

Επίσημη Εφημερίδα L 261

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

52ο έτος
3 Οκτωβρίου 2009

Περιεχόμενα

I Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική

ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία 2009/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς ⁽¹⁾ 1
- ★ Οδηγία 2009/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς (στατικές δοκιμές) ⁽¹⁾ 40

Τιμή: 18 EUR

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

I

(Πράξεις εκκρινόμενες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2009/57/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Ιουλίου 2009

σχετικά με τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς

(κωδικοποιημένη έκδοση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής κ. ι Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 77/536/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς⁽³⁾ έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιωδώς⁽⁴⁾. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.

(2) Η οδηγία 77/536/ΕΟΚ είναι μια από τις ειδικές οδηγίες για το σύστημα έγκρισης ΕΚ τύπου που προβλεπόταν από την οδηγία 74/150/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Μαρτίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην έγκριση των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, η οποία αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2003/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκημένων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων

τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενότητων των οχημάτων αυτών⁽⁵⁾, και θεσπίζει τις τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με τη σύλληψη και την κατασκευή των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, όσον αφορά τις διατάξεις προστασίας, που είναι προσαρμοσμένες στο πίσω μέρος, σε περίπτωση ανατροπής. Οι εν λόγω τεχνικές προδιαγραφές αφορούν την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών ενόψει της εφαρμογής, για κάθε τύπο ελκυστήρα, της διαδικασίας έγκρισης ΕΚ τύπου, η οποία προβλέπεται από την οδηγία 2003/37/ΕΚ. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις της οδηγίας 2003/37/ΕΚ σχετικά με τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες, τα ρυμουλκούμενα τους και τα εναλλάξιμα ρυμουλκούμενα μηχανήματα καθώς και τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές ενότητες των οχημάτων εφαρμόζονται στην παρούσα οδηγία.

(3) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίξει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα Χ μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επί των ελκυστήρων που καθορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ι) της οδηγίας 2003/37/ΕΚ, οι οποίοι έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) απόσταση εκ του εδάφους 1 000 χιλιοστόμετρα κατά μέγιστο όριο,

β) σταθερό εύρος μεταξύ των ιχνών των τροχών ή ρυθμιζόμενο εύρος μεταξύ των ιχνών των τροχών ενός εκ των κινητηρίων αξόνων 1 150 χιλιοστόμετρα ή περισσότερο,

γ) δυνατότητα να είναι εφοδιασμένοι με διάταξη σύζευξης πολλαπλών σημείων για τα μεταδίδσιμα εργαλεία και με διάταξη έλξης,

⁽¹⁾ ΕΕ C 10 της 15.1.2008, σ. 21.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2007 (ΕΕ C 219 Ε της 28.8.2008, σ. 68) και απόφαση του Συμβουλίου της 22ας Ιουνίου 2009.

⁽³⁾ ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 1.

⁽⁴⁾ Βλέπε παράρτημα Χ, μέρος Α.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 171 της 9.7.2003, σ. 1.

δ) μάζα περιλαμβανόμενη μεταξύ 1,5 και 6 τόνων, αντιστοιχούσα στη μάζα χωρίς φορτίο του ελκυστήρα που προβλέπεται στο σημείο 2.1.1. του παραρτήματος I της οδηγίας 2003/37/EK, στην οποία συμπεριλαμβάνεται η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τοποθετημένη σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και τα ελαστικά της μεγαλύτερης διαμέτρου η οποία συνιστάται από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 2

1. Κάθε κράτος μέλος χορηγεί επικύρωση EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου σε κάθε τύπο διάταξης προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς επίσης και τη στερέωσή της επί του ελκυστήρα, που είναι σύμφωνος με τις προβλεπόμενες στα παραρτήματα I ως V προδιαγραφές κατασκευής και δοκιμής.

2. Το κράτος μέλος που χορηγεί επικύρωση EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να αποπτεύει, οσάκις αυτό είναι απαραίτητο, την πιστότητα της κατασκευής προς τον επικυρωμένο τύπο, εν ανάγκη σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών. Η εποπτεία αυτή περιορίζεται σε δειγματοληψίες.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη χορηγούν στον κατασκευαστή ελκυστήρα ή στον κατασκευαστή διάταξης προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, ή στους αντιστοίχους εντολοδόχους τους, σήμα επικύρωσης EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου σύμφωνο προς το υπόδειγμα που καθορίζεται στο παράρτημα VI για κάθε τύπο διάταξης προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς επίσης και της στερέωσής της επί του ελκυστήρα που επικυρώνουν βάσει του άρθρου 2.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εμποδίζουν τη χρήση σημάτων που δύνανται να προκαλέσουν συγχύσεις μεταξύ άλλων διατάξεων και των διατάξεων αυτών, ο τύπος των οποίων έχει επικυρωθεί βάσει του άρθρου 2.

Άρθρο 4

1. Κράτος μέλος δεν δύναται να απαγορεύει τη διάθεση στην αγορά των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς επίσης και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα για λόγους που αφορούν στην κατασκευή τους, εφόσον αυτές φέρουν το σήμα επικύρωσης EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου.

2. Πάντως, ένα κράτος μέλος δύναται να απαγορεύει τη διάθεση στην αγορά διατάξεων που φέρουν το σήμα επικύρωσης EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου, οι οποίες, κατά συστηματικό τρόπο, δεν είναι σύμφωνες προς τον επικυρωμένο τύπο.

Το κράτος αυτό ενημερώνει αμέσως τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή για τα ληφθέντα μέτρα, καθορίζοντας τους λόγους της απόφασής του.

Άρθρο 5

Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους αποστέλλουν σ' αυτές των άλλων κρατών μελών εντός προθεσμίας ενός μηνός, αντίγραφο των δελτίων επικύρωσης, το υπόδειγμα των οποίων εμφανίζεται στο παράρτημα VII, που συμπληρώνονται για κάθε τύπο διάταξης προ-

στασίας σε περίπτωση ανατροπής, τον οποίον επικυρώνουν ή αρνούνται να επικυρώσουν.

Άρθρο 6

1. Αν το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε επικύρωση EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου διαπιστώσει ότι πολλές εκ των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς επίσης και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα που φέρουν το αυτό σήμα επικύρωσης EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου δεν είναι σύμφωνες προς τον επικυρωμένο τύπο, λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλισθεί η πιστότητα της κατασκευής προς τον επικυρωμένο τύπο. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους αυτού ενημερώνουν αυτές των άλλων κρατών μελών για τα ληφθέντα μέτρα, τα οποία δύνανται να επεκτείνουν, όταν πρόκειται για σοβαρή και επαναλαμβανόμενη έλλειψη πιστότητας μέχρι την ανάκληση της επικύρωσης EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου. Οι εν λόγω αρχές λαμβάνουν τα ίδια μέτρα αν ενημερωθούν από τις αρμόδιες αρχές άλλου κράτους μέλους για την έλλειψη πιστότητας.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ενημερώνονται αμοιβαία, εντός προθεσμίας ενός μηνός, για την ανάκληση χορηγηθείσας επικύρωσης EK τύπου κατασκευαστικού στοιχείου, καθώς και για τους λόγους που δικαιολογούν το μέτρο αυτό.

Άρθρο 7

Κάθε απόφαση που αφορά άρνηση ή ανάκληση επικύρωσης ή απαγόρευση διάθεσης στην αγορά ή χρήσης, ληφθείσα βάσει των διατάξεων που θεσπίστηκαν σε εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, αιτιολογείται επακριβώς. Κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο με την υπόδειξη των ενδίκων μέσων που προβλέπονται από την ισχύουσα στα κράτη μέλη νομοθεσία και των προθεσμιών εντός των οποίων αυτά τα ένδικα μέσα δύνανται να ασκηθούν.

Άρθρο 8

1. Κράτος μέλος δεν δύναται να αρνηθεί να χορηγήσει έγκριση EK τύπου ή να εκδώσει το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 2, στοιχείο κα), της οδηγίας 2003/37/EK, ή να χορηγήσει εθνική έγκριση τύπου ελκυστήρος για λόγους που αφορούν στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, εάν ο ελκυστήρας αυτός πληροί τις προδιαγραφές των παραρτημάτων I έως IX.

2. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται πλέον να χορηγούν το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 2, στοιχείο κα), της οδηγίας 2003/37/EK, για έναν τύπο ελκυστήρος, εάν αυτός δεν πληροί τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αρνούνται να χορηγήσουν εθνική έγκριση τύπου για έναν τύπο ελκυστήρος, εάν δεν πληροί τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 9

Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνούνται την καταχώριση ούτε να απαγορεύουν την πώληση, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση των ελκυστήρων για λόγους που αφορούν στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, αν τηρούνται οι προβλεπόμενες στα παραρτήματα I έως IX προδιαγραφές.

Άρθρο 10

Εντός του πλαισίου της έγκρισης ΕΚ τύπου, κάθε ελκυστήρας στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 1 πρέπει να είναι εφοδιασμένος με διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, η οποία πληροί τις προδιαγραφές των παραρτημάτων I ως IV.

Άρθρο 11

Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων I έως IX θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 20 παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/37/ΕΚ.

Άρθρο 12

Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 13

Η οδηγία 77/536/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις πράξεις που απαριθμούνται στο παράρτημα X μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα X μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ότι γίνονται στη παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα XI.

Άρθρο 14

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από 1ης Ιανουαρίου 2010.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
E. ERLANDSSON

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I	Όροι επικύρωσης ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	Όροι των δοκιμών αντοχής των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερέωσης τους επί του ελκυστήρα
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III	Διαδικασίες δοκιμής
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV	Εικόνες
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V	Πρακτικό που αφορά στις δοκιμές επικύρωσης ΕΚ για μια διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας) όσον αφορά στην αντοχή της καθώς επίσης και στην αντοχή της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI	Σήμανση
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII	Υπόδειγμα δελτίου επικύρωσης ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII	Όροι έγκρισης ΕΚ τύπου
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX	Υπόδειγμα του παραρτήματος στο δελτίο έγκρισης ΕΚ τύπου ελκυστήρα που αφορά στην αντοχή των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας) καθώς επίσης και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα.
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ X	Μέρος Α: Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεων της Μέρος Β: Προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI	Πίνακας αντιστοιχίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Όροι επικύρωσης τύπου κατασκευαστικού στοιχείου ΕΚ

1. ΟΡΙΣΜΟΣ

- 1.1. Ως «διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής» (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας), νοούνται οι προβλεπόμενες δομές επί ελκυστήρα που έχουν ως βασικό στόχο να αποσοβήσουν ή να περιορίσουν τους κινδύνους που διατρέχει ο οδηγός σε περίπτωση ανατροπής του ελκυστήρα κατά τη διάρκεια της κανονικής χρησιμοποίησής του.
- 1.2. Οι αναφερόμενες στο σημείο 1.1. δομές χαρακτηρίζονται εκ του γεγονότος ότι, σε περίπτωση ανατροπής του ελκυστήρα, παρουσιάζουν ελεύθερο χώρο επαρκώς μεγάλο για να προστατευθεί ο οδηγός.

2. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

- 2.1. Όλες οι διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς επίσης και η στερέωσή τους επί του ελκυστήρα πρέπει να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν το βασικό σκοπό που υποδεικνύεται στο σημείο 1.
- 2.2. Η απαίτηση αυτή ελέγχεται με μία από τις δύο μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ. Η εκλογή της μεθόδου πραγματοποιείται συναρτήσει της μάζας του ελκυστήρα ανάλογα με τα ακόλουθα κριτήρια:

για τους ελκυστήρες των οποίων η μάζα προδιαγράφεται από το παράρτημα ΙΙΙ μέρος Β άρθρο 1,

για τους ελκυστήρες των οποίων η μάζα είναι ανώτερη του 1,5 τόνου και δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους παράρτημα ΙΙΙ μέρος Α,

όσον αφορά τους ελκυστήρες με περιστρεφόμενη θέση οδήγησης (με περιστρεφόμενο κάθισμα και πηδάλιο) ή που είναι εξοπλισμένοι με προαιρετικά καθίσματα, εφαρμόζεται μόνον, η μέθοδος δοκιμών που περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Β.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ

- 3.1. Η αίτηση επικύρωσης ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου όσον αφορά στην αντοχή των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς επίσης και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ελκυστήρα ή από τον κατασκευαστή της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ή υπό των αντιστοίχων εντολοδόχων τους.
- 3.2. Η αίτηση επικύρωσης ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου πρέπει να συνοδεύεται υπό των αναφερομένων κατωτέρω στοιχείων, εις τριπλούν και υπό των ακόλουθων ενδείξεων:

σχέδιο, μετά κλίμακος ή ενδείξεως των διαστάσεων, της διευθετήσεως του συνόλου της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής. Ειδικότερα το σχέδιο αυτό πρέπει να αναπαράγει τις λεπτομέρειες των εξαρτημάτων στερέωσης,

φωτογραφίες της πλευράς και της οπίσθιας όψεως, υποδεικνύουσες τις λεπτομέρειες τις στερέωσης,

σύνοτμη περιγραφή της διατάξεως προστασίας περιλαμβάνουσα τον τύπο κατασκευής, τα συστήματα στερέωσης επί του ελκυστήρα και αν είναι απαραίτητο τις λεπτομέρειες επενδύσεως, τα μέσα προσβάσεως και τις δυνατότητες απελευθέρωσης, τις λεπτομέρειες της εσωτερικής επενδυτικής πληρώσεως, τα χαρακτηριστικά που είναι ικανά να εμποδίσουν τις διαδοχικές ανατροπές του ελκυστήρα και τις λεπτομέρειες για το σύστημα θερμάνσεως και αερισμού,

δεδομένα σχετικά με τα χρησιμοποιούμενα υλικά για τις δομές και τα στοιχεία στερέωσης της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής (βλέπε παράρτημα V).

- 3.3. Ένας ελκυστήρας αντιπροσωπευτικός του τύπου του ελκυστήρα για τον οποίο προορίζεται η διάταξη προστασίας που πρέπει να επικυρωθεί υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία την επιφορτισμένη με τις δοκιμές επικύρωσης. Ο ελκυστήρας αυτός είναι εφοδιασμένος διά της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής.
- 3.4. Ο κάτοχος της επικύρωσης ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου δύναται να ζητήσει να επεκταθεί αυτή σε άλλους τύπους ελκυστήρων. Οι αρμόδιες αρχές που χορήγησαν την αρχική επικύρωση ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου χορηγούν την αιτούμενη επέκταση αν η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής και ο (οι) τύπος(-οι) του ελκυστήρα για τους οποίους αιτείται η επέκταση της αρχικής επικύρωσης ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου ανταποκρίνονται στις ακόλουθες προϋποθέσεις:

η μάζα του μη ερματισμένου ελκυστήρα, προσδιοριζόμενη στο παράρτημα ΙΙ σημείο 1.3, δεν υπερβαίνει πλέον των 5 % τη μάζα αναφοράς που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή,

ο τρόπος στερέωσης και τα σημεία τοποθέτησής επί του ελκυστήρα είναι ταυτόσημα,

τα στοιχεία που τον συνθέτουν, όπως ο προφυλακτήρας ιλύος και το κάλυμμα, που δύνανται να χρησιμεύσουν σαν φορέας της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής είναι ταυτόσημα,

η θέση του καθίσματος δεν έχει τροποποιηθεί.

4. ΕΓΓΡΑΦΕΣ

4.1. Κάθε διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, σύμφωνη με τον επικυρωθέντα τύπο, πρέπει να φέρει τις ακόλουθες εγγραφές:

4.1.1. εμπορικό ή βιομηχανικό σήμα,

4.1.2. σήμα επικυρώσεως σύμφωνο με το υπόδειγμα που απεικονίζεται στο παράρτημα VI,

4.1.3. αριθμό σειράς της διατάξεως προστασίας,

4.1.4. σήμα και τύπο(ους) ελκυστήρων για τους οποίους προορίζεται η διάταξη προστασίας.

4.2. Όλες οι ενδείξεις αυτές πρέπει να παρουσιάζονται επί μικράς πινακίδος.

4.3. Οι εγγραφές πρέπει να εναποθέτονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ορατές, αναγνώσιμες και ανεξίτηλες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Όροι των δοκιμών αντοχής των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα

1. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

1.1. Σκοπός των δοκιμών

Οι πραγματοποιούμενες δοκιμές με τη βοήθεια ειδικών διατάξεων προορίζονται να υποκαταστήσουν τις επιβαλλόμενες φορτίσεις, σε περίπτωση ανατροπής του ελκυστήρα, στη διάταξη προστασίας. Οι δοκιμές αυτές, περιγραφόμενες στο παράρτημα III, πρέπει να επιτρέπουν την εκτίμηση της αντοχής της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς επίσης και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα.

1.2. Προετοιμασία της δοκιμής

1.2.1. Η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής πρέπει να ελέγχεται επί ελκυστήρα ανήκοντος στον τύπο για τον οποίο έχει σχεδιασθεί. Πρέπει να στερεώνεται επί του ελκυστήρα σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του ελκυστήρα και/ή του κατασκευαστή της διατάξεως προστασίας.

1.2.2. Για τις δοκιμές, ο ελκυστήρας πρέπει να είναι εξοπλισμένος με όλα τα στοιχεία της παραγωγής σε σειρά τα οποία δύνανται να επηρεάζουν την αντοχή της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ή τα οποία δύνανται να είναι απαραίτητα στη δοκιμή της αντιστάσεως.

Τα στοιχεία που δύνανται να επιφέρουν απρόοπτα γεγονότα εντός της ζώνης απελευθέρωσης πρέπει επίσης να προσαρμοσθούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατό να εξετασθεί αν συγκεντρώνονται οι απαιτούμενοι υπό του παρόντος παραρτήματος σημείο 4.1. όροι.

1.2.3. Οι δοκιμές εκτελούνται επί του ελκυστήρα σε στάση.

1.3. Μάζα του ελκυστήρα

Η ζυγισθείσα μάζα του ελκυστήρα W, που χρησιμοποιείται στους τύπους (βλέπε παράρτημα III, μέρη A και B) για τον υπολογισμό του ύψους πτώσεως του εκκρεμούς και της δυνάμεως συνθλίψεως, είναι τουλάχιστον αυτή που ορίζεται στο σημείο 2.1.1. του παραρτήματος I της οδηγίας 2003/37/EK (δηλαδή χωρίς τα προαιρετικά εξαρτήματα αλλά στην οποία περιλαμβάνεται το ύδωρ ψύξεως, τα λιπαντικά, τα καύσιμα, τα εργαλεία και ο οδηγός) συν τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής και μείον 75 kg. Δεν λαμβάνονται υπόψη το προαιρετικό εμπρόσθιο ή οπίσθιο έρμα, το έρμα των ελαστικών, τα φερόμενα όργανα και εξοπλισμός ή κάθε ειδικό όργανο.

2. ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

2.1. Βάρος του εκκρεμούς

2.1.1. Ένα βάρος αιωρείται διά δύο αλύσεων ή καλωδίων εκ των στροφών που κείνται σε απόσταση τουλάχιστον 6 m από το έδαφος. Έχει προβλεφθεί μέσο για την ανεξάρτητη ρύθμιση του ύψους αιωρήσεως και της γωνίας μεταξύ του βάρους και των αλύσεων ή των καλωδίων.

2.1.2. Το βάρος είναι $2\ 000 \pm 20$ kg, εξαιρουμένου του βάρους των αλύσεων ή των καλωδίων, το οποίο δεν υπερβαίνει τα 100 kg. Το μήκος των πλευρών της όψεως κρούσεως θα είναι 680 ± 20 χιλιοστόμετρα (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 4). Το βάρος συμπληρώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση του κέντρου βάρους του να παραμένει σταθερά.

2.1.3. Έχει προβλεφθεί μέσο έλξεως του βάρους προς τα όπισθεν για να αποτελέσει εκκρεμές, σε ύψος προσδιοριζόμενο για κάθε δοκιμή. Ο μηχανισμός ταχείας απελευθέρωσης δίνει στο βάρος τη δυνατότητα να ταλαντώνεται προς τα κάτω, χωρίς αυτό να αποκτήσει κλίση σε σχέση προς τις αλύσεις ή τα καλώδια που το συγκρατούν.

2.2. Φορείς του εκκρεμούς

Οι στροφείς του εκκρεμούς στερεώνονται σταθερώς ούτως ώστε η μετατόπισή τους καθ' οποιαδήποτε διεύθυνση να μην υπερβαίνει το 1 % του ύψους πτώσεως.

2.3. Αγκύρωση

2.3.1. Ο ελκυστήρας αγκυρώνεται στο έδαφος, διά διατάξεων συγκρατήσεως και θέσεως υπό τάση, σε σιδηρές ράβδους στερεωμένες σταθερώς σε πλάκα εξ ανθεκτικού σκυροδέματος. Οι σιδηρές ράβδοι απέχουν μεταξύ τους κατά τρόπο κατάλληλο ώστε να επιτρέπεται η αγκύρωση του ελκυστήρα σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνες 5, 6 και 7. Κατά τη διάρκεια κάθε δοκιμής, οι τροχοί του ελκυστήρα και τα υποστηρίγματα των χρησιμοποιούμενων αξόνων κείνται επί της ανθεκτικής πλάκας.

- 2.3.2. Εκτός της διατάξεως θέσεως υπό τάση και της διατάξεως στερεώσεως στις σιδηρές ράβδους, η αγκύρωση περιλαμβάνει τα καλώδια των οποίων η διάσταση ανταποκρίνεται στις δεδομένες εξειδικεύσεις.

Τα μεταλλικά καλώδια είναι κυκλικής διατομής, με κλώνους, με ινώδη ψυχή, συστάσεως 6×19 , σύμφωνα προς την ISO 2408. Η ονομαστική διάμετρος είναι 13mm.

- 2.3.3. Ο κεντρικός στροφέας αρθρωτού ελκυστήρα συγκρατείται και αγκυρώνεται στο έδαφος κατά τρόπο κατάλληλο για τις προσκρούσεις τις εμπρόσθιες, τις οπίσθιες και τις πλευρικές καθώς επίσης και για τις δοκιμές συνθλίψεως και εξάλλου, συγκρατείται πλευρικά για την πλευρική σύγκρουση. Οι τροχοί εμπροσθεν και όπισθεν δεν πρέπει να ευρίσκονται αναγκαιώς στην ίδια ευθεία, αν αυτό πρέπει να διευκολύνει την τοποθέτηση των καταλλήλων καλωδίων.

- 2.4. Σφήνα για τον τροχό και δοκός

- 2.4.1. Μία δοκός χρησιμοποιείται σαν σφήνα για τον τροχό κατά την πλευρική πρόσκρουση, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 7.

- 2.4.2. Μία δοκός από μαλακό ξύλο, διατομής περίπου 150×150 mm, σφηνώνεται επί του εδάφους για να συγκρατήσει τους τροχούς στην αντίθετη της προσκρούσεως πλευρά, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνες 5, 6 και 7.

- 2.5. Σφήνες και καλώδια αγκυρώσεως για ελκυστήρες αρθρωτούς

- 2.5.1. Συμπληρωματικές σφήνες και καλώδια προβλέπονται επί των αρθρωτών ελκυστήρων. Ο σκοπός τους είναι να εξασφαλίσουν στο τμήμα του ελκυστήρα που φέρει τη δομή προστασίας ακαμψία ισοδύναμη προς αυτή συμπαγούς ελκυστήρα.

- 2.5.2. Για τις δοκιμές προσκρούσεως και συνθλίψεως, συμπληρωματικές ειδικές λεπτομέρειες παρέχονται στο παράρτημα III.

- 2.6. Διάταξη συνθλίψεως

Μία διάταξη, απεικονιζόμενη στο παράρτημα IV εικόνα 8, πρέπει να δύναται να ασκεί κατιούσα δύναμη επί διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής με τη βοήθεια ακάμπτου διαδοκίδος πλάτους περίπου 250mm, συνδεδεμένης στο μηχανισμό εφαρμογής της φορτίσεως διά σταυρωτών αρθρώσεων (συνδέσμων Χούκ). Προβλέπονται υποστηρίγματα κάτω από τους άξονες με τρόπο ώστε τα ελαστικά του ελκυστήρα να μη υφίστανται τη δύναμη συνθλίψεως.

- 2.7. Σύνολο συσκευών μετρήσεως

- 2.7.1. Για τις προβλεπόμενες στο παράρτημα III, μέρη Α και Β δοκιμές πρέπει να παρέχεται διάταξη επί της οποίας είναι στενά προσαρμοσμένος κινητός δακτύλιος σε οριζόντιο στέλεχος για τη μέτρηση της διαφοράς μεταξύ της στιγμιαίας μέγιστης αποκλίσεως και της παραμενουσης αποκλίσεως κατά τη διάρκεια μιας δοκιμής πλευρικής συγκρούσεως.

- 2.7.2. Για τις προβλεπόμενες στο παράρτημα III, μέρος Α δοκιμές, οι μετρήσεις πραγματοποιούνται μετά τις δοκιμές εργαστηρίου για να διαπιστωθεί αν τυχόν τμήμα της διατάξεως προστασίας εισέρχεται στη ζώνη απελευθέρωσης την περιγραφόμενη στο παράρτημα III μέρος Α σημείο 2.

- 2.7.3. Για τις προβλεπόμενες στο παράρτημα III, μέρος Β δοκιμές, πρέπει να έχουν προβλεφθεί εγκαταστάσεις δυνάμενες να περιλαμβάνουν φωτογραφικό μηχανισμό, για να προσδιορισθεί, μετά τις δοκιμές εργαστηρίου, αν, κατά τη διάρκεια των δοκιμών, τυχόν τμήμα της διατάξεως προστασίας εισεχώρησε ή ήλθε σε επαφή με τη ζώνη απελευθέρωσης που περιγράφεται στο παράρτημα III μέρος Β σημείο 2.

- 2.8. Ανοχές

Οι εκτελούμενες μετρήσεις κατά τη διάρκεια των δοκιμών πραγματοποιούνται με τις ακόλουθες ανοχές:

- 2.8.1. γραμμικές διαστάσεις μετρηθείσες κατά τη διάρκεια της δοκιμής (εξαιρείται του σημείου 2.8.2.), διαστάσεις της διατάξεως προστασίας και του ελκυστήρα, ζώνη απελευθέρωσης και παραμόρφωση των αγκυρωμένων στο έδαφος ελαστικών για τις δοκιμές συγκρούσεως: ± 3 mm,

- 2.8.2. ύψος του βάρους του τοποθετημένου για τις δοκιμές συγκρούσεως: ± 6 mm,

- 2.8.3. ζυγισθείσα μάζα του ελκυστήρα: ± 20 kg,

2.8.4. εφαρμοζόμενη φόρτιση για τις δοκιμές συνθλίψεως: $\pm 2\%$,

2.8.5. γωνία των αλύσεων ή των καλωδίων που συγκρατούν το βάρος στο σημείο κρούσεως: $\pm 2\%$.

