισμα αὐτὸ ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ τοῦ ὀχήματος. Τὸ έρεισινὸν, ἂν ἡ κλίση του εἶναι ρυθμιζόμενη, σταθεροποιεῖται ὥπως προσδιορίζεται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ ἢ ἐλλείψει προσδιορισμοῦ, κατὰ τέτοιον τρόπο ὡς ὅστε ἡ πραγματικὴ γωνία κλίσεως νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατό ἢ πλησιέστερη τῶν 25°.

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΙΚΕΛΟΥ

3.1. Χρησιμοποιεῖται τρισδιάστατο ἀνδρικό τοῦ ὁποῖου ἡ μάζα καὶ τὸ περίγραμμά ἀντιστοιχοῦν σὲ ἐνῆλικα μεσαίου ἀναστήματος. Τὸ ἀνδρικό αὐτὸ ἐμφαίνεται στὶς εἰκόνες 1 καὶ 2 τοῦ συμπληρωματικοῦ τοῦ παρόντος παραρτήματος.

3.2. Τὸ ἀνδρικό αὐτὸ φέρει :

3.2.1. δύο στοιχεῖα ποὺ ὑποκαθιστοῦν, τὸ ἓνα τὴν πλάτη καὶ τὸ ἄλλο τὸ καθήμενο τμήμα τοῦ σώματος, ἀρθρούμενα κατὰ ἄξονα, ἀναπαριστῶντα τὸν ἄξονα περιστροφῆς μεταξὺ τοῦ κορμοῦ καὶ τῶν μηρῶν. Τὸ ἔγχος τοῦ ἄξονα αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ κατακορύφου διαμήκους στὸ μέσο τῆς καθήμενης θέσεως ἐπιπέδου προσδιορίζει τὸ σημείο Η.

3.2.2. δύο στοιχεῖα ποὺ ὑποκαθιστοῦν τὶς κνήμες καὶ, ἀρθρούμενα σὲ σχέση μετὰ τὸ στοιχεῖο ποὺ ὑποκαθιστᾷ τὸ καθήμενο τμήμα.

3.2.3. δύο στοιχεῖα ποὺ ὑποκαθιστοῦν τοὺς πόδες συνδεδεμένα στὶς κνήμες μετὰ ἀρθρώσεις ποὺ ὑποκαθιστοῦν τοὺς ἀστράγάλους.

3.2.4. ἐξάλλου τὸ στοιχεῖο ποὺ ὑποκαθιστᾷ τὸ καθήμενο τμήμα, εἶναι ἐξοπλισμένο μετὰ μίαν στάθμη ποὺ ἐπιτρέπει τὸν ἔλεγχο τοῦ προσανατολισμοῦ του κατὰ τὴν ἐγκάρσια κατεύθυνση.

3.3. Μάζες βάρους ποὺ ἀναπαριστοῦν τὴν μάζα κάθε στοιχείου τοῦ σώματος, τοποθετοῦνται στὰ κατάλληλα σημεία, τὰ συνιστῶντα τὰ ἀντίστοιχα κέντρα βάρους, ὡς ὅστε νὰ ἐπιτευχθεῖ συνολικὴ μάζα τοῦ ἀνδρικού 75 kg ± 1 %. Λεπτομέρειες τῶν διαφορῶν μαζῶν δίδονται στὸν πίνακα τῆς εἰκόνας 2 τοῦ συμπληρωματικοῦ τοῦ παρόντος παραρτήματος.

3.4. Ἡ γραμμὴ ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρικού παριστᾶται ἀπὸ εὐθεῖα διερχομένη ἀπὸ τὸ σημεῖο ἀρθρώσεως τοῦ μηροῦ μετὰ τὸν κορμὸ καὶ τὸ σημεῖο θεωρητικῆς ἀρθρώσεως τοῦ λαιμοῦ μετὰ τοῦ θώρακος (βλ. εἰκόνα 1 τοῦ συμπληρωματικοῦ στὸ παρὸν παράρτημα).

4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΙΚΕΛΟΥ

Ἡ τοποθέτηση τοῦ τρισδιάστατου ἀνδρικού πραγματοποιεῖται κατὰ τὸν ἀκόλουθο τρόπο :

4.1. τοποθετεῖται τὸ ὄχημα ἐπὶ ὀριζοντίου ἐπιπέδου, καὶ ρυθμίζονται τὰ καθίσματα ὡς προσδιορίζεται στὸ σημεῖο 2.2.

4.2. καλύπτεται, τὸ πρὸς δοκιμὴ κάθισμα μετὰ τεμάχιο ὑφάσματος, προοριζόμενο νὰ διευκολύνει τὴν ὀρθὴ τοποθέτηση τοῦ ἀνδρικού.

4.3. τὸ ἀνδρικό τοποθετεῖται καθήμενο στὴν θεωρούμενη θέση ὡς ὅστε ὁ ἄξονας ἀρθρώσεως του νὰ εἶναι κάθετος στὸ διάμηκες στὸ μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο.

4.4. οἱ πόδες τοῦ ἀνδρικού τοποθετοῦνται κατὰ τὸν ἀκόλουθο τρόπο :

4.4.1. γιὰ τὰ ἐμπρόσθια καθίσματα, κατὰ τρόπο ὡς ὅστε ἡ στάθμη ποὺ ἐπιτρέπει τὸν ἔλεγχο τῆς κλίσεως τοῦ καθήμενου τμήματος κατὰ τὴν ἐγκάρσια κατεύθυνση νὰ ἐπανεέλθῃ στὴν ὀριζόντιο.

4.4.2. γιὰ τὶς ὀπίσθιες θέσεις οἱ πόδες τοποθετοῦνται κατὰ τρόπο ὡς ὅστε νὰ εὐρίσκονται καθ' ὃ μέτρο αὐτὸ εἶναι δυνατόν σὲ ἐπαφὴ μετὰ τὰ ἐμπρόσθια καθίσματα. Ἄν οἱ πόδες στηρίζονται ἐπὶ τμημάτων τοῦ δαπέδου διαφορετικοῦ ἐπιπέδου, ὁ πούς ποὺ ἔρχεται πρῶτος σὲ ἐπαφὴ μετὰ τὸ ἐμπρόσθιο κάθισμα χρησιμεύει πρὸς ἀναφορὰ καὶ ὁ ἄλλος πούς τοποθετεῖται κατὰ τρόπο ὡς ὅστε ἡ στάθμη ποὺ ἐπιτρέπει τὸν ἔλεγχο τῆς ἐγκάρσιας κλίσεως τοῦ καθήμενου τμήματος νὰ ἐπανεέλθῃ στὴν ὀριζόντιο.

