

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
28 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
190

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 503

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 77/541/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 28 Ιουνίου 1977, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών - Μελών, των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως των οχημάτων με κινητήρα».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1838/1983 «εφαρμογή κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/τ. Α'/17.3.83) σε συνδυασμό με του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της Συνθήκης Προσχώρησης της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας» ως και της Συμφωνίας «περί προσχώρησης της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνδρακτος και Χάλυδος» (ΦΕΚ 170/Α'/79) και β) του άρθρου 3 του Ν. 1104/1980 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Πρεξβευτικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/τ. Α'/29.12.80) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π.Δ. 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων», (ΦΕΚ 104/Α'/30.8.82).

2. Την 712/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το διάταγμα αυτό έχει σκοπό τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 77/541/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 28 Ιουνίου 1977, που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, τομέας 13 Βιομηχανική πολιτική, τόμος 006, σελίδα 234), καθώς και προς το παράρτημα Ι κεφ. Χ προσέγγιση των νομοθεσιών σημείο 19 της Πρόθεσης περί των όρων προσχωρήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και των προσαρμογών των Συνθηκών ΦΕΚ 170/Α'/79 σελ. 1485.

Για την εφαρμογή αυτού του διατάγματος, ως οχήματα νοούνται τα οχήματα με κινητήρα μεταφοράς επιβατών τα οποία διακρίνονται όχι περισσότερες από ούτω (8) θέσεις, χω-

ρίς να συμπεριλαμβάνεται η θέση του οδηγού, που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους και που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και μέγιστη από κατασκευη ταχύτητα μεγαλύτερη από είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

Άρθρο 3.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με το νόμο 614/1977 ή έγκρισης ΕΟΚ για οχήματα που υπάρχουν στις διατάξεις του διατάγματος αυτού για λόγους που αναφέρονται στις ζώνες ασφαλείας τους ή στα συστήματα συγκράτησης των επιβατών τους, εφόσον αυτά φέρουν σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και είναι τοποθετημένα στο όχημα σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 3 του παραρτήματος Ι του διατάγματος αυτού.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δε δύναται να απαγορευθεί η πώληση, η καταχώρηση στα μητρώα, η θέση σε κυκλοφορία σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 86 και 87 του ΚΟΚ που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977, ή η χρήση ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως, αν αυτά φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και αν είναι τοποθετημένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι σημείο 3 του παρόντος.

Άρθρο 4.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δε δύναται να απαγορευθεί η διάθεση στην ελληνική αγορά ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης, για λόγους που αφορούν στην κατασκευή ή τη λειτουργία τους, εφόσον φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ.

2. Απαγόρευση πώλησης ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης, που φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ, είναι δυνατή μόνο εφόσον διαπιστωθεί ότι, συστηματικά διαφέρουν από τους τύπους που έχουν εγγραφεί. Στην περίπτωση αυτή η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, που παίρνει την απόφαση για την απαγόρευση υποχρεούται να ενημερώσει αμέσως τα άλλα Κράτη - Μέλη και την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για το μέτρο που έλαβε και ταυτόχρονα να αναφέρει τους λόγους που την οδήγησαν να λάβει μία τέτοια απόφαση.

Άρθρο 5.

1. Για να χορηγηθεί από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών επικύρωση κάθε τύπου ζώνης ασφαλείας σε τρία σημεία ή κάτω από το υπογάστριο και συστήματος συγκράτησης, υποβάλλεται αίτηση, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο παράρτημα I του διατάγματος αυτού, από τον κάτοχο του εμπορικού ή βιομηχανικού σήματος ή από τον κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του, προκειμένου για τύπο ζώνης ασφαλείας. Η αίτηση αυτή υποβάλλεται από τον κάτοχο του βιομηχανικού σήματος ή από τον εντολοδόχο του ή από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον εντολοδόχο του, αν πρόκειται για τύπο συστήματος συγκράτησεως.

2. Η υπηρεσία που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο κάνει τους ελέγχους και τις δοκιμές, που προβλέπονται στα παραρτήματα του διατάγματος αυτού και συντάσσει, με βάση τα αποτελέσματα αυτά, ένα δελτίο, σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II του διατάγματος αυτού με το οποίο εγκρίνει ή όχι τον τύπο της ζώνης ασφαλείας ή του συστήματος συγκράτησης, που εφετάσθηκε. Από ένα αντίγραφο του δελτίου αυτού στέλνεται στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, μέσα σε ένα μήνα από τη σύνταξή του.

3. Η παραπάνω υπηρεσία ελέγχει την τήρηση των διαδικασιών ποιοτικού ελέγχου που προβλέπονται στο σημείο 2.8.1 και/ή 2.8.2 του παραρτήματος I του παρόντος.

4. Ο τύπος της ζώνης ασφαλείας ή του συστήματος συγκράτησης, που εφετάσθηκε, επικυρώνεται εφόσον είναι σύμφωνος με τις προδιαγραφές κατασκευαστή και ανταποκρίνεται στις αντίστοιχες δοκιμές, που προβλέπονται κατόπιν περίπτωση στην παρ.2 του παραρτήματος I και στα παραρτήματα IV έως XIV του διατάγματος αυτού.

5. Όταν δοθεί η επικύρωση, παρέχονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών στον κατασκευαστή ή στον εντολοδόχο του τα στοιχεία του σήματος επικυρώσεως ΕΟΚ, που θα τοποθετείται σε όλες τις ζώνες ασφαλείας ή στα συστήματα συγκράτησης του τύπου που έχει εγκριθεί. Το σήμα αυτό για το οποίο η μορφή και οι ελάχιστες διαστάσεις δίνονται στο παράρτημα III του διατάγματος αυτού, περιλαμβάνει το γράμμα e (δηλωτικό της έγκρισης ΕΟΚ), τα

διακριτικά στοιχεία της Ελλάδας (Ε), το συνδυασμό γραμμάτων και αριθμών που προσδιορίζει την κατηγορία της ζώνης ασφαλείας, σύμφωνα με όσα καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ του διατάγματος αυτού και, τέλος, τον αριθμό της επικύρωσης.

6. Η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών ελέγχει την πιστότητα κατασκευής των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκρατήσεως προς τον επικυρωμένο απ' αυτήν τύπο. Όταν η μη πιστότητα είναι συστηματική, η Υπηρεσία αυτή δύναται ν' ανακαλέσει την επικύρωση ΕΟΚ. Η ανάκληση δύναται να διαταχθεί και στην περίπτωση που ενημερωθεί για την ύπαρξη έλλειψης πιστότητας από τις αρμόδιες αρχές ενός ή των λοιπών Κρατών μελών. Ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές των λοιπών Κρατών μελών για τα ληφθέντα ανωτέρω μέτρα.

7. Κάθε απόφαση που επιφέρει ανάκληση επικυρώσεως ΕΟΚ που χορηγήθηκε, καθώς και οι λόγοι, οι οποίοι επέβαλαν τη λήψη αυτής, γνωστοποιούνται μέσα σε προθεσμία, ενός μηνός στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων Κρατών μελών.

8. Ο αριθμός επικυρώσεως που χορηγήθηκε δεν επιτρέπεται να δοθεί σε άλλη διάταξη για ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκρατήσεως οχημάτων με κινητήρα.

9. Απαγορεύεται η χρήση σημάτων που προσομοιάζουν με το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και που μπορούν εξ αιτίας αυτού να προκαλέσουν σύγχυση.

Άρθρο 6

1. Οι αποφάσεις για την άρνηση επικυρώσεως ΕΟΚ ή για ανάκληση επικυρώσεως ΕΟΚ που χορηγήθηκε ή για την απαγόρευση διαθέσεως στην αγορά ή χρήσεως ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκρατήσεως οχημάτων με κινητήρα που ελήφθη κατ'εφαρμογή των διατάξεων αυτού του διατάγματος, πρέπει να αιτιολογείται ειδικώς. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται απαραίτητα στον ενδιαφερόμενο με ταυτόχρονη υπόδειξη σ' αυτόν των ενδίκων μέσων και ενστάσεων ενώπιον διοικητικών αρχών, που προβλέπονται από την νομοθεσία που ισχύει καθώς και των προθεσμιών για την άσκηση αυτών.

2. Προσαρτώνται σε αυτό το διάταγμα, ως αναπόσπαστα μέρη αυτού τα παραρτήματα της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα που τα κείμενά τους έχουν ως ακολούθως :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΕΟΚ, ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

0. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκρατήσεως που προορίζονται να εγκατασταθούν εντός των οχημάτων που είναι σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 9 και οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιηθούν χωριστά, δηλαδή ως ανεξάρτητοι μηχανισμοί, από τους ενήλικες καθημένους επιβάτες που είναι στραμμένοι προς τα εμπρός.

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

- 1.1. «Ζώνη ασφαλείας» ή «ζώνη», ένα σύνολο ιμάντων με πόρπη κλεισίματος, μηχανισμούς ρυθμίσεως και εξαρτήματα στερεώσεως, δυνάμενο να άγκυρωθεί στο εξωτερικό ενός οχήματος με κινητήρα και σχεδιασμένο κατά τρόπο ώστε να μειώνει τον κίνδυνο τραυματισμού του ατόμου που το χρησιμοποιεί σε περίπτωση συγκρούσεως ή αποτόμου επιβραδύνσεως του οχήματος, περιορίζοντας τις δυνατότητες κινήσεως του σώματος αυτού. Το σύνολο αυτό ορίζεται κατά γενικό τρόπο ως «σύνολο». Ο δρος αυτός περιλαμβάνει επίσης κάθε μηχανισμό απορροφήσεως ενέργειας ή συσπειρώσεως της ζώνης.
 - 1.1.1. «Ζώνη κάτω του ύπογαστρίου», μία ζώνη που διέρχεται εμπροσθεν του σώματος του χρησιμοποιούντος στο ύψος της λεκάνης.
 - 1.1.2. «Διαγώνιος ζώνη», μία ζώνη που διέρχεται διαγώνια εμπροσθεν του θώρακος από του ισχίου μέχρι του ώμου της αντιθέτου πλευράς.
 - 1.1.3. «Ζώνη τριών σημείων», κάθε σύνολο άγκυρωμένο σε τρία σημεία και σχηματιζόμενο με το συνδυασμό μίας ζώνης κάτω του ύπογαστρίου και μίας διαγωνίου ζώνης.
 - 1.1.4. «Ζώνη τύπου σαγί», ένα σύνολο που περιέχει μία ζώνη κάτω του ύπογαστρίου και άορτηρες.
- 1.2. «Τύπος ζώνης», μία κατηγορία ζωνών που δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές επί των βασικών σημείων, όπως:
 - 1.2.1. Τά άκαμπτα εξαρτήματα (πόρπη κλεισίματος, εξαρτήματα στερεώσεως, συσπειρωτήρ, κλπ.).
 - 1.2.2. Τό υλικό, την ύφανση, τις διαστάσεις, τό χρώμα των ιμάντων.
 - 1.2.3. Τή γεωμετρία του συνόλου.
- 1.3. «Ίμάντας», ένα ευλύγιστο στοιχείο προοριζόμενο να συγκρατήσει τό σώμα και να μεταδώσει τις δυνάμεις στα εξαρτήματα άγκυρώσεως.
- 1.4. «Πόρπη κλεισίματος», ένας μηχανισμός ταχείας άποσυμφίξεως που επιτρέπει στον χρησιμοποιούντα να συγκρατηθεί από τη ζώνη. Η πόρπη δύναται να περιέχει τό μηχανισμό ρυθμίσεως.
- 1.5. «Μηχανισμός ρυθμίσεως», ένας μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση της ζώνης ανάλογα με τις ανάγκες του χρησιμοποιούντος ατόμου και τη θέση του καθίσματος. Ο μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται να άποτελεί τμήμα της πόρπης ή να είναι ένας συσπειρωτήρ.
- 1.6. «Εξαρτήματα στερεώσεως», τά τμήματα του συνόλου στα όποια περιλαμβάνονται τά απαραίτητα στοιχεία στερεώσεως που επιτρέπουν τη σύνδεσή του με τις άγκυρώσεις.
- 1.7. «Άπορροφητής ενέργειας», ένας μηχανισμός προοριζόμενος να διαχέει την ενέργεια ανεξαρτήτως του ιμάντος ή από κοινού με αυτόν και άποτελών τμήμα ενός συνόλου.
- 1.8. «Συσπειρωτήρας», ένας μηχανισμός ύποδοχής τμήματος ή όλοκληρου του ιμάντος μίας ζώνης ασφαλείας.
 - 1.8.1. «Συσπειρωτήρας άνευ άσφαλίσεως» (τύπος 1), ένας συσπειρωτήρας του όποιου έκτυλίσσεται ό ιμάντας σε όλο τό μήκος του διά μίας άσθενοϋς έξωτερικής έξλεως και ό όποιος δέν επιτρέπει καμιά ρύθμιση του μήκους του έκτυλισσομένου ιμάντος.
 - 1.8.2. «Συσπειρωτήρας χειροκινήτου άσφαλίσεως» (τύπος 2), ένας συσπειρωτήρας τον όποιο ό χρησιμοποιών πρέπει να άσφαλίσει με τη χρήση ενός χειροκινήτου μηχανισμού, για να μπορέσει να έκτυλίξει τό επιθυμητό μήκος ιμάντος, και ό όποιος άσφαλίζεται αυτόματα, όταν ό χρησιμοποιών παύει να επενεργεί στο μηχανισμό αυτό.

- 1.8.3. «Συσπειρωτήρας αυτόματου ασφαλίσεως» (τύπος 3), ένας συσπειρωτήρας που επιτρέπει την εκτύλιξη του επιθυμητού μήκους ιμάντος και που προσαρμόζει αυτόματα τόν ιμάντα στον χρησιμοποιούντα, όταν η ζώνη είναι κλειστή με την πόρπη. Η εκτύλιξη ενός συμπληρωματικού μήκους ιμάντος δεν δύναται να γίνει χωρίς ήθελημένη επέμβαση του χρησιμοποιούντος.
- 1.8.4. «Συσπειρωτήρας κατεπειγούσης ασφαλίσεως» (τύπος 4), ένας συσπειρωτήρας ο οποίος με κανονικές συνθήκες οδήγησεως δεν περιορίζει την ελευθερία κινήσεων του χρησιμοποιούντος. Ο συσπειρωτήρας περιέχει ένα μηχανισμό ρυθμίσεως μήκους ο οποίος προσαρμόζει αυτόματα τόν ιμάντα στη σωματική διάπλαση του χρησιμοποιούντος και ένα μηχανισμό ασφαλίσεως που ενεργοποιείται σε περίπτωση ανάγκης από:
- 1.8.4.1. Μία επιδράδυνση του οχήματος ή μία εκτύλιξη του ιμάντος του συσπειρωτήρα ή κάθε άλλο αυτόματο τρόπο (μοναδική ευαισθησία), ή
- 1.8.4.2. Ένα συνδυασμό περισσοτέρων από αυτούς τους παράγοντες (πολλαπλή ευαισθησία).
- 1.9. «Άγκυρώσεις», τὰ τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή όλα τὰ άλλα τμήματα του οχήματος στα οποία πρέπει να στερεοούνται οι ζώνες ασφαλείας.
- 1.10. «Τύπος οχήματος», όσον αφορά στις ζώνες ασφαλείας και τὰ συστήματα συγκρατήσεως, τὰ οχήματα με κινητήρα που δεν παρουσιάζουν βασικές διαφορές μεταξύ τους, ιδίως στα ακόλουθα σημεία:
- Διαστάσεις, σχήματα και υλικά των στοιχείων της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή όλων των άλλων τμημάτων του οχήματος στα οποία οι ζώνες ασφαλείας και τὰ συστήματα συγκρατήσεως είναι στερεωμένα.
- 1.11. «Σύστημα συγκρατήσεως», ένα σύστημα που απορρέει από τό συνδυασμό ενός καθίσματος στερεωμένου επί της δομής του οχήματος με κατάλληλα μέσα και μίας ζώνης ασφαλείας της οποίας τουλάχιστον ένα σημείο άγκυρώσεως είναι στερεωμένο επί της δομής του καθίσματος.
- 1.12. «Κάθισμα», μία δομή αποτελούσα ή όχι ενσωματωμένο τμήμα της δομής του οχήματος, περιλαμβανομένης της επενδύσεώς της που παρέχει μία θέση «καθημένου» για έναν ενήλικα, του όρου ορίζοντος τόσο ένα άτομικό κάθισμα όσο και τό τμήμα ενός πάγκου που αντιστοιχεί σε μία θέση «καθημένου».
- 1.13. «Ομάδα καθισμάτων», είτε ένα άθισμα του τύπου πάγκος, είτε κειχωρισμένα καθίσματα άλλα τοποθετημένα τό να παραπλεύρως του άλλου (δηλαδή στερεωμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι έμπρός» es άγκυρώσεις του ενός των καθισμάτων να είναι ευθυγραμμισμένες με τις έμπρόσθιες ή οπίσθιες άγκυρώσεις ενός άλλου καθίσματος ή να εύρισκονται μεταξύ των άγκυρώσεων αυτού) και που παρέχουν μία ή περισσότερες θέσεις «καθημένου» για ενήλικες.
- 1.14. «Πάγκος», μία πλήρης δομή με την επένδυσή της, που παρέχει τουλάχιστον δύο θέσεις «καθημένου» για ενήλικες επιβάτες.
- 1.15. «Σύστημα ρυθμίσεως», ο μηχανισμός που επιτρέπει τή ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του για μία καθημένη στάση του επιβάτη προσαρμοσμένη στη μορφολογία του. Αυτός ο μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται ιδίως να επιτρέπει:
- 1.15.1. Μία κατά μήκος μετατόπιση.
- 1.15.2. Μία καθ' ύψος μετατόπιση.
- 1.15.3. Μία γωνιακή μετατόπιση.
- 1.16. «Άγκυρωση του καθίσματος», τό σύστημα στερεώσεως του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος, περιλαμβανομένων των τμημάτων που έξαρτώνται από τή δομή του οχήματος.
- 1.17. «Τύπος καθίσματος», μία κατηγορία καθισμάτων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές επί βασικών σημείων, ως τὰ:
- 1.17.1. Δομή, σχήμα, διαστάσεις και υλικό των καθισμάτων.
- 1.17.2. Τύπος και διαστάσεις των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσεως.
- 1.17.3. Τύπος και διαστάσεις των άγκυρώσεων της ζώνης επί του καθίσματος, της άγκυρώσεως του καθίσματος και των τμημάτων που έξαρτώνται από τή δομή του οχήματος.
- 1.18. «Σύστημα μετατοπίσεως», ένας μηχανισμός επιτρέπων μία γωνιακή ή κατά μήκος μετατόπιση, χωρίς ενδιάμεση σταθερή θέση του καθίσματος ή ενός από τὰ τμήματά του, για να διευκολύνει τή πρόσβαση των επιβατών.
- 1.19. «Σύστημα ασφαλίσεως», ένας μηχανισμός που εξασφαλίζει τή συγκράτηση σε όλες τις θέσεις χρησιμοποίησεως του καθίσματος και των τμημάτων του.

2. **ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΕΟΚ**
 - 2.1. **Αίτηση επικυρώσεως ΕΟΚ**
 - 2.1.1. 'Η αίτηση επικυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου ζώνης ασφαλείας υποβάλλεται από τον κάτοχο του βιομηχανικού ή εμπορικού σήματος ή από τον εντολοδόχο του.

Στήν περίπτωση ενός συστήματος συγκρατήσεως, ή αίτηση επικυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου συστήματος συγκρατήσεως υποβάλλεται από τον κάτοχο του βιομηχανικού σήματος ή από τον εντολοδόχο του ή από τον κατασκευαστή του οχήματος για το οποίο έχει προβλεφθεί ή από τον εντολοδόχο του.

2.1.2. Συνοδεύεται:
 - 2.1.2.1. 'Από μία τεχνική περιγραφή του τύπου ζώνης εις τριπλούν, που δεικνύει τούς ιμάντες και τὰ άκαμπτα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται και που συνοδεύεται από σχήματα των στοιχείων που συνθέτουν τό σύνολο και από οδηγίες εγκαταστάσεως των τυχόντων συσπειρωτήρων. Τά σχήματα πρέπει νά δεικνύουν τή θέση που προβλέπεται για τό σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ. 'Η περιγραφή πρέπει νά αναφέρει τό χρώμα του παρουσιαζομένου προς επικύρωση προτύπου και νά υποδεικνύει τόν (τούς) τύπο(ους) οχήματος για τόν όποιον (ους) ό τύπος αυτός της ζώνης προορίζεται.

Στήν περίπτωση συστημάτων συγκρατήσεως, ή περιγραφή περιλαμβάνει: σχέδια, μέ κατάλληλη κλίμακα, της δομής του οχήματος και της δομής των καθισμάτων, των συστημάτων ρυθμίσεως και των εξαρτημάτων στερεώσεως, που δεικνύουν μέ έναν τρόπο έπαρκώς λεπτομερή τίς θέσεις των άγκυρώσεων των καθισμάτων και των ζωνών ως έπίσης και των ένισχύσεων, μία εξειδίκευση των χρησιμοποιούμενων ύλικών που μπορούν νά έτηρεάσουν τήν άντοχή των άγκυρώσεων των καθισμάτων και των ζωνών και μία τεχνική περιγραφή των άγκυρώσεων των καθισμάτων και των ζωνών.
 - 2.1.2.2. 'Από πέντε δείγματα του τύπου ζώνης για τίς ζώνες άνευ συσπειρωτήρων.
 - 2.1.2.3. 'Από έξι δείγματα του τύπου ζώνης για τίς ζώνες τίς έφοδιασμένες μέ συσπειρωτήρες.
 - 2.1.2.4. 'Από δέκα μέτρα κάθε τύπου ιμάντος που χρησιμοποιείται στον τύπο ζώνης.
 - 2.1.3. Στήν περίπτωση των συστημάτων συγκρατήσεως, ό αίτων θέτει στή διάθεση της έπιφορτισμένης μέ τίς δοκιμές επικυρώσεως τεχνικής ύπηρεσίας δύο δείγματα που είναι δυνατόν νά περιέχουν δύο από τά δείγματα τά αναφερόμενα στο σημείο 2.1.2.2. και κατ' έλάχιστον του είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς επικύρωση τύπου είτε τό ή τά τμήματα του οχήματος που κρίνεται (ονται) από τό εργαστήριο ως βασικό (ά) για τή δοκιμή του συστήματος συγκρατήσεως.
 - 2.2. **'Εγγραφές**

Τά δείγματα ενός τύπου ζώνης ή ενός συστήματος συγκρατήσεως που παρουσιάζονται για επικύρωση ΕΟΚ σύμφωνα μέ τό σημείο 2.1. φέρουν τίς ακόλουθες έγγραφές, εύανάγνωστες και άνεξίτηλες: βιομηχανική ή εμπορική όνομασία ή σήμα του κατασκευαστού.
 - 2.3. **Γενικές εξειδικεύσεις**
 - 2.3.1. Καθένα από τά δείγματα που παρουσιάστηκαν σύμφωνα μέ τό σημείο 2.1. πρέπει νά ίκανοποιεί τίς εξειδικεύσεις που υποδεικνύονται στα σημεία 2.3 ως 2.7.
 - 2.3.2. 'Η ζώνη ή τό σύστημα συγκρατήσεως πρέπει νά έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε, όταν είναι όρθως τοποθετημένη και χρησιμοποιουμένη από έναν έπιβάτη, νά εξασφαλίζεται ή καλή λειτουργία της και νά περιορίζεται ό κίνδυνος σωματικού τραυματισμού σέ περίπτωση άτυχήματος.
 - 2.4. **"Ακαμπτα τμήματα**
 - 2.4.1. **Γενικότητες**
 - 2.4.1.1. Τά άκαμπτα τμήματα της ζώνης ασφαλείας όπως οί πόρπες, οί μηχανισμοί ρυθμίσεως, τά εξαρτήματα στερεώσεως, κλπ. δέν πρέπει νά περιέχουν έντονες αιχμές ίκανές νά προκαλέσουν διά τριβής τή φθορά ή τή θραύση των ιμάντων.
 - 2.4.1.2. "Όλα τά τμήματα ενός συνόλου που επιδέχονται διάθρωση πρέπει νά είναι κατάλληλα προστατευμένα έναντίον της διαθρώσεως. Μετά τή δοκιμή άντοχής στή διάθρωση στήν όποία υπεβλήθησαν σύμφωνα μέ τό σημείο 2.7.2., δέν πρέπει νά εμφανίζεται άφ' ενός ούδεμιά άλλοίωση ίκανή νά βλάψει τήν καλή λειτουργία του μηχανισμού και άφ' έτέρου ούδεμιά σημαντική διάθρωση όταν τά εξαρτήματα εξετάζονται διά γυμνού όφθαλμού από έναν εξειδικευμένο παρατηρητή.
 - 2.4.1.3. Τά άκαμπτα εξαρτήματα τά προοριζόμενα νά απορροφούν ένέργεια ή νά ύφίστανται ή νά μεταδίδουν μία φόρτιση δέν πρέπει νά είναι εύθραυστα.
 - 2.4.1.4. Τά άκαμπτα εξαρτήματα και τά εκ πλαστικού εξαρτήματα μιās ζώνης ασφαλείας πρέπει νά εύρίσκονται και νά είναι έγκατεστημένα κατά τρόπο ώστε νά μή δύνανται,

κατά την κανονική χρήση ενός οχήματος με κινητήρα, να έμπλακουν κάτωθεν ενός ολισθαίνοντος καθίσματος ή εντός της θύρας του οχήματος αυτού. "Αν ένα από τα εξαρτήματα αυτά δεν είναι σύμφωνο με τις αναφερόμενες ανωτέρω απαιτήσεις, πρέπει να υποβληθεί στη δοκιμή της εν ψυχρώ κρούσεως που υποδεικνύεται στο σημείο 2.7.6.4. Μετά τη δοκιμή αν οι υποδοχές ή τα στοιχεία συγκρατήσεως από πλαστικό των ακάμπτων εξαρτημάτων παρουσιάζουν εμφανείς ρωγμές, αυτά τα εκ πλαστικού στοιχεία θα αφαιρεθούν και θα εξακριβωθεί αν το υπόλοιπο από το σύνολο παρουσιάζει πάντοτε την ίδια ασφάλεια. "Αν το υπόλοιπο από το σύνολο παραμένει ασφαλές ή αν ούδεμία ορατή ρωγμή δεν διαπιστώνεται, εξακριβώνεται εκ νέου αν πληροί τις συνθήκες που προβλέπονται στα σημεία 2.4.2, 2.4.3, και 2.6.