3. ΔΟΚΙΜΕΣ

3.1. Γενικότητες

3.1.1. Εξελικτική διαδικασία των δοκιμών

3.1.1.1. Ο κατάλογος και η εξελικτική διαδικασία των δοκιμών παρατίθενται κατωτέρω (οι αριθμοί των σημείων είναι αυτοί του παραρτήματος III, μέρη Α και Β που περιέχει την περιγραφή των διαφόρων δοκιμών):

1. οπίσθια πρόσκρουση:	1,1,
2. οπίσθια δοκιμή συνθλίψεως:	1,4,
3. εμπρόσθια πρόσκρουση:	1,2,
4. πλευρική πρόσκρουση:	1,3,
5. εμπρόσθια δοκιμή συνθλίψεως:	1,5.

3.1.1.2. Αν, κατά τη διεξαγωγή της δοκιμής, ένα ή περισσότερα στοιχεία της διατάξεως αγκυλώσεως μετατοπίζονται ή θραύονται, η δοκιμή πρέπει να αρχίσει εκ νέου.

3.1.1.3. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, δεν επιτρέπονται ούτε επιδιορθώσεις, ούτε ρυθμίσεις του ελκυστήρα ή της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής.

3.1.1.4. Η μετάδοση του ελκυστήρα ευρίσκεται στο νεκρό σημείο και οι πέδες είναι ελεύθερες κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

3.1.1.5. Στην περίπτωση ελκυστήρα με περιστρεφόμενη θέση οδήγησης (με περιστρεφόμενο κάθισμα και πηδάλιο), η πρώτη πρόσκρουση εφαρμόζεται κατά τη διεύθυνση του διαμήκη άξονα στο βαρύτερο άκρο (με άνω του 50 % της μάζας του ελκυστήρα). Ακολουθείται από δοκιμή συνθλίψεως επί του ίδιου άκρου. Η δεύτερη πρόσκρουση εφαρμόζεται στο ελαφρύτερο άκρο ενώ η τρίτη πρόσκρουση είναι πλευρική. Τέλος, πραγματοποιείται δεύτερη δοκιμή συνθλίψεως επί του ελαφρότερου άκρου.

3.1.2. Εύρος ίχνους των τροχών

Η εκλογή του εύρους των οπισθίων τροχών είναι τέτοια ώστε, σε όλη τη μέτρηση κατά το δυνατό, η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής να μη συγκρατείται από τα ελαστικά κατά τη διάρκεια των δοκιμών.

3.1.3. Αποσυναρμολόγηση των στοιχείων που δεν δύνανται να επιφέρουν ουδέν απρόοπτο γεγονός

Όλα τα στοιχεία του ελκυστήρα και της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τα οποία, σαν πλήρης μονάδα, αποτελούν προστασία για τον οδηγό, στα οποία περιλαμβάνεται η διάταξη προστασίας κατά της κακοκαιρίας, παρέχονται μετά του ελκυστήρα ο οποίος πρέπει να υποβληθεί στη δοκιμασία. Είναι αποδεκτό να αποσυναρμολογηθούν οι μετωπικοί υαλοπινάκες, οι πλευρικοί και οι οπίσθιοι, από γυαλί ασφαλείας ή άλλο παρόμοιο υλικό ως επίσης όλα τα αποσπώμενα τοιχώματα, εξοπλισμοί και αναρτώμενα που δεν πληρούν ουδεμία λειτουργία ενισχύσεως της δομής και τα οποία δεν δύνανται να προξενήσουν ουδέν απρόοπτο σε περίπτωση ανατροπής.

3.1.4. Διεύθυνση των προσκρούσεων

Η πλευρά του ελκυστήρα που υφίσταται το πλευρικό πλήγμα είναι αυτή που είναι επιδεκτική να παρουσιάσει την πλέον σημαντική παραμόρφωση. Η οπίσθια πρόσκρουση πρέπει να πλήξει την πλέον απομακρυσμένη εκ της πλευρικής προσκρούσεως γωνία και η εμπρόσθια πρόσκρουση, την πλησιέστερη του πλευρικού πλήγματος γωνία.

3.1.5. Πιέσεις των ελαστικών και αποκλίσεις

Τα ελαστικά δεν πρέπει να περιέχουν έρμα υπό μορφή ύδατος. Οι πιέσεις και αποκλίσεις των ελαστικών που έχουν στερεωθεί προς συγκράτηση για τις διάφορες δοκιμές πρέπει να αντιστοιχούν στον κατωτέρω πίνακα:

	Πίεση των ελαστικών (bar)				Απόκλιση (mm)	
	Ακτινωτά ελαστικά (radial)		Διαγώνια ελαστικά		Εμπρόσθια	Οπίσθια
	Εμπρόσθια	Οπίσθια	Εμπρόσθια	Οπίσθια		
Ελκυστήρας τεσσάρων κινητηρίων τροχών, εμπρόσθιοι και οπίσθιοι τροχοί της ίδιας διαστάσεως	1,20	1,20	1,00	1,00	25	25
Ελκυστήρας τεσσάρων κινητηρίων τροχών, εμπρόσθιοι τροχοί μικρότεροι των οπισθίων τροχών	1,80	1,20	1,50	1,00	20	25
Ελκυστήρας δύο κινητηρίων τροχών	2,40	1,20	2,00	1,00	15	25

4. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

4.1. Μία διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής παρουσιάζεται προς επικύρωση ΕΚ θεωρείται ικανοποιητική, ως προς την αντοχή, αν πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

4.1.1. δεν πρέπει να παρουσιάζει ρήγματα και σχισμές του είδους που περιγράφεται στο σημείο 3.1. του παραρτήματος III, μέρη Α και Β,

4.1.2. για τις δοκιμές του παραρτήματος III, μέρος Α: ουδέν τμήμα της ζώνης απελευθέρωσης πρέπει να εξέχει του προστατευτικού τμήματος της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής.

Για τις δοκιμές του παραρτήματος III, μέρος Β: η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής δεν πρέπει να εισχωρεί εντός ουδενός τμήματος της ζώνης απελευθέρωσης κατά τη διάρκεια μιας οποιασδήποτε εκ των δοκιμών προσκρούσεως ή συνθλίψεως και ουδέν τμήμα της ζώνης απελευθέρωσης δεν πρέπει να εξέχει του προστατευτικού τμήματος της διατάξεως, σύμφωνα με το παράρτημα III, μέρος Β σημείο 3.2.

4.1.3. Για τις δοκιμές του παραρτήματος III, μέρος Α: η διαφορά μεταξύ της μέγιστης στιγμιαίας αποκλίσεως και της παραμενούσης αποκλίσεως, που προβλέπονται στο παράρτημα III, μέρος Α σημείο 3.3., δεν υπερβαίνει τα 15 cm.

Για τις δοκιμές του παραρτήματος III, μέρος Β: κατά τη διάρκεια της δοκιμής πλευρικής προσκρούσεως, η διαφορά της μέγιστης στιγμιαίας αποκλίσεως και της παραμενούσης αποκλίσεως, που προβλέπονται στο σημείο 3.3. του παραρτήματος III, μέρος Β, δεν υπερβαίνει τα 25 cm.

4.2. Δεν πρέπει να υπάρχει στο χώρο αυτό άλλο στοιχείο που να παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο για τον οδηγό, παραδείγματος χάρι τύπος υάλου ικανός να παρουσιάσει κινδύνους όταν θραύεται, επενδυτική πλήρωση ανεπαρκής επί της εσωτερικής πλευράς της οροφής ή στην περιοχή όπου ο οδηγός κινδυνεύει να προσκρούσει την κεφαλή.

5. ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΔΟΚΙΜΗΣ

5.1. Το πρακτικό δοκιμής επισυνάπτεται στο δελτίο επικυρώσεως ΕΚ το προβλεπόμενο στο παράρτημα VII. Υπόδειγμα για την παρουσίασή του απεικονίζεται στο παράρτημα V. Το πρακτικό πρέπει να περιέχει:

5.1.1. μία γενική περιγραφή του σχήματος και της κατασκευής της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, στην οποία περιλαμβάνονται τα υλικά και οι λωρίδες προσδέσεως· τις εξωτερικές διαστάσεις του εφοδιασμένου διά της διατάξεως προστασίας ελκυστήρα· τις κύριες εσωτερικές διαστάσεις· τον ελάχιστο ελεύθερο χώρο ως προς το πηδάλιο διευθύνσεως· την πλευρική απόσταση μεταξύ του πηδαλίου και των πλευρικών όψεων της διατάξεως προστασίας· το ύψος της οροφής της διατάξεως προστασίας υπεράνω του καθίσματος ή του σημείου αναφοράς του καθίσματος και, κατά περίπτωση, του υποποδίου· τις υποδείξεις που αφορούν στον κανονικό τρόπο εισόδου και εξόδου και στις δυνατότητες απελευθέρωσης, προσδιοριζόμενες εκ της δομής της διατάξεως προστασίας. Τέλος, τις λεπτομέρειες επί του συστήματος θερμάνσεως και, κατά περίπτωση, αερισμού,

5.1.2. υποδείξεις που αφορούν σε κάθε ειδική διάταξη, ιδίως για να αποτραπούν οι διαδοχικές ανατροπές του ελκυστήρα,

5.1.3. μία σύντομη υπόδειξη κάθε εσωτερικής επενδυτικής πλήρωσεως προοριζόμενης να περιορίσει στο ελάχιστο τις κακώσεις στην κεφαλή και στους ώμους ή να ελαττώσει το θόρυβο,

5.1.4. μία υπόδειξη του τύπου αλεξινέμου και του χρησιμοποιούμενου υαλοπίνακα.

-
- 5.2. Το πρακτικό πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα αναγνώρισης του τύπου του ελκυστήρα (σήμα, τύπος και εμπορική επωνυμία κ.λπ.) που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια των δοκιμών και των τύπων για τους οποίους προορίζεται η διάταξη προστασίας.
- 5.3. Στην περίπτωση επέκτασης μιας επικυρώσεως ΕΚ για άλλους τύπους ελκυστήρων, το πρακτικό πρέπει να αναφέρει την ακριβή αναφορά στο αρχικό πρακτικό επικυρώσεως ΕΚ καθώς επίσης και τις ακριβείς υποδείξεις που αφορούν στις καθοριζόμενες στο παράρτημα Ι σημείο 3.4. προϋποθέσεις.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

Α. Μέθοδος Δοκιμής Ι

1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΛΙΨΕΩΣ

1.1. Οπίσθια πρόσκρουση

- 1.1.1. Η θέση του ελκυστήρα σε σχέση προς το βάρος είναι τέτοια ώστε αυτό το τελευταίο να πλήττει τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τη στιγμή κατά την οποία η όψη κρούσεως του βάρους και των αλύσεων ή καλωδίων του σχηματίζουν γωνία 20° μετά της κατακορύφου εκτός αν η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, στο σημείο επαφής κατά τη διάρκεια της αποκλίσεως, σχηματίζει μετά της κατακορύφου μεγαλύτερη γωνία. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει η πλήττουσα όψη του βάρους και η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής στο σημείο κρούσεως τη στιγμή της μέγιστης αποκλίσεως να έχουν καταστεί παράλληλες με τη βοήθεια πρόσθετης διατάξεως, των αλύσεων ή των καλωδίων σχηματιζόντων πάντοτε γωνία 20° μετά της κατακορύφου. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορισθεί η τάση του βάρους να περιστρέφεται γύρω από το σημείο επαφής. Το ύψος του βάρους ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση του κέντρου βάρους να διέρχεται από το σημείο επαφής.

Το σημείο κρούσεως κείται επί του τμήματος της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που είναι πιθανότερο να προσκρούσει πρώτο στο έδαφος κατά τη διάρκεια ατυχήματος κατά το οποίο ο ελκυστήρας θα ανατραπεί προς τα πίσω, δηλαδή κανονικά επί του ανωτέρου άκρου. Η θέση του κέντρου βάρους του βάρους κείται σε απόσταση ενός έκτου του πλάτους της κορυφής της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, προς το εσωτερικό κατακορύφου επιπέδου παράλληλου προς το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο και το οποίο έρχεται σ' επαφή με το ανώτερο ακρότατο όριο της κορυφής της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής.

Πάντως, αν σε απόσταση μεγαλύτερη από αυτήν προς το εσωτερικό του ανωτέρω κατακορύφου επιπέδου αρχίζει κύρτωση του οπισθίου τμήματος της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, η πρόσκρουση λαμβάνει χώρα στην αρχή της κυρτώσεως, δηλαδή στο σημείο που η κύρτωση είναι εφαπτόμενη σε γραμμή κάθετο επί του διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 9).

Αν προεξέχον σημείο παρουσιάζει στο βάρος μη πλήρη επιφάνεια, προσαρμόζεται σ' αυτό χαλύβδινη πλάκα καταλλήλου πάχους και πλάτους, μήκους περίπου 300 mm, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η αντοχή της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής να μην επηρεάζεται.

- 1.1.2. Οι συμπαγείς ελκυστήρες αγκυρώνονται στο έδαφος με καλώδια. Τα σημεία αγκυρώσεως των καλωδίων κείνται κατά προσέγγιση σε απόσταση 2 m όπισθεν του οπισθίου άξονα και σε απόσταση 1,50 m εμπροσθεν του εμπρόσθιου άξονα. Είτε τα σημεία αγκυρώσεως κείνται εντός του κατακορύφου επιπέδου εντός του οποίου μετακινείται το κέντρο του βάρους του εκκρεμούς, είτε περισσότερες αγκυρώσεις δίνουν συνισταμένη κειμένη εντός του επιπέδου αυτού, σύμφωνα προς το παράρτημα IV εικόνα 5.

Τα καλώδια τεντώνονται για να δώσουν απόκλιση των εμπρόσθιων και οπισθίων ελαστικών αντιστοιχούσα προς τις ενδείξεις του παραρτήματος II σημείο 3.1.5. Μετά το τέντωμα των καλωδίων, τεμάχιο ξύλου διατομής 150 × 150 mm εμπλέκεται εμπροσθεν των οπισθίων τροχών και πιέζεται προς αυτούς.

- 1.1.3. Για τους αρθρωτούς ελκυστήρες, οι δύο άξονες πρέπει να αγκυρώνονται στο έδαφος. Ο άξονας του τμήματος του ελκυστήρα που φέρει τη διάταξη προστασίας αντιμετωπίζεται όπως ο οπίσθιος άξονας του παραρτήματος IV εικόνα 5. Το σημείο αρθρώσεως συγκρατείται τότε από δοκό διατομής 100 × 100 mm και είναι σταθερά αγκυρωμένο στο έδαφος με τη βοήθεια καλωδίων συνδεόμενων προς τις σιδηρές ράβδους του εδάφους.
- 1.1.4. Το βάρος σύρεται προς τα πίσω κατά τρόπο ώστε το ύψος του κέντρου βάρους να υπερβαίνει αυτό το οποίο θα έχει στο σημείο κρούσεως κατά τιμή που δίδεται από την ακόλουθη σχέση:

$$H = 125 + 0,020 W$$

όπου H είναι το ύψος πτώσεως του εκκρεμούς σε mm και W η μάζα του ελκυστήρα όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα II σημείο 1.3.

Εν συνέχεια αφήεται το βάρος, το οποίο πλήττει τη διάταξη προστασίας.

- 1.2. Εμπρόσθια πρόσκρουση

- 1.2.1. Η θέση του ελκυστήρα, σε σχέση προς το βάρος, είναι τέτοια ώστε αυτό το τελευταίο να πλήττει τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τη στιγμή κατά την οποία η όψη κρούσεως του βάρους και των αλύσεων ή καλωδίων του σχηματίζουν γωνία 20° μετά της κατακόρυφου, εκτός αν η διάταξη προστασίας, στο σημείο επαφής κατά τη διάρκεια της αποκλίσεως, σχηματίζει μετά της κατακόρυφου μεγαλύτερη γωνία. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει η πλήττουσα όψη του βάρους και η διάταξη προστασίας στο σημείο κρούσεως τη στιγμή της μέγιστης αποκλίσεως να έχουν καταστεί παράλληλες με τη βοήθεια προσθέτου διατάξεως, των αλύσεων ή καλωδίων σχηματίζοντας πάντοτε γωνία 20° με την κατακόρυφο. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορισθεί η τάση του βάρους να περιστρέφεται γύρω από το σημείο επαφής. Το ύψος του βάρους ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση του κέντρου βάρους να διέρχεται διά του σημείου επαφής.

Το σημείο κρούσεως κείται επί του τμήματος της διατάξεως προστασίας που είναι πιθανότερο να προσκρούσει πρώτο στο έδαφος αν ο ελκυστήρας ανατραπεί προς το πλευρό διευθυνόμενος πάντως προς τα εμπρός, δηλαδή κανονικά στην κορυφή της εμπρόσθιας γωνίας. Η θέση του κέντρου βάρους του βάρους δεν πρέπει να κείται σε απόσταση πλέον των 80 mm εκ του κατακόρυφου επιπέδου του παραλλήλου προς το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο και το οποίο έρχεται σε επαφή με το ανώτερο ακρότατο όριο της κορυφής της διατάξεως προστασίας.

Πάντως, αν σε απόσταση μεγαλύτερη των 80 mm προς το εσωτερικό αυτού του κατακόρυφου επιπέδου αρχίζει κύρτωση του εμπρόσθιου τμήματος της διατάξεως προστασίας, η πρόσκρουση λαμβάνει χώρα στην αρχή της κυρτώσεως, δηλαδή στο σημείο που η κύρτωση είναι εφραπτόμενη σε γραμμή κάθετο επί του διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 9).

- 1.2.2. Οι συμπαγείς ελκυστήρες αγκυρώνονται στο έδαφος, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 6. Τα σημεία αγκυρώσεως των καλωδίων κείται κατά προσέγγιση σε απόσταση 2 m όπισθεν του οπισθίου άξονα και σε απόσταση 1,5 m εμπροσθεν του εμπρόσθιου άξονα.

Τα καλώδια τεντώνονται για να δώσουν απόκλιση των εμπρόσθιων και οπισθίων ελαστικών αντιστοιχούσα προς τις ενδείξεις του παραρτήματος II σημείο 3.1.5. Μετά το τέντωμα των καλωδίων, τεμάχιο ξύλου διατομής περίπου 150 × 150 mm εμπλέκεται όπισθεν των οπισθίων τροχών και πιέζεται προς αυτούς.

- 1.2.3. Για τους αρθρωτούς ελκυστήρες, οι δύο άξονες πρέπει να αγκυρώνονται στο έδαφος. Ο άξονας του τμήματος του ελκυστήρα που φέρει τη διάταξη προστασίας αντιμετωπίζεται όπως ο εμπρόσθιος άξονας του παραρτήματος IV εικόνα 6. Το σημείο αρθρώσεως συγκρατείται τότε υπό δοκού διατομής περίπου 100 × 100 mm και είναι στερεά αγκυρωμένο στο έδαφος με τη βοήθεια καλωδίων συνδεόμενων προς τις σιδηρές ράβδους του εδάφους.

- 1.2.4. Το βάρος σύρεται προς τα πίσω κατά τρόπο ώστε το ύψος του κέντρου βάρους να υπερβαίνει αυτό το οποίο θα έχει στο σημείο κρούσεως κατά τιμή που δίδεται από την ακόλουθη σχέση:

$$H = 125 + 0,020 W.$$

1.3. Πλευρική πρόσκρουση

- 1.3.1. Η θέση του ελκυστήρα, σε σχέση προς το βάρος, είναι τέτοια ώστε αυτό το τελευταίο να πλήττει τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τη στιγμή κατά την οποία η όψη κρούσεως του βάρους και οι αλυσίδες ή τα καλώδια του είναι κατακόρυφα εκτός αν η διάταξη προστασίας, στο σημείο επαφής κατά τη διάρκεια της αποκλίσεως, δεν είναι κατακόρυφος. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει η πλήττουσα όψη του βάρους και η διάταξη προστασίας στο σημείο κρούσεως τη στιγμή της μέγιστης αποκλίσεως να έχουν καταστεί παράλληλες με τη βοήθεια προσθέτου διατάξεως, των αλυσίδων ή καλωδίων παραμενόντων κατακόρυφων. Το ύψος του βάρους ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση του κέντρου βάρους να διέρχεται διά του σημείου επαφής.

Το σημείο κρούσεως κείται επί του τμήματος της διατάξεως προστασίας που προορίζεται να προσκρούει πρώτο στο έδαφος αν ο ελκυστήρας ανατραπεί προς το πλευρό, δηλαδή κανονικά επί του ανωτέρου άκρου. Εκτός αν είναι βέβαιο ότι άλλο στοιχείο κείμενο επί της ακμής αυτής θα προσκρούσει πρώτο στο έδαφος, το σημείο κρούσεως κείται εντός του επιπέδου του καθέτου προς το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο το οποίο διέρχεται διά του μέσου του καθίσματος που έχει ρυθμισθεί σε μέση στάση. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορισθεί η τάση του βάρους να περιστρέφεται γύρω από το σημείο επαφής.

- 1.3.2. Για τους συμπαγείς ελκυστήρες, ο άξονας του οποίου η θέση είναι σταθερή σε σχέση προς τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής αγκυρώνεται εκ της πλευράς η οποία θα υποστεί τη σύγκρουση. Για τους ελκυστήρες με δύο κινητήριους τροχούς, είναι κανονικά ο οπίσθιος άξονας. Η διεύθυνση αυτή απεικονίζεται στο παράρτημα IV εικόνα 7. Τα δύο καλώδια αγκυρώσεως διέρχονται επί του άξονα και έχουν αρχή τα κείμενα ευθέως κάτωθεν αυτού, το ένα προς σημείο αγκυρώσεως κείμενο σε απόσταση κατά προσέγγιση 1,5 m εμπροσθεν του άξονα και το έτερο προς σημείο κείμενο σε απόσταση κατά προσέγγιση 1,5 m όπισθεν του άξονα. Τα καλώδια τεντώνονται για να δώσουν απόκλιση του προσκειμένου στο καλώδιο ελαστικού αντιστοιχούσα προς τις ενδείξεις του παραρτήματος II σημείο 3.1.5. Μετά το τέντωμα των καλωδίων, τεμάχιο ξύλου τοποθετείται σαν σφήνα και πιέζεται προς τον τροχό κατά διεύθυνση αντίθετη προς το βάρος και συγκρατείται στο έδαφος κατά τρόπο ώστε να συγκρατείται σταθερά αντίθετα προς το σώτρο (ζάντα) του τροχού κατά την πρόσκρουση, όπως εμφανίζεται στο παράρτημα IV εικόνα 7. Το μήκος της δοκού εκλέγεται κατά τρόπο ώστε τοποθετημένη, αντίθετα προς τον τροχό, να σχηματίζει γωνία 30° ± 3 σε σχέση προς την οριζόντιο. Το μήκος της είναι 20 ως 25 φορές το πάχος της, και το πλάτος της 2 ως 3 φορές το πάχος της. Οι δύο άξονες εμποδίζονται να μετατοπισθούν πλευρικά με τη βοήθεια δοκού αγκυρωμένης στο έδαφος αντίθετα προς το εξωτερικό τμήμα του τροχού του ευρισκομένου στην πλευρά την αντικείμενη προς την πλευρά στην οποία πρέπει να δοθεί το πλήγμα.

- 1.3.3. Οι αρθρωτοί ελκυστήρες πρέπει να έχουν στερεωθεί στο έδαφος κατά τρόπο ώστε το τμήμα του ελκυστήρα που φέρει τη διάταξη προστασίας να είναι σταθερά στερεωμένο στο έδαφος όπως ο μη αρθρωτός ελκυστήρας.

Οι δύο άξονες του ελκυστήρα αγκυρώνονται στο έδαφος. Ο άξονας και οι τροχοί του τμήματος του ελκυστήρα που φέρει τη διάταξη προστασίας αγκυρώνονται και σφηνούνται σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 7. Το σημείο αρθρώσεως συγκρατείται υπό δοκού διατομής τουλάχιστον 100×100 mm και είναι αγκυρωμένο στις σιδηρές ράβδους του εδάφους. Μία σφήνα τοποθετείται αντίθετα προς το σημείο αρθρώσεως και στερούνται στο έδαφος κατά τρόπο ώστε να δίδει το αυτό αποτέλεσμα με σφήνα τοποθετημένη αντίθετα προς τον οπίσθιο τροχό και να παρέχει υποστήριγμα ανάλογο προς αυτό που επιτυγχάνεται για συμπαγή ελκυστήρα.

- 1.3.4. Το βάρος έλκεται προς τα πίσω κατά τέτοιο τρόπο ώστε το ύψος του κέντρου βάρους να υπερβαίνει αυτό που θα έχει στο σημείο κρούσεως κατά τιμή που δίδεται από την ακόλουθη σχέση:

$$H = 125 + 0,150 W.$$

- 1.4. Οπίσθια σύνθλιψη

Ο ελκυστήρας τοποθετείται εντός της διατάξεως που περιγράφεται στο παράρτημα II σημείο 2.6. και απεικονίζεται στο παράρτημα IV εικόνες 8 και 10, κατά τέτοιο τρόπο ώστε το οπίσθιο άκρο της δοκού να ευρίσκεται υπεράνω του ανωτέρου και πλέον οπισθίου υποβαστάζοντος τμήματος της διατάξεως προστασίας και ώστε το διάμηκες διαμέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο να ευρίσκεται στο ήμισυ της αποστάσεως μεταξύ των σημείων εφαρμογής της δυνάμεως επί της δοκού.

Τα υποστηρίγματα τοποθετούνται κάτωθεν των αξόνων κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα ελαστικά να μην υφίστανται τη δύναμη συνθλίψεως. Η εφαρμοζόμενη δύναμη αντιστοιχεί στο διπλάσιο της μάζας του ελκυστήρα, ως αυτή προσδιορίζεται στο παράρτημα II σημείο 1.3. Είναι δυνατό να αποδειχθεί αναγκαίο να αγκυρωθεί το εμπρόσθιο τμήμα του ελκυστήρα.

- 1.5. Εμπρόσθια σύνθλιψη

- 1.5.1. Η δοκιμή αυτή είναι ταυτόσημη με τη δοκιμή οπίσθιας συνθλίψεως εκτός του ότι το εμπρόσθιο άκρο της δοκού τοποθετείται υπεράνω του ανωτέρω τμήματος του πλέον προωθημένου τμήματος της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής.

- 1.5.2. Όταν το εμπρόσθιο τμήμα της οροφής της διατάξεως προστασίας δεν δύναται να αντέξει όλη τη δύναμη συνθλίψεως, πρέπει η δύναμη αυτή να εφαρμοσθεί μέχρις ότου η οροφή να υποστεί απόκλιση η οποία θα την κάνει να συμπέσει μετά του επιπέδου που ενώνει το ανώτερο τμήμα της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής με το τμήμα που κείται στο εμπρόσθιο του ελκυστήρα και που είναι ικανό να υποβαστάξει τη μάζα του ελκυστήρα σε περίπτωση ανατροπής. Εν συνεχεία η δύναμη αφαιρείται και ο ελκυστήρας επανατοποθετείται σε θέση, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η δοκός να ευρίσκεται υπεράνω του σημείου της διατάξεως προστασίας το οποίο θα είναι τότε σε θέση να υποβαστάξει το οπίσθιο τμήμα του πλήρως ανατραπέντος ελκυστήρα, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 10, και η δύναμη εφαρμόζεται εκ νέου εξ ολοκλήρου.

2. ΖΩΝΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΕΩΣ

- 2.1. Η ζώνη απελευθέρωσης ορίζεται από τα ακόλουθα επίπεδα, του ελκυστήρα τοποθετημένου επί οριζοντίου επιφανείας:

οριζόντιο επίπεδο, κείμενο 95 cm υπεράνω του συμπιεσθέντος καθίσματος,

κατακόρυφο επίπεδο κάθετο επί το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο και κείμενο σε απόσταση 10 cm οπίσθεν του ερεισινώτου του καθίσματος,

κατακόρυφο επίπεδο, παράλληλο προς το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο και διερχόμενο σε απόσταση 25 cm αριστερά του κέντρου του καθίσματος,

κατακόρυφο επίπεδο, παράλληλο προς το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο και διερχόμενο σε απόσταση 25 cm δεξιά του κέντρου του καθίσματος,

κεκλιμένο επίπεδο, περιέχον οριζόντια γραμμή κάθετο επί το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο, διερχόμενο σε απόσταση 95 cm υπεράνω του συμπιεσθέντος καθίσματος και σε απόσταση 45 cm (συν τη δυνατή μετατόπιση του καθίσματος προς το εμπρός και προς τα πίσω) εμπροσθεν του ερεισινώτου του καθίσματος. Αυτό το κεκλιμένο επίπεδο διέρχεται εμπροσθεν του πηδαλίου διευθύνσεως σε απόσταση 4 cm εκ του άκρου του πηδαλίου στο πλέον πλησιέστερο σημείο του.

- 2.2. Η θέση του ερεισινώτου του καθίσματος προσδιορίζεται χωρίς να ληφθεί υπόψη τυχούσα εσωτερική επενδυτική πλήρωση. Το κάθισμα ρυθμίζεται στην πλέον οπίσθια θέση του, κανονική για καθήμενο οδηγό και στην υψηλότερα θέση του αν υπάρχει ανεξάρτητη ρύθμιση. Αν είναι ρυθμιζόμενη, η ανάρτηση του καθίσματος ρυθμίζεται στη μέση θέση και φορτίζεται διά μάζας 75 kg.
3. ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
- 3.1. Ρωγμές και σχισμές
- Μετά από κάθε δοκιμή, όλα τα στοιχεία του συνόλου, τα κύρια σημεία και οι διατάξεις στερεώσεως επί του ελκυστήρα εξετάζονται οπτικά για να ανακαλυφθούν οι ρωγμές και οι σχισμές. Δεν λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μικρές σχισμές στα άνευ σημασίας στοιχεία.
- 3.2. Ζώνη απελευθερώσεως
- 3.2.1. Μετά κάθε δοκιμή, εξακριβώνεται αν οιοδήποτε τμήμα της διατάξεως προστασίας έχει εισχωρήσει εντός μιας ζώνης απελευθερώσεως περίξ του καθίσματος του οδηγού, σύμφωνα με τον προσδιορισμό του σημείου 2.
- 3.2.2. Εξάλλου, εξακριβώνεται αν οιοδήποτε τμήμα της ζώνης απελευθερώσεως εξέχει της προστασίας της διατάξεως. Προς το σκοπό αυτό, θεωρείται ως εξωτερικό στην προστασία της διατάξεως κάθε τμήμα του χώρου αυτού το οποίο θα έλθει σε επαφή με το επίπεδο εδάφους αν ο ελκυστήρας ανατρέπονταν προς την πλευρά εκ της οποίας προήλθε το πλήγμα. Τα ελαστικά και το εύρος του ίχνους τροχών θεωρούνται ότι είναι τα μικρότερα που υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή.
- 3.3. Μέγιστη στιγμιαία παραμόρφωση
- Κατά τη διάρκεια της πλευρικής προσκρούσεως, σημειώνεται η διαφορά μεταξύ της μέγιστης στιγμιαίας παραμορφώσεως και της παραμένουσας παραμορφώσεως σε απόσταση 950 mm υπεράνω του φορτισμένου καθίσματος. Ένα άκρο του στελέχους, που περιγράφεται στο παράρτημα II σημείο 2.7.1., συνδέεται στο ανώτερο τμήμα της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής και το άλλο άκρο διέρχεται διά οπής του κατακόρυφου κανόνα. Η θέση του δακτυλίου επί του στελέχους μετά την πρόσκρουση δεικνύει τη μέγιστη στιγμιαία παραμόρφωση.
- 3.4. Μόνιμη παραμόρφωση
- Μετά τη δοκιμή της τελικής συμπίεσεως, σημειώνεται η μόνιμη παραμόρφωση της διατάξεως προστασίας. Προς το σκοπό αυτό, σημειώνεται, προ της ενάρξεως της δοκιμής, η θέση των κυρίων μελών της διατάξεως προστασίας σε σχέση προς το κάθισμα.

B. Μέθοδος Δοκιμής II

1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΛΙΨΕΩΣ
- 1.1. Οπίσθια πρόσκρουση
- 1.1.1. Η θέση του ελκυστήρα σε σχέση προς το βάρος είναι τέτοια ώστε αυτό το τελευταίο πλήττει τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τη στιγμή κατά την οποία η όψη κρούσεως του βάρους και των αλύσεων ή καλωδίων του σχηματίζουν γωνία 20° μετά της κατακόρυφου εκτός αν η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, στο σημείο επαφής κατά τη διάρκεια της αποκλίσεως, σχηματίζει μετά της κατακόρυφου μεγαλύτερη γωνία. Στην περίπτωση αυτή πρέπει η πλήττουσα όψη του βάρους και η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής στο σημείο κρούσεως τη στιγμή της μέγιστης αποκλίσεως να έχουν καταστεί παράλληλες με τη βοήθεια πρόσθετης διατάξεως, των αλύσεων ή καλωδίων σχηματιζόντων πάντοτε γωνία 20° με την κατακόρυφο. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορισθεί η τάση του βάρους να περιστρέφεται γύρω από το σημείο επαφής. Το ύψος του βάρους ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση του κέντρου βάρους να διέρχεται διά του σημείου επαφής.

Το σημείο κρούσεως κείται επί του τμήματος της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που είναι πιθανότερο να προσκρούσει πρώτο στο έδαφος κατά τη διάρκεια ατυχήματος κατά το οποίο ο ελκυστήρας θα ανατραπεί προς τα πίσω, δηλαδή κανονικά επί του ανώτερου άκρου. Η θέση του κέντρου βάρους του βάρους κείται σε απόσταση ενός έκτου του πλάτους της κορυφής της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής προς το εσωτερικό κατακόρυφου επιπέδου παραλλήλου προς το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο και το οποίο έρχεται σ' επαφή με το ανώτερο ακρότατο όριο της κορυφής της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής.

Πάντως, αν σε απόσταση μεγαλύτερη από αυτή προς το εσωτερικό του ανωτέρω κατακορύφου επιπέδου αρχίζει κύρτωση του οπισθίου τμήματος της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, η πρόσκρουση λαμβάνει χώρα στην αρχή της κυρτώσεως, δηλαδή στο σημείο στο οποίο η κύρτωση είναι εφαπτόμενη σε γραμμή κάθετη επί το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 9).

Αν προεξέχον στοιχείο παρουσιάζει στο βάρος μη πλήρη επιφάνεια, προσαρμόζεται σ' αυτό χαλύβδινη πλάκα καταλλήλου πάχους και πλάτους, μήκους περίπου 300 mm, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η αντίσταση της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής να μην επηρεάζεται.

- 1.1.2. Οι συμπαγείς ελκυστήρες αγκυρώνονται στο έδαφος με καλώδια. Τα σημεία αγκυρώσεως των καλωδίων κείνται κατά προσέγγιση σε απόσταση 2 m όπισθεν του οπισθίου άξονα και σε απόσταση 1,50 m εμπροσθεν του εμπρόσθιου άξονα. Είτε τα σημεία αγκυρώσεως κείνται εντός του κατακορύφου επιπέδου εντός του οποίου μετακινείται το κέντρο βάρους του εκκρεμούς, είτε περισσότερες αγκυρώσεις δίδουν συνισταμένη κειμένη εντός του επιπέδου αυτού, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 5.

Τα καλώδια τεντώνονται για να δώσουν απόκλιση των εμπρόσθιων και οπισθίων ελαστικών αντιστοιχούσα προς τις ενδείξεις του παραρτήματος II σημείο 3.1.5. Μετά το τέντωμα των καλωδίων, τεμάχιο ξύλου διατομής 150 × 150 mm εμπλέκεται εμπροσθεν των οπισθίων τροχών και πιέζεται προς αυτούς.

- 1.1.3. Για τους αρθρωτούς ελκυστήρες, οι δύο άξονες πρέπει να αγκυρώνονται στο έδαφος. Ο άξονας του τμήματος που φέρει τη διάταξη προστασίας αντιμετωπίζεται όπως ο οπίσθιος άξονας του παραρτήματος IV εικόνα 5. Το σημείο αρθρώσεως συγκρατείται τότε υπό δοκού διατομής 100 × 100 mm τουλάχιστον και είναι σταθερά αγκυλωμένο στο έδαφος με τη βοήθεια καλωδίων συνδεομένων προς τις σιδηρές ράβδους του εδάφους.
- 1.1.4. Το βάρος έλκεται προς τα πίσω κατά τρόπο ώστε το ύψος του κέντρου βάρους να υπερβαίνει αυτό το οποίο θα έχει στο σημείο κρούσεως κατά τιμή που δίνεται από την ακόλουθη σχέση:

$$H = 2,165 \times 10^{-8} \times WL^2 \text{ ή } H = 5,73 \times 10^{-2} \times I$$

όπου

H = το ύψος πτώσεως του εκκρεμούς σε χιλιοστόμετρα,

W = η μάζα του ελκυστήρα όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα II σημείο 1.3.,

L = η μέγιστη απόσταση μεταξύ των δύο αξόνων του ελκυστήρα σε χιλιοστόμετρα, και,

I = η ροπή αδρανείας του οπισθίου άξονα, όταν έχουν αφαιρεθεί οι τροχοί, σε χιλιόγραμμα ανά τετραγωνικά μέτρα (kg/m^2).

Εν συνεχεία αφήνεται το βάρος, το οποίο πλήττει τη διάταξη προστασίας.

- 1.1.5. Δεν πραγματοποιείται οπίσθια σύγκρουση στην περίπτωση ελκυστήρα του οποίου τουλάχιστον το 50 % του βάρους, κατά την έννοια του σημείου 1.3. του παραρτήματος II, φέρεται επί του εμπρόσθιου άξονα.

1.2. Εμπρόσθια πρόσκρουση

- 1.2.1. Η θέση του ελκυστήρα, σε σχέση προς το βάρος, είναι τέτοια ώστε αυτό το τελευταίο να πλήττει τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τη στιγμή κατά την οποία η όψη κρούσεως του βάρους και των αλυσίδων ή καλωδίων του σχηματίζουν γωνία 20° μετά της κατακορύφου, εκτός αν η διάταξη προστασίας, στο σημείο επαφής κατά τη διάρκεια της αποκλίσεως, σχηματίζει μετά της κατακορύφου μεγαλύτερη γωνία. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει η πλήττουσα όψη του βάρους και η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής στο σημείο κρούσεως τη στιγμή της μέγιστης αποκλίσεως να έχουν καταστεί παράλληλες με τη βοήθεια προσθέτου διατάξεως, των αλυσίδων ή καλωδίων σχηματιζόμενων πάντοτε γωνία 20° με την κατακορύφου. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορισθεί η τάση του βάρους να περιστρέφεται γύρω από το σημείο της επαφής. Το ύψος του βάρους ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση του κέντρου βάρους να διέρχεται διά του σημείου επαφής.

Το σημείο κρούσεως κείται επί του τμήματος της διατάξεως προστασίας που είναι πιθανότερο να προσκρούσει πρώτο στο έδαφος αν ο ελκυστήρας ανατραπεί προς το πλευρό διευθυνόμενος πάντως προς τα εμπρός, δηλαδή κανονικά στην κορυφή της εμπρόσθιας γωνίας. Η θέση του κέντρου βάρους του βάρους δεν πρέπει να ευρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 80 mm από του κατακορύφου επιπέδου εκ του κατακορύφου επιπέδου του παραλλήλου προς το διερχόμενο διαμέσου του ελκυστήρα επίπεδο και το οποίο έρχεται σε επαφή με το εξωτερικό άκρο της κορυφής της διατάξεως προστασίας.

Πάντως, αν σε απόσταση μεγαλύτερη των 80 mm από τη διάταξη προστασίας, η πρόσκρουση λαμβάνει χώρα στην αρχή της κυρτώσεως, δηλαδή στο σημείο στο οποίο η κύρτωση είναι εφαπτομένη σε γραμμή κάθετο στο διερχόμενο διαμέσου του ελκυστήρα επίπεδο (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 9).

- 1.2.2. Οι συμπαγείς ελκυστήρες αγκυρώνονται στο έδαφος, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 6. Τα σημεία αγκυρώσεως των καλωδίων κείνται κατά προσέγγιση σε απόσταση 2 m όπισθεν του οπισθίου άξονα και σε απόσταση 1,5 m εμπροσθεν του εμπρόσθιου άξονα.

Τα καλώδια τεντώνονται για να δώσουν απόκλιση των εμπρόσθιων και οπισθίων ελαστικών αντιστοιχούσα προς τις ενδείξεις του παραρτήματος II σημείο 3.1.5. Μετά το τέντωμα των καλωδίων, τεμάχιο ξύλου διατομής 150 × 150 mm εμπλέκεται όπισθεν των οπισθίων τροχών και πιέζεται προς αυτούς.

- 1.2.3. Για τους αρθρωτούς ελκυστήρες, οι δύο άξονες πρέπει να αγκυρώνονται στο έδαφος. Ο άξονας του τμήματος του ελκυστήρα που φέρει τη διάταξη προστασίας αντιμετωπίζεται ως ο εμπρόσθιος άξονας του παραρτήματος IV εικόνα 6. Το σημείο αρθρώσεως συγκρατείται τότε υπό δοκού διατομής τουλάχιστον 100 × 100 mm και είναι στερεά αγκυρωμένο στο έδαφος με τη βοήθεια καλωδίων συνδεόμενων προς τις σιδηρές ράβδους του εδάφους.
- 1.2.4. Το βάρος σύρεται προς τα πίσω κατά τρόπο ώστε το ύψος του κέντρου βάρους να υπερβαίνει αυτό το οποίο θα έχει στο σημείο κρούσεως κατά τιμή που δίνεται από την ακόλουθη σχέση:

$$H = 125 + 0,020 W.$$

- 1.3. Πλευρική πρόσκρουση

- 1.3.1. Η θέση του ελκυστήρα, σε σχέση προς το βάρος, είναι τέτοια ώστε αυτό το τελευταίο να πλήττει τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τη στιγμή κατά την οποία η όψη κρούσεως του βάρους και οι αλυσίδες ή τα καλώδια του είναι κατακόρυφα εκτός αν η διάταξη προστασίας, στο σημείο επαφής κατά τη διάρκεια της αποκλίσεως, δεν είναι κατακόρυφος. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει η πλήττουσα όψη του βάρους και η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής στο σημείο κρούσεως τη στιγμή της μέγιστης αποκλίσεως να έχουν καταστεί παράλληλες με τη βοήθεια μιας προσθέτου διατάξεως, των αλυσίδων ή καλωδίων παραμενόντων κατακορύφων. Το ύψος του βάρους ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση του κέντρου βάρους να διέρχεται διά του σημείου επαφής.

Το σημείο κρούσεως κείται επί του τμήματος της διατάξεως προστασίας που προορίζεται να προσκρούσει πρώτα στο έδαφος αν ο ελκυστήρας ανατραπεί προς το πλευρό, δηλαδή κανονικά επί του ανωτέρου άκρου. Εκτός αν είναι βέβαιο ότι άλλο στοιχείο κείμενο επί της ακμής αυτής θα προσκρούσει πρώτο στο έδαφος, το σημείο κρούσεως κείται εντός του επιπέδου του κάθετου προς το διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο, το οποίο διέρχεται διά του μέσου του καθίσματος, που έχει ρυθμισθεί σε μέση στάση. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορισθεί η τάση του βάρους να περιστρέφεται γύρω από το σημείο επαφής. Στην περίπτωση ελκυστήρα με περιστρεφόμενη θέση οδήγησης (με περιστρεφόμενο κάθισμα και πηδάλιο), το σημείο κρούσεως ορίζεται ως προς το σημείο τομής του διαμέσου επιπέδου του ελκυστήρα με κάθετο προς αυτό επίπεδο, σύμφωνα με μια ευθεία γραμμή διερχόμενη από σημείο που ισαπέχει από τα δύο σημεία αναφοράς του καθίσματος.

- 1.3.2. Για τους συμπαγείς ελκυστήρες, ο άξονας του οποίου η θέση είναι σταθερή σε σχέση προς τη διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής αγκυρώνεται εκ της πλευράς η οποία θα υποστεί τη σύγκρουση. Για τους ελκυστήρες με δύο κινητήριους τροχούς είναι κανονικά ο οπίσθιος άξονας. Η διεύθυνση αυτή απεικονίζεται στο παράρτημα IV εικόνα 7. Τα δύο καλώδια αγκυρώσεως διέρχονται επί του άξονα και έχουν αρχή τα κείμενα ευθέως κάτωθεν αυτού, το ένα προς σημείο αγκυρώσεως κείμενο σε απόσταση κατά προσέγγιση 1,5 m εμπροσθεν του άξονα και το έτερο προς σημείο κείμενο σε απόσταση κατά προσέγγιση 1,5 m όπισθεν του άξονα. Τα καλώδια τεντώνονται για να δώσουν απόκλιση του προσκειμένου στο καλώδιο ελαστικού αντιστοιχούσα προς τις ενδείξεις του παραρτήματος II σημείο 3.1.5. Μετά το τέντωμα των καλωδίων, τεμάχιο ξύλου τοποθετείται σαν σφήνα και πιέζεται προς τον οπίσθιο τροχό κατά διεύθυνση αντίθετη προς το βάρος και συγκρατείται στο έδαφος κατά τρόπο ώστε να συγκρατείται σταθερά αντίθετα προς το σώτρο (ζάντα) του τροχού κατά την πρόσκρουση, όπως εμφανίζεται στο παράρτημα IV εικόνα 7. Το μήκος της δοκού εκλέγεται κατά τρόπο ώστε, τοποθετημένη αντίθετα προς τον τροχό, να σχηματίζει γωνία $30^\circ \pm 3$ σε σχέση προς την οριζόντιο. Το μήκος της είναι 20 ως 25 φορές το πάχος της και το πλάτος της 2 ως 3 φορές το πάχος της. Οι δύο άξονες εμποδίζονται να μετατοπισθούν πλευρικά με τη βοήθεια δοκού αγκυρωμένης στο έδαφος αντίθετα προς το εξωτερικό τμήμα του τροχού του ευρισκομένου στην πλευρά την αντικειμένη προς την πλευρά στην οποία πρέπει να δοθεί το πλήγμα.

- 1.3.3. Οι αρθρωτοί ελκυστήρες πρέπει να έχουν στερεωθεί στο έδαφος κατά τρόπο ώστε το τμήμα του ελκυστήρα που φέρει τη διάταξη προστασίας να είναι σταθερά στερεωμένο στο έδαφος όπως ο μη αρθρωτός ελκυστήρας.

Οι δύο άξονες του ελκυστήρα αγκυρώνονται στο έδαφος. Ο άξονας και οι τροχοί του τμήματος του ελκυστήρα που φέρει τη διάταξη προστασίας αγκυρώνονται και σφηνώνονται, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 7. Το σημείο αρθρώσεως συγκρατείται υπό δοκού διατομής τουλάχιστον 100 mm × 100 mm και είναι αγκυρωμένο στις σιδηρές ράβδους του εδάφους. Μία σφήνα τοποθετείται αντίθετα προς το σημείο αρθρώσεως και στερεώνεται στο έδαφος κατά τρόπο ώστε να δίδει το αυτό αποτέλεσμα με σφήνα τοποθετημένη αντίθετως προς τον οπίσθιο τροχό και να παρέχει υποστήριγμα ανάλογο προς αυτό που επιτυγχάνεται για συμπαγή ελκυστήρα.

- 1.3.4. Το βάρος έλκεται προς τα πίσω κατά τέτοιο τρόπο ώστε το ύψος του κέντρου βάρους να υπερβαίνει αυτό το οποίο θα έχει στο σημείο κρούσεως κατά τιμή που δίδεται από την ακόλουθη σχέση:

$$H = 125 + 0,150 W.$$

- 1.4. Οπίσθια σύνθλιψη

Ο ελκυστήρας τοποθετείται εντός της διατάξεως που περιγράφεται στο παράρτημα II σημείο 2.6. και απεικονίζεται στο παράρτημα IV εικόνες 8 και 10, κατά τέτοιο τρόπο ώστε το οπίσθιο άκρο της δοκού να ευρίσκεται υπεράνω του ανωτέρου και πλέον οπίσθιου υποβαστάζοντος τμήματος της διατάξεως προστασίας και ώστε το διάμηκες διά του μέσου του ελκυστήρα διερχόμενο επίπεδο να ευρίσκεται στο ήμισυ της αποστάσεως μεταξύ των σημείων εφαρμογής της δυνάμεως επί της δοκού.

Τα υποστηρίγματα τοποθετούνται κάτωθεν των αξόνων κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα ελαστικά να μην υφίστανται τη δύναμη συνθλίψεως. Η εφαρμοζόμενη δύναμη αντιστοιχεί στο διπλάσιο της μάζας του ελκυστήρα, ως αυτή προσδιορίζεται στο παράρτημα II σημείο 1.3. Είναι δυνατό να αποδειχθεί αναγκαίο να αγκυρωθεί το εμπρόσθιο τμήμα του ελκυστήρα.

- 1.5. Εμπρόσθια σύνθλιψη

- 1.5.1. Η δοκιμή αυτή είναι ταυτόσημη με τη δοκιμή οπίσθιας συνθλίψεως εκτός του ότι το εμπρόσθιο άκρο της δοκού τοποθετείται υπεράνω του ανωτέρου τμήματος του πλέον προωθημένου τμήματος της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής.

- 1.5.2. Όταν το εμπρόσθιο τμήμα της οροφής της διατάξεως προστασίας δεν δύναται να αντέξει όλη τη δύναμη συνθλίψεως, πρέπει η δύναμη αυτή να εφαρμοσθεί μέχρις ότου η οροφή να υποστεί απόκλιση η οποία θα την κάνει να συμπέσει μετά του επιπέδου που ενώνει το ανώτερο τμήμα της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής με το τμήμα που κείται στο εμπρόσθιο του ελκυστήρα και που είναι ικανό να υποβαστάξει τη μάζα του ελκυστήρα σε περίπτωση ανατροπής. Εν συνεχεία η δύναμη αφαιρείται και ο ελκυστήρας επανατοποθετείται σε θέση, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η δοκός να ευρίσκεται υπεράνω του σημείου της διατάξεως προστασίας το οποίο θα είναι τότε σε θέση να υποβαστάξει το οπίσθιο τμήμα του πλήρως ανατραπέντος ελκυστήρα, σύμφωνα με το παράρτημα IV εικόνα 10, και η δύναμη εφαρμόζεται εκ νέου εξ ολοκλήρου.

2. ΖΩΝΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΕΩΣ

- 2.1. Η ζώνη απελευθερώσεως απεικονίζεται στο παράρτημα IV εικόνα 3 και προσδιορίζεται σε σχέση προς κατακόρυφο επίπεδο αναφοράς γενικά κατά μήκος του ελκυστήρα και διερχόμενο δι' ενός σημείου αναφοράς του καθίσματος που περιγράφεται στο σημείο 2.3., και διά του κέντρου του πηδαλίου. Το επίπεδο αυτό αναφοράς υποτίθεται ότι μετατίθεται οριζόντια μετά του καθίσματος και του πηδαλίου κατά τη διάρκεια των προσκρούσεων αλλά ότι παραμένει κάθετο προς το δάπεδο του ελκυστήρα ή της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, αν αυτή η διάταξη έχει συναμολογηθεί με ελαστικό τρόπο.

Όταν το πηδάλιο είναι ρυθμιζόμενο, πρέπει να ευρίσκεται στην κανονική του θέση για καθημένο οδηγό.

- 2.2. Τα όρια της ζώνης εξειδικεύονται ως ακολούθως:

- 2.2.1. κατακόρυφα επίπεδα κείμενα σε απόσταση 250 mm από κάθε πλευρά του επιπέδου αναφοράς, περιοριζόμενα προς τα άνω σε απόσταση 300 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος,

- 2.2.2. παράλληλα επίπεδα εκτεινόμενα εκ του ανωτέρου άκρου των προβλεπόμενων στο σημείο 2.2.1. επιπέδων μέχρι μέγιστου ύψους 900 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος και κεκλιμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε το ανώτερο άκρο του επιπέδου επί της πλευράς του οποίου πραγματοποιείται η πλευρική πρόσκρουση να ευρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον 100 mm από το επίπεδο αναφοράς,

- 2.2.3. ένα οριζόντιο επίπεδο κείμενο σε απόσταση 900 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος,
- 2.2.4. ένα κεκλιμένο επίπεδο κάθετο επί το επίπεδο αναφοράς και περιέχον σημείο κείμενο σε κατακόρυφο απόσταση 900 mm άνωθεν του σημείου αναφοράς του καθίσματος και το πλέον προς τα πίσω ευρισκόμενο σημείο της δομής του καθίσματος, στην οποία περιλαμβάνεται και η ανάρτηση,
- 2.2.5. ένα κατακόρυφο επίπεδο κάθετο επί το επίπεδο αναφοράς και εκτεινόμενο προς τα κάτω του πλέον προς τα πίσω ευρισκόμενου σημείου του καθίσματος,
- 2.2.6. μία καμπυλόγραμμη επιφάνεια, κάθετη στο επίπεδο αναφοράς, έχουσα ακτίνα 120 mm εφαπτόμενη στα προβλεπόμενα στα σημεία 2.2.3. και 2.2.4. επίπεδα,
- 2.2.7. μία καμπυλόγραμμη επιφάνεια, κάθετη στο επίπεδο αναφοράς, έχουσα ακτίνα 900 mm και προεκτείνουσα κατά 400 mm προς τα εμπρός το προβλεπόμενο στο σημείο 2.2.3. επίπεδο στο οποίο είναι εφαπτομένη σε σημείο κείμενο σε απόσταση 150 mm προς τα εμπρός εκ του σημείου αναφοράς του καθίσματος,
- 2.2.8. ένα κεκλιμένο επίπεδο κάθετο επί το επίπεδο αναφοράς, το οποίο συναντά την προβλεπόμενη στο σημείο 2.2.7. επιφάνεια στο εμπρόσθιο άκρο της και διέρχεται εξ αποστάσεως 40 mm εκ του ηηδαλίου διευθύνσεως. Στην περίπτωση ηηδαλίου ευρισκόμενου σε υπερυψωμένη θέση, το επίπεδο αυτό αντικαθίσταται υπό επιπέδου εφαπτομένου στην επιφάνεια που προβλέπεται στο σημείο 2.2.7,
- 2.2.9. ένα κατακόρυφο επίπεδο, κάθετο επί το επίπεδο αναφοράς και κείμενο σε απόσταση 40 mm προς τα εμπρός εκ του ηηδαλίου διευθύνσεως,
- 2.2.10. ένα οριζόντιο επίπεδο διερχόμενο διά του σημείου αναφοράς του καθίσματος,
- 2.2.11. στην περίπτωση ελκυστήρα με περιστρεφόμενη θέση οδήγησης (με περιστρεφόμενο κάθισμα και ηηδαλίο), η ζώνη απελευθέρωσης είναι η περιβάλλουσα των δύο ζωνών απελευθέρωσης των οριζομένων με βάση τις δύο διαφορετικές θέσεις που ηηδαλίου και του καθίσματος,
- 2.2.12. στην περίπτωση ελκυστήρα δυνάμενου να εξοπλισθεί με προαιρετικά καθίσματα, κατά τη διάρκεια των δοκιμών χρησιμοποιείται η περιβάλλουσα που προκύπτει από το συνδυασμό των σημείων αναφοράς που καθίσματος για το σύνολο των επιλογών που προτενώνονται για το κάθισμα. Η δομή προστασίας δεν πρέπει να εισχωρεί στο εσωτερικό της σύνθετης ζώνης απελευθέρωσης που αντιστοιχεί στα διάφορα αυτά σημεία αναφοράς του καθίσματος,
- 2.2.13. σε περίπτωση που, μετά τη διενέργεια της δοκιμής, προταθεί νέα δυνατότητα ρύθμισης του καθίσματος, πραγματοποιείται υπολογισμός προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον η ζώνη απελευθέρωσης γύρω από το νέο σημείο αναφοράς του καθίσματος βρίσκεται στο εσωτερικό της προγενέστερα προσδιορισθείσας περιβάλλουσας. Εάν όχι, πρέπει να πραγματοποιηθεί νέα δοκιμή.
- 2.3. Θέση του καθίσματος σε σημείο αναφοράς του καθίσματος
- 2.3.1. Για να προσδιορισθεί η ζώνη απελευθέρωσης σύμφωνα με το σημείο 2.1., το κάθισμα ευρίσκεται στο πλέον προς τα πίσω ευρισκόμενο σημείο της οριζοντίου ρυθμίσεως. Τοποθετείται σε θέση μέσης κατακόρυφου ρυθμίσεως όταν αυτή είναι ανεξάρτητη της ρυθμίσεως της οριζοντίου θέσεως.