4.4.3. Ἄν τὸ σημεῖο Η καθορίζεται σὲ μέση θέση, οἱ πόδες τοποθετοῦνται ἐκατέρωθεν τῆς σήραγγος.

4.5. Τοποθετοῦνται οἱ μᾶζες βάρους στὶς κνήμες, ἐπαναφέρεται στὴν ὀριζόντια ἡ ἐγκάρσια στάθμη τοῦ καθήμενου τμήματος καὶ τοποθετοῦνται οἱ μᾶζες βάρους τῶν μηρῶν ἐπὶ τοῦ στοιχείου ποὺ ἀναπαριστᾷ τὸ καθήμενο τμήμα.

4.6. Τὸ ἀνδρικό ἀπομακρύνεται ἀπὸ τὸ έρεισινὸν τοῦ καθίσματος μετὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ράβδου ἀρθρώσεως τῶν γονάτων καὶ ἐπαναφέρεται ἡ πλάτη πρὸς τὰ ἔμπρός. Ἐπανατοποθετεῖται τὸ ἀνδρικό ἐπὶ τοῦ καθίσματος μετὰ τὴν ὀλίσθησιν τοῦ καθήμενου τμήματος πρὸς τὰ ὀπίσω μέχρις ὅτου, αὐτὸ συναντήσῃ ἀντίσταση, στὴ συνέχεια φέρεται ἐκ νέου πρὸς τὰ ὀπίσω ἡ πλάτη ἐπὶ τοῦ έρεισινώτου τοῦ καθίσματος.

4.7. Ἀσκεῖται δύο φορές ἐπὶ τοῦ ἀνδρικού ὀριζόντια δύναμη 10 ± 1 daN. Ἡ κατεύθυνση καὶ τὸ σημεῖο ἐφαρμογῆς τῆς δυνάμεως ἀναπαριστῶνται ἀπὸ ἓνα μαῦρο βέλος στὴν εἰκόνα 2 τοῦ συμπληρωματικοῦ παραρτήματος.

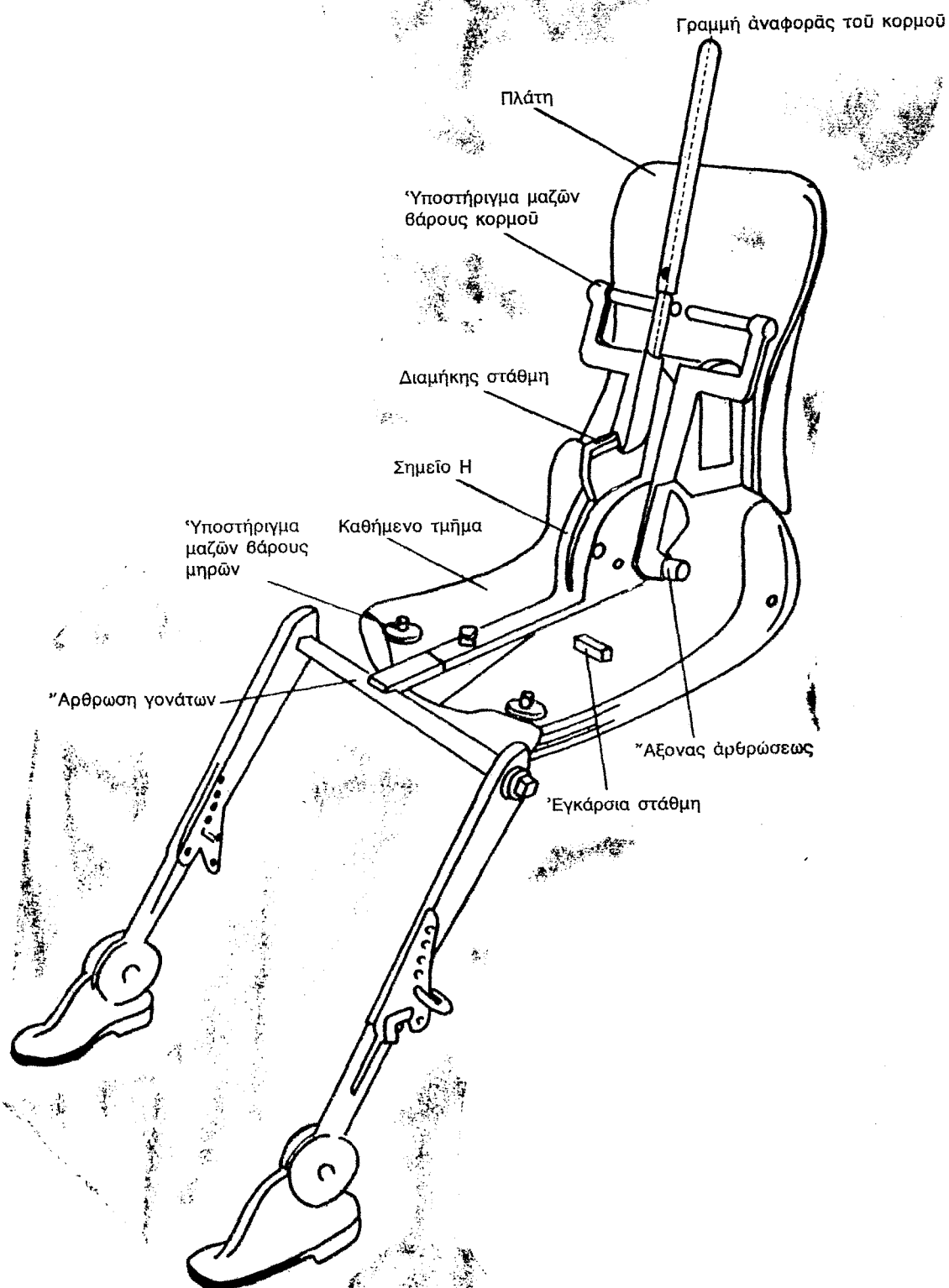
4.8. Τοποθετοῦνται οἱ μᾶζες βάρους τοῦ καθήμενου τμήματος ἐπὶ τῆς δεξιᾶς καὶ ἀριστερᾶς πλευρᾶς, κατόπιν οἱ μᾶζες βάρους τοῦ κορμοῦ. Ἡ ἐγκάρσια στάθμη τοῦ ἀνδρικού διατηρεῖται στὴν ὀριζόντια.