2.4.2. Πόρπη

2.4.2.1. "Η πόρπη πρέπει να έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται κάθε δυνατότητα εσφαλμένης χρήσεως. Τούτο σημαίνει, ιδίως, ότι η πόρπη δεν πρέπει να δύναται να παραμένει σε θέση ημίκλειστη. "Ο τρόπος με τον οποίο ανοίγει ή πόρπη πρέπει να είναι απολύτως προφανής. Παντού όπου η πόρπη είναι δυνατόν να ξεφθει σε έπαφή με τον χρησιμοποιούντα, το πλάτος της επιφανείας της έπαφης δεν πρέπει να είναι κατώτερο των 46 mm.

2.4.2.2. "Η πόρπη, ακόμα και όταν δεν υποβάλλεται σε μία φόρτιση, πρέπει να παραμένει κλειστή οιαδήποτε και εάν είναι η θέση της. Δεν πρέπει να δύναται να ανοιχθεί με μία δύναμη κατώτερη του 1 daN.

"Η πόρπη πρέπει να έχει σχεδιασθεί σε τρόπο ώστε να είναι εύκολο να χρησιμοποιηθεί και να πιασθεί και πρέπει να είναι δυνατόν να άπασφαλισθεί διά της καθοριζόμενης στο σημείο 2.7.9.2. φορτίσεως.

"Η πόρπη πρέπει να άπασφαλίζεται διά πίεσεως είτε επί ενός κομβίου είτε επί ενός παρομοίου μηχανισμού. "Η επιφάνεια επί της οποίας η πίεση αυτή πρέπει να εφαρμοσθεί πρέπει να έχει στην πραγματική θέση άπασφαλίσσεως:

— για τους ένοφνημένους μηχανισμούς μία ελάχιστη επιφάνεια 4,5 cm² και ένα ελάχιστο πλάτος 15 mm.

— για τους μη ένοφνημένους μηχανισμούς μία ελάχιστη επιφάνεια 2,5 cm² και ένα ελάχιστο πλάτος 10 mm.

"Η επιφάνεια αυτή πρέπει να είναι έρυθρου χρώματος. Κανένα άλλο τμήμα της πόρπης δεν πρέπει να είναι του χρώματος αυτού.

2.4.2.3. "Η πόρπη πρέπει να δύναται να άντέχει επαναλαμβανόμενες ενέργειες και πρέπει, πριν από τη δυναμική δοκιμή που υποδεικνύεται στο σημείο 2.7.8, να υποστεί 500 κύκλους ανοίγματος και κλεισίματος. Τα έλατήρια των πορτών κλεισίματος πρέπει, επί πλέον, να ένεργοποιηθούν 4 500 φορές σε συνθήκες κανονικής χρησιμοποίησεως.

2.4.2.4. "Η πόρπη, όταν υπόκειται σε μία δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.3., πρέπει να λειτουργεί κανονικά.

2.4.2.5. "Η άναγκαία δύναμη για να ανοιχθεί ή πόρπη, κατά τη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 2.7.9., δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 6 daN.

2.4.2.6. "Η πόρπη υποβάλλεται στις δοκιμές άντοχής, σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.1. και κατά περίπτωση με το σημείο 2.7.6.5. Δεν πρέπει ούτε να θραυστεί ούτε να παραμορφωθεί σοβαρά ούτε να άποσπασθεί από την έπίδραση της προδιαγραφόμενης φορτίσεως.

2.4.2.7. Στην περίπτωση των πορτών που περιέχουν ένα κοινό σε δύο σύνολα στοιχείο, αν ή πόρπη του ενός συνόλου δύναται να συνενωθεί στην πράξη με το μηχανισμό συζεύξεως του ίδιου αυτού συνόλου και του άλλου συνόλου, οι δοκιμές άντοχής και ανοίγματος που άναφέρονται στα σημεία 2.7.8. και 2.7.9. πραγματοποιούνται για τις δύο δυνατότητες συνενώσεως.

2.4.3. Μηχανισμός ρυθμίσεως

2.4.3.1. Δύο δείγματα από κάθε μηχανισμό ρυθμίσεως πρέπει να υποβληθούν στις δοκιμές σύμφωνα με το σημείο 2.7.4. "Η ολίσθηση του ήμάντα δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 25 mm ανά μηχανισμό ρυθμίσεως και το άθροισμα των μετατοπίσεων για το σύνολο των μηχανισμών ρυθμίσεως μίας ζώνης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 40 mm.

2.4.3.2. "Όλοι οι μηχανισμοί ρυθμίσεως υπόκεινται στις δοκιμές άντοχής σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.1. Δεν πρέπει ούτε να σπάσουν ούτε να άποσπασθούν λόγω της φορτίσεως που προδιαγράφεται.

2.4.3.3. "Όταν ή δοκιμή πραγματοποιείται σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.6., ή άπαραίτητη δύναμη για να λειτουργήσει ο μηχανισμός χειροκινήτου ρυθμίσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 daN.

2.4.4. Έξαρτήματα στερεώσεως

Τά εξαρτήματα στερεώσεως υπόκεινται στις δοκιμές άντοχής σύμφωνα με τα σημεία 2.7.6.1. και 2.7.6.2. Δεν πρέπει ούτε να σπάσουν ούτε να άποσπασθούν λόγω της φορτίσεως που προδιαγράφεται.

2.4.5. Συσπειρωτήρες

Οί συσπειρωτήρες πρέπει να ικανοποιούν τις προδιαγραφές που περιγράφονται κατωτέρω στις οποίες περιλαμβάνονται οι δοκιμές άντοχής που προβλέπονται στα σημεία 2.7.6.1. και 2.7.6.2.

2.4.5.1. Συσπειρωτήρας αυτομάτου ασφαλίσεως

2.4.5.1.1. 'Ο ιμάντας μιάς ζώνης ασφαλείας που περιέχει ένα συσπειρωτήρα αυτόματου ασφαλίσεως δεν πρέπει να μετατοπίζεται πλέον των 30 mm μεταξύ των θέσεων ασφαλίσεως του συσπειρωτήρα. Μετά μία κίνηση του φέροντος προς τα πίσω, η ζώνη πρέπει είτε να παραμένει στην αρχική της θέση είτε να επανέλθει αυτόματα στη θέση αυτή ως συνέπεια των κινήσεων προς τα εμπρός του χρησιμοποιούντος.

2.4.5.1.2. "Αν ο συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιάς ζώνης κάτω του ύπογαστρίου, ή δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,7 daN, της δύναμεις αυτής μετρούμενης επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του συσπειρωτήρα σύμφωνα με το σημείο 2.7.7.4. "Αν ο συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιάς διαγωνίου ζώνης ή δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,2 daN και δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,7 daN όταν μετρείται με έναν ανάλογο τρόπο. "Αν ο ιμάντας διέρχεται από έναν άξονα μεταδόσεως ή μία τροχαλία, ή δύναμη επανατυλίξεως πρέπει να μετρηθεί επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του άξονος μεταδόσεως ή της τροχαλίας. "Αν το σύνολο περιέχει ένα χειροκίνητο ή αυτόματο μηχανισμό που εμποδίζει τη ζώνη να επανατυλιχθεί πλήρως, ο μηχανισμός αυτός δεν πρέπει να εύρισκται σε λειτουργία κατά την εκτίμηση της δύναμεις επανατυλίξεως.

2.4.5.1.3. 'Ο ιμάντας πρέπει να εκτυλιχθεί από το συσπειρωτήρα και να άφεθεί να επανατυλιχθεί σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.1, μέχρις ότου συμπληρωθεί μία σειρά 5 000 κύκλων εκτύλιξεως και επανατυλίξεως. 'Ο συσπειρωτήρας πρέπει εν συνεχεία να ύποβληθεί στη δοκιμή διαβρώσεως που προβλέπεται στο σημείο 2.7.2, στη συνέχεια στη δοκιμή άντοχής στην κόνη που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.3. Πρέπει στη συνέχεια να ύποστεί κατά ικανοποιητικό τρόπο μία άλλη σειρά εκ 5 000 κύκλων εκτύλιξεως και επανατυλίξεως μετά τους οποίους πρέπει να ικανοποιεί τις προδιαγραφές των σημείων 2.4.5.1.1. και 2.4.5.1.2. Μετά τις δοκιμές που αναφέρονται ανωτέρω, ο συσπειρωτήρας πρέπει να λειτουργεί εϊσέτι όρθως και να επανατυλίγει τον ιμάντα χωρίς δυσκολία.

2.4.5.2. Συσπειρωτήρας κατεπειγουσης ασφαλίσεως

2.4.5.2.1. "Ενας συσπειρωτήρας κατεπειγουσης ασφαλίσεως πρέπει να ικανοποιεί τις ακόλουθες συνθήκες όταν δοκιμάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του σημείου 2.7.7.2.

2.4.5.2.1.1. Πρέπει να ασφαλίσει για μία τιμή επιβραδύνσεως του όχηματος τό πολύ ίση προς 0,45 g.

2.4.5.2.1.2. Δεν πρέπει να ασφαλίσει για μία τιμή επιταχύνσεως του ιμάντα, που μετράται κατά τη διεύθυνση έξαγωγής αυτού κατώτερη των 0,8 g.

2.4.5.2.1.3. Δεν πρέπει να ασφαλίσει όταν εκτρέπεται κατά 12° ή όλιγότερο σε όποιαδήποτε διεύθυνση από τη θέση εγκαταστάσεως που ύποδεικνύεται από τον κατασκευαστή του.

2.4.5.2.1.4. Πρέπει να ασφαλίσει όταν εκτρέπεται κατά 27° ή περισσότερο σε όποιαδήποτε διεύθυνση από τη θέση εγκαταστάσεως που ύποδεικνύεται από τον κατασκευαστή του.

2.4.5.2.2. "Ενας συσπειρωτήρας κατεπειγουσης ασφαλίσεως πολλαπλής εύαισθησίας, μία μορφή της όποιας είναι ή εύαισθησία του ιμάντος, πρέπει, όταν δοκιμάζεται με τις συνθήκες που ύποδεικνύονται στο σημείο 2.7.7.2, να ικανοποιεί τις ανωτέρω έξειδικεύσεις και πρέπει, έξόλλου, να ασφαλίσει αν ή επιτάχυνση του ιμάντος είναι ανώτερη ή ίση των 1,5 g, της επιταχύνσεως αυτής μετρούμενης κατά τη διεύθυνση έξαγωγής του ιμάντος.

2.4.5.2.3. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών που ύποδεικνύονται στα σημεία 2.4.5.2.1 και 2.4.5.2.2., τό μήκος του ιμάντος που δύναται να εκτυλιχθεί πριν να ασφαλίσει ό συσπειρωτήρας δεν πρέπει να ύπερβαίνει τα 50 mm εκκινώντας από τό μήκος που προβλέπεται στο σημείο 2.7.7.2.1. Για την τήρηση των προδιαγραφών του σημείου 2.4.5.2.1.2. Ένας συσπειρωτήρας θεωρείται ως ικανοποιητικός αν, για τις προδιαγραφόμενες στο σημείο αυτό τιμές επιταχύνσεως του ιμάντος, ή ασφάλιση δεν λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 50 πρώτων χιλιοστομέτρων εκτύλιξεως του ιμάντος εκκινώντας εκ του μήκους που προβλέπεται στο σημείο 2.7.7.2.1.

2.4.5.2.4. "Αν ό συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιάς ζώνης κάτω του ύπογαστρίου, ή δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,7 daN, της δύναμεις αυτής μετρούμενης επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του συσπειρωτήρα, σύμφωνα με τό σημείο 2.7.7.4. "Αν ό συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιάς διαγωνίου ζώνης, ή δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,2 daN και δεν πρέπει να ύπερβαίνει τα 0,7 daN, όταν μετρείται με έναν ανάλογο τρόπο. "Αν ό ιμάντας διέρχεται από έναν άξονα μεταδόσεως ή μία τροχαλία, ή δύναμη επανατυλίξεως πρέπει να μετρηθεί επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του άξονος μεταδόσεως. "Αν τό σύνολο περιέχει ένα χειροκίνητο ή αυτόματο μηχανισμό που εμποδίζει τη ζώνη να επανατυλιχθεί πλήρως, ό μηχανισμός αυτός δεν πρέπει να εύρισκται σε λειτουργία κατά την εκτίμηση της δύναμεις επανατυλίξεως.

- 2.4.5.2.5. 'Ο ιμάντας πρέπει να εκτυλιχθεί από τον συσπειρωτήρα και να άφεθεί να έπανατυλιχθεί σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.1. μέχρις ότου συμπληρωθεί μία σειρά 40 000 κύκλων εκτυλίξεως και έπανατυλίξεως. 'Ο συσπειρωτήρας πρέπει εν συνεχεία να υποβληθεί στη δοκιμή διαβρώσεως που προβλέπεται στο σημείο 2.7.2., εν συνεχεία να ύποστεί, κατά ικανοποιητικό τρόπο, μία έλλη σειρά 2.7.7.3. Πρέπει εν συνεχεία να ύποστεί, κατά ικανοποιητικό τρόπο, μία έλλη σειρά από 5 000 κύκλους εκτυλίξεων και έπανατυλίξεων μετά τούς όποιους πρέπει να ικανοποιεί τις προδιαγραφές των σημείων 2.4.5.2.1., 2.4.5.2.2., 2.4.5.2.3. και 2.4.5.2.4. Μετά τις άνωτέρω άναφερόμενες δοκιμές, ό συσπειρωτήρας πρέπει να λειτουργεί είσει όρθώς και να έπανατυλίγει τον ιμάντα χωρίς δυσκολία.
- 2.5. 'Ιμάντες
- 2.5.1. Γενιότητες
- 2.5.1.1. Οί ιμάντες πρέπει να έχουν τέτοια χαρακτηριστικά ώστε ή πίεση που έξασκούν επί του σώματος του χρησιμοποιούντος να κατανέμεται όσο τό δυνατό έξίσου κανονικά επί όλου του πλάτους των και ώστε να μή συστρέφονται άκόμη και ύπό φορτίο. Πρέπει να έχουν ικανότητες άπορροφήσεως και διαχύσεως ένεργείας.
- 2.5.1.2. Τό πλάτος του ιμάντος δέν πρέπει να είναι κατώτερο των 46 mm με φόρτιση 980 daN. 'Η μέτρηση αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τη δοκιμή άντοχής στη θραύση που προδιαγράφεται στο σημείο 2.7.5., χωρίς παύση της λειτουργίας της μηχανής.
- 2.5.2. 'Αντοχή μετά από προσαρμογή στη θερμοκρασία και την ύγρασία του περιβάλλοντος
- Γιά τά δύο δείγματα ιμάντων που προετοιμάζονται σύμφωνα με τό σημείο 2.7.3.1., ή φόρτιση θραύσεως του ιμάντος που προσδιορίζεται σύμφωνα με τό σημείο 2.7.5. δέν πρέπει να είναι κατώτερη των 1 470 daN. 'Η διαφορά μεταξύ των φορτίσεων θραύσεως των δύο δειγμάτων δέν πρέπει να υπερβαίνει τά 10% της μεγαλύτερας μετρουμένης φορτίσεως θραύσεως.
- 2.5.3. 'Αντοχή μετά από είδική προετοιμασία
- Γιά τά δύο δείγματα ιμάντων που προετοιμάζονται σύμφωνα με μία από τις διατάξεις του σημείου 2.7.3., έξαιρέσει του σημείου 2.7.3.1., ή φόρτιση θραύσεως του ιμάντος πρέπει να είναι τουλάχιστο ίση με τό 75% της μέσης τιμής των φορτίσεων που προσδιορίζονται στη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 2.5.2., χωρίς να είναι κατώτερη των 1 470 daN. 'Η τεχνική ύπηρεσία δύναται να παραλείψει μία ή περισσότερες από τις δοκιμές αυτές, άν ή σύνθεση του ύλικου που χρησιμοποιείται ή οί διαθέσιμες πληροφορίες τις καθιστούν περιττές.
- 2.6. Σύνολο ή σύστημα συγκρατήσεως
- 2.6.1. Προδιαγραφές για τη δυναμική δοκιμή
- 2.6.1.1. Τό σύνολο ή τό σύστημα συγκρατήσεως πρέπει να ύποβληθεί στη δυναμική δοκιμή σύμφωνα με τό σημείο 2.7.8.
- 2.6.1.2. 'Η δυναμική δοκιμή πραγματοποιείται επί δύο συνόλων που δέν έχουν ύποστεί προηγουμένη φόρτιση, έκτός από την περίπτωση συνόλων που άποτελούν τμήμα συστημάτων συγκρατήσεως. Στην περίπτωση αυτή, ή δυναμική δοκιμή εκτελείται επί των συστημάτων συγκρατήσεως που προβλέπονται για μία ομάδα καθισμάτων που δέν έχει ύποβληθεί προηγουμένως σε μία φόρτιση. Οί πόρτες των προς δοκιμή συνόλων πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του σημείου 2.4.2.3. Στην περίπτωση ζωνών άσφαλείας έφοδιασμένων με συσπειρωτήρες, οί συσπειρωτήρες πρέπει να έχουν ύποστεί τις δοκιμές άντοχής του μηχανισμού που προβλέπονται στο σημείο 2.7.7.1., άντοχής στη διάδρωση που προβλέπονται στο σημείο 2.7.2. και της άντοχής στην κόνη που προβλέπονται στο σημείο 2.7.7.3. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής έξασφαλίζεται ότι πληροούνται οί κατώτερω συνθήκες:
- 2.6.1.2.1. Κανένα τμήμα ενός συνόλου ή ενός συστήματος συγκρατήσεως που έξασφαλίζει τη συγκράτηση του επιδάτου του όχήματος δέν πρέπει να θραυσθεί και καμία πόρτη ή σύστημα άσφαλείσεως ή μετατοπίσεως δέν πρέπει να άσασφαλισθεί, και
- 2.6.1.2.2. ή μετατόπιση προς τά έμπρός του άνδρεικέλου πρέπει να περιλαμβάνεται μεταξύ 80 και 200 mm στο ύψος της λεκάνης, για τις ζώνες κάτω του ύπογαστρίου.
- Στίς περιπτώσεις των άλλων τύπων ζωνών, ή μετατόπιση προς τά έμπρός πρέπει να περιέχεται μεταξύ 80 και 200 mm στη στάθμη της λεκάνης και μεταξύ 100 και 300 mm στο ύψος του θώρακος. Οί μετατοπίσεις αυτές άνάγονται στη στάθμη των σημείων μετρήσεως που άναφέρονται στο παράρτημα VIII είκόνα 6.
- 2.6.1.3. Στην περίπτωση ενός συστήματος συγκρατήσεως:
- 2.6.1.3.1. 'Η κίνηση του θωρακικού σημείου άναφοράς δύναται να είναι μεγαλύτερη εκείνης που ύποδεικνύεται στο σημείο 2.6.1.2.2. άν άποδεικνύεται με ύπολογισμούς ή με μία μεταγενέστερη δοκιμή, ότι κανένα τμήμα του κορμού ή της κεφαλής του άνδρεικέλου που χρησιμοποιείται στη δυναμική δοκιμή δέν ήδυνήθη να έλθει σε έπαφή με ένα όποιοδήποτε άκαμπτο έξάρτημα του έμπροσθίου τμήματος του όχήματος, έκτός άν

πρόκειται για μία επαφή μεταξύ του θώρακος και του συστήματος όδηγησης, εάν το σύστημα ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας 74/297/ΕΟΚ και αν η επαφή γίνεται με μία ταχύτητα τό πολύ ίση προς 24 km/h. Για τους σκοπούς της εκτίμησης αυτής, το κάθισμα εύρισκεται στη θέση που προσδιορίζεται στο σημείο 2.7.8.1.5.

- 2.6.1.3.2. Στην περίπτωση ενός διθύρου οχήματος, το σύστημα μετατοπίσεως και ασφαλίσεως που επιτρέπει στους επιβάτες των οπισθίων θέσεων να εξέλθουν του οχήματος πρέπει να δύναται πάντοτε να απασφαλίζεται διά της χειρός μετά τη δυναμική δοκιμή.

2.6.2. Άντοχή μετά τη διαδικασία φθοράς διά τριβής

- 2.6.2.1. Για τα δύο δείγματα που προετοιμάσθησαν σύμφωνα με το σημείο 2.7.3.6. ή φόρτιση θραύσεως πρέπει να εκτιμηθεί σύμφωνα με τα σημεία 2.5.2. και 2.7.6. Πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση προς 75% της μέσης τιμής των φορτίσεων θραύσεως που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια των δοκιμών επί των μη φθαρέντων διά τριβής ιμάντων, χωρίς να είναι κατώτερη της ελαχίστης φορτίσεως που προδιαγράφεται για τα υπό δοκιμή εξαρτήματα. Η διαφορά μεταξύ των φορτίσεων θραύσεως των δύο δειγμάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει το 20% της ανωτέρας μετρομένης φορτίσεως θραύσεως.

- 2.6.2.2. Ο κατωτέρω πίνακας παρέχει τον κατάλογο των στοιχείων που οφείλουν να υποβληθούν σε μία διαδικασία φθοράς διά τριβής και τις διαδικασίες στις οποίες πρέπει να υποβληθούν.

Ένα νέο δείγμα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για κάθε διαδικασία.

	Διαδικασία τύπου 1	Διαδικασία τύπου 2	Διαδικασία τύπου 3
Εξαρτήματα στερεώσεως	—	—	x
Άξων μεταδόσεως	—	x	—
Σχισμή πόρπης	—	x	x
Μηχανισμός ρυθμίσεως	x	x	x
Εξαρτήματα συνδεδεμένα στον ίμάντα διά ραφής	—	—	x

2.7. Δοκιμές

- 2.7.1. Χρησιμοποίηση των δειγμάτων που υπεβλήθησαν για επικύρωση ΕΟΚ ενός τύπου ζώνης ή συστήματος συγκρατήσεως (βλέπε παράρτημα XIV)

- 2.7.1.1. Δύο σύνολα είναι απαραίτητα για τη δοκιμή του συνόλου, για τη δοκιμή ανοίγματος της πόρπης και για τη δοκιμή κρούσεως εν ψυχρώ.

- 2.7.1.2. Ένα σύνολο χρησιμεύει για τη λήψη δειγμάτων τμημάτων της ζώνης για τις δοκιμές διαβρώσεως και άντοχής της πόρπης.

- 2.7.1.3. Δύο σύνολα είναι απαραίτητα για τη διαδικασία φθοράς διά τριβής και για τη δοκιμή μικροολισθήσεως.

- 2.7.1.4. Το αναφερόμενο στο σημείο 2.1.2.3 συμπληρωματικό σύνολο πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή διαβρώσεως.

- 2.7.1.5. Το δείγμα ιμάντος χρησιμοποιείται για τη δοκιμή άντοχής στη θραύση του ιμάντος. Ένα τμήμα του δείγματος αυτού πρέπει να φυλαχθεί κατά τη διάρκεια της ισχύος της επικυρώσεως.

- 2.7.1.6. Η επιφορτισμένη με τις δοκιμές επικυρώσεως τεχνική υπηρεσία έχει δικαίωμα να απαιτήσει συμπληρωματικά δείγματα επί πλέον αυτών που απαιτούνται στα σημεία 2.1.2.2., 2.1.2.3 και 2.1.2.4.

2.7.2. Δοκιμή διαβρώσεως

- 2.7.2.1. Ένα πλήρες σύνολο πρέπει να τοποθετηθεί εντός ενός θαλάμου δοκιμής όποις υποδεικνύεται στο παράρτημα XIII. Στην περίπτωση ενός συνόλου περιέχοντος ένα συσπειρωτήριο, ο ιμάντας πρέπει να έχει εκτυλιχθεί καθ' όλο το μήκος του, εκτός 300 ± 3 mm. Εκτός από σύντομες διακοπές που δύναται να αποδειχθούν απαραίτητες, παραδείγματος χάρη για τον έλεγχο και την πρόσθεση διαλύσεως άλατος, ή δοκιμή εκθέσεως πρέπει να συνεχισθεί χωρίς διακοπή κατά τη διάρκεια μιας περιόδου πενήντα ωρών.

