



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
20 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
183

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 480

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 74/60/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 17ης Δεκεμβρίου 1973, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών - μελών, όσον αφορά την εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών, εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγίσεως, διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, σκεπή ή σκεπή που ανοίγει, ερeisίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων)», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την 78/632/ΕΟΚ οδηγία της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 19ης Μαΐου 1978.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 1338/83 «Εφαρμογή του ποινικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/τ.Α/17.3.1983), σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του Ν. 945/1979 (ΦΕΚ 170/τ.Α/27.7.1979) «περί κυρώσεως της Συνθήκης Προσχώρησης της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενεργείας και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος».

2. Το άρθρο 3 του Ν. 1104/80 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/τ.Α/29.12.1980) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π.Δ. 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ 104/τ.Α/30.8.82).

3. Την 646/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το διάταγμα αυτό αποσκοπεί στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 74/60/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 17 Δεκεμβρίου 1973 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών όσον αφορά την εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγίσεως, διευθέτηση των οργάνων χει-

ρισμού, σκεπή ή σκεπή που ανοίγει, ερeisίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων)» όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 78/632/ΕΟΚ της 19 Μαΐου 1978 «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ «περί ...» που δημοσιεύθηκαν στην ελληνική γλώσσα, στην επίσημη εφημερίδα των ευρωπαϊκών κοινοτήτων, ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980 κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμοι 002 και 007 σελ. 168 και 155 αντιστοίχως.

Άρθρο 2.

Οι διατάξεις του διατάγματος αυτού αφορούν στα οχήματα μεταφοράς επιβατών με κινητήρα, που διαθέτουν όχι περισσότερες από οκτώ (8) θέσεις στις οποίες δεν περιλαμβάνεται η θέση του οδηγού, που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους, που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστο τροχούς και από κατασκευής τους ανώτατη ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 χιλιομέτρων την ώρα.

Άρθρο 3.

1. Από την έναρξη ισχύος αυτού του διατάγματος δεν επιτρέπεται η άρνηση της εγκρίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το νόμο 614/1977, ή χορηγήσεως της κατά το άρθρο 88 του ίδιου Κώδικα άδειας Κυκλοφορίας ή εγκρίσεως ΕΟΚ ή δελτίου εγκρίσεως ΕΟΚ για οχήματα που μνημονεύονται στο προηγούμενο άρθρο, για λόγους που αναφέρονται στην εσωτερική διαρρύθμιση αυτών και ειδικότερα στα μέρη και εξαρτήματα του διαμερίσματος των επιβατών, εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγίσεως, στη θέση των οργάνων χειρισμού, στην οροφή ή στην οροφή που ανοίγει, στα ερeisίνωτα και στα πίσω τμήματα των καθισμάτων, εφόσον πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος. Η τήρηση των παραπάνω όρων διαπιστούται από το δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ για τον τύπο του οχήματος, για τον οποίο το δελτίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του υπ' αριθ. 431/1983 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 160/Α/7.11.83) που εξεδόθη σε συμμόρφωση προς την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

2. Η έκδοση δελτίου εγκρίσεως ΕΟΚ για ένα τύπο οχήματος δεν επιτρέπεται, εφ' όσον από τους σχετικούς ελέγχους και τις δοκιμές διαπιστούται ότι δεν πληρούνται οι προδιαγραφές των παραρτημάτων του παρόντος προεδρικού διατάγματος.

3. Από την έναρξη ισχύος αυτού του διατάγματος είναι δυνατή η άρνηση της εγκρίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 84 του ΚΟΚ που κυρώθηκε με το Νόμο 61/1977 ενός τύπου οχήματος του οποίου η εσωτερική διαρρύθμιση δεν πληροί τους όρους των παραρτημάτων του παρόντος προεδρικού διατάγματος.

4. Εφόσον η αίτηση για την έγκριση ΕΟΚ ενός οχήματος υποβάλλεται στην Διεύθυνση Μεταφορών της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών αυτή συνοδεύεται και από τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος. Η παραπάνω αίτηση πρέπει να υποβληθεί από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

5. Για να αποφανθεί η Διεύθυνση Μεταφορών της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών αν θα χορηγήσει ή αν δεν θα χορηγήσει την έγκριση που ζητείται για τα στοιχεία τα οποία μνημονεύει το διάταγμα αυτό προβαίνει σε όλους τους ελέγχους και δοκιμές όπως ορίζονται στα παραρτήματα του παρόντος Π.Δ. και συντάσσει το σχετικό πρακτικό δοκιμών. Αν δοθεί έγκριση η ελληνική αρχή που χορήγησε αυτήν την έγκριση, οφείλει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε αυτή να ενημερώνεται για κάθε τυχόν μεταβολή σε ένα ή περισσότερα από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2.2 του παραρτήματος Ι του παρόντος προεδρικού διατάγματος. Η παραπάνω αρχή κρίνει εάν η μεταβολή καθιστά αναγκαία τη διενέργεια νέων ελέγχων και δοκιμών πάνω στο όχημα που έχει τροποποιηθεί και συντάσσει και νέο πρακτικό. Αν από τους παραπάνω ελέγχους και δοκιμές διαπιστωθεί ότι δεν πληρούνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων του παρόντος προεδρικού διατάγματος ή μεταβολή δεν εγκρίνεται.

Άρθρο 4

Προσαρτώνται στο παρόν Προεδρικό Διάταγμα σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού, τα παραρτήματα της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκαν από τα παραρτήματα της οδηγίας 78/632/ΕΟΚ των οποίων τα κείμενα έχουν ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι⁽¹⁾

ΟΡΙΣΜΟΣ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

(1)

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας νοείται:

(2.1.).

2.2.

Ός «τύπος οχημάτων» σέ δ,τι αφορά την έσωτερική διαρρύθμιση τών οχημάτων (έσωτερικά τμήματα του χώρου έπιβατών εκτός του ή τών έσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, διευθέτηση τών όργάνων χειρισμού, σκεπή ή σκεπή πού άνοίγει, έρεισίνωτο καί όπισθιο τμήμα τών καθισμάτων), τά όχήματα μέ κινητήρα πού δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους βασικές διαφορές, τών διαφορών αύτών δυναμένων ίδίως νά άφορούν τά άκόλουθα σημεία:

2.2.1.

μορφές ή ύλικά του άμαξώματος πού άποτελεί τό χώρο έπιβατών.

2.2.2.

διευθέτηση τών όργάνων χειρισμού.

2.3.

ώς «περιοχή άναφοράς», ή περιοχή προσκρούσεως της κεφαλής όπως όρίζεται στό παράρτημα II εκτός:

2.3.1.

της έπιφανείας πού όρίζεται από την όριζόντιο πρός τά έμπρός προβολή ενός κύκλου περιγραφόμενου στό μέγιστο όγκο του όργάνου χειρισμού διευσθύνσεως, καί αύξηθέντος μέ μία περιφερειακή ταινία πλάτους 127 mm· ή έπιφάνεια αύτή όρίζεται πρός τά κάτω διά του όριζόντιου έπίπεδου του έφαπτομένου στό κατώτερο άκρο του όργάνου χειρισμού διευσθύνσεως εύρισκόμενου σέ θέση πορείας σέ εύθεία γραμμή.

2.3.2.

του τμήματος της έπιφανείας του πίνακος όργάνων (tableau de bord) πού περιέχεται μεταξύ της περιοχής της έπιφανείας του σημείου 2.3.1 καί του πλησιεστέρου έσωτερικού πλευρικού τοιχώματος του όχήματος· ή περιοχή αύτή περιορίζεται πρός τά κάτω από τό όριζόντιο έπίπεδο τό έφαπτόμενο στό κατώτατο άκρο του όργάνου χειρισμού του συστήματος διευσθύνσεως, καί

2.3.3.

των πλευρικών όρθοστατων του άλεξινίμου.

2.4.

ώς «έπίπεδο του πίνακος όργάνων», ή γραμμή πού όρίζεται από τά σημεία έπαφής τών κατακορύφων έφαπτομένων στών πίνακα όργάνων,

2.5.

ώς «σκεπή» τό άνώτερο τμήμα του όχήματος τό όποιο εκτείνεται από τό άνώτερο άκρο του άλεξινίμου ως τό άνώτερο άκρο του όπισθίου παίμαθιου καί περιριζομένου πλευρικός από τόν άνώτερο σκελετό των πλευρικών τοιχωμάτων,

2.6.

μέ την έκφραση «γραμμή ζώνης», ή γραμμή πού όρίζεται από τό κατώτερο διαφανές περιγράμμα των πλευρικών ύαλοπινάκων του όχήματος.

2.7

ώς «όχημα μέ πτυσσόμενη σκεπή», ένα όχημα στο όποιο, οι όρισμένες περιστάσεις, δέν ύπαρχει δομικό στοιχείο άντιστάσεως του όχήματος ύπεναντι τη γραμμής ζώνης εκτός των μετωπικών ύποστηρίγμάτων της σκεπής καί/ή των άντίδων άσφαλείας, και η τών σημείων άγκυρώσεως των ζωνών άσφαλείας.

2.8.

ώς «όχημα μέ άποκαλυπτόμενη σκεπή», ένα όχημα στο όποιο μόνο ή σκεπή ή ένα τμήμα της δύναται νά αναδιπλωθεί, νά άφαιρεθεί ή νά ανυψωθεί και που άφήνει νά ύπάρχουν ύπεράνω της γραμμής ζώνης τά δομικά στοιχεία άντιστάσεως του όχήματος

2.9.

ώς «πτυσσόμενο καθίσμα α», ένα πτυσσόμενο καθίσμα προοριζόμενο γιά μία χρήση περιστάσιακή και τό όποιο ύφίσταται κανονικά έν διμπτύξει.

(¹) Το κείμενο των παραρτημάτων είναι ανάλογο κατ' ουσία μέ έκτενο του κανονισμού άριθ. 21 της Οίκονομικής Έπιτροπής γιά την Εύρώπη του ΟΗΕ. Ειδικότερα οι υλοδιαγραφές σέ σημεία είναι οι ίδιες. Γι' αυτό άν γιά ένα σημείο του κανονισμού άριθ. 21 δέν ύπαρχει άντίστοιχο στήν παρούσα οδηγία, ο άριθμός του άναφέρεται, γιά ύπόμνημα, έντός παρενθεσίων.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

3.1. Η αίτηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος πρέπει να υποβληθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον εντολοδόχο του.

3.2. Συνοδεύεται από τα αναφερόμενα κατωτέρω στοιχεία σε τρία αντίτυπα και από τις ακόλουθες ενδείξεις:

- λεπτομερής περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τα αναφερόμενα στο σημείο 2.2 τμήματα,
- μία φωτογραφία ή μία ανεπτυγμένη όψη του χώρου επιβατών, και
- πρέπει να αναφέρονται και οι αριθμοί ή και τα σύμβολα που χαρακτηρίζουν τον τύπο του οχήματος.

3.3. Στην επιφωτισμένη με τις δοκιμές τεχνική όληρη οχήματος πρέπει να παραρτηθούν:

3.3.1. κατά τη βούληση του κατασκευαστή, είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος, είτε τό (ή τὰ) θεωρούμενο(α) ως βασικό(α) τμήμα(τα) του οχήματος για τις εξακριβώσεις και δοκιμές τις προβλεπόμενες από την παρούσα οδηγία και

3.3.2. έφόσον ζητηθούν από αυτήν όρισμένα εξαρτήματα και όρισμένα δείγματα των χρησιμοποιούμενων υλικών.

(4.)

5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

5.1. Έμπροσθια έσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών που εύρισκονται υπεράνω του επιπέδου του πίνακος όργάνων, έμπροσθεν των σημείων Η των έμπροσθίων θύρων, εξαίρεσει των πλευρικών θυρών

5.1.1. Η περιοχή ανωτέρω που όρίζεται στο σημείο 2.3 δέν πρέπει να περιέχει ούτε επικινυνή ανωμαλία, ούτε έντονη εξέχουσα γωνία ικανή να αύξησει τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα των τραυμάτων των επιβατών.

Είδικότερα τα εξαρτήματα τα αναφερόμενα στα σημεία 5.1.2 έως 5.1.6, θεωρούνται ως ικανοποιητικά άν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές των σημείων αυτών.

5.1.2. Τα τμήματα του οχήματος τα όποια εύρισκονται έντός της περιοχής άναφορας, πρέπει να είναι ικανά να απορροφήσουν την ένέργεια όπως εξειδικεύεται στο παράρτημα III. Δέν λαμβάνονται ύπόψη τα τμήματα τα όποια δέν ανήκουν στον πίνακα όργάνων και τα όποια κείνται σε απόσταση μικρότερη των 10 cm και από τις ζώνες των υαλοπινάκων. Έξάλλου δέν λαμβάνονται ύπόψη τα τμήματα τα όποια εύρισκονται στην περιοχή άναφορας και πληρούν ταυτοχρόνως τις δύο ακόλουθες προϋποθέσεις:

- άν κατά τη διάρκεια της πραγματοποιούμενης δοκιμής κατά τις προδιαγραφές του παραρτήματος III, το έκκρεμες συναντά τμήματα που εύρίσκονται εκτός της περιοχής άναφορας,
- άν τα τμήματα αυτά κείνται σε απόσταση μικρότερη των 10 cm από τα τμήματα που συναντούν το έκκρεμα και εύρίσκονται εκτός της περιοχής άναφορας της απόστασης αυτής μετρουμένη επί της επιφανείας της περιοχής άναφορας.

Ό τυχόν υπάρχων μεταλλικός σκελετός, ό όποιος χρησιμοποιείται ως στηρίγμα δέν πρέπει να παρουσιάζει προεξέχουσα ακμή.