4.9. Διατηρουμένης τῆς ἐγκάρσιας στάθμης τοῦ ἀνδρικού στὴν ὀριζόντια, ἐπαναφέρεται ἡ πλάτη πρὸς τὰ ἔμπρός, μέχρις ὅτου εὐρεθῶν οἱ μᾶζες βάρους τοῦ κορμοῦ ὑπεράνω τοῦ σημείου Η, κατὰ τρόπο ἐκμηδενίζοντα κάθε τριβὴ πρὸς τὸ έρεισινὸν τοῦ καθίσματος.

- 4.10. Προσεκτικά επαναφέρεται ή πλάτη προς τα όπισθεν ούτως ώστε να περατωθεί ή τοποθέτηση. Η έγκάρσια στάθμη του άνδρικού πρέπει να είναι οριζόντια. Σε αντίθετη περίπτωση επαναλαμβάνεται ή ανωτέρω περιγραφόμενη διεργασία.
5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
- 5.1. Όταν το άνδρικό έχει τοποθετηθεί σύμφωνα προς το σημείο 4, το σημείο Η του καθίσματος και ή πραγματική γωνία κλίσεως του έν λόγω έρεισινώτου συνίστανται από το σημείο Η και τη γωνία κλίσεως τής γραμμής αναφοράς του κορμού του άνδρικού.
- 5.2. Οί συντεταγμένες του σημείου Η σε σχέση προς τα τρία, αντιστοίχως κάθετα επίπεδα και την πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου μετρούνται για να συγκριθούν προς τα υπό του κατασκευαστή του όχηματος παρεχόμενα δεδομένα.
6. ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ
- 6.1. Τα αποτελέσματα των γενομένων σύμφωνα με το σημείο 5.2 μετρήσεων για το σημείο Η και την πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου, πρέπει να συγκριθούν προς τις συντεταγμένες του σημείου R και προς την προβλεπομένη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου, οί όποιες υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή του όχηματος.
- 6.2. Η εξακρίβωση τής σχετικής θέσεως των σημείων R και Η και του λόγου μεταξύ τής προβλεπομένης και πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου θεωρείται ικανοποιητική, για αύτη την καθήμενη θέση, άν το σημείο Η, όπως αυτό προσδιορίζεται από τις συντεταγμένες του, εύρίσκεται έντός διαμήκους όρθογωνίου κέντρου R, του όποιου και οί ορίζοντιοι και κατακόρυφοι πλευρές, έχουν μήκος 30mm και 20 mm αντιστοίχως και εάν ή πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου δέν διαφέρει πλέον των 3ο τής προβλεπομένης γωνίας κλίσεως.
- 6.2.1. Αν πληρούνται οί όροι αυτοί, το σημείον R και ή προβλεπομένη γωνία κλίσεως χρησιμοποιούνται για την δοκιμή και, άν αυτό είναι αναγκαίο, το άνδρικό διευθετείται έτσι ώστε το σημείο R να συμπίπτει με το σημείο R και ή πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου να συμπίπτει με την προβλεπομένη γωνία.
- 6.3. Αν το σημείο Η ή ή πραγματική γωνία κλίσεως δέν πληροί τις προδιαγραφές του σημείου 6.2, πραγματοποιούνται δύο άλλοι προσδιορισμοί του σημείου Η ή τής πραγματικής γωνίας κλίσεως (τρεις προσδιορισμοί, συνολικά). Αν τα αποτελέσματα τα λαμβανόμενα κατά τις δύο από τις τρεις διεργασίες πληρούν τις προδιαγραφές, το αποτέλεσμα τής δοκιμής θεωρείται ικανοποιητικό.
- 6.4. Αν τα αποτελέσματα των δύο τουλάχιστον από τις τρεις διεργασίες δέν πληρούν τις προδιαγραφές του σημείου 6.2 το αποτέλεσμα τής δοκιμής θεωρείται μη ικανοποιητικό.
- 6.5. Αν προκύπτει ή κατάσταση που προβλέπεται στο σημείο 6.4, ή άν ή εξακρίβωση δέν δύναται να πραγματοποιηθεί διότι ο κατασκευαστής δέν παρέχει πληροφορίες περί τής θέσεως του σημείου R ή τής προβλεπομένης γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου, δύναται να χρησιμοποιηθεί ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων των τριών προσδιορισμών και να θεωρηθεί εφαρμοστέος σε όλες τις περιπτώσεις όπου αναφέρεται στην παρούσα οδηγία το σημείο R ή ή προβλεπομένη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου.
- 6.6. Προς εξακρίβωση σε όχημα σειράς τής τεχνικής θέσεως των σημείων R και Η και του λόγου μεταξύ τής προβλεπομένης γωνίας και τής πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου, το αναφερόν στο σημείο 6.2 όρθογώνιο αντικαθίσταται από τετράγωνο πλευράς 50 mm, και ή πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου πρέπει να μη διαφέρει πλέον των 5ο κατά το μέζον ή έλασσον τής προβλεπομένης γωνίας κλίσεως.

Συμπληρωματικό παράρτημα

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΘΕΤΟΝΤΑ ΤΟ ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟ



Εικόνα 1

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΑΖΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