- 2.7.2.2. Για να συμπληρωθεί ή δοκιμή εκθέσεως, το σύνολο πρέπει να πλυθεί μετά προσοχής ή να έμβαιτισθεί εντός ρέοντος διαλυτού ύδατος σε μία θερμοκρασία που δεν υπερβαίνει τους 38° C για να αφαιρεθεί κάθε απόθεση άλατος που θα ήδύνατο να

σχηματισθεί και έν συνεχεία νά τεθεί προς ξηρανση σέ θερμοκρασία περιβάλλοντος επί είκοσι τέσσερις ώρες πρίν από τή σύμφωνα προς τό σημείο 2.4.1.2. εξέταση.

2.7.3. Προετοιμασία τών ιμάντων γιά τή δοκιμή άντοχής στή θραύση

Δείγματα πού κόπτονται από τόν ιμάντα πού αναφέρεται στό σημείο 2.1.2.4. προετοιμάζονται κατά τόν ακόλουθο τρόπο:

2.7.3.1. Προσαρμογή στή θερμοκρασία και στήν ύγρασία του περιβάλλοντος

Ο ιμάντας πρέπει νά παραμείνει επί είκοσι τέσσερις ώρες τουλάχιστον έντός ατμοσφαιρας τής όποιας ή θερμοκρασία είναι $20 \pm 5^{\circ}\text{C}$ και ή σχετική ύγρασία $65 \pm 5\%$. Αν ή δοκιμή δέν πραγματοποιηθεί εύθύς άμέσως μετά τήν προετοιμασία, τό δείγμα πρέπει νά τοποθετηθεί έντός ενός δοχείου έρμητικά κλεισμένου μέχρι τήν έναρξη τής δοκιμής. Η φόρτιση θραύσεως πρέπει νά προσδιορισθεί έντός τών πέντε λεπτών πού ακολουθούν μετά τήν έξοδό του από τήν ατμόσφαιρα προετοιμασίας ή από τό δοχείο.

2.7.3.2. Προετοιμασία στο φως

2.7.3.2.1. Έφαρμόζονται οι προδιαγραφές τής συστάσεως ISO/R 105-1959 «Δοκιμές στερεότητας τών χρωματισμών τών ύφασμάτων» όπως έτροποποιήθη από τήν προσθήκη I (ISO/R 105/1959/A₁ — 1963) και τήν προσθήκη II (ISO/R 105/II — 1963). Ο ιμάντας εκτίθεται στο φως διά τόν απαραίτητο χρόνο γιά νά έπιτευχθεί επί τής χρησιμοποιουμένης προτύπου κυανής βαφής αριθ. 7 αντίθεση ίση προς τόν αριθμό 4 τής κλίμακος του τεφρόχρου.

2.7.3.2.2. Μετά τήν έκθεση, ο ιμάντας πρέπει νά παραμείνει επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες έντός ατμοσφαιρας θερμοκρασίας $20 \pm 5^{\circ}\text{C}$ και σχετικής ύγρασίας $65 \pm 5\%$. Η φόρτιση θραύσεως πρέπει νά προσδιορισθεί έντός τών πέντε λεπτών πού ακολουθούν τήν έξοδο του δείγματος από τό χώρο προετοιμασίας.

2.7.3.3. Προετοιμασία στο ψύχος

2.7.3.3.1. Ο ιμάντας πρέπει νά παραμείνει επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες έντός ατμοσφαιρας θερμοκρασίας $20 \pm 5^{\circ}\text{C}$ και σχετικής ύγρασίας $65 \pm 5\%$.

2.7.3.3.2. Έν συνεχεία ο ιμάντας τοποθετείται γιά μιάμιση ώρα σέ μία επίπεδη επιφάνεια έντός ενός ψυχρού θαλάμου στόν όποιο ή θερμοκρασία του άέρος είναι $-30 \pm 5^{\circ}\text{C}$. Κατόπιν διπλώνεται και ο διπλωθείς ιμάντας φορτίζεται μέ μία μάζα 2 kg ψυχρανθείσα εκ τών προτέρων στους $-30 \pm 5^{\circ}\text{C}$. Αφού ο ιμάντας παραμείνει υπό φορτίο επί τριάντα λεπτά έντός του ίδιου αυτού ψυχρού θαλάμου, αφαιρείται ή μάζα και μετρείται ή φόρτιση θραύσεως έντός τών πέντε λεπτών πού ακολουθούν τήν έξοδο του ιμάντος από τόν ψυχρό θάλαμο.

2.7.3.4. Προετοιμασία στή θερμότητα

2.7.3.4.1. Ο ιμάντας πρέπει νά παραμείνει επί τρεις ώρες έντός θερμαινόμενου έρμαρίου, σέ ατμόσφαιρα θερμοκρασίας $60 \pm 5^{\circ}\text{C}$ και σχετικής ύγρασίας $65 \pm 5\%$.

2.7.3.4.2. Η φόρτιση θραύσεως πρέπει νά προσδιορισθεί έντός τών πέντε λεπτών πού ακολουθούν μετά τήν έξοδο του ιμάντος από τό θερμαινόμενο έρμάριο.

2.7.3.5. Έκθεση στο υδωρ

2.7.3.5.1. Ο ιμάντας πρέπει νά παραμείνει καθ' ολοκληρία έμβαιπτισμένος επί τρεις ώρες έντός άπεσταγμένου ύδατος σέ θερμοκρασία $20 \pm 5^{\circ}\text{C}$, στο όποιο έχουν προστεθεί ίχνη διαβρεκτικού. Είναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθεί οιοδήποτε διαβρεκτικό πού αρμόζει στήν εξεταζόμενη ίνα.

2.7.3.5.2. Η φόρτιση θραύσεως πρέπει νά προσδιορισθεί έντός τών δέκα λεπτών πού ακολουθούν μετά τήν έξοδο του ιμάντος εκ του ύδατος.

2.7.3.6. Προετοιμασία στή φθορά διά τριβής

2.7.3.6.1. Η διαδικασία φθοράς διά τριβής πραγματοποιείται έφ' όλων τών μηχανισμών στους όποιους ο ιμάντας είναι σέ έπαφή μέ ένα άκαμπτο έξάρτημα τής ζώνης. Πάντως, επί του μηχανισμού ρυθμίσεως, δέν είναι απαραίτητο νά πραγματοποιηθεί ή διαδικασία φθοράς διά τριβής του τύπου 1 (σημείο 2.7.3.6.4.1.) στήν περίπτωση κατά τήν όποια ή δοκιμή μηχανοσλήσεως (σημείο 2.7.4.) δεικνύει ότι ο ιμάντας δλισθαίνει όλιγότερο του ήμίσεος τής προδιαγραφόμενης τιμής. Η τοποθέτηση επί του μηχανισμού δοκιμής πρέπει νά τηρεί κατά προσέγγιση τή σχετική θέση ιμάντας/επιφάνεια έπαφής.

2.7.3.6.2. Τα δείγματα τοποθετούνται επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες πρίν από τή δοκιμή έντός ατμοσφαιρας τής όποιας ή θερμοκρασία είναι $20 \pm 5^{\circ}\text{C}$, και ή σχετική ύγρασία $65 \pm 5\%$. Η διαδικασία φθοράς διά τριβής πραγματοποιείται σέ μία θερμοκρασία περιβάλλοντος περιλαμβανομένη μεταξύ 15 και 30°C .

- 2.7.3.6.3. 'Ο κατωτέρω πίνακας δίνει τις γενικές συνθήκες για κάθε διαδικασία φθοράς διά τριβής.

	Φόρτιση σε daN	Συχνότητα σε Hz	Αριθμός κύκλων	Μετατόπιση σε mm
Διαδικασία τύπου 1	2,5	0,5	5 000	300 ± 20
Διαδικασία τύπου 2	0,5	0,5	45 000	300 ± 20
Διαδικασία τύπου 3 ⁽¹⁾	0—5	0,5	45 000	—

(¹) Βλέπε σημείο 2.7.3.6.4.3.

Η μετατόπιση που υποδεικνύεται στην πέμπτη στήλη του πίνακος είναι το πλάτος μιάς παλινδρομικής κινήσεως που δίδεται στον Ιμάντα.

- 2.7.3.6.4. Ειδικές συνθήκες των διαδικασιών φθοράς διά τριβής.
- 2.7.3.6.4.1. Διαδικασίες τύπου 1: για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο Ιμάντας διέρχεται διά μέσου ενός μηχανισμού ρυθμίσεως.
- Η φόρτιση των 2,5 daN εφαρμόζεται κατακορύφως κατά ένα συνεχή τρόπο επί του ενός των τμημάτων του Ιμάντος.
- Τό άλλο τμήμα είναι οριζόντιο και συνδέεται με ένα μηχανισμό κινούνται τον Ιμάντα με μία παλινδρομική κίνηση.
- Ο μηχανισμός ρυθμίσεως είναι τοποθετημένος κατά τρόπο ώστε το οριζόντιο τμήμα του Ιμάντος να παραμένει τεταμένο (παράρτημα XII εικόνα 1).
- 2.7.3.6.4.2. Διαδικασία τύπου 2: για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο Ιμάντας αλλάζει διεύθυνση διερχόμενος από ένα άκαμπτο τμήμα.
- Οι γωνίες των δύο τμημάτων του Ιμάντος πρέπει να είναι σύμφωνες με την εικόνα 2 του παραρτήματος XII. Η φόρτιση των 0,5 daN εφαρμόζεται κατά συνεχή τρόπο.
- 2.7.3.6.4.3. Διαδικασία τύπου 3: για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο Ιμάντας είναι στερεωμένος σε ένα άκαμπτο τμήμα με ραφή ή με παρόμοια μέθοδο.
- Η ολική μετατόπιση είναι 300 ± 20 mm και η φόρτιση των 5 daN εφαρμόζεται μόνο για ένα χρόνο που αντιστοιχεί σε μία μετατόπιση 100 ± 20 mm ανά ήμισυπερίοδο (παράρτημα XII εικόνα 3).
- 2.7.4. Δοκιμή μικροολισθήσεως (παράρτημα XII εικόνα 3).
- 2.7.4.1. Τα εξαρτήματα ή οι μηχανισμοί που προορίζονται για τη δοκιμή μικροολισθήσεως τοποθετούνται επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες πριν από τη δοκιμή σε ατμόσφαιρα της οποίας η θερμοκρασία είναι $20 \pm 5^\circ \text{C}$ και η σχετική υγρασία $65 \pm 5\%$.
- Η δοκιμή πραγματοποιείται σε μία θερμοκρασία που περιλαμβάνεται μεταξύ 15 και 30°C .
- 2.7.4.2. Θά επαληθευθεί επί του πάγκου δοκιμής ότι το ελεύθερο άκρο του μηχανισμού ρυθμίσεως διευθύνεται είτε προς τα άνω είτε προς τα κάτω, όπως επί του οχήματος.
- 2.7.4.3. Στο κατώτερο άκρο του κρεμάται ένα φορτίο 5 daN.
- Τό άλλο άκρο πρέπει να ενεργοποιείται με μία παλινδρομική κίνηση πλάτους 300 ± 20 mm (βλέπε εικόνα).
- 2.7.4.4. Αν ύφιστάται ένα ελεύθερο άκρο που χρησιμεύει ως απόθεμα Ιμάντος, τό άκρο αυτό δέν πρέπει με κανένα τρόπο να είναι συνδεδεμένο ή καρφισωμένο επί του τεταμένου τμήματος.
- 2.7.4.5. Θά επαληθευθεί επί του πάγκου δοκιμής, ότι η κοιλότητα του Ιμάντος στη χαλαρωμένη θέση διευθύνεται όπως εντός του οχήματος σε σχέση με τό σύστημα ρυθμίσεως.
- Η φόρτιση των 5 daN του πάγκου δοκιμών θά οδηγηθεί κατακορύφως κατά τρόπο ώστε να αποφευχθεί ή αιώρηση του φορτίου και ή συστολή με ελάττωση του μήκους του Ιμάντος. Τό εξάρτημα στερεώσεως θά στερεωθεί στο φορτίο των 5 daN όπως εντός του οχήματος.
- 2.7.4.6. Πριν από την οριστική έναρξη της δοκιμής έλέγχου, θά πραγματοποιηθεί μία σειρά 20 κύκλων, για να προσαρμοσθεί τό σύστημα αυτόσυσφικτήρας στη θέση του.

- 2.7.4.7. 'Ο αριθμός των πραγματοποιούμενων κύκλων πρέπει να είναι 1 000 με συχνότητα 0,5 ανά δευτερόλεπτο, του ολικού πλάτους όντος 300 ± 20 mm. Τό φορτίο των 5 daN εφαρμόζεται μόνο κατά τη διάρκεια ενός χρόνου που αντιστοιχεί σε μία μετατόπιση 100 ± 20 mm ανά ήμισυ περίοδο.
- 2.7.5. Δοκιμή άντοχής στη θραύση του ιμάντος (στατική δοκιμή)
- 2.7.5.1. Οί δοκιμές πρέπει να πραγματοποιηθούν κάθε φορά επί δύο νέων δειγμάτων ιμάντων, επαρκούς μήκους, προετοιμασμένων σύμφωνα με μία από τις διατάξεις του σημείου 2.7.3.
- 2.7.5.2. Κάθε ιμάντας πρέπει να δράττεται μεταξύ των σιαγόνων μιάς μηχανής δοκιμής έλξεως. Οί σιαγόνες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται μία θραύση του ιμάντος πλησίον ή στο ύψος αυτών. Η ταχύτητα μετατοπίσεως πρέπει να είναι περίπου 100 mm ανά λεπτό. Τό ελεύθερο μήκος του δείγματος μεταξύ των σιαγόνων της μηχανής στην άρχή της δοκιμής πρέπει να είναι 200 ± 40 mm.
- 2.7.5.3. Όταν η φόρτιση φθάνει τά 980 daN, τό πλάτος του ιμάντος μετρείται χωρίς να σταματήσει ή μηχανή.
- 2.7.5.4. Έν συνεχεία, ή τάση αυξάνει ως τη θραύση του ιμάντος και σημειώνεται ή φόρτιση θραύσεως.
- 2.7.5.5. 'Αν ό ιμάντας ολισθαίνει ή σχίζεται στη θέση της μιάς των σιαγόνων ή σε απόσταση μικρότερη των 10 mm από μία έξ αυτών, ή δοκιμή άκυροῦται και μία νέα δοκιμή πραγματοποιείται επί ενός άλλου δείγματος.
- 2.7.6. Στατική δοκιμή των στοιχείων της ζώνης, στά όποια περιλαμβάνονται τά άκαμπτα τμήματα
- 2.7.6.1. Η πόρπη και ό μηχανισμός ρυθμίσεως πρέπει να είναι συνδεδεμένα με τη συσκευή δοκιμής έλξεως διά των τμημάτων του συνόλου στο όποιο είναι κανονικά συνδεδεμένα, και ή φόρτιση κατόπιν αυξάνεται μέχρι τά 980 daN. Πάντως, άν ή πόρπη ή ό μηχανισμός ρυθμίσεως αποτελεί τμήμα του εξαρτήματος στερεώσεως, ή πόρπη αυτή ή αυτός ό μηχανισμός ρυθμίσεως δοκιμάζεται μετά του εξαρτήματος στερεώσεως, σύμφωνα με τό σημείο 2.7.6.2., εξαιρέσει των συσπειρωτήρων με άξονα μεταδόσεως στο άνω σημείο στερεώσεως. Για τούς συσπειρωτήρες, κατά τη διάρκεια της δοκιμής ως μηχανισμών ρυθμίσεως, τό μήκος του ιμάντος που παραμένει περιελιγμένο επί του τυμπάνου είναι αυτό που προκύπτει εκ της έμπλοκής της πλησιέστερης δυνατής του μήκους του ολικώς έκτυλιχθέντος ιμάντος μείον 450 mm.
- 2.7.6.2. Τά εξαρτήματα στερεώσεως δοκιμάζονται με τη μέθοδο που υποδεικνύεται στο σημείο 2.7.6.1., αλλά ή φόρτιση είναι 1 470 daN και εφαρμόζεται, με την επιφύλαξη των διατάξεων της δευτέρας φράσεως του σημείου 2.7.8.1., με τίς πιο δυσμενείς συνθήκες που δύνανται να παρουσιασθούν επί ενός όχηματος όταν ή ζώνη είναι όρθιας έγκατεστημένη έντός του όχηματος. Για τούς συσπειρωτήρες, ή δοκιμή πραγματοποιείται όταν ό ιμάντας έχει έκτυλιχθεί έξ ολοκλήρου από τό τυμπανο.
- 2.7.6.3. Δύο δείγματα του συνόλου της ζώνης ασφαλείας τοποθετούνται έντός ενός ψυχρού θαλάμου σε μία θερμοκρασία — $10 \pm 1^{\circ}\text{C}$ επί δύο ώρες. Τά συζευγόμενα τμήματα της πόρπης πρέπει έν συνεχεία να ενεργοποιηθούν ταυτόχρονα διά της χειρός άφου έχουν εξαχθεί από τόν ψυχρό θάλαμο.
- 2.7.6.4. Δύο δείγματα του πλήρους συνόλου τοποθετούνται έντός ενός ψυχρού θαλάμου σε μία θερμοκρασία — $10 \pm 1^{\circ}\text{C}$ επί δύο ώρες. Τά άκαμπτα εξαρτήματα και τά εξαρτήματα από πλαστικό που υποβάλλονται στη δοκιμή τοποθετούνται διαδοχικά επί μιάς άτοαλίνης έπιπέδου επιφανείας (ή όποία είχε τοποθετηθεί έντός του ψυχρού θαλάμου μαζί με τά δείγματα) τοποθετημένης επί της όριζοντίου επιφανείας του συμπαγούς άκάμπτου όγκου μάζας τουλάχιστον 100 kg. Έντός των τριάντα δευτερολέπτων που ακολουθούν την έξοδό τους από τόν ψυχρό θάλαμο, άφίεται να πέσει λόγω βαρύτητας μία άτοαλίνη μάζα 18 kg έξ ύψους 300 mm επί των εξαρτημάτων αυτών. Η όγη κρούσεως της μάζας αυτής πρέπει να έχει μία σκληρότητα τουλάχιστον 45 HRC και σχήμα κυρτής επιφανείας που έχει εγκάρσια άκτίνα 10 mm και άκτίνα στο άξονικό διάμετρος έπίπεδο 150 mm. Για ένα από τά δείγματα, πραγματοποιείται ή δοκιμή τοποθετώντας την κυρτή ράβδο σε εύθυγράμμιση με τόν ιμάντα και για τό άλλο δείγμα πραγματοποιείται ή δοκιμή τοποθετώντας την κυρτή ράβδο καθέτως προς τόν ιμάντα.
- 2.7.6.5. Οί πόρπες που έχουν κοινά τμήματα σε δύο ζώνες ασφαλείας υποβάλλονται σε μία φόρτιση που επιτρέπει την υποκατάσταση των συνθηκών χρησιμοποίησεως έντός ενός όχηματος του όποιου τά καθίσματα έχουν ρυθμισθεί στη μέση θέση τους. Η διεύθυνση εφαρμογής της φορτίσεως προσδιορίζεται σύμφωνα με τό σημείο 2.7.8.1. Μία φόρτιση 1 470 daN εφαρμόζεται ταυτόχρονα σε καθέναν από τούς ιμάντες. Στο παράρτημα XI εύρίσκεται ή περιγραφή ενός συνόλου συσκευών καταλλήλου για την άνωτέρω άναφερομένη δοκιμή.
- 2.7.6.6. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής ενός χειροκινήτου μηχανισμού ρυθμίσεως, ό ιμάντας πρέπει να έλκεται από τό μηχανισμό κατά κανονικό τρόπο, ώστε να ληφθούν ύπόψη οί κανονικές συνθήκες χρησιμοποίησεως με ταχύτητα 100 mm/s περίπου, και ή μέγιστη δύναμη πρέπει να μετρηθεί με προσέγγιση 0,1 daN άφου έχουν έλεγχθεί τά πρώτα 25 mm ιμάντος. Η δοκιμή πραγματοποιείται κατά τίς δύο διευθύνσεις της κινήσεως του

ιμάντος διά μέσου του μηχανισμού ρυθμίσεως, του ιμάντος οφειλόντος να ύποστει 10 κύκλους πρό της μετρήσεως.

2.7.7. Συμπληρωματικές δοκιμές για τους συσπειρωτήρες

2.7.7.1. Άντοχή του μηχανισμού του συσπειρωτήρα

2.7.7.2.2. Ο ιμάντας εκτυλίσσεται και άφεται να επανατυλιχθεί δσες φορές προδιαγράφεται, με μέγιστο ρυθμό 30 κύκλων ανά λεπτό. Στην περίπτωση των συσπειρωτήρων κατεπειγούσης ασφαλίσεως, μία ισχυρότερη δόνηση που έχει αποτέλεσμα να ασφαλίσει τον συσπειρωτήρα προσδίδεται κάθε 5 κύκλους. Ο ίδιος αριθμός δονήσεων προσδίδεται σε πέντε διαφόρους θέσεις, ήτοι σε 90, 80, 75, 70 και 65% του ολικού μήκους του προσοδεμένου στον συσπειρωτήρα ιμάντος. Πάντως, όταν το μήκος αυτό υπερβαίνει τα 900 mm τα άνωτέρω ποσοστά αναφέρονται στα τελευταία 900 χιλιοστόμετρα ιμάντος που παραμένουν τυλιγμένα επί του συσπειρωτήρα.

2.7.7.1.2. Στο παράρτημα IV εύρίσκεται η περιγραφή ενός συνόλου συσκευών καταλλήλου για τις δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 2.7.7.1.1.

2.7.7.2. Άσφαλίση των συσπειρωτήρων κατεπειγούσης ασφαλίσεως

2.7.7.2.1. Ο συσπειρωτήρας δοκιμάζεται όταν παραμένουν τυλιγμένα επί του τυμπάνου του συσπειρωτήρα 300 ± 3 mm ιμάντος.

2.7.7.2.1.1. Στην περίπτωση ενός συσπειρωτήρα μετά ασφαλίσεως ενεργοποιουμένης υπό της κινήσεως του ιμάντα, ή έκταση πραγματοποιείται κατά τη διεύθυνση κατά την οποία πραγματοποιείται κανονικά, όταν ο συσπειρωτήρας είναι εγκατεστημένος εντός ενός οχήματος.

2.7.7.2.1.2. Όταν οι συσπειρωτήρες υποβάλλονται στις δοκιμές ευαισθησίας στην επιβράδυνση του οχήματος, οι δοκιμές πραγματοποιούνται με την άνωτέρω αναφερομένη έκταση κατά δύο καθέτους άξονες, οι οποίοι είναι οριζόντιοι, αν ο συσπειρωτήρας είναι εγκατεστημένος εντός ενός οχήματος σύμφωνα με τις εξειδικεύσεις του κατασκευαστή της ζώνης ασφαλείας. Ο ένας από τους άξονες πρέπει να κείται στη διεύθυνση την εκλεγείσα από την τεχνική υπηρεσία που είναι επιφορτισμένη με τις δοκιμές επικυρώσεως, ως παρουσιάζουσα τις πιο αντίξοες συνθήκες λειτουργίας του μηχανισμού ασφαλίσεως.

2.7.7.2.2. Στο παράρτημα V εύρίσκεται η περιγραφή ενός συνόλου συσκευών καταλλήλου για τις δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 2.7.7.2.1. Το σύνολο των συσκευών πρέπει να έχει κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε η προδιαγραφόμενη επιτάχυνση να επιτυγχάνεται με ένα μέσο ρυθμό αύξήσεως ίσο ή άνωτερο των 10 g ανά δευτερόλεπτο.

2.7.7.2.3. Για να εξακριβωθεί η πιστότητα στις προδιαγραφές των σημείων 2.4.5.2.1.3. και 2.4.5.2.1.4., ο συσπειρωτήρας πρέπει να τοποθετηθεί επί οριζοντίου τραπέζης και ή τράπεζα να μεταβάλλει την κλίση της με ρυθμό που δεν υπερβαίνει τις 2° ανά δευτερόλεπτο μέχρι τη στιγμή της ασφαλίσεως. Η δοκιμή πρέπει να επαναληφθεί και κατά άλλες διευθύνσεις κατά τρόπο ώστε να εξασφαλισθεί ότι τηρούνται οι προδιαγραφές.

2.7.7.3. Άντοχή στη σκόνη

2.7.7.3.1. Ο συσπειρωτήρας εγκαθίσταται σε ένα θάλαμο δοκιμών, όπως υποδεικνύεται στο παράρτημα VI, με τον ίδιο προσανατολισμό με τον οποίο είναι εγκατεστημένος στο όχημα. Ο θάλαμος δοκιμών περιέχει σκόνη που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του σημείου 2.7.7.3.2. Ο ιμάντας του συσπειρωτήρα εκτυλίσσεται κατά ένα μήκος 500 mm και διατηρείται ούτω εκτός κατά τη διάρκεια 10 πλήρων κύκλων εκτυλίξεως και επανατυλίξεως στους οποίους υπόκειται εντός του ή των δύο λεπτών (ών) που ακολουθεί (θούν) κάθε διαταραχή της σκόνης.

Η σκόνη διαταράσσεται με ρυθμό πέντε δευτερολέπτων κάθε είκοσι λεπτά επί μία περίοδο πέντε ωρών, με τη βοήθεια ξηρού, πεπιεσμένου και άπληλλαγμένου ελαίου λιπάνσεως άερος, σχετικής πίεσεως $5,5 \cdot 10^5 \pm 0,5 \cdot 10^5$ Pa και διερχομένου από μία όπη διαμέτρου $1,5 \pm 0,1$ mm.

