

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
206

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 533

Προσαρμογή της νομοθεσίας στις διατάξεις της υπ' αριθ. 71/127 οδηγίας ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 1ης Μαρτίου 1971 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στα κάτοπτρα οδήγησης των οχημάτων με κινητήρα, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την οδηγία της επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 79/795/ΕΟΚ, της 20ής Ιουλίου 1979.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της Συνθήκης προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας», ως και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα "Ανθρακός και Χάλυβος"» (ΦΕΚ 170/Α/79), σε συνδυασμό με εκείνες της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/Α/83).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1104/1981 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ειδικώς Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων», σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π. Δ/τος 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».

3. Την 826/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το παρόν προεδρικό διάταγμα έχει σκοπό την προσαρμογή της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 1ης Μαρτίου 1971, όπως τροποποιήθηκε από τις διατάξεις της οδηγίας 79/795/ΕΟΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοι-

νοτήτων της 20ής Ιουλίου 1979 «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών κλπ.», που δημοσιεύτηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, τόμος 13 Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 001, σελίδα 110 και τόμος 008, σελίδα 198, αντίστοιχα).

Άρθρο 2.

1. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών επικυρώνει κάθε τύπο κατόπτρου οδήγησης οχημάτων αν είναι σύμφωνος με τις προδιαγραφές κατασκευής και δοκιμών που καθορίζονται στο Παράρτημα Ι σημείο 2 του παρόντος προεδρικού διατάγματος, και χορηγεί, για κάθε τύπο κατόπτρου που επικυρώνει, ένα σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι σημείο 2.6 του παρόντος διατάγματος.

2. Απαγορεύεται η χρήση σημάτων που μπορούν να προκαλέσουν σύγχυση μεταξύ του τύπου των κατόπτρων οδήγησης που επικυρώθηκε κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου και άλλων τύπων κατόπτρων οδήγησης.

Άρθρο 3.

1. Ως οχήματα για την εφαρμογή του διατάγματος αυτού νοούνται τα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους, με αμάξιωμα ή χωρίς αυτό, που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και ταχύτητα από κατασκευής τους, μεγαλύτερη από είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις του διατάγματος αυτού τα οχήματα που μετακινούνται επί σιδηροδρογίων, οι ελαστικές και οι γεωργικές μηχανές, καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

Άρθρο 4.

Από το χρόνο έναρξης ισχύος του διατάγματος αυτού, 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 614/77 ή έγκρισης ΕΟΚ ούτε η άρνηση χορήγησης του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο άρθρο 5 του π.δ. 431/83 (ΦΕΚ 160/Α/83) "προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 6 Φεβρουαρίου 1970 "περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ, της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ, της 16 Δεκεμβρίου 1980, οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων" για οχήματα που υπάγονται στις διατάξεις αυτού του διατάγματος, για λόγους που αναφέρονται στα κάτωθι οδήγησης, εφόσον τα κάτωθι οδήγησης αυτών των οχημάτων πληρούν τις προδιαγραφές που καθορίζονται στο παρόν Προεδρικό διάταγμα.

Άρθρο 5

1. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών δεν δύναται να αρνείται την επικύρωση ΕΟΚ ή την τυχόν προβλεπόμενη από άλλες διατάξεις της νομοθεσίας επικύρωση κατόπτρων οδήγησης, αν αυτά πληρούν τις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παρόν προεδρικό διάταγμα.

2. Από το χρόνο έναρξης ισχύος του διατάγματος αυτού δεν είναι δυνατή η απαγόρευση διάθεσης στην ελληνική αγορά κατόπτρων οδήγησης, για λόγους που αναφέρονται στην κατασκευή ή τη λειτουργία τους, εφόσον φέρουν το σήμα επικύρωσης ΕΟΚ που προβλέπεται από το παρόν Προεδρικό διάταγμα.

3. Απαγόρευση διάθεσης κατόπτρων οδήγησης, που φέρουν σήμα επικύρωσης ΕΟΚ, είναι δυνατή μόνον όταν διαπιστωθεί συστηματική έλλειψη πιστότητας αυτών προς πρωτότυπο που επικυρώθηκε. Στην περίπτωση αυτή η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, που αποφασίζει την απαγόρευση, ενημερώνει αμέσως τα υπόλοιπα Κράτη-μέλη και την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, για το μέτρο που πήρε, αναφέροντας και τους λόγους που την οδήγησαν σ' αυτό.

4. Δεν υπάρχει πιστότης με το επικυρωμένο πρωτότυπο κατά την έννοια της προηγούμενης παραγράφου, εφόσον δεν τηρούνται οι προδιαγραφές του παραρτήματος 1, σημείο 2 του παρόντος Π.Δ.

Άρθρο 6

Αντίγραφο του βελτίου επικύρωσης που εκδίδεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος Π.Δ./τος για κάθε τύπο κατόπτρου οδήγησης που επικυρώνεται ή δεν επικυρώνεται κατά τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ., αποστέλλεται στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών της ΕΟΚ εντός ενός μηνός από την έκδοσή του.

Άρθρο 7

1. Αν διαπιστωθεί ότι πολλά κατόπτρα οδήγησης που φέρουν το ίδιο σήμα επικύρωσης δεν είναι σύμφωνα με το επικυρωμένο πρωτότυπο λαμβάνονται τα αναγκαία για την εφασφάλιση της πιστότητας μέτρα, τα οποία μπορούν να εθίσουν μέχρι την ανάκληση της επικύρωσης ΕΟΚ και τα οποία γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών-μελών της ΕΟΚ. Σε περίπτωση ανάκλησης της επικύρωσης ΕΟΚ, το μέτρο αυτό καθώς και οι λόγοι που το επέβαλαν γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών-μελών της ΕΟΚ μέσα σ' ένα μήνα από την επιβολή του.

2. Αν στο Υπουργείο Συγκοινωνιών γνωστοποιηθούν από τις υπηρεσίες άλλου Κράτους μέλους της ΕΟΚ τα μέτρα που ελήφθησαν σε αυτό το Κράτος για την αντιμετώπιση της έλλειψης πιστότητας κατόπτρων οδήγησης προς το επικυρωμένο πρωτότυπό τους, το Υπουργείο Συγκοινωνιών παίρνει τα ίδια μέτρα.

3. Η επίβλεψη της τήρησης της πιστότητας των παραγομένων κατόπτρων οδήγησης προς τον επικυρωμένο τύπο γίνεται με δειγματοληπτικούς ελέγχους. Για την επίβλεψη της πιστότητας, οι υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών μπορούν να συνεργάζονται, στο μέτρο που είναι αναγκαίο με τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών της ΕΟΚ.

4. Αν το Υπουργείο Συγκοινωνιών αιτιολογεί την έλλειψη πιστότητας την οποία διαπίστωσαν και γνωστοποίησαν προς αυτό υπηρεσίες άλλου Κράτους μέλους της ΕΟΚ, ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τις υπηρεσίες του κράτους αυτού ή και με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής ΕΟΚ για τη ρύθμιση της διαφοράς.

Άρθρο 8

Κάθε απόφαση, για άρνηση ή ανάκληση επικύρωσης ΕΟΚ, ή για απαγόρευση χρήσης ή διάθεσης στην αγορά κατόπτρων οχημάτων, που ελήφθη σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του διατάγματος, πρέπει να είναι ειδικώς αιτιολογημένη και να κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο με μυσία όλων των ενόχων μέσων ή διοικητικών προσφυγών που μπορεί να ασκήσει αυτός καθώς και των προθεσμιών εντός των οποίων μπορεί να πράξει τούτο.

Άρθρο 9

Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, αναπόσπαστα μέρη αυτού τα παραρτήματα της Οδηγίας 71/127/ΕΟΚ όπως αυτά τροποποιήθηκαν από τα παραρτήματα της οδηγίας 79/795/ΕΟΚ, των οποίων το κείμενο έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

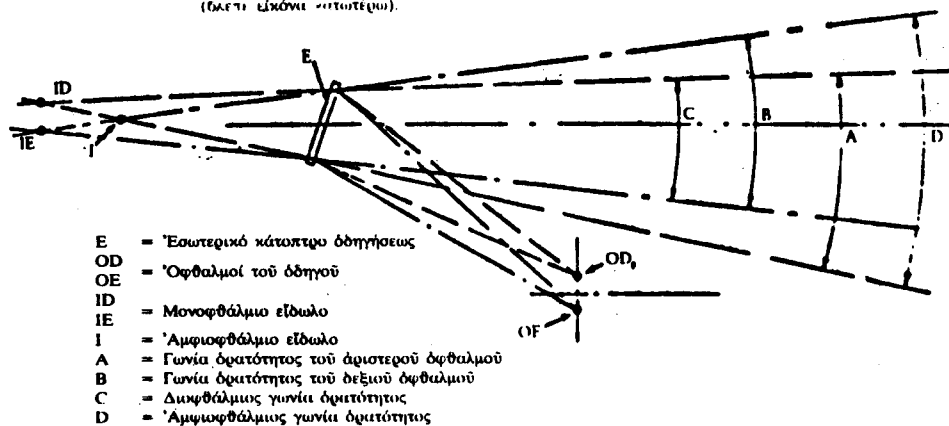
1. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 1.1. 'Ως «κάτοπτρο οδήγησης» νοείται μία διάταξη που έχει σκαπτό νά επιτρέψει εντός του οπτικού πεδίου που ορίζεται στο σημείο 3.4, καλή ορατότητα προς τα πίσω, αποκλεισμένων των συνθέτων οπτικών συστημάτων όπως τα περισκόπια.
- 1.2. 'Ως «έσωτερικό κατόπτρο οδήγησης» νοείται μία διάταξη που ορίζεται στο σημείο 1.1, ή όποια προορίζεται νά τοποθετηθεί στον θάλαμο επιβατών.
- 1.3. 'Ως «έξωτερικό κατόπτρο οδήγησης» νοείται μία διάταξη που ορίζεται στο σημείο 1.1, ή όποια προορίζεται νά τοποθετηθεί επί ενός στοιχείου της εξωτερικής επιφανείας του οχήματος.
- 1.4. 'Ως «πρόσθετο κατόπτρο οδήγησης» νοείται ένα κατόπτρο οδήγησης, εκτός αυτού που ορίζεται στο σημείο 1.1 και το οποίο δύναται νά τοποθετηθεί στο έσωτερικό ή στο έξω μέρος του οχήματος υπό τον όρο ότι ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του σημείου 2, εξαιρέσει των τεχνικών των σημείων 2.1.1, 2.2 και 2.3.4.
- 1.5. 'Ως «τύπος κατόπτρου οδήγησης» νοούνται οι διατάξεις οι οποίες δέν παρουσιάζουν διαφορές δσον αφορά στα ακόλουθα βασικά χαρακτηριστικά:
 - 1.5.1. στις διαστάσεις και την άκτινα καμπυλότητας της ανακλώσης επιφανείας του κατόπτρου οδήγησης,
 - 1.5.2. στο σχεδιασμό, τό σχήμα ή στά υλικά των κατόπτρων οδήγησης, περιλαμβανομένης της συνδέσεως με τό άμάξιμο.
- 1.6. 'Ως «κλάση των κατόπτρων οδήγησης» νοούνται όλες οι διατάξεις που έχουν ένα ή περισσότερα κοινά χαρακτηριστικά ή λειτουργίες. Τά έσωτερικά κατόπτρα οδήγησης ταξινομούνται στην κλάση I. Τά πρόσθετα έσωτερικά κατόπτρα οδήγησης ταξινομούνται στην κλάση Is. Τά έξωτερικά κατόπτρα οδήγησης ταξινομούνται στις κλάσεις II και III. Τά πρόσθετα έξωτερικά κατόπτρα οδήγησης ταξινομούνται στις κλάσεις IIs και IIIs.