Μάζα του ανδρικού

kg

Στοιχεία που υποκαθιστούν
την πλάτη και το καθήμενο
μήμα του σώματος

16

Μάζες βάρους κορμού

31

Μάζες βάρους καθήμενου
μήματος

8

Μάζες βάρους μηρών

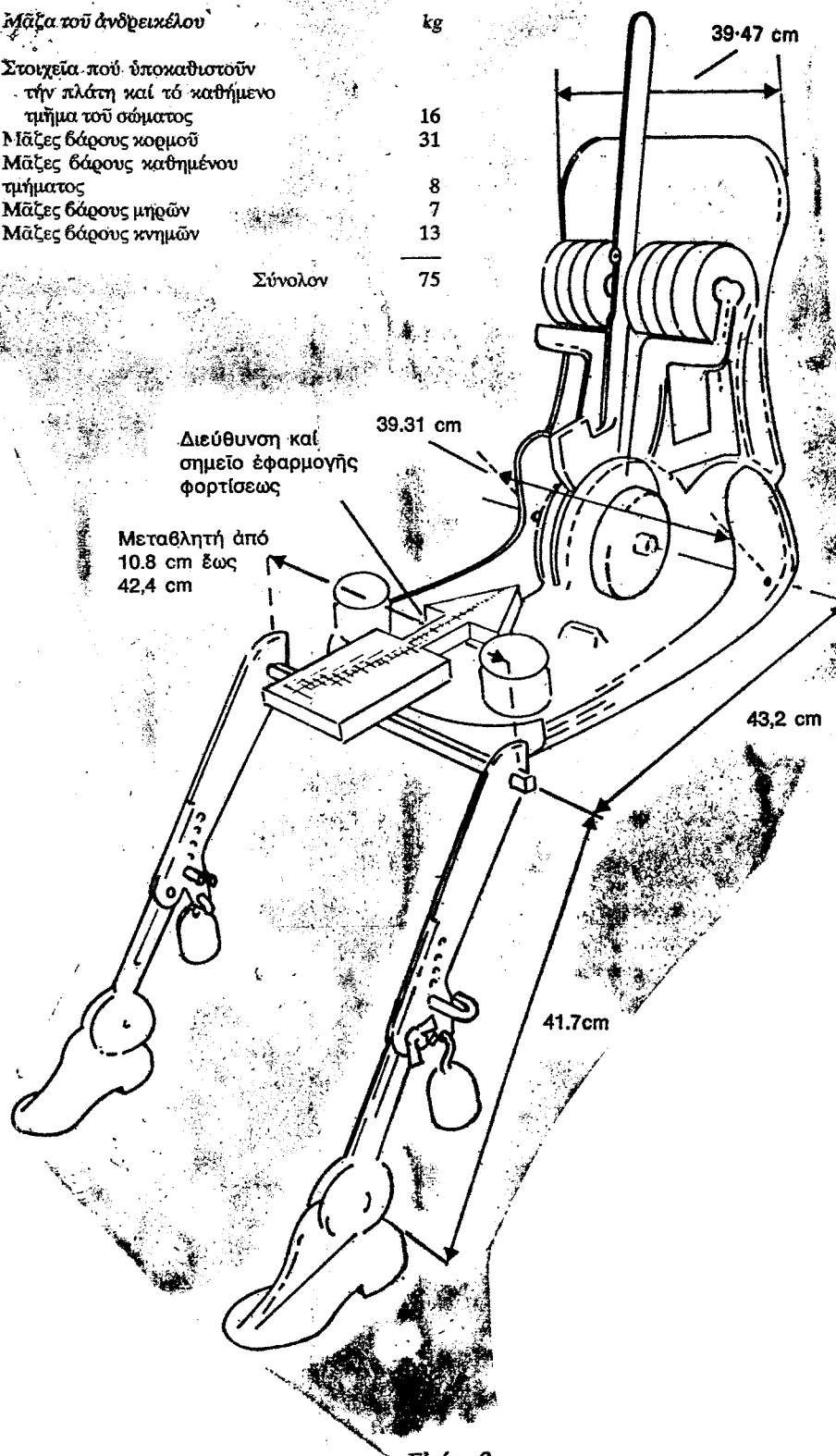
7

Μάζες βάρους κνημών

13

Σύνολον

75



Εικόνα 2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΜΕΘΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΡΧΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

1. ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Προκειμένου να ελεγχθούν οι χαρακτηριστικές διαστάσεις στο έσωτερικό και το εξωτερικό του υποβαλλομένου προς έγκριση όχηματος, σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία, πρέπει, για την ανεύρεση επί του πραγματικού οχήματος, του κατασκευασμένου σύμφωνα προς τα σχέδια του κατασκευαστή, των εμφανιζομένων στα σχέδια αυτά εξειδικευμένων σημείων, να καθορισθούν με ακρίβεια οι σχέσεις μεταξύ των συντεταγμένων που καθορίσθηκαν στα πρώτα στάδια της μελέτης του οχήματος εντός των πλαισίων του καθοριζομένου στο σημείο 2.3 του παραρτήματος 1 τρισδιαστάτου συστήματος και της θέσεως των καθοριζομένων στο σημείο 2.4 του παραρτήματος 1 αρχικών σημείων αναγνώρισεως.

2. ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ

Για να καθορισθούν αυτές οι σχέσεις, λαμβάνεται ένα επίπεδο αναφοράς στο έδαφος, που φέρει τους διαβαθμισμένους άξονες των x και y . Η εικόνα 6 του συμπληρωματικού του παρόντος παραρτήματος, δεικνύει την χρησιμοποιητέα μέθοδο για το σκοπό αυτό. Το επίπεδο αναφοράς συνίσταται από μια επιφάνεια σκληρή, επίπεδο και οριζοντία επί της οποίας τοποθετείται το όχημα και στην οποία έχουν στερεωθεί καλώς δύο κλίμακες μετρήσεως υποδιηρημένες σε χιλιοστά μετρα οι οποίες πρέπει να έχουν ελάχιστο μήκος 8 μέτρων για τον άξονα x και 4 μέτρων για τον άξονα y . Πρέπει

να έχουν θέση κάθετη ή μία ως προς την άλλη, ως εμφανίζεται στην εικόνα 6 του συμπληρωματικού του παρόντος παραρτήματος. Η τομή αυτών των κλιμάκων είναι ή «άρχη» συντεταγμένων στο έδαφος».

3. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ανισότητες στάθμης στο επίπεδο αναφοράς, ή την επιφάνεια δοκιμής, είναι απαραίτητο να μετρηθούν οι αποκλίσεις σε σχέση προς την άρχη συντεταγμένων στο έδαφος κατά μήκος των δύο κλιμάκων των συντεταγμένων x και y , σε διαστάματα 250 mm και να καταγραφούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων προκειμένου να διενεργηθούν οι επιθυμητές διορθώσεις κατά τον έλεγχο του οχήματος.

4. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ

Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ελάχιστονες αποκλίσεις ύψους της αναρτήσεως, κλπ., είναι αναγκαίο να υφίσταται μέσον επαναφοράς των σημείων αναγνώρισεως, πριν να αρχίσουν οι μετρήσεις, στις θέσεις των οποίων οι συντεταγμένες καθορίσθηκαν κατά το στάδιο των μελετών. Έξάλλου πρέπει να υφίσταται δυνατότης ελαφρώς μετατοπίσεως του οχήματος εγκαρσίως και/ή κατά μήκος για να τοποθετείται όρθα σε σχέση προς τα επίπεδα αναφοράς.