2.7.7.3.2. Η σκόνη που χρησιμοποιείται στη δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.3.1. συνίσταται εξ 1 kg περίπου άποξηραμένου χαλαζίου. Η κοκκομετρία πρέπει να είναι ή ακόλουθη:

α) διερχομένη δι' ενός ανοίγματος 150 μm, διαμέτρου του νήματος 104 μm: 99 έως 100%.

β) διερχομένη δι' ενός ανοίγματος 105 μm, διαμέτρου του νήματος 64 μm: 76 έως 86%.

γ) διερχομένη δι' ενός ανοίγματος 75 μm, διαμέτρου του νήματος 52 μm: 60 έως 70%.

2.7.7.4. Δυνάμεις εκτυλίξεως και επανατυλίξεως

2.7.7.4.1. Οι δυνάμεις εκτυλίξεως και επανατυλίξεως μετρούνται επί ενός συνόλου εγκατεστημένου επί ενός άνδρικού δσς στη δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 2.7.8. Η τάση του ιμάντος μετρείται δσο τό δυνατόν πλησιέστερα προς τό σημείο επαφής μετά του άνδρικού (άλλα ακριβώς εμπροσθεν του σημείου αυτού), ενώ ο ιμάντας εκτυλίσσεται και επανατυλίσσεται με μία κατά προσέγγιση ταχύτητα 0,6 m ανά λεπτό.

- 2.7.8. Δυναμικές δοκιμές του συνόλου ή του συστήματος συγκρατήσεως
- 2.7.8.1. Τό σύνολο στερεοῦται ἐπὶ μιᾶς ἀμάξης ἐφοδιασμένης μὲ ἓνα κάθισμα πού ἔχει τὶς ἀγκυρώσεις πού προσδιορίζονται στὸ παράρτημα VII. Ἄν πάντως τὸ σύνολο προορίζεται γιὰ ἓνα ὁρισμένο ὄχημα ἢ γιὰ ὁρισμένους τύπους ὀχημάτων, οἱ ἀποστάσεις μεταξὺ τοῦ ἀνδρικού καὶ τῶν ἀγκυρώσεων καθορίζονται ἀπὸ τὴν ὑπηρεσία πού προδίδει τὶς δοκιμὲς σύμφωνα εἴτε μὲ τὶς ὁδηγίες ἐγκαταστάσεως πού παρέχονται μετὰ τῆς ζώνης εἴτε μὲ τὶς ἐνδείξεις πού παρέχονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ τοῦ ὀχήματος.
- 2.7.8.1.1. Στὴν περίπτωση τῶν συνόλων πού ἀποτελοῦν τμῆμα ἑνὸς συστήματος συγκρατήσεως, τοῦτο εἶναι τοποθετημένο ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος γιὰ τὸ ὁποῖο προορίζεται κανονικά καὶ τὸ τμῆμα αὐτὸ στερεοῦται ἐπὶ τῆς ἀμάξης δοκιμῆς κατὰ τὸν τρόπο πού προβλέπεται κατωτέρω.
- 2.7.8.1.2. Ἡ μέθοδος πού χρησιμοποιεῖται γιὰ τὴ συγκράτηση τοῦ ὀχήματος κατὰ τὴ διάρκεια τῆς δοκιμῆς δὲν πρέπει νὰ ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐνίσχυση τῶν ἀγκυρώσεων τῶν καθισμάτων ἢ τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας ἢ τὴν ἐλάττωση τῆς κανονικῆς παραμορφώσεως τῆς δομῆς. Δὲν θὰ χρησιμοποιηθεῖ κανένα ἐμπρόσθιο τμῆμα τοῦ ὀχήματος τὸ ὁποῖο, περιορίζοντας τὴν πρὸς τὰ ἐμπρὸς κίνηση τοῦ ἀνδρικού, ἐξαιρέσεως γενομένης γιὰ τοὺς πόδας, θὰ ἐλαττώσει τὶς φορτίσεις πού ἐπιβάλλονται ἐπὶ τοῦ συστήματος συγκρατήσεως κατὰ τὴ διάρκειά τῆς δοκιμῆς. Τὰ τμήματα τῆς δομῆς πού ἐξαιροῦνται δύνανται νὰ ἀντικατασταθοῦν ἀπὸ τμήματα ἰσοδύναμου ἀντοχῆς, μὲ τὸν ὅρο ὅτι δὲν ἐμποδίζουν καμία πρὸς τὰ ἐμπρὸς κίνηση τοῦ ἀνδρικού.
- 2.7.8.1.3. Ἐνας μηχανισμὸς στερεώσεως θεωρεῖται ὡς ικανοποιητικὸς ἂν δὲν ἔχει κανένα ἀποτέλεσμα ἐπὶ μιᾶς ἐπιφανείας πού καλύπτει ὁλόκληρο τὸ πλάτος τῆς δομῆς καὶ ἂν τὸ ὄχημα ἢ ἡ δομὴ ἔχει ἐμπλακεῖ ἢ ἀκίνητοποιηθεῖ ἐμπροσθεν σὲ μίαν ἀπόσταση ὀχι μικρότερη τῶν 500 mm ἀπὸ τὸ σημεῖο ἀγκυρώσεως τοῦ συστήματος συγκρατήσεως πού ὑποβάλλεται στὴ δοκιμὴ. Ὅπισθεν, ἡ δομὴ πρέπει νὰ συγκρατηθεῖ σὲ μίαν ἱκανὴ ἀπόσταση πρὸς τὰ ὀπίσω τῶν σημείων ἀγκυρώσεως γιὰ νὰ πληροῖ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ σημείου 2.7.8.1.2.
- 2.7.8.1.4. Τὰ καθίσματα προσαρμολογούνται καὶ τοποθετοῦνται στὴ θέση ὁδήγησεως πού θεωρεῖται ἀπὸ τὴν τεχνικὴ ὑπηρεσία, τὴν ἐπιφορτισμένη μὲ τὶς δοκιμὲς ἐπικυρώσεως, ὅτι παρέχει τὶς πιὸ ἀντίξοες συνθήκες ἀντοχῆς τὶς συμβιβάσκει μὲ τὴν ἐγκατάσταση τοῦ ἀνδρικού ἐντὸς τοῦ ὀχήματος. Ἐντὸς τοῦ πρακτικοῦ ἀναφέρονται οἱ θέσεις τῶν καθισμάτων. Ἄν τὸ κάθισμα ἔχει ἓνα ἐρεισινῶτο τοῦ ὁποίου ἡ κλίση εἶναι ρυθμιζόμενη, τὸ ἐρεισινῶτο αὐτὸ πρέπει νὰ ἀσφαλισθεῖ σύμφωνα μὲ τὶς ἐξειδικεύσεις τοῦ κατασκευαστοῦ ἢ ἐλλείψει τέτοιων ἐξειδικεύσεων, νὰ ἀσφαλισθεῖ κατὰ τρόπο ὥστε νὰ σχηματίζει μίαν πραγματικὴ γωνία δὸς τὸ δυνατόν πλησιέστερη πρὸς 25°.
- 2.7.8.1.5. Γιὰ τὴν ἐκτίμηση τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ σημείου 2.6.1.3.1., τὸ κάθισμα θεωρεῖται ὡς εὐρισκόμενο στὴ θέση τοῦ χρησιμοποιοῦσεως τὴν πιὸ προωθημένη, λαμβανομένων ὑπόψιν τῶν διαστάσεων τοῦ ἀνδρικού.
- 2.7.8.1.6. Ὅλα τὰ καθίσματα τῆς αὐτῆς ὁμάδος δοκιμάζονται ταυτόχρονα.
- 2.7.8.2. Τὸ σύνολο στερεοῦται μὲ τὸν ἀκόλουθο τρόπο ἐπὶ τοῦ ἀνδρικού πού ἐξειδικεύεται στὸ παράρτημα VIII. Μία σανίδα πλάτους 25 mm τοποθετεῖται μεταξὺ τῆς πλάτης τοῦ ἀνδρικού καὶ τοῦ ἐρεισινῶτου τοῦ καθίσματος. Ἡ ζώνη πρέπει νὰ προσαρμοσθεῖ καλὰ ἐπὶ τοῦ ἀνδρικού. Τότε ἡ σανίδα ἀφαιρεῖται καὶ τὸ ἀνδρικό τοποθετεῖται κατὰ τρόπο ὥστε ἡ πλάτη του νὰ εἶναι σὲ ἐπαφὴ καθ' ὅλο τὸ μῆκος τῆς μὲ τὸ ἐρεισινῶτο τοῦ καθίσματος. Ἄν ἡ πόρπη εἶναι ἐκκεντρικοῦ τύπου, ἡ ἀσφάλιση πρέπει νὰ ἐξασφαλισθεῖ μόνο διὰ τῆς ἐνεργοποιήσεως τοῦ ἐλατηρίου τῆς. Δὲν πρέπει νὰ ἐπιτευχθεῖ μὲ ἐξαναγκασμὸ ἢ μὲ βίαιο κλείσιμο. Ἄν ἡ πόρπη εἶναι τοῦ τύπου μέταλλο ἐπὶ μετάλλου, πρέπει νὰ ἐξακριβωθεῖ ὅτι ὁ τρόπος συζεύξεως τῶν δύο τμημάτων τῆς δὲν παρουσιάζει τὸν κίνδυνο νὰ ἐλαττώσει τὴν ἀσφάλεια τῆς ἀσφαλίσεως ἢ τὴν ἀντοχὴ τῆς πόρπης.
- 2.7.8.3. Τὰ ἐλεύθερα ἄκρα τῶν ἱμάντων ὀφείλουν νὰ ἐκτείνονται πέραν τῶν μηχανισμῶν ρυθμίσεως κατὰ ἓνα ἱκανὸ μῆκος γιὰ τὴν πρόδλεψη μιᾶς ὀλισθήσεως.
- 2.7.8.4. Στὴ συνέχεια ἡ ἑμαῖα προωθείται κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε τὴν στιγμὴ τῆς συγκρούσεως ἡ ἐλεύθερη ταχύτητα νὰ εἶναι 50 ± 1 km/h καὶ τὸ ἀνδρικό νὰ παραμένει σταθερό. Τὸ διάστημα στάσεως τῆς ἀμάξης πρέπει νὰ εἶναι 400 ± 50 mm. Ἡ ἑμαῖα πρέπει νὰ παραμένει ὀριζόντια κατὰ τὴν ἐπιδράδυνση. Ἡ ἐπιδράδυνση τῆς ἀμάξης ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς χρησιμοποιοῦσεως τοῦ ὑποδεικνυμένου στὸ παράρτημα VII μηχανισμοῦ ἢ καθε ἄλλου μηχανισμοῦ πού δίνει ἰσοδύναμα ἀποτελέσματα. Ἡ συσκευή πρέπει νὰ εἶναι σύμφωνη μὲ τὶς ἐπιδόσεις πού ὑποδεικνύονται στὸ παράρτημα IX.
- 2.7.8.5. Ἡ ταχύτητα τῆς ἀμάξης εὐθὺς ἀμέσως πρὸ τῆς κρούσεως καὶ ἡ μεγίστη μετατόπιση πρὸς τὰ ἐμπρὸς τοῦ ἀνδρικού πρέπει νὰ μετρηθοῦν.
- 2.7.8.6. Μετὰ τὴν κρούση, τὸ σύνολο ἢ τὸ σύστημα συγκρατήσεως καὶ τὰ ἄκαμπτα τμήματά του ὑποβάλλονται σὲ ἓναν ὀπτικὸ ἔλεγχο ἀνευ ἀνοίγματος τῆς πόρπης γιὰ νὰ διαπιστωθεῖ

ἂν ὑπάρχει δάδα ἢ ρήξη. Στὴν περίπτωση συστημάτων συγκρατήσεως, πρέπει ἐξἄλλου νὰ ἐπαληθευθεῖ μετὰ τὴ δοκιμὴ ὅτι τὰ τμήματα τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος τὰ συνδεδεμένα στὴν ἑμαῖα δὲν ἔχουν ὑποστῇ μίαν μόνιμη παραμόρφωση. Ἄν παρουσιάζονται τέτοιες παραμορφώσεις, τοῦτο λαμβάνεται ὑπόψιν γιὰ κάθε ὑπολογισμό πού πραγματοποιεῖται σύμφωνα μὲ τὸ σημεῖο 2.6.1.3.1.

- 2.7.9 Δοκιμή ανοίγματος της πόρπης
- 2.7.9.1. Για τη δοκιμή αυτή πρέπει να χρησιμοποιηθούν τα σύνολα που έχουν ήδη υποστεί τη δυναμική δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 2.7.8.
- 2.7.9.2. Το σύνολο αποσπάται από την άμαξα δοκιμής χωρίς να ανοιχθεί η πόρπη. Επί της πόρπης εφαρμόζεται μία φόρτιση άμεσου έλξεως 30 daN. Στην περίπτωση κατά την οποία η πόρπη συνδέεται με ένα άκαμπτο τμήμα, η δύναμη εφαρμόζεται τηρώντας τη σχηματιζόμενη γωνία μεταξύ της πόρπης και του άκαμπτου στελέχους κατά τη διάρκεια της δυναμικής δοκιμής. Μία κάθετη φόρτιση εφαρμόζεται με ταχύτητα 400 ± 20 mm/min στο γεωμετρικό κέντρο του κομβίου χειρισμού του ανοίγματος της πόρπης. Η φόρτιση αυτή εφαρμόζεται κατά ένα σταθερό άξονα. Κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της δύναμης ανοίγματος, η πόρπη υποστηρίζεται με ένα άκαμπτο υποστήριγμα. Η κάθετη φόρτιση που προβλέπεται ανωτέρω δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο που προβλέπεται στο σημείο 2.4.2.5. Το σημείο επαφής του συνόλου συσκευών δοκιμής είναι σφαιρικού σχήματος, ακτίνας $2,5 \pm 0,1$ mm. Παρουσιάζει μία στυλνή μεταλλική επιφάνεια.
- 2.7.9.3. Η δύναμη ανοίγματος της πόρπης εφαρμόζεται δι' ενός ζυγού με ελατήρια ή δι' ενός άλλου μηχανισμού μετρήσεως, με τον κανονικό τρόπο και διεύθυνση του ανοίγματος.
- 2.7.9.4. Η δύναμη ανοίγματος μετρείται και σημειούται κάθε διάδη της πόρπης.
- 2.7.9.5. Μετά τη δοκιμή ανοίγματος της πόρπης, τα τμήματα που αποτελούν το σύνολο ή το σύστημα συγκρατήσεως που έχουν υποστεί τις δοκιμές που προβλέπονται στο σημείο 2.7.8. εξετάζονται και η έκταση των ζημιών που υπέστη το σύνολο ή το σύστημα συγκρατήσεως κατά τη διάρκεια της δυναμικής δοκιμής γράφεται στο πρακτικό δοκιμής.
- 2.7.10. Πρακτικό δοκιμής
- Τό πρακτικό δοκιμής πρέπει να καταγράφει το αποτέλεσμα των δοκιμών που προβλέπονται στο σημείο 2.7., και ιδίως την ταχύτητα της άμαξης, τη μεγίστη προς τα εμπρός μετατόπιση του ανδρικού, τη θέση της πόρπης καθώς και κάθε ζημία ή ρήξη. Αν, δυνάμει του σημείου 2.7.8.1., η θέση των άγκυρώσεων που προβλέπεται στο παράρτημα VII δεν έχει τηρηθεί, το πρακτικό πρέπει να περιγράφει τη διαδικασία τοποθέτησεως του συνόλου ή του συστήματος συγκρατήσεως ως επίσης και τις σημαντικές γωνίες και διαστάσεις. Τό πρακτικό πρέπει, εξάλλου, να κάνει μνεία κάθε παραμορφώσεως ή ρήξεως της πόρπης που συμβαίνει κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Στην περίπτωση συστημάτων συγκρατήσεως, το πρακτικό δοκιμής εξειδικεύει επίσης τον τρόπο συνδέσεως της δομής του οχήματος στην άμαξα, τη θέση των καθισμάτων και την κλίση των έρεισινώτων των καθισμάτων. Αν η μετατόπιση προς τα εμπρός του ανδρικού υπερβαίνει τις τιμές που προδιαγράφονται στο σημείο 2.6.1.2.2., τό πρακτικό πρέπει να αναφέρει αν ετηρήθησαν οι απαιτήσεις του σημείου 2.6.1.3.1.
- 2.8. Έλεγχος πιστότητας
- 2.8.1. Ελάχιστες απαιτήσεις για τον έλεγχο της πιστότητας
- 2.8.1.1. Ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος, κάτοχος του σήματος επικυρώσεως ΕΟΚ, υποχρεούται να πραγματοποιεί, ή να πραγματοποιούν για λογαριασμό του, ένα διαρκή έλεγχο ποιότητας που εγγυάται ότι τα σύνολα παράγονται κατά ομοειδή τρόπο και σύμφωνα προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.
- 2.8.1.2. Ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος υποχρεούται ιδίως να εξασφαλίσει την ύπαρξη:
- α) των διαδικασιών έλεγχου ποιότητας.
 - β) των απαιτήσεων για την εξακρίβωση της πιστότητας εξοπλισμών έλεγχου.
 - γ) της καταγραφής των αποτελεσμάτων δοκιμών, πρακτικών και εγγράφων που επισυνάπτονται.
 - δ) της επεξεργασίας των αποτελεσμάτων δοκιμών που θα επιτρέπει τον έλεγχο και την εξασφάλιση της σταθερότητας των χαρακτηριστικών των παραγομένων συνόλων, λαμβανομένων υπόψη των αποδεκτών διασπορών της βιομηχανικής κατασκευής.
- 2.8.1.3. Τα δειγματοληπτικώς λαμβανόμενα δείγματα για τον έλεγχο πιστότητας πρέπει να υποβάλλονται στις δοκιμασίες που ορίζονται από κοινού με την αρμοδία αρχή μεταξύ αυτών που περιγράφονται στα σημεία 2.6 και 2.7.
- 2.8.1.4. Ίδιαιτέρως, πρέπει να τηρούνται οι ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:
- 2.8.1.4.1. Όλα τα σύνολα τα περιέχοντα ένα συσπειρωτήρα κατεπειγούσης ασφαλίσεως πρέπει να ελέγχονται κατά τρόπο ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 2.4.5.2.1.1., συμφώνως προς τις εξειδικευμένες προδιαγραφές τις αναφερόμενες στο σημείο 2.4.5.2.3.
- 2.8.1.4.2. Ο έλεγχος της άντοχής των δειγμάτων της παραγωγής ζωνών κατά τη διάρκεια της δυναμικής δοκιμής πραγματοποιείται συμφώνως προς τους όρους του σημείου 2.7.8. Ο έλεγχος αυτός πραγματοποιείται επί στατιστικής βάσεως και με δειγματοληψία και, πάντως, με συχνότητα 1 διά 25 000 παραγόμενες ζώνες ή 1 ανά μήνα παραγωγής, λαμβανομένης υπόψη της υψηλότερης συχνότητας.

Για τους τύπους των όποιων ή ετήσια παραγωγή είναι κατωτέρα ή ίση προς 5 000 σύνολα είναι αποδεκτό ότι η ελάχιστη συχνότητα είναι 1 ανά έτος.

Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, μετά την κρούση, το σύνολο υποβάλλεται σε οπτικό έλεγχο, άνευ ανοίγματος της πόρτης, για να διαπιστωθεί αν υπάρχει βλάβη ή ρήξη. Ο κατασκευαστής υποχρεούται, αν η δοκιμή είναι ελαττωματική, να πραγματοποιήσει μία νέα δειγματοληψία και να λάβει όλες τις προφυλάξεις για να εξασφαλίσει την πιστότητα της αντιστοίχου παραγωγής.

2.8.2. Έλάχιστες απαιτήσεις για τις διά δειγματοληψίας εξακριβώσεις που πραγματοποιούνται υπό των Κρατών μελών

2.8.2.1. Ο ρυθμός των διά δειγματοληψίας εξακριβώσεων πρέπει να έχει εκλεγεί κατά τρόπο ώστε τουλάχιστον ένα σύνολο, επί 5 000 ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκρατήσεως που παράγονται εξ εκάστου επικυρωμένου τύπου, να υποβάλλεται στις προβλεπόμενες στο σημείο 2.8.2.2. δοκιμασίες με ελάχιστη συχνότητα 1 και μέγιστη συχνότητα 50 για δώδεκα μήνες παραγωγής.

2.8.2.2. Οι λαμβανόμενες διά δειγματοληψίας ζώνες προς έλεγχο πιστότητας προς έναν επικυρωμένο τύπο πρέπει να υποβάλλονται στις υπό της αρμοδίας αρχής εκλεγείσες δοκιμασίες μεταξύ αυτών που περιγράφονται στα σημεία 2.6 και 2.7.

Τουλάχιστον 10% των ζωνών που ελήφθησαν δειγματοληπτικώς για τον έλεγχο πιστότητας, αλλά τουλάχιστον 1 και το μέγιστο 5 για τις δώδεκα μήνες παραγωγής, υποβάλλονται σε μία δυναμική δοκιμή.

2.8.2.3. Αν ένα από τα δείγματα δεν άντεχει τη δοκιμή στην οποία υποβάλλεται, μία νέα δοκιμή πρέπει να πραγματοποιηθεί επί των άλλων δειγμάτων.

Αν ένα εξ αυτών των τριών δειγμάτων δεν άντεχει τη δοκιμή αυτή, εφαρμόζεται το άρθρο 3 παράγραφος 2.

2.8.2.4. Οι δοκιμές πρέπει να πραγματοποιούνται επί ζωνών διατεθειμένων στο εμπόριο ή προοριζόμενων για το εμπόριο.

2.9. Όδηγίες

Κάθε ζώνη ασφαλείας πρέπει να συνοδεύεται από τις οδηγίες που αναφέρονται στο παράρτημα Χ.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

3.1. Έξοπλισμός των οχημάτων

Κάθε όχημα στο οποίο αφορά το άρθρο 9 πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ζώνες ή συστήματα συγκρατήσεως με ενσωματωμένες τις ζώνες που έχουν τις ακόλουθες μορφές (για τις οποίες οι συσπειρωτήρες άνευ ασφαλίσεως (σημείο 1.8.1.) ως επίσης και οι συσπειρωτήρες χειροκινήτου απασφαλίσεως (σημείο 1.8.2.) δεν δύναται εν τούτοις να χρησιμοποιηθούν):

3.1.1. Στα πλευρικά εμπρόσθια καθίσματα ζώνες τριών σημείων εφοδιασμένες με συσπειρωτήρες κατεπειγουσής ασφαλίσεως (σημείο 1.8.4.) πολλαπλής ευαισθησίας. Πάντως, για το κάθισμα του επιβάτη είναι αποδεκτοί οι συσπειρωτήρες αυτόματου ασφαλίσεως (σημείο 1.8.3.).

3.1.2. Στα εμπρόσθια κεντρικά καθίσματα ζώνες τριών σημείων εφοδιασμένες ή όχι με συσπειρωτήρες.

3.1.2.1. Πάντως, στα κεντρικά εμπρόσθια καθίσματα οι ζώνες κάτω του υπογαστρίου, εφοδιασμένες ή όχι με συσπειρωτήρες, θεωρούνται ως ικανοποιητικές, όταν το άλεξιμένο κείται εκτός της οριζομένης στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ ζώνης αναφοράς.

Σε ό,τι αφορά στις ζώνες, το άλεξιμένο θεωρείται ως τμήμα της ζώνης αναφοράς, όταν δύναται να έλθει σε στατική έπαφή μετά της διατάξεως δοκιμής κατά την περιγραφόμενη στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ μέθοδο.

3.1.2.2. Καθ' υπέρβαση των σημείων 3.1.2. και 3.1.2.1. και μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1979, κάθε εμπρόσθιο κεντρικό κάθισμα δύναται να μην είναι εφοδιασμένο παρά μόνον διά μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης εφοδιασμένης ή όχι με συσπειρωτήρες.

3.1.3. Στα όπισθια καθίσματα ζώνες κάτω του υπογαστρίου ή τριών σημείων, εφοδιασμένες ή όχι με συσπειρωτήρες.

3.1.4. Επί των ζωνών τριών σημείων των εφοδιασμένων με συσπειρωτήρες ένας συσπειρωτήρας πρέπει να δρά τουλάχιστον επί του διαγωνίου ιμάντος.

3.2. Γενικές προδιαγραφές

3.2.1. Οι ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκρατήσεως πρέπει να έχουν στερεωθεί στις άγκυρώσεις που ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ.