5.1.3. Τό κατώτερο άκρο του πίνακος όργάνων στην περιοχή ύπόψη κατά την όποια δέν πληροι τις αναφερόμενες στο σημείο 5.1.2 προϋποθέσεις, πρέπει να είναι στρογγυλεμένο, ή άκτίνα καμπυλότητας να μη είναι μικρότερη των 19 mm.

5.1.4. Τα κομβία, οι μοχλοί κλπ. από άκαμπτα υλικά που σχηματίζουν προεξοχές και απέχουν 3,2 mm έως 9,5 mm ως προς τον πίνακα της απόστασης μετρουμένης σύμφωνα με την ύποδεικνυόμενη στο παράρτημα I μεθοδο, πρέπει να έχουν τουλάχιστον μία έγκαιρία διατομή επιφανείας 2 cm² μετρουμένη σε απόσταση 2,5 mm σε σχέση προς τό πλέον προεξέχον σημείο με στρογγυλεμένα άκρα και άκτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 2,5 mm.

- 5.1.5. "Αν τὰ εξαρτήματα προεξέχουν πλέον των 9,5 mm από την επιφάνεια του πίνακος ὀργάνων, πρέπει νὰ ἔχουν σχεδιασθῇ καὶ κατασκευασθῇ κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε νὰ δύνανται νὰ καλύπτονται ἀπὸ τὴν επιφάνεια τοῦ πίνακος ὀργάνων, μέχρι τοῦ σημείου ὥστε νὰ μὴ δημιουργοῦν προεξοχές πλέον των 9,5mm ἢ νὰ ἀποσπῶνται ὑπὸ τὴν ἐπίδραση μιᾶς ὀριζοντίου διαμήκους δυνάμεως κατευθυνομένης πρὸς τὰ ἔμπροσ 37,8 daN ἐφαρμοζομένης δι' ἐνὸς μοχλοῦ μέ ἐπίπεδο ἄκρο, διαμέτρου 50 mm κατὰ μέγιστο ὄριο. Στὴ δευτέρη περίπτωση δὲν πρέπει νὰ ὑπάρχουν προεξοχές μεγαλύτερες των 9,5 mm. Ἡ διατομή ποῦ πραγματοποιήθηκε σὲ ἀπόσταση 6,5 mm κατὰ μέγιστο ὄριο ἀπὸ τοῦ σημείου τοῦ πλέον προεξέχοντος πρέπει νὰ ἔχει μία ἐπιφάνεια τουλάχιστον 6,50 cm².
- 5.1.6. Γιά κάθε προεξοχή φέρουσα ἓνα τμήμα ἀπὸ εὐλόγιστο ὕλικό σκληρότητας μικρότερης των 50 shore A τοποθετημένη ἐπὶ ἐνὸς ἀκάμπτου ὑποστηρίγματος, οἱ προδιαγραφές των σημείων 5.1.4 καὶ 5.1.5 δὲν ἐφαρμόζονται παρὰ γιὰ τὸ ἀκάμπτο ὑποστήριγμα.
- 5.2. **Ἐμπρόσθια ἐσωτερικά τμήματα τοῦ χώρου ἐπιβατῶν ποῦ εὐρίσκονται κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πίνακος ὀργάνων καὶ ἔμπροσθεν τῶν σημείων Η τῶν ἔμπροσθίων θέσεων, ἐξαιρέσει τῶν πλευρικῶν θυρῶν καὶ τῶν ποδοπλήκτρων**
- 5.2.1. Ἐξαιρουμένων τῶν ποδοπλήκτρων καὶ τῶν στειρώσεων τοὺς ὡς καὶ τῶν ἐξαρτημάτων ποῦ δὲν δύνανται νὰ ἔρχονται σὲ ἐπαφή μετὰ τοῦ περιγραφομένου στό παράρτημα VI συστήματος καὶ χρησιμοποιούμενου σύμφωνα μὲ τὴν καθοριζομένη διαδικασία στό ἴδιον παράρτημα, τὰ ἀναφερόμενα στό σημείο 5.2 ἐξαρτήματα, πρέπει νὰ πληροῦν τίς προδιαγραφές τῶν σημείων 5.1.4 ἕως 5.1.6.
- 5.2.2. Ὁ μοχλὸς τῆς πέδης χειρὸς, ἐφόσον εὐρίσκεται ἐπὶ τοῦ πίνακος ὀργάνων ἢ κάτωθεν αὐτοῦ, πρέπει νὰ τοποθετεῖται κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε, διὰν εὐρίσκεται σὲ θέση ἡρεμίας, νὰ μὴ εἶναι δυνατόν νὰ πλῆξει τὸν ἐπιβαίνοντα σὲ περίπτωση μετωπικῆς συγκρούσεως. Ἄν ὁ ὅρος αὐτὸς δὲν τηρηθῇ ἡ ἐπιφάνεια τοῦ μοχλοῦ πρέπει νὰ πληροῖ τίς ἀναφερόμενες στό σημείο 5.3.2.3 προϋποθέσεις.
- 5.2.3. Τὸ τραπεζίδιο γιὰ τὴν τοποθέτηση ἀντικειμένων ἢ ἄλλα ἀνάλογα στοιχεία πρέπει νὰ ἔχουν σχεδιασθῇ καὶ κατασκευασθῇ κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε: σὲ καμιά περίπτωση τὰ ὑποστηρίγματα νὰ μὴν παρουσιάζουν ἀκμές σχηματίζουσες προεξοχές ὡς καὶ νὰ ἀνταποκρίνονται στὴ μία ἢ στὴν ἄλλη τῶν ἀκολουθῶν προϋποθέσεων:
- 5.2.3.1. τὸ τμήμα ποῦ στρέφεται πρὸς τὸ ἐσωτερικὸ τοῦ ὀχήματος πρέπει νὰ ἔχει ἐπιφάνεια ὕψους τουλάχιστον 25 mm, τὰ ἄκρα τῆς ὁποίας νὰ εἶναι στρογγυλεμένα μὲ ἀκτίνα καμπυλότητος τουλάχιστον 3,2 mm. Ἐπὶ πλέον, ἡ ἐπιφάνεια αὕτη πρέπει νὰ ἀποτελεῖται ἢ νὰ περιβάλλεται ἀπὸ ὕλικό ποῦ ἀπορροφᾷ τὴν ἐνέργεια, ὅπως καθορίζεται στό παράρτημα III, τῆς μελλούσης νὰ υἱοθετηθῇ γραμμῆς κρούσεως εὐρισκομένης κατὰ μήκος τῆς ὀριζοντίας.
- 5.2.3.2. Τὸ τραπεζίδιο γιὰ τὴν τοποθέτηση ἀντικειμένων ἢ ἄλλα ἀνάλογα στοιχεία πρέπει νὰ δύνανται νὰ ἀποσπῶνται, νὰ σχίζονται, νὰ παραμορφώνονται αἰσθητᾶ, νὰ ὑποχωροῦν ὑπὸ τὴν ὀρίση μιᾶς κατὰ μήκος ὀριζοντίου δυνάμεως 37,8 daN κατευθυνομένης πρὸς τὰ ἔμπροσ καὶ ἐφαρμοζομένης δι' ἐνὸς κυλίνδρου κατακορύφου ἄξονος καὶ διαμέτρου 110 mm χωρὶς νὰ δημιουργοῦνται ἐπικίνδυνα στοιχεία καὶ χωρὶς τὸ ἄκρο τοῦ τραπεζιδίου νὰ παρουσιάζει ἐπικίνδυνες ἀκμές.
- Ἐν πᾶσι περιπτώσει ἡ δύναμις αὕτη πρέπει νὰ κατευθύνεται ἐπὶ τοῦ πλέον ἀνθεκτικοῦ τμήματος τοῦ τραπεζιδίου γιὰ τὴν τοποθέτηση ἀντικειμένων ἢ τοῦ ὁποιοδήποτε ἄλλου ἀναλόγου στοιχείου.
- 5.2.4. Ὅταν τὰ ἀναφερόμενα ἀνωτέρω ἐξαρτήματα περιέχουν τμήμα ἀπὸ ὕλικό σκληρότητας κατωτέρης των 50 shore A τὸ ὁποῖο ἔχει τοποθετηθῇ ἐπὶ ἐνὸς ἀκάμπτου ὑποστηρίγματος, οἱ ἀνωτέρω προδιαγραφές, ἐκτὸς ἐκείνων οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται στὴν ἀπορρόφηση τῆς ἐνεργείας, ὅπως αὐτό νοεῖται στό παράρτημα III, δὲν ἐφαρμόζονται παρὰ μόνο γιὰ τὸ ἀκάμπτο ὑποστήριγμα.

- 5.3. Τα εσωτερικά τμήματα των χάρων επιπέδων του ευρισκονται εμπροσθεν του εργασιού επιπέδου του διέρχεται διά της γραμμής αναφοράς του θαλάσσιου του τοποθετημένου στην πλέον άσπασία θέση άνδρικήλου.
- 5.3.1. **Πεδίο εφαρμογής**
(Η προδιαγραφές του σημείου 5.3.2 εφαρμόζονται στις χειρολαβές, μοχλούς και κομβία χειρισμού, καθώς επίσης και σε κάθε άλλο αντικείμενο που σχηματίζει προεξοχή που δεν αναφέρεται στα σημεία 5.1 και 5.2 (βλέπε επίσης σημείο 5.3.2.2)).
- 5.3.2. **Προδιαγραφές**
*Αν τα αναφερόμενα στο σημείο 5.3.1 αντικείμενα είναι τοποθετημένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να δύνανται να πλήττονται από τους επιβάτες του οχήματος, πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές των σημείων 5.3.2.1 έως 5.3.4. Θεωρούνται ως αντικείμενα δυνάμενα να πλήττονται, τα αντικείμενα που δύνανται να ξεθύνουν σε έπαφή με μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ και τα όποια ευρίσκονται υπεράνω του σημείου Η του πλέον χαμηλού των εμπροσθίων θέσεων (βλέπε παράρτημα IV), εμπροσθεν του εργασιού επιπέδου που διέρχεται διά της γραμμής αναφοράς του θαλάσσιου του τοποθετημένου στην πλέον άσπασία θέση άνδρικήλου, και στα εξωτερικά των πτερυγίων που καθιζάνονται στα σημεία 2.3.1 και 2.3.2.
- 5.3.2.1. Η επιφάνειά τους πρέπει να τελειώνει σε στρογγυλεμένες άκρες των άκτινων καμπυλότητας μη δυνάμενων να είναι μικρότερων των 3,2 mm.
- 5.3.2.2. Οι μοχλοί και τα κομβία χειρισμού πρέπει να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε, υπό την επίδραση μίας δυνάμεως 37,8 daN εφαρμοζόμενης προς τα εμπρός κατά τη διαμήκη οριζοντία διεύθυνση, ή προεξοχή, στην πλέον αντίξοχη θέση να οδηγείται σε απόσταση τό πολύ 25 mm εκ της επιφανείας της πινακίδας ή τα συστήματα αυτά να άπωσπώνται ή να διπλώνουν. Σε αυτές τις δύο περιπτώσεις δεν πρέπει να υπάρχουν επικίνδυνες προεξοχές. Για τους μοχλούς χειρισμών των υαλοκαθαριστήρων είναι πάντως άποδεκτό, ή προεξοχή τους να οδηγείται σε απόσταση 35 mm τό πολύ από την επιφάνεια της πινακίδας.
- 5.3.2.3. Ο μοχλός της πέδης χειρός, όταν ευρίσκεται σε θέση χαλαρώσεως, και ή λαβή του μοχλού χειρισμού των ταχυτήτων όταν ευρίσκεται στις θέσεις εμπροσθίας κινήσεως, πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί και αν είναι ή θέση τους, εξαίρεσει των πτερυγίων που ορίζονται στα σημεία 2.3.1 και 2.3.2 και των κατωτέρω του επιπέδου του σημείου Η των εμπροσθίων θέσεων πτερυγίων, μία επιφάνεια τουλάχιστον 6,5 cm², μετρούμενη επί της τομής της καθέτου στην οριζοντία διαμήκη διεύθυνση μέχρις απόστάσεως 6,5 mm εκ του πλέον προεξέχοντος τμήματος, των άκτινων καμπυλότητας μη δυνάμενων να είναι μικρότερων των 3,2 mm.
- 5.3.3. Οι προδιαγραφές του σημείου 5.3.2.3 δεν εφαρμόζονται στον μοχλό της πέδης χειρός που ευρίσκεται στο δάπεδο. Για τέτοια όργανα χειρισμού, αν ένα τυχόν εκ των τμημάτων τους σε θέση χαλαρώσεως υπερβαίνει τό οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται διά του σημείου Η του πλέον χαμηλού των εμπροσθίων θέσεων (βλέπε παράρτημα IV), τό όργανο χειρισμού πρέπει να έχει μία επιφάνεια τουλάχιστον 6,5 μ², μετρούμενη εντός ενός οριζοντίου επιπέδου κειμένου σε μία απόσταση μη υπερβαίνουσα τά 6,5 μμ εκ του πλέον προεξέχοντος τμήματος (μετρούμενη κατά την κατακόρυφη διεύθυνση). Οι άκτινες καμπυλότητας δεν πρέπει να είναι κατώτερες των 3,2 μμ.
- 5.3.4. Τα άλλα στοιχεία εξοπλισμού του οχήματος τά μη αναφερόμενα στα προηγούμενα σημεία όπως οι οδηγοί ολισθήσεως των καθισμάτων, συστήματα ρυθμίσεως του καθίσματος και του κρετινιώτου, συστήματα για την περιστροφή των ζωνών ασφαλείας, κλπ., δεν υπόκεινται σε καμιά πικιδιγρυφή, αν ευρίσκονται κάτωθεν ενός οριζοντίου επιπέδου διερχόμενου διά του σημείου Η εκάστης θέσεως καθιζάνου. Έστω και αν ή κάτωχος της θέσεως δύναται να έλθει σε έπαφή με τά εν λόγω στοιχεία.
- 5.3.4.1. Τα τοποθετημένα εξαρτήματα επί της σκεπής τά όποια όμως δεν αποτελούν τμήμα της δομής της, ως οι χειρολαβές σιγκαρετσεως, οι φωτισμοί όροφής, τά σκαδία, κλπ., πρέπει να έχουν άκτινες καμπυλότητας τουλάχιστον 3,2 μμ και επί πλέον, τό πλάτος των προεξέχοντων τμημάτων δεν πρέπει να είναι κατώτερο του μεγέθους της προεξοχής προς τά κάτω ή τά εξαρτήματα αυτά πρέπει να ύψουτούν επιτυχώς ή δοκιμή άπορροφήσεως ενεργείας, όπως αυτή έξειδικεύεται στο παρόντσημα III
- 5.3.5. Όταν τά θεαρόμενα άνωτέρω στοιχεία φέρουν ένα τμήμα από ύλικό σκληρότητας κατωτέρης των 50 shore A τοποθετημένο επί ενός άκάμπτου επιρτήματος, οι προηγούμενες προδιαγραφές δεν εφαρμόζονται παρή μόνον στο άκάμπτο ύλικότρηγμα.
- 5.4. **Σκεπή**
- 5.4.1. **Πεδίο εφαρμογής**
Οι πικιδιγρυφές του σημείου 5.4.2 εφαρμόζονται στο έσωτερικό τμήμα της σκεπής.
- 5.4.1.2. Όποσδήποτε δεν εφαρμόζονται στα τμήματα της σκεπής τά όποια δεν δύναται να έγγειει σφαίρα διαμέτρου 165 mm

5.4.2. Προδιαγραφές

5.4.2.1.