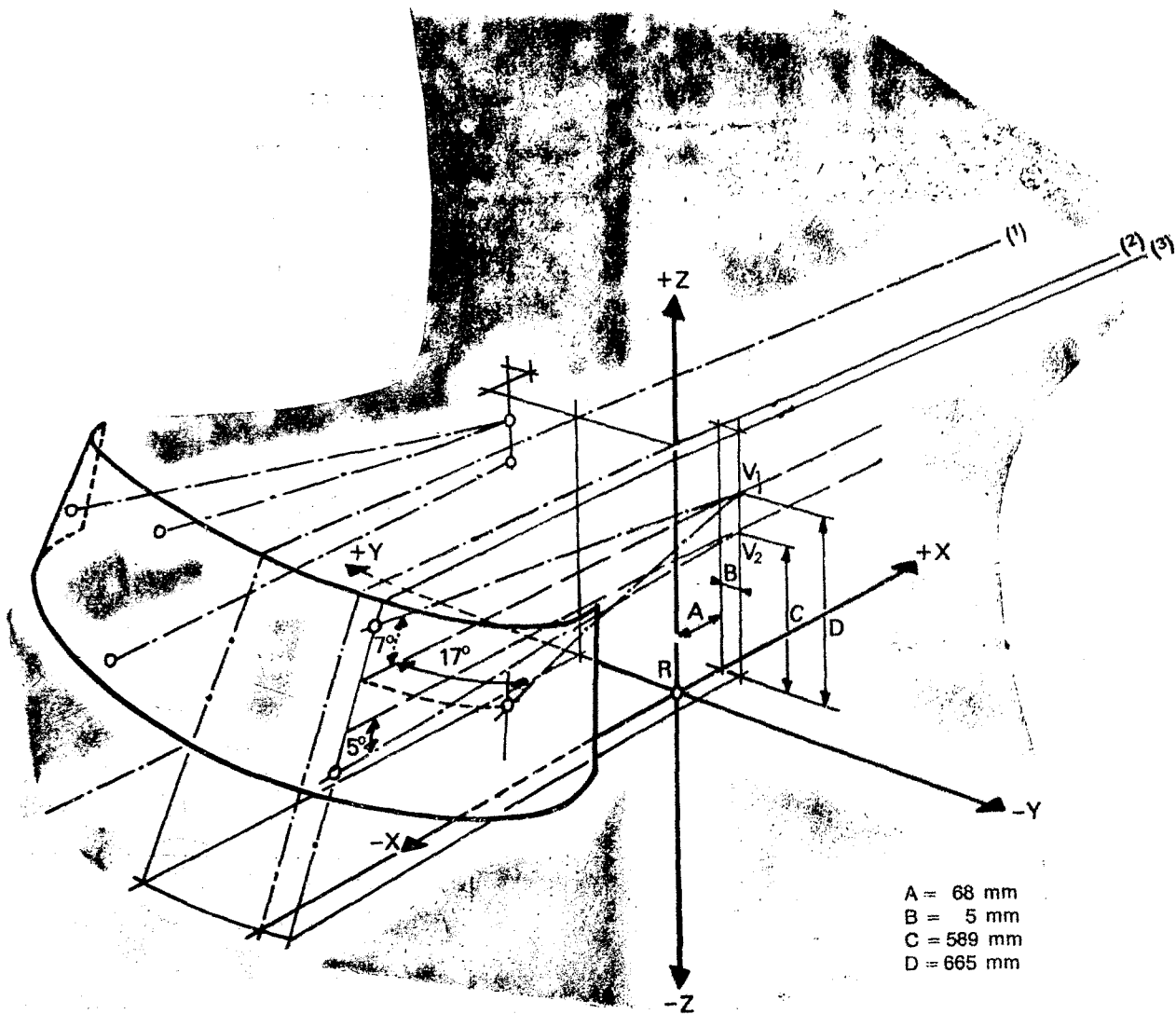
5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Εφόσον το όχημα έχει τοποθετηθεί όρθα σε σχέση προς το σύστημα αναφοράς και στην προβλεπόμενη κατά το στάδιο των μελετών θέση, είναι εύχερες να προσδιορισθεί ή θέση των απαιτούμενων για τη μελέτη των συνθηκών της έμπροσθίας ορατότητας σημείων.

Για να προσδιορισθούν οι συνθήκες αυτές, δύνανται να χρησιμοποιηθούν θεοδόλιχοι, φωτεινές πηγές ή συστήματα φερομένων σκιών ή άλλος μηχανισμός του οποίου ισοδυναμία θα είναι δυνατό να αποδειχθεί.

Εικόνα 1

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ V



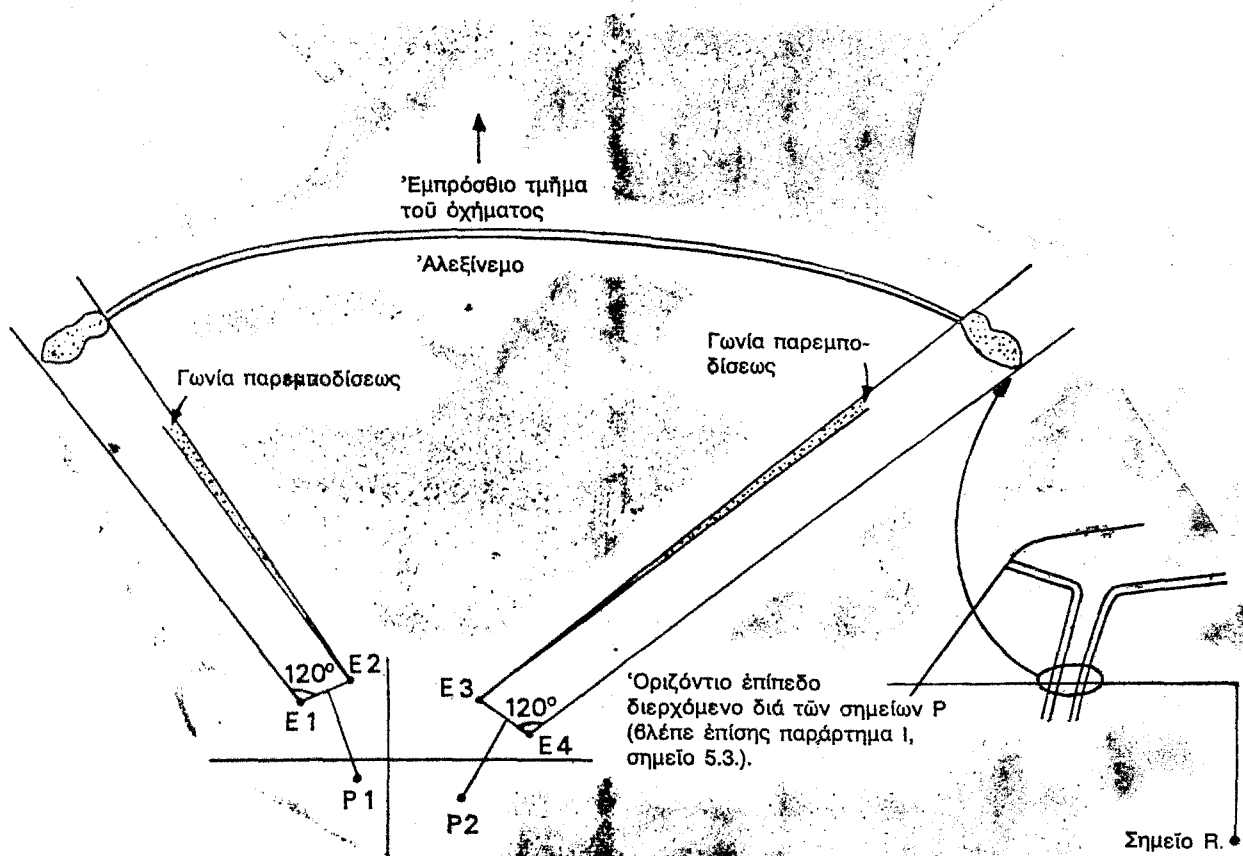
- (1) Ίχνος του διαμήκους στο μέσο του δχήματος έπιπέδου.
- (2) Ίχνος του διερχομένου από το R κατακορύφου έπιπέδου.
- (3) Ίχνος του διερχομένου από το V₁ και V₂ κατακορύφου έπιπέδου.