3.2.2. Οι ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκρατήσεως πρέπει να έχουν τοποθετηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε, όταν φέρονται ορθώς υπό του χρησιμοποιούντος, να εξασφαλίζεται η καλή λειτουργία τους και να περιορίζουν τον κίνδυνο σωματικού

τραυματισμού στην περίπτωση άτυχηματος. Ίδιαίτερως, πρέπει να έχουν τοποθετηθεί κατά τρόπο ώστε:

- 3.2.2.1. Οί ιμάντες της ζώνης ή του συστήματος συγκρατήσεως να μην δύνανται να λάβουν μία επικίνδυνη μορφή.
- 3.2.2.2. Να μειώνεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος ολισθήσεως του ιμάντος εκ του άμμου του φέροντος όταν φέρεται ορθώς.
- 3.2.2.3. Να μειώνεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος φθοράς του ιμάντος διά της επαφής με τα άκαμπτα προεξέχοντα τμήματα του οχήματος ή με τη δομή του καθίσματος.
- 3.3. Ειδικές προδιαγραφές για τα άκαμπτα τμήματα τα ένσωματωμένα στις ζώνες ασφαλείας ή στα συστήματα συγκρατήσεως
 - 3.3.1. Τα άκαμπτα τμήματα, ως οι πόρτες, οι διατάξεις ρυθμίσεως, τα εξαρτήματα στερεώσεως, κλπ., δεν πρέπει να αυξάνουν τον κίνδυνο σωματικού τραυματισμού του χρησιμοποιούντος ή των άλλων επιβατών του οχήματος στην περίπτωση άτυχηματος.
 - 3.3.2. Η διάταξη άπασφαλίσσεως της πόρτης πρέπει να είναι απολύτως όρατή και εύκολου προσβάσεως για τόν φέροντα και δεν πρέπει να δύναται να ανοιχθεί λόγω άπροσεξίας ή τυχαίως. Η πόρπη πρέπει να είναι τοποθετημένη σε θέση ή όποια να παρουσιάζει εύκολη πρόσβαση σε άτομο που παρέχει βοήθεια και τό όποιο προσπαθεί να ελευθερώσει τόν επιβάτη σε περίπτωση κινδύνου.
 Η πόρπη πρέπει να έχει τοποθετηθεί κατά τρόπο ώστε να δύναται να άπασφαλισθεί υπό του φέροντος, τόσον άνευ φορτίσεως όσο και κατά τή συγκράτηση του βάρους του φέροντος, με μία άπλή και μοναδική κίνηση και κατά μία μόνο διεύθυνση διά της μιάς ή διά της άλλης χειρός. Στην περίπτωση των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκρατήσεως για τα εμπρόσθια πλευρικά καθίσματα, ή πόρπη πρέπει να δύναται επίσης να άσφαλίζεται με τήν ίδια μέθοδο.
 Πρέπει να εξακριβωθεί ότι, άν ή πόρπη εύρίσκεται σε έπαφή μετά του χρησιμοποιούντος, τό πλάτος της επιφανείας έπαφής δεν είναι κατώτερο των 46 mm.
 - 3.3.3. Όταν ή ζώνη φέρεται υπό του χρησιμοποιούντος, πρέπει να ρυθμίζεται αυτόμάτως επ' αυτού είτε πρέπει να έχει σχεδιασθεί σε τρόπο ώστε ή διάταξη χειροκινήτου ρυθμίσεως να δύναται να είναι εύκολου προσβάσεως για τόν καθήμενο χρησιμοποιούντα και να είναι εύκολη στή χρήση. Πρέπει επίσης να είναι δυνατόν να συσφίγγεται διά μιάς χειρός σε συνάρτηση με τίς σωματικές διαστάσεις του χρησιμοποιούντος και τή θέση του καθίσματος του οχήματος.
 - 3.3.4. Οί ζώνες ασφαλείας και τά συστήματα συγκρατήσεως που περιέχουν συσπειρωτήρες πρέπει να έχουν τοποθετηθεί κατά τρόπο ό όποιος να επιτρέπει στους συσπειρωτήρες να λειτουργούν ορθώς και να επανατυλίνουν τόν ιμάντα χωρίς δυσκολία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

(Μέγιστο σχήμα χάρτου Α4 (210 × 297 mm))

Ένδειξη
της διοικήσεως

Γνωστοποίηση περί της επικυρώσεως ΕΟΚ, της άρνήσεως, της άνακλήσεως της επικυρώσεως ΕΟΚ ή της επεκτάσεως της επικυρώσεως ΕΟΚ, της άρνήσεως, της άνακλήσεως της επεκτάσεως της επικυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου ζώνης ασφαλείας ή συστήματος συγκρατήσεως

- Αριθμός επικυρώσεως
1. Σύστημα συγκρατήσεως/ζώνη τριών σημείων/κάτω του ύπογαστρίου/είδικου τύπου/μέ άπορροφητήρα ένεργείας/μέ συσπειρωτήρα άσφαλίσεως/αυτόματου/κατεπειγούσης⁽¹⁾
 2. Βιομηχανικό ή έμπορικό σήμα
 3. Χαρακτηρισμός του τύπου ζώνης ή συστήματος συγκρατήσεως δοθείς από τόν κατασκευαστή
 4. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή
 5. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν έντολοδόχου του
 6. Έπεβλήθη πρός επικύρωση ΕΟΚ, τήν
 7. Τεχνική ύπηρεσία επιφορτισμένη με τίς δοκιμές επικυρώσεως ΕΟΚ
 8. Έμερομηνία του χορηγηθέντος πρακτικού από τήν ύπηρεσία αυτή
 9. Αριθμός του χορηγηθέντος πρακτικού από τήν ύπηρεσία αυτή

10. Η επικύρωση ΕΟΚ έχορηγήθη/άπερριφθη⁽¹⁾ για γενική χρήση/γιά χρήση σέ όρισμένο όχημα ή σέ όρισμένους τύπους όχημάτων⁽¹⁾ (κατά περίπτωση, δλέπε συμπληρωματικό παράρτημα)
11. Θέση καί είδος σημάτωνσεως
12. Τόπος
13. Ήμερομηνία
14. Ύπογραφή
15. Συνάπτονται σέ παράρτημα τά ακόλουθα έγγραφα πού φέρουν τόν αριθμό επικυρώσεως ΕΟΚ πού αναφέρεται άνωτέρω:
 - σχέδια, σχήματα καί διαγράμματα τής ζώνης στά όποια περιλαμβάνεται κάθε άπορροφητήρας ενεργείας ή κάθε συσπειρωτήρας μέ τόν όποιο είναι έφοδιασμένη;
 - σχέδια, σχήματα καί διαγράμματα τού συστήματος συγκρατήσεως, τής δομής τού όχηματος καί τής δομής τού καθίσματος, ως επίσης καί τών συστημάτων ρυθμίσεως καί τών έξαρτημάτων στερεώσεως, στά όποια περιλαμβάνεται κάθε άπορροφητήρας ενεργείας ή κάθε συσπειρωτήρας μέ τόν όποιο είναι έφοδιασμένο.
 - φωτογραφίες τής ζώνης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ ΣΗΜΑ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

- 1.1. Κάθε ζώνη ασφαλείας ή κάθε σύστημα συγκρατήσεως πού είναι σύμφωνα μέ έναν επικυρωμένο τύπο πρέπει νά φέρουν, κατ' έφαρμογή τής παρούσας όδηγίας, ένα σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ.

Τό σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ άποτελείται:

- 1.1.1. 'Από ένα όρθογώνιο στό έσωτερικό τού όποίου είναι τοποθετημένο τό γράμμα «e» ακολουθούμενο από έναν αριθμό ή σύνολο γραμμάτων διακριτικό τού Κράτους μέλους πού χορήγησε τήν επικύρωση:

1. γιά τήν 'Ομοσπονδιακή Δημοκρατία τής Γερμανίας,
- 2 γιά τή Γαλλία,
- 3 γιά τήν 'Ιταλία,
- 4 γιά τίς Κάτω Χώρες,
- 6 γιά τό Βέλγιο,
- 11 γιά τό 'Ηνωμένο Βασίλειο,
- 13 γιά τό Λουξεμβούργο,
- 18 γιά τή Δανία,

IRL γιά τήν 'Ιρλανδία.

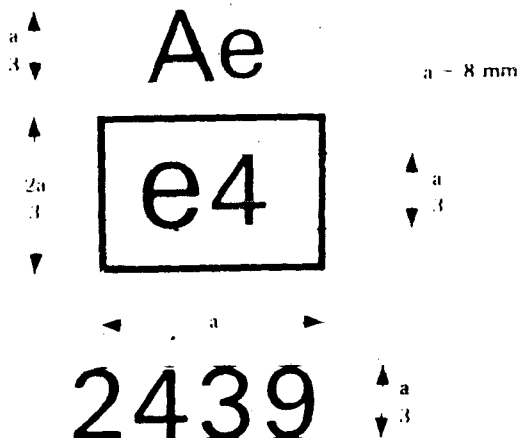
(Ε) γιά τήν Ελλάδα

- 1.1.2. 'Από τόν αριθμό επικυρώσεως τοποθετημένο κάτωθεν τού όρθογωνίου.
- 1.1.3. 'Από τό ή τά ακόλουθα πρόσθετα σύμβολα τοποθετημένο(α) υπεράνω τού όρθογωνίου:
 - 1.1.3.1. Τό γράμμα «Α», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης τριών σημείων, τό γράμμα «Β», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης κάτω τού ύπογαστρίου, καί τό γράμμα «S», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης ειδικού τύπου.
 - 1.1.3.2. Τά σύμβολα πού προβλέπονται στό σημείο 1.1.3.1. συμπληρούνται μέ τά ακόλουθα σήματα:
 - 1.1.3.2.1. Τό γράμμα «e», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης έφοδιασμένης μέ έναν άπορροφητήρα ενεργείας.
 - 1.1.3.2.2. Τό γράμμα «r», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης ασφαλείας έφοδιασμένης μέ ένα συσπειρωτήρα, ακολουθούμενο από τόν αριθμό τού χρησιμοποιούμενου τύπου συσπειρωτήρος, σύμφωνα πρός τό σημείο 1.8 τού παραρτήματος Ι, καί τό γράμμα «m», όταν ό χρησιμοποιούμενος συσπειρωτήρας είναι ένας συσπειρωτήρας κατεπειγουσής ασφαλίσεως πολλαπλής ενδυσθησίας.
 - 1.1.3.3. Τό γράμμα «Z» προτάσσει τών συμβόλων πού προβλέπονται στό σημείο 1.1.3.1., όταν ή ζώνη άποτελεί τμήμα ένος συστήματος συγκρατήσεως.
- 1.2. Οί ένδειξεις πού προβλέπονται στό σημείο 1.1. πρέπει νά αναγράφονται κατά τρόπο ώστε νά είναι ευανάγνωστες καί άνεξίτηλες διά τής χρήσεως είτε μιās έτικέτας είτε άπευθείας σημάτωνσεως. Ή πρόσθετος έπιγραφή ή ή χάραξη πρέπει νά δύνανται νά άνθίστανται στή χρήση.

(1) Διαγράφει τήν ή τίς περιττή(ές) ένδειξη(εις)

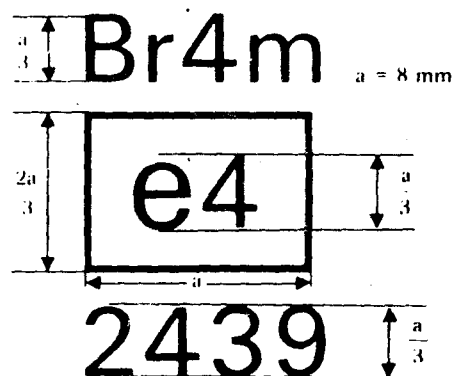
2. ΣΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1.



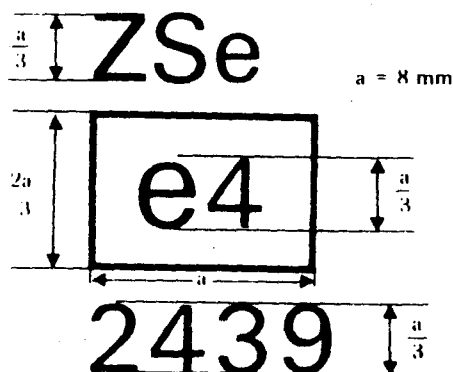
Ἡ φέρουσα τὸ ἀνωτέρω σήμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ζώνη εἶναι μία ζώνη τριῶν σημείων («Α»), ἐφοδιασμένη μὲ ἓναν ἀπορροφητήρα ἐνεργείας (e) καὶ ἐπικυρωμένη στὶς Κάτω Χῶρες (e4) ὑπὸ τὸν ἀριθμὸ 2439.

2.2.



Ἡ φέρουσα τὸ ἀνωτέρω σήμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ζώνη εἶναι μία ζώνη κάτω τοῦ ὑπογαστρίου («Β»), ἐφοδιασμένη μὲ ἓνα συσπειρωτῆρα τοῦ τύπου 4 πολλαπλῆς εὐαισθησίας καὶ ἐπικυρωμένη στὶς Κάτω Χῶρες (e4) ὑπὸ τὸν ἀριθμὸ 2439.

2.3.



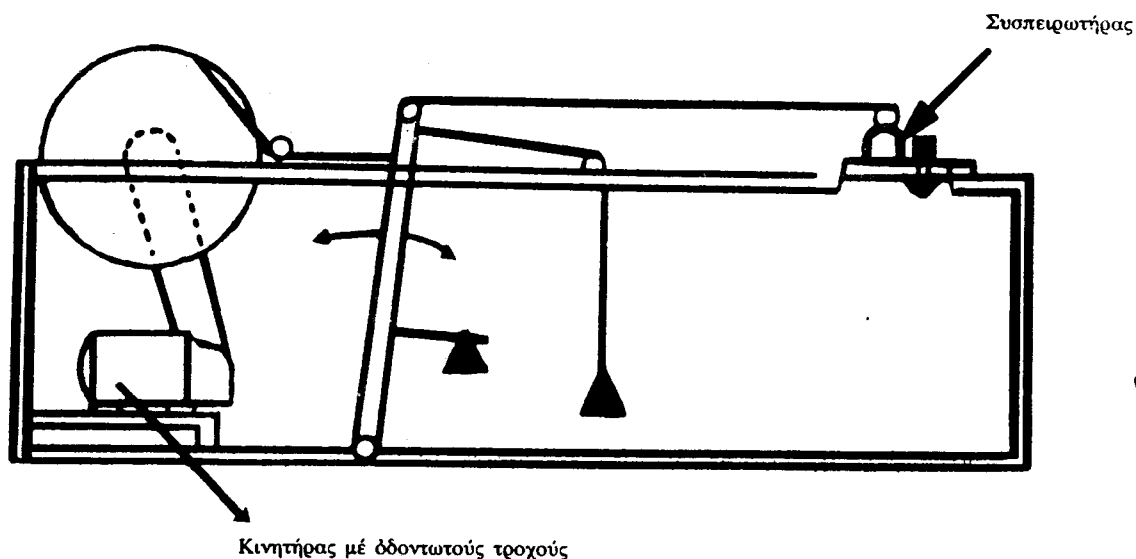
Ἡ φέρουσα τὸ ἀνωτέρω σήμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ζώνη εἶναι μία ζώνη εἰδικοῦ τύπου («S»), ἐφοδιασμένη μὲ ἓναν ἀπορροφητήρα ἐνεργείας (e) ἀποτελούσα τμήμα ἐνὸς συστήματος συγκρατήσεως («Z») καὶ ἐπικυρωμένη στὶς Κάτω Χῶρες (e4) ὑπὸ τὸν ἀριθμὸ 2439.

Σημείωση:

Ὁ ἀριθμὸς ἐπικυρώσεως καὶ τὸ(τά) σύμβολο(α) πρέπει νὰ εἶναι τοποθετημένα πλησίον τοῦ ὀρθογωνίου καὶ εἴτε ἀνωθεν εἴτε κάτωθεν τοῦ γράμματος «e» εἴτε στὰ ἀριστερὰ εἴτε στὰ δεξιὰ αὐτοῦ τοῦ γράμματος. Τὰ ψηφία τοῦ ἀριθμοῦ ἐπικυρώσεως πρέπει νὰ εὐρίσκονται στὴν αὐτὴ πλευρὰ ἐν σχέσει μὲ τὸ γράμμα «e» καὶ νὰ εἶναι προσανατολισμένα κατὰ τὴν ἴδια φορά. Τό(τά) πρόσθετο(α) σύμβολο(α) πρέπει νὰ εἶναι ἐκ διαμέτρου ἀντίθετο(α) πρὸς τὸν ἀριθμὸ ἐπικυρώσεως. Ἡ χρῆση λατινικῶν ἀριθμῶν γιὰ τοὺς ἀριθμοὺς ἐπικυρώσεως πρέπει νὰ ἀποφεύγεται γιὰ νὰ μὴν ὑπάρχει σύγχυση μὲ τὰ ἄλλα σύμβολα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΣΥΣΠΕΙΡΩΤΗΡΩΝ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΣΠΕΙΡΩΤΗΡΩΝ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ

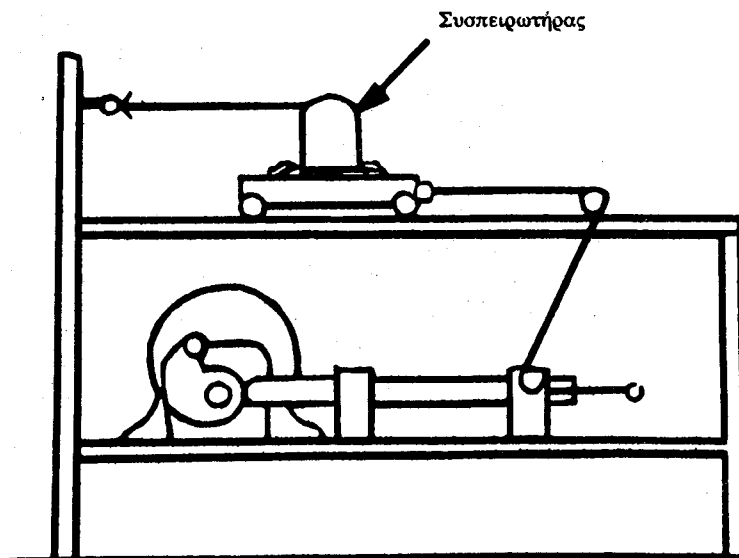
Ἡ κατωτέρω εἰκόνα παρουσιάζει μία συσκευή κατάλληλη γιὰ τίς δοκιμές αὐτές. Ἀποτελεῖται ἀπὸ ἓναν κινητήρα πού φέρει ἔκκεντρο τοῦ ὁποίου τὸ ἔλαστρο συνδέεται μὲ νήματα μὲ μία μικρὴ ἄμαξα τοποθετημένη ἐπὶ ὀλισθητήρων. Τὸ ἔλαστρο περιέχει μία διάταξη «ἀπορροφῆσεως τῆς κινήσεως» πού ἀπορροφᾷ κάθε κίνηση δταν τὸ τύμπανο περιελίξεως ἀσφαλίζει πρὶν νὰ τελειώσει ἡ πλήρης διαδρομὴ τοῦ ἔλαστρου. Ἡ κατασκευή τοῦ ἔκκεντρου καὶ ἡ ταχύτητα τοῦ κινητήρα ἔχουν σχεδιασθεῖ κατὰ τρόπο ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ προδιαγραφόμενη ἐπιτάχυνση μὲ ἓνα ρυθμὸ αὐξήσεως πού ὑποδεικνύεται στὸ σημεῖο 2.7.7.2.2. τοῦ παραρτήματος I. Ἡ διαδρομὴ πρέπει νὰ εἶναι ἀνωτέρα τῆς μεγίστης ἐπιτρεπομένης μετατοπίσεως τοῦ ἱμάντος πρὸ τῆς ἀσφαλίσσεως.

Ἐπὶ τῆς ἄμαξης τοποθετεῖται ἓνα ὑποστηρίγμα πού δύναται νὰ περιστρέφεται κατὰ τρόπο πού νὰ ἐπιτρέπει στὸ συσπειρωτήρα νὰ τοποθετεῖται σὲ διαφόρους θέσεις σὲ σχέση πρὸς τὴ διεύθυνση μετατοπίσεως τῆς ἄμαξης.

Γιὰ τίς δοκιμές εὐαισθησίας τῶν συσπειρωτήρων στὶς μετατοπίσεις τοῦ ἱμάντος, ὁ συσπειρωτήρας τοποθετεῖται ἐπὶ ἑνὸς καταλλήλου σταθεροῦ ὑποστηρίγματος καὶ ὁ ἱμάντας συνδέεται στὴν ἄμαξα.

Γιὰ τίς ἀνωτέρω δοκιμές, τὰ ὑποστηρίγματα ἢ τὰ ἄλλα στοιχεῖα πού παρέχονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ ἢ τὸν ἐντολοδόχο του πρέπει νὰ εἶναι ἐνσωματωμένα στὴν ἐγκατάσταση δοκιμῆς γιὰ νὰ ἀναπαρασταθεῖ ὅσο τὸ δυνατόν πλέον πιστὰ ἡ τοποθέτηση στὸ ἐσωτερικὸ ἑνὸς ὀχήματος.

Τὰ ὑποστηρίγματα ἢ τὰ ἄλλα στοιχεῖα τὰ ἀπαραίτητα γιὰ νὰ ἀναπαρασταθεῖ ἡ τοποθέτηση στὸ ἐσωτερικὸ ἑνὸς ὀχήματος πρέπει νὰ παρέχονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ ἢ τὸν ἐντολοδόχο του.



3. ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ

Οι άγκυρώσεις διατάσσονται σύμφωνα με τις ενδείξεις της εικόνας 1. Τα σημεία που αντιστοιχούν στη διάταξη των άγκυρώσεων δεικνύουν τη θέση της στερεώσεως των άκρων της ζώνης επί της άμαξας ή, κατά περίπτωση, επί των διατάξεων μετρήσεως των δυνάμεων. Η δομή που φέρει τις άγκυρώσεις είναι άκαμπτος. Η άνωτέρω άγκύρωση δεν πρέπει να μετατοπίζεται πλέον των 0,2 mm κατά την κατά μήκος διεύθυνση, αν μία φόρτιση 98 daN εφαρμόζεται επ' αυτής κατά τη διεύθυνση αυτή. Η άμαξα πρέπει να έχει κατασκευασθεί κατά τρόπο ώστε να μη δημιουργείται καμία μόνιμη παραμόρφωση στα τμήματα που φέρουν τις άγκυρώσεις κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

4. ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΤΑΣΕΩΣ

Η διάταξη αυτή αποτελείται από δύο ταυτοσήμους απορροφητήρες συναρμολογημένους εν παραλλήλω εκτός της περιπτώσεως συστημάτων συγκρατήσεως όπου χρησιμοποιούνται τέσσερις απορροφητήρες για την ονομαστική μάζα των 800 kg. Αν είναι απαραίτητο, ένας συμπληρωματικός απορροφητήρας χρησιμοποιείται για κάθε αύξηση 200 kg της ονομαστικής μάζας.

Κάθε απορροφητήρας αποτελείται από:

- ένα περικάλυμμα σχηματιζόμενο από ένα χαλύδιδνο σωλήνα,
- ένα σωλήνα πολυουραιθανίου που απορροφά την ενέργεια,
- ένα λειασμένο χαλύδιδνο τμήμα σχήματος ελαίας που εισχωρεί στον απορροφητήρα,
- μία ράβδο και μία πλάκα κρούσεως.