Το σημείο αναφοράς λαμβάνεται με τη βοήθεια της απεικονιζόμενης στο παράρτημα IV εικόνες 1 και 2 συσκευής και η οποία υποκαθιστά την κατάληψη του καθίσματος υφ' ενός ανδρός. Η συσκευή αποτελείται εκ μιας σανίδος παριστώσης το οριζόντιο τμήμα του καθίσματος και υπό άλλων σανίδων που παριστούν το ερεισινώτο. Η κατώτερη σανίδα του ερεισινώτου αρθρώνεται στη στάθμη των λαγωνίων (Α) και των νεφρών (Β), ενώ το ύψος της αρθρώσεως αυτής (Β) δύναται να ρυθμίζεται.

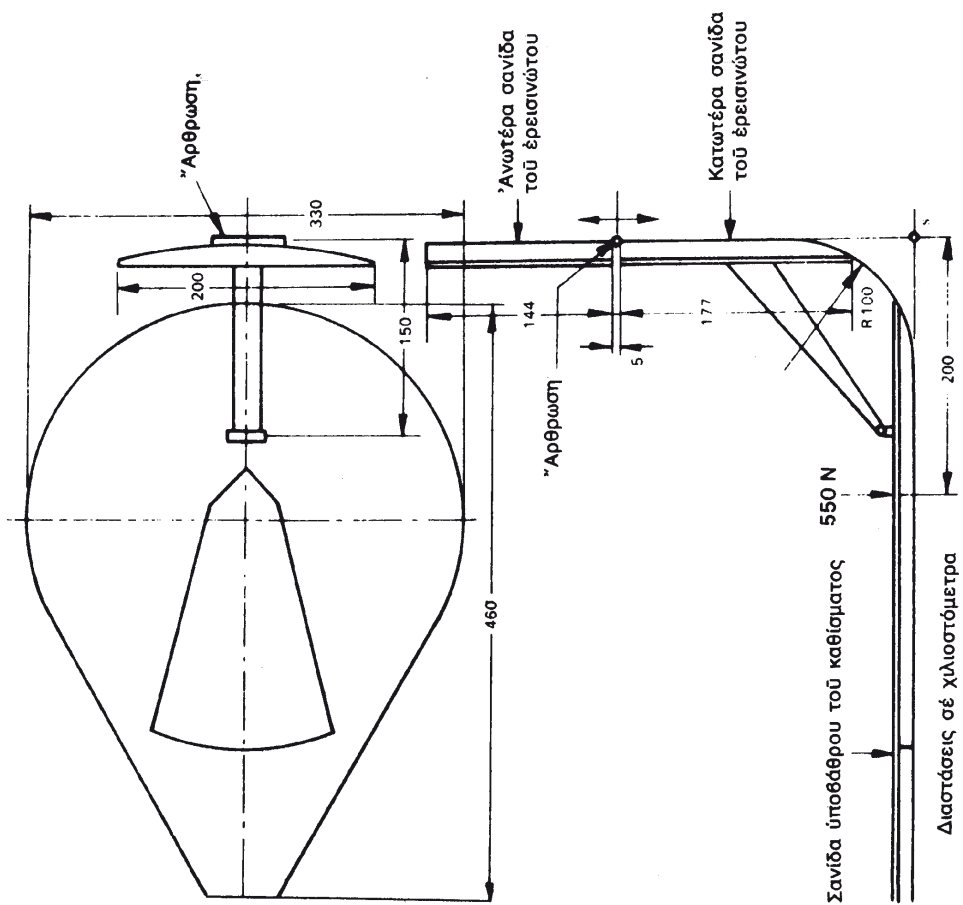
- 2.3.2. Ως σημείο αναφοράς νοείται το σημείο τομής του διαμήκου επιπέδου του διερχομένου διά του μέσου του καθίσματος μετά του επιπέδου του εφαπτομένου στη βάση της πλάτης και μετά οριζοντίου επιπέδου. Αυτό το οριζόντιο επίπεδο συναντά την κατώτερη επιφάνεια της σανίδος του οριζοντίου τμήματος του καθίσματος σε απόσταση 150 mm εμπροσθεν του αναφερομένου ανωτέρω εφαπτομένου επιπέδου.
- 2.3.3. Όταν η ανάρτηση του καθίσματος είναι ρυθμιζόμενη συναρτήσει του βάρους του οδηγού, ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε το κάθισμα να ευρίσκεται σε μέση θέση δυναμικής ρυθμίσεως.

Η συσκευή τοποθετείται σε θέση επί του καθίσματος. Εν συνεχεία φορτίζεται διά μιας δυνάμεως 550 N σε σημείο κείμενο σε απόσταση 50 mm εμπροσθεν της αρθρώσεως (Α) και τα δύο τμήματα της σανίδας-ερεισινώτου πιέζονται ελαφρά επί του ερεισινώτου του καθίσματος.

- 2.3.4. Αν δεν είναι δυνατό να προσδιορισθούν οι εφαπτόμενες σε κάθε στάθμη του ερεισινώτου (άνω και κάτω της περιοχής των νεφρών), πρέπει να πραγματοποιηθούν οι ακόλουθες διευθετήσεις:
- 2.3.4.1. όταν ουδεμία εφαπτομένη δεν είναι δυνατή στο κατώτερο τμήμα: το κατώτερο τμήμα της σανίδας-ερεισινώτου στηρίζεται κατακόρυφα στο ερεισινώτο του καθίσματος,
- 2.3.4.2. όταν ουδεμία εφαπτομένη δεν είναι δυνατή στο ανώτερο τμήμα: η άρθρωση (B) στερεώνεται σε ύψος 230 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος, αν το κατώτερο τμήμα της σανίδας-ερεισινώτου είναι κατακόρυφο. Είναι επακόλουθο ότι τα δύο τμήματα της σανίδας-ερεισινώτου πιέζονται ελαφρώς εφαπτομενικά προς το ερεισινώτο του καθίσματος.
3. ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
- 3.1. Ρωγμές και σχισμές
- Μετά από κάθε δοκιμή, όλα τα σημεία του συνόλου, τα (κύρια) μέλη και οι διατάξεις στερεώσεως επί του ελκυστήρα εξετάζονται οπτικά για να ανακαλυφθούν οι ρωγμές και οι σχισμές. Δεν λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενες μικρές σχισμές στα άνευ σημασίας στοιχεία.
- 3.2. Ζώνη απελευθέρωσης
- 3.2.1. Κατά τη διάρκεια κάθε δοκιμής εξακριβώνεται αν οιοδήποτε τμήμα της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής έχει εισχωρήσει εντός ζώνης απελευθέρωσης πέριξ του καθίσματος του οδηγού, σύμφωνα με τον παρεχόμενο προσδιορισμό στα σημεία 2.1 και 2.2.
- 3.2.2. Εξάλλου, εξακριβώνεται αν οιοδήποτε τμήμα της ζώνης απελευθέρωσης εξέχει της προστασίας της διατάξεως. Προς το σκοπό αυτό, θεωρείται σαν εξωτερικό στην προστασία της διατάξεως κάθε τμήμα του χώρου αυτού το οποίο θα έλθει σε επαφή με το επίπεδο έδαφος αν ο ελκυστήρας ανατρέπονταν προς την πλευρά εκ της οποίας προήλθε το πλήγμα. Τα ελαστικά και το εύρος ίχνους τροχών θεωρούνται ότι είναι τα μικρότερα που υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή.
- 3.3. Μέγιστη στιγμιαία παραμόρφωση
- Κατά τη διάρκεια της πλευρικής προσκρούσεως, σημειώνεται η διαφορά μεταξύ της μέγιστης στιγμιαίας παραμορφώσεως και της παραμενούσης παραμορφώσεως σε απόσταση 900 mm υπεράνω και 150 mm προς τα εμπρός εκ του σημείου αναφοράς του καθίσματος. Ένα άκρο του στελέχους, που περιγράφεται στο παράρτημα II σημείο 2.7.1. συνδέεται στο ανώτερο τμήμα της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής και το άλλο άκρο διέρχεται διά οπής του κατακόρυφου κανόνα. Η θέση του δακτυλίου επί του στελέχους μετά την πρόσκρουση δεικνύει τη μέγιστη στιγμιαία παραμόρφωση.
- 3.4. Μόνιμη παραμόρφωση
- Μετά τη δοκιμή της τελικής συμπίεσεως, σημειώνεται η μόνιμη παραμόρφωση της διατάξεως προστασίας. Προς το σκοπό αυτό, σημειώνεται, προ της ενάρξεως της δοκιμής, η θέση των κυρίων μελών της διατάξεως προστασίας σε σχέση με το σημείο αναφοράς του καθίσματος.
-

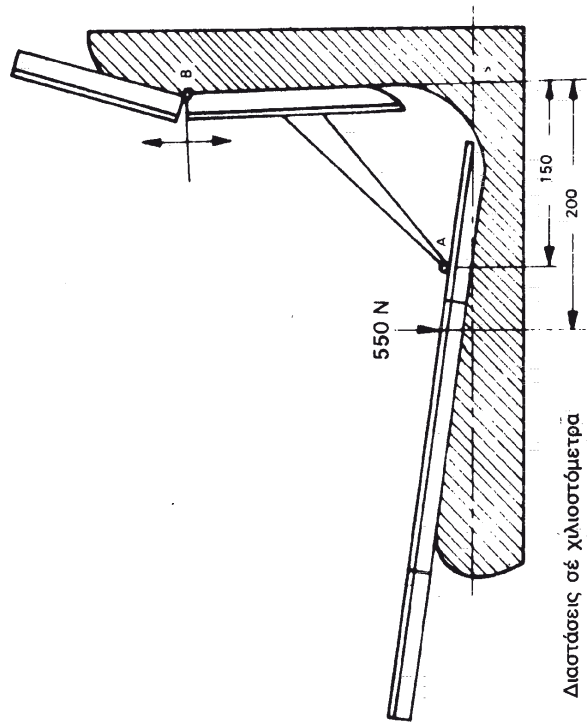
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΙΚΟΝΕΣ



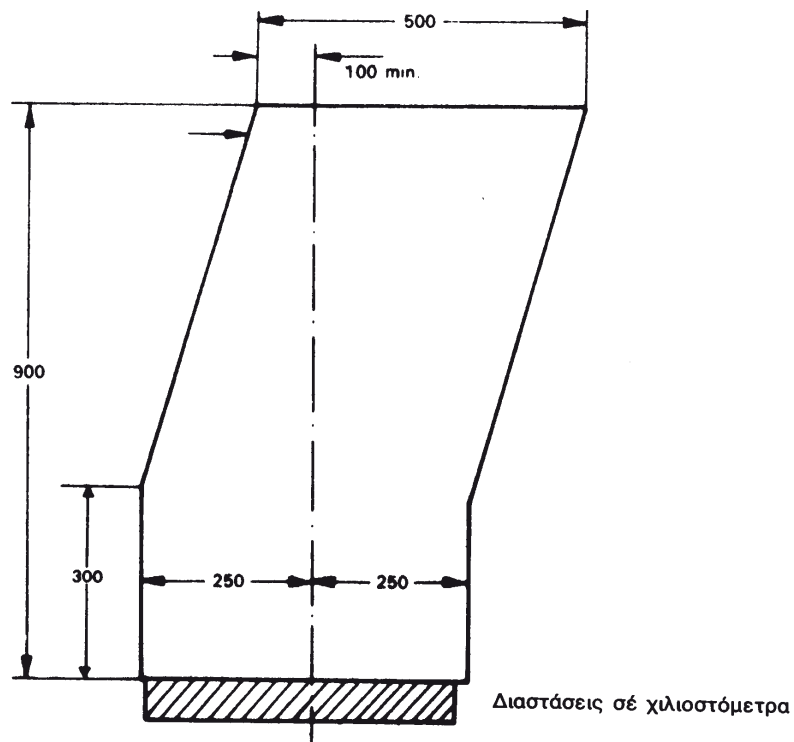
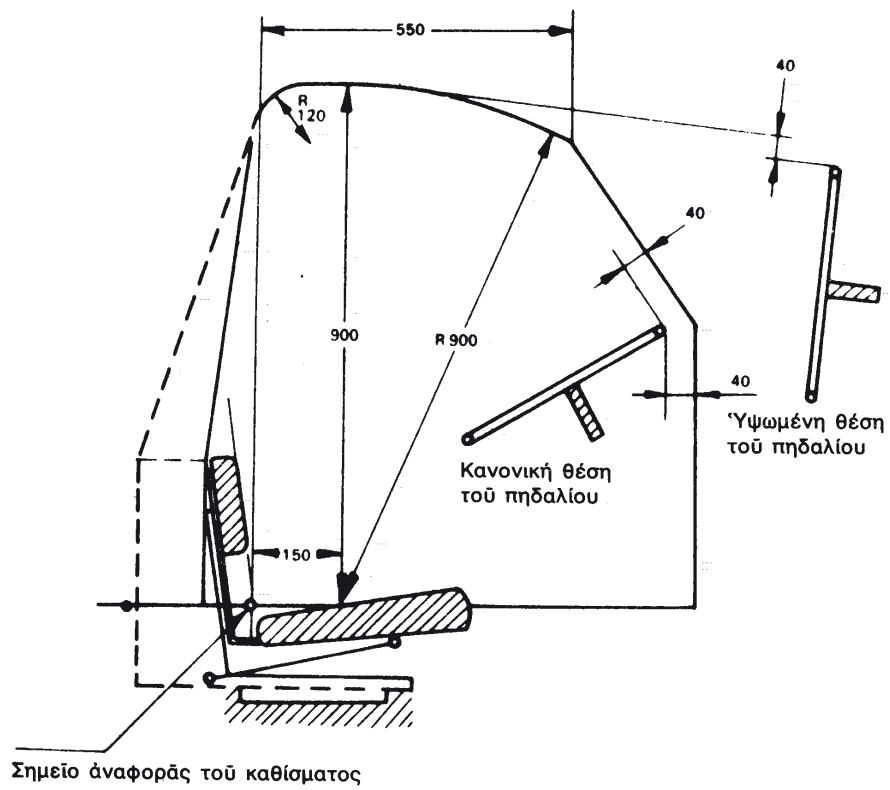
Εικόνα 1

Συσκευή προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος



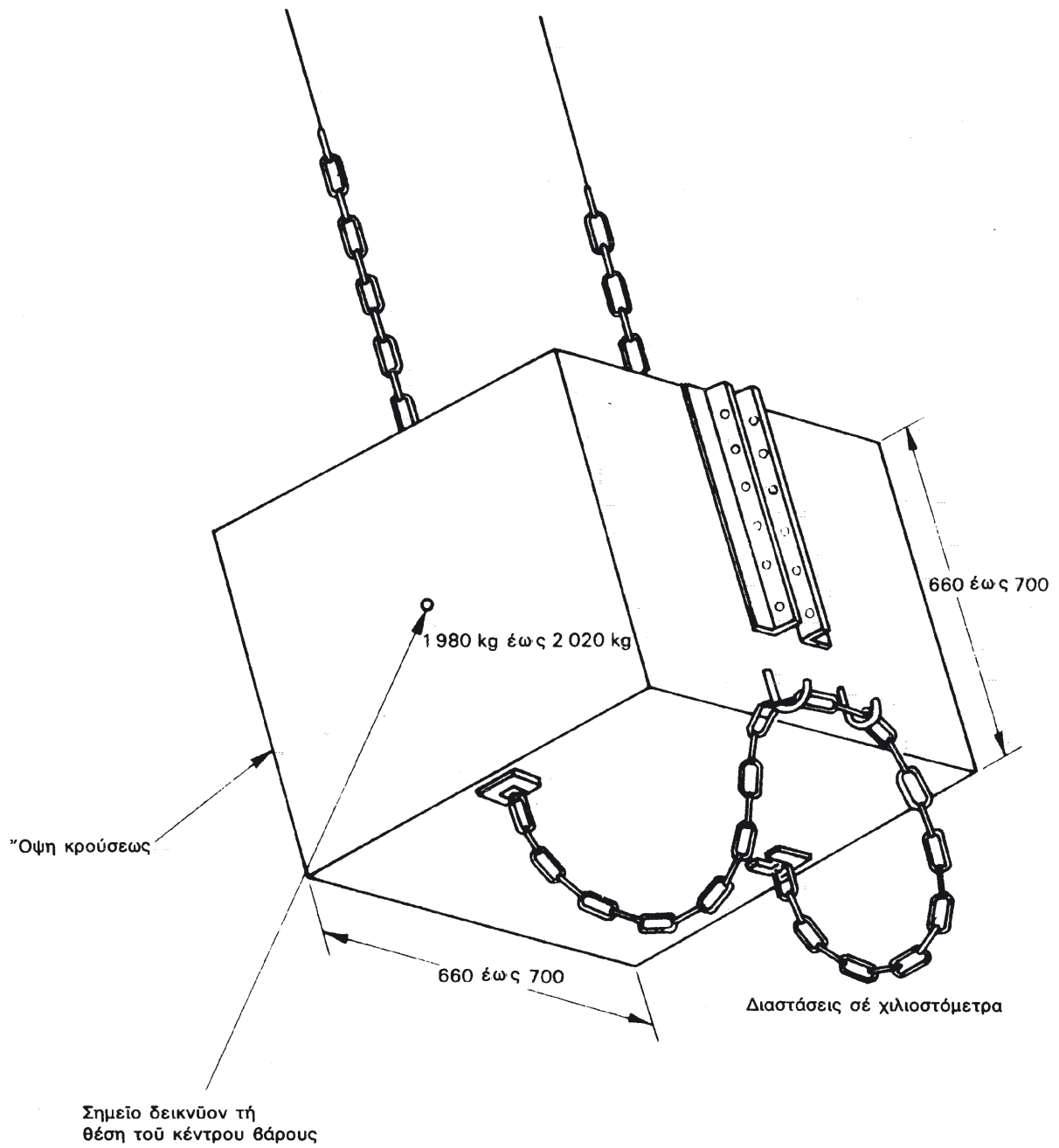
Εικόνα 2

Μέθοδος προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος



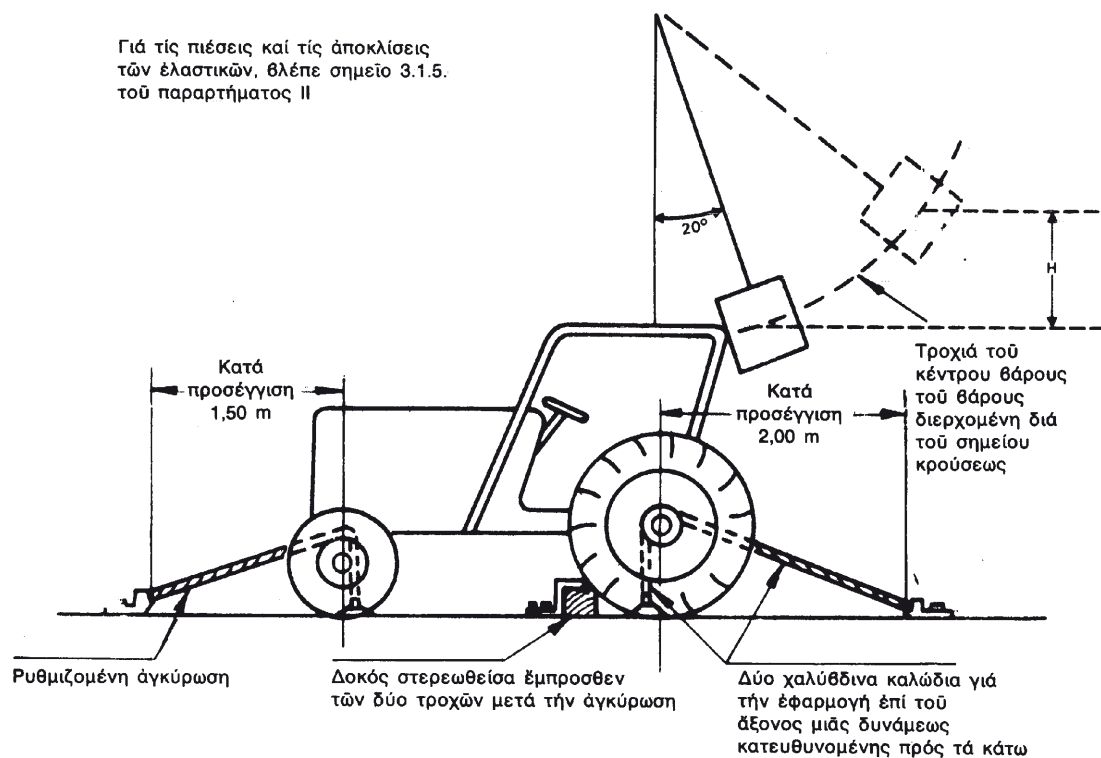
Εικόνα 3

Ζώνη απελευθέρωσης



Εικόνα 4

Άπεικόνιση του βάρους

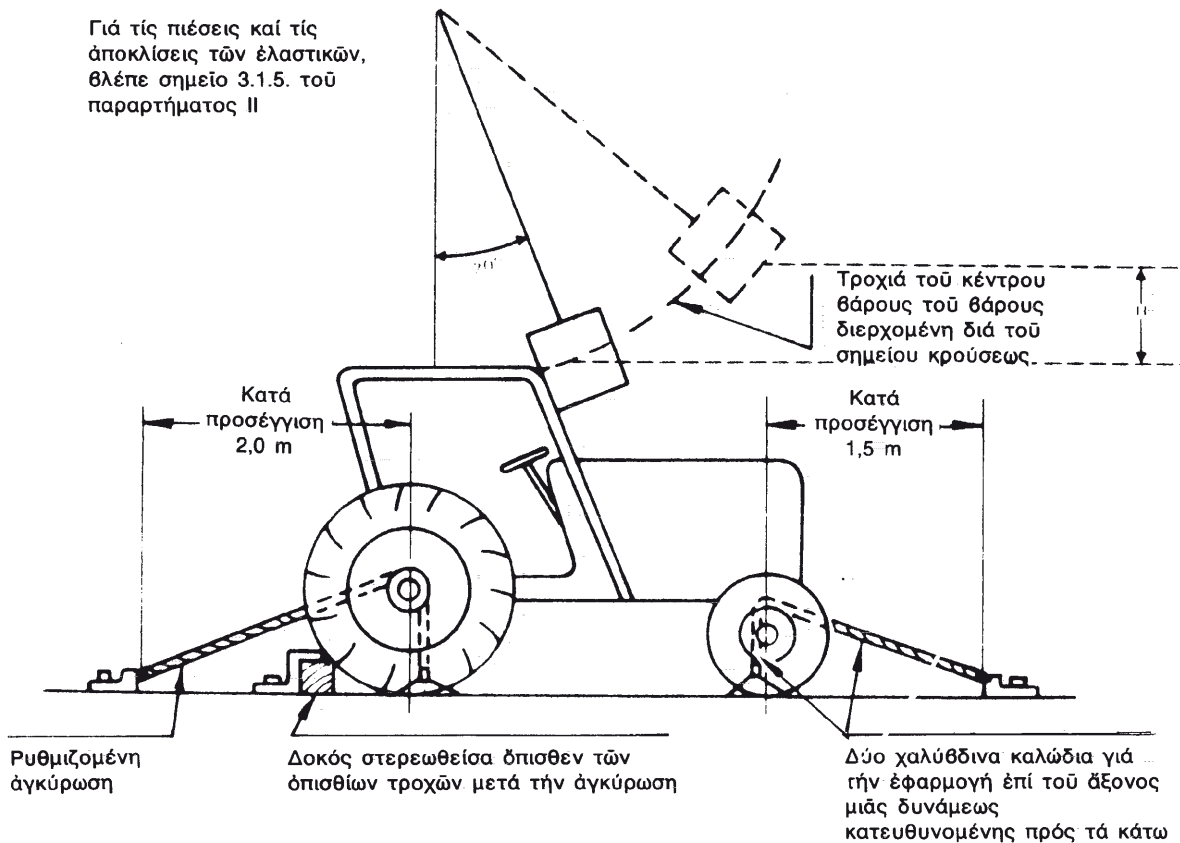


Εικόνα 5

Δοκιμή όπισθίας προεκρούσεως

Σημείωση:

Τό παρουσιαζόμενο σχήμα της διατάξεως προστασίας σέ περίπτωση ανάτροπής χρησιμεύει αποκλειστικά ως απεικόνιση και γιά νά δώσει διαστάσεις. Δέν αναπαράγει τίς σχεδιαστικές ξεειδικεύσεις.