Τό εσωτερικό τμήμα της σκεπής δεν πρέπει να έχει, στο τμήμα το κείμενο υπεράνω των επιβατών ή εμπροσθεν αυτών, επικίνδυνη ανωμαλία ή έντονη ακμή που να έχει διεύθυνση προς τα πίσω ή προς τα κάτω. Ειδικότερα, τό πλάτος των τμημάτων που προεξέχουν δεν πρέπει να είναι κατώτερο του μεγέθους της προς τα κάτω προεξοχής και οι άκμές δεν πρέπει να παρουσιάζουν άκτινα καμπυλότητας μικρότερη των 50 μμ. Όσον αφορά άλλως ιδιαίτερος στις άψίδες ή στις άκαμπτες νευρώσεις και εξαιρέσει των άνωτέρω ενισχύσεων πλαίσιασας των υαλίνων επιφανειών και των θυρών, δεν πρέπει να παρουσιάζουν προς τα κάτω προεξοχή μεγαλύτερη των 19 μμ.

5.4.2.2. Αν οι άψίδες ή οι νευρώσεις δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του σημείου 5.4.2.1 πρέπει να ύποστούν επιτυχώς τη δοκιμή απορροφήσεως ενέργειας, όπως αυτή εξειδικεύεται στο παράρτημα III.

5.4.2.3.

Τά μεταλλικά νήματα που χρησιμοποιουν να τείνουν το υπόφραγμα της όροφης και τά πλαίσια των σκιαδίων πρέπει να έχουν διάμετρο 5 mm τό μάλιστα ή να ύποστούν επιτυχώς τη δοκιμή απορροφήσεως ενέργειας όπως αυτή εξειδικεύεται στο παράρτημα III. Τά εδκάμπτα στοιχεία συγκρατήσεως των πλαίσιων των σκιαδίων πρέπει να συμμορφώνονται στις διατάξεις του σημείου 5.3.4.1.

5.5. Όχήματα μέ άποκαλυπτόμενη σκεπή.

5.5.1. Προδιαγραφές

5.5.1.1. Οι ακόλουθες προδιαγραφές, καθώς και οι του σημείου 5.4 οι αναφερόμενες στη σκεπή εφαρμόζονται στα οχήματα μέ αποκαλυπτόμενη σκεπή όταν η σκεπή αυτή είναι κλεισμένη.

5.5.1.2. Επί πλέον οι διατάξεις ανούγματος και χειρισμών:

5.5.1.2.1. πρέπει να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται όσον είναι δυνατό μζά ακουσζά ή άτοπος λειτουργζά.

5.5.1.2.2. Η επιφάνειά τους πρέπει να τελειώνει μέ στρογγυλευμένες ακμές ενώ οι ακτίνες καμπυλότητας δεν δύναται να είναι μικρότερες των 5 μμ.

5.5.1.2.3. πρέπει να ευρίσκονται σε θέση ηρεμζας εντός των περιοχών οι οποίες δεν δύναται να έλθουν σε επαφή μέ σφαζάρα διαμέτρου 165 mm. Αν αυτός ο όρος δεν δύναται να τηρηθεί οι διατάξεις ανούγματος και χειρισμών πρέπει σε θέση ηρεμζας, είτε να παραμένουν σσηνωμένες είτε να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τρόπο ώστε υπό την επίδραση δυνάμεως 37,8 daN εφαρμοζομένης κατά τη διεύθυνση κρούσεως την οριζομένη στο παράρτημα III δια της επαπτομένης στην τροχιά της ψευδοκεφαλής, η προεξοχή κατά την έννοια του παραρτήματος σε σχέση προς την επιφάνεια επί της οποζας οι διατάξεις είναι στερεωμένες να επαναφέρεται τό πολύ σε απόσταση 25 mm ή οι διατάξεις αυτές να αποσπώνται. Στην τελευταζά αυτή περίπτωση δεν πρέπει να ύπάρχουν επικίνδυνες προεξοχές.

5.6. Οχήματα μέ πτυσσόμενη σκεπή.

5.6.1. Όσον αφορά στα οχήματα μέ πτυσσόμενη σκεπή μόνο τα κατώτερα τμήματα των ανωτέρω στοιχείων των αψίδων ασφαλείας και τό ανώτερο τμήμα του πλαισζου του αλεξιλέμου, σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσεως, ύπόκεινται στις προδιαγραφές του σημείου 5.4. Τα συστήματα που αποτελούνται εξ αναδιπλουμένων στελεχών και των αρθρώσεών τους που χρησιμοποιούνται για να ύποστηρίζουν την εύκαμπτη σκεπή δεν πρέπει να παρουσιάζουν καμμία επικίνδυνη ανωμαλία ή έντονη ακμή που να διευσθύνεται προς τα πίσω ή προς τα κάτω εκεί όπου ευρίσκονται εμπροσθεν ή υπεράνω των επιβατών.

5.7. Οκζσθλο τμήμα των αγκυρωμένων στο όχημα καθζσμάτων.

5.7.1. Προδιαγραφές

5.7.1.1. Η επιφάνεια του οκζσθζου τμήματος των καθζσμάτων δεν δύναται να έχει ούτε επικίνδυνη ανωμαλία ούτε έντονες ακμές ικανές να αυξήσουν τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα των τραυμάτων των επιβατών.

5.7.1.2. Μέ την επιφύλαξη των προϋποθέσεων των προβλεπομένων στα σημεία 5.7.1.2.1., 5.7.1.2.2. και 5.7.1.2.3. τό τμήμα του ερεισινώτου εμπροσθζου καθζσματος του ευρισκομένου εντός της περιοχής της κεφαλής της καθοριζομένης στο παράρτημα II, πρέπει να είναι ικανό να απορροφήσει την ενέργεια, όπως αναλζεται στο παράρτημα III. Για τον προσδιορισμό της περιοχής προσκρούσεως της κεφαλής, τα εμπρόσθια καθζσματα αν είναι ρυθμιζόμενα, πρέπει να ευρίσκονται στην πλέον ακραζά προς τα πίσω θέση

οδηγήσεως και τα δυνάμενα να μεταβάλλουν κλίση ερεσιλύνωτα των καθίσματων, να έχουν ρυθμισθεί στην κλησιέστερη προς τις 25° κλίση εκτός αντιθέτου υποδεύξεως του κατασκευαστή.

- 5.7.1.2.1. Για τα ανεξάρτητα αλλήλων εμπρόσθια καθίσματα, η οπισθία περιοχή προσκρούσεως της κεφαλής των επιβατών εκτείνεται σε 10 cm, υπολογιζόμενα εκατέρωθεν του άξονος του καθίσματος, επί του ανωτέρου οπισθίου τμήματος του ερεσιλύνωτου.
- 5.7.1.2.1.(δλς)(1) Για τα καθίσματα που φέρουν προσκέφαλο, κάθε δοκιμή πρέπει να διενεργείται με το προσκέφαλο στην πλέον χαμηλή θέση και σε σημείο κείμενο επί της διερχομένης κατακορύφου γραμμής δια του κέντρου του προσκεφάλου.
- 5.7.1.2.1.(τρύς)(1) Για ένα κάθισμα που προβλέπεται για πολλούς τύπους αμαξωμάτων, η περιοχή προσκρούσεως θα προσδιορίζεται επί οχήματος εκείνου του τύπου στον οποίο η πλέον ακραία προς τα πίσω θέση οδηγήσεως, να είναι μεταξύ όλων των εξετασθέντων τύπων, η πλέον δυσμενής. Η ούτω προσδιοριζόμενη περιοχή προσκρούσεως θα θεωρηθεί ως ικανοποιητική για τους λοιπούς τύπους.
- 5.7.1.2.2. Για τους εμπροσθίους πάγκους, η περιοχή προσκρούσεως περιλαμβάνει τα σημεία που ευρίσκονται μεταξύ των διαμήκων κατακορύφων επικέδων των ευρισκομένων σε απόσταση 10 cm προς το εξωτερικό του άξονος εκάστης προβλεπόμενης εξωτερικής θέσεως. Ο άξονας κάθε εξωτερικής θέσεως ενός πάγκου προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή.
- 5.7.1.2.3. Εντός της περιοχής προσκρούσεως της κεφαλής εκτός των ορίων που προβλέπονται στα σημεία 5.7.1.2.1. έως 5.7.1.2.2., τα τμήματα του σκελετού του καθίσματος πρέπει να έχουν επενδυτική πλήρωση για να αποφευχθεί η άμεση επαφή της κεφαλής με τα στοιχεία του σκελετού που πρέπει, στις περιοχές αυτές, να παρουσιάζει μίαν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 5 mm. Τα στοιχεία ή τα μέρη αυτά εναλλακτικά θεωρούνται ως ικανοποιητικά αν δύνανται να υποστούν επιτυχώς τη δοκιμή απορροφήσεως ενεργείας, όπως αυτή εξειδικεύεται στο παράρτημα III.
- 5.7.2. Οι ανωτέρω προδιαγραφές δεν εφαρμόζονται ούτε στα πλέον όπισθεν ευρισκόμενα καθίσματα, ούτε στα καθίσματα τα εστραμμένα προς τις πλευρές ή προς το οπίσθιο μέρος, ούτε στα καθίσματα με ερεσιλύνωτα κείμενα αντίθετως, ούτε στα πτυσσόμενα καθίσματα. Όταν οι περιοχές προσκρούσεως των καθισμάτων, των προσκεφάλων και των υποστηρίγμάτων αυτών έχουν τμήματα καλυμμένα δι' ενός υλικού σκληρότητας μικρότερης των 50 shore A, οι ανωτέρω προδιαγραφές, εκτός εκείνων που είναι σχετικές με την απορρόφηση της ενεργείας σύμφωνα προς το παράρτημα III, δεν εφαρμόζονται παρά μόνο στα άκαμπτα τμήματα.
- 5.8. Άλλοι μη αναφερόμενοι εξοπλισμοί
- 5.8.1. Οι προδιαγραφές του σημείου 5 εφαρμόζονται στους μη μνημονευόμενους στα προηγούμενα σημεία εξοπλισμούς που είναι ικανού, αναλόγως της περιοχής τοποθετήσεώς τους, να πληγούν υπό των επιβατών, σύμφωνα προς τις διάφορες διαδικασίες που προβλέπονται στα σημεία 5.1. έως 5.7. Εφόσον τα στοιχεία αυτών των εξοπλισμών τα δυνάμενα να εγγίζονται σχηματίζονται από υλικό σκληρότητας μικρότερης των 50 shore A το οποίο έχει τοποθετηθεί επί ακάμπτου υποστηρίγματος, οι σχετικές προδιαγραφές εφαρμόζονται μόνο για τα άκαμπτα υποστηρίγματα.

(6)

(7)

(8)

(9)

(1) Τα σημεία αυτά δεν υπάρχουν στον κανονισμό αριθ. 21.

Συμπληρωματικό Παράρτημα του Παραρτήματος Ι.

Σημείο 2.2.:

Η περιοχή αναφοράς χαράζεται χωρής κάτοπτρο οδήγησης. Η δοκιμή απορροφήσεως ενεργείας πραγματοποιείται χωρής κάτοπτρο οδήγησης. Το εκκρεμές δεν πρέπει να πλήττει τη βάση στερεώσεως του κατόπτρου οδήγησης.

Σημεία 2.3. και 2.3.1:

Η προσδιοριζόμενη από τα σημεία αυτά εξαίρεση όπισθεν του οργάνου χειρισμού διεύθυνσεως ισχύει εξύψου για την περιοχή προσκρούσεως της κεφαλής του ή των εμπροσθίου(ων) επιβάτου(ων).

Στην περίπτωση ρυθμιζόμενων οργάνων χειρισμού διεύθυνσεως, η τελικώς εξαιρουμένη περιοχή περιορίζεται στο κοινό τμήμα των εξαιρουμένων περιοχών σε κάθε θέση οδήγησης που δύναται να λάβει το όργανο χειρισμού διεύθυνσεως.