- 1.7. Μέ « r » χαρακτηρίζεται ο μέσος όρος των ακτίνων καμπυλότητας μετρούμενων επί της ανακλώσης επιφανείας, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 2 του συμπληρωματικού παραρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.
- 1.8. Ως «κυρίες ακτίνες καμπυλότητας σε ένα σημείο της κατοπτρικής επιφανείας (r_1)» νοούνται οι τιμές, που λαμβάνονται με τη συσκευή που καθορίζεται στο συμπληρωματικό παράρτημα 1, μετρούμενες επί του τόξου της κατοπτρικής επιφανείας που διέρχεται από το κέντρο του κατόπτρου και είναι παράλληλο του τμήματος b , όπως καθορίζεται στο σημείο 2.2.2.1, και επί του τόξου του καθέτου επί του τμήματος αυτού.
- 1.9. Ως «ακτίνα καμπυλότητας σε ένα σημείο της κατοπτρικής επιφανείας r_p » νοείται ο αριθμητικός μέσος όρος των κυρίων ακτίνων καμπυλότητας r_1 και r_2 , δηλαδή:

$$r_p = \frac{r_1 + r_2}{2}$$

- 1.10. Ως «κέντρο του κατόπτρου» νοείται το κέντρο βάρους της όλης ζώνης της κατοπτρικής επιφανείας.
- 1.11. Ως ακτίνα καμπυλότητας των συστατικών μερών του κατόπτρου οδηγήσεως νοείται η ακτίνα « c » του τόξου του κύκλου που προσεγγίζει περισσότερο την καμπύλη μορφή του ύλης τμήματος.
- 1.12. Ως «προσφθάλμια σημεία του οδηγού» νοούνται δύο σημεία που απέχουν 65 mm μεταξύ τους και εύρισκόμενα σε απόσταση 635 mm κατακόρυφως άνω του σημείου R της θέσεως του οδηγού, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV. Η εὐθεία γραμμή που τὰ ένωσει είναι κάθετος επί του διαμήκους κατακόρυφου στο μέσο του όχηματος επίπεδου. Το μέσο του τμήματος που έχει άκρη τὰ δύο προσφθάλμια σημεία καίται σε ένα κατακόρυφο διάμετρος επίπεδο το όποιο πρέπει να διέρχεται διά του κέντρου της καθήμενης θέσεως του οδηγού, όπως καθορίζεται από τόν κατασκευαστή του όχηματος.
- 1.13. Ως «άμφωφθάλμιος όραση» νοείται το συνολικό όπτικό πεδίο που λαμβάνεται από την υπέρθεση των μονοφθάλμιων επιπέδων του δεξιού και άριστερου οφθαλμού (δείτε εικόνα «αυτίρι»).



- 1.14. Ως «τύπος όχηματος δσον άφορά στα κάτοπτρα οδηγήσεως» νοούνται τὰ όχηματα με κινητήρα που δέν παρουσιάζουν διαφορές δσον άφορά στα άκλούοντα βασικά χαρακτηριστικά:
- 1.14.1. τὰ χαρακτηριστικά του άμαξώματος τὰ όποια μεώνουν το όπτικό πεδίο,
- 1.14.2. τίσ συντεταγμένες του σημείου R,
- 1.14.3. τίσ προδιαγραφές θέσεις και τύπους κατόπτρων οδηγήσεως.
- 1.15. Ως «όχηματα των κατηγοριών M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ και N₃» νοούνται τὰ όχηματα που καθορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΕΟΚ ΤΩΝ ΚΑΤΟΠΤΡΩΝ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

2.1. Γενικές προδιαγραφές

- 2.1.1. Όλα τὰ κάτοπτρα οδηγήσεως πρέπει να είναι ρυθμιζόμενα.
- 2.1.2. Το περίγραμμα της ανακλώσης επιφανείας πρέπει να περιβάλλεται από την χοάνη, ή όποια, στην περίμετρό της, πρέπει να έχει μία τιμή « c » $\geq 2,5$ mm σε όλα τὰ σημεία και όλες τίσ διευθύνσεις. Αν ή κατοπτρική επιφάνεια προεκτείνεται πέραν της χοάνης, ή ακτίνα καμπυλότητας « c » επί της περιμέτρου του τμήματος που προεκτείνεται πέραν της χοάνης πρέπει να είναι μεγαλύτερη ή ίση με 2,5 mm και ή κατοπτρική επιφάνεια πρέπει να εύχωρησει μέσα στην χοάνη υπό την επίδραση δυνάμεως 50 Newton έφαρμοζόμενης επί του πλέον προεξέχοντος σε σχέση με τη χοάνη σημείου, σε μία όριζόντια κατεύθυνση, περίπου παράλληλη με το διάμετρο στο μέσο του όχηματος επίπεδο.
- 2.1.3. Όταν ένα κάτοπτρο οδηγήσεως έχει τοποθετηθεί επί επίπεδου επιφανείας, όλα τὰ τμήματά του, σ' όλες τίσ θέσεις ρυθμίσεως της διατάξεως, περιλαμβανομένων και αυτών των τμημάτων που παραμένουν προσαρμοσμένα στο ύψοστηρίγμα μετά την δοκιμή που προβλέπεται στο 2.4.2, τὰ όποια είναι έπιδεκτικά μιάς έλαψης υπό στατικές συνθήκες από σφαίρα είτε διαμέτρου 165 mm στην περίπτωση έσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως είτε διαμέτρου 100 mm στην περίπτωση έξωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, πρέπει να έχουν ακτίνα καμπυλότητας « c » τουλάχιστον 2,5 mm.
- 2.1.3.1. Τά άκρη των όλων στερείσεως ή τὰ κοιλώματα, των όποιων ή διαμετρος ή ή μεγαλύτερη διαγώνιος είναι μικρότερη των 12 mm, έξαιρούνται από τὰ σχετικά πρως την ακτίνα κριτηρια που προβλέπονται στο σημείο 2.1.3 με τόν όμο ότι άμβλύνονται.

2.1.4. Η διατάξη στερεώσεως επί του δαχτυλίου πρέπει να έχει σχεδιασθεί κατά τρόπον ώστε ένας κυλινδρικός άνωτις 50 mm που έχει ως άξονα τον άξονα ή ένα από τους άξονες περιστροφής ή τους διερχόμενους από το σημείο τριτοί όλοι οι άξονες, ή άξονες εξισορρόπησης την έκταση των κατωτέρων οδηγήσεων στην θερμοκρασία και εθιμική σε περίπτωση συγκρούσεως, αποκόπτεται τουλάχιστον τριμηνιαία την επιφάνεια που εξισορροπεί τη στερέωση της διατάξεως.

2.1.5. Τα τμήματα των εξωτερικών κατωτέρων οδηγήσεων που αναφέρονται στα σημεία 2.1.2 και 2.1.3, τα οποία αποτελούνται από έλαστο με σκληρότητα shore A που δεν υπερβαίνει τα 60, εξισορροπείται από τις αντίστοιχες προδιαγραφές.

2.1.6. Τα τμήματα των εσωτερικών κατωτέρων οδηγήσεων τα οποία αποτελούνται από έλαστο με σκληρότητα shore A μικρότερη του 50, και τα οποία τοποθετούνται επί άκαμπτων υποστηρίγματα δεν υπόκεινται στις διατάξεις των σημείων 2.1.2 και 2.1.3 των ισχυόντων τεχνικών προδιαγραφών αυτών.

2.2. Διοστάσεις

2.2.1. Εξωτερικά κατώτερα οδηγήσεις (κλάσεις I)

Οι διαστάσεις της κατασκευής επιφανείας πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να είναι δυνατόν να εγγραφεί το α' αυτή έχει ορθογώνιο περιγεγραμμένο το οποίο η μια πλευρά είναι 4 cm και η άλλη «a» cm.

$$a = 15 \text{ cm} \times \frac{1}{1 + \frac{1.000}{r}}$$

2.2.2. Εξωτερικά κατώτερα οδηγήσεις (κλάσεις II και III)

2.2.2.1. Οι διαστάσεις της κατασκευής επιφανείας πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να είναι δυνατόν να εγγραφεί το α' αυτή:

— Ένα ορθογώνιο περιγεγραμμένο ύψους 4 cm του οποίου η βάση, σε έκτακτο μέτρο, έχει την τιμή «a».

— Ένα ορθογώνιο τμήμα περιελαμένο προς το ύψος του ορθογώνιου περιγεγραμμένου και το μήκος του οποίου, σε έκτακτο μέτρο, έχει την τιμή «b».

2.2.2.2. Οι ελάχιστες τιμές των «a» και «b» δίδονται στον ακόλουθο πίνακα:

Κλάση των κατωτέρων οδηγήσεων	Κατηγορίες δοκιμών για τα οποία προορίζονται τα κατώτερα οδηγήσεις	a	b
II	M ₂ , M ₃ , N ₂ και N ₃	$17 + \frac{1.000}{r}$	20
III	M ₁ και N ₁	$13 + \frac{1.000}{r}$	7

2.3. Κατοπτρική επιφάνεια και συντελεστής ανάκλασης

2.3.1. Η κατοπτρική επιφάνεια ενός κατωτέρου οδηγήσεως πρέπει να είναι είτε επίπεδη ή κυρτή σφαιρική.

2.3.2. Άποκλίσεις μεταξύ των ακτίνων καμπυλότητας

2.3.2.1. Η διαφορά μεταξύ r₁ ή r₂ και r_p σε κάθε σημείο αναφοράς δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,15 r.

2.3.2.2. Η διαφορά μεταξύ κάθε μιάς από τις ακτίνες καμπυλότητας (r₁, r₂ και r_p) και της «r» δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,15 r.

2.3.2.3. Όταν το «r» είναι μεγαλύτερο ή ίσο από 3.000 mm, η τιμή του 0,15 r που αναφέρεται στα σημεία 2.3.2.1 και 2.3.2.2 αντικαθίσταται από το 0,25 r.

2.3.3.

Η τιμή του «r» δεν πρέπει να είναι μικρότερη από:

— 1.800 mm για τα κατώτερα οδηγήσεις της κλάσης II.

— 1.200 mm για τα κατώτερα οδηγήσεις των κλάσεων I και III.

2.3.4.

Η τιμή του συντελεστή κυματικής ανάκλασης, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο συμπληρωματικό παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού, δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 40%. Αν το κατώτερο είναι δύο θέσεων («ήμερος» και «νυκτός»), η θέση «ήμερος» πρέπει να επιτρέψει να αναγνωρίζονται τα χρώματα των σημάτων που χρησιμοποιούνται για την οδική κυκλοφορία. Η τιμή του συντελεστή κυματικής ανάκλασης στη θέση «νυκτός» δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 4%.

2.3.5.

Η κατοπτρική επιφάνεια πρέπει να διατηρεί τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στο σημείο 2.3.4 παρά την παρατεταμένη έκθεσή της σε αντίθετες καιρικές συνθήκες σε κυματικές συνθήκες χρήσεως.

2.4.

Δοκιμές

2.4.1.

Τα κατώτερα οδηγήσεις υποβάλλονται σε δοκιμές συμπεριφοράς κρούσεως και κάμψεως επί χάρτης της συνδεόμενης στο στέλεχος ή στο υποστήριγμα, που περιγράφονται στα σημεία 2.4.2 και 2.4.3.

2.4.1.1.

Η δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 2.4.2 δεν απαιτείται για τα εξωτερικά κατώτερα οδηγήσεις των κλάσεων II ή III, των οποίων κανένα τμήμα δεν απέχει λιγότερο των 2 m από το έδαφος, ανεξαρτήτως της θέσεως ρυθμίσεως, όταν το όχημα έχει φορτίο που αντιστοιχεί στο τεχνικώς μέγιστο αποδεκτό βάρος τους.