Εικόνα 2

ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗ ΠΡΟΚΑΛΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΟΡΘΟΣΤΑΤΕΣ

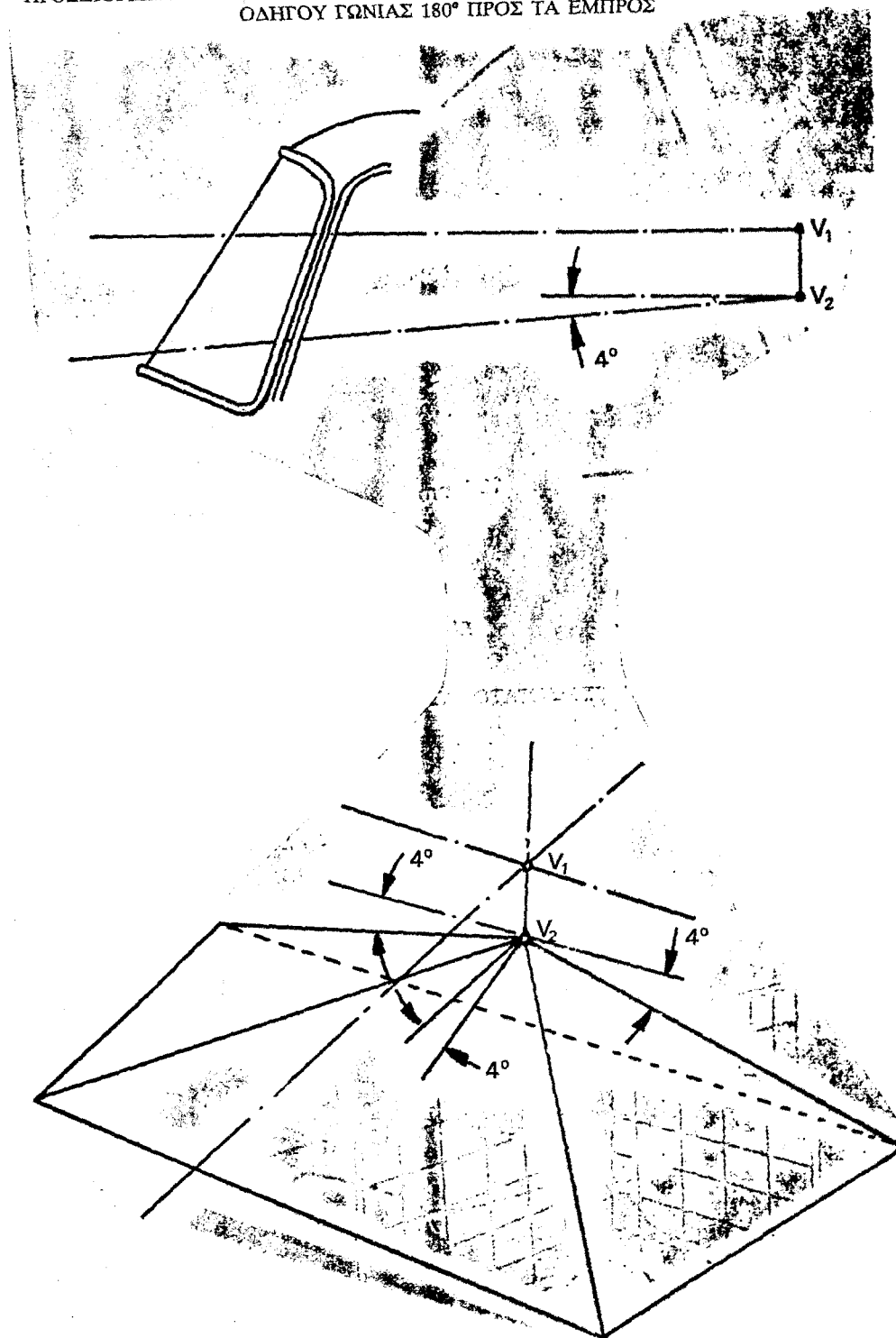
Σχήμα που δεικνύει τα σημεία Ρ και Ε σκοπεύσεως του δεξιού και αριστερού ορθοστάτου.