Στην περίπτωση κατά την οποία η εκλογή μεταξύ των διαφόρων οργάνων χειρισμού διεύθυνσεως είναι δυνατή, τότε η εξαιρουμένη περιοχή προσδιορίζεται με τη βοήθεια του ολιγότερο ευνοϊκού οργάνου χειρισμού διεύθυνσεως που έχει τη μικρότερη διάμετρο.

Σημείο 2.4:

Το επίπεδο του πύνακος οργάνων εκτείνεται εφ'όλου του πλάτους του χώρου επιβατών και προσδιορίζεται από τα σημεία επαφής, τα πλέον οπίσθια, μιας κατακορύφου ευθείας με την επιφάνεια του πύνακος οργάνων όταν η ευθεία μετατοπίζεται καθ'όλο το πλάτος του οχήματος. Αν ταυτοχρόνως υπάρχουν δύο ή πλέον των δύο σημεία επαφής, για τον προσδιορισμό του επιπέδου του πύνακος οργάνων, χρησιμοποιείται το κατώτερο σημείο επαφής. Στην περίπτωση κονσολών, αν δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί το επίπεδο του πύνακος οργάνων δια αναφοράς στα σημεία επαφής μιας κατακορύφου ευθείας, το επίπεδο του πύνακος οργάνων είναι αυτό κατά το οποίο μια οριζόντια ευθεία κείμενη σε απόσταση 25,4 μμ υπεράνω του σημείου Η των εμπροσθίων καθισμάτων τέμνει την κονσόλα.

Σημείο 2.5:

Επί των πλευρών του οχήματος, η σκεπή αρχίζει εκ του ανωτέρου άκρου του ανοίγματος της θύρας. Στην κανονική περίπτωση, τα πλευρικά όρια της σκεπής συνίστανται από τα περιγράμματα που σχηματίζονται από τα κατώτερα άκρα (πλευρική όψη) του αμαξώματος όταν έχει ανοιχθεί η θύρα. Στην περίπτωση των παραθύρων, η πλευρική οριοθέτηση της σκεπής είναι η διαφανής συνεχής γραμμή (περύγραμμα εισχωρήσεως των πλευρικών υαλοπινάκων των παραθύρων). Στο επίπεδο των ορθοστατών, η πλευρική οριοθέτηση της σκεπής διέρχεται δια της γραμμής που ενώνει τις διαφανείς γραμμές. Ο προσδιορισμός του σημείου 2.5. ισχύει επίσης για κάθε άνοιγμα σε κλειστή θέση της σκεπής ενός οχήματος, όπως αυτό ορίζεται στα σημεία 2.7 και 2.8.

οργάνων...) και, κατά συνέπεια, δεν εφαρμόζεται παρά μόνον όταν οι δύο έννοιες συγχέονται. Στην περίπτωση που δεν συγχέονται, δηλαδή όταν το κατώτερο άκρο του πίνακος οργάνων εύρεσκειται κάτωθεν του επιπέδου του πίνακος οργάνων, αρμόζει να εφαρμόζεται το σημείο 5.3.2.1 σε σχέση προς το σημείο 5.8.

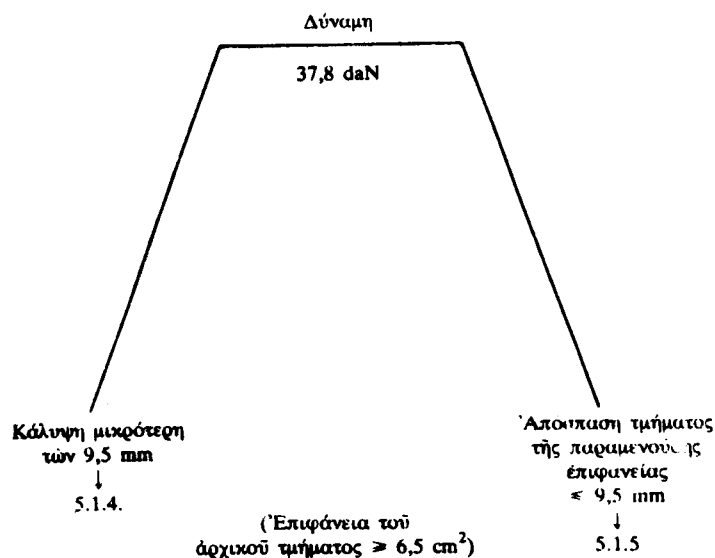
Σημείο 5.1.4:

“Αν ένας μοχλός ή ένα κομμάτι έχει πλάτος ίσο ή ανώτερο των 50 mm και εύρεσκειται εντός μιάς περιοχής τέτοιας ώστε, αν το πλάτος του δεν υπερέβαινε τα 50 mm, η μέγιστη προεξοχή θα προσδιοριζότο με τη βοήθεια της διατάξεως μετρήσεως σχήματος κεφαλής του παραρτήματος V σημείο 2, ή μέγιστη προεξοχή πρέπει να προσδιορισθεί σύμφωνα προς το παράρτημα V σημείο 1, δηλαδή με τη βοήθεια μιάς σφαίρας διαμέτρου 165 mm και διά προσδιορισμού της μέγιστης μεταβολής καθ’ ύψος του άξονα των «y».

“Η επιφάνεια της έγκαιρας διατομής πρέπει να μετρηθεί εντός ενός επιπέδου παραλλήλου προς την επιφάνεια επί της οποίας το εξάρτημα έχει συναρμολογηθεί.

Σημείο 5.1.5:

Τα σημεία 5.1.4 και 5.1.5 αλληλοσυμπληρούνται. “Η πρώτη φράση του σημείου 5.1.5 (δηλαδή κάλυψη ή απόσπαση υπό την επίδραση μιάς δυνάμεως 37,8 da N) εφαρμόζεται και σε συνέχεια το σημείο 5.1.4, στην περίπτωση μιάς κάλυψης μέχρι μιάς προεξοχής περιλαμβανομένης μεταξύ 3,2 και 9,5 mm ή, στην περίπτωση μιάς απόσπασης, οι δύο τελευταίες φράσεις του σημείου 5.1.5 (ή επιφάνεια της έγκαιρας διατομής μετρείται πριν να εφαρμοσθεί ή δύναμη). “Εν τούτοις, αν, για πρακτικούς λόγους, το σημείο 5.1.4 πρέπει να εφαρμοσθεί (κάλυψη μικρότερα των 9,5 mm και πλέον των 3,2 mm), δύναται να είναι πλέον αρμόζον, κατά την επιλογή του κατασκευαστού, να εξακριβωθούν οι εξειδικεύσεις του σημείου 5.1.4 πριν να εφαρμοσθεί ή δύναμη των 37,8 da N που εξειδικεύεται στο σημείο 5.1.5.



Σημείο 5.1.6:

Έφδον, παρουσία εύλιγιστων ύλικών, οι προδιαγραφές δεν εφαρμόζονται παρά μόνον στο άκαμπτο ύποστηρίγμα, ή προεξοχή μετρείται αρχίζοντας από το άκαμπτον ύποστηρίγμα μόνον.

“Η σκληρότης shore μετρείται επί δειγμάτων αυτού καθ’ ήνωτοῦ τοῦ αντικειμένου της δοκιμής. “Όταν είναι αδύνατον, εκ της συστάσεως του ύλικου, να πραγματοποιηθεί μία μέτρηση σκληρότητας σύμφωνα προς τη διαδικασία shore A, πρέπει να πραγματοποιηθεί μία εκτίμηση με τη βοήθεια συγκριτικών μετρήσεων.

Σημείο 5.2.1:

Τά πεντάλ (ποδόπληκτρα), οι μοχλοί τους και οι μηχανισμοί περιστροφής τους οι πλέον έγγυς εξαιρούνται, αλλά όχι το σιδηρόφυλλο του περιβάλλοντος ύποστηρίγματος.

Σημείο 5.2.2:

Τό κριτήριο διαγνωστικό, αν τό όργανο χειρισμού της πιδη, σταθμίσαι ως είναι δυνατόν να άγγιχθεί, είναι ή χρήση:

- της εξειδικευμένης στο παράρτημα II κεφαλής, αν τό όργανο χειρισμού είναι τοποθετημένο υπεράνω ή στο επίπεδο του πίνακος οργάνων (να δοκιμασθεί σύμφωνα προς τό σημείο 5.1 και στο έσωτερικό της περιοχής προσκολλησας),
- του εξειδικευμένου στο παράρτημα VI γονατιού, αν τό όργανο χειρισμού είναι τοποθετημένο κάτωθεν του επιπέδου του πίνακος οργάνων (στην περιπτώκη αυτή, ό μοχλός του οργάνου χειρισμού δοκιμάζεται σύμφωνα προς τό σημείο 5.3.2.3).

Σημείο 5.2.3:

Οί τεχνικές εξειδικεύσεις που υποδεικνύονται στο σημείο 5.2 εφαρμόζονται επίσης στα τριπεζίδια για την τοποθέτηση αντικειμένων και στα στοιχεία των κονσολών που κείνται κάτωθεν του επιπέδου πίνακος οργάνων μεταξύ των έμπροσθίων καθισμάτων, με την προϋπόθεση ότι εύρεσονται έμπροσθεν του σημείου Η. “Αν ύφίσταται μία κλειστή κοιλότητα, θα άποτελεί μία θήκη για γάντια, που δεν θα υπόκειται στις εξειδικεύσεις αυτές.

Σημείο 5.2.3.1:

Οι εξεταστέες δοκιμασίες αναφέρονται στην περίπτωση που παρουσιάζεται πρό της προκήρυξης ύψους ακληρότητας μικρότερης των 50 shore A (βλέπε σημείο 5.2.4). Οι δοκιμές απορροφητικής ενέργειας πρέπει να πραγματοποιηθούν με το πνεύμα του παραρτήματος III.

Σημείο 5.2.3.2:

Αν ένα τραπέζι για την τοποθέτηση αντικειμένων αποσπώνται ή σχίζεται, δεν πρέπει από το γεγονός αυτό να προκύπτει κινδύνος επικίνδυνη άκμή. Αυτό εφαρμόζεται όχι μόνο για το άκρο του τραπεζιού, αλλά επίσης και για τις άλλες άκμες τις στρεφόμενες εντός του χώρου επιβατών προς τους επιβάτες εξαιτίας της εφαρμοσθείσας δύναμης.

Το πλέον ανθεκτικό τμήμα του τραπεζιού πρέπει να θεωρηθεί ως αυτό το οποίο είναι το πλησιέστερο ενός στοιχείου στερεώσεως. Επίσης «να παραμορφώνονται αισθητά» υποδηλοί ότι, υπό την επίδραση της εφαρμοζόμενης δύναμης, ή παραμόρφωση του τραπεζιού, μετρούμενη εκ του αρχικού σημείου επαφής μετά του κυλίνδρου δοκιμής, πρέπει να είναι μία πτύχωση ή μία παραμόρφωση ορατή διά γυμνού οφθαλμού. Μία ελαστική παραμόρφωση είναι αποδεκτή.

Ο κύλινδρος δοκιμής πρέπει να έχει μήκος τουλάχιστο 50 μμ.

Σημείο 5.3:

Η Έκφραση «άλλα τμήματα» πρέπει να συμπεριλαμβάνει τα στοιχεία όπως τα κλειθρα παριστύνουν, τις ανώτερες άγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας και άλλα τμήματα εύρισκόμενα εντός του χώρου που προσορίζεται για τους πόδες και προς την πλευρά των θυρών, εκτός αν τα τμήματα αυτά έχουν εξετασθεί προηγουμένως ή έχουν εξαιρεθεί στο κείμενο.

Σημείο 5.3.2:

Ο κείμενος μεταξύ του εμπροσθίου τοιχώματος και του πίνακος οργάνων χώρος, υπερίνω του κατωτέρου άκρου του πίνακος οργάνων, δεν υπόκειται στις προδιαγραφές του σημείου 5.3.

Σημείο 5.3.2.1.

Η άκτινα των 3,2 mm εφαρμόζεται σε όλα τα στοιχεία που δύνανται να ερθουν σε επαφή, τα καλυπτόμενα από το σημείο 5.3, όταν τα θεωρούμε σε όλες τις θέσεις χρήσεως.

Εξαίρεση γίνεται για τη θήκη για γάντια που πρέπει να εξετασθεί μόνο σε κλειστή θέση, τις ζώνες ασφαλείας μόνο σε προσδεσμένη θέση, αλλά κάθε τμήμα που έχει σταθερή θέση συσσωρεύσεως πρέπει επίσης να πληρεί την προδιαγραφή της άκτινος των 3,2 μμ στη θέση αυτή.

Σημείο 5.3.2.2:

Η επιφάνεια αναφοράς προσδιορίζεται με τη βοήθεια της διατάξεως που περιγράφεται στο παράρτημα V σημείο 2, εφαρμοζομένης με μία δύναμη 2 daN. Όταν δεν είναι δυνατόν, ή περιγραφόμενη στο παράρτημα V σημείο 1 μέθοδος πρέπει να χρησιμοποιείται με μία δύναμη 2 daN.

Ο προσδιορισμός των επικινδύνων προεξοχών υπόκειται στη βούληση των υπευθύνων για τις δοκιμές άρχων.

Η δύναμη των 37,8 daN εφαρμόζεται ακόμη και όταν η αρχική προεξοχή είναι μικρότερη των 35 ή 25 μμ αναλόγως της περιπτώσεως. Η προεξοχή μετρείται με την επιβεβλημένη φρόνηση.