Σ' αυτή την περίπτωση, ο κατασκευαστής υποχρεούται να παρέχει μία περιγραφή που να προσδιορίζει ότι το κατώτερο οδηγήσεως πρέπει να τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε κανένα από τα τμήματά του, σε όλες τις δυνατές θέσεις ρυθμίσεως, δεν εύρισκεται σε ύψος μικρότερο των 2 m πάνω του εδάφους όταν το όχημα έχει φορτίο που αντιστοιχεί στο τεχνικώς μέγιστο αποδεκτό βάρος του.

Καθ' όσον μέτρο εφαρμόζεται η παρακάτω αυτή, ο δοκιμαστικός πρέπει να φέρει ανεξίτηλα το σύμβολο 2m και στο δελτίο επικυρώσεως πρέπει να γίνεται σχετική αναφορά.

2.4.2.

Δοκιμή συμπεριφοράς σε κρούση

2.4.2.1.

Περιγραφή της διατάξεως δοκιμής

2.4.2.1.1.

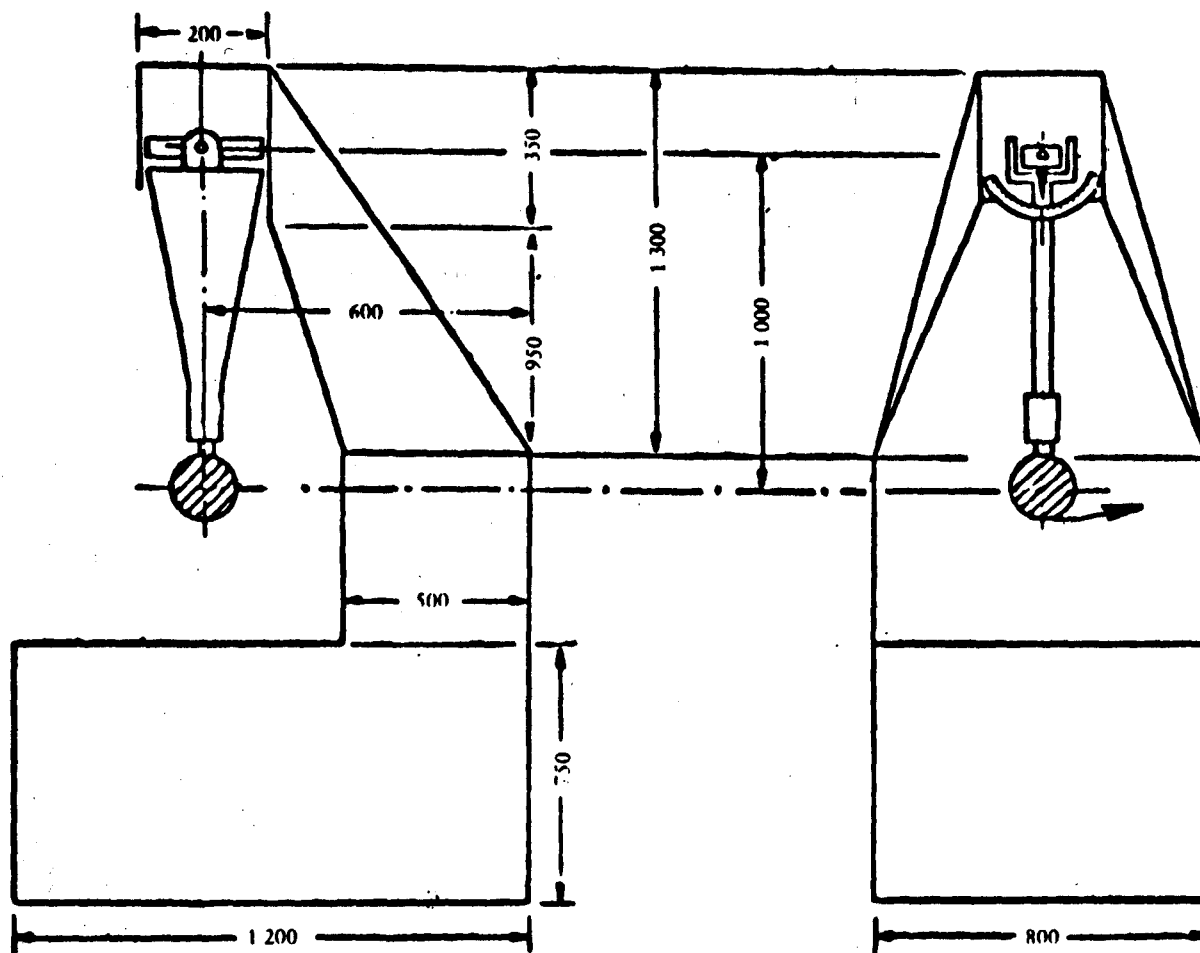
Η διάταξη δοκιμής αποτελείται από ένα έκαρμες ίσων να ταλαντωθεί περί δύο οριζοντίους άξονες σε ορθές γωνίες μεταξύ τους, ένας από τους οποίους είναι κάθετος στο επίπεδο που περιέχει την τροχιά εκκινήσεως του έκαρμου.

Τό άκρο του έκαρμου φέρει μία σφαίρα αποτελούμενη εξ άκαμπτου σφαιρικού διαμέτρου 165 ± 1 mm και καλυπτομένης από ελαστικό πάχους 5 mm σκληρότητας shore A 50.

Προβλέπεται διάταξη που επιτρέπει τον έλεγχο της μεγέθους γωνίας που σχηματίζει ο έκαρμος υπό έλεγχο της έκταξεως.

Ένα υπόδειγμα άκαμπτου στερεωμένου στη δομή του έκαρμου χρησιμοποιείται για τη στερέωση των δειγμάτων υπό τις συνθήκες κρούσεως που καθορίζονται στο σημείο 2.4.2.2.6.

Η εικόνα 1 κατωτέρω δίνει τις διαστάσεις της εγκαταστάσεως δοκιμής και τις ειδικές κατασκευαστικές διατάξεις.



Εικόνα 1

- 2.4.2.1.2. Τό κέντρο κρούσεως του εκκρεμούς ταυτίζεται με τό κέντρο της σφαίρας ή όποία αποτελεί τή σφύρα. Ή απόστασή της «1» από τόν άξονα ταλαντώσεως στό επίπεδο έκτινάξεως είναι ίση με $1\text{ m} \pm 5\text{ mm}$. Ή άνηγγμένη μάζα του εκκρεμούς είναι $m_0 = 6,8 \pm 0,05\text{ kg}$ (ή « m_0 » συνδέεται με τήν όλική μάζα « m » του εκκρεμούς και με τήν απόσταση « d » μεταξύ του κέντρου βάρους του εκκρεμούς και του άξονος περιστροφής του με τή σχέση

$$m_0 = m \frac{d}{l}$$

- 2.4.2.2. Περιγραφή τής δοκιμής

- 2.4.2.2.1. Ή στερέωση του κατόπτρου όδηγήσεως στό ύπόδαθρο πραγματοποιείται με τή μέθοδο που έχει προβλέψει ό κατασκευαστής τής διατάξεως ή, κατά περίπτωση, ό κατασκευαστής του όχήματος.

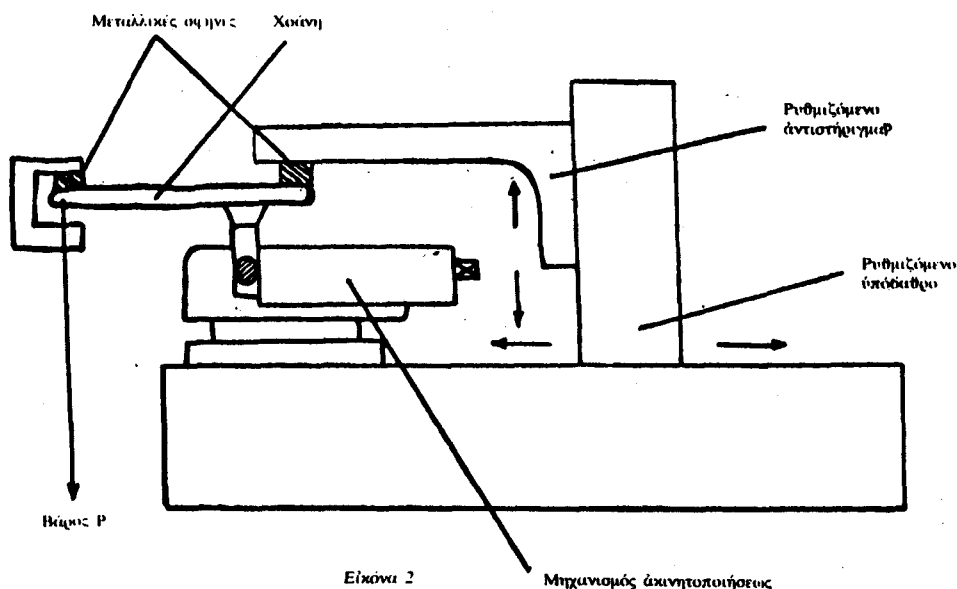
- 2.4.2.2.2. Προσανατολισμός του κατόπτρου όδηγήσεως για τή δοκιμή.

- 2.4.2.2.2.1. Τά κάτοπτρα όδηγήσεως προσανατολίζονται, επί τής διατάξεως δοκιμής του εκκρεμούς κατά τρόπο ώστε οι δίχρονες, ό όριζόντιες και ό κατακόρυφες όταν τό κάτοπτρο όδηγήσεως τοποθετείται στό όχημα σύμφωνα με τίς όδηγίες τοποθέτησεως που προβλέπονται από τόν αίτούντα, νά είναι αίσθητως στην ίδια θέση.

- 2.4.2.2.2.2. Όταν τό κάτοπτρο όδηγήσεως είναι ρυθμιζόμενο σε σχέση με τή βάση, ή δοκιμή πρέπει νά πραγματοποιηθεί στη θέση τήν πλέον δυσμενή για τήν έκτροπή, μέσα στα όρια ρυθμίσεως που προβλέπονται από τόν αίτούντα.