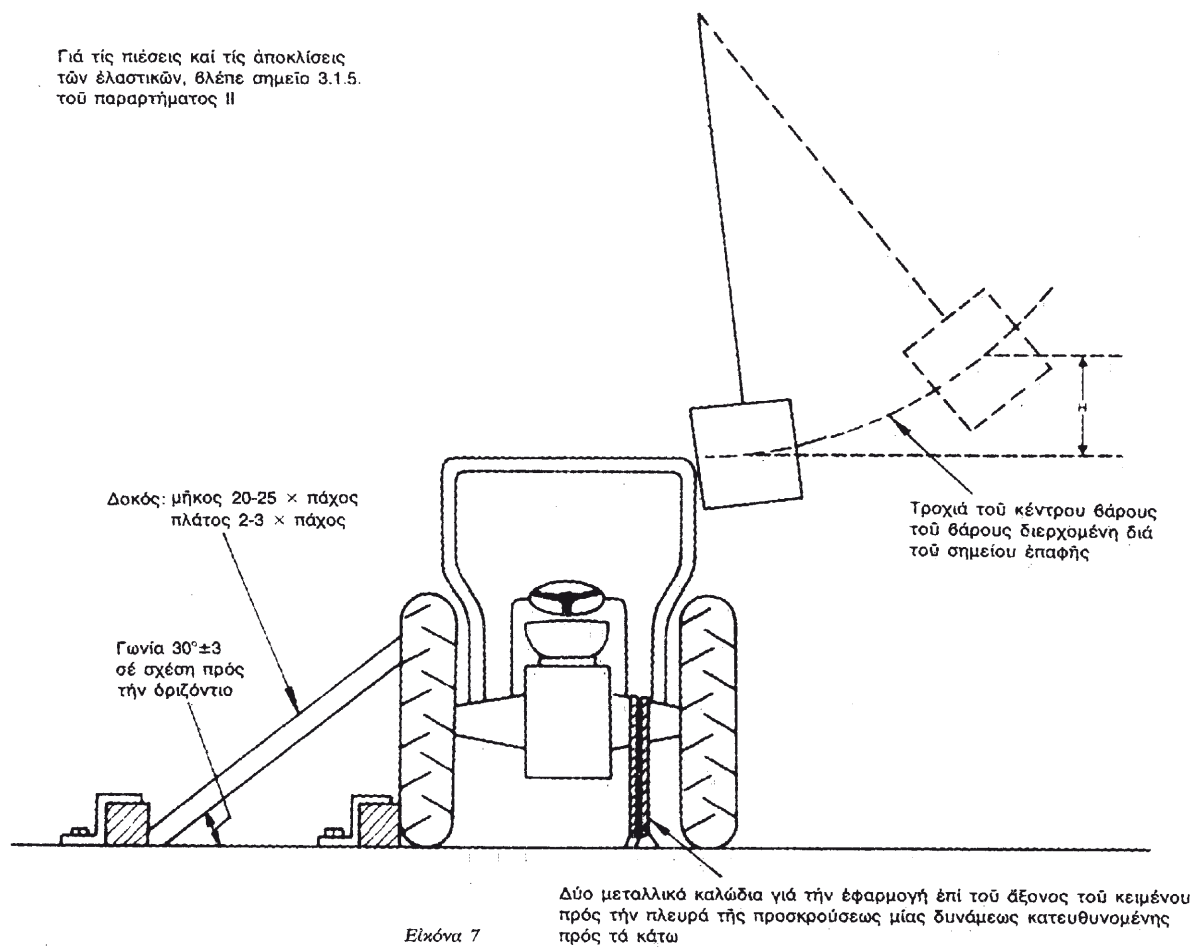
Εικόνα 6

Δοκιμή εμπροσθίας προσκρούσεως

Σημείωση:

Τό παρουσιαζόμενο σχήμα της διατάξεως προστασίας σέ περίπτωση ανατροπής χρησιμεύει αποκλειστικά σάν απεικόνιση και για νά δώσει τις διαστάσεις. Δέν αναπαράγει τις σχεδιαστικές εξειδικεύσεις.

Γιά τις πιέσεις και τις αποκλίσεις
των ελαστικών, βλέπε σημείο 3.1.5.
του παραρτήματος II

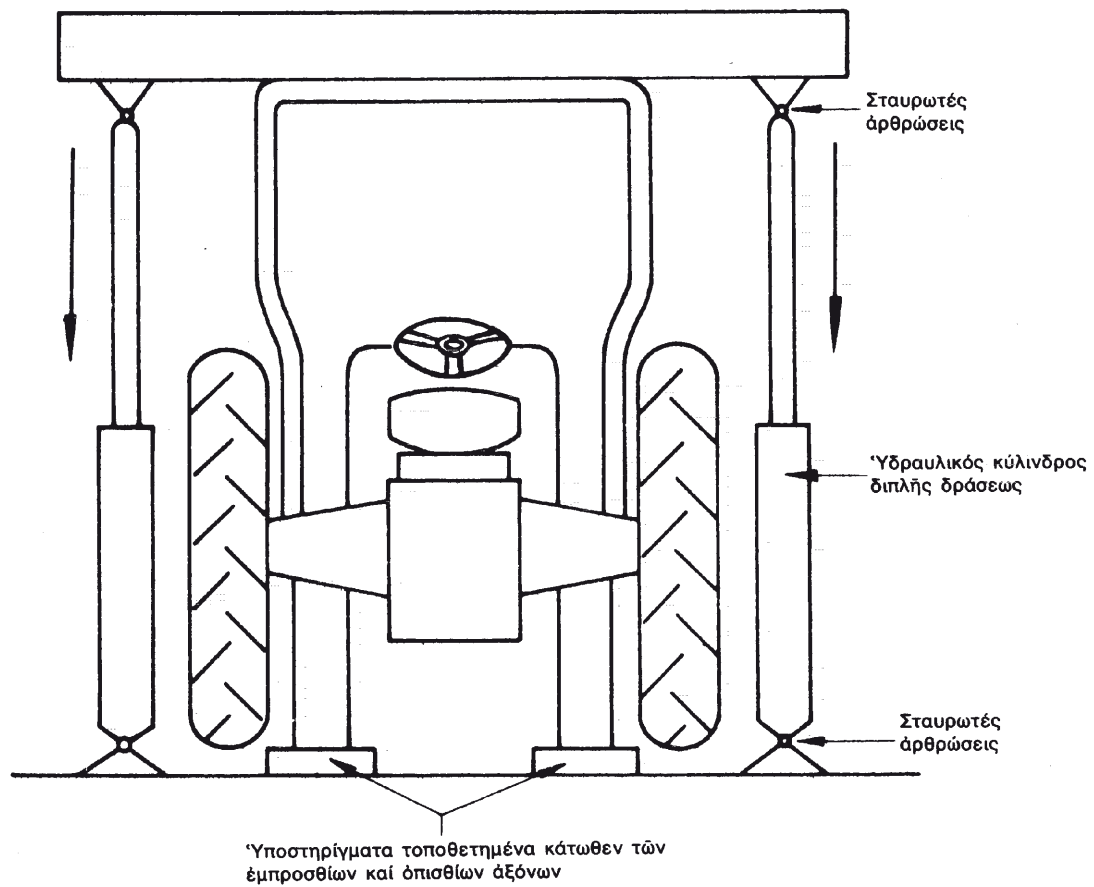


Εικόνα 7

Δοκιμή πλευρικής προσκρούσεως

Σημείωση:

Τό παρουσιάζόμενο σχήμα τής διατάξεως προστασίας σέ περίπτωση άνατροπής χρησιμεύει
άποκλειστικά σάν άπεικόνιση και γιά νά δώσει διαστάσεις. Δέν άναπαράγει τίς σχεδιαστικές
έξειδικεύσεις.

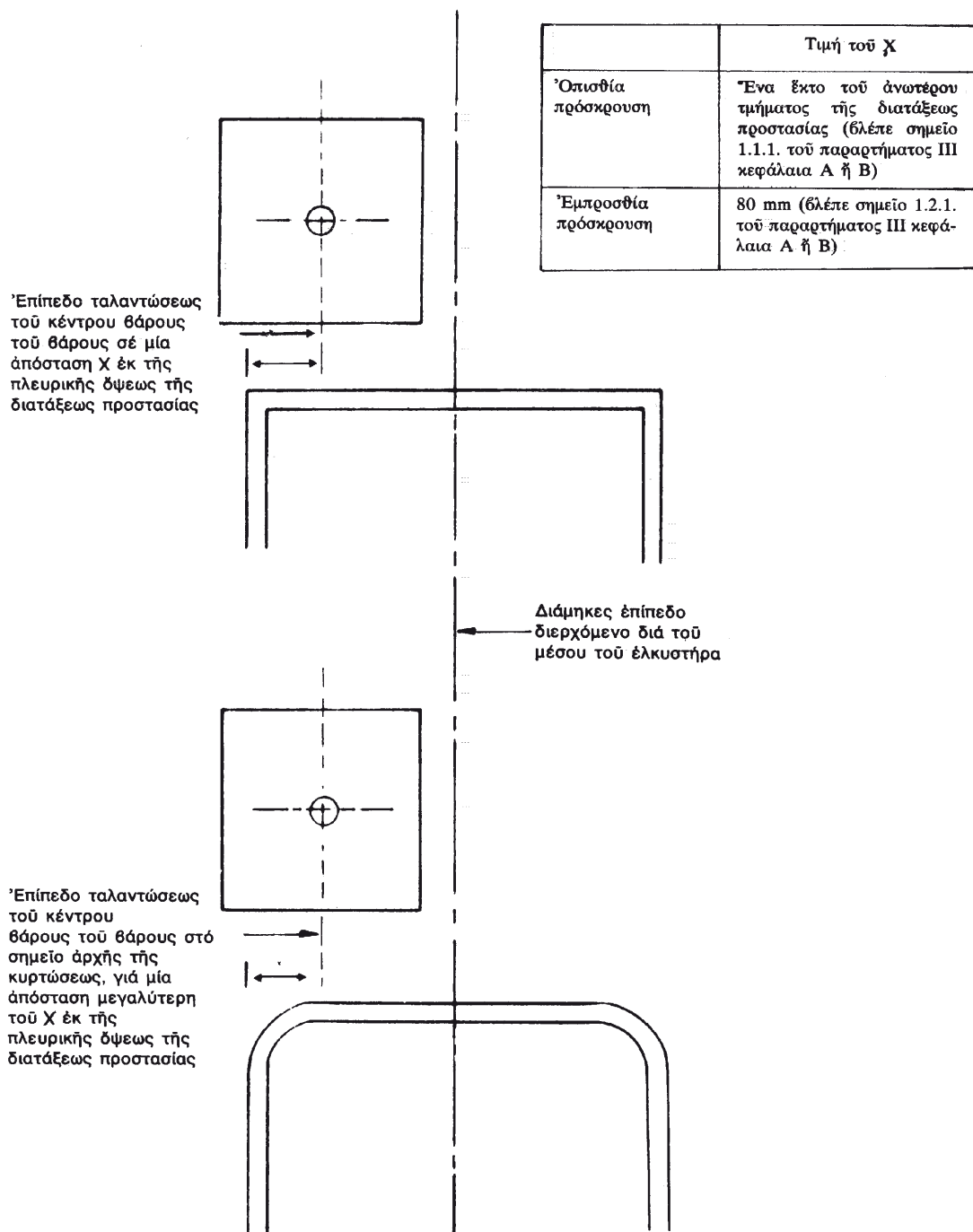


Εικόνα 8

Δοκιμή συνθλίψεως

Σημείωση:

Τό παρουσιαζόμενο σχήμα τής διατάξεως προστασίας σέ περίπτωση ανάτροπής χρησιμεύει αποκλειστικά σάν απεικόνιση και γιά νά δώσει τίσ διαστάσεις. Δέν αναπαράγει τίσ σχεδιαστικές εξειδικεύσεις.

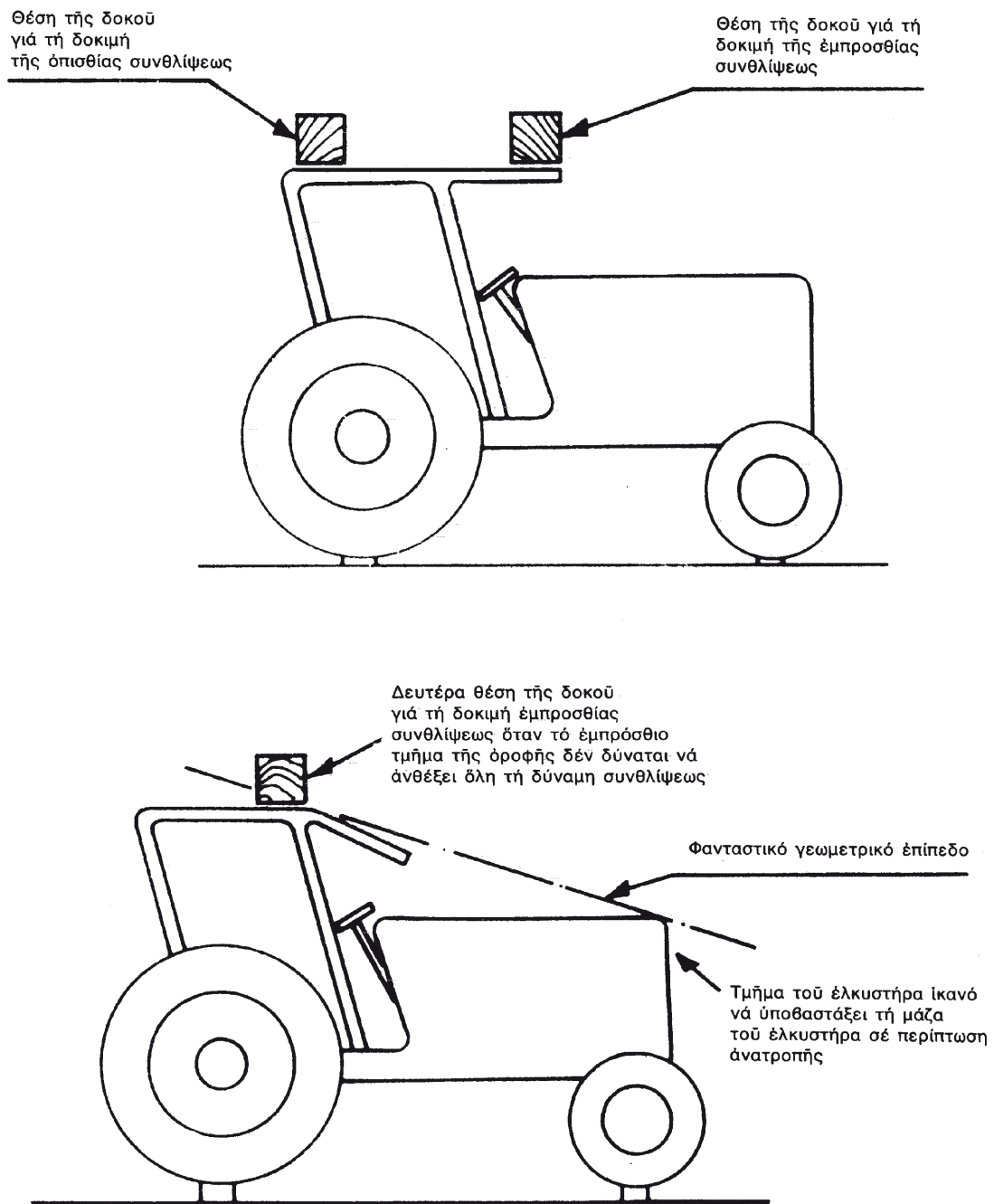


Εικόνα 9

Κάτοψη της διατάξεως προστασίας και του βάρους απεικονίζουσα τη θέση του επιπέδου ταλαντώσεως στις δοκιμές έμπροσθιας και όπισθιας πρόσκρούσεως

Σημείωση:

Τό βάρους παρουσιάζεται στο άριστο του διαμέσου επιπέδου. Για κάθε δοκιμή, οι πλευρές πού θα ύποστούν τά πλήγματα στο έμπροσθιο και στο όπισθιο τμήμα προσδιορίζονται στο σημείο 3.1.4. του παραρτήματος II.



Εικόνα 10

Θέση τής δοκού στίς δοκιμές συνθλίψεως

Σημείωση:

Τό παρουσιαζόμενο σχήμα τής διατάξεως προστασίας σέ περίπτωση άνατροπής χρησιμεύει αποκλειστικά ως απεικόνιση και για νά δώσει τίς διαστάσεις. Δέν αναπαράγει τίς σχεδιαστικές έξειδικεύσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΚ ΓΙΑ ΜΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ (ΘΑΛΑΜΟΣ Ή ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ) ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ ΤΗΣ ΚΑΘΩΣ ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ ΤΗΣ ΣΤΕΡΕΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΛΚΥΣΤΗΡΑ

Διάταξη προστασίας	
Σήμα	
Τύπος	
Σήμα του ελκυστήρα	
Τύπος του ελκυστήρα	
Μέθοδος δοκιμής	I/II ⁽¹⁾

Ένδειξη του
εργαστηρίου

- Αριθμός επικυρώσεως ΕΚ
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα της διατάξεως προστασίας
 2. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή του ελκυστήρα ή του ελκυστήρα της διατάξεως προστασίας
 3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του ενδεχομένου εντολοδόχου του κατασκευαστή του ελκυστήρα ή του κατασκευαστή της διατάξεως προστασίας
 4. **Εξειδικεύσεις του ελκυστήρα επί του οποίου εκτελούνται οι δοκιμές**
 - 4.1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα
 - 4.2. Τύπος και εμπορική επωνυμία
 - 4.3. Αριθμός σειράς
 - 4.4. Μάζα του μη ερματισμένου ελκυστήρα, μετά της διατάξεως προστασίας του, άνευ οδηγού kg
 - 4.5. Απόσταση μεταξύ των δύο ξόνων/Ροπή αδρανείας ⁽¹⁾ mm/kg/m² ⁽¹⁾
 - 4.6. Διαστάσεις των ελαστικών: εμπρόσθιων
 - οπισθίων
 5. **Επέκταση της επικυρώσεως ΕΚ για άλλους τύπους ελκυστήρων**
 - 5.1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα

⁽¹⁾ Διαγράψατε την περιττή ένδειξη.

- 5.2. Τύπος και εμπορική επωνυμία
- 5.3. Μάζα του μη έρματισμένου έλκυστήρα, μετά της διατάξεως προστασίας, άνευ όδηγου kg
- 5.4. Απόσταση μεταξύ των δύο άξόνων/ροπή αδράνειας ⁽¹⁾ mm/kg/m² ⁽¹⁾
- 5.5. Διαστάσεις των ελαστικών: εμπρόσθιων
- οπισθίων
6. **Εξειδικεύσεις της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής**
- 6.1. Σχέδιο της διευθετήσεως του συνόλου της δομής της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα
- 6.2. Φωτογραφίες εκ της πλευράς και εκ του όπισθεν, δεικνύουσες της λεπτομέρειες στερεώσεως
- 6.3. Σύντομη περιγραφή της διατάξεως προστασίας περιέχουσα τον τύπο κατασκευής, τα συστήματα στερεώσεως επί του ελκυστήρα, τις λεπτομέρειες επενδύσεως, τα μέσα προσβάσεως και τις δυνατότητες απελευθέρωσης, τα χαρακτηριστικά περί της εσωτερικής επενδυτικής πληρώσεως, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα ικανά να εμποδίσουν τις διαδοχικές ανατροπές του ελκυστήρα και τις λεπτομέρειες επί του συστήματος θερμάνσεως και αερισμού
- 6.4. Διαστάσεις
- 6.4.1. Ύψος των μελών της οροφής υπεράνω του φορτισμένου καθίσματος/του σημείου αναφοράς του καθίσματος ⁽²⁾ mm
- 6.4.2. Ύψος των μελών της οροφής υπεράνω του υποποδίου του ελκυστήρα mm
- 6.4.3. Εσωτερικό πλάτος της διατάξεως προστασίας σε απόσταση 950 mm υπεράνω του φορτισμένου καθίσματος/σε απόσταση 900 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος ⁽²⁾ mm
- 6.4.4. Εσωτερικό πλάτος της διατάξεως προστασίας σε ένα σημείο κείμενο υπεράνω του καθίσματος στη στάθμη του κέντρου του πηδαλίου mm
- 6.4.5. Απόσταση του κέντρου του πηδαλίου εκ της δεξιάς πλευράς της διατάξεως προστασίας mm
- 6.4.6. Απόσταση του κέντρου του πηδαλίου εκ της αριστερής πλευράς της διατάξεως προστασίας mm
- 6.4.7. Ελάχιστη απόσταση του άκρου του πηδαλίου εκ της διατάξεως προστασίας mm
- 6.4.8. Πλάτος των θυρών:
- άνω mm
- στό μέσο του ύψους mm
- κάτω mm
- 6.4.9. Ύψος των θυρών:
- υπεράνω των εξόδων (πλατφόρμες) mm

⁽¹⁾ Διαγράψατε την περιττή ένδειξη.

⁽²⁾ Διαγράψατε την περιττή ένδειξη ανάλογα με τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο.

- υπεράνω της υψηλότερης βαθμίδος mm
 υπεράνω της χαμηλότερης βαθμίδος mm
- 6.4.10. Ολικό ύψος του εφοδιασμένου διά της διατάξεως προστασίας ελκυστήρα mm
- 6.4.11. Ολικό πλάτος της διατάξεως προστασίας mm
- 6.4.12. Οριζόντια απόσταση του ερεισινώτου του καθίσματος εκ του οπισθίου της διατάξεως προστασίας σε ύψος 950 mm υπεράνω του φορτισμένου καθίσματος/900 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος ⁽¹⁾ mm
- 6.5. Δεδομένα επί των υλικών, ποιότητα των χρησιμοποιουμένων υλικών και χρησιμοποιούμενα πρότυπα (standard)
- Βασικό πλαίσιο (υλικό και διαστάσεις)
- Στερεώσεις (υλικό και διαστάσεις)
- Επένδυση (υλικό και διαστάσεις)
- Οροφή (υλικό και διαστάσεις)
- Εσωτερική επενδυτική πλήρωση (υλικό και διαστάσεις)
- Κοχλίες συσκευασίας και στερεώσεις (ποιότητα και διαστάσεις)
7. **Αποτελέσματα των δοκιμών**
- 7.1. Δοκιμές προσκρούσεως και συνθλίψεως
- Οι δοκιμές προσκρούσεως επραγματοποιήθηκαν στο δεξιό/αριστερό ⁽²⁾ οπίσθιο τμήμα, στο δεξιό/αριστερό ⁽²⁾ εμπρόσθιο τμήμα και επί της δεξιάς/αριστεράς ⁽²⁾ πλευράς. Η χρησιμοποιηθείσα για τον υπολογισμό της δυνάμεως κρούσεως και της δυνάμεως συνθλίψεως μάζα αναφοράς ήταν kg
- Οι εξειδικεύσεις των σχετικών προς τις ρωγμές και τις σχισμές δοκιμών και των σχετικών προς τη μέγιστη στιγμιαία παραμόρφωση και προς τη ζώνη απελευθερώσεως εξεπληρώθηκαν
- 7.2. Μετρούμενες παραμορφώσεις μετά τις δοκιμές
- Μόνιμη παραμόρφωση:
- του οπισθίου τμήματος προς τα αριστερά mm
- του οπισθίου τμήματος προς τα δεξιά mm
- του εμπρόσθιου τμήματος προς τα αριστερά mm
- του εμπρόσθιου τμήματος προς τα δεξιά mm
- πλευρική:
- εμπρός mm
- όπισθεν mm
- του ανώτερου τμήματος προς τα κάτω:
- εμπρός mm
- όπισθεν mm
- Διαφορά μεταξύ της μέγιστης στιγμιαίας παραμορφώσεως και της παραμενούσης παραμορφώσεως κατά τη διάρκεια της δοκιμής της πλευρικής προσκρούσεως mm
8. Αριθμός του πρακτικού
9. Ημερομηνία του πρακτικού
10. Υπογραφή

⁽¹⁾ Αναφέρατε, κατά περίπτωση, αν πρόκειται περί πρώτης, δευτέρας, κλπ. επεκτάσεως σε σχέση προς την αρχική επικύρωση ΕΟΚ.

⁽²⁾ Διαγράψατε την ή τις περιττή(ές) ενδείξη(εις).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

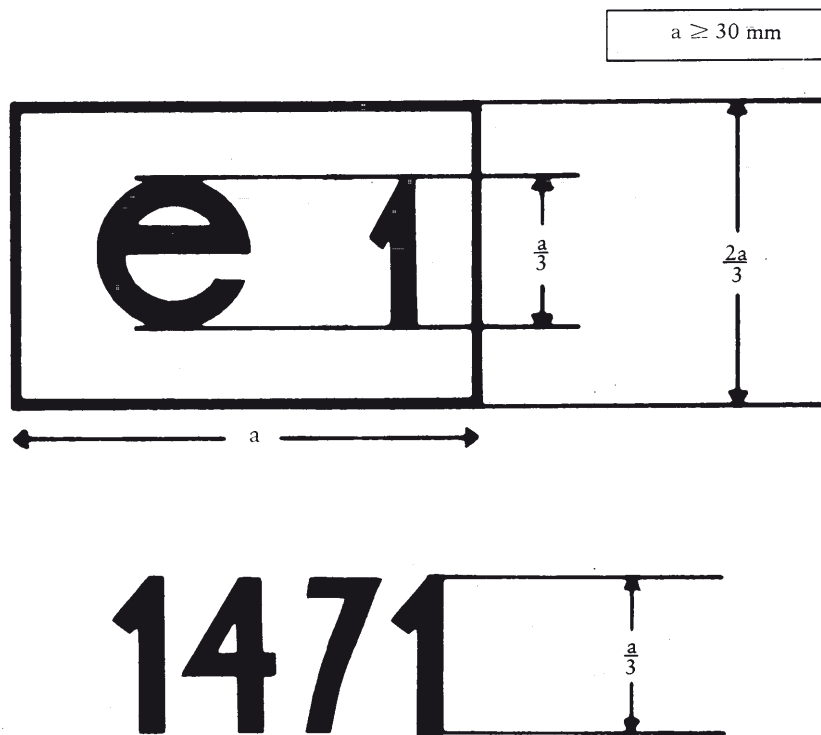
ΣΗΜΑΝΣΗ

Το σήμα επικυρώσεως ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου αποτελείται από ορθογώνιο, στο εσωτερικό του οποίου ευρίσκεται τοποθετημένο το γράμμα ε ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό του κράτους μέλους του χορηγήσαντος την επικύρωση:

1. για τη Γερμανία,
2. για τη Γαλλία,
3. για την Ιταλία,
4. για τις Κάτω Χώρες,
5. για τη Σουηδία,
6. για το Βέλγιο,
7. για την Ουγγαρία,
8. για την Τσεχική Δημοκρατία
9. για την Ισπανία,
11. για το Ηνωμένο Βασίλειο,
12. για την Αυστρία,
13. για το Λουξεμβούργο,
17. για την Φινλανδία,
18. για τη Δανία,
19. για τη Ρουμανία,
20. για την Πολωνία,
21. για την Πορτογαλία,
23. για την Ελλάδα,
24. για την Ιρλανδία,
26. για τη Σλοβενία,
27. για τη Σλοβακία,
29. για την Εσθονία,
32. για τη Λεττονία,
34. για τη Βουλγαρία,
37. για τη Λιθουανία,
49. για την Κύπρο,
50. για τη Μάλτα.

Και από τον αριθμό επικυρώσεως ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου που αντιστοιχεί στον αριθμό του δελτίου επικυρώσεως ΕΚ του συνταχθέντος για του τύπο διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής όσον αφορά στην αντοχή της και στην αντοχή της στερεώσεως της επί του ελκυστήρα, τοποθετημένου σε τυχούσα θέση πλησίον του ορθογωνίου.