Η οριζοντία, διαμήκης, δύναμη των 37,8 daN εφαρμόζεται κανονικά με τη βοήθεια έμβολου με πεπλατυσμένο άκρο διαμέτρου τό πολύ 50 μμ, αλλά, σε περίπτωση αδυναμίας, είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μία άλλη ισοδύναμη μέθοδος, παρεμφερήματος χάριν αποκρίνοντας τα τμήματα που αποτελούν εμπόδια.

Σημείο 5.3.2.3:

Το πλέον προεξέχον τμήμα στην περίπτωση ενός μοχλού αλλαγής ταχύτητας είναι αυτό της χειρολαβής ή του κομβίου που ερχεται για πρώτη φορά σε επαφή με ένα εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο που μετατοπίζεται κατά μία οριζόντια διαμήκη διεύθυνση. Αν ένα τυχόν εκ των τμημάτων ενός μοχλού αλλαγής ταχύτητας (ή πέδης χειρός) υπερβαίνει το επίπεδο του σημείου H, ο μοχλός θεωρείται ότι εφύσσεται εξ ολοκλήρου υπεράνω του επιπέδου του σημείου H.

Σημείο 5.3.4:

Όταν τό (τά) οριζόντιο (α) επίπεδο (α) που διέρχεται (ονται) εκ του σημείου H των πλέον χαμηλών εμπροσθίων και οπισθίων θέσεων δεν συμπίπτει(ουν), προσδιορίζεται ένα κατακόρυφο επίπεδο κάθετο προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος και διερχόμενο από το σημείο H του εμπροσθίου καθίσματος.

Η εξαίρουμένη περιοχή θα θεωρείται τότε κεχωρισμένος για τον εμπροσθιο και τον οπίσθιο χώρο επιβατών, σε σχέση προς το αντίστοιχο σημείο τους H και μέχρι ένα κατακόρυφο επίπεδο προσδιοριζόμενο ανωτέρω.

Σημείο 5.3.4.1:

Τα κινητά σκαιάδια πρέπει να θεωρούνται σε όλες τις θέσεις χρήσεως. Τα πλαίσια των σκαιάδων δεν θεωρούνται ως άκαμπτα υποστηρίγματα (αναφορά στο σημείο 5.3.5).

Σημείο 5.4:

Όταν η σκεπή υποβάλλεται σε δοκιμή μετρήσεως των προεξοχών και των τμημάτων που δύνανται να άγγιχθούν από μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ, το υπόρριμμα της σκεπής πρέπει να αφαιρεθεί. Για την έκτιμηση των προδιαγραφόμενων ακτίνων καμπυλότητας, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι

ανάλογες και οι ιδιότητες που χαρακτηρίζουν τα υλικά υποβάσματος της σκεπής. Η περιοχή δοκιμής της σκεπής πρέπει να εκτείνεται προς τα εμπρός και υπεράνω του εγκαυμένου επιπέδου που οριοθετείται από τη γραμμή αναφοράς του κορμού του ανδρικού που είναι τοποθετημένο στο πλέον οπίσθιο κάθισμα.

Σημείο 5.4.2.1 (βλ. επίσης το σημείο 5.1.1 για την έννοια των εντόνων ακμών).

Η προς τα κάτω προεξοχή πρέπει να μετρηθεί κατά την καθετο προς τη σκεπή, σύμφωνα προς το σημείο 1 του παραρτήματος V.

Το πλάτος του προεξέχοντος τμήματος πρέπει να μετρηθεί ορθογώνιας προς τη γραμμή της προεξοχής. Ιδιαίτερως οι άψίδες ή νευρώσεις της σκεπής δεν πρέπει να σχηματίζουν προεξοχή στην εσωτερική επιφάνεια μεγαλύτερη των 19 μμ.

Σημείο 5.5:

Όλες οι νευρώσεις σκεπής επί των αποκαλυπτομένων σκεπών πρέπει να πληρούν την προδιαγραφή 5.4, αν δύναται να άγγιχθούν από μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ.

Σημεία 5.5.1.2, 5.5.1.2.1, 5.5.1.2.2:

Οι διατάξεις ανοιγματος και χειρισμού πρέπει να πληρούν όλες τις ειδικές συνθήκες, όταν ελέγχονται σε θέση ηρεμίας και η σκεπή είναι κλεισμένη.

Σημείο 5.5.1.2.3:

Η δύναμη των 37,8 daN εφαρμόζεται άκρη και αν η αρχική προεξοχή είναι 25 μμ ή λιγότερο. Η προεξοχή μετράται ενώ εφαρμόζεται η δύναμη.

Η δύναμη των 37,8 daN που εφαρμόζεται κατά τη διεύθυνση της προσκρούσεως, προσδιοριζομένης στο παράρτημα III ως της εσπατομένης στην τροχιά της κεφαλής, εφαρμόζεται κανονικά με τη βοήθεια ενός εμβόλου με επίπεδο άκρο που δεν έχει διάμετρο πλέον των 50 μμ, αλλά, σε περίπτωση αδυναμίας, είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μία άλλη ισοδύναμη μέθοδος, παραδείγματος χάριν αποσύροντας τα εμπόδια.

Η "θέση ηρεμίας" είναι η θέση της διατάξεως του οργάνου χειρισμού, όταν ευρίσκεται σε θέση ασφαλείας.

Σημείο 5.6:

Ο οπλισμός των πτυσσομένων σκεπών δεν αποτελεί αφύλο ασφαλείας.

Σημείο 5.6.1:

Το ανώτερο τμήμα του πλαστικού του αλεξιλέμου αρχίζει υπεράνω του διαφανούς περιγράμματος του αλεξιλέμου.

Σημείο 5.7.1.1:

Βλ. επίσης το σημείο 5.1.1 για την έννοια των εντόνων ακμών.

Σημείο 5.7.1.2:

Στον ορισμό της περιοχής προσκρούσεως της κεφαλής επί του ερεισινώτου των εμπροσθίων καθισμάτων, κάθε δομή απαραίτητη για την υποστήριξη του ερεισινώτου πρέπει να θεωρηθεί σαν ένα στοιχείο του ερεισινώτου αυτού.

Σημείο 5.7.1.2.3:

Η πλήρωση της επενδύσεως των τμημάτων της δομής του καθίσματος έχει επίσης ως σκοπό να αποφευχθούν οι επικίνδυνες ανωμαλίες και οι έντονες ακμές οι ικανές να αυξήσουν τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα των τραυματίων των επιβατών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΕΦΑΛΗΣ

1. Η περιοχή προσκρούσεως της κεφαλής περιλαμβάνει όλες τις άνευ υαλοπινάκων επιφάνειες του εσωτερικού ενός οχήματος οι οποίες δύνανται να έλθουν σε στατική επαφή με μία σφαιρική κεφαλή διαμέτρου 165 mm αποτελούσης τμήμα ενός οργάνου μετρήσεως, του οποίου η διάσταση υπολογιζομένη από το σημείο αρθρώσεως του ισχίου ως την κορυφή της κεφαλής, δύνανται να ρυθμισθεί κατά τρόπο συνεχή μεταξύ 736 mm και 840 mm.
2. Για τον προσδιορισμό αυτό, πρέπει να εφαρμοσθεί η ακόλουθη διαδικασία ή η ισοδύναμή της γραφική.
 - 2.1. Το σημείο αρθρώσεως της διατάξεως μετρήσεως για κάθε καθημένη στάση προβλεπομένη από τον κατασκευαστή, τοποθετείται με τον ακόλουθο τρόπο:
 - 2.1.1. για τα δυνάμενα να ρυθμισθούν ως προς την απόσταση καθίσματα.
 - 2.1.1.1. στο σημείο Η (βλέπε παράρτημα ΙV) και
 - 2.1.1.2. σε ένα σημείο ευρισκόμενο οριζοντίως σε 127 mm εμπροσθεν του σημείου Η και σε ύψος που προκύπτει εκ της μεταβολής του ύψους του σημείου Η το οποίο αντιστοιχεί στη μετατόπιση προς το εμπρός κατά 127 mm ή σε ύψος 19 mm.
 - 2.1.2. Για τα μη δυνάμενα να ρυθμισθούν προς την απόσταση καθίσματα, στο σημείο Η της υπό εξέταση θέσεως.
 - 2.2. Για κάθε τιμή της διαστάσεως, μεταξύ του σημείου αρθρώσεως και της κορυφής της κεφαλής, επιτρεπομένη από την διάταξη μετρήσεως συναρτήσει των εσωτερικών διαστάσεων του οχήματος προσδιορίζονται όλα τα σημεία επαφής που ευρίσκονται εμπροσθεν του σημείου Η. Στην περίπτωση κατά την οποία η κεφαλή της διατάξεως μετρήσεως, ρυθμισμένη για την ελάχιστη απόσταση μεταξύ του σημείου αρθρώσεως και της κορυφής αυτής, υπερβαίνει το εμπρόσθιο κάθισμα λαμβανομένου ως αρχής του οπισθίου σημείου. Η δεν συγκρατείται ουδεμία τιμή για το σημείο επαφής γι' αυτή την ιδιαίτερη κατάσταση.
 - 2.3. Της διατάξεως δοκιμής ευρισκόμενης σε κατακόρυφη στάση, προσδιορίζονται τα δυνατά σημεία επαφής με την περιστροφή της προς τα εμπρός και προς τα κάτω, με τη διαγραφή τροχιάς όλων των τάξεων στα κατακόρυφα επίπεδα μέχρι γωνία 90° εκατέρωθεν του κατακόρυφου κατά μήκος του οχήματος επιπέδου που διέρχεται από το σημείο Η.
3. Τα σημεία επαφής είναι τα σημεία στα οποία εφάπτεται η κεφαλή της διατάξεως μετά των εσωτερικών τμημάτων του οχήματος. Η κίνηση προς τα κάτω περιορίζεται και από τη θέση της κεφαλής η οποία εφάπτεται σε ένα οριζόντιο επίπεδο ευρισκόμενο σε απόσταση 25,4 mm υπεράνω του σημείου Η.

Συμπληρωματικό Παράρτημα του Παραρτήματος ΙΙ

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΕΦΑΛΗΣ

Σημείο 2.1.1.2:

Η εκλογή μεταξύ των δύο διαδικασιών προσδιορισμού του ύψους πρέπει να αφεθεί στον κατασκευαστή.

Σημείο 2.2.

Κατά τον προσδιορισμό των σημείων επαφής, το μήκος του βραχύνου της συσκευής μετρήσεως δεν μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης διερευνήσεως. Κάθε διερεύνηση αρχίζει σε κατακόρυφη θέση.

Σημείο 3:

Η διάσταση των 25,4 μμ αντιστοιχεί στην απόσταση μεταξύ ενός οριζοντίου επιπέδου διερχομένου δια του σημείου Η και της οριζοντίου εφαιτομένης στο κατώτερο περίγραμμα της κεφαλής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΩΝ ΤΩΝ ΙΚΑΝΩΝ ΝΑ ΑΠΟΡΡΟΦΟΥΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ

1. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΟΡΓΑΝΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Έγκατάσταση

1.1.1. Τό εξάρτημα από υλικό ικανό να απορροφά ενέργεια πρέπει να τοποθετηθεί και δοκιμασθεί επί του δομικού στοιχείου στηρίζεως επί του οποίου είναι εγκαταστημένο (όταν τό εξάρτημα τούτο εφίσταται) στό όχημα. Είναι προτιμότερο νά πραγματοποιηθεί ή δοκιμή άπ' ευθείας επί του πηγματος όταν τούτο είναι δυνατόν. Αυτό τό δομικό στοιχείο ή τό πηγμα, στερεώνεται καλώς επί της τραπεζής δοκιμών κατά τρόπο ώστε νά μή μετακινείται υπό την επίδραση της συγκρούσεως.

1.1.2. Έν τούτοις, κατόπιν αίτήσεως του κατασκευαστή, τό εξάρτημα δύναται νά τοποθετηθεί επί ενός σκελετού πού υποκαθιστά την εγκατάσταση επί του οχήματος, υπό τόν όρο ότι τό σύνολο «εξάρτημα/σκελετός» έχει, σέ σχέση πρós τό πραγματικό σύνολο «εξάρτημα/δομικό στοιχείο υποστηρίγματος», την αὐτή γεωμετρική διάταξη, μία άκαμψία όχι μικρότερη καί μία ικανότητα απορροφήσεως της ενέργειας όχι μεγαλύτερη.

1.2. Όργανο δοκιμής

1.2.1. Άποτελείται από ένα έκκρεμές του οποίου τό κέντρο περιστροφής υποβάσσεται υπό ένοσφαιρών τριβών (roulements a billes) καί του οποίου ή άνηγγμένη μάζα⁽¹⁾ στό κέντρο κρούσεως του είναι 6,8 kg. Τό κατώτερο άκρο του έκκρεμους αποτελείται έξ άκάμπτου ψευδοκεφαλής διαμέτρου 165 mm της οποίας τό κέντρο ταυτίζεται μέ τό κέντρο κρούσεως του έκκρεμους.

1.2.2. Η ψευδοκεφαλή είναι εφοδιασμένη μέ δύο επιταχυνσιόμετρα και μία διάταξη μετρήσεως της ταχύτητας, ικανά νά μετρούν τίς τιμές κατά τη διεύθυνση της προσκρούσεως.

2. Σύστημα συσκευών καταγραφής

Τό σύστημα συσκευών καταγραφής πού θά χρησιμοποιηθεί πρέπει νά έπιτρέπει την πραγματοποίηση των μετρήσεων μέ την άκόλουθη ακρίβεια:

2.3. Έπιτάχυνση:

- ακρίβεια = $\pm 5 \%$ της άληθους τιμής
- απόκριση γιά τή συχνότητα = μέχρι 1 000 Hz
- εγκάρσιος εύαισθησία = $< 5 \%$ της βάσεως της κλίμακος

2.3.2. Ταχύτης:

- ακρίβεια: $\pm 2,5 \%$ της άληθους τιμής
- εύαισθησία: 0,5 km/h.