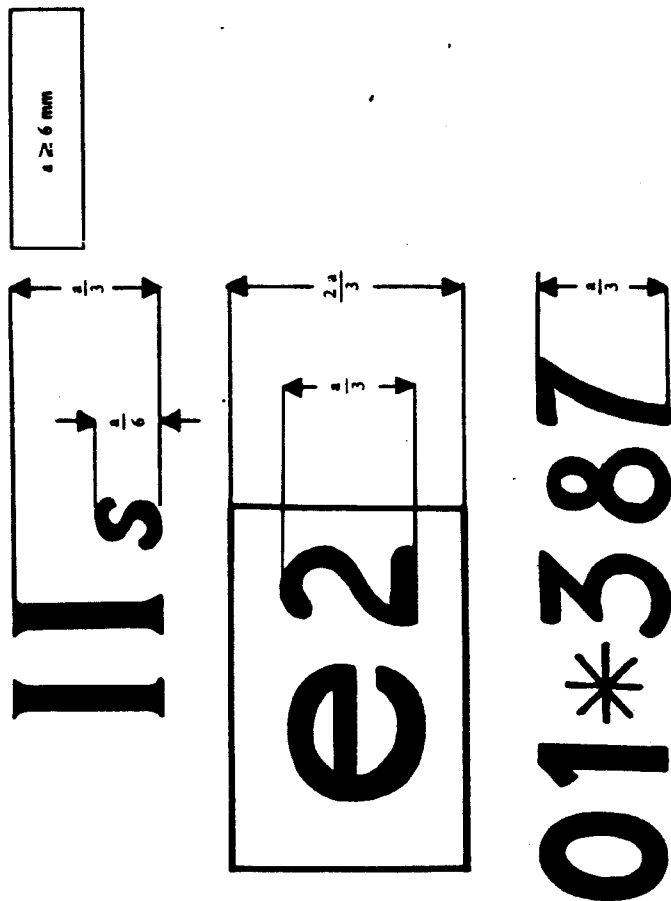
- 2.4.2.2.3. Όταν το κάτοπτρο οδήγησης περιλαμβάνει μία διατάξη για τη ρύθμιση της απόστασης από τη δάση, αυτή πρέπει να τίθεται στην θέση στην οποία η απόσταση μεταξύ της χιάνης και της δάσεως είναι η μικρότερη.
- 2.4.2.2.4. Όταν η κατοπτρική επιφάνεια είναι κινητή εντός της χιάνης πρέπει να έχει ρυθμισθεί κατά τρόπο ώστε η πλέον απομακρυσμένη από το όχημα άνωτέρω γωνία να είναι στην πλέον προεξέχουσα θέση σε σχέση με τη χιάνη.
- 2.4.2.2.3. Με εξαίρεση την περίπτωση της δοκιμής 2 για εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης (βλέπε σημείο 2.4.2.6.1), όταν το έκκεντρος είναι σε κατακόρυφη θέση, τα οριζόντια και διαμήκη κατακόρυφα επίπεδα που διέρχονται από το κέντρο της σφύρας πρέπει να διέρχονται από το κέντρο του κατόπτρου, όπως καθορίζεται στο σημείο 1.10. Η διαμήκης κατεύθυνση ταλαντώσεως του έκκεντρος πρέπει να είναι παράλληλος προς το διέγγραφο στο μέσο του οχήματος επίπεδο.
- 2.4.2.2.4. Όταν, σύμφωνα με τις συνθήκες ρυθμίσεως που προβλέπονται στα σημεία 2.4.2.2.1 και 2.4.2.2.2, τμήματα του κατόπτρου οδήγησης περιορίζουν την επιστροφή της σφύρας, το σημείο κρούσεως πρέπει να μετατοπίζεται σε μία κατεύθυνση κάθετη προς τον θεωρούμενο άξονα περιστροφής ή τον διερχόμενο από το σημείο περί το οποίο κινείται. Η μετατόπιση αυτή πρέπει να είναι η απόλυτος άνωτέρω για την επίλυση της δοκιμής. Πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τέτοιο τρόπο ώστε:
- είτε η σφάιρα που οριοθετεί τη σφύρα παραμένει τουλάχιστον εξαιρούμενη με τον κύλινδρο που ορίζεται στην παράγραφο 2.1.4,
 - είτε η έπαφή της σφύρας πραγματοποιείται σε απόσταση 10 mm τουλάχιστον από την περιφέρεια της κατοπτρικής επιφάνειας.
- 2.4.2.2.5. Η δοκιμή συνίσταται στη ρύθμιση της σφύρας από ύψος που αντιστοιχεί σε γωνία 60° του έκκεντρος σε σχέση με την κατακόρυφο, έτσι ώστε η σφάιρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης τη στιγμή που το έκκεντρος φθάνει στην κατακόρυφη θέση.
- 2.4.2.2.6. Τα κάτοπτρα οδήγησης πληττονται υπό τις ακόλουθες διαφορετικές συνθήκες:
- 2.4.2.2.6.1. Εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης
- Δοκιμή 1: το σημείο κρούσεως είναι αυτό που ορίζεται στο σημείο 2.4.2.2.3. Η κρούση πρέπει να γίνει έτσι ώστε η σφάιρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης επί της κατοπτρικής επιφάνειας.
 - Δοκιμή 2: στο χείλος της χιάνης, έτσι ώστε η προκαταρκτική κρούση να σχηματίζει γωνία 45° με το επίπεδο του κατόπτρου και να εφίπεται στο οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από το κέντρο του κατόπτρου. Η κρούση έχει κατεύθυνση προς την πλευρά της κατοπτρικής επιφάνειας.
- 2.4.2.2.6.2. Εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης
- Δοκιμή 1: το σημείο κρούσεως είναι αυτό που ορίζεται στα σημεία 2.4.2.2.3 ή 2.4.2.2.4. Η σύγκρουση πρέπει να γίνει έτσι ώστε η σφάιρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης επί της κατοπτρικής επιφάνειας.
 - Δοκιμή 2: το σημείο κρούσεως είναι αυτό που ορίζεται στο σημείο 2.4.2.2.3 ή 2.4.2.2.4. Η κρούση πρέπει να γίνει έτσι ώστε η σφάιρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης στην πλευρά την αντίθετη προς την κατοπτρική επιφάνεια.
- 2.4.3. Δοκιμή κάμψης επί της συνδεδεμένης με το στέλεχος χιάνης:
- 2.4.3.1. Περιγραφή της δοκιμής:
- Η χιάνη τοποθετείται οριζοντίως εντός μιάς διατάξεως κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατόν να άκνητοποιηθούν στερεώς τα τμήματα ρυθμίσεως του υποδάθρου στηρίξεως. Κατά τη φορά της μεγαλύτερης διαστάσεως της χιάνης, το πλησιέστερο άκρο προς το σημείο στερεώσεως επί του τμήματος ρυθμίσεως του υποδάθρου άκνητοποιείται δι' ενός άκαμπτου αντιστήριγματος πλάτους 15 mm που καλύπτει όλο το πλάτος της χιάνης.
- Στο άλλο άκρο, ένα αντιστήριγμα όμοιο με αυτό που περιγράφεται ανωτέρω, τοποθετείται επί της χιάνης για να εφαρμοσθεί επ' αυτού το προβλεπόμενο φορτίο δοκιμής, (εικόνα 2).
- Επιτρέπεται να στερεωθεί το άκρο της χιάνης το αντίθετο προς αυτό επί του οποίου εφαρμόζεται η δύναμη αντί απλώς να συγκρατείται στη θέση του, όπως φαίνεται στην εικόνα 2.

Παράδειγμα διατάξεως δοκιμών κάμψης των χιανών των κατόπτρων οδήγησης.



- 2.4.3.2. Το φορτίο δοκιμής είναι 25 kg. Εφαρμόζεται επί ένα λεπτό.
- 2.5. **Αποτελέσματα των δοκιμών**
- 2.5.1. Στις δοκιμές που προβλέπονται στο σημείο 2.4.2, το έγκριμς πρέπει να συνεχίζει την κίνησή του μετά την κρούση κατά τέτοιο τρόπο ώστε η προέκτασή της λιμνισμένης από τον θραύσιμα θέσεως επί του επιπέδου εκτίναξεως να σχηματίζει γωνία τουλάχιστον 20° με την κατακόρυφο.
- Η άκρη της μετρήσεως της γωνίας είναι $\pm 1^\circ$.
- Η προδιαγραφή αυτή δεν εφαρμόζεται στα κάτοπτρα οδηγήσεως που είναι προσκαλλημένα στο αλεξίνεμο, για τα οποία πρέπει να εφαρμόζεται, μετά τη δοκιμή, η προδιαγραφή που δρίζεται στο σημείο 2.5.2.
- 2.5.2. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών που προβλέπονται στο σημείο 2.4.2 για τα κάτοπτρα οδηγήσεως που είναι προσκαλλημένα στο αλεξίνεμο, στην περίπτωση θραύσεως του οπισθίου του κατόπτρου οδηγήσεως, το έναπομένον τμήμα δεν πρέπει να προέχει σε σχέση με τη βάση πλέον του 1 cm και το έναπομένον περίγραμμα μετά την δοκιμή πρέπει να πληροί τους όρους του σημείου 2.1.3.
- 2.5.3. Το κάτοπτρο δεν πρέπει να θραύεται κατά τη διάρκεια των δοκιμών που προβλέπονται στα σημεία 2.4.2 και 2.4.3. Έν τούτοις, θραύση του κατόπτρου είναι αποδεκτή, αν πληροίται ένας από τους ακόλουθους όρους:
- 2.5.3.1. τα θραύσματα παραμένουν προσκαλλημένα στο βάθος της χιάνης ή σε επιφάνεια στεγνά συνδεδεμένη στην χιάνη. Έν τούτοις μερική αποκόλληση της ύλης είναι επιτρεπτή, υπό τον όρο ότι δεν υπερβαίνει τα 2,5 mm εκατέρωθεν των ρυγμών. Είναι επιτρεπτό μικρά θραύσματα να αποκαλλώνται από την επιφάνεια της ύλης στο σημείο κρούσεως
- 2.5.3.2. το κάτοπτρο είναι έξ ύλου ασφαλείας.
- 2.6. **Προϋποθέσεις έγκυρώσεως ΕΟΚ και σημνση**
- 2.6.1. **Αίτηση έγκυρώσεως ΕΟΚ.**
- 2.6.1.1. Η αίτηση έγκυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου κατόπτρου οδηγήσεως υποβάλλεται από τόν κάτοχο του βιομηχανικού ή εμπορικού σήματος ή από τόν εντολιόχο του.
- 2.6.1.2. Για κάθε τύπο κατόπτρου οδηγήσεως ή αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από:
- 2.6.1.2.1. μία τεχνική περιγραφή, που να καθορίζει ιδίως τόν ή τούς τύπους οχημάτων για τα οποία προορίζεται το κάτοπτρο οδηγήσεως.
- 2.6.1.2.2. επαρκώς λεπτομερή σχέδια που επιτρέπουν τήν αναγνώριση του κατόπτρου οδηγήσεως και τις οδηγίες τοποθετήσεως: τα σχέδια πρέπει να δείχνουν τήν προεβλεπόμενη θέση για τό σήμα έγκυρώσεως ΕΟΚ.
- 2.6.1.2.3. τέσσερα κάτοπτρα οδηγήσεως: τρία για τις δοκιμές και ένα που θα παραμνεί στο εργοστάσιο για οποιοδήποτε περαιτέρω έλεγχο ό όποιος πιθανόν να απαιτηθεί ανεγκαιρως, εν συνεχεία. Είναι δυνατό να απαιτηθούν και άλλα δείγματα, έγκαιρων ζητηθούν από τό εργοστάσιο.
- 2.6.2. **Σήμα έγκυρώσεως ΕΟΚ**
- 2.6.2.1. Τό σήμα έγκυρώσεως ΕΟΚ αποτελείται από ένα ορθογώνιο στο έσωτερικό του οποίου τοποθετείται τό γράμμα «e» μικρό που ακολουθείται από έναν αριθμό ή γράμματα ενδεικτικά της χώρας που έχορήγησε τήν έγκυρωση (1 για τή Γερμανία, 2 για τή Γαλλία, 3 για τήν Ιταλία, 4 για τήν Ολλανδία, 6 για τό Βέλγιο, 11 για τό Ήνωμένο Βασίλειο, 13 για τό Λουξεμβούργο, 18 για τή Δανία, IRL για τήν Ιρλανδία και από έναν αριθμό έγκυρώσεως τοποθετημένο πλησίον του ορθογωνίου. Ο αριθμός αυτός αποτελείται από τόν αριθμό έγκυρώσεως ΕΟΚ που αναγράφεται στο δελτίο που συμπληρώνεται για τόν τύπο (βλέπε παράρτημα II), στον οποίο προτάσσονται δύο ψηφία που δείκνουν τόν αύξοντα αριθμό της πλέον προσφάτου τροποποιήσεως της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου, κατά τήν ημέρα που έχορηγήθη ή έγκυρωση ΕΟΚ. Ο αύξων αριθμός και ό αριθμός έγκυρώσεως που αναγράφονται στο δελτίο χωρίζονται δι' ενός άνωρίσκου. Για τήν παρούσα οδηγία ό αύξων αριθμός είναι τό 01.
- 2.6.2.2. Τό άνωτέρω αναμνημένο σήμα έγκυρώσεως (σημόλο και αριθμός) έναποτίθεται σ' ένα έναποτικό τμήμα του κατόπτρου οδηγήσεως κατά τρόπο άνεξήγητο και εύαναγνωστο ακομή και όταν τό κάτοπτρο οδηγήσεως είναι τοποθετημένο επί του οχήματος.