Παράδειγμα σήματος επικυρώσεως ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου



Σημείωση: Η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που φέρει το ανωτέρω σήμα επικυρώσεως ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου, είναι διάταξη προστασίας για την οποία χορηγήθηκε η επικύρωση ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου στη Γερμανία (e 1) υπό τον αριθμό 1471.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΜΟΝΤΕΛΟ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΚ

Ένδειξη της διοικήσεως

Γνωστοποίηση περί της επικυρώσεως ΕΚ, της αρνήσεως, της ανακλήσεως της επικυρώσεως ΕΚ ή της επεκτάσεως επικυρώσεως ΕΚ ενός τύπου διατάξεως προστασίας σέ περίπτωση ανατροπής (θάλαμος η πλαίσιο ασφαλείας) όσον άφορα στην αντοχή της καθώς επίσης και στην αντοχή της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα

- Αριθμός επικυρώσεως ΕΚ επέκταση ⁽¹⁾
1. Βιομηχανικό η εμπορικό σημα της διατάξεως προστασίας
 2. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή της διατάξεως προστασίας
 3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ενδεχομένου εντολοδόχου του κατασκευαστή της διατάξεως προστασίας
 4. Βιομηχανικό η εμπορικό σήμα, τύπος και εμπορική ονομασία του ελκυστήρα για του όποιο προορίζεται η διάταξη προστασίας
 5. Επέκταση της επικυρώσεως ΕΚ για του (τους) ακόλουθο (τους) τύπο (ους) ελκυστήρα (ων)
 - 5.1. Η μάζα του μη ερματισμένου ελκυστήρα, προσδιοριζόμενη στο σημείο 1.3. του παραρτήματος Π, υπερβαίνει/δεν υπερβαίνει ⁽²⁾ πλέον του 5 % τη χρησιμοποιηθείσα για τη δοκιμή μάζα αναφοράς.
 - 5.2. Η μέθοδος στερεώσεως και τα σημεία συναρμολογήσεως είναι/δεν είναι ταυτόσημα ⁽²⁾.
 - 5.3. Όλα τα στοιχεία τα ικανά να χρησιμεύσουν σαν υποστήριγμα της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής είναι/δέν είναι ⁽²⁾ ταυτόσημα.
 6. Παρουσιασθέν προς επικύρωση ΕΚ τήν
 7. Εργαστήριο δοκιμής
 8. Ημερομηνία και αριθμός του πρακτικού του εργαστηρίου
 9. Ημερομηνία της επικυρώσεως/της αρνήσεως/της ανακλήσεως της επικυρώσεως ΕΚ ⁽²⁾
 10. Ημερομηνία επεκτάσεως της επικυρώσεως/της αρνήσεως/της ανακλήσεως της επεκτάσεως ΕΚ ⁽²⁾
 11. Τόπος
 12. Ημερομηνία
 13. Επισυνάπτονται τα ακόλουθα στοιχεία, που φέρουν τον αριθμό επικυρώσεως ΕΚ που αναφέρεται ανωτέρω (παραδείγματος χάρη, πρακτικό δοκιμής)
 14. Ενδεχόμενες παρατηρήσεις
 15. Υπογραφή

⁽¹⁾ Αναφέρατε, κατά περίπτωση, αν πρόκειται περί πρώτης, δευτέρας, κλπ. επεκτάσεως σε σχέση προς την αρχική επικύρωση ΕΚ.

⁽²⁾ Διαγράψατε την η τις περιττή(ές) ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Όροι έγκρισης ΕΚ τύπου

1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΚ τύπου ελκυστήρα όσον αφορά στην αντοχή της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ελκυστήρα ή τον εντολοδόχο του.
 2. Στην επιφορτισμένη των δοκιμών εγκρίσεως τεχνική υπηρεσία πρέπει να προσκομισθεί ελκυστήρας αντιπροσωπευτικός του προς έγκριση τύπου επί του οποίου έχουν συναρμολογηθεί διάταξη προστασίας καθώς επίσης και η στερέωσή της, δεόντως επικυρωμένες.
 3. Η επιφορτισμένη των δοκιμών εγκρίσεως τεχνική υπηρεσία εξακριβώνει αν ο τύπος διατάξεως προστασίας που έχει επικυρωθεί προορίζεται προς συναρμολόγηση επί του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο αιτείται η έγκριση. Εξακριβώνει ιδίως αν η στερέωσή της διατάξεως προστασίας αντιστοιχεί προς αυτή που εδοκιμάσθη κατά την επικύρωση ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου.
 4. Ο κάτοχος της εγκρίσεως ΕΚ τύπου δύναται να ζητήσει την επέκταση αυτής για άλλους τύπους διατάξεως προστασίας.
 5. Οι αρμόδιες αρχές χορηγούν αυτή την επέκταση υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - 5.1. ο νέος τύπος διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής και η στερέωσή της επί του ελκυστήρα ήσαν το αντικείμενο επικυρώσεως ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου.
 - 5.2. έχει σχεδιασθεί για να συναρμολογηθεί επί του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο ζητείται η επέκταση της εγκρίσεως ΕΚ τύπου.
 - 5.3. η στερέωσή της διατάξεως προστασίας επί του ελκυστήρα αντιστοιχεί σ' αυτήν η οποία δοκιμάσθηκε κατά την επικύρωσή ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου.
 6. Ένα δελτίο σύμφωνο προς το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΧ επισυνάπτεται στο δελτίο εγκρίσεως ΕΚ για κάθε έγκριση ή επέκταση εγκρίσεως που χορηγήθηκε ή απορρίφθηκε.
 7. Αν η αίτηση εγκρίσεως ΕΚ τύπου ελκυστήρα υποβάλλεται ταυτόχρονα με την αίτηση επικυρώσεως ΕΚ τύπου διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής προοριζόμενου να συναρμολογηθεί επί του τύπου του ελκυστήρα για τον οποίο αιτείται η έγκριση ΕΚ τύπου, δεν πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενες στα σημεία 2 και 3 εξακριβώσεις.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ενδειξη της διοικήσεως

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΕΛΚΥΣΤΗΡΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ
ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ (ΘΑΛΑΜΟΣ Η ΠΛΑΙΣΙΟ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ) ΚΑΘΩΣ ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΤΕΡΕΩΣΕΩΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΛΚΥΣΤΗΡΑ**

(Άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκημένων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενοτήτων των οχημάτων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ)

Αριθμός εγκρίσεως ΕΚ
..... επέκτασή (1)

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του έλκυστήρα
2. Τύπος του ελκυστήρα
3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή του ελκυστήρα
4. Κατά περίπτωση, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εντολοδόχου
5. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής
6. Επέκταση της εγκρίσεως ΕΚ για τον (τους) ακόλουθο (ους) τύπο (ους) διατάξεως (ων) προστασίας
7. Ελκυστήρας που παρουσιάσθηκε προς έγκριση ΕΚ την
8. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη των δοκιμών πιστότητας για την Έγκριση ΕΚ
9. Ημερομηνία του χορηγηθέντος από την υπηρεσία αυτή πρακτικού
10. Αριθμός του χορηγηθέντος από την υπηρεσία αυτή πρακτικού
11. Η έγκριση ΕΚ όσον αφορά στην αντοχή των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής όπως επίσης και της στερεώσεώς τους επί του έλκυστήρα χορηγήθηκε/απορρίφθηκε (2)
12. Η επέκταση της εγκρίσεως ΕΚ όσον αφορά στην αντοχή των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής όπως επίσης και της στερεώσεώς τους επί του έλκυστήρα χορηγήθηκε/απορρίφθηκε (2)
13. Τόπος
14. Ημερομηνία
15. Υπογραφή

(1) Αναφέρατε, κατά περίπτωση, αν πρόκειται περί πρώτης, δεύτερας, κλπ. επεκτάσεως σε σχέση προς την αρχική επικύρωση ΕΚ.

(2) Διαγράψατε την περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεων της

(που αναφέρονται στο άρθρο 13)

Οδηγία 77/536/ΕΟΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 1).

Παράρτημα Ι, μέρος Χ της πράξης προσχώρησης του 1979
(ΕΕ L 291 της 19.11.1979, σ. 108).

Παράρτημα Ι, μέρος ΙΧ Α, της πράξης προσχώρησης του 1985
(ΕΕ L 302 της 15.11.1985, σ. 209).

Οδηγία 87/354/ΕΟΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 192 της 11.7.1987, σ. 43).

Μόνον όσον αφορά τις αναφορές στην οδηγία 77/536/ΕΟΚ από το παράρτημα, σημείο 9 στοιχείο α)

Οδηγία 89/680/ΕΟΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 398 της 30.12.1989, σ. 26).

Σημείο ΧΙΓ.ΠΙ.2 του παραρτήματος Ι της πράξης προσχώρησης του 1994
(ΕΕ C 241 της 29.8.1994, σ. 205).

Οδηγία 1999/55/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 146 της 11.6.1999, σ. 28).

Σημείο ΙΑ.21 του παραρτήματος ΙΙ της πράξης προσχώρησης του 2003
(ΕΕ L 236 της 23.9.2003, σ. 53)

Οδηγία 2006/96/ΕΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 81).

Μόνον όσον αφορά τις παραπομπές στην οδηγία 77/536/ΕΟΚ από το άρθρο 1 και το παράρτημα, μέρος Α σημείο 20

ΜΕΡΟΣ Β

Κατάλογος προθεσμιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής

(που αναφέρονται στο άρθρο 13)

Οδηγία	Προθεσμία ενσωμάτωσης	Ημερομηνία εφαρμογής
77/536/ΕΟΚ	29 Δεκεμβρίου 1978	—
87/354/ΕΟΚ	31 Δεκεμβρίου 1987	—
89/680/ΕΟΚ	3 Ιανουαρίου 1990	—
1999/55/ΕΚ	30 Ιουνίου 2000 ⁽¹⁾	—
2006/96/ΕΚ	1 Ιανουαρίου 2007	—

⁽¹⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 1999/55/ΕΚ:

«1. Από την 1η Ιουλίου 2000, τα κράτη μέλη δεν δύνανται:

— να αρνούνται, για έναν τύπο ελκυστήρων, να χορηγήσουν έγκριση ΕΚ τύπου ή να εκδώσουν το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, ή να χορηγήσουν εθνική έγκριση τύπου,

— ούτε να απαγορεύουν τη θέση σε κυκλοφορία ελκυστήρων,

εάν οι ελκυστήρες αυτοί πληρούν τις προδιαγραφές της οδηγίας 77/536/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2001, τα κράτη μέλη:

— δεν δύνανται πλέον να χορηγούν το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, για έναν τύπο ελκυστήρος, εάν αυτός δεν πληροί τις προδιαγραφές της οδηγίας 77/536/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία,

— δύνανται να αρνούνται να χορηγήσουν εθνική έγκριση τύπου για τύπο ελκυστήρος, εάν δεν πληροί τις προδιαγραφές της οδηγίας 77/536/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 77/536/ΕΟΚ	Οδηγία 1999/55/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 9		Άρθρο 1
Άρθρο 1		Άρθρο 2
Άρθρο 2		Άρθρο 3
Άρθρο 3		Άρθρο 4
Άρθρο 4		Άρθρο 5
Άρθρο 5		Άρθρο 6
Άρθρο 6		Άρθρο 7
Άρθρο 7		—
	Άρθρο 2	Άρθρο 8
Άρθρο 8		Άρθρο 9
Άρθρα 10 και 11		Άρθρα 10 και 11
Άρθρο 12 παράγραφος 1		—
Άρθρο 12 παράγραφος 2		Άρθρο 12
—		Άρθρο 13
—		Άρθρο 14
Άρθρο 13		Άρθρο 15
Παραρτήματα I έως IX		Παραρτήματα I έως IX
—		Παράρτημα X
—		Παράρτημα XI

ΟΔΗΓΙΑ 2009/75/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Ιουλίου 2009

σχετικά με τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς (στατικές δοκιμές)

(κωδικοποιημένη έκδοση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 79/622/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 1979, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς (στατικές δοκιμές)⁽³⁾ έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιαστικά⁽⁴⁾. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.
- (2) Η οδηγία 79/622/ΕΟΚ είναι μία από τις επιμέρους οδηγίες του συστήματος έγκρισης τύπου ΕΚ που προβλεπόταν από την οδηγία 74/150/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Μαρτίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, όπως αντικαταστάθηκε με την οδηγία 2003/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκούμενων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενότητων των οχημάτων αυτών⁽⁵⁾ και θεσπίζει τις τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με τον σχεδιασμό και την κατασκευή των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων όσον αφορά τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής (στατικές δοκιμές). Αυτές οι τεχνικές προδιαγραφές αφορούν την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών ενόψει της εφαρμογής, για κάθε τύπο ελκυστήρα, της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΚ που προβλέπεται από την οδηγία 2003/37/ΕΚ. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις της οδηγίας 2003/37/ΕΚ σχε-

τικά με τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες, τα ρυμουλκούμενά τους και τα εναλλάξιμα ρυμουλκούμενα μηχανήματά καθώς και τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές ενότητες των οχημάτων εφαρμόζονται στην παρούσα οδηγία.

- (3) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίξει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα Χ μέρος Β,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επί των ελκυστήρων που καθορίζει το άρθρο 2 στοιχείο ι) της οδηγίας 2003/37/ΕΚ, οι οποίοι έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) απόσταση εκ του εδάφους 1 000 χιλιοστά κατά μέγιστο όριο·
- β) σταθερό εύρος μεταξύ των τροχών ή ρυθμιζόμενο εύρος μεταξύ των τροχών ενός εκ των κινητηρίων αξόνων τουλάχιστον 1 150 χιλιοστά·
- γ) δυνατότητα να είναι εφοδιασμένοι διαμίας διατάξεως συζεύξεως πολλαπλών σημείων για μεταθέσιμα εργαλεία και διαμίας διατάξεως έλξεως·
- δ) μάζα μεγαλύτερη ή ίση προς 800 χιλιόγραμμα, αντιστοιχούσα σε μάζα κενού οχήματος του ελκυστήρα, όπως προβλέπει το σημείο 2.1.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2003/37/ΕΚ, συμπεριλαμβανομένων της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, τοποθετημένης συμφώνως προς την παρούσα οδηγία, και των ελαστικών της μεγαλύτερης διαμέτρου που συνιστά ο κατασκευαστής.

Άρθρο 2

1. Κάθε κράτος μέλος επικυρώνει κάθε τύπο διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες στα παραρτήματα Ι έως V προδιαγραφές κατασκευής και δοκιμής.

2. Το κράτος μέλος το οποίο προέβη στην επικύρωση ΕΚ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να επιβλέπει, εφόσον τούτο είναι αναγκαίο, την πιστότητα της κατασκευής προς τον τύπο που έχει επικυρωθεί, εν ανάγκη σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών. Η επίβλεψη αυτή περιορίζεται σε δειγματοληψίες.

⁽¹⁾ ΕΕ C 211 της 19.8.2008, σ. 17.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 22ας Ιουνίου 2009.

⁽³⁾ ΕΕ L 179 της 17.7.1979, σ. 1.

⁽⁴⁾ Παράρτημα Χ μέρος Α.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 171 της 9.7.2003, σ. 1.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη χορηγούν στον κατασκευαστή ελκυστήρα ή στον κατασκευαστή διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, ή στους αντίστοιχους εντολοδόχους τους, ένα σήμα επικυρώσεως ΕΚ σύμφωνα προς το πρότυπο που καθορίζεται στο παράρτημα VI για κάθε τύπο διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερεώσεως της επί του ελκυστήρα που επικυρώνουν βάσει του άρθρου 2.

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν όλες τις αναγκαίες διατάξεις για να εμποδίσουν τη χρήση σημάτων που δύνανται να προκαλέσουν σύγχυση μεταξύ των διατάξεων αυτών, ο τύπος των οποίων έχει επικυρωθεί βάσει του άρθρου 2, και άλλων διατάξεων.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα για λόγους που αφορούν την κατασκευή τους, εφόσον αυτές φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΚ.

Πάντως, ένα κράτος μέλος δύναται να απαγορεύει τη διάθεση στην αγορά διατάξεων που φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΚ, οι οποίες δεν συμμορφώνονται εκ συστήματος προς τον τύπο που έχει επικυρωθεί.

Το εν λόγω κράτος μέλος πληροφορεί αμέσως τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή περί των ληφθέντων μέτρων και καθορίζει τους λόγους της απόφασής του.

Άρθρο 5

Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους αποστέλλουν στις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, εντός προθεσμίας ενός μηνός, αντίγραφο των δελτίων επικυρώσεως ΕΚ, το πρότυπο των οποίων παρουσιάζεται στο παράρτημα VII, που έχουν συνταχθεί για κάθε τύπο διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής την οποία επικυρώνουν ή αρνούνται να επικυρώσουν.

Άρθρο 6

1. Αν το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την επικύρωση ΕΚ διαπιστώσει ότι πολλές εκ των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής καθώς και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα που φέρουν το αυτό σήμα επικυρώσεως ΕΚ δεν είναι σύμφωνες προς τον τύπο που έχει επικυρώσει, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλισθεί η πιστότητα της παραγωγής προς τον τύπο που έχει επικυρωθεί.

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους αυτού πληροφορούν τις αντίστοιχες αρχές των άλλων κρατών μελών περί των ληφθέντων μέτρων, τα οποία δύνανται να επεκταθούν, όταν πρόκειται για σοβαρή και επαναλαμβανόμενη έλλειψη πιστότητας, μέχρι την ανάκληση της επικυρώσεως ΕΚ.

Οι εν λόγω αρχές λαμβάνουν τα ίδια μέτρα αν πληροφορηθούν από τις αρμόδιες αρχές άλλου κράτους μέλους την ύπαρξη τέτοιας έλλειψης πιστότητας.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αλληλοενημερώνονται, εντός προθεσμίας ενός μηνός, για την ανάκληση της χορηγηθείσας επικυρώσεως ΕΚ, καθώς και για τους λόγους που δικαιολογούν το μέτρο αυτό.

Άρθρο 7

Κάθε απόφαση συνεπαγόμενη άρνηση ή ανάκληση επικυρώσεως ΕΚ ή απαγόρευση διάθεσης στην αγορά ή χρήσης, ληφθείσα βάσει των θεσπισθέντων διατάξεων κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, αναφέρει λεπτομερώς τους λόγους επί των οποίων βασίζεται.

Η απόφαση αυτή κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο με μνεία των υφισταμένων ενδίκων μέσων βάσει της ισχύουσας στα κράτη μέλη νομοθεσίας και των προθεσμιών εντός των οποίων τα ένδικα αυτά μέσα δύνανται να ασκηθούν.

Άρθρο 8

1. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνούνται να χορηγήσουν επικύρωση ΕΚ ή να εκδώσουν το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 2 στοιχείο κα) της οδηγίας 2003/37/ΕΚ, ή να χορηγήσουν εθνική επικύρωση τύπου ενός ελκυστήρα για λόγους που αφορούν τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, εφόσον πληρούνται οι προδιαγραφές των παραρτημάτων I έως IX.

2. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να χορηγούν το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 2 στοιχείο κα) της οδηγίας 2003/37/ΕΚ, για έναν τύπο ελκυστήρος, εάν αυτός δεν πληροί τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αρνούνται να χορηγήσουν εθνική επικύρωση τύπου για έναν τύπο ελκυστήρος, εάν αυτός δεν πληροί τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 9

Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την καταχώριση στα μητρώα, ούτε να απαγορεύσουν την πώληση, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση των ελκυστήρων για λόγους που αφορούν τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, εάν αυτοί ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων I έως IX.

Άρθρο 10

Στο πλαίσιο της επικυρώσεως ΕΚ, κάθε ελκυστήρας κατά το άρθρο 1 πρέπει να είναι εφοδιασμένος με διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων I έως IV.

Πάντως, οι ελκυστήρες που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2009/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς⁽¹⁾, δύνανται να είναι εφοδιασμένοι, στο πλαίσιο της επικυρώσεως ΕΚ, με διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων I έως IV της εν λόγω οδηγίας.

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Άρθρο 11

Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή στην τεχνολογική πρόοδο των διατάξεων των παραρτημάτων I έως IX εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 20 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/37/EK.

Άρθρο 12

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 13

Η οδηγία 79/622/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα X, μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα X, μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος XI.

Άρθρο 14

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2010.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. RÖTTERING

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
E. ERLANDSSON

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I	Προϋποθέσεις επικύρωσης ΕΚ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	Συνθήκες των δοκιμών αντοχής των δομών προστασίας και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III	Διαδικασία δοκιμής
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV	Εικόνες
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V	Υπόδειγμα του πρακτικού περί των δοκιμών επικύρωσης ΕΚ για δομή προστασίας (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας) όσον αφορά στην αντοχή της ως επίσης και στην αντοχή της στερέωσής της επί του ελκυστήρα (στατικές δοκιμές)
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI	Σήμανση
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII	Υπόδειγμα δελτίου επικύρωσης ΕΚ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII	Προϋποθέσεις έγκρισης ΕΚ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX	Υπόδειγμα παραρτήματος στο δελτίο επικύρωσης ΕΚ τύπου ελκυστήρα όσον αφορά στην αντοχή των δομών προστασίας (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας) ως επίσης και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα (στατικές δοκιμές)
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ X	Μέρος Α: Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεων της Μέρος Β: Κατάλογος προθεσμιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI	Πίνακας αντιστοιχίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Προϋποθέσεις επικύρωσης εκ κατασκευαστικού στοιχείου

1. ΟΡΙΣΜΟΣ

- 1.1. Ως διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας), επονομαζόμενη κατωτέρω «δομή προστασίας», νοούνται οι προβλεπόμενες δομές επί ελκυστήρα που έχουν ως βασικό στόχο να αποσοβήσουν ή να περιορίσουν τους κινδύνους που διατρέχει ο οδηγός σε περίπτωση ανατροπής του ελκυστήρα κατά τη διάρκεια της κανονικής του χρήσεως.
- 1.2. Οι αναφερόμενες στο σημείο 1.1 δομές χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι, κατά τη διάρκεια των προβλεπόμενων στα παραρτήματα II και III δοκιμών, εμφανίζουν ελεύθερο χώρο επαρκώς μεγάλο για την προστασία του οδηγού.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

- 2.1. Όλες οι δομές προστασίας ως επίσης και η στερέωσή τους επί του ελκυστήρα πρέπει να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν το βασικό σκοπό που υποδεικνύεται στο σημείο 1.
- 2.2. Ο όρος αυτός θεωρείται ότι πληρούται αν τηρούνται οι προδιαγραφές των παραρτημάτων II και III.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ

- 3.1. Η αίτηση επικύρωσης ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου όσον αφορά την αντοχή των δομών προστασίας ως επίσης και της στερεώσεώς τους επί του ελκυστήρα παρουσιάζεται υπό του κατασκευαστού του ελκυστήρα ή υπό του κατασκευαστού της δομής προστασίας ή υπό των αντιστοίχων εντολοδόχων τους.
- 3.2. Η αίτηση επικύρωσης ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου συνοδεύεται από τα ακόλουθα στοιχεία, εις τριπλούν, και από τις ακόλουθες ενδείξεις:
 - σχέδιο, μετά κλίμακος ή ενδείξεως των διαστάσεων, της διατάξεως του συνόλου της δομής προστασίας. Ειδικότερα, το σχέδιο αυτό πρέπει να αναπαράγει τη λεπτομέρεια των εξαρτημάτων στερεώσεως,
 - φωτογραφίες της πλευράς και της οπισθίας όψεως, υποδεικνύουσες τις λεπτομέρειες στερεώσεως,
 - σύντομη περιγραφή της δομής προστασίας περιλαμβάνουσα τον τύπο κατασκευής, τα συστήματα στερεώσεως επί του ελκυστήρα και, αν είναι αναγκαίο, τις λεπτομέρειες επενδύσεως, τα μέσα προσβάσεως και τις δυνατότητες απελευθερώσεως, επεξηγήσεις για την εσωτερική επένδυση, ιδιομορφίες που είναι ικανές να εμποδίσουν τις διαδοχικές ανατροπές του ελκυστήρα και λεπτομέρειες για το σύστημα θερμάνσεως και αερισμού,
 - δεδομένα σχετικά με τα χρησιμοποιούμενα υλικά για τις δομές και τα στοιχεία στερεώσεως της δομής προστασίας (βλέπε παράρτημα V).
- 3.3. Ελκυστήρας αντιπροσωπευτικός του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο προορίζεται η δομή προστασίας που πρέπει να επικυρωθεί παρουσιάζεται στην τεχνική υπηρεσία την επιφορτισμένη με τις δοκιμές επικύρωσης. Ο ελκυστήρας αυτός είναι εφοδιασμένος διά της δομής προστασίας.
- 3.4. Ο κάτοχος της επικύρωσης ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου δύναται να ζητήσει να επεκταθεί αυτή η επικύρωση σε άλλους τύπους ελκυστήρων. Οι αρμόδιες αρχές που εχορήγησαν την αρχική επικύρωση ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου χορηγούν την αιτούμενη επέκταση αν η δομή προστασίας και ο (οι) τύπος(-οι) ελκυστήρος για τον οποίο αιτείται η επέκταση της αρχικής επικύρωσης ΕΚ ανταποκρίνεται στις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - η μάζα του μη ερματισμένου ελκυστήρα, προσδιοριζόμενη στο παράρτημα II σημείο 1.3, δεν υπερβαίνει πλέον του 5 % τη μάζα αναφοράς που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή,
 - ο τρόπος στερεώσεως και τα σημεία τοποθετήσεως επί του ελκυστήρα είναι ταυτόσημα,
 - τα στοιχεία που τον συνδέουν, ως ο προφυλακτήρας ιλύος και το κάλυμμα, που δύναται να χρησιμεύσουν ως φορείς της δομής προστασίας, είναι ταυτόσημα,
 - η θέση και οι βασικές διαστάσεις του καθίσματος στο εσωτερικό της δομής προστασίας και οι σχετικές θέσεις της δομής προστασίας και του ελκυστήρα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε η ζώνη απελευθερώσεως να εξακολουθεί να προστατεύεται από τη δομή κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων των δοκιμών οποιοσδήποτε και αν είναι οι υφιστάμενες παραμορφώσεις.

4. ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ

4.1. Κάθε δομή προστασίας, σύμφωνη προς τον επικυρωθέντα τύπο, πρέπει να φέρει τις ακόλουθες επιγραφές:

4.1.1. βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα·

4.1.2. σήμα επικύρωσης ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου σύμφωνο προς το υπόδειγμα που παρουσιάζεται στο παράρτημα VI·

4.1.3. αριθμό σειράς της δομής προστασίας·

4.1.4. σήμα και τύπο(-ους) ελκυστήρων για τους οποίους προορίζεται η δομή προστασίας.

4.2. Όλες αυτές οι ενδείξεις πρέπει να παρουσιάζονται επί μικρής πινακίδας.