(1.3.3)

(¹) Σημείωση: Η άνηγγμένη μάζα «m» του έκκρεμους συνδέεται μέ την όλική μάζα του έκκρεμους m₁ μέ την απόσταση «a» μεταξύ του κέντρου κρούσεως καί του άξονος περιστροφής καί μέ την απόσταση «l» μεταξύ του κέντρου άάρους καί του άξονος περιστροφής διά της σχέσεως: $m_1 = m \frac{l}{a}$

1.3.4. Καταγραφή του χρόνου:

- το σύστημα συσκευών πρέπει να επιτρέπει την καταγραφή του φαινομένου καθ' όλη τη διάρκεια του και την ανάγνωση του χιλιοστού του δευτερολέπτου.
- η έναρξη της συγκρούσεως ("topage") τη στιγμή της πρώτης επαφής της ψευδοκεφαλής επί του δοκιμαζομένου εξαρτήματος προσδιορίζεται επί των καταγραφών που χρησιμεύουν στη μελέτη των στοιχείων της δοκιμής.

1.4. Διαδικασία δοκιμής

1.4.1. Σε κάθε σημείο προσκρούσεως της προς δοκιμή επιφανείας, η διεύθυνση κρούσεως είναι αυτή που προσδιορίζεται από την εφαπτομένη στην τροχιά της κεφαλής της συσκευής μετρήσεως που ορίζεται στο παράρτημα II.

Για τις δοκιμές των τμημάτων οι οποίες προβλέπονται στα σημεία 5.3.4.1. και 5.3.4.2 του παραρτήματος I δυνάμεθα να ενεργήσουμε δια επιμηκύνσεως του βραχίονος της συσκευής μετρήσεως μέχρις ότου πραγματοποιηθεί η επαφή με το θεωρούμενο στοιχείο και εντός ενός ορίου 1000 μμ μεταξύ του σημείου αρθρώσεως της συσκευής και της κορυφής της κεφαλής της. Οι προβλεπόμενες στο σημείο 5.4.2.2. αψίδες και νευρώσεις που, κατά τον τρόπο αυτό, δεν έρχονται σε επαφή, υπόκεινται πάντως στις προδιαγραφές του σημείου 5.4.2.1 του παραρτήματος I, εκτός της προδιαγραφής της σχετικής προς το ύψος της προεξοχής.

1.4.2. Όταν η γωνία μεταξύ της διευσθύνσεως κρούσεως και της καθέτου επί της επιφανείας στα σημεία κρούσεως είναι μικρότερη ή ίση προς 5° , η δοκιμή πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε η εφαπτομένη στην τροχιά του κέντρου κρούσεως του εκκρεμούς να συμπίπτει με την καθοριζόμενη στο σημείο 1.4.1 διεύθυνση. Η ψευδοκεφαλή πρέπει να συγκρουσθεί με το υπό δοκιμή στοιχείο με ταχύτητα 24,1 km/h.

Η ταχύτης αυτή πραγματοποιείται είτε δι' απλής ενεργείας προωθήσεως, είτε δια της χρησιμοποίησεως μίας πρόσθετης διατάξεως προωθήσεως.

1.4.3. Όταν η γωνία μεταξύ της διευσθύνσεως κρούσεως και της καθέτου επί της επιφανείας στο σημείο προσκρούσεως είναι μεγαλύτερη των 5° , η δοκιμή δύναται να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο ώστε η εφαπτομένη στην τροχιά του κέντρου κρούσεως του εκκρεμούς να συμπίπτει με την κάθετο στο σημείο κρούσεως. Κατά συνέπεια η τιμή της ταχύτητος δοκιμής μειώνεται στην τιμή της καθέτου επί της επιφανείας συνιστώσης της προδιαγραφομένης στο σημείο 1.4.2 ταχύτητος.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στις πραγματοποιούμενες δοκιμές συμφώνως προς τους τρόπους που υποδεικνύονται ανωτέρω η επιβράδυνση της ψευδοκεφαλής, δεν πρέπει να υπερβαίνει το 80 % συνεχώς περισσότερο των 3 χιλιοστών του δευτερολέπτου. Η τιμή της επιβραδύνσεως προς συγκράτηση είναι η μέση ενδεικνυόμενη υπό των δύο επιβραδυνσιόμετρων.

3. ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

3.1. Είναι αποδεκτές ισοδύναμες διαδικασίες δοκιμών, υπό την προϋπόθεση ότι είναι δυνατόν να επιτευχθούν τα, στο σημείο 2, απαιτούμενα αποτελέσματα.

3.2. Εναπόκειται στο πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί μέθοδο διάφορη της περιγραφομένης στο σημείο I να αποδείξει την ισοδυναμία.

Συμπληρωματικό στο Παράρτημα III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΤΩΝ ΙΚΑΝΩΝ ΝΑ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΟΥΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ

Σημείο 1.4:

Όσον αφορά στη θραύση ενός τυχόντος στοιχείου κατά τη διάρκεια της δοκιμής απορροφήσεως ενεργείας, βλ. παρατήρηση στο παράρτημα I σημείο 5.1.2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

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

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Σημείο Η

Ώς «σημείο Η», τό όποίο χαρακτηρίζει τή θέση έντός του χώρου έπιδατών ένός καθήμενου έπιδάτου, νοείται τό ίχνος, επί ένός διαμήκου κατακορύφου έπιπέδου, του θεωρητικού άξονα περιστροφής του ύπάρχοντος μεταξύ των μηρών και του θώρακος ένός άνθρωπίνου σώματος άναπαρισταμένου υπό του περιγραφόμενου στο σημείο 3 άνδρειαίλου.

1.2. Σημείο R ή σημείο άναφοράς καθήμενης θέσεως

Ώς «σημείο R» ή «σημείο άναφοράς καθήμενης θέσεως», νοείται τό ύποδεικνύμενο από τόν κατασκευαστή σημείο άναφοράς, πού:

1.2.1. Έχει συντεταγμένες πού όρίζονται σε σχέση πρós τή διητή του όχήματος·

1.2.2. άντιστοιχεί στη θεωρητική θέση του σημείου περιστροφής κορμού/μηρών (σημείο Η) για τήν πλέον χαμηλή και πλέον όπισθία θέση όδηγήσεως ή κανονικής χρήσεως πού ύποδεικνύεται από τόν κατασκευαστή του όχήματος για κάθε μία των καθήμενων θέσεων πού προβλέπονται ύπ' αυτού.

1.3. Γωνία κλίσεως του έρεισινώτου

Ώς «γωνία κλίσεως του έρεισινώτου» νοείται ή κλίση του έρεισινώτου σε σχέση πρós τήν κατακόρυφο.

1.4. Πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου

Ώς «πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου» νοείται ή γωνία που σχηματίζεται από τήν κατακόρυφο πού διέρχεται από του σημείου Η και τή γραμμή άναφοράς του κορμού του άνθρωπίνου σώματος πού άναπαρίσταται από τό περιγραφόμενο στο σημείο 3 άνδρειαίλο.

1.5. Προβλεπομένη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου

Μέ τήν έκφραση «προβλεπομένη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου» νοείται ή προβλεπομένη από τόν κατασκευαστή του όχήματος γωνία πού:

1.5.1. προσδιορίζει τή γωνία κλίσεως του έρεισινώτου για τήν πλέον χαμηλή και πλέον όπισθία θέση όδηγήσεως ή κανονικής χρήσεως πού ύποδεικνύεται από τόν κατασκευαστή του όχήματος για κάθε μία των καθήμενων θέσεων πού προβλέπονται από αυτόν·

1.5.2. σχηματίζεται στο σημείο R από τήν κατακόρυφο και τή γραμμή άναφοράς του κορμού· και

1.5.3. άντιστοιχεί θεωρητικά στην πραγματική γωνία κλίσεως.

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

2.1 Προσδιορίζεται ένα σημείο Η και μία πραγματική γωνία κλίσεως τής πλάτης για κάθε καθιμένη θέση πού προβλέπεται από τόν κατασκευαστή του όχήματος. Όταν οι καθιμένες θέσεις τής αυτής σειράς δύνανται να θεωρηθούν ως παρόμοιες (πάγκος-ένιαίο καθισμα για πλείονι πρόσωπα, ταυτόσημα καθίσματα, κλπ.) προσδιορίζεται μόνο ένα σημείο Η και μία μόνο πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου ανά σειρά καθισμάτων, μέ τήν τοποθέτηση του περιγραφόμενου στο σημείο 3 άνδρειαίλου σε μία θέση πού θεωρείται ως αντιπροσωπευτική τής σειράς των καθισμάτων. Ή θέση αυτή είναι:

2.1.1. για τήν έμπρόσθια σειρά, ή θέση του οδηγού

2.1.2. για τήν (τίς) όπίσθια(ες) σειράς, μία έξωτερική θέση.

2.2. Για κάθε προσδιορισμό του σημείου Η και τής πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου, τό θεωρούμενο καθισμα τοποθετείται στην πλέον χαμηλή και πλέον όπισθία θέση όδηγήσεως ή κανονικής χρήσεως πού προβλέπεται από τόν κατασκευαστή του όχήματος για τό καθισμα αυτό. Τό έρεισινώτο, άν ή κλίση του είναι ρυθμιζόμενη, σταθεροποιείται όπως έξειδικεύεται από τόν κατασκευαστή ή, έλλείψει έξειδικεύσεως, κατά τέτωιο τρόπο ώστε ή πραγματική γωνία κλίσεως να έχει τιμή δσον τό δυνατόν πλησιέστερη πρós 25°.

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

- 3.1. Χρησιμοποιείται ένα τρισδιάστατο ανδρικό κεφάλι το οποίο ή μάζα και το περίγραμμα είναι αυτά ενός ενήλικος μεσαίου αναστήματος. Το ανδρικό κεφάλι αυτό παρουσιάζεται στις εικόνες 1 και 2 του συμπληρωματικού του παρόντος παραρτήματος.
- 3.2. Το ανδρικό κεφάλι αυτό φέρει:
 - 3.2.1. δύο στοιχεία που υποκαθιστούν, το ένα την πλάτη και το άλλο το καθήμενο τμήμα του σώματος, άρθρωμένα κατά ένα άξονα που αντιπροσωπεύει τον άξονα περιστροφής μεταξύ του κορμού και των μηρών. Το ίχνος του άξονα αυτού επί του κατακόρυφου διαμήκους στο μέσο της καθήμενης θέσεως επιπέδου προσδιορίζει το σημείο Η.
 - 3.2.2. δύο στοιχεία που υποκαθιστούν, το ένα την πλάτη και το άλλο το καθήμενο τμήμα του σώματος, άρθρωμένα κατά έναν άξονα που αντιπροσωπεύει τον άξονα περιστροφής μεταξύ
 - 3.2.3. δύο στοιχεία που υποκαθιστούν τους πόδες, συνδεδεμένα προς τις κνήμες δι' άρθρώσεων που υποκαθιστούν τους αστραγάλους.
 - 3.2.4. Έξάλλου, το υποκαθιστών το καθήμενο τμήμα του σώματος στοιχείο είναι εφοδιασμένο με μία στάθμη που επιτρέπει τον έλεγχο του προσανατολισμού του κατά την έγκαιρη διεύθυνση.
- 3.3. Μάζες βάρους που αναπαριστούν την μάζα κάθε στοιχείου του σώματος εύρισκονται στα κατάλληλα σημεία που αποτελούν τα αντίστοιχα κέντρα βάρους, για να επιτευχθεί μία ολική μάζα του ανδρικού κεφάλι 75 kg ± 1%. Λεπτομερώς οι διάφορες μάζες δίνονται στον πίνακα της εικόνας 2 του συμπληρωματικού του παρόντος παραρτήματος.
- 3.4. Η γραμμή αναφοράς του κορμού του ανδρικού κεφάλι παρίσταται με μία ευθεία διερχόμενη από το σημείο άρθρώσεως του μηρού με τον κορμό και το σημείο θεωρητικής άρθρώσεως του αυχένα επί του θώρακα (βλ. εικόνα 1 του συμπληρωματικού παραρτήματος στο παρόν παράρτημα).