και Ε. για τήν Ελλάδα)

Παραδείγματα σημμάτων επικυρώσεως ΕΟΚ⁽¹⁾

Έλεγχηση

Η διάταξη που φέρει το άνωτέρω σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ είναι μία διάταξη της κλάσεως II (προσδότη έμμεσο δόνησης) επικυρωμένη στη Γαλλία (e 2) με τον αριθμό 01* 387.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

3.1. Γενικές

3.1.1. Κάθε κάτωτο δόνησης πρέπει να είναι σταθερό κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη μετακινείται κατά τρόπο που να μεταβάλλει αλυστώς το άνω πεδίο, έως από μετρείται, ή που να μη δίνεται σε βαθμό ώστε ο δότης θα παρεμφύσει τη φύση του λαμβανόμενου ελέγχου.

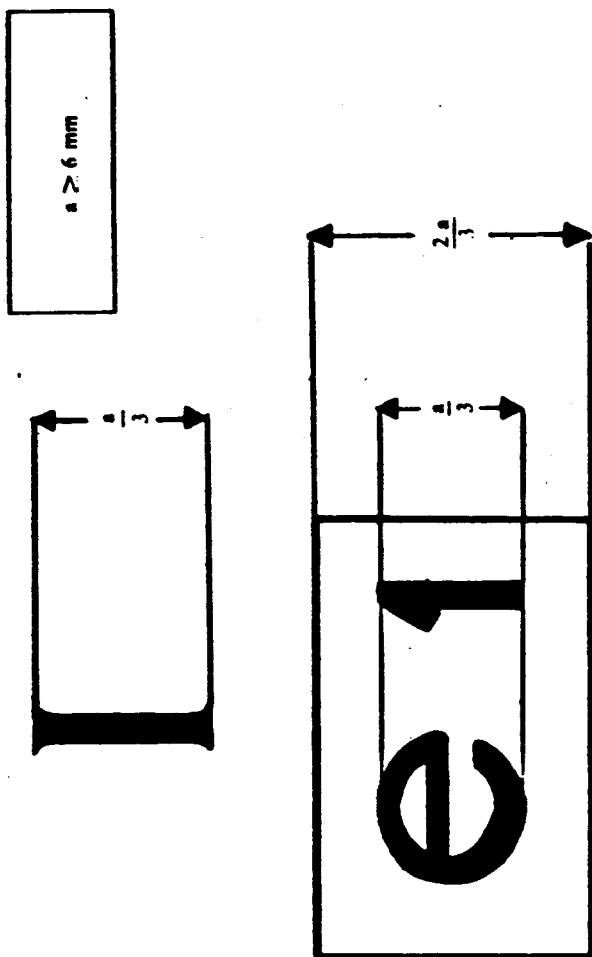
Οι συνθήκες του σημείου 3.1.1 πρέπει να διατηρούνται όταν το όχημα κινείται σε ταχύτητες μέχρι του 80% της μέγιστης προδιαγεγραμμένης ταχύτητας, αλλά όχι άνω των 150 km/h.

3.1.2. Τα έμμεσο δόνησης ή τα τοποθετημένα σε όχημα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ πρέπει να είναι της κλάσεως II και αυτά που είναι τοποθετημένα επί οχημάτων των κατηγοριών M₁ και N₁ πρέπει να είναι των κλάσεων II ή III.

3.2. Άσφιδες και έδα

3.2.1. Τα κάτωτο δόνησης πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να εισάγονται στον δότη, όταν κινείται επί του καθίσματος του σε κανονική στάση δόνησης, να έλγεται την όδο προς τα έσωθεν του οχήματος.

3.2.2. Κάθε όχημα των κατηγοριών M₁ και N₁ πρέπει να φέρει ένα έμμεσο και ένα έμμεσο κάτωτο δόνησης. Το έμμεσο κάτωτο δόνησης πρέπει να τοποθετείται στην άνωτερη πλευρά του οχήματος, στο Κράτη Μάλη, στα όρια ή κυκλοφορία γίνεται στα δεξιά πλευρά του οχήματος, στο Κράτη Μάλη, στα όρια ή κυκλοφορία γίνεται στα δεξιά, στα άνω.



01*1471

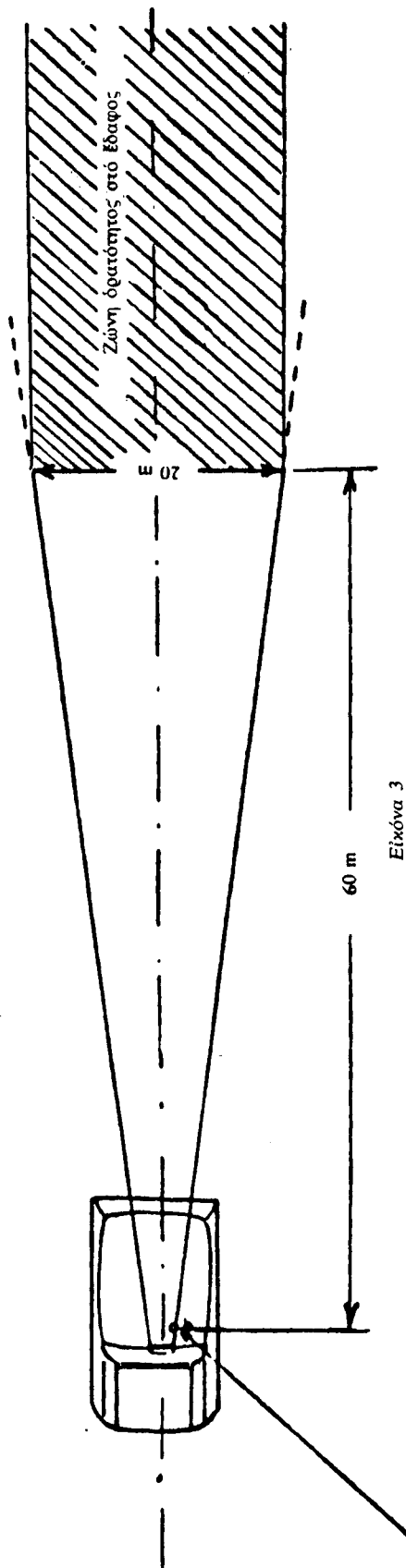
Έλεγχηση

Η διάταξη που φέρει το άνωτέρω σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ είναι μία διάταξη της κλάσεως I (έμμεσο δόνησης) επικυρωμένη στη Γερμανία (e 1) με τον αριθμό 01* 1471.

(1) Οι άνωτέρω αριθμοί στο σήμα δίδονται ενδεικτικά μόνο.

- 3.2.2.1 Όταν το έσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης δεν πληροί τις προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 3.4.2, ένα πρόσθετο εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης πρέπει να τοποθετείται στο όχημα. Το κάτοπτρο αυτό πρέπει να τοποθετείται στη δεξιά πλευρά του οχήματος στα Κράτη Μέλη στα οποία η κυκλοφορία γίνεται στα αριστερά του δρόμου και στην αριστερή πλευρά του οχήματος στα Κράτη Μέλη στα οποία η κυκλοφορία γίνεται στα δεξιά.
- 3.2.2.2 Εάν το έσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης δεν εξασφαλίζει καμμία ορατότητα προς τα πίσωθεν, ή παρουσία του δεν απαιτείται.
- 3.2.3 Κάθε όχημα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ πρέπει να φέρει δύο εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης, ένα για κάθε πλευρά του οχήματος.
- 3.2.4 Τα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης, πρέπει να είναι ορατά διά μέσου των πλευρικών υαλοπινάκων ή διά μέσου του τμήματος του αλεξινέμου το οποίο σαφώνεται από τον υαλοκαθαριστήρα. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται στα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης που τοποθετούνται στη δεξιά πλευρά των οχημάτων των κατηγοριών M₂ και M₃ στα Κράτη Μέλη στα οποία η κυκλοφορία γίνεται στα δεξιά και στην αριστερή πλευρά των οχημάτων των ιδίων κατηγοριών στα Κράτη Μέλη στα οποία η κυκλοφορία γίνεται στα αριστερά.
- 3.2.5 Για κάθε όχημα το οποίο κατά τη διάρκεια των δοκιμών μετρήσεως του οπτικού πεδίου έχει τη μικρή κλίση/θάλαμος, τα ελάχιστα και μέγιστα πλάτη του αμαξώματος πρέπει να καθορίζονται από τον κατασκευαστή και, κατά περίπτωση, να υποκαθίστανται με τεχνητά τοιχώματα. Όλες οι διαμορφώσεις του οχήματος και των κατόπτρων οι οποίες λαμβάνονται υπόψη κατά τη διάρκεια των δοκιμών πρέπει να αναφέρονται στο δελτίο επικυρώσεως.
- 3.2.6 Η χρήση ενός κατόπτρου με δύο επίπεδα ή διπλού δεν επιτρέπεται αν τα δύο επίπεδα είναι αναγκαία για να πληρούνται οι σχετικές με το οπτικό πεδίο προδιαγραφές. Έν τούτοις, αν το κυρίως κάτοπτρο πληροί όλες τις απαιτήσεις για ένα κάτοπτρο κλάσεως II ή III, είναι αποδεκτό. Το βοηθητικό κάτοπτρο θα ληφθεί υπόψη κατά τον καθορισμό του θύκους από το έδαφος και της προεξοχής σύμφωνα με το σημείο 3.2.10. Το περίγραμμα του βοηθητικού κατόπτρου πρέπει επίσης να πληροί τις προδιαγραφές που εξειδικεύονται στο σημείο 2.1.2.
- 3.2.7 Το προδιαγραφόμενο εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης στην πλευρά του οδηγού του οχήματος πρέπει να είναι τοποθετημένο κατά τρόπο ώστε η γωνία μεταξύ του διαμήκους κατακόρυφου στο μέσο του οχήματος επίπεδου και του κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται διά του κέντρου του κατόπτρου οδήγησης και διά του μέσου του εθνηγαμίου τμήματος των 65 mm το οποίο ενώνει τα δύο προσοφθάλμια σημεία του οδηγού να μην είναι μεγαλύτερα των 55°.
- 3.2.8 Το κάτοπτρο οδήγησης σε σχέση με το εξωτερικό περίγραμμα του οχήματος δεν πρέπει να προεξέχει αισθητά περισσότερο από αυτό που είναι αναγκαίο για να ηρουνται τα προδιαγεγραμμένα στο σημείο 3.4 οπτικά πεδία.
- 3.2.9 Όταν το κατώτερο άκρο ενός εξωτερικού κατόπτρου οδήγησης εύρσκεται σε απόσταση μικρότερη των 2 m άνω του εδάφους, όταν το όχημα είναι φορτωμένο, αυτό το κάτοπτρο οδήγησης δεν πρέπει να προεξέχει πλέον των 0,20 m σε σχέση με το άκρο του πλάτους απ' άκρου σε άκρο του οχήματος που δεν είναι εξοπλισμένο με το κάτοπτρο οδήγησης.
- 3.2.10 Υπό τις συνθήκες που αναφέρονται στα σημεία 3.2.8 και 3.2.9, τα κάτοπτρα οδήγησης μπορούν να προεξέχουν από τα μέγιστα επιτρεπόμενα πλάτη των οχημάτων.
- 3.3 Ρυθμισμός
- 3.3.1 Το έσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης πρέπει να δύναται να ρυθμισθεί από τον οδηγό από την θέση οδήγησης.
- 3.3.2 Το εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης το οποίο είναι τοποθετημένο στην πλευρά του οδηγού πρέπει να δύναται να ρυθμισθεί από το έσωτερικό του οχήματος, όταν η θύρα είναι κλειστή, αν και ο υαλοπίνακας δύναται να είναι ανοικτός. Έν τούτοις, η σταθεροποίηση είναι δυνατό να γίνεται από το εξωτερικό.
- 3.3.3 Δεν υπάρχουν στις προδιαγραφές του σημείου 3.3.2 τα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης τα οποία, αφού αναδιπλωθούν υπό την ενέργεια μιάς ώθησεως, δύναται να επανέλθουν στην προηγούμενη θέση τους χωρίς ρύθμιση.
- 3.4 Οπτικό πεδίο
- 3.4.1 Γενικότητες
Τα οπτικά πεδία που ορίζονται κατωτέρω πρέπει να λαμβάνονται διά άμφοφθάλμιου δράσεως, των οφθαλμών του οδηγού με τα «προσοφθάλμια σημεία του οδηγού» όπως ορίζονται στο σημείο 1.12. Τα οπτικά πεδία καθορίζονται όταν το όχημα είναι σε έτοιμότητα κίνησης όπως ορίζεται στο σημείο 2.6. του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και μεταφέρει έναν επιβάτη στο εμπρόσθιο κάθισμα, βάρους 75 kg ± 1%. Πρέπει να λαμβάνονται διά μέσου των υαλοπινάκων των οποίων ο ολικός συντελεστής μετάδοσεως του φωτός είναι τουλάχιστον 70%, μετρώμενος καθέτως προς την ελκίνισι.
- 3.4.2 Έσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης
Το οπτικό πεδίο πρέπει να είναι τέτοιον ώστε ο οδηγός να δύναται να βλέπει τουλάχιστον ένα τμήμα επιπέδου και οριζοντίας οδού πεντωμένο στο διάμετρος κατωτέρω στο μέσο του οχήματος επίπεδο, από το ορίζοντος έως μία απόσταση 60 m πίσωθεν των προσοφθαλμίων σημείων και σε πλάτος 20 m (εικόνα 3).
- 3.4.2.1 Είναι επιτρεπτή ελάττωση του οπτικού πεδίου οφειλομένη στην παρουσία προσοφθαλμίου και διατάξεων, όπως κυρίως σκάδου, οπίσθιος υαλοκαθαριστήρας και στοιχεία θερμάνσεως, υπό τον όρο ότι δεν αποκρύβουν πλέον του 15% του προδιαγραφόμενου οπτικού πεδίου όταν προβάλλονται επί κατακόρυφου επιπέδου κατέτω στο διάμετρος στο μέσο του οχήματος επίπεδο.
- 3.4.3 Άριστερο εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα κινούμενα στο δεξί της οδού και δεξί εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα κινούμενα στο αριστερό της οδού.
- 3.4.3.1 Το οπτικό πεδίο πρέπει να είναι τέτοιον ώστε ο οδηγός να δύναται να βλέπει τουλάχιστον ένα τμήμα επιπέδου και οριζοντίας οδού πλάτους 2,50 m, το οποίο περιωρίζεται εκ δεξιών (για όχημα που κινούνται στα δεξιά), ή εκ αριστερών (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) από το επίπεδο το παράλληλο προς το διάμετρος άκρο (για όχημα που κινούνται στα δεξιά) ή από το δεξί άκρο (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) του πλάτους απ' άκρου σε άκρο, και που εκτείνεται από 10 m πίσωθεν των προσοφθαλμίων σημείων του οδηγού μέχρι τον ορίζοντα (εικόνα 4).
- 3.4.4 Δεξί εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα που κινούνται στα δεξιά και αριστερό εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα που κινούνται στα αριστερά.
- 3.4.4.1 Το οπτικό πεδίο πρέπει να είναι τέτοιον ώστε ο οδηγός να δύναται να βλέπει τουλάχιστον ένα τμήμα επιπέδου και οριζοντίας οδού πλάτους 3,50 m, το οποίο περιωρίζεται εκ αριστερών (για όχημα που κινούνται στα δεξιά), ή εκ δεξιών (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) από το επίπεδο το παράλληλο προς το διάμετρος κατωτέρω στο μέσο του οχήματος επίπεδο και το οποίο διέρχεται από το δεξί άκρο (για όχημα που κινούνται στα δεξιά) ή από το αριστερό άκρο (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) του πλάτους απ' άκρου σε άκρο και που εκτείνεται από 30 m πίσωθεν των προσοφθαλμίων σημείων του οδηγού μέχρι τον ορίζοντα.
- 3.4.4.2 Έξ άλλου, ο οδηγός πρέπει να δύναται να αρχίζει να βλέπει την οδό σε πλάτος 0,75 m κείθεν των 4 m πίσωθεν του κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται από τα προσοφθάλμια σημεία του οδηγού (εικόνα 4).
- 3.4.5 Έμπόδια
Στα προδιαγραφόμενα ανωτέρω οπτικά πεδία, δεν λαμβάνονται υπόψη έμπόδια τα οποία προκαλούνται από τις χειρολαβές θυρών, ως φανούς θύκων, τους δείκτες πορείας, τα άκρα των οπίσθιων προφυλακτήρων ως επίσης και τα έμπόδια που οφείλονται στο αμάξωμα ή που ομοιάζουν προς αυτά που προκαλούνται από τα ανώτερα αναφερόμενα στοιχεία.
- 3.4.6 Διαδικασία δοκιμής
Το οπτικό πεδίο καθορίζεται διά της τοποθέτησεως ισχυρών φωτεινών πηγών στα προσοφθάλμια σημεία και δι' έλεγχου του ανακλώμενου φωτός επί κατακόρυφου πιασματος έλεγχου. Άλλες ισοδύναμες μέθοδοι είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται.