4.3. Οι επιγραφές πρέπει να είναι ορατές, ευανάγνωστες και ανεξίτηλες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Συνθήκες των δοκιμών αντοχής των δομών προστασίας και της στερέωσής τους επί του ελκυστήρα

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ
 - 1.1. Σκοπός των δοκιμών

Οι πραγματοποιούμενες με τη βοήθεια ειδικών διατάξεων δοκιμές προορίζονται να υποκαταστήσουν τις επιβαλλόμενες στη δομή προστασίας σε περίπτωση ανατροπής του ελκυστήρος φορτίσεως. Οι δοκιμές αυτές, περιγραφόμενες στο παράρτημα III, πρέπει να επιτρέπουν τις παρατηρήσεις επί της αντοχής της δομής προστασίας και των στερεώσεων τους επί του ελκυστήρα ως επίσης και παντός τμήματος του ελκυστήρος που μεταβιβάζει το φορτίο δοκιμής.
 - 1.2. Προετοιμασία των δοκιμών
 - 1.2.1. Η δομή προστασίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις εξειδικεύσεις της παραγωγής σε σειρά. Στερεώνεται, συμφώνως προς την υποδεικνυόμενη υπό των κατασκευαστών μέθοδο, σε έναν από τους ελκυστήρες για τους οποίους έχει σχεδιασθεί. Για τη δοκιμή δεν είναι αναγκαίο να διατίθεται ελκυστήρας πλήρης. Πάντως, η δομή προστασίας και τα προς έλεγχο τμήματα του ελκυστήρα στα οποία αυτή η δομή στερεώνεται πρέπει να αποτελούν εγκατάσταση κατάλληλη για τη διενέργεια των δοκιμών, ονομαζόμενη κατωτέρω «σύνολο».
 - 1.2.2. Το σύνολο πρέπει να στερεώνεται επί του πάγκου δοκιμής κατά τέτοιο τρόπο ώστε υπό την επίδραση της φορτίσεως τα στοιχεία που συνδέουν το σύνολο με τον πάγκο δοκιμής να μην υπόκεινται παρά σε ελάχιστες παραμορφώσεις σε σχέση προς τη δομή προστασίας. Η μέθοδος στερεώσεως του συνόλου επί της πλακός του ορίζοντιου τμήματος του καθίσματος δεν πρέπει να μεταβάλλει την αντίσταση του συνόλου.
 - 1.2.3. Το σύνολο πρέπει να συγκρατείται και να στερεώνεται ή να τροποποιείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε όλη η δύναμη δοκιμής να απορροφάται υπό της δομής προστασίας και τα σημεία στηρίξεώς της, στα άκαμπτα στοιχεία του ελκυστήρα.
 - 1.2.3.1. Για να τηρηθούν οι προδιαγραφές του σημείου 1.2.3, η τροποποίηση πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα να ασφαρίζει κάθε σύστημα ανατήσεως του ελκυστήρα, σε κίνηση κατά τρόπο ώστε αυτός να μην απορροφά κανένα κλάσμα της ενεργείας δοκιμής.
 - 1.2.4. Για τις δοκιμές, ο ελκυστήρας πρέπει να είναι εξοπλισμένος με όλα τα εξαρτήματα της παραγωγής σε σειρά που είναι δυνατόν να επηρεάζουν την αντίσταση της δομής προστασίας ή που είναι δυνατόν να είναι αναγκαία στη δοκιμή αντιστάσεως.

Τα εξαρτήματα που δύνανται να προξενούν κινδύνους εντός της ζώνης απελευθέρωσης πρέπει επίσης να υπάρχουν για να είναι δυνατόν να εξετασθεί εάν πληρούνται οι απαιτούμενες στο σημείο 4 προϋποθέσεις.

Κατά τη διάρκεια των δοκιμών αφαιρούνται όλα τα στοιχεία τα οποία θα μπορούσε να αφαιρέσει ο ίδιος ο οδηγός κατά τη χρήση. Σε περίπτωση που οι πόρτες και τα παράθυρα μπορούν να παραμείνουν ανοικτά ή να αφαιρεθούν κατά τη χρήση, πρέπει να παραμείνουν ανοικτά ή να αφαιρεθούν κατά τη διάρκεια των δοκιμών, ούτως ώστε να μην αυξάνεται η αντίσταση της δομής προστασίας. Εάν, στη θέση αυτή, παρουσιάζουν κίνδυνο για τον οδηγό σε περίπτωση ανατροπής του ελκυστήρα, αυτό πρέπει να αναφέρεται στην έκθεση δοκιμής.
 - 1.3. Μάζα του ελκυστήρα

Η μάζα αναφοράς που χρησιμοποιείται στις σχέσεις (βλέπε παράρτημα III) για τον υπολογισμό των ενεργειών και της δυνάμεως συνθλίψεως, είναι τουλάχιστον αυτή που ορίζεται στο σημείο 2.1.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 2003/37/EK (δηλαδή χωρίς τα προαιρετικά εξαρτήματα αλλά στην οποία περιλαμβάνεται το ύδωρ ψύξεως, τα λιπαντικά, τα καύσιμα, τα εργαλεία και ο οδηγός), συν τη δομή προστασίας και μείον 75 χιλιόγραμμα.

Δεν λαμβάνονται υπόψη το προαιρετικό εμπρόσθιο ή οπίσθιο έρμα, το έρμα των ελαστικών, τα φερόμενα όργανα και εξοπλισμοί ή κάθε ειδικό όργανο.
 2. ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
 - 2.1. Δοκιμές οριζοντίων φορτίσεων (πλευρικής και διαμήκου)
 - 2.1.1. Υλικό, εξοπλισμός και διατάξεις αγκυρώσεως που εξασφαλίζουν τη σταθερή στερέωση του συνόλου επί της πλακός του οριζοντίου τμήματος του καθίσματος, ανεξαρτήτως των ελαστικών, αν υπάρχουν.
 - 2.1.2. Διάταξη που επιτρέπει να εφαρμοσθεί οριζόντια δύναμη επί της δομής προστασίας, όπως αυτή που παρουσιάζεται στις εικόνες 1 και 2 του παραρτήματος IV, μέσω άκαμπτης δοκού.
 - 2.1.2.1. Η κατακόρυφη διάσταση του άκρου της άκαμπτης δοκού πρέπει να είναι 150 χιλιοστόμετρα.
 - 2.1.2.2. Πρέπει να ληφθεί πρόνοια ώστε η φόρτιση να κατανέμεται ομοιομόρφως κατά την κάθετο επί τη διεύθυνση της φορτίσεως καθ' όλο το μήκος δοκού της οποίας το μήκος περιέχεται μεταξύ 250 και 700 χιλιοστομέτρων και έχει εντός των ορίων αυτών μήκος ακριβώς πολλαπλάσιο των 50 χιλιοστομέτρων.

- 2.1.2.3. Τα άκρα της δοκού τα ευρισκόμενα σε επαφή μετά της δομής προστασίας πρέπει να είναι καμπύλα, με μέγιστη ακτίνα 50 χιλιοστομέτρων.
- 2.1.2.4. Σταυρωτές ή ισοδύναμες αρθρώσεις πρέπει να έχουν τοποθετηθεί για να αποφευχθεί το γεγονός ότι η φόρτιση θα προξενήσει περιστροφή ή μετατόπιση της διατάξεως σε κατεύθυνση διάφορη από αυτή την κατεύθυνση της φορτίσεως.
- 2.1.2.5. Αν το σύνολο των μελών της δομής προστασίας που υφίστανται τη φόρτιση δεν είναι ευθύγραμμο εντός του οριζοντίου επιπέδου και κάθετο στη διεύθυνση της φορτίσεως, το διάστημα πληρούται κατά τρόπον ώστε η φόρτιση να κατανέμεται επί αυτού του μήκους.
- 2.1.3. Εξοπλισμός προοριζόμενος για τη μέτρηση, εντός του ορίου των τεχνικών δυνατοτήτων, της ενέργειας που απορροφάται από τη δομή προστασίας και των ακάμπτων τμημάτων του ελκυστήρα στα οποία έχει στερεωθεί, παραδείγματος χάρη διά της μετρήσεως της εφαρμοζομένης δυνάμεως και της μετατοπίσεως του σημείου εφαρμογής της κατά τη διεύθυνση της δυνάμεως σε σχέση προς ένα σημείο του πλαισίου του ελκυστήρα.
- 2.1.4. Διατάξεις με σκοπό να προσδιορίσουν ότι κανένα τμήμα της δομής προστασίας δεν έχει εισχωρήσει εντός της ζώνης απελευθέρωσης κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Διάταξη σύμφωνη προς αυτές των εικόνων 6 του παραρτήματος IV δύναται να χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό αυτό.
- 2.2. Δοκιμές συνθλίψεως (οπίσθια και εμπρόσθια)
- 2.2.1. Υλικό, εξοπλισμός και διατάξεις αγκυρώσεως κατάλληλες να στερεώσουν ασφαλώς τον ελκυστήρα επί της πλακός του οριζοντίου τμήματος του καθίσματος, ανεξαρτήτως των ελαστικών.
- 2.2.2. Διατάξεις που επιτρέπουν να εφαρμοσθεί κατακόρυφη δύναμη επί της δομής προστασίας, όπως δεικνύεται στην εικόνα 3 του παραρτήματος IV, της άκαμπτης δοκού συνθλίψεως εχούσης πλάτος 250 χιλιοστομέτρων.
- 2.2.3. Εξοπλισμός προοριζόμενος για τη μέτρηση της ολικής εφαρμοζομένης κατακόρυφης δυνάμεως.
- 2.2.4. Διατάξεις με σκοπό να προσδιορίσουν ότι κανένα τμήμα της δομής προστασίας δεν έχει εισχωρήσει εντός της ζώνης απελευθέρωσης κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Διάταξη σύμφωνη προς αυτές των εικόνων 6α, 6β και 6γ του παραρτήματος IV δύναται να χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό αυτό.
- 2.3. Ανοχή επί των μετρήσεων
- 2.3.1. Διαστάσεις: ± 3 χιλιοστόμετρα.
- 2.3.2. Παραμόρφωση: ± 3 χιλιοστόμετρα.
- 2.3.3. Μάζα του ελκυστήρα: ± 20 χιλιόγραμμα.
- 2.3.4. Φορτίσεις και δυνάμεις: ± 2 %.
- 2.3.5. Διεύθυνση της φορτίσεως: απόκλιση από τις οριζόντιες και κατακόρυφες που εξειδικεύονται στο παράρτημα III:
- στην αρχή της δοκιμής, υπό μηδενική φόρτιση ± 2 μοίρες,
 - κατά τη διάρκεια της δοκιμής, υπό φόρτιση 10 μοίρες άνωθεν της οριζοντίου και 20 μοίρες κάτωθεν της οριζοντίου. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να ελαττωθούν όσον είναι δυνατόν καθ' όλη τη μέτρηση.
3. ΔΟΚΙΜΕΣ
- 3.1. Γενικότητες
- 3.1.1. Διεξαγωγή των δοκιμών
- 3.1.1.1. Οι δοκιμές διενεργούνται κατά την ακόλουθη σειρά:
- 3.1.1.1.1. Κατά μήκος φόρτιση (βλέπε παράρτημα III σημείο 1.2):
- Για τους ελκυστήρες, των οποίων τουλάχιστον το 50 % της μάζας ως αυτή προσδιορίζεται στο σημείο 1.3 κατανέμεται στους οπίσθιους τροχούς, η κατά μήκος φόρτιση εφαρμόζεται εκ των όπισθεν (περίπτωση 1). Για τους άλλους ελκυστήρες, η διαμήκης φόρτιση εφαρμόζεται εκ των εμπροσθεν (περίπτωση 2).

3.1.1.1.2. Πρώτη δοκιμή συνθλίψεως:

Η πρώτη δοκιμή συνθλίψεως πραγματοποιείται στο άκρο της δομής στην οποία εφαρμόζεται η διαμήκης φόρτιση, δηλαδή:

- στο οπίσθιο τμήμα στην περίπτωση 1 (βλέπε παράρτημα III σημείο 1.5), ή
- στο εμπρόσθιο τμήμα στην περίπτωση 2 (βλέπε παράρτημα III σημείο 1.6).

3.1.1.1.3. Πλευρική φόρτιση (βλέπε παράρτημα III σημείο 1.3)

3.1.1.1.4. Δεύτερη δοκιμή συνθλίψεως:

Η δεύτερη δοκιμή συνθλίψεως πραγματοποιείται στο αντίθετο προς αυτό που εφαρμόζεται η διαμήκης φόρτιση άκρο της δομής, δηλαδή:

- στο εμπρόσθιο τμήμα στην περίπτωση 1 (βλέπε παράρτημα III σημείο 1.6), ή
- στο οπίσθιο τμήμα στην περίπτωση 2 (βλέπε παράρτημα III σημείο 1.5).

3.1.1.1.5. Δεύτερη δοκιμή διαμήκους φορτίσεως (βλέπε παράρτημα III σημείο 1.7):

Δεύτερη δοκιμή πραγματοποιείται επί των εφοδιασμένων με ανατρεπόμενη δομή προστασίας ελκυστήρων, αν η διαμήκης φόρτιση (βλέπε σημείο 3.1.1.1.1) δεν εφαρμόζεται κατά τη διεύθυνση που θα είχε ως αποτέλεσμα την ανατροπή της δομής προστασίας.

3.1.1.2. Αν τυχόν τμήμα του εξοπλισμού στερεώσεως μετατοπίζεται ή θραύεται κατά τη διάρκεια της δοκιμής, αυτή επαναρχίζει.

3.1.1.3. Δεν είναι παραδεκτές ούτε επισκευές, ούτε ρυθμίσεις στον ελκυστήρα ή στη δομή προστασίας κατά τη διάρκεια των δοκιμών.

3.1.2. Απομάκρυνση των τροχών

Οι τροχοί έχουν αποτεθεί ή απομακρυνθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε ουδεμία αλληλεπίδραση μετά της δομής προστασίας να είναι δυνατόν να δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια των δοκιμών.

3.1.3. Κατάργηση των στοιχείων που δεν δημιουργούν κινδύνους

Όλα τα στοιχεία του ελκυστήρα και της δομής προστασίας που, ως πλήρεις μονάδες συνιστούν παράγοντα προστασίας για τον οδηγό —στα οποία περιλαμβάνεται η διάταξη προστασίας κατά της κακοκαιρίας— παρέχονται μετά του ελκυστήρα με σκοπό τον έλεγχο επικύρωσης.

Η δομή προστασίας που υπόκειται στις δοκιμές είναι δυνατόν να μην είναι εξοπλισμένη δι' αλεξηγέμου, πλευρικών ή οπισθίων υαλοπινάκων, εξ' υάλων ασφαλείας ή άλλου παρομοίου υλικού, ή τυχόν αποσπώμενων τοιχωμάτων, εξοπλισμών ή επιφερομένων τα οποία ουδόλως αποτελούν παράγοντα ενισχύσεως της δομής και τα οποία δεν δημιουργούν κινδύνους σε περίπτωση ανατροπής.

3.1.4. Σύνολο συσκευών μετρήσεως

Η δομή προστασίας πρέπει να είναι εξοπλισμένη με τα αναγκαία όργανα για τη λήψη των απαιτούμενων για τη χάραξη του διαγράμματος δύναμη + παραμορφώσεις (βλέπε εικόνα 4 του παραρτήματος IV) δεδομένων. Οι ολικές και παραμένουσες παραμορφώσεις της δομής προστασίας μετρούνται και σημειώνονται για κάθε φάση της δοκιμής (βλέπε εικόνα 5 του παραρτήματος IV).

3.1.5. Διεύθυνση της φορτίσεως

Όταν η θέση του καθίσματος δεν είναι εντός του στο μέσο του ελκυστήρα επιπέδου ή/και όταν η αντοχή της δομής προστασίας είναι ασύμμετρη, η πλευρική φόρτιση εφαρμόζεται επί της πλευράς η οποία στην πλειονότητα των περιπτώσεων, προεκτείνεται επί της ζώνης απελευθερώσεως κατά τη διάρκεια των δοκιμών (βλέπε επίσης παράρτημα III σημείο 1.3).

4. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΔΟΧΗΣ

4.1. Μία δομή προστασίας παρουσιάζει παρουσίαση προς επικύρωση ΕΚ θεωρείται ότι πληροί τις εξειδικεύσεις ως προς την αντοχή αν, μετά τις δοκιμές πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

4.1.1. Δομή προστασίας δεν εισχωρεί σε κανένα τμήμα της ζώνης απελευθερώσεως που περιγράφεται στο σημείο 3.2 του παραρτήματος III ή προστατεύει πάντοτε αυτή τη ζώνη απελευθερώσεως κατά τη διάρκεια των δοκιμών που περιγράφονται στα σημεία 1.2, 1.3, 1.5, 1.6, και κατά περίπτωση στο σημείο 1.7 του παραρτήματος III.

Αν έχει πραγματοποιηθεί δοκιμή υπερφορτίσεως, η εφαρμοζόμενη δύναμη κατά τη διάρκεια της φάσεως κατά την οποία η ειδική ενέργεια απορροφάται πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 0,8 της F_{max} που εμφανίζεται ταυτοχρόνως κατά τη διάρκεια της κύριας δοκιμής και της σχετικής δοκιμής υπερφορτίσεως (βλέπε εικόνες 4β και 4γ του παραρτήματος IV).

- 4.1.2. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών, η δομή προστασίας δεν πρέπει να εξασκεί ουδεμία τάση επί της δομής του καθίσματος.
- 4.1.3. Κατά τη στιγμή όπου επιτυγχάνεται η απαιτούμενη ενέργεια σε κάθε προδιαγραφόμενη δοκιμή οριζοντίων φορτίσεων, η δύναμη πρέπει να είναι μεγαλύτερη του $0,8 F_{\max}$.
- 4.2. Εξ άλλου δεν πρέπει να υπάρχει κανένα στοιχείο που να παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο για τον οδηγό, παραδείγματος χάρι ανεπαρκής επένδυση επί της εσωτερικής πλευράς της συσκευής ή σε κάθε άλλο σημείο στο οποίο ο οδηγός κινδυνεύει να προσκρούσει την κεφαλή.

5. ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΔΟΚΙΜΗΣ

- 5.1. Το πρακτικό δοκιμής επισυνάπτεται στο δελτίο επικύρωσης ΕΚ που προβλέπεται στο παράρτημα VII. Υπόδειγμα του πρακτικού παρουσιάζεται στο παράρτημα V. Το πρακτικό πρέπει να περιέχει:
- 5.1.1. Γενική περιγραφή του σχήματος και της κατασκευής της δομής προστασίας (βλέπε παράρτημα V περί των υποχρεωτικών διαστάσεων), στην οποία περιλαμβάνονται οι κανονικές προσβάσεις και η έξοδος κινδύνου, οι διατάξεις οι σχετικές με το σύστημα θέρμανσεως και εξαερισμού και οι άλλες διευθετήσεις όταν υφίστανται που είναι δυνατόν να επιδράσουν επί της ζώνης απελευθερώσεως ή να δημιουργήσουν κίνδυνο.
- 5.1.2. Τις υποδείξεις που αφορούν κάθε ειδική διάταξη, ιδίως για να αποτραπούν οι διαδοχικές ανατροπές του ελκυστήρος.
- 5.1.3. Σύνομη ένδειξη πάσης εσωτερικής επενδύσεως.
- 5.1.4. Την ένδειξη του τύπου αλεξηνέμου και των χρησιμοποιουμένων υαλοπινάκων, ως επίσης και παντός σήματος έγκρισης ΕΚ ή άλλου ενσωματωμένου σήματος.
- 5.2. Στην περίπτωση επεκτάσεως της επικύρωσης ΕΚ για άλλους τύπους ελκυστήρων, το πρακτικό πρέπει να φέρει την ακριβή αναφορά του πρακτικού της αρχικής επικύρωσης ΕΚ ως επίσης και τις ακριβείς ενδείξεις που αφορούν στις καθοριζόμενες στο παράρτημα I σημείο 3.4 προϋποθέσεις.
- 5.3. Το πρακτικό πρέπει να καθιστά δυνατή τη σαφή εξακρίβωση του τύπου ελκυστήρα (σήμα, τύπος και εμπορική επωνυμία κ.λπ.) που χρησιμοποιείται κατά τις δοκιμές και τους τύπους για τους οποίους προορίζεται η δομή προστασίας.

6. ΣΥΜΒΟΛΑ

m_t = μάζα αναφοράς του ελκυστήρα (χιλιόγραμμα), όπως αυτή προσδιορίζεται στο σημείο 1.3.

D = παραμόρφωση (σε χιλιοστόμετρα) της διατάξεως στο σημείο εφαρμογής της φορτίσεως εντός του άξονα εφαρμογής της.

D' = παραμόρφωση (σε χιλιοστόμετρα) της διατάξεως για την απαιτούμενη υπολογιζόμενη ενέργεια.

F = δύναμη στατικής φορτίσεως (N: newtons).

F_{\max} = μέγιστη στατική δύναμη φορτίσεως που εμφανίζεται κατά την εφαρμογή της φορτίσεως (N), εξαιρείται της υπερφορτίσεως.

F' = δύναμη για την απαιτούμενη υπολογιζόμενη ενέργεια.

$F-D$ = καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως.

E_{is} = ενέργεια εισόδου που πρέπει να απορροφηθεί κατά την εφαρμογή της πλευρικής φορτίσεως, (J: joules).

$E_{il\ 1}$ = ενέργεια εισόδου που πρέπει να απορροφηθεί κατά την εφαρμογή της διαμήκου φορτίσεως (J).

$E_{il\ 2}$ = ενέργεια εισόδου που πρέπει να απορροφηθεί κατά την εφαρμογή της δευτέρας διαμήκου φορτίσεως (J).

F_r = δύναμη εφαρμοζόμενη στο οπίσθιο τμήμα κατά τη δοκιμή συνθλίψεως (N).

F_f = δύναμη εφαρμοζόμενη στο εμπρόσθιο τμήμα κατά τη δοκιμή συνθλίψεως (N).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

1. ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ ΣΥΝΘΛΙΨΕΩΣ
 - 1.1. Γενικές προϋποθέσεις των δοκιμών οριζόντιας φορτίσεως
 - 1.1.1. Οι εφαρμοζόμενες στη δομή προστασίας φορτίσεις κατανέμονται μέσω άκαμπτης δοκού συμφώνου προς τις προδιαγραφές του σημείου 2.1.2 του παραρτήματος ΙΙ, διευθετημένης καθέτως προς τη διεύθυνση εφαρμογής της φορτίσεως, της άκαμπτης αυτής δοκού δυναμένης να είναι εφοδιασμένη διά διατάξεως προοριζομένης να την εμποδίσει να ολισθήσει πλευρικός. Η ταχύτης παραμορφώσεως υπό φόρτιση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 χιλιοστόμετρα ανά δευτερόλεπτο. Κατά την εφαρμογή της φορτίσεως, για να εξασφαλισθεί η ακρίβεια των μετρήσεων, οι τιμές των F και D σημειώνονται ταυτοχρόνως για τις αυξήσεις της παραμορφώσεως που είναι μικρότερες ή ίσες προς 15 χιλιοστόμετρα. Εφ' όσον η φόρτιση έχει αρχίσει να εφαρμόζεται, δεν πρέπει να ελαττωθεί μέχρι του πέρατος της δοκιμής. Πάντως, επιτρέπεται να σταματήσει να αυξάνεται, αν είναι αναγκαίο, παραδείγματος χάρη για την καταγραφή των μετρήσεων.
 - 1.1.2. Αν το σύνολο των μελών της δομής που δέχεται τη φόρτιση είναι στρογγυλευμένο, οι προβλεπόμενες στο σημείο 2.1.2.5 του παραρτήματος ΙΙ προδιαγραφές πρέπει να τηρούνται. Η εφαρμογή της φορτίσεως πρέπει πάντως να ανταποκρίνεται επίσης στις απαιτήσεις του ανωτέρω σημείου 1.1.1 και του σημείου 2.1.2 του παραρτήματος ΙΙ.
 - 1.1.3. Αν δεν υφίσταται ανθεκτικό σύνολο μελών στο σημείο εφαρμογής, είναι δυνατόν να αποκατασταθούν οι προϋποθέσεις δοκιμής διά της χρησιμοποίησεως δοκού επενδύσεως που δεν πρέπει πάντως να ενισχύσει τη δομή προστασίας.
 - 1.1.4. Η δομή προστασίας ελέγχεται οπτικώς στο τέλος κάθε δοκιμής μετά την αφαίρεση της φορτίσεως. Εάν έχουν δημιουργηθεί ρήγματα ή σχισμές κατά τη δοκιμή φορτίσεως, πραγματοποιείται η δοκιμή υπερφορτίσεως που καθορίζεται στο κατωτέρω σημείο 1.4, πριν να εφαρμοσθεί η επομένη φόρτιση με την υποδεικνυόμενη στο σημείο 3.1.1.1 του παραρτήματος ΙΙ σειρά.
 - 1.2. Διαμήκης φόρτιση (βλέπε εικόνα 2 του παραρτήματος ΙV)

Η φόρτιση εφαρμόζεται οριζοντίως, κατά γραμμές παράλληλες προς το κατακόρυφο στο μέσο του ελκυστήρα επίπεδο.

Για τους ελκυστήρες, στους οποίους τουλάχιστον 50 % της μάζας, όπως αυτή ορίζεται στο σημείο 1.3 του παραρτήματος ΙΙ, κείται επί των οπίσθιων τροχών, η οπίσθια διαμήκης φόρτιση και η πλευρική φόρτιση εφαρμόζονται εκατέρωθεν του διαμήκους μέσου επιπέδου της δομής προστασίας. Για τους ελκυστήρες, στους οποίους τουλάχιστον 50 % της μάζας κείται επί των εμπροσθίων τροχών, η εμπρόσθια διαμήκης φόρτιση εφαρμόζεται στην ίδια πλευρά του διαμήκους μέσου επιπέδου της δομής προστασίας, στην οποία εφαρμόζεται η πλευρική φόρτιση.

Εφαρμόζεται επί της ανώτερης διαδοκίδας της δομής προστασίας (δηλαδή στο τμήμα που προορίζεται να αγγίξει πρώτο το έδαφος σε περίπτωση ανατροπής).

Το σημείο εφαρμογής της φορτίσεως κείται σε απόσταση που αντιστοιχεί στο ένα έκτο του πλάτους της κορυφής της δομής προστασίας, μετρούμενης προς το εσωτερικό εκ της εξωτερικής γωνίας. Το σημειούμενο πλάτος της δομής προστασίας πρέπει να αντιστοιχεί στην απόσταση που χωρίζει δύο γραμμές παράλληλες προς το κατακόρυφο στο μέσο του ελκυστήρα επίπεδο και οι οποίες αγγίζουν τα εξωτερικά άκρα της δομής προστασίας εντός του οριζόντιου επιπέδου που αγγίζει την ανώτερη πλευρά των ανωτέρων διαδοκίδων.

Το μήκος της δοκού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το ένα τρίτο του πλάτους της δομής προστασίας (όπως αυτή περιγράφεται προηγουμένως) ούτε μεγαλύτερο των 49 χιλιοστομέτρων από το ελάχιστο αυτό.

Η διαμήκης φόρτιση εφαρμόζεται εκ του οπίσθιου ή του εμπροσθίου τμήματος, όπως διευκρινίζεται στο σημείο 3.1.1.1 του παραρτήματος ΙΙ.