Οι διαστάσεις των διαφόρων τμημάτων αυτού του απορροφητήρα δεικνύονται στις εικόνες 2, 3 και 4. Τα χαρακτηριστικά του απορροφώντος υλικού εξειδικεύονται κατωτέρω. Αμέσως πριν από καθένα εκ των δοκιμών, οι σωλήνες πρέπει να διατηρούνται τουλάχιστον επί δώδεκα ώρες σε μία θερμοκρασία περιλαμβανομένη μεταξύ 15 και 30° C χωρίς να χρησιμοποιηθούν. Οι απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να ικανοποιεί η διάταξη στάσεως αναφέρονται στο παράρτημα ΙΧ. Είναι δυνατόν να γίνει αποδεκτή κάθε άλλη διάταξη που δίδει ισοδύναμα αποτελέσματα.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΠΟΡΡΟΦΗΤΗΡΑ ΥΛΙΚΟΥ

(Μέθοδος ASTM D 735, εκτός αντιθέτων ενδείξεων)

Σκληρότητα shore A: 95 ± 2

Άντοχή στη θραύση: $R_0 \geq 343 \text{ daN/cm}^2$

Ελάχιστη επιμήκυνση: $A_0 \geq 400\%$

Ελαστική σταθερά — σε 100% επιμήκυνση: $\geq 108 \text{ daN/cm}^2$

— σε 300% επιμήκυνση: $\geq 235 \text{ daN/cm}^2$

Ευθραυστότητα στο ψύχος (μέθοδος ASTM D 736): 5 ώρες σε -55°C

Συμπίεση set (μέθοδος B): 22 ώρες σε $70^\circ \text{C} \leq 45\%$

Πυκνότητα σε 25°C : 1,05 έως 1,10

Γήρανση στον αέρα (μέθοδος ASTM D 573):

- 70 ώρες σε 100°C — σκληρότητα shore A: μέγιστη μεταβολή ± 3
- άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 10\%$ του R_0
- επιμήκυνση: ελάττωση $< 10\%$ του A_0
- μάζα: ελάττωση $< 1\%$

Εμβάπτιση εντός ελαίου (μέθοδος ASTM αριθ. 1 oil):

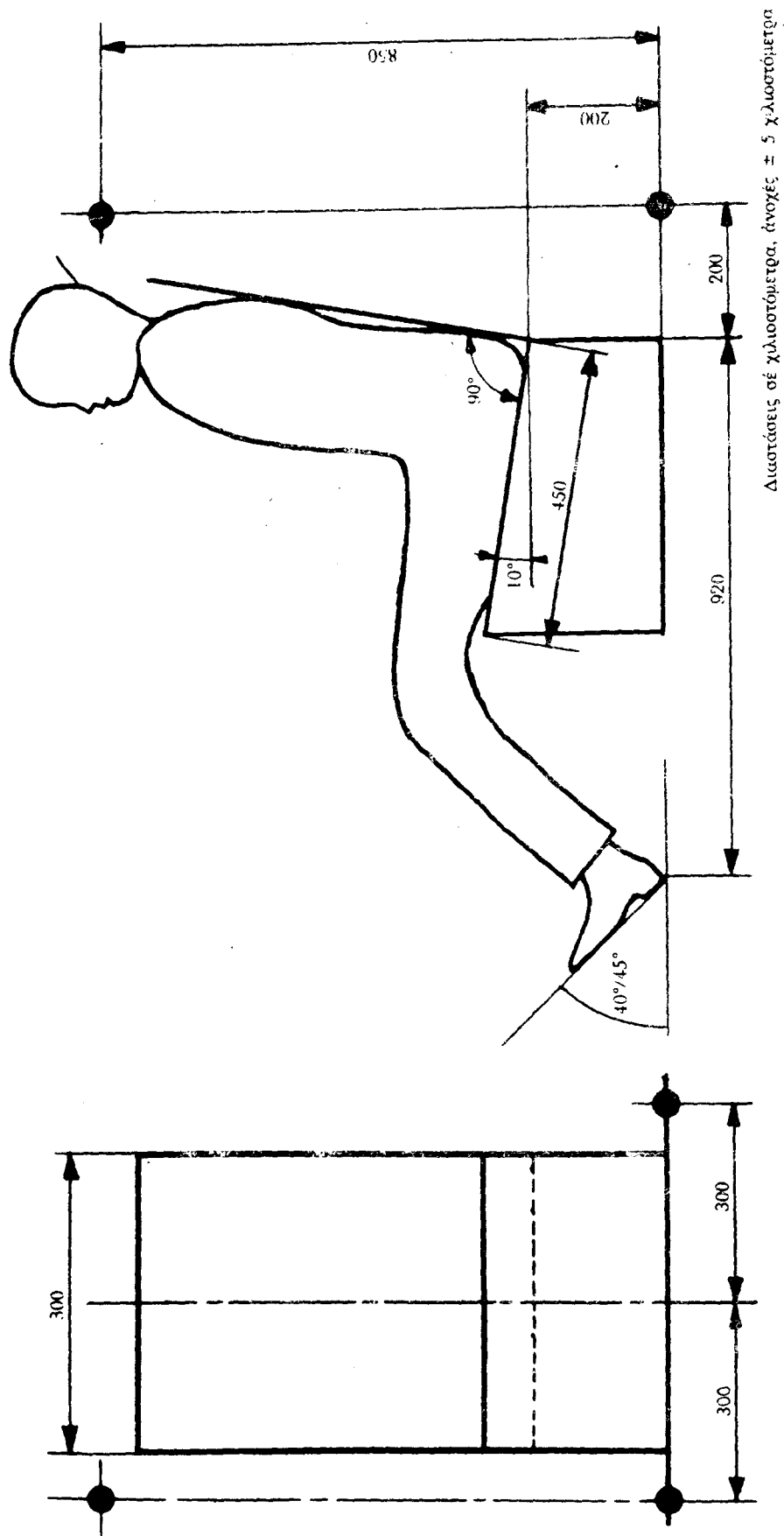
- 70 ώρες σε 100°C — σκληρότητα shore A: μέγιστη μεταβολή ± 4
- άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 15\%$ του R_0
- επιμήκυνση: ελάττωση $< 10\%$ του A_0
- δγκος: διόγκωση $< 5\%$

Εμβάπτιση εντός ελαίου (μέθοδος ASTM αριθ. 3 oil):

- 70 ώρες σε 100°C — άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 15\%$ του R_0
- επιμήκυνση: ελάττωση $< 15\%$ του A_0
- δγκος: διόγκωση $< 20\%$

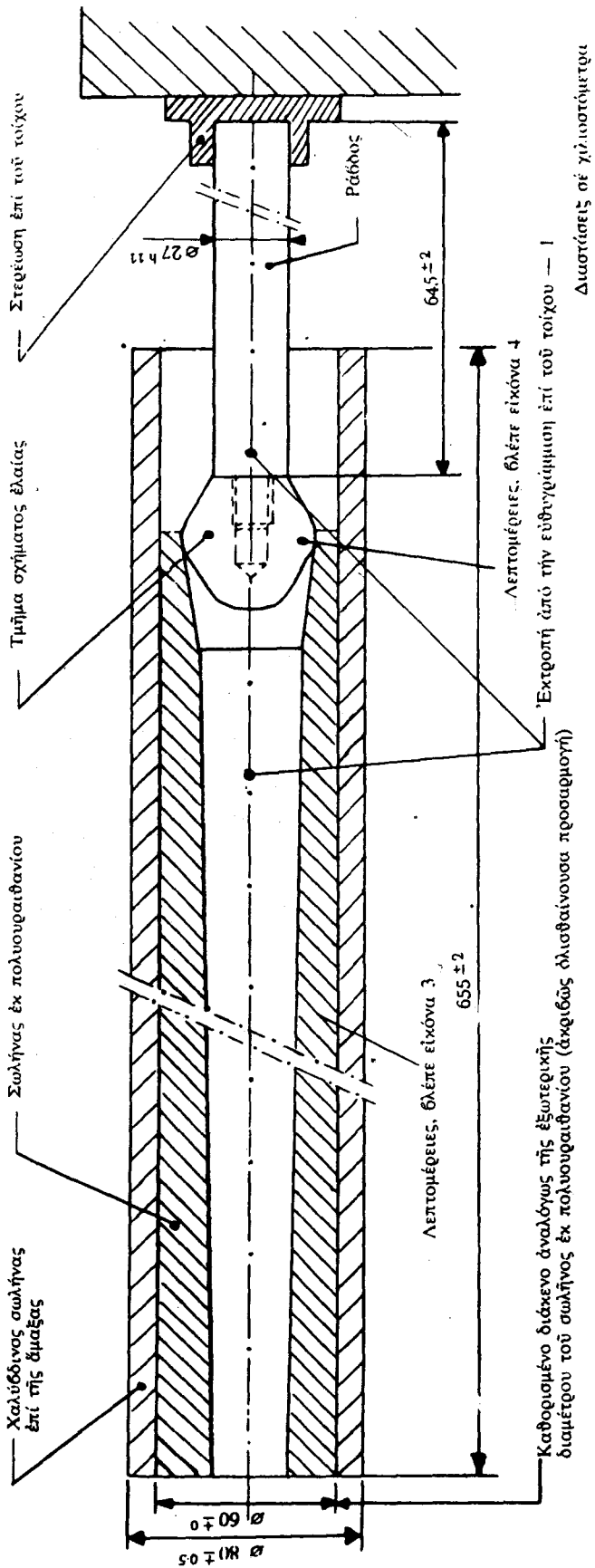
Εμβάπτιση εντός του άπεσταγμένου ύδατος:

- 1 έβδομάδα σε 70°C — άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 35\%$ του R_0
- επιμήκυνση: αύξηση $< 20\%$ του A_0



Εικόνα 1

"Αρμα, κάρθισμα, όγκυρώσεις

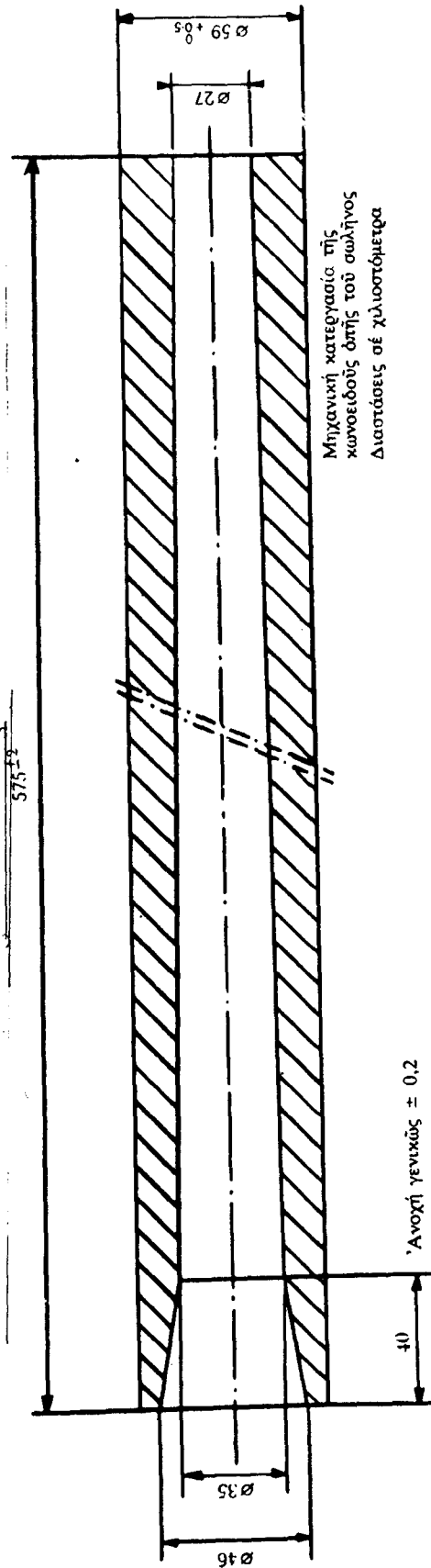


Μηχανική καταργασία

Εικόνα 2

Διάταξη στάσεως

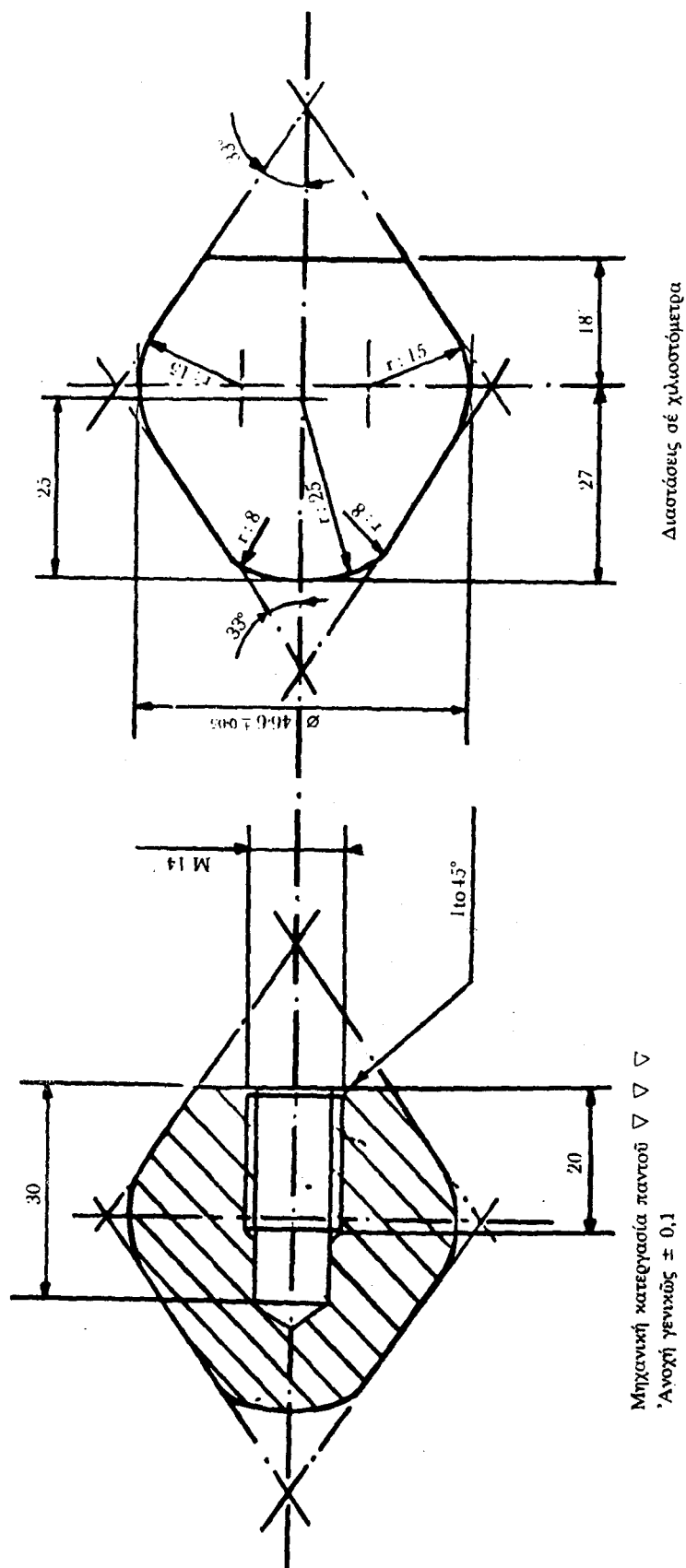
575 ± 2



Εικόνα 3

Διάταξη στάσεως

(Σωλήνας εκ πολυουρεθανίου)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

I. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

1.1. Γενικότητες

Τά κύρια χαρακτηριστικά του ανδρικού αυτού δεικνύονται στις ακόλουθες εικόνες και πίνακες:

εικόνα 1: πλευρική όψη: κεφαλή, λαιμός και κορμός.

εικόνα 2: εμπροσθία όψη: κεφαλή, λαιμός και κορμός.

εικόνα 3: πλευρική όψη: ισχίο, μηρός και κνήμη.

εικόνα 4: εμπροσθία όψη: ισχίο, μηρός και κνήμη.

εικόνα 5: κύριες διαστάσεις.

εικόνα 6: ανδρικό σε καθημερινή θέση, όπου δεικνύονται:

— ή θέση του κέντρου βάρους.

— ή θέση των σημείων στα οποία μετρείται ή μετατόπιση.

— τό ύψος του ώμου.

πίνακας 1: κωδικοί, ονόματα και κύριες διαστάσεις των στοιχείων του ανδρικού.

πίνακας 2: μάζα της κεφαλής, του λαιμού, του κορμού, των μηρών και της κνήμης.

1.2. Περιγραφή του ανδρικού

1.2.1. Δομή της κνήμης (βλέπε εικόνες 3 και 4)

Η δομή της κνήμης αποτελείται από τρία στοιχεία:

— πλάκα του πέλματος του ποδός (30),

— καθεαυτός σωλήνας της κνήμης (29),

— σωλήνας του γόνατος (26).

Ο σωλήνας του γόνατος φέρει δύο άκμές που περιορίζουν την κίνηση της κνήμης προς το εσωτερικό του μηρού.

Θεωρώντας ως θέση έκκινσεως την ευθεία θέση, η κνήμη δύναται να στρέφεται προς τα πίσω κατά 120° περίπου.

1.2.2. Δομή του μηρού (βλέπε εικόνες 3 και 4)

Η δομή του μηρού αποτελείται από τρία στοιχεία:

— σωλήνας του γόνατος (22),

— ράβδος του μηρού (21),

— σωλήνας του ισχίου (20).

Για να περιορισθούν οι κινήσεις του γόνατος, ο σωλήνας του γόνατος (22) φέρει δύο αλληλοκώσες στις οποίες κινούνται οι προεξοχές της κνήμης.

1.2.3. Δομή του κορμού (βλέπε εικόνες 1 και 2)

Η δομή του κορμού περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— σωλήνας του ισχίου (2),

— άλυσος μετά κυλίνδρων (4),

— πλευρές (6) και (7),

— στέρνο (8),

— στερέωση της αλύσεως στο (3) ως επίσης και εν μέρει στα (7) και (8).

1.2.4. Λαιμός (βλέπε εικόνες 1 και 2)

Ο λαιμός σχηματίζεται από επτά δίσκους εκ πολυσυρθαίου (9). Ο βαθμός άκαμψίας του λαιμού δύναται να μεταβάλλεται με τη βοήθεια ενός μηχανισμού ρυθμίσεως της αλίσσεως.

1.2.5. Κεφαλή (βλέπε εικόνες 1 και 2)

Η κεφαλή (15) είναι κενή. Το πολυσυρθαίο ενισχύεται από χαλύβδινες ταινίες (17). Ο μηχανισμός ρυθμίσεως της αλύσεως που επιτρέπει τη ρύθμιση του λαιμού αποτελείται από έναν δγκο πολυαμίδης (10), ένα σωλήνα απομακρύνσεως (11) και ένα στοιχείο τάσεως (12) και (13).

Ἡ κεφαλὴ δύναται νὰ στρέφεται στὴν ἀρθρωση τῶν πρώτου καὶ δευτέρου αὐχενικῶν σπονδύλων (ἀρθρωση ἀτλας-ξέων) ποὺ περιλαμβάνει τὸ στοιχείο τάσεως (14) καὶ (18), τὸ σωλήνα ἀπομακρύνσεως (16) καὶ τὸν ὄγκο ἐκ πολυαμίδης (10).

1.2.6. Σύνδεση τῆς ἀρθρώσεως τοῦ γόνατος (βλέπε εἰκόνα 4)

Ἡ κνήμη καὶ οἱ μηροὶ συνδέονται διὰ τοῦ σωλήνος (27) καὶ τοῦ στοιχείου τάσεως (28).

1.2.7. Σύνδεση τῆς ἀρθρώσεως τοῦ ισχίου (βλέπε εἰκόνα 4)

Οἱ μηροὶ καὶ ὁ κορμὸς συνδέονται διὰ τοῦ σωλήνος (23), τῶν πλακῶν τριβῆς (24) καὶ τοῦ στοιχείου τάσεως (25).

1.2.8. Πολυουραιθάνιο

Τύπος: PU 123 CH compound
Σκληρότητα: 50-60 shore A

1.2.9. Ἐπικαλύψεις

Τὸ ἀνδρείκελο φέρει εἰδικές ἐπικαλύψεις.

2. ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΖΑΣ

Γιὰ νὰ ρυθμιστοῦν οἱ διαστάσεις τοῦ ἀνδρείκελου ἀνάλογα μέ τὴν ὀλική μάζα του, ὡς συναρτήσεις ὁρισμένων τιμῶν, ἡ κατανομή τῆς μάζας αὐτῆς πρέπει νὰ ρυθμίζεται διὰ τῆς χρήσεως ἑξὶ διορθωτικῶν μαζῶν, ἐνὸς χιλιογράμμου ἢ καθεμίας, δυναμένων νὰ τοποθετηθοῦν ἐπὶ τῆς ἀρθρώσεως τοῦ ισχίου. Ἐξὶ ἄλλες μάζες ἀπὸ πολυουραιθάνιο, ἐνὸς χιλιογράμμου ἢ καθεμίας, δύναται νὰ τοποθετηθοῦν στὴν πλάτη τοῦ κορμοῦ.

3. ΕΠΙΣΤΡΩΜΑ

Ἐνα εἰδικό ἐπίστρωμα στερεοῦται μεταξὺ τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρείκελου καὶ τῆς ἐπικαλύψεως. Τὸ ἐπίστρωμα αὐτὸ πρέπει νὰ ἔχει γίνε ἀπὸ ἀφρώδες πολυουραιθάνιο ἀνταποκρινόμενο στὶς ἀκόλουθες προδιαγραφές:

— σκληρότητα: 7-10 shore A,

— πάχος: 25 ± 5 mm.

Πρέπει νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντικατάστασή του.

4. ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΣΕΩΝ

4.1. Γενικότητες

Γιὰ νὰ ἐπιτυγχάνονται ἀναπαραγώγιμα ἀποτελέσματα, εἶναι ἀπαραίτητο νὰ ἐξειδικευθοῦν καὶ νὰ ἐλέγχονται οἱ τριδές μεταξὺ τῶν διαφορῶν ἀρθρώσεων.

4.2. Ἀρθρώσεις τοῦ γόνατος:

Ρυθμίζεται ἡ ἀρθρωση τοῦ γόνατος.

Διευθετοῦνται κατακόρυφα οἱ μηροὶ καὶ ἡ κνήμη.

Ἡ κνήμη στρέφεται κατὰ 30°.

Χαλαροῦται πολὺ βραδέως τὸ περικόχλιο τοῦ στοιχείου τάσεως ὡς τὴ στιγμή κατὰ τὴν ὁποία ἡ κνήμη πίπτει ὑπὸ τὴν ἐπίδραση τοῦ βάρους της.

Τὸ περικόχλιο πρέπει νὰ στερεωθεῖ στὴ θέση αὐτή.

4.3. Ἀρθρώσεις τοῦ ισχίου:

Οἱ ἀρθρώσεις τοῦ ισχίου ρυθμίζονται παραβιάζοντας τὴν ἀκαμψία τους. Οἱ μηροὶ τοποθετοῦνται σὲ ὀριζόντια θέση καὶ ὁ κορμὸς σὲ κατακόρυφη θέση.

Ὁ κορμὸς στρέφεται πρὸς τὰ ἔμπρὸς μέχρις ὅτου ἡ σχηματιζομένη μετὰ τῶν μηρῶν γωνία εἶναι 60 μοῖρες.

Τὸ στοιχείο τάσεως χαλαροῦται πολὺ βραδέως ὡς τὴ στιγμή κατὰ τὴν ὁποία ὁ κορμὸς πίπτει ὑπὸ τὴν ἐπίδραση τοῦ βάρους του. Τὸ περικόχλιο στερεοῦται στὴ θέση αὐτή.

4.4. Ἀρθρωση ἀτλας-ξέων:

Ἡ ἀρθρωση αὐτὴ πρέπει νὰ ρυθμισθεῖ κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε, σὲ περίπτωσι ἐπιπληρώσεως πρὸς τὰ ἔμπρὸς ἢ πρὸς τὰ ὀπίσω, νὰ ἀντέχει μόλις στὸ βάρος της.

4.5. Λαίμος:

Ὁ λαίμος πρέπει νὰ ρυθμισθεῖ μέ τὴ βοήθεια τοῦ μηχανισμοῦ ρυθμίσεως τῆς ἁλύσεως (13).

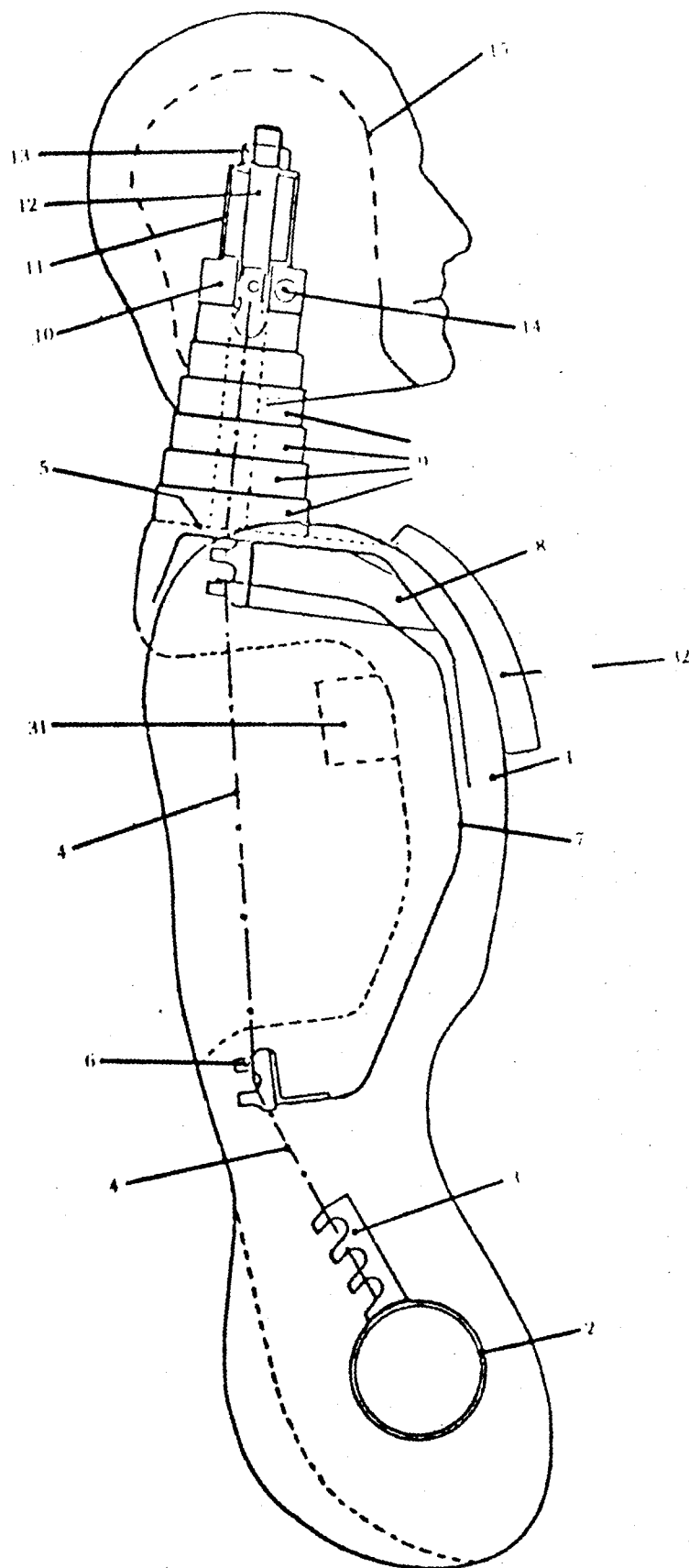
Ὅταν ὁ λαίμος ἔχει ρυθμισθεῖ, τὸ ἀνώτατο ἄκρο τοῦ στοιχείου τάσεως μετατοπίζεται κατὰ 40 ἕως 60 mm διὰν ὑπὸκειται σὲ μία φόρτιση 10 daN ἐφαρμοζομένη ὀριζοντίως.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