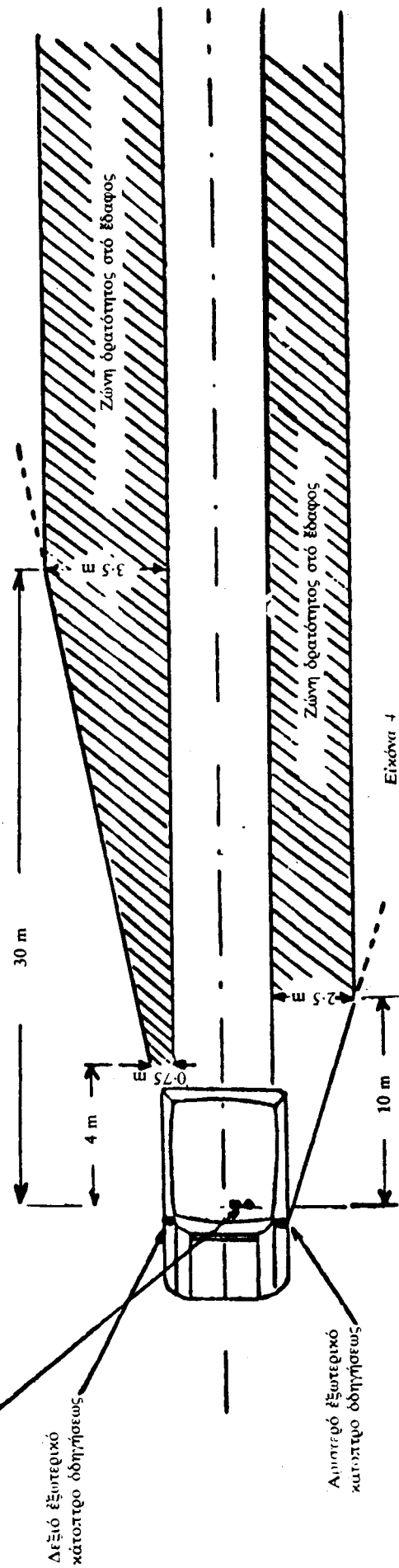
Έξωτερικό κάτωτο οδηγώσις



Εικόνα 3

Προσφάγμα σημεία
του οδηγού

Έξωτερικά κάτωτο οδηγώσις
Παράδειγμα δχημάτων κινουμένων στα δεξιά



Εικόνα 4

Δεξιό έξωτερικό
κάτωτο οδηγώσις

Αριστερό έξωτερικό
κάτωτο οδηγώσις

Συμπληρωματικό παράρτημα 2

ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΝΑΚΛΑΣΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

1 ΟΡΙΣΜΟΙ

- 1.1 Πρότυπο φωτεινό σήμα CIE A(1): χρωματιμετρικό φωτεινό σήμα που αντιστοιχεί πύξυι τὸ μέλαν σώμα σὲ $T_{88} = 2855,6$ kelvins.
- 1.2 Πρότυπη πηγή CIE A(1): λυχνία αερίου με νημα δολφραμίου που λειτουργεί σὲ θερμοκρασία χρώματος κατά προσέγγιση $T_{88} = 2855,6$ kelvins.
- 1.3 Παρατηρητής χρωματιμετρικής ἀναφοράς CIE 1931(1): δέκτης ἀκτινοβολίας τοῦ ὁποίου τὰ χρωματιμετρικά χαρακτηριστικά ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὶς τριχρωματικές φασματικές συνιστώσες $x(\lambda)$, $y(\lambda)$, $z(\lambda)$ (βλέπε πίνακα).
- 1.4 Τριχρωματικές φασματικές συνιστώσες CIE: τριχρωματικές συνιστώσες στοῦ συστήματος CIE (XYZ), τῶν μονοχρωματικῶν στοιχείων ἐνὸς φάσματος ἴσης ἐνεργείας.
- 1.5 Φωτολική δοκιμή(1): δοκιμή τοῦ κανονικοῦ ὀφθαλμοῦ ὅταν εἶναι προσαρμοσμένος σὲ ἐπίπεδο φωτισμοῦ τουλάχιστον 100 cd/m^2 ἀνά τετραγωνικὸ μέτρο.

2 ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ

2.1 Γενικότητες

Τὸ συνολικὸ συσκευιὸν πρέπει νὰ συνίσταται ἀπὸ μίαν φωτεινὴ πηγὴ, ἓνα ὑποστήριγμα γιὰ τὸ δείγμα, ἓνα δέκτη φωτοηλεκτρικοῦ κύτταρου καὶ ἓνα δείκτη (βλέπε εἰκόνα 1), καθὼς καὶ ἀπὸ τὰ ἀπαιτούμενα μέσα γιὰ τὴν ἐξάλειψη τῶν φαινομένων τοῦ ἐξωτερικοῦ φωτός. Ὁ δέκτης δύνανται νὰ ἔχει ἐνσωματωμένη μίαν σφαῖρα τοῦ Ulbricht γιὰ νὰ διευκολύνει τὴν μέτρηση τῶν συντελεστῶν ἀνακλάσεως τῶν μὴ ἐπιπέδων (κυρτῶν) κατόπτρων ὀδηγήσεως (βλέπε εἰκόνα 2).

2.2 Φωστικά χαρακτηριστικά τῆς φωτεινῆς πηγῆς καὶ τοῦ δέκτη.

Ἡ φωτεινὴ πηγὴ πρέπει νὰ εἶναι μίαν πρότυπη πηγὴ CIE A συνδεδεμένη με ἓνα ὀπτικό σύστημα ποῦ ἐπιτρέπει τὴν ἐπιτεῦξη μίας δέσμης φωτεινῶν ἀκτίνων σχεδὸν παραλλήλων. Συνιστάται νὰ προβλεπτεῖται ἓνας σταθεροποιητὴς τάσεως γιὰ νὰ διατηρεῖται σταθερὴ ἡ τάση τοῦ λαμπτήρος καθ' ὅλη τὴ διάρκεια λειτουργίας τῆς συσκευῆς. Ὁ δέκτης πρέπει νὰ περιλαμβάνει ἓνα φωτοηλεκτρικὸ κύτταρο τοῦ ὁποίου ἡ φασματικὴ ἀπόκριση εἶναι ἀνάλογη πρὸς τὴν λειτουργία τῆς φωτοοπτικής φωτεινότητος τοῦ παρατηρητοῦ χρωματιμετρικῆς ἀναφοράς CIE (1931) (βλέπε πίνακα). Ὁποιοδήποτε ἄλλος συνδυασμὸς φωτεινοῦ σήματος-φίλτρου-δέκτη ποῦ νὰ δίνει ἓνα συνολικὸ ἰσοδύναμο πρὸς τὸ πρότυπο φωτεινὸ σήμα CIE A καὶ τὴν φωτοοπτικὴ δοκιμὴ δύνανται ἐπίσης νὰ χρησιμοποιεῖται. Ἄν ὁ δέκτης φέρει μίαν σφαῖρα τοῦ Ulbricht, ἡ ἐσωτερικὴ ἐπιφάνεια τῆς σφαίρας πρέπει νὰ ἐπικαλύπτεται με στρώμα χρωματὸς λευκοῦ μὰτ (διακεχυμένου) καὶ μὴ ἐκλεκτικῶς φασματικῶς.