(Ιδιαίτερη περίπτωση προβλεπόμενη στο παράρτημα Ι, σημείο 5.5.2.2)



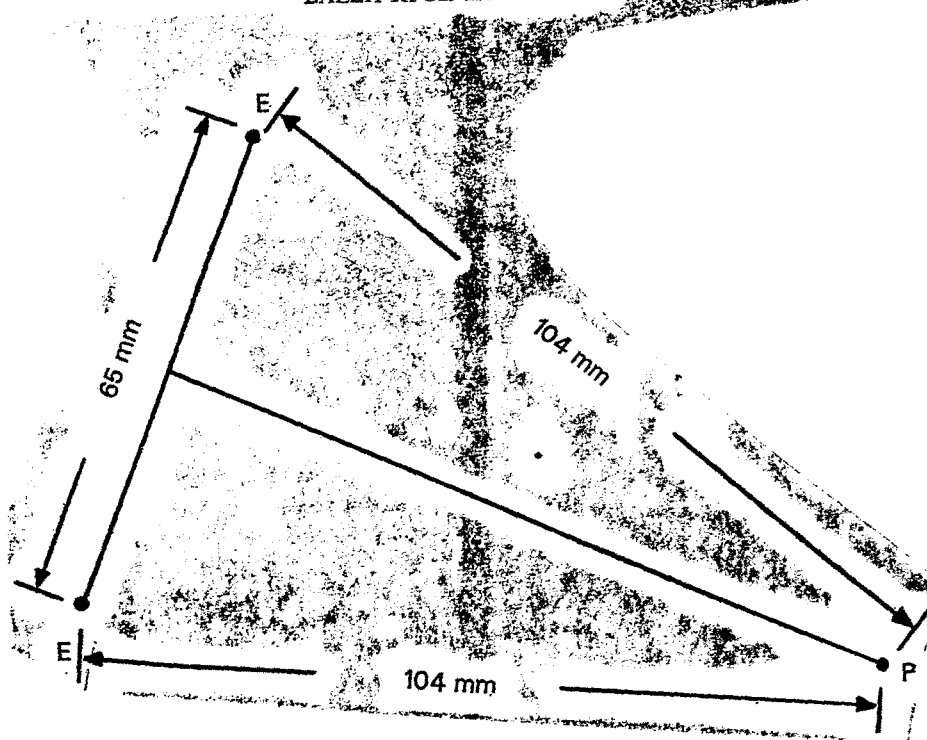
Εικόνα 3

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΕΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΕΥΘΕΙΑΝ ΟΠΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΤΟΥ
ΟΔΗΓΟΥ ΓΩΝΙΑΣ 180° ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΜΠΡΟΣ



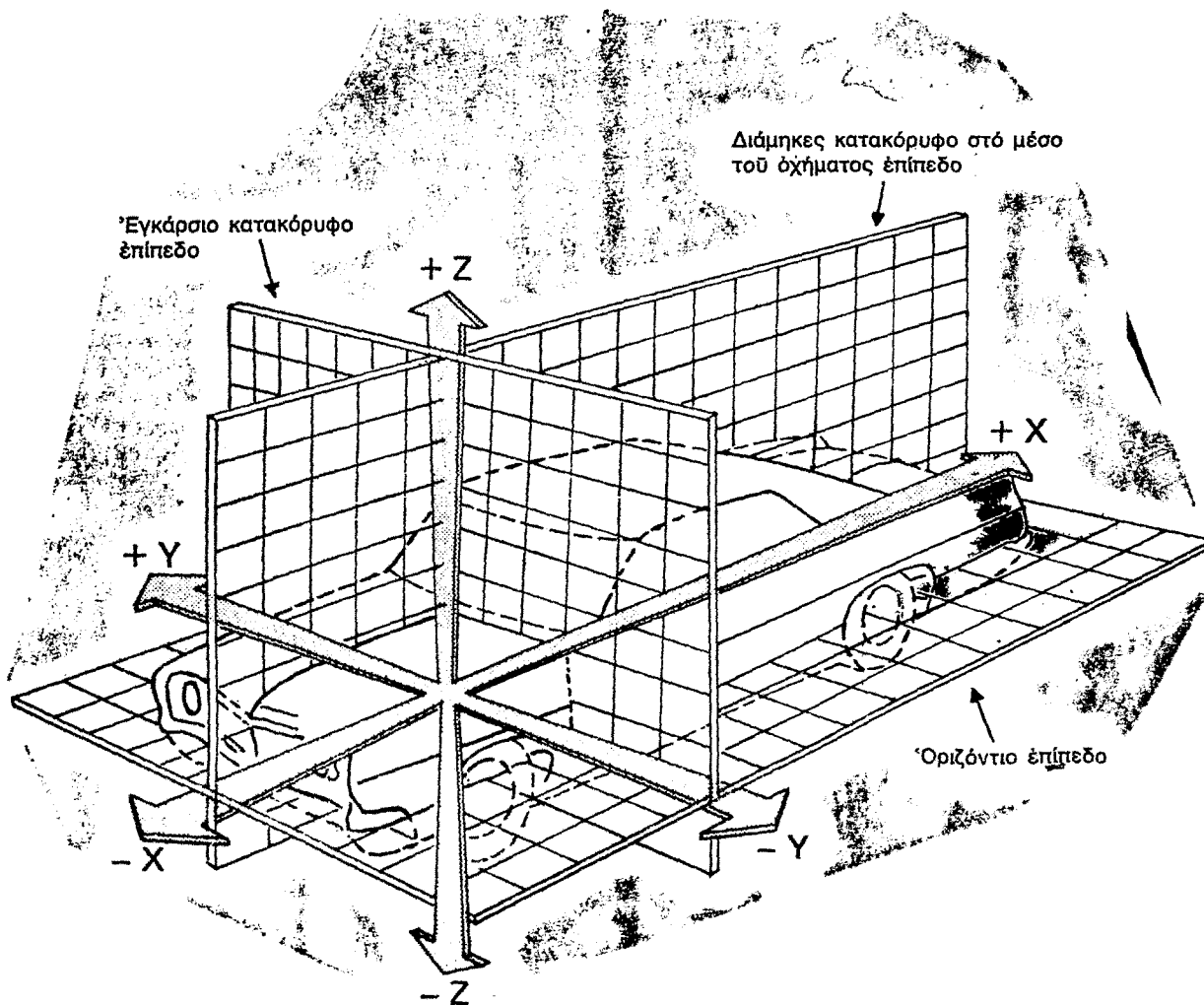
Εικόνα 4

ΣΧΗΜΑ ΜΕ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ Ε ΣΕ
ΣΧΕΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ Ρ