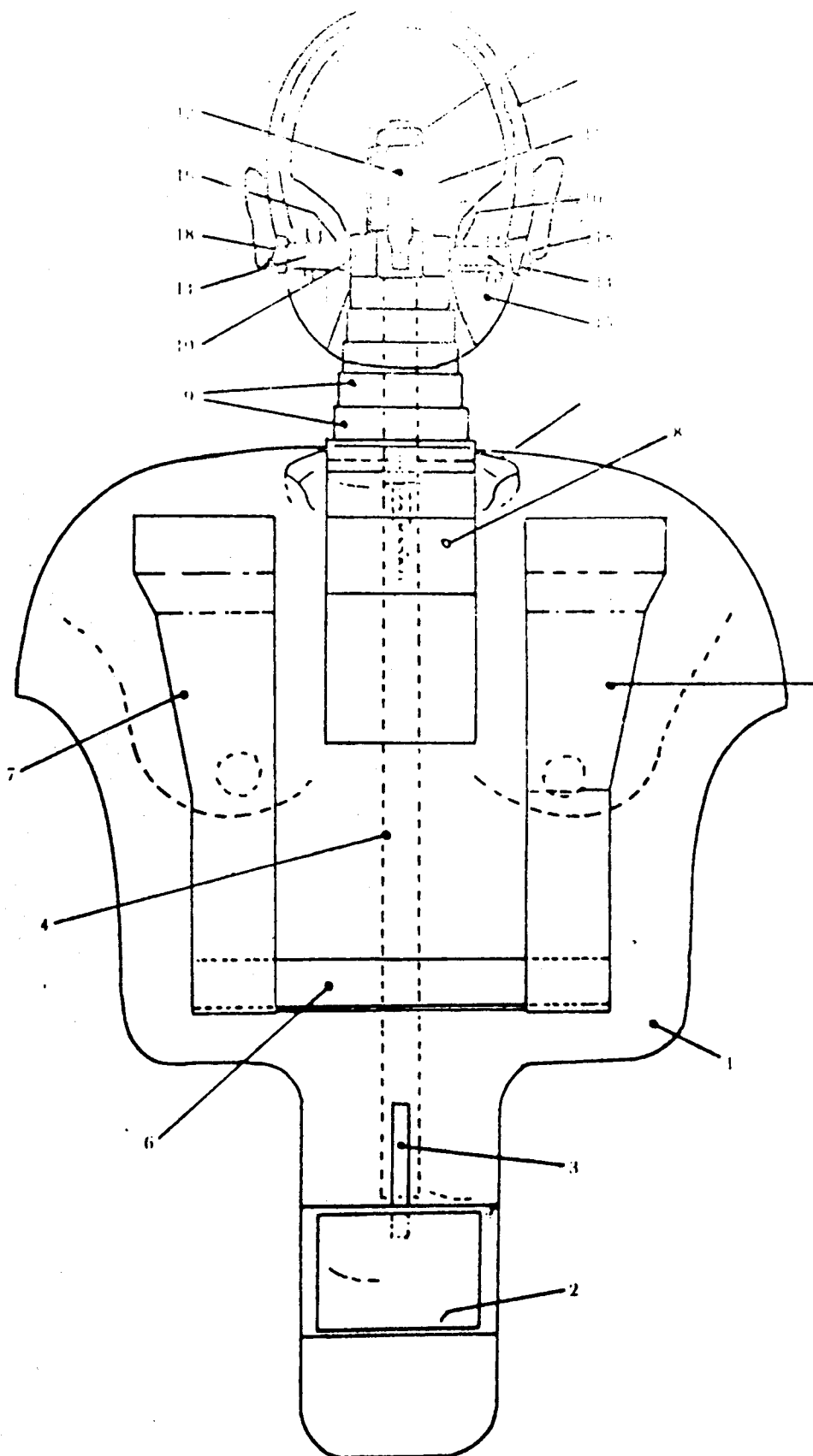
Αριθμός	Χαρακτηρισμός	Υλικό	Διαστάσεις
1	Υλικό του σώματος	πολυουρεθαιθάνιο	—
2	Σωλήν του λοχίου	χάλυψ	76×70×100 mm
3	Στερέώσεις της αλύσεως	χάλυψ	25×10×70 mm
4	Άλυσος μετά κυλίνδρων	χάλυψ	3/4 mm
5	Επίτεδο του δμου	πολυουρεθαιθάνιο	—
6	Πλευρές (ελασματικό σχήμα)	χάλυψ	30×30×3×250 mm
7	Πλευρές	πλάκα από διάτρητο χάλυβα	400×85×1,5 mm
8	Στέρνο	πλάκα από διάτρητο χάλυβα	250×90×1,5 mm
9	Δίσκοι (6)	πολυουρεθαιθάνιο	Ø 90×20 mm Ø 80×20 mm Ø 75×20 mm Ø 70×20 mm Ø 65×20 mm Ø 60×20 mm 60×60×25 mm 40×40×2×50 mm
10	Όγκος	πολυαμίδη	M 16×90 mm
11	Σωλήν απομακρύνσεως	χάλυψ	M 16
12	Κοχλίας του στοιχείου	χάλυψ	—
13	Περίκλιτο του στοιχείου	χάλυψ	Ø 12×130 mm (M 12)
14	Στοιχείο τάσεως	χάλυψ	—
15	Κεφαλή	πολυουρεθαιθάνιο	Ø 18×13×17 mm
16	Σωλήνας απομακρύνσεως	χάλυψ	30×3×500 mm
17	Πλάκα ένωσης	χάλυψ	M 12
18	Περίκλιτα του στοιχείου τάσεως	χάλυψ	—
19	Μηροί	πολυουρεθαιθάνιο	76×70×80 mm 30×30×440 mm
20	Σωλήνας του λοχίου	χάλυψ	52×46×40 mm
21	Ταινία του μηρού	χάλυψ	70×64×250 mm
22	Σωλήνας του γόνατος	χάλυψ	—
23	Σωλήνας συνδέσεως	χάλυψ	—

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

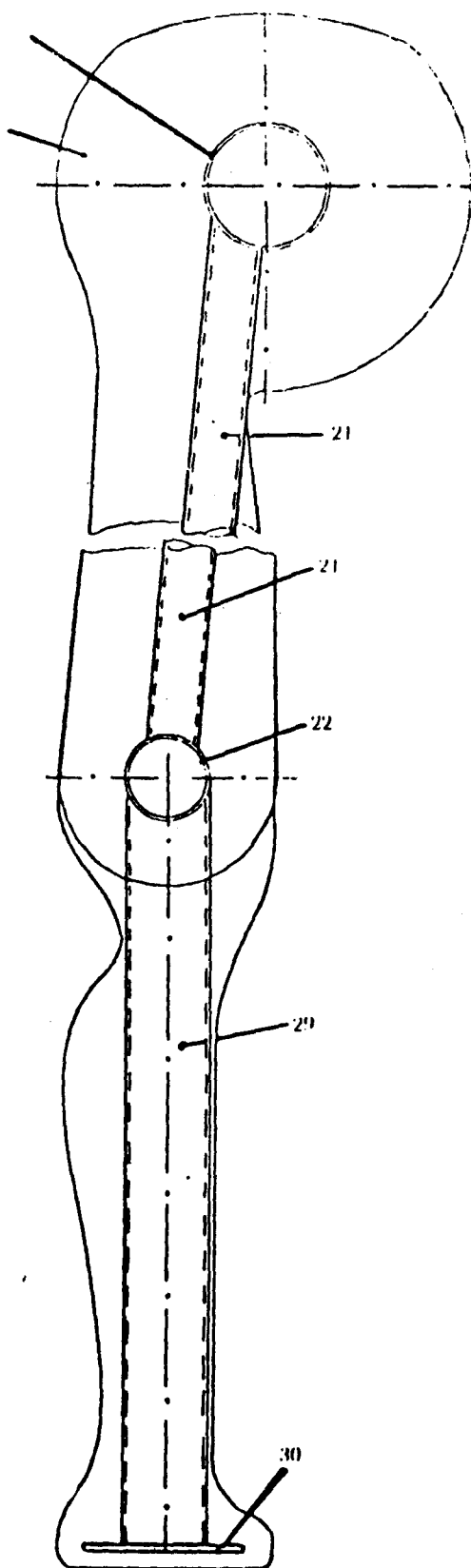
Στοιχεία του άνδρα/κόλου	Μάζα σε χιλόγραμμα
Κεφαλή + λαιμός	4,6 ± 0,3
Κορμός + βραχίονες	40,3 ± 1,0
Μηροί	16,2 ± 0,5
Κνήμη + πούς	9,0 ± 0,5
Όλική μάζα στην οποία περιλαμβάνονται οι διορθωτικές μάζες	75,5 ± 1,0



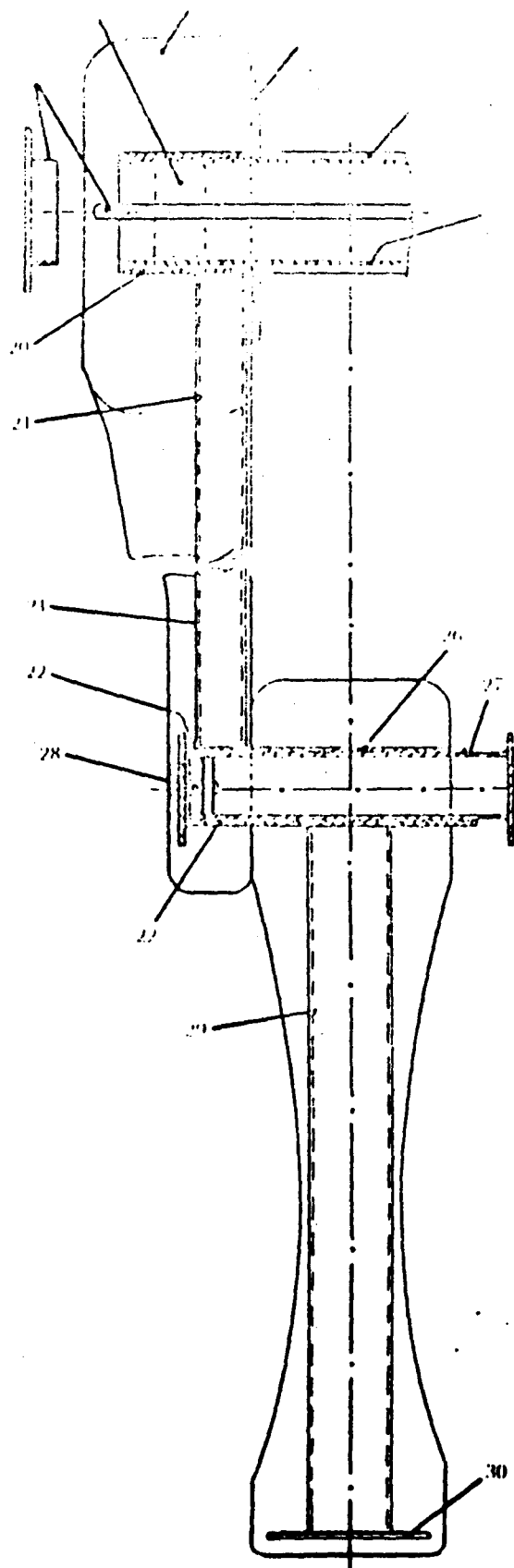
Είχονα 1



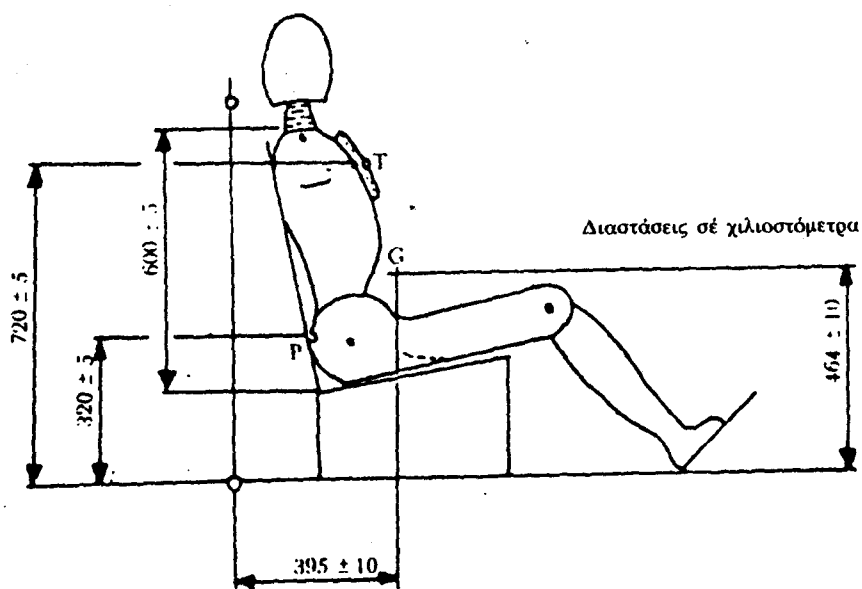
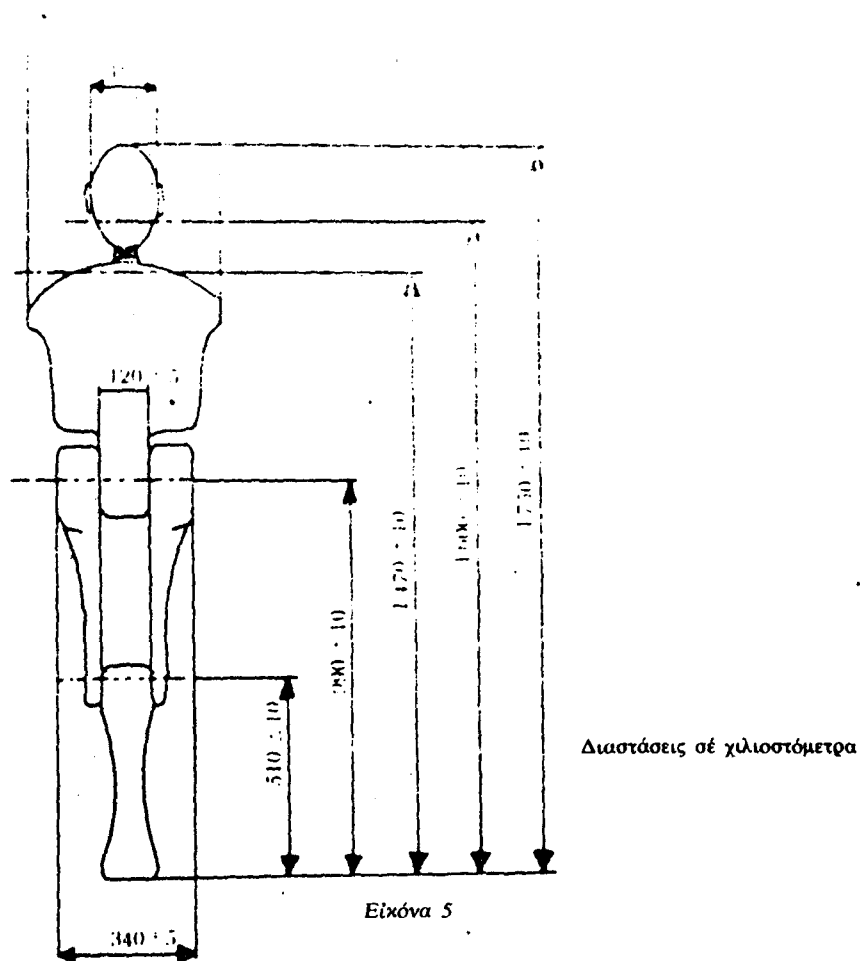
Εικόνα 2



Εικόνα 3



Εικόνα 4



Καθήμενο ανδρείκελο στη θέση που υποδεικνύεται στην εικόνα 1 του παραρτήματος VII.

G = Κέντρο δάφους

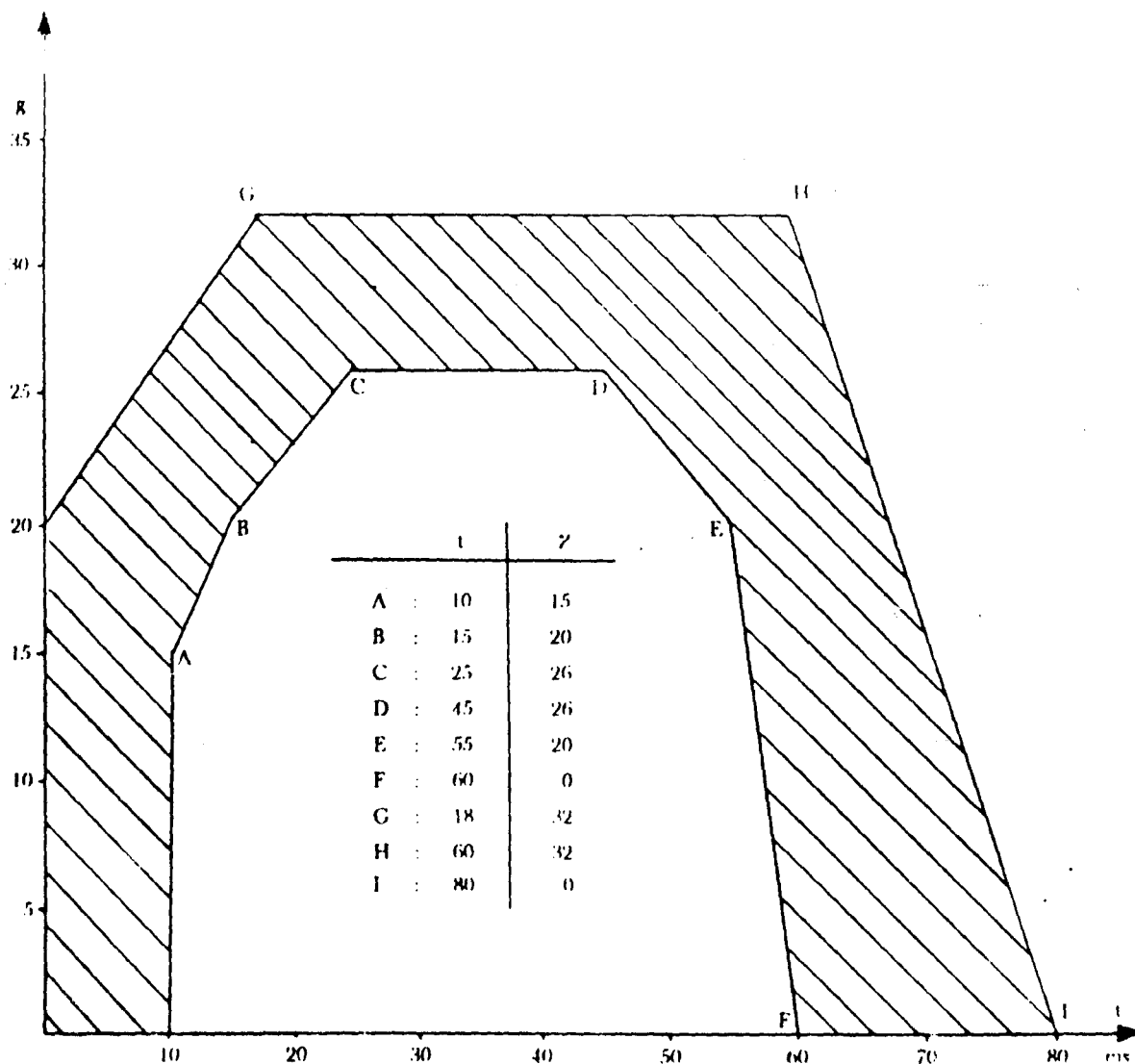
T = Σημείο αναφοράς του κορμού (κείμενο στην εμπρόσθια όψη επί της κεντρικής γραμμής του ανδρείκελου).

P = Σημείο αναφοράς της λεκάνης (κείμενο στην οπίσθια όψη επί της κεντρικής γραμμής του ανδρείκελου).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΜΠΥΛΗΣ ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΜΑΞΗΣ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

(Καμπύλη για την εξακρίβωση των μηχανισμών στάσεως)



Η καμπύλη επιβραδύνσεως της άμαξης, που είναι ερμαιομένη διά άδρανών μαζών ούτως ώστε να επιτυγχάνεται μία ολική μάζα 455 ± 20 kg, αν πρόκειται για δοκιμές των ζωνών ασφαλείας, και 910 ± 40 kg, αν πρόκειται για δοκιμές των συστημάτων συγκρατήσεως, όταν η ονομαστική μάζα της άμαξης και της δομής του οχήματος είναι 800 kg, πρέπει να εγγράφεται στο άνωτέρω γραμμοσκιασμένο τμήμα. Αν είναι απαραίτητο, η ονομαστική μάζα της άμαξης και της δομής του προσδεμένου οχήματος δύναται να αυξηθεί ανά 200 kg διά προσθέσεως μιᾶς συμπληρωματικής άδρανους μάζας 28 kg. Σε καμιά περίπτωση η ολική μάζα της άμαξης και της δομής του οχήματος και οι άδρανεις μάζες δεν πρέπει να διαφέρουν της ονομαστικής τιμής που χρησιμοποιείται για τις δοκιμές ρυθμίσεως των διαστάσεων περισσότερο των ± 40 kg. Η απόσταση στάσεως κατά τη διάρκεια της ρυθμίσεως της άμαξης είναι 400 ± 20 mm.

Στις δύο άνωτέρω περιπτώσεις το ύλικό μετρήσεως έχει μία απόκριση κατά προσέγγιση γραμμική μέχρι τα 60 Hz με διακοπή στα 100 Hz. Οι μηχανικοί συντονισμοί που όφειλονται στην τοποθέτηση του συλλέκτη δεν πρέπει να επιφέρουν πρόσθετες παραμορφώσεις. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση του μήκους του καλωδίου και της θερμοκρασίας επί της αποκρίσεως κατά τη συχνότητα⁽¹⁾.

(1) Οι προδιαγραφές αυτές ανταποκρίνονται στη σύσταση SAE J 211 a. Θα αντικατασταθούν με ταγενέστερα διά της αναφοράς αλ Ένυ πρότυπο ISO που έτι του παρόντος έτοιμάζεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΟΔΗΓΙΕΣ

Κάθε ζώνη ασφαλείας πρέπει να συνοδεύεται από οδηγίες που άφορούν τα κατωτέρω σημεία, συντεταγμένες στην ή στις γλώσσες του Κράτους μέλους στο οποίο πρόκειται να τεθεί προς πώληση:

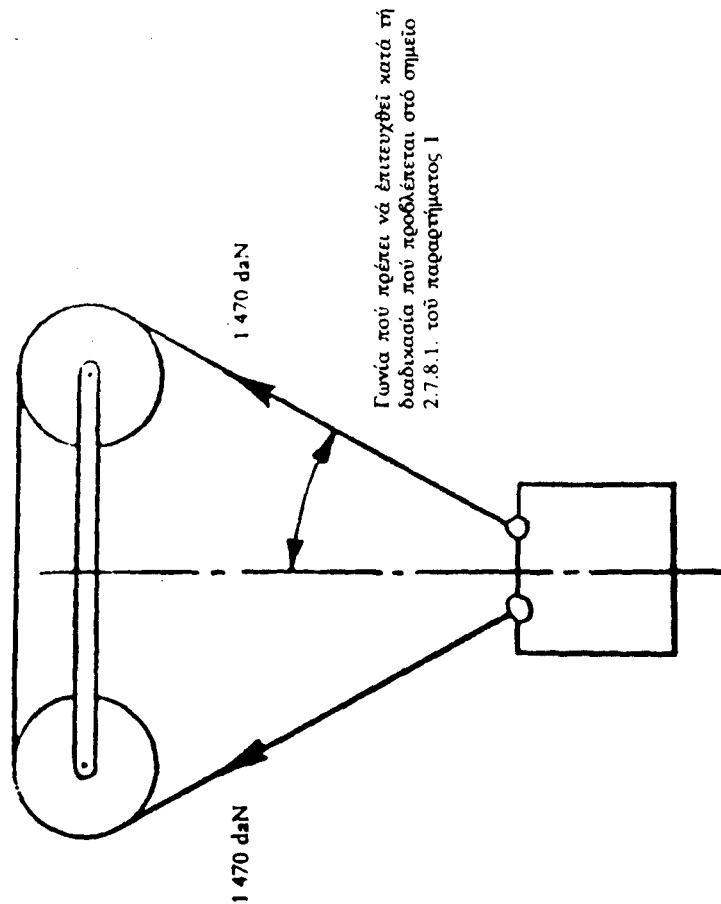
1. Οδηγίες περί της εγκατάστασης (περιττές, αν ο κατασκευαστής παραδίδει το δχημα εξοδιασμέ-
νο με ζώνες ασφαλείας) που προσδιορίζουν τους τύπους δχηματος στους οποίους αρμόζει τό
σύνολο και την δρθή μέθοδο στερέωσης του συνόλου επί του δχηματος και περιέχουν μία
προειδοποίηση για να αποφευχθεί ή φθορά των ιμάντων.
2. Οδηγίες περί της χρήσεως (δύναται να αναγράφονται στο εγχειρίδιο οδηγών του δχηματος αν ό
κατασκευαστής παραδίδει τό δχημα εξοδιασμένο με ζώνες ασφαλείας) που παρέχουν τις οδηγίες
πού δύνανται να εξασφαλίσουν ότι ό χρησιμοποιούν θα αποκομίσει τό μέγιστο όφελος από τό
ζώνη ασφαλείας. Στις οδηγίες αυτές προσήκει να επισημαίνονται:
 - α) ή σημασία της χρησιμοποίησης της ζώνης ασφαλείας όποιαδήποτε και αν είναι ή διαδρομή.
 - β) ό δρθός τρόπος χρησιμοποίησης της ζώνης, και ιδίως:
 - ή προδλετομένη θέση για την πόρτη,
 - ή ανάγκη της χρησιμοποίησης της ζώνης σφικτής,
 - ή δρθή θέση των ιμάντων και ή ανάγκη να αποφεύγεται ή συστολή τους,
 - τό γεγονός ότι κάθε ζώνη ασφαλείας πρέπει να χρησιμοποιείται από ένα μόνο άτομο και
ότι δέν πρέπει ένα παιδί καθήμενο επί των γονάτων ενός επιδότη να περιβάλλεται διά
ζώνης.
 - γ) ό τρόπος ανοίγματος και κλεισίματος της πόρτης.
 - δ) ό τρόπος ρυθμίσεως της ζώνης.
 - ε) ό τρόπος χρήσεως των υποπείρωτήρων που κατά περίπτωση έχουν ενσωματωθεί στο σύνολο
και ή μέθοδος που επιτρέπεται να ελεγχθεί ότι έχουν ασφαλισθεί.
 - στ) οί μέθοδοι που συνιστώνται για τό καθαρισμό της ζώνης και την επανασύνδεση της μετά τό
καθαρισμό σε περίπτωση ανάγκης.
 - ζ) ή ανάγκη αντικατάστασεως της ζώνης ασφαλείας όταν χρησιμοποιήθηκε σε ένα σοβαρό
ατύχημα ή όταν φέρει ίχνη σημαντικού ξεφτίματος ή τομής.
 - η) τό γεγονός ότι ή ζώνη δέν πρέπει δολύτως να μεταμορφωθεί ή να μεταποιείται καθ' όσον
τέτοιες αλλαγές δύνανται να την καταστήσουν μή αποτελεσματική. Ίδιως, εάν ή κατασκευή
επιτρέπεται στά τμήματα που τη συνθέτουν να αποχωρίζονται μεταξύ τους, πρέπει να δίδονται
οδηγίες που να εξασφαλίζουν την δρθή επανασύνδεση τους.
 - θ) τό γεγονός ότι ή ζώνη έχει σχεδιασθεί για να χρησιμοποιείται από τους επιδότες που έχουν τό
ανάστημα ενός ενήλικος.
 - ι) τον τρόπο επαναυλίξεως της ζώνης όταν δέν χρησιμοποιείται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΡΙΗΣ

(προδλετομένη στο σημείο 2.7.6.5. του παραρτήματος I)

A W



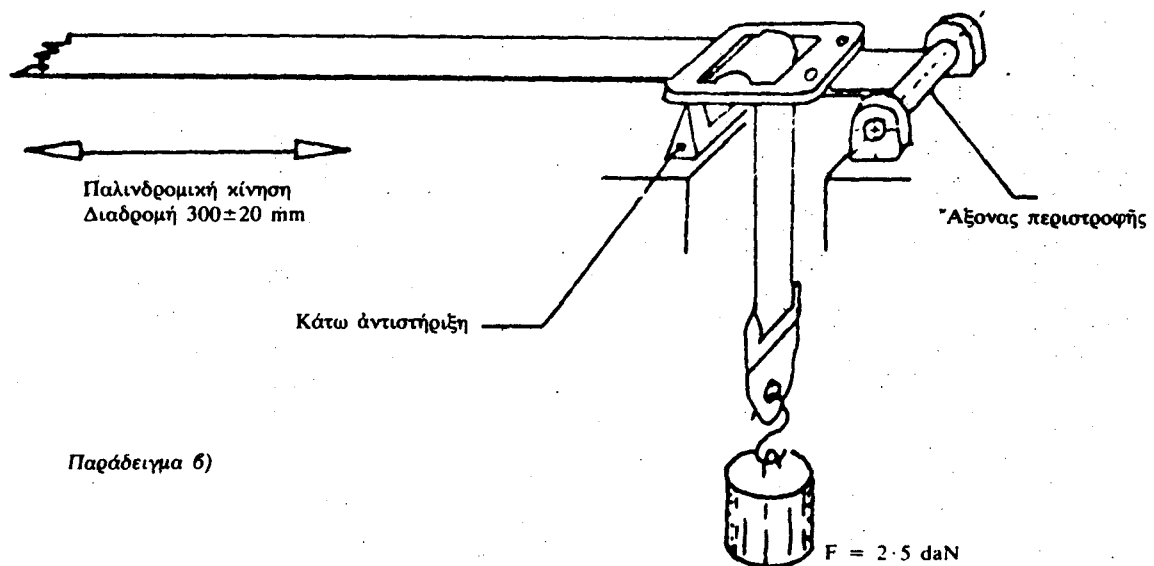
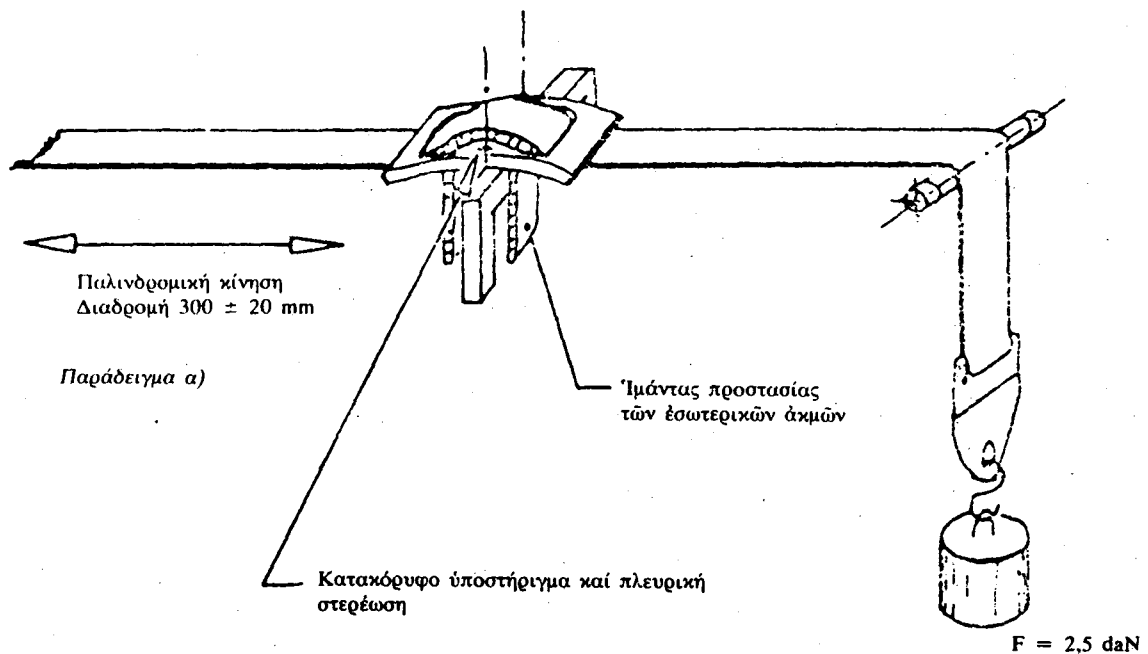
W = Έφαρμοζόμενη φόρτιση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

ΔΟΚΙΜΕΣ ΦΘΟΡΑΣ ΔΙΑ ΤΡΙΒΗΣ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΛΙΣΘΗΣΕΩΣ

Εικόνα 1

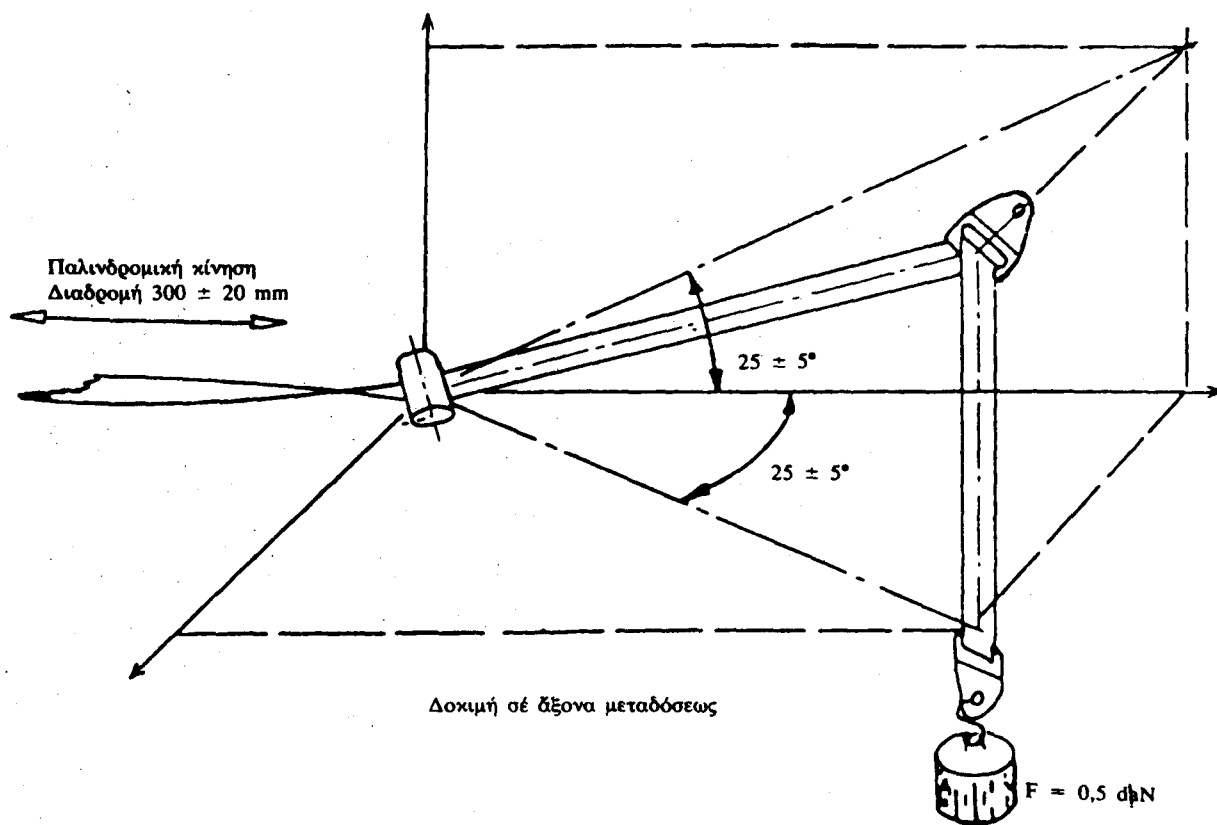
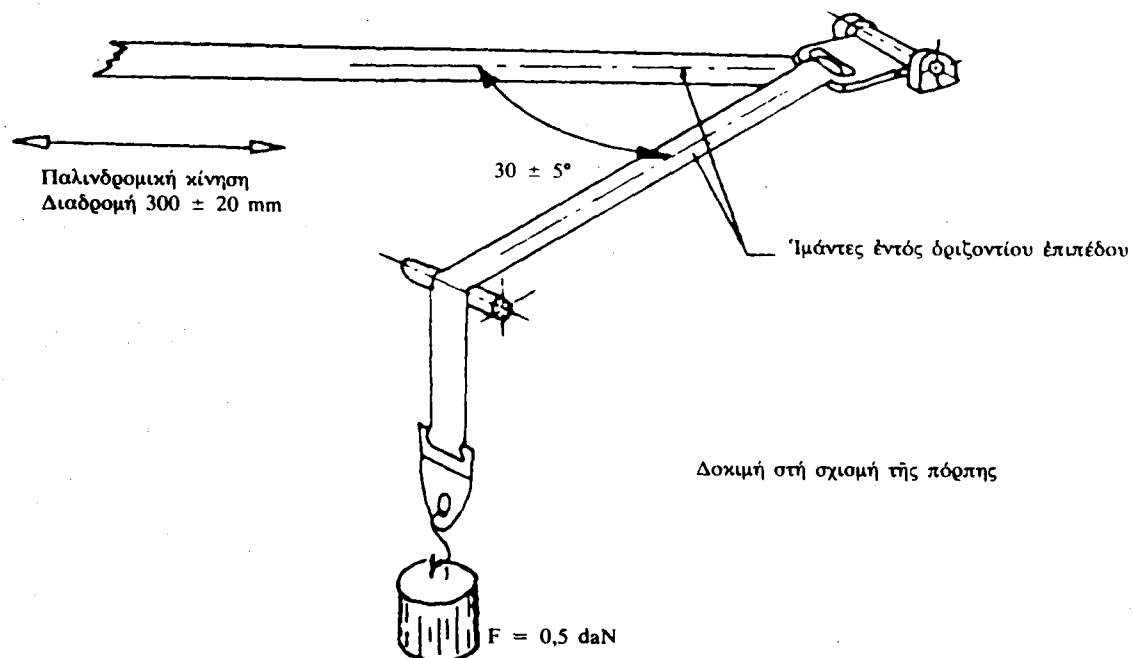
Δοκιμή τύπου 1



Παραδείγματα συναρμολογήσεως δοκιμής ανάλογως του τύπου του μηχανισμού ρυθμίσεως

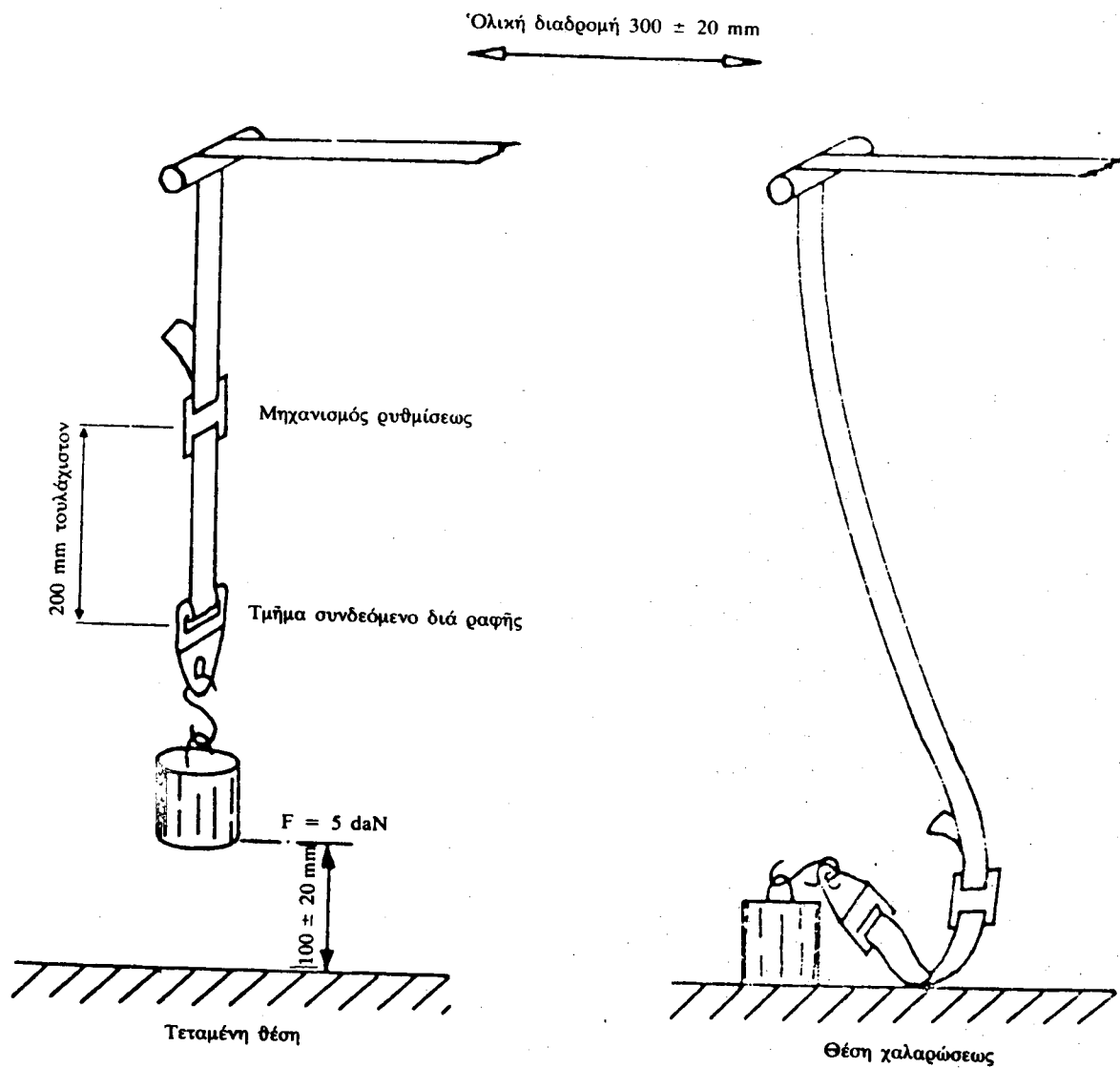
Εικόνα 2

Δοκιμή τύπου 2



Εικόνα 3

Δοκιμή τύπου 3 και δοκιμή μικροολισθήσεως



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙΙ

ΔΟΚΙΜΗ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

1. ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΔΟΚΙΜΗΣ

- 1.1. Τό σύνολο συσκευών αποτελείται από ένα θάλαμο ψεκασμού, μία δεξαμενή για τό διάλυμα άλατος, μία τροφοδοσία πεπιεσμένου άερος κατάλληλα προετοιμασμένου, ένα ή περισσότερα άκροφύσια ψεκασμού, τά ύποστηρίγματα δειγμάτων, ένα μηχανισμό θερμάνσεως του θαλάμου και τά απαραίτητα μέσα έλέγχου. Οί διαστάσεις και οί λεπτομέρειες κατασκευής του συνόλου συσκευών παραμένουν στην έκλογή του κατασκευαστή, άρκεί νά πληρούνται οί συνθήκες δοκιμής.
- 1.2. Προέχει νά εξασφαλισθεί ότι οί συγκεντρούμενες σταγόνες διαλύματος επί της όροφής ή επί του καλύμματος του θαλάμου δέν πίπτουν επί των δοκιμαζομένων δειγμάτων, και
- 1.3. ότι οί σταγόνες διαλύματος που πίπτουν από τά δοκιμαζόμενα δείγματα δέν επιστρέφουν στη δεξαμενή και δέν χρησιμοποιούνται εκ νέου στον ψεκασμό.
- 1.4. Τό σύνολο συσκευών δέν πρέπει νά αποτελείται από ύλικά τά όποια έχουν μία επίδραση επί της διαβρωτικής ικανότητας της όμίχλης.

2. ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΑΖΟΜΕΝΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΨΕΚΑΣΜΟΥ

- 2.1. Τά δείγματα, έξαιρουμένων των συσπειρωτήρων, πρέπει νά ύποστηρίζονται ή νά κρεμώνται μέ κλίση που έχει τιμή μεταξύ 15 και 30° σέ σχέση μέ την κατακόρυφο και κατά προτίμηση παράλληλα προς την κύρια διεύθυνση της όριζοντίου ροής όμίχλης έντός του θαλάμου, προσδιοριζόμενης σέ σχέση προς την κυρίως επιφάνεια που ύπόκειται στη δοκιμή.
- 2.2. Οί συσπειρωτήρες πρέπει νά ύποστηρίζονται ή νά κρεμώνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οί άξονες των προσριζομένων για την επανατύλιξη των ιμάντων τυμπάνων νά είναι κάθετοι προς την κύρια διεύθυνση της όριζοντίου ροής της όμίχλης έντός του θαλάμου. Τό άνοιγμα τό προσριζόμενο για τή δίοδο του ιμάντος έντός του συσπειρωτήρος πρέπει επίσης νά εύρίσκεται έναντι αύτης της κυρίας διευσύνσεως.
- 2.3. Κάθε δείγμα πρέπει νά τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε ή όμίχλη νά δύναται νά έναποτίθεται ελεύθερα έφ' όλων των δειγμάτων.
- 2.4. Κάθε δείγμα πρέπει νά τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά έμποδίζει τή στάλαξη του διαλύματος άλατος από ένα δείγμα στο άλλο.

3. ΔΙΑΛΥΜΑ ΧΛΩΡΙΟΥΧΟΥ ΝΑΤΡΙΟΥ

- 3.1. Τό διάλυμα χλωριούχου νατρίου πρέπει νά παρασκευασθεί διαλύοντας 5 ± 1 μέρη μάζας χλωριούχου νατρίου σέ 95 μέρη άπεσταγμένου ύδατος. Τό άλας αυτό πρέπει νά είναι από χλωριούχο νάτριο σχεδόν τελείως άπηλλαγμένο νικελίου και χαλκού και μή περιέχον στην ξηρά κατάσταση πλέον του 0,1% ιωδιούχου νατρίου και πλέον του 0,3% προσμίξεων έν συνόλω.
- 3.2. Τό διάλυμα πρέπει νά είναι τέτοιο ώστε όταν ψεκάζεται στους 35° C, τό συλλεγόμενο διάλυμα νά έχει ένα pH περιλαμβανόμενο μεταξύ 6,5 και 7,2.

4. ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΣΕ ΑΕΡΑ

Ο πεπιεσμένος άερας που τροφοδοτεί τό (τά) άκροφύσιο (α) που επιτρέπει (ουν) τόν ψεκασμό του διαλύματος άλατος πρέπει νά είναι άπηλλαγμένος έλαίου και προσμίξεων και νά διατηρείται υπό μία πίεση μεταξύ 70 kN/m² και 170 kN/m².

5. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΜΟΥ ΨΕΚΑΣΜΟΥ

- 5.1. Η θερμοκρασία της ζώνης έκθέσεως του θαλάμου ψεκασμού πρέπει νά διατηρείται στους 35 ± 5° C. Τουλάχιστον δυό καθαροί συλλέκτες όμίχλης πρέπει νά είναι τοποθετημένοι έντός της περιοχής έκθέσεως για νά άποφευχθεί μία συσσώρευση σταγόνων διαλύματος που προέρχονται από τά δείγματα δοκιμής ή από όποιαδήποτε άλλη πηγή. Οί συλλέκτες πρέπει νά τοποθετηθούν πλησίον των δοκιμαζομένων δειγμάτων, ό ένας όσο τό δυνατό πλησιέστερα των άκροφυσίων και ό άλλος όσο τό δυνατό μακρύτερα των άκροφυσίων. Η όμίχλη πρέπει νά είναι τέτοια ώστε για κάθε τμήμα 80 cm² της περιοχής όριζοντίου συλλογής ό μέσος όγκος συλλεγόμενου διαλύματος σέ κάθε συλλέκτη κατά τή διάρκεια μιάς ώρας νά περιλαμβάνεται μεταξύ των τιμών 1,0 και 2,0 ml, όταν οί μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν επί μία περίοδο τουλάχιστον δεκαέξι ώρων.
- 5.2. Τό άκροφύσιο (ή τά άκροφύσια) πρέπει νά διευθύνεται (ονται) ή νά μετατοπίζεται (ονται) κατά τέτοιο τρόπο ώστε ή ψεκάζουσα δέσμη νά μή πλήττει εύθέως τά δοκιμαζόμενα δείγματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

ΣΕΙΡΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕΝΑ ΔΕΙΓΜΑ

Διεύθυνση Παραρτήρας Σημείο	Δοκιμή	Δείγματα															
		Ζώνη αριθ.						Δείγμα Ιμάντος αριθ.									
		1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2.2, 2.3.2, 2.4.1.1, 2.4.2.1, 2.5.1.1	Έπιθεώρηση του συνόλου	X															
2.4.2.2, 2.4.1.2, 2.7.2	Έπιθεώρηση της πόρπης Δοκιμές διαβρώσεως έφ' όλων των ακάμπτων τμημάτων	X	X	X	X	X	X										
2.4.3.2, 2.7.5.1	Άντοχή της διατάξεως ρυθμίσεως			X													
2.4.3.1, 2.4.3.3, 2.7.5.6	Εύκολία ρυθμίσεως			X													
2.4.4, 2.7.5.2	Άντοχή των εξαρτημάτων στερεώσεως			X													
2.4.2.3	Άντοχή στη χρήση της πόρπης	X	X														
2.4.2.4, 2.7.5.3	Λειτουργία της πόρπης έν ψυχρῶ	X	X														
2.4.2.6, 2.7.5.1, 2.7.5.5	Άντοχή της πόρπης		—	X													
2.4.1.4, 2.7.5.4	Κρούση έν ψυχρῶ των ακάμπτων τμημάτων	X	X														
2.4.5, 2.7.6.1, 2.7.2, 2.7.6.3, 2.7.6.2, 2.7.6.4, 2.5.1.2, 2.7.5	Λειτουργία του συσπειρωτήρα						X										
2.5.2, 2.7.3.1, 2.7.4	Έλεγχος του πλάτους του ιμάντος						X										
2.5.3, 2.7.4	Άντοχή του ιμάντος, μετά από προσαρμογή στη θερμοκρα- σία καί ύγρασία του περιβάλλοντος							X									
2.7.3.2	Άντοχή του ιμάντος μετά από ειδική προσαρμογή στίς συνθήκες:									X	X						
2.7.3.3	— φωτός											X	X				
2.7.3.4	— ψύχους													X	X		
2.7.3.5	— θερμότητας															X	X
2.6.2, 2.7.3.6	— ύδατος																X
2.4.3, 2.7.3.7	Φθορά διά τριβής				X	X											
2.4.2.7, 2.6.1	Μικροολίσθηση				X	X											
2.4.2.6, 2.7.2, 2.7.6.3, 2.7.7	Δυναμική δοκιμή του συνόλου	X	X														
2.4.2.5, 2.4.2.7, 2.7.8	Δοκιμή ανοίγματος της πόρπης	X	X														

Σημείωση: Ένα δείγμα ζώνης απαιτείται ελάττω χάριν αναφοράς.

Άρθρο 7

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

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέ-
λεση αυτού του διατάγματος.

Αθήνα

14 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΩΡΓ. ΑΡΣΕΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