2.3 Γεωμετρικὲς συνθήκες

Ἡ δέση τῶν ἀκτίνων προσπίπτουσας πρέπει, κατὰ προτίμηση, νὰ σχηματίζει γωνία (θ) $0,44 \pm 0,09 \text{ rad}$ ($25 \pm 5^\circ$) με τὴν κάθετο πρὸς τὴν ἐπιφάνεια δοκιμῆς. Ἡ γωνία αὕτη δὲν πρέπει νὰ υπερβαίνει, πάντως, τὸ ἀνώτατο ὄριο ἀνοχῆς, δηλαδὴ τὰ $0,53 \text{ rad}$ ἢ τὶς 30° . Ὁ ἄξονας τοῦ δέκτη πρέπει νὰ σχηματίζει γωνία (θ) με αὕτη τὴν κάθετο ἴση πρὸς αὕτη τῆς δέσμης τῶν ἀκτίνων προσπίπτουσας (βλέπε εἰκόνα 1). Κατὰ τὴν ἀφίξη τῆς στῆν ἐπιφάνεια δοκιμῆς, ἡ δέση προσπίπτουσας, πρέπει νὰ ἔχει διάμετρο τουλάχιστον 19 mm . Ἡ ἀνακλόμενη δέση δὲν πρέπει νὰ εἶναι περισσότερο εὐρεία ἀπὸ τὴν εὐαίσθητη ἐπιφάνεια τοῦ φωτοηλεκτρικοῦ κυττάρου, δὲν πρέπει νὰ καλύπτει ὀλιγότερο ἀπὸ τὸ 50% τῆς ἐπιφάνειας αὐτῆς καὶ πρέπει, ἂν εἶναι δυνατόν, νὰ καλύπτει τὸ ἴδιον τμήμα ἐπιφάνειας με τὴν δέση ποῦ χρησιμοποιήθηκε γιὰ τὴ βαθμονόμηση τοῦ ὁργάνου. Ἄν ὁ δέκτης περιλαμβάνει μίαν σφαῖρα τοῦ Ulbricht, αὕτη πρέπει νὰ ἔχει ἐλάχιστη διάμετρο 127 mm . Τὰ ἀνοίγματα στὰ τοιχώματα τῆς σφαίρας γιὰ τὸ δείγμα καὶ τὴ δέση προσπίπτουσας πρέπει νὰ εἶναι ἐπαρκῶς μεγέθους γιὰ νὰ ἐπιτρέπουν νὰ διέρχονται ἐξ ἀποκλήρου οἱ φωτεινὲς δέσμες προσπίπτουσας καὶ ἀνακλάσεως. Τὸ φωτοηλεκτρικὸ κύτταρο πρέπει νὰ εἶναι τοποθετημένο με τέτοιον τρόπο ὥστε νὰ μὴ δεχτεῖται ἀπ' εὐθείας τὸ φῶς τῆς δέσμης προσπίπτουσας ἢ τῆς δέσμης ἀνακλάσεως.

Ἡ ἔκταση τοῦ φωτοηλεκτρικοῦ κυττάρου ποῦ εἶναι σημειωμένη στὸ δείκτη πρέπει νὰ εἶναι μίαν γραμμικὴ συνάρτηση τῆς φωτεινῆς ἐντάσεως τῆς φωτειναιότητας ἐπιφάνειας, πρέπει νὰ προβλέπονται μέσα (ἠλεκτρικὰ ἢ ὀπτικά ἢ καὶ τὰ δύο) γιὰ νὰ διευκολύνονται οἱ μῆδονομοὶ καὶ οἱ ρυθμίσεις βαθμονόμησης. Τὰ μέσα αὐτὰ δὲν πρέπει νὰ ἐπηρεάζουν τὴν γραμμικότητα ἢ τὰ φασματικὰ χαρακτηριστικά τοῦ ὁργάνου. Ἡ ἀκρίβεια τοῦ συνόλου δέκτης-δείκτη πρέπει νὰ εἶναι $\pm 2\%$ τῆς πλήρους κλίμακος ἢ $\pm 10\%$ τῆς μικρότερης μετρούμενης τιμῆς.

2.5 Ὑποστήριγμα τοῦ δείγματος

Ὁ μηχανισμὸς πρέπει νὰ ἐπιτρέπει τὴν τοποθέτηση τοῦ δείγματος με τέτοιον τρόπο ὥστε ὁ ἄξονας τοῦ δαχτύλου τῆς πηγῆς καὶ αὐτὸς τοῦ δαχτύλου τοῦ δέκτη νὰ διασταυρῶνται στὸ ἐπίπεδο τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφάνειας. Αὕτη ἡ κατοπτρικὴ ἐπιφάνεια δύνανται νὰ εὐρίσκειται στὸ ἐσωτερικὸ ἢ σὲ μίαν ἀπὸ τὶς δύο πλευρὰς τοῦ δείγματος τοῦ κατόπτρου ὀδηγήσεως, ἀνάλογα με τὸ ἂν εἶναι κατόπτρο ὀδηγήσεως πρῶτης ἐπιφάνειας, δευτέρας ἐπιφάνειας ἢ πρῶτου τύπου «flip».

3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

3.1 Μέθοδος ἀμέσου βαθμονόμησης

Στὴν μέθοδο τῆς ἀμέσου βαθμονόμησης, ὡς πρότυπο δείγμα ἀναφοράς χρησιμοποιεῖται ὁ ἄερας. Αὕτη ἡ μέθοδος ἐφαρμόζεται γιὰ τὰ ὄργανα αὐτὰ ποῦ εἶναι κατασκευασμένα με τέτοιον τρόπο ὥστε νὰ ἐπιτρέπουν μίαν βαθμονόμηση 100% τῆς κλίμακος δι' ἀμέσου προσανατολισμοῦ τοῦ δέκτη ἐντὸς τοῦ ἄξονα τῆς φωτεινῆς πηγῆς (βλέπε εἰκόνα 1).

Αὕτη ἡ μέθοδος ἐπιτρέπει σὲ ὁρισμένες περιπτώσεις (γιὰ τὴν μέτρηση, παραδείγματος χάριν, ἐπιφανειῶν χαμηλῆς ἀνακλαστικῆς ἱκανότητος) νὰ λαμβάνεται ἓνα ἐνδιάμεσο σημεῖο βαθμονόμησης (μεταξὺ 0 καὶ 100% τῆς κλίμακος). Στὶς περιπτώσεις αὐτές, ἓνα φίλτρο οὐδέτερας πυκνότητος καὶ γνωστοῦ συντελεστοῦ μεταδόσεως πρέπει νὰ παρεμβάλλεται στὴν ὀπτικὴ τροχιά καὶ νὰ ρυθμίζεται τὸ σύστημα βαθμονόμησης ὥστε ὅταν ὁ δείκτης νὰ σημειῶναι τὸ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸ ποσοστὸ τῆς μεταδόσεως ποῦ ἀντιστοιχεῖ στὸ φίλτρο οὐδέτερας πυκνότητος. Τὸ φίλτρο αὐτὸ πρέπει νὰ ἀφαιρεῖται πρὶν νὰ πραγματοποιηθοῦν οἱ μετρήσεις ἀνακλαστικῆς ἱκανότητος.

3.2 Μέθοδος ἐμμέσου βαθμονόμησης

Ἡ μέθοδος ἐμμέσου βαθμονόμησης ἐφαρμόζεται στὰ ὄργανα με πηγὴ καὶ δέκτη καθορισμένης γεωμετρικῆς μορφῆς. Ἀπαιτεῖται ἓνα πρότυπο δείγμα ἀνακλάσεως καταλλήλως βαθμονομημένο καὶ συντηρημένο. Αὐτὸ τὸ πρότυπο δείγμα θὰ εἶναι κατὰ προτίμηση ἓνα ἐπίπεδο κατόπτρο ὀδηγήσεως τοῦ ὁποίου ὁ συντελεστὴς ἀνακλάσεως εἶναι ὅσο τὸ δυνατόν πλησιέστερος πρὸς αὐτὸν τῶν δοκιμαζομένων δειγμάτων.

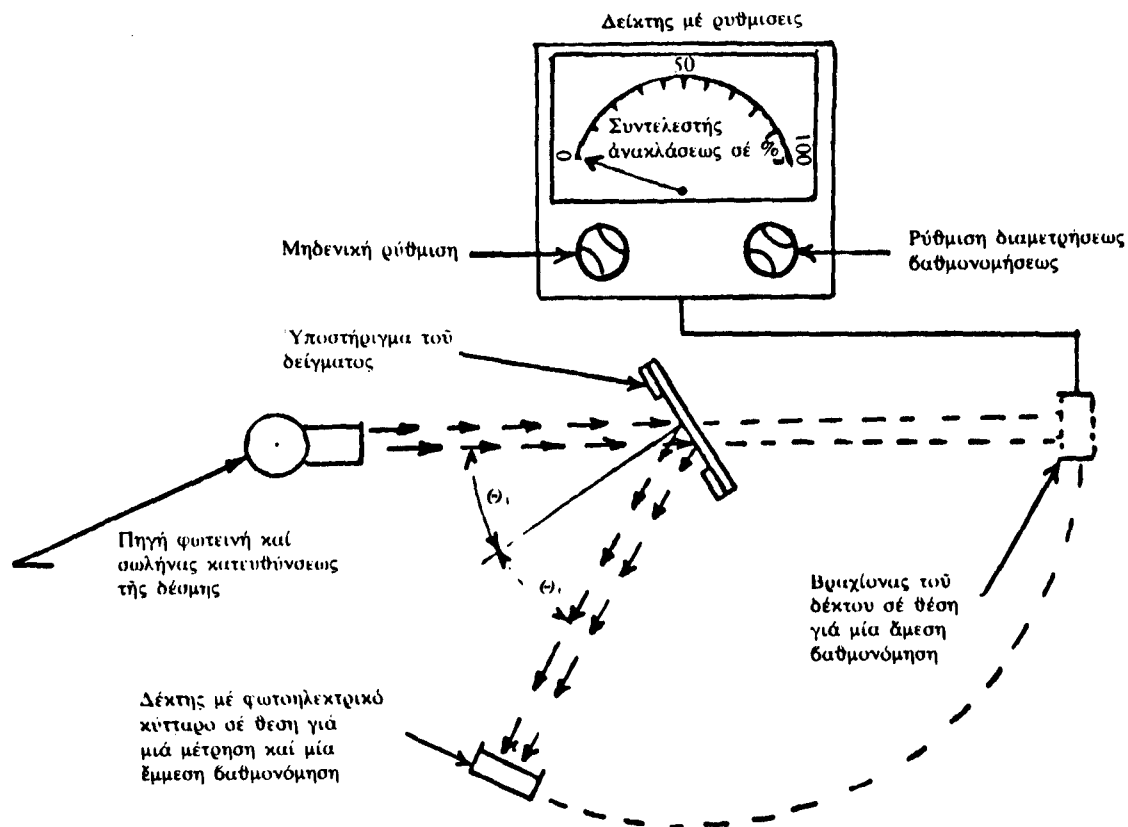
3.3 Μέτρηση ἐπὶ ἐπιπέδου κατόπτρου ὀδηγήσεως

Ὁ συντελεστὴς ἀνακλάσεως τῶν δειγμάτων πρὶν ἐπιπέδων κατόπτρων δύνανται νὰ μετρεῖται με τὴν ὁρθογώνια ὀργάνων ποῦ λειτουργοῦν βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς ἀμέσου ἢ τῆς ἐμμέσου βαθμονόμησης. Ἡ τιμὴ τοῦ συντελεστοῦ ἀνακλάσεως ἀναγινώσκεται ἀπ' εὐθείας ἐπὶ τῆς κινητικῆς ἐνδείξεως τοῦ δείκτη τοῦ ὁργάνου.