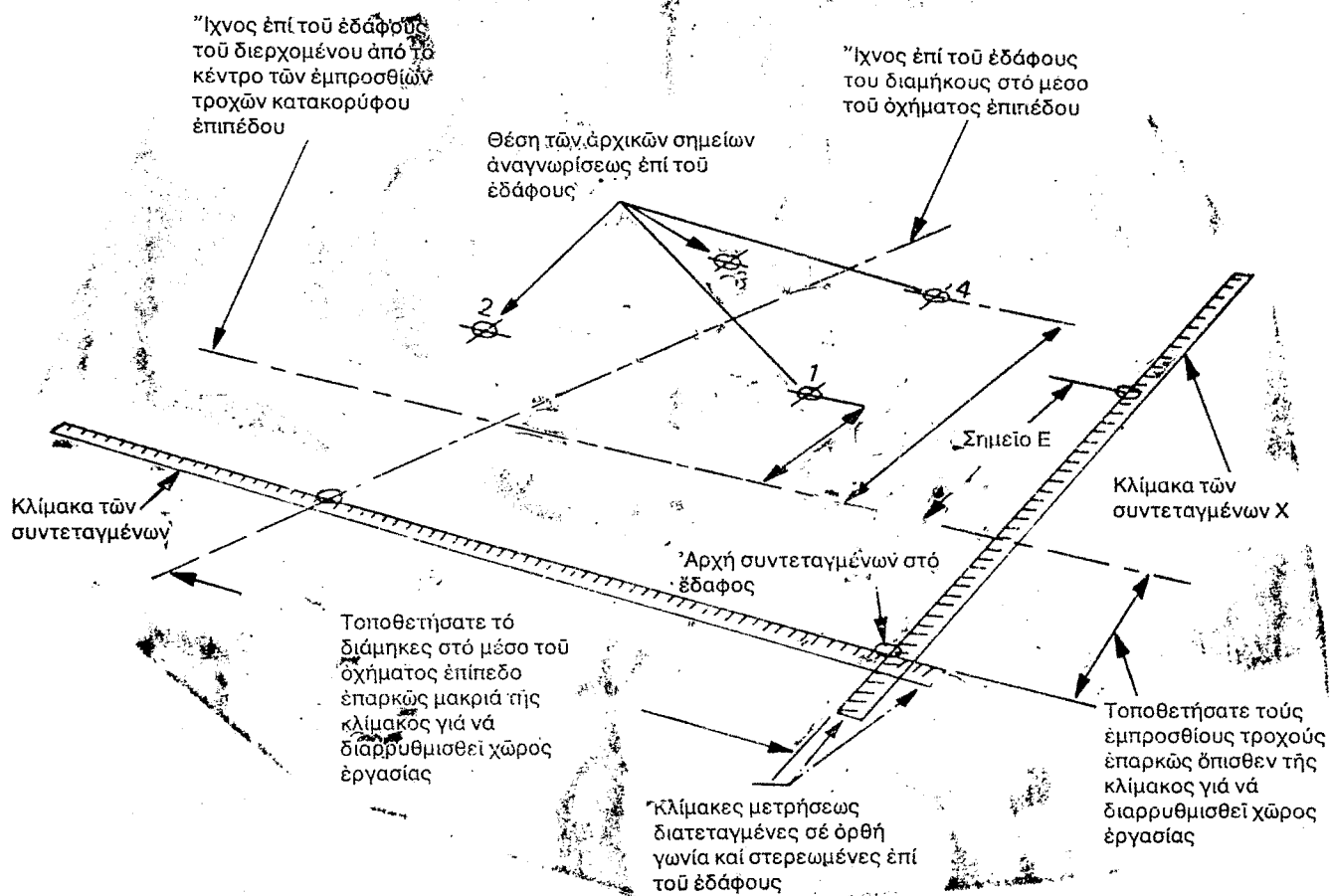
Εικόνα 5

ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ



Εικόνα 6.

ΠΕΔΙΟ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ V

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

(Μέγιστο σχήμα Α4 (210 × 297 mm))

"Ενδειξη της Διοικήσεως"

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ
ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΠΤΙΚΟ
ΠΕΔΙΟ

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6 Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών, που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους).

Αριθμός έγκρισεως (ΕΟΚ)

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος
2. Τύπος του οχήματος
3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή
4. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση τυχόν εντολοδόχου του
5. Συνοπτική περιγραφή του οχήματος
6. Δεδομένα που επιτρέπουν τον προσδιορισμό του σημείου αναφοράς R της θέσεως καθισμένου, ή οποία έχει ορισθεί για τον οδηγό, σε σχέση προς τη θέση των αρχικών σημείων αναγνωρίσεως
7. Έξακρίβωση, θέση και σχετικές θέσεις των αρχικών σημείων αναγνωρίσεως
8. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος προς έγκριση
9. Τεχνική υπηρεσία πραγματοποιούσα τις δοκιμές έγκρίσεως
10. Ημερομηνία του εκδοθέντος πρακτικού από την υπηρεσία αυτή
11. Αριθμός του εκδοθέντος πρακτικού από την ημερομηνία αυτή

12. Η έγκριση καθ' όσον αφορά το οπτικό πεδίο του οδηγού έχορηγήθη/άπερρίφθη(*)
13. Τόπος
14. Ημερομηνία
15. Υπογραφή
16. Τα κάτωθι έγγραφα, φέροντα τον ανωτέρω αναγραφόμενο αριθμό έγκρίσεως είναι συνημμένα στην παρούσα ανακοίνωση :
..... σχέδια διαστάσεων
..... αναπεταμένη όψη ή φωτογραφία του θαλάμου επιβατών.
17. Τυχόν παρατηρήσεις

(*) Διχαράψατε την περιττή ένδειξη

Άρθρο 4.

"Αν το πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του προηγούμενου άρθρου, το εκδίδει αρμόδια ελληνική αρχή, αυτή οφείλει να παίρνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να ενημερώνεται για την τυχόν μεταβολή οποιουδήποτε από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στο τμήμα 2.2 του παραρτήματος I αυτού του Διατάγματος για να κρίνει μήπως ή μεταβολή αυτή καθιστά αναγκαία τη διενέργεια ελέγχων, δοκιμών και μετρήσεων στο όχημα που έχει τροποποιηθεί για έκδοση (σε καταφατική περίπτωση) νέου πιστοποιητικού. Η παραπάνω υπηρεσία δεν εγκρίνει την μεταβολή, εφόσο από τους σχετικούς ελέγχους διαπιστώσει ότι για το όχημα που τροποποιήθηκε δεν πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων I, III και IV αυτού του διατάγματος.

Άρθρο 5.

Η ισχύς του Διατάγματος αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στόν Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του Προεδρικού Διατάγματος.

Αθήνα, 28 Δεκεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ

ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