4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

Η τοποθέτηση του τρισδιάστατου ανδρικού κεφάλι πραγματοποιείται με τον ακόλουθο τρόπο:

- 4.1. το όχημα τοποθετείται επί ενός οριζοντίου επιπέδου και ρυθμίζονται τα καθίσματα όπως υποδεικνύεται στο σημείο 2.2.
- 4.2. το προς δοκιμή κάθισμα καλύπτεται από ένα βραχίονα προσαρμοσμένο να διευκολύνει την οριζόντια τοποθέτηση του ανδρικού κεφάλι.
- 4.3. το ανδρικό κεφάλι τοποθετείται καθήμενο επί του θεωρουμένου καθίσματος έχοντας τον άξονα άρθρώσεως του κάθετου στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επιπέδου.
- 4.4. οι πόδες του ανδρικού κεφάλι τοποθετούνται κατά τον ακόλουθο τρόπο:
 - 4.4.1. για τα εμπρόσθια καθίσματα, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η επιτρέπουσα τον έλεγχο κλίσεως του καθήμενου τμήματος του σώματος στάθμη κατά την έγκαιρη διεύθυνση να επανέλθει στην οριζόντια.
 - 4.4.2. για τα όπισθια καθίσματα, οι πόδες διευθετούνται κατά τρόπο ώστε να εύρισκονται, εν τω μέτρω του δυνατού, σε επαφή με τα εμπρόσθια καθίσματα. Αν λουπόν οι πόδες αναπαύονται επί των τμημάτων του δαπέδου διαφορετικού επιπέδου, ο πούς που φθάνει το πρώτο σε επαφή με το εμπρόσθιο κάθισμα χρησιμεύει ως αναφορά και ο άλλος πούς διευθετείται κατά τρόπον ώστε η στάθμη που ελέγχει την έγκαιρη κλίση του καθήμενου τμήματος του σώματος να επανέλθει στην οριζόντια.
 - 4.4.3. αν προσδιορίζεται το σημείο Η σε ένα ενδιάμεσο κάθισμα, οι πόδες τοποθετούνται εκατέρωθεν της προεξοχής του μέσου του δαπέδου.
- 4.5. Οι μάζες βάρους τοποθετούνται επί των κνημών, επαναφέρεται στην οριζόντια η έγκαιρη στάθμη του καθήμενου τμήματος του σώματος και τοποθετούνται οι μάζες βάρους των μηρών επί του στοιχείου που αντιπροσωπεύει το καθήμενο τμήμα του σώματος.
- 4.6. το ανδρικό κεφάλι απομακρύνεται από το ερεισίνωτο του καθίσματος με τη χρησιμοποίηση της ράβδου άρθρώσεως των γονάτων και η πλάτη επαναφέρεται προς τα εμπρός. Το ανδρικό κεφάλι επανατοποθετείται επί του καθίσματος, επιβάλλεται ολισθητή προς τα εμπρός το καθήμενου τμήματος μέχρις ότου αυτό συναντήσει αντίσταση, στή συνέχεια, η πλάτη αναφέρεται εκ νέου προς τα πίσω προς το ερεισίνωτο του καθίσματος.
- 4.7. μία δύναμη οριζοντία 10 ± 1 daN εφαρμόζεται δύο φορές επί του ανδρικού κεφάλι. Η διεύθυνση και το σημείο εφαρμογής της δύναμεις παρίστανται με ένα μαυρό βέλος στην εικόνα 2 του συμπληρωματικού παραρτήματος.

- 4.8. οί μάζες δάρους του καθημένου τμήματος τοποθετούνται επί του άριστερου και δεξιού πλευρου, στη συνέχεια τοποθετούνται οί μάζες δάρους τής πλάτης. Ή έγκαρσία στά⁴μη του άνδρεικέλου διατηρείται στην όριζόντια.
- 4.9. διατηρώντας τήν έγκαρσία στάθμη του άνδρεικέλου στην όριζόντια, έπιναφέρεται ή πλάτη προς τά έμπρός μέχρις ότου οί μάζες δάρους τής πλάτης εύρεθούν πάνω από τό σημείο Η, κατά τρόπο ώστε νά έκμηδενισθεί κάθε τριβή επί του έρεισινώτου του καθίσματος.
- 4.10. ή πλάτη έπαναφέρεται προσεκτικώς προς τά όπίσω κατά τρόπο ώστε νά ολοκληρωθεί ή τοποθέτηση. Ή έγκαρσία στάθμη του άνδρεικέλου πρέπει νά είναι όριζοντία. Σέ αντίθετη περίπτωση ή διαδικασία πραγματοποιείται εκ νέου όπως άναφέρεται άνωτέρω.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

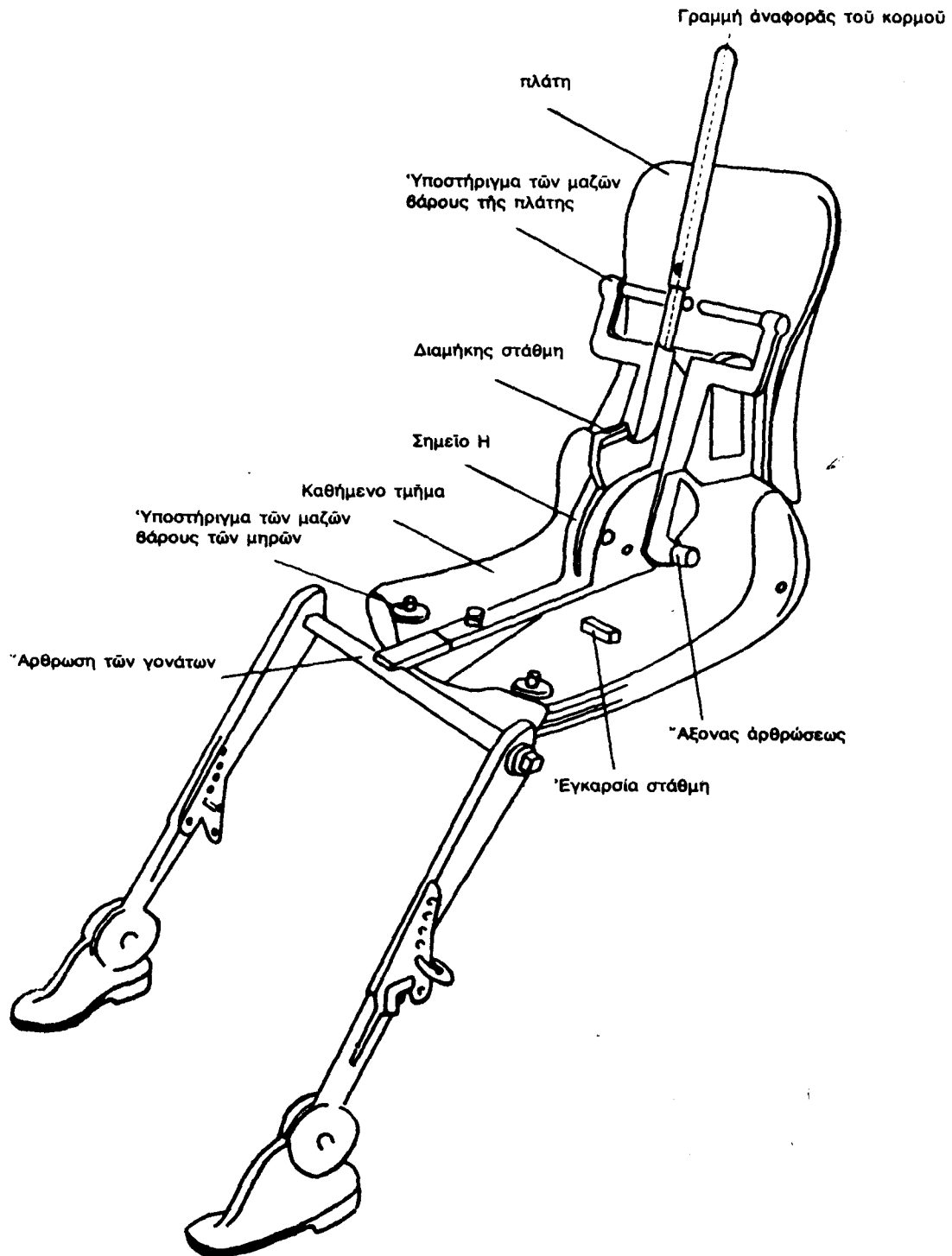
- 5.1. Ένώ τό άνδρείκελο είναι τοποθετημένο σύμφωνα μέ τό σημείο 4, τό θεωρούμενο σημείο Η του καθίσματος και ή πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου συνίστανται από τό σημείο Η και ή γωνία κλίσεως τής γραμμής άναφοράς του κορμού του άνδρεικέλου.
- 5.2. Οί συντεταγμένες του σημείου Η σέ σχέση προς τρία επίπεδα αντίστοιχως κάθετα και τήν πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου μετρώνται για νά συγκριθούν προς τά παρεχόμενα δεδομένα από τόν κατασκευαστή του όχήματος.

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. Τά άποτελέσματα των πραγματοποιηθεισών σύμφωνα μέ τό σημείο 5.2 μετρήσεων για τό σημείο Η και τήν πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου πρέπει νά συγκριθούν προς τίς συντεταγμένες του σημείου R και προς τήν προβλεπομένη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου που ύποδεικνύονται από τόν κατασκευαστή του όχήματος.
- 6.2. Ή εξακρίβωση τής σχετικής θέσεως των σημείων R και Η και του λόγου μεταξύ τής προβλεπομένης γωνίας και τής πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου θεωρείται ως ικανοποιητική για τήν θεωρουμένη καθημένη θέση άν τό σημείο Η, όπως αυτό όρίζεται από τίς συντεταγμένες του, εύρίσκεται έντός ενός διαμήκους όρθογωνίου μέ κέντρο R, του οποίου οί όριζόντιες και οί κατακόρυφες πλευρές έχουν αντίστοιχως μήκη 30 μμ και 20 μμ και εάν ή πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου δέν διαφέρει πλέον των 3° τής προβλεπομένης γωνίας κλίσεως.
- 6.2.1. Άν πληρούνται οί συνθήκες αυτές, τό σημείο R και ή προβλεπομένη γωνία κλίσεως χρησιμοποιούνται για τή δοκιμή και, άν είναι άπαικίτη, ή θέση του άνδρεικέλου διορθούται ώστε τό σημείο Η νά συμπίπτει μέ τό σημείο R και ή πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου νά συμπίπτει μέ τήν προβλεπομένη γωνία.
- 6.3. Άν τό σημείο Η ή ή πραγματική γωνία κλίσεως δέν ικανοποιεί τίς προδιαγραφές του σημείου 6.2, πραγματοποιούνται δύο άλλοι προσδιορισμοί του σημείου Η ή τής πραγματικής γωνίας κλίσεως (τρεις προσδιορισμοί συνολικά). Άν τά έπιτυγχανόμενα άποτελέσματα κατά τή διάρκεια δύο έξ αυτών των τριών προσδιορισμών πληρούν τίς προδιαγραφές, τό άποτέλεσμα τής δοκιμής θεωρείται ικανοποιητικό.
- 6.4. Άν τά άποτελέσματα των δύο τουλάχιστον εκ των τριών προσδιορισμών δέν πληρούν τίς προδιαγραφές του σημείου 6.2, τό άποτέλεσμα τής δοκιμής θεωρείται μη ικανοποιητικό.
- 6.5. Άν ύφίσταται ή περιγραφόμενη στο σημείο 6.4 κατάσταση, ή άν ή εξακρίβωση δέν δύναιται νά πραγματοποιηθεί διότι ή κατασκευαστής δέν παρέχει πληροφορία, για τή θέση του σημείου R ή για τήν προβλεπομένη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου, ή μέση τιμή των άποτελεσμάτων των τριών προσδιορισμών δύναιται νά χρησιμοποιηθεί και νά θεωρηθεί εφαρμόσιμη σέ όλες τίς περιπτώσεις κατά τίς όποιες τό σημείο R ή ή προβλεπομένη γωνία κλίσεως τής πλάτης άναφέρεται στην παρούσα όδηγία.
- 6.6. Για τήν εξακρίβωση επί ενός όχήματος σεwärts τής σχετικής θέσεως των σημείων R και Η και του λόγου μεταξύ τής προβλεπομένης γωνίας και τής πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου, τό άναφερόμενο στο σημείο 6.2 όρθογώνιο αντικαθίσταται από ένα τετράγωνο πλευράς 50 μμ και ή πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου δέν πρέπει νά διαφέρει πλέον των 5° επί πλέον ή λιγότερο τής προβλεπομένης γωνίας κλίσεως.

Συμπληρωματικό παράρτημα

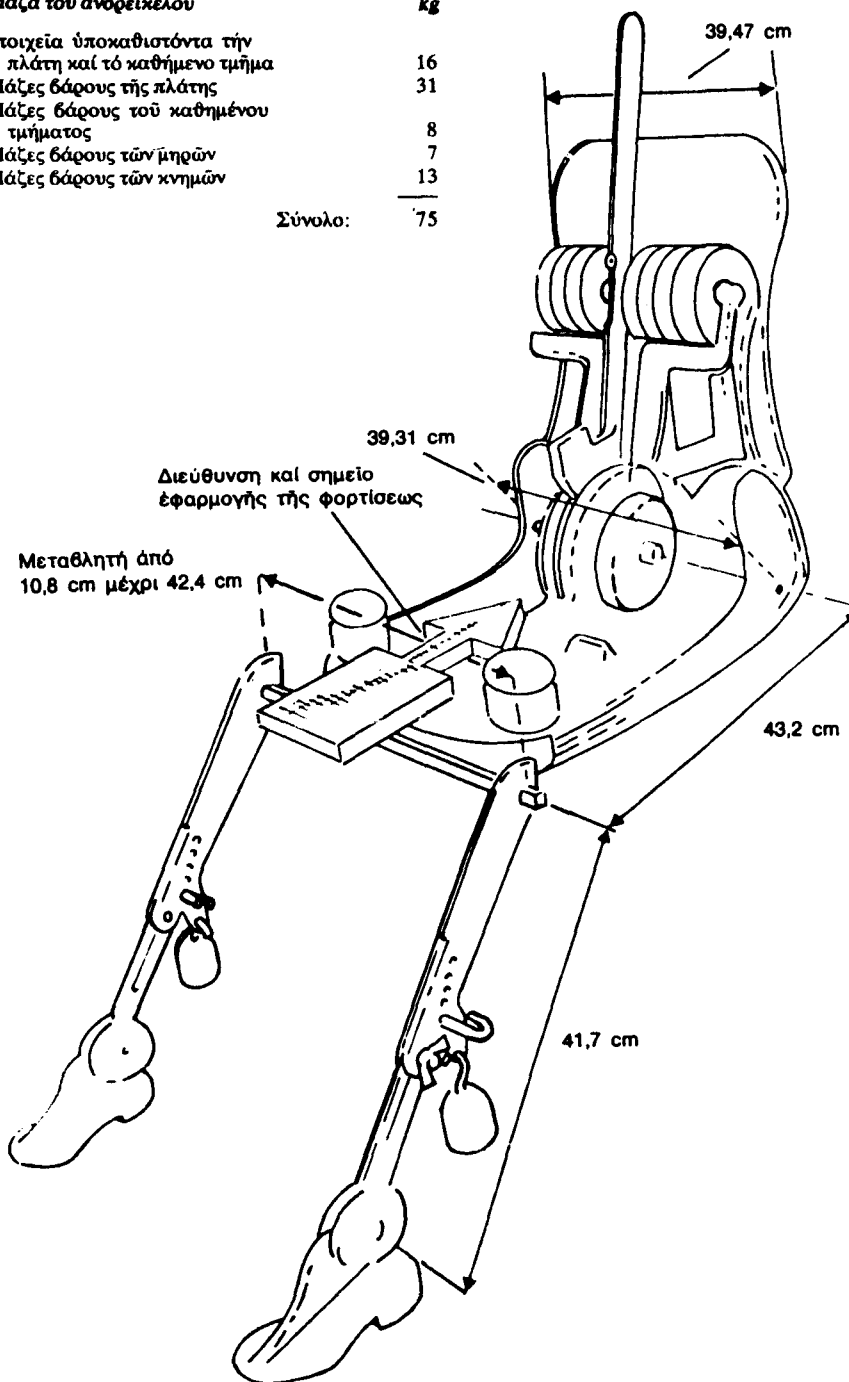
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΣΥΝΘΕΤΟΥΝ ΤΟ ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΑΝΔΡΙΚΕΛΟ



Είλινα 1

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΑΖΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

Μάζα του ανδρικού	kg
Στοιχεία υποκαθιστόντα την	
πλάτη και το καθήμενο τμήμα	16
Μάζες βάρους της πλάτης	31
Μάζες βάρους του καθήμενου	
τμήματος	8
Μάζες βάρους των μηρών	7
Μάζες βάρους των κνημών	13
Σύνολο:	75



Εικόνα 2

Συμπληρωματικό στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η
ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΚΡΙΒΩ-
ΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟ-
ΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

Σημείο 4:

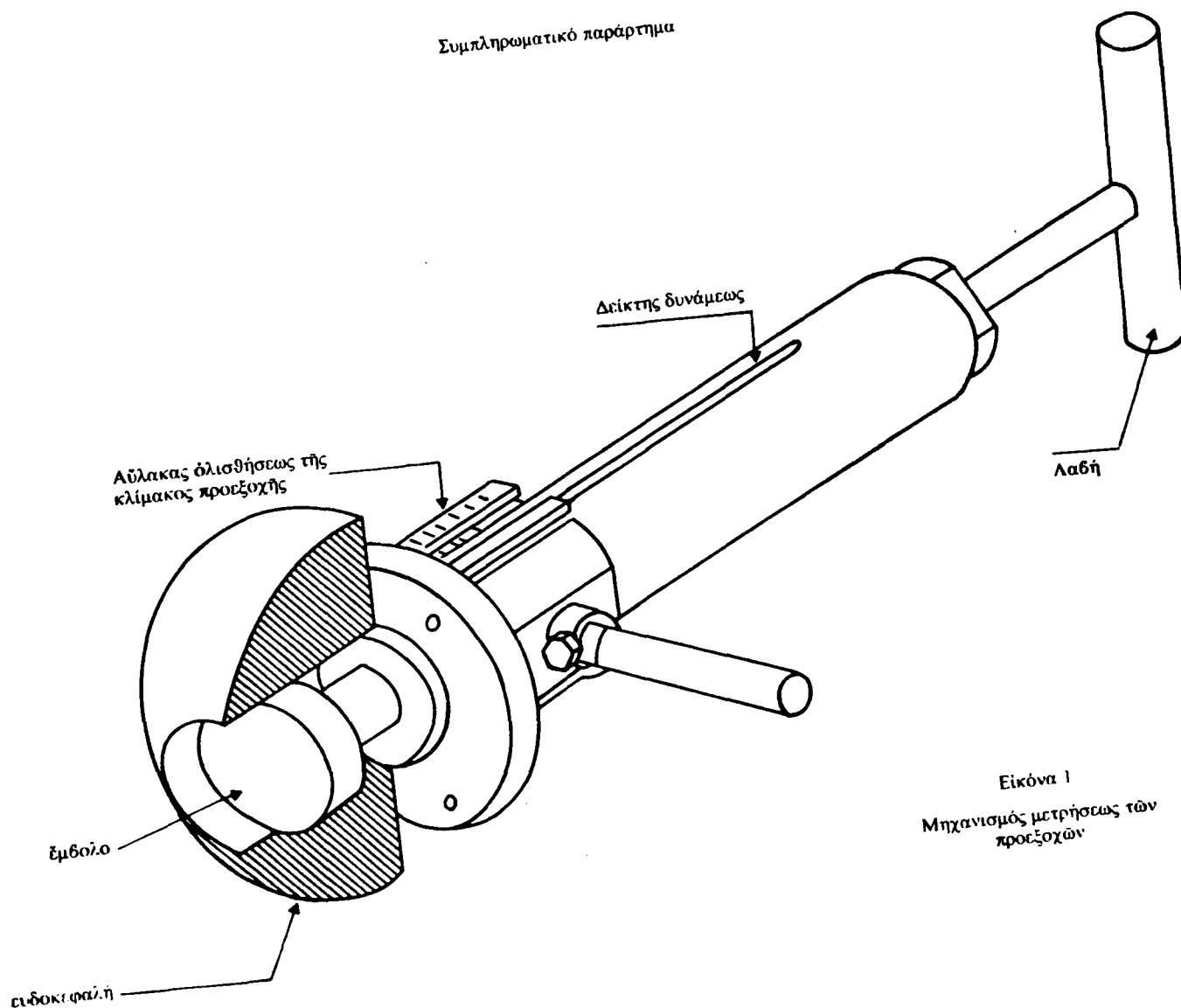
Για τον προσδιορισμό του σημείου Η ενός καθίσματος, τα άλλα καθίσματα είναι δυνατόν να αφαιρεθούν αν είναι αναγκαίο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΟΕΞΟΧΩΝ

1. Για τον προσδιορισμό της προεξοχής ενός στοιχείου σε σχέση προς την πινακίδα επί της οποίας φέρεται, μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ μετατοπίζεται, διατηρουμένη σε επαφή με το θεωρούμενο στοιχείο και λαμβάνοντας ως αρχή την πρώτη θέση επαφής με το θεωρούμενο στοιχείο. Η τιμή της προεξοχής είναι η μεγαλύτερη μεταξύ των δυνατών μεταβολών "y" της συντεταγμένης του κέντρου της σφαίρας κατά μία διεύθυνση κάθετο επί την πινακίδα.
Όταν οι πινακίδες, στοιχεία κλπ. καλύπτονται από υλικό σκληρότητας μικρότερας των 50 shore A, η διαδικασία προσδιορισμού των προεξοχών που περιγράφεται ανωτέρω δεν πρέπει να εφαρμοσθεί παρά μόνο μετά την αφαίρεση των εν λόγω υλικών.
2. Η τιμή της παρουσιάζομένης προεξοχής υπό των κομβίων, μοχλιδίων κλπ. των κειμένων εντός της περιοχής αναφοράς, μετρείται με τη βοήθεια του ακόλουθου μηχανισμού και της διαδικασίας δοκιμής.
 - 2.1. Μηχανισμός
 - 2.1.1. Ο μηχανισμός μετρήσεως αποτελείται από μία ημισφαιρική ψευδοκεφαλή διαμέτρου 165 mm εντός της οποίας ευρίσκεται ένα ολισθαίνον έμβολο διαμέτρου 50.
 - 2.1.2. Οι σχετικές θέσεις της επιπέδου εμπροσθίας του εμβόλου και του άκρου της ψευδοκεφαλής μεταφέρονται επί βαθμολογημένης κλίμακος επί της οποίας ένας κινητός δείκτης διατηρεί τη μεγύστη πραγματοποιούμενη μέτρηση όταν ο μηχανισμός αυτός έχει απομακρυνθεί εκ του υπό δοκιμή αντικειμένου. Η ικανότητα μετρήσεως πρέπει να είναι τουλάχιστον 30 mm. Η κλίμακα μετρήσεως πρέπει να είναι βαθμολογημένη σε ήμισυ χιλιοστομέτρου ενδεχομένως είναι δυνατόν να εμφανίζονται εκ' αυτής τιμές της προεξοχής αναφοράς.
 - 2.1.3. Διαδικασία διαβαθμίσεως του οργάνου μετρήσεως
 - 2.1.3.1. Ο μηχανισμός στηρίζεται επί μιας επιπέδου επιφανείας κατά τρόπο ώστε ο άξονας του μηχανισμού να είναι κάθετος προς αυτή.
Ενώ η εμπροσθία επίπεδος όψη του εμβόλου είναι σε επαφή με την επιφάνεια η κλίμακα τοποθετείται στο μηδέν.
 - 2.1.3.2. Ένα μεσάζευγμα 10 mm τοποθετείται μεταξύ της εμπροσθίου επιπέδου επιφανείας του εμβόλου και της επιφανείας στηρίξεως. Επαληθεύεται ότι ο κινητός δείκτης δεικνύει καλά την τιμή αυτή.
 - 2.1.4. Ένα πρότυπο μηχανισμού μετρήσεως των προεξοχών παρουσιάζεται στην εικόνα 1.
 - 2.2. Διαδικασία δοκιμής
 - 2.2.1. Το έμβολο σύρεται προς τα πίσω για να σχηματισθεί μια κοιλότης εντός της ψευδοκεφαλής και φέρεται ο κινητός δείκτης σε επαφή με το έμβολο.

- 2.2.2. Ο μηχανισμός εφαρμόζεται επί της προεξοχής προς μέτρηση, κατά τρόπο ώστε η ψευδοκεφαλή να είναι σε έπαφή με το μέγιστο της έπιφανείας του περιβάλλοντος υλικού με δύναμη, μη υπερβαίνουσα τα 2 daN.
- 2.2.3. Το έμβολο ώθείται προς τα έμπρός μέχρις ότου έλθει σε έπαφή με την προς μέτρηση προεξοχή. Επί της κλίμακος αναγιγνώσκεται η τιμή της προεξοχής.
- 2.2.4. Η ψευδοκεφαλή προσανατολίζεται κατά τρόπο ώστε να έπιτευχθεί η μεγίστη προεξοχή. Σημειώνεται η τιμή της προεξοχής αυτής.
- 2.2.5. Αν δύο ή περισσότερα όργανα χειρισμού εύρισκονται άρκούντως πλησίον τό ένα του άλλου, κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατόν να έρχονται ταυτόχρονα σε έπαφή με τό έμβολο ή με την ψευδοκεφαλή, πρέπει να αντιμετωπισθούν ως ακόλουθος:
- 2.2.5.1. Πολλαπλά όργανα χειρισμού τά όποια είναι δυνατόν να είσασθούν ταυτόχρονα εντός της κοιλότητας της ψευδοκεφαλής αντιμετωπίζονται σαν μία μοναδική προεξοχή.
- 2.2.5.2. Όταν η κανονική δοκιμή παρεμποδίζεται από την έπαφή άλλων όργάνων χειρισμού με την ψευδοκεφαλή, τά τελευταία αυτά πρέπει να αφαιρεθούν και η δοκιμή να συνεχισθεί χωρίς αυτά. Σε συνέχεια θα έπανατοποθετηθούν και θα δοκιμασθούν σύμφωνα με την καθορισθείσα σειρά, των υπόλοιπων όργάνων ένδειχόμενης άφαιρουμένων προς διευκόλυνση της μετρήσεως.

Συμπληρωματικό παράρτημα



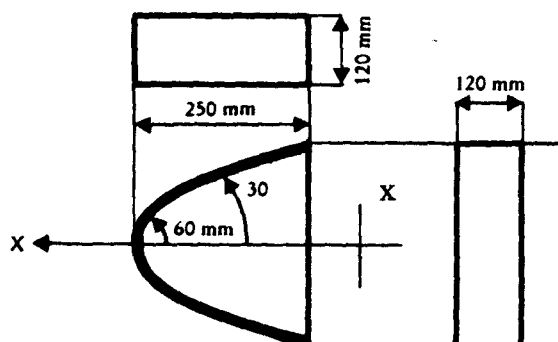
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ 5.2.1 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ I

Θεωρούνται ως δυνάμενα να προσκρουσθούν από τα γόνατα των επιβατών τα εξαρτήματα (κομβία, μοχλίδια κλπ.) τα οποία δύνανται να έλθουν σε επαφή με το μηχανισμό και σύμφωνα προς την περιγραφόμενη κατωτέρω διαδικασία.

1. Μηχανισμός

Ο μηχανισμός προσδιορίζεται από την πλαγία όψη.



2. Διαδικασία

Ο μηχανισμός δύναται να καταλάβει όλες τις θέσεις οι οποίες εφίσκονται κάτωθεν του επιπέδου του πίνακος οργάνων και τέτοιες ώστε:

- το επίπεδο «ΧΧ» να παραμένει παράλληλο προς το διάμηκες επίπεδο στο μέσον του σχήματος,
- ο άξονας «Χ» να δύναται να λάβει κλίση εκ του ενός και του άλλου μέρους της οριζοντίου κατά μία γωνία δυναμένη να λάβη τιμή μέχρι 30°

3. Για να πραγματοποιηθεί η δοκιμή αυτή αφαιρούνται όλα τα υλικά σκληρότητας μικρότερης των 50 shore A.

Συμπληρωματικό στο Παράρτημα VI
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ 5.2.1 ΤΟΥ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ I

Πρώτη φάση:

Τα κοδοκύνητα στοιχεία χειρισμού εξομοιούνται προς τα πεντάλ(ποδόκληκτρα).

Άρθρο 5.

Η ισχύς του διατάγματος αυτού αρχίζει από της δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό των Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του Προεδρικού Διατάγματος.

Αθήνα, 7 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΓΕΩΡΓ. ΑΡΣΕΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