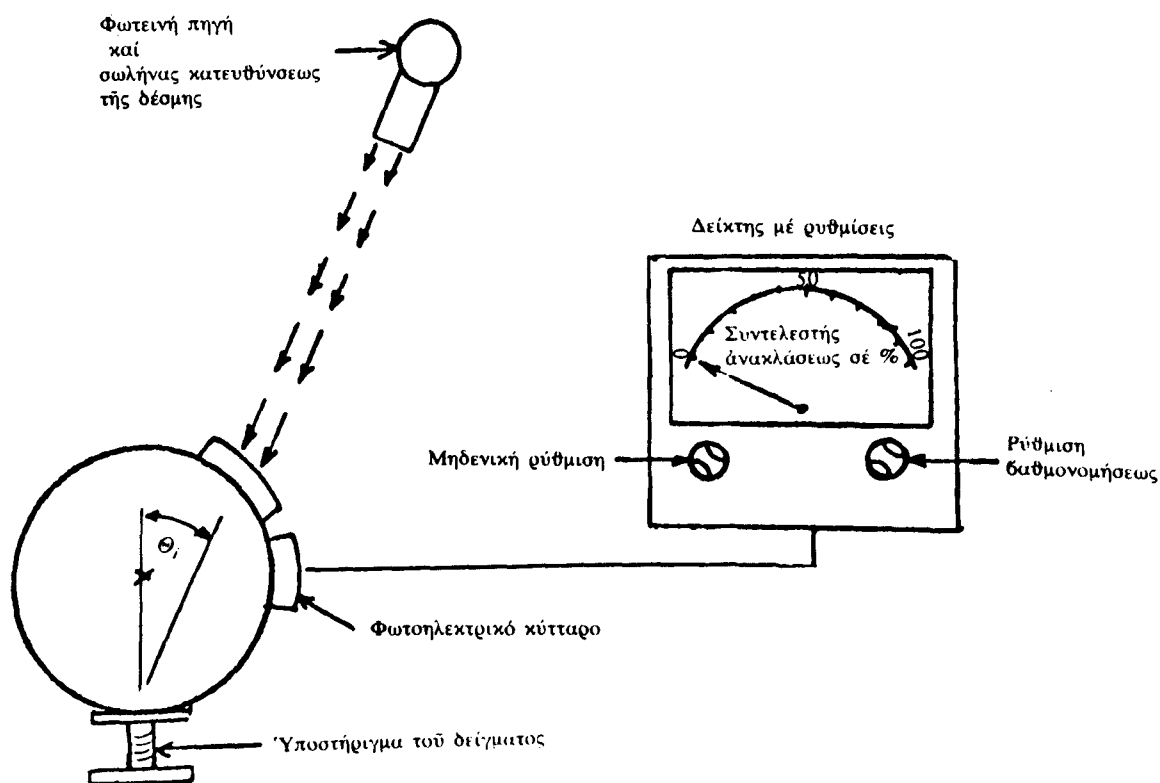
3.4 Μέτρηση ἐπὶ μὴ ἐπιπέδου κατόπτρου ὀδηγήσεως (κυρτοῦ)

Ἡ μέτρηση τοῦ συντελεστοῦ ἀνακλάσεως τῶν μὴ ἐπιπέδων κατόπτρων ὀδηγήσεως (κυρτῶν) ἀπαιτεῖ τὴν χρησιμοποίηση ὁργάνων στὰ ὁποῖα εἶναι ἐνσωματωμένη μίαν σφαῖρα τοῦ Ulbricht στὸν δέκτη (βλέπε εἰκόνα 2). Ἄν τὸ ὄργανο ἀναγνώσεων τῆς σφαίρας με ἓνα πρότυπο δείγμα κατόπτρου συντελεστοῦ ἀνακλάσεως E% δίδει n_x διαβάσεις, τότε με ἓνα κατόπτρο ἀγνώστου ἀνακλάσεως, n_y διαβάσεις θὰ ἀντιστοιχοῦν σὲ ἓνα συντελεστὴ ἀνακλάσεως X%, ποῦ δίδεται ἀπὸ τὸν τύπο:

$$X = E \frac{n_x}{n_y}$$



Εικόνα 1. Γενικό σχήμα της συσκευής μετρήσεως της ανακλαστικής ικανότητας με τις δύο μεθόδους βαθμονομήσεως



Εικόνα 2. Γενικό σχήμα της συσκευής μετρήσεως της ανακλαστικής ικανότητας με ένωματωμένη μία σφαίρα του Ubbelohde στον δέκτη

Τιμές των φορολογικών τριχωματικών συνιστωσών του παρατηρητή χρηματομετρικής αναφοράς
CIE: 1931⁽¹⁾

Ο παρών πίνακας έχει ληφθεί από τη δημοσίευση CIE 50(45) (1970)

λ nm	$x(\lambda)$	$y(\lambda)$	$z(\lambda)$
380	0.0014	0.0000	0.0065
390	0.0042	0.0001	0.0201
400	0.0143	0.0004	0.0679
410	0.0435	0.0012	0.2074
420	0.1344	0.0040	0.6456
430	0.2839	0.0116	1.3856
440	0.3483	0.0230	1.7471
450	0.3362	0.0380	1.7221
460	0.2908	0.0640	1.6692
470	0.1954	0.0910	1.2876
480	0.0956	0.1390	0.8110
490	0.0320	0.2080	0.4652
500	0.0049	0.3230	0.2720
510	0.0093	0.5030	0.1582
520	0.0633	0.7100	0.0782
530	0.1655	0.8620	0.0422
540	0.2904	0.9540	0.0203
550	0.4334	0.9950	0.0087
560	0.5945	0.9950	0.0039
570	0.7621	0.9520	0.0021
580	0.9163	0.8700	0.0017
590	1.0263	0.7570	0.0011
600	1.0622	0.6310	0.0008
610	1.0026	0.5030	0.0003
620	0.8544	0.3810	0.0002
630	0.6424	0.2650	0.0000
640	0.4479	0.1750	0.0000
650	0.2835	0.1070	0.0000
660	0.1649	0.0610	0.0000
670	0.0874	0.0320	0.0000
680	0.0468	0.0170	0.0000
690	0.0227	0.0082	0.0000
700	0.0114	0.0041	0.0000
710	0.0058	0.0021	0.0000
720	0.0029	0.0010	0.0000
730	0.0014	0.0005	0.0000
740	0.0007	0.0002 ⁽¹⁾	0.0000
750	0.0003	0.0001	0.0000
760	0.0002	0.0001	0.0000
770	0.0001	0.0000	0.0000
780	0.0000	0.0000	0.0000

⁽¹⁾ Τελειοποιήθη το 1966 (δρά 3 ες 2).

⁽¹⁾ Συνιστώσες χρώματος. Οι τιμές του $y(\lambda)$ = $x(\lambda)$ είναι σφαιροχρωματικές έως 4 nm με την διευκρίνιση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

*Ενδειξη της διοικήσεως

Γνωστοποίηση περί χορήγησης, δόνησης ή άνακλησης της επικυρώσεως ΕΟΚ για ένα τύπο κατόπιν δόνησης

*Αριθμός επικυρώσεως ΕΟΚ

- Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα
- Κλάση (I, II, III, Is, IIs, IIIs)⁽¹⁾
- Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή
- Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εντολοδόχου του κατασκευαστή
- Συμβολο $\sum_m$ που προδίδεται στο σημείο 2.4.1.1. του παραρτήματος I: να/δχι⁽¹⁾
- Υπεβλήθη για επικύρωση την
- Εργαστήριο δοκιμών
- Ημερομηνία και αριθμός του πρακτικού του εργαστηρίου
- Ημερομηνία χορήγησης/δότησης/άνακλησης της επικυρώσεως ΕΟΚ⁽¹⁾
- Τόπος
- Ημερομηνία
- Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον άνωτέρω αριθμό επικυρώσεως, επισυνάπτονται όταν παράρτημα στο παρόν δελτίο:
 - (περιγραφή σημείωσης, σχέδια, σχήματα και σχεδιαγράμματα του κατόπιν δόνησης)
 - Τα έγγραφα αυτά πρέπει να παρέχονται στις αρμόδιες αρχές των άλλων Κρατών Μελών κατόπιν ρητής αιτήσεώς τους.
- Τυχόν κυρώσεις, ιδίως όσον αφορά κάθε περιορισμό χρησιμοποίησης και/ή προδιαγραφές τοποθετήσεως

(Υπογραφή)

⁽¹⁾ Διαγράψτε τις περιττές έννοιες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ
ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΠΤΡΩΝ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

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

Ένδειξη της διοικήσεως

- Αριθμός έγκρισεως ΕΟΚ επέκταση⁽¹⁾
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος
 2. Τύπος του οχήματος
 3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστού του οχήματος
 4. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εντολοδόχου
 5. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα των κατόπτρων οδήγησης και αριθμοί της επικυρώσεως
 6. Επέκταση της έγκρισεως ΕΟΚ του οχήματος στους ακόλουθους τύπους κατόπτρων οδήγησης
 7. Στοιχεία που επιτρέπουν την αναγνώριση του σημείου R της καθήμενης θέσεως του οδηγού
 8. Μέγιστα και ελάχιστα πλάτη του άμαξώματος για τα όποια το κάτοπτρο οδήγησης έχει επικυρωθεί (στην περίπτωση του πλαίσιο/θάλαμος που αναφέρεται στο σημείο 3.2.5 του παραρτήματος Ι)
 9. Όχημα υποβληθέν προς έγκριση ΕΟΚ την
 10. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τον έλεγχο πιστότητας για την έγκριση ΕΟΚ
 11. Ημερομηνία του πρακτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή
 12. Αριθμός του πρακτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή
 13. Η έγκριση ΕΟΚ όσον αφορά την εγκατάσταση των κατόπτρων οδήγησης χορηγήθηκε/απερρίφθη⁽²⁾
 14. Η επέκταση της έγκρισεως ΕΟΚ όσον αφορά την εγκατάσταση των κατόπτρων οδήγησης χορηγήθηκε/απερρίφθη⁽¹⁾
 15. Τόπος
 16. Ημερομηνία
 17. Υπογραφή

(¹) Αναφέρεται, κατά περίπτωση, αν η επέκταση της αρχικής έγκρισεως ΕΟΚ είναι πρώτη, δεύτερη κλπ.

(²) Διακρίνονται τις περιπτώσεις ενδείξεως.

18. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τόν ανωτέρω αριθμό, επισυνάπτονται σάν παράρτημα στο παρόν δελτίο:

- σχέδια που δείχνουν τις στερεώσεις των κατόπτρων οδήγησης,
- σχέδια και σχεδιαγράμματα που δείχνουν τις θέσεις εγκαταστάσεως και τα χαρακτηριστικά του τμήματος της δομής στο οποίο τοποθετούνται τα κάτοπτρα οδήγησης,
- γενική άποψη εκ του εμπροσθεν, εκ του οπισθεν και του θαλάμου επιβατών δεικνύουσα που είναι τοποθετημένα τα κάτοπτρα οδήγησης.

Γά έγγραφα αυτά πρέπει νά παρέχονται στις αρμόδιες αρχές των άλλων Κρατών Μελών κατόπιν ρητής αίτησώς τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ H

Έφαρμόζονται τά σχετικά μέρη του παραρτήματος III τής οδηγίας 77/649/ΕΟΚ.

Άρθρο 10

Το διάταγμα αυτό αρχίζει νά ισχύει από τη χρονολογία της δημοσίευσώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του διατάγματος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΡΣΕΚΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