Η δοκιμή σταματά όταν:

 - α) η ενέργεια παραμορφώσεως που απορροφάται από τη δομή προστασίας είναι ίση ή μεγαλύτερη από την απαιτούμενη ενέργεια εισόδου $E_{il 1}$ (όπου $E_{il 1} = 1,4 m_1$ ·)
 - β) η δομή προστασίας εισχωρεί εντός της ζώνης απελευθερώσεως ή αφήνει τη ζώνη αυτή άνευ προστασίας.
 - 1.3. Πλευρική Φόρτιση (βλέπε εικόνα 1 του παραρτήματος ΙV)

Η φόρτιση εφαρμόζεται οριζοντίως και καθέτως προς το στο μέσο του ελκυστήρα κατακόρυφο επίπεδο. Εφαρμόζεται στο ανώτερο άκρο της δομής προστασίας σε απόσταση 300 χιλιοστομέτρων εμπροσθεν του σημείου αναφοράς του καθίσματος, του καθίσματος όντος στην πλέον οπισθοχωρημένη θέση του (βλέπε σημείο 2.3.1). Αν η δομή προστασίας παρουσιάζει επί της πλευράς προεξοχή που θα αγγίξει το έδαφος πρώτη σε περίπτωση ανατροπής, η φόρτιση εφαρμόζεται στο σημείο αυτό. Στην περίπτωση ελκυστήρα με περιστρεφόμενη θέση οδήγησης, το φορτίο εφαρμόζεται στο ανώτερο άκρο της δομής προστασίας στο μέσο της απόστασης μεταξύ των δύο σημείων αναφοράς του καθίσματος.

Το μήκος της δοκού δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 700 χιλιοστόμετρα. Πρέπει πάντως να είναι επίσης όσον το δυνατόν μακρύτερη.

Η δοκιμή σταματά όταν:

α) η ενέργεια παραμορφώσεως που απορροφάται από τη δομή προστασίας είναι ίση ή μεγαλύτερη προς την απαιτούμενη ενέργεια εισόδου E_{is} (όπου $E_{is} = 1,75 m_1$)· ή

β) η δομή προστασίας εισχωρεί εντός της ζώνης απελευθέρωσης ή αφήνει τη ζώνη αυτή άνευ προστασίας.

1.4. Δοκιμή υπερφόρτισης (βλέπε εικόνες 4α, 4β και 4γ του παραρτήματος IV)

1.4.1. Η δοκιμή υπερφόρτισης πρέπει να εκτελείται εφόσον η δύναμη μειωθεί άνω των 3 % κατά τη διάρκεια του τελευταίου 5 % της επιτευχθείσας παραμόρφωσης, όταν η απαιτούμενη ενέργεια απορροφάται από την κατασκευή (βλέπε εικόνα 4β).

1.4.2. Η δοκιμή της υπερφορτίσεως συνίσταται στη συνέχιση εφαρμογής της οριζόντιας φορτίσεως με αύξεις που αντιστοιχούν στο 5 % της αρχικά απαιτούμενης ενέργειας, μέχρι μεγίστου ποσοστού 20 % της προστιθέμενης ενέργειας (βλέπε εικόνα 4γ).

1.4.2.1. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι ικανοποιητική, αν μετά από κάθε αύξηση 5 %, 10 % ή 15 % της απαιτούμενης ενέργειας, η δύναμη μειώνεται λιγότερο από 3 % για αύξηση 5 % και εφόσον η δύναμη παραμένει ανώτερη του $0,8 F_{max}$.

1.4.2.2. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι ικανοποιητική, αν μετά την απορρόφηση από τη δομή 20 % της προστιθέμενης ενέργειας, η δύναμη παραμένει ανώτερη του $0,8 F_{max}$.

1.4.2.3. Τα επιπλέον ρήγματα ή σχισμές ή/και η εισχώρηση εντός της ζώνης απελευθέρωσης ή η απουσία προστασίας της ζώνης αυτής, ως επακόλουθο ελαστικής παραμορφώσεως, επιτρέπονται κατά τη διάρκεια της δοκιμής υπερφορτίσεως. Εντούτοις, μετά την παύση της φορτίσεως, η δομή δεν πρέπει να εισχωρήσει εντός της ζώνης και η ζώνη πρέπει να είναι τελείως προστατευμένη.

1.5. Οπισθία σύνθλιψη

Η δοκός τοποθετείται επί της ανωτέρω διαδοκίδος της ευρισκομένης στην πλέον οπίσθια θέση της δομής προστασίας. Η συνισταμένη των δυνάμεων συνθλίψεως κείται εντός του διαμήκου κατακόρυφου επιπέδου αναφοράς. Εφαρμόζεται δύναμη $F_r = 20 m_1$.

Όταν το οπίσθιο τμήμα της οροφής της δομής προστασίας δεν δύναται να αντέχει όλη τη δύναμη συνθλίψεως, η δύναμη αυτή πρέπει να εφαρμοσθεί μέχρις ότου η οροφή παραμορφωθεί κατά τρόπον ώστε να συμπίπτει με το επίπεδο που συνδέει το ανώτερο τμήμα της δομής προστασίας με το οπίσθιο τμήμα του ελκυστήρα το ικανό να αντέξει το βάρος του ελκυστήρα σε περίπτωση ανατροπής. Εν συνεχεία η δύναμη αφαιρείται και ο ελκυστήρας ή η δύναμη συνθλίψεως επαναφέρεται στη θέση της κατά τέτοιο τρόπο ώστε η δοκός να ευρεθεί υπεράνω του σημείου της δομής προστασίας που είναι ικανό να αντέξει τον ελκυστήρα πλήρως ανεστραμένο. Τότε εφαρμόζεται η δύναμη F_r .

Η δύναμη F_r εφαρμόζεται τουλάχιστον επί πέντε δευτερόλεπτα μετά την εξαφάνιση πάσης παραμορφώσεως αντιληπτής διά του οφθαλμού.

Η δοκιμή σταματά αν η δομή εισχωρεί εντός της ζώνης απελευθέρωσης ή αφήνει τη ζώνη αυτή άνευ προστασίας.

1.6. Εμπρόσθια σύνθλιψη

Η δοκός τοποθετείται επί της ανωτέρας διαδοκίδος της ευρισκομένης στην πλέον εμπροσθία θέση της δομής προστασίας. Η συνισταμένη των δυνάμεων συνθλίψεως κείται εντός του διαμήκου κατακόρυφου επιπέδου αναφοράς. Εφαρμόζεται δύναμη $F_f = 20 m_1$.

Όταν το εμπρόσθιο τμήμα της οροφής της δομής προστασίας δεν δύναται να αντέχει όλη τη δύναμη συνθλίψεως, η δύναμη αυτή πρέπει να εφαρμοσθεί μέχρις ότου η οροφή να παραμορφωθεί κατά τρόπον ώστε να συμπίπτει με το επίπεδο που συνδέει το ανώτερο τμήμα της δομής προστασίας με το εμπρόσθιο τμήμα του ελκυστήρα το ικανό να αντέξει το βάρος του ελκυστήρα σε περίπτωση ανατροπής. Στη συνέχεια η δύναμη αφαιρείται και ο ελκυστήρας ή η δύναμη συνθλίψεως επαναφέρεται στη θέση του κατά τέτοιο τρόπο ώστε η δοκός να ευρεθεί υπεράνω του σημείου της δομής προστασίας που είναι τότε ικανό να αντέξει τον ελκυστήρα πλήρως ανεστραμένο. Τότε εφαρμόζεται η δύναμη F_f .

Η δύναμη F_f εφαρμόζεται επί πέντε τουλάχιστον δευτερόλεπτα μετά την εξαφάνιση κάθε παραμορφώσεως αντιληπτής διά του οφθαλμού.

Η δοκιμή σταματά αν η δομή εισχωρεί εντός της ζώνης απελευθέρωσης ή αφήνει τη ζώνη αυτή άνευ προστασίας.

1.7. Δεύτερη διαμήκης φόρτιση

Η φόρτιση εφαρμόζεται οριζοντίως, κατά γραμμή παράλληλη προς το κατακόρυφο στο μέσον του ελκυστήρα επίπεδο.

Η δεύτερη κατά μήκος φόρτιση εφαρμόζεται εκ των όπισθεν ή εκ των εμπροσθεν, ως εξειδικεύεται στο σημείο 3.1.1.1 του παραρτήματος II.

Εφαρμόζεται κατά τη διεύθυνση την αντίθετη προς την εφαρμογή της διαμήκου φορτίσεως που προβλέπεται στο σημείο 1.2 και στην πλέον απομακρυσμένη γωνία αυτής της ίδιας διαμήκου φορτίσεως.

Εφαρμόζεται επί της ανωτέρας διαδοκίδος της δομής προστασίας (δηλαδή στο τμήμα που θα αγγίξει το έδαφος πρώτο σε περίπτωση ανατροπής).

Το σημείο εφαρμογής της φορτίσεως κείται σε απόσταση που αντιστοιχεί στο ένα έκτο του πλάτους της κορυφής της δομής προστασίας, μετρούμενης προς το εσωτερικό εκ της εξωτερικής γωνίας. Το σημειούμενο πλάτος της δομής προστασίας πρέπει να αντιστοιχεί στην απόσταση που χωρίζει δύο γραμμές παράλληλες προς το κατακόρυφο στο μέσο του ελκυστήρα επίπεδο και οι οποίες αγγίζουν τα εξωτερικά άκρα της δομής προστασίας εντός του οριζοντίου επιπέδου που αγγίζει την ανώτερη πλευρά των ανωτέρων διαδοκίδων.

Το μήκος της δοκού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το ένα τρίτο του πλάτους της δομής προστασίας (ως αυτή περιγράφεται προηγουμένως), ούτε μεγαλύτερο πλέον των 49 χιλιοστών από αυτό το ελάχιστο.

Η δοκιμή σταματά όταν:

α) η ενέργεια παραμορφώσεως που απορροφάται υπό της δομής προστασίας είναι ίση ή μεγαλύτερη προς την απαιτούμενη ενέργεια εισόδου $E_{il 2}$ (όπου $E_{il 2} = 0,35 m_1$).

β) η δομή προστασίας εισχωρεί εντός της ζώνης απελευθέρωσης ή αφήνει τη ζώνη αυτή άνευ προστασίας.

2. ΖΩΝΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΕΩΣ

2.1. Η ζώνη απελευθέρωσης απεικονίζεται στην εικόνα 6 του παραρτήματος IV και προσδιορίζεται σε σχέση προς κατακόρυφο επίπεδο αναφοράς γενικών κατά μήκος του ελκυστήρα και διερχόμενο από σημείο αναφοράς του καθίσματος, που περιγράφεται στο σημείο 2.3, και το κέντρο του πηδαλίου. Το επίπεδο αναφοράς θεωρείται ότι μετατοπίζεται οριζοντίως μετά του καθίσματος και του πηδαλίου κατά την εφαρμογή των φορτίσεων αλλά παραμένει κάθετο στην οροφή του ελκυστήρα ή της δομής προστασίας, αν η διάταξη αυτή έχει τοποθετηθεί ελαστικώς.

Όταν το πηδάλιο είναι ρυθμιζόμενο, πρέπει να ευρίσκεται στην κανονική του θέση για τον οδηγό καθήμενο.

2.2. Τα όρια της ζώνης εξειδικεύονται ως ακολούθως:

2.2.1. κατακόρυφα επίπεδα κείμενα σε απόσταση 250 χιλιοστών από κάθε πλευρά του επιπέδου αναφοράς, περιοριζόμενα προς τα άνω σε 300 χιλιοστά υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος·

2.2.2. παράλληλα επίπεδα εκτεινόμενα εκ του ανωτέρου άκρου των αναφερομένων στο σημείο 2.2.1 επιπέδων μέχρις μεγίστου ύψους 900 χιλιοστών υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος και κεκλιμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε το ανώτερο άκρο του επιπέδου επί της πλευράς στην οποία εφαρμόζεται η πλευρική φόρτιση να ευρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον 100 χιλιοστών εκ του επιπέδου αναφοράς·

2.2.3. οριζόντιο επίπεδο κείμενο σε απόσταση 900 χιλιοστών υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος·

2.2.4. κεκλιμένο επίπεδο κάθετο στο επίπεδο αναφοράς το οποίο περιέχει σημείο που κείται σε κατακόρυφη απόσταση 9 χιλιοστών υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος και το σημείο που ευρίσκεται στην πλέον οπισθοχωρημένη θέση της ερεισινώτου του καθίσματος·

2.2.5. επιφάνεια, καμπύλη εφόσον απαιτείται, της οποίας οι γενέτερες είναι κάθετες στο επίπεδο αναφοράς, προεκτεινόμενη προς τα κάτω εκ του πλέον, οπισθοχωρημένου σημείου του καθίσματος και παραμένονσα σε επαφή, καθ' όλο το μήκος της, μετά της πλάτης του καθίσματος·

2.2.6. καμπυλόγραμμη επιφάνεια, κάθετη στο επίπεδο αναφοράς, που έχει ακτίνα 120 χιλιοστών και είναι εφαπτομένη στα αναφερόμενα στα σημεία 2.2.3 και 2.2.4 επίπεδα·

2.2.7. καμπυλόγραμμη επιφάνεια, κάθετη στο επίπεδο αναφοράς, που έχει ακτίνα 900 χιλιοστών και προεκτείνονσα κατά 400 χιλιοστά προς τα εμπρός το αναφερόμενο στο σημείο 2.2.3 επίπεδο στο οποίο είναι εφαπτομένη σε σημείο κείμενο σε απόσταση 150 χιλιοστών εμπροσθεν του σημείου αναφοράς του καθίσματος·

2.2.8. κεκλιμένο επίπεδο κάθετο στο επίπεδο αναφοράς που συναντά την αναφερόμενη στο σημείο 2.2.7 επιφάνεια στο εμπροσθίο της άκρο και διέρχεται σε απόσταση 40 χιλιοστών εκ του πηδαλίου διευθύνσεως. Στην περίπτωση πηδαλίου σε ανυψωμένη θέση, το επίπεδο αυτό αντικαθίσταται υπό επιπέδου παράλληλου προς την αναφερόμενη στο σημείο 2.2.7 επιφάνεια·

2.2.9. κατακόρυφο επίπεδο, κάθετο στο επίπεδο αναφοράς και κείμενο σε απόσταση 40 χιλιοστών εμπροσθεν του πηδαλίου διευθύνσεως·

2.2.10. οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από το σημείο αναφοράς του καθίσματος·

2.2.11. στην περίπτωση ελκυστήρα με περιστρεφόμενη θέση οδήγησης, η ζώνη απελευθέρωσης είναι η περιβάλλουσα των δύο ζωνών απελευθέρωσης των οριζόμενων με βάση τις δύο διαφορετικές θέσεις του πηδαλίου και του καθίσματος·

- 2.2.12. στην περίπτωση ελκυστήρα δυνάμενου να εξοπλισθεί με προαιρετικά καθίσματα, κατά τη διάρκεια των δοκιμών χρησιμοποιείται η περιβάλλουσα που προκύπτει από το συνδυασμό των σημείων αναφοράς του καθίσματος για το σύνολο των επιλογών που προτείνονται για το κάθισμα. Η δομή προστασίας δεν πρέπει να εισχωρεί στο εσωτερικό της σύνθετης ζώνης απελευθέρωσης που αντιστοιχεί στα διάφορα αυτά σημεία αναφοράς του καθίσματος.
- 2.2.13. σε περίπτωση που, μετά τη διενέργεια της δοκιμής, προταθεί νέα δυνατότητα ρύθμισης του καθίσματος, πραγματοποιείται υπολογισμός προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον η ζώνη απελευθέρωσης γύρω από το νέο σημείο αναφοράς του καθίσματος βρίσκεται στο εσωτερικό της προγενέστερα προσδιορισθείσας περιβάλλουσας. Εάν όχι, πρέπει να πραγματοποιηθεί νέα δοκιμή.
- 2.3. Θέση που ευρίσκεται το κάθισμα και σημείο αναφοράς του καθίσματος
- 2.3.1. Για να προσδιοριστεί η ζώνη απελευθέρωσης στο σημείο 2.1, το κάθισμα κείται στο πλέον οπισθοχωρημένο σημείο όλων των οριζοντίων ρυθμίσεων. Είναι τοποθετημένο στην πλέον υψηλή θέση της κατακόρυφης ρυθμίσεως όταν αυτή είναι ανεξάρτητη της ρυθμίσεως της οριζοντίου θέσεως.

Το σημείο αναφοράς λαμβάνεται με τη βοήθεια της συσκευής που απεικονίζεται στο παράρτημα IV, εικόνες 7 και 8, και υποκαθιστά την κατάληψη του καθίσματος από άνδρα. Η συσκευή αποτελείται σανίδος παριστώσης το οριζόντιο τμήμα του καθίσματος και υπό άλλων σανίδων που παριστούν το ερεισίνωτο. Η κατώτερα σανίδα του καθίσματος αρθρώνεται στη στάθμη των λαγονίων ακρολοφίων (Α) και των νεφρών (Β), του ύψους της αρθρώσεως αυτής (Β) δυνάμενου να ρυθμιστεί.

- 2.3.2. Ως σημείο αναφοράς νοείται το σημείο τομής του διαμήκους επιπέδου του διερχομένου διά του μέσου του καθίσματος μετά του επιπέδου του εφαπτομένου στη βάση της ράχης και οριζοντίου επιπέδου. Αυτό το οριζόντιο επίπεδο συναντά την κατώτερη επιφάνεια της σανίδος του οριζοντίου τμήματος του καθίσματος σε απόσταση 150 χιλιοστομέτρων εμπροσθεν του αναφερομένου ανωτέρω εφαπτομένου επιπέδου.
- 2.3.3. Όταν το κάθισμα περιλαμβάνει σύστημα αναρτήσεως, και το σύστημα αυτό δύναται ή μη να προσαρμόζεται συναρτήσει του βάρους του οδηγού, το κάθισμα πρέπει να έχει στερεωθεί στο μέσο της διαδρομής της αναρτήσεως.

Η συσκευή τοποθετείται επί του καθίσματος. Εν συνέχεια φορτίζεται διά δυνάμεως 550 newtons σε σημείο κείμενο σε απόσταση 50 χιλιοστομέτρων εμπροσθεν της αρθρώσεως (Α) και τα δύο τμήματα της σανίδος-ερεισίνωτου πιέζονται ελαφρώς και εφαπτομενικώς προς το ερεισίνωτο του καθίσματος.

- 2.3.4. Αν δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθούν οι εφαπτόμενες σε κάθε στάθμη του ερεισίνωτου (άνωθεν και κάτωθεν της περιοχής των νεφρών), πρέπει να πραγματοποιηθούν οι ακόλουθες διευθετήσεις:
- 2.3.4.1. όταν ουδεμία εφαπτομένη δεν είναι δυνατή στο κατώτερο τμήμα: το κατώτερο τμήμα της σανίδος-ερεισίνωτο στηρίζεται κατακόρυφως στο ερεισίνωτο του καθίσματος.
- 2.3.4.2. όταν ουδεμία εφαπτομένη δεν είναι δυνατή στο ανώτερο τμήμα: η άρθρωση (Β) στερεούται σε ύψος 230 χιλιοστομέτρων υπέρνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος, αν το κατώτερο τμήμα της σανίδος-ερεισίνωτο είναι κατακόρυφο. Τα δύο τμήματα της σανίδος-ερεισίνωτο πιέζονται ελαφρώς προς το ερεισίνωτο του καθίσματος.

3. ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗ

3.1. Ζώνη απελευθέρωσης

Κατά τη διάρκεια κάθε δοκιμής, εξετάζεται η δομή προστασίας για να εξακριβωθεί αν οιοδήποτε τμήμα της εν λόγω δομής έχει εισχωρήσει εντός ζώνης απελευθέρωσης περίξ του καθίσματος του οδηγού, συμφώνως προς τον παρεχόμενο στο σημείο 2.1 προσδιορισμό. Εξ άλλου, εξετάζεται η δομή προστασίας για να εξακριβωθεί αν οιοδήποτε τμήμα της ζώνης απελευθέρωσης δεν προστατεύεται πλέον από τη δομή προστασίας. Προς το σκοπό αυτό, θεωρείται ως μη προστατευόμενο πλέον υπό της δομής προστασίας κάθε τμήμα της ζώνης απελευθέρωσης το οποίο θα έλθει σε επαφή μετ' επιπέδου εδάφους αν ο ελκυστήρας ανετρέπετο προς την πλευρά στην οποία εφηρμόσθη η φόρτιση. Τα ελαστικά και το εύρος μεταξύ των ιχνών θεωρούνται συγκαταλεγόμενοι μεταξύ των ασθενεστέρων σημείων που υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή.

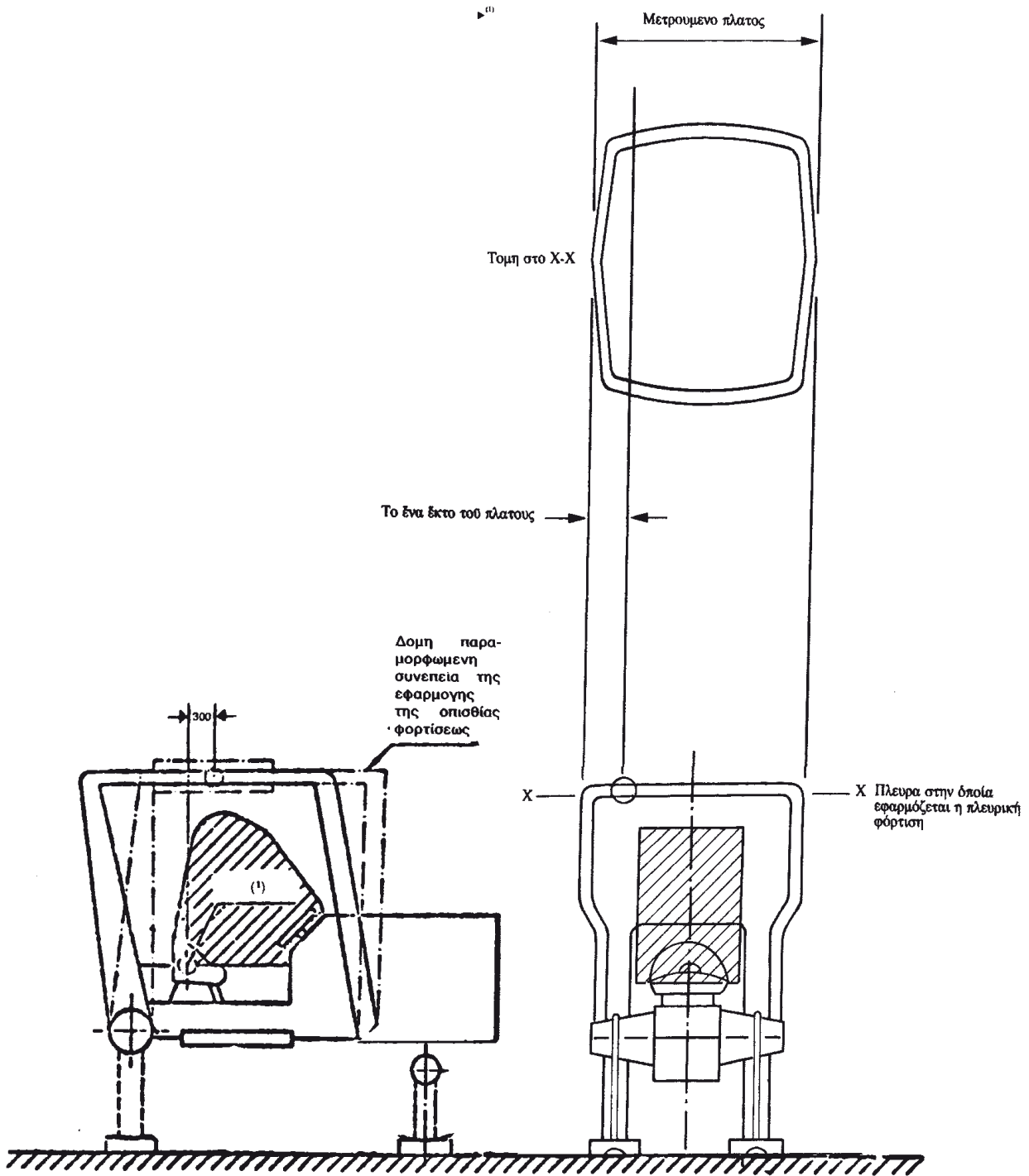
3.2. Τελική μόνιμη παραμόρφωση

Στο τέλος των δοκιμών σημειούται η τελική μόνιμη παραμόρφωση της δομής προστασίας. Προς τον σκοπό αυτό, σημειούται πρό της ενάρξεως των δοκιμών η θέση των κυρίων μελών της δομής προστασίας σε σχέση προς το σημείο αναφοράς του καθίσματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΙΚΟΝΕΣ

- Εικόνα 1: Σημείο εφαρμογής της πλευρικής φορτίσεως
- Εικόνα 2: Σημείο εφαρμογής της οπίσθιας διαμήκουσ φορτίσεως
- Εικόνα 3: Παράδειγμα χρησιμοποιούμενης διατάξεως για τη δοκιμή συνθλίψεως
- Εικόνα 4α: Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — μη αναγκαία δοκιμή υπερφορτίσεως
- Εικόνα 4β: Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — αναγκαία δοκιμή υπερφορτίσεως
- Εικόνα 4γ: Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — δοκιμή υπερφορτίσεως προς συνέχιση
- Εικόνα 5: Επεξήγηση των όρων μόνιμη, ελαστική και ολική παραμόρφωση
- Εικόνα 6α: Πλευρική όψη της ζώνης απελευθερώσεως
- Εικόνα 6β: Όψη της ζώνης απελευθερώσεως εκ των έμπροσθεν/όπισθεν
- Εικόνα 6γ: Ισομετρική όψη
- Εικόνα 7: Συσκευή προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος
- Εικόνα 8: Μέθοδος προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος.



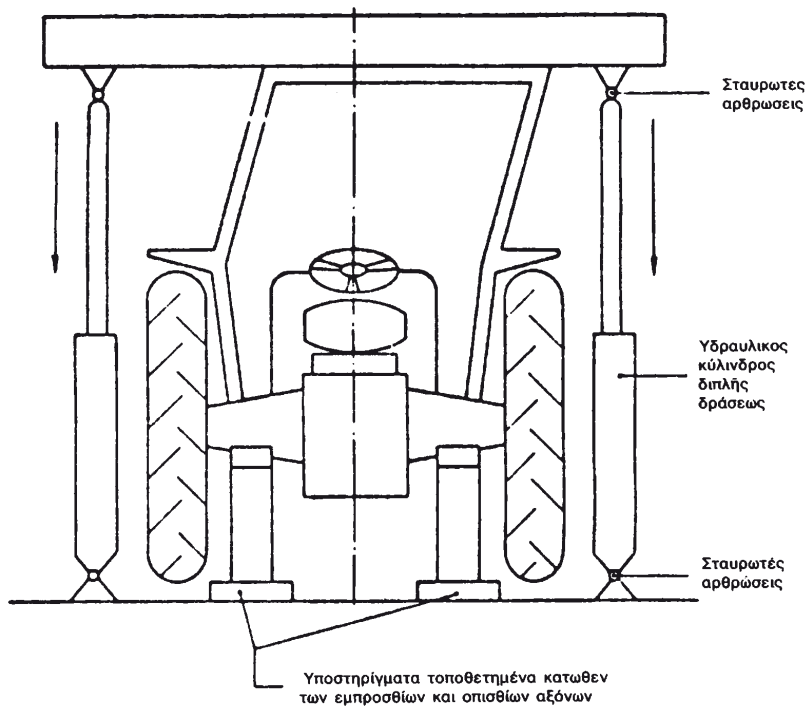
Εικόνα 1

Σημείο εφαρμογής της πλευρικής φόρτισης

Εικόνα 2

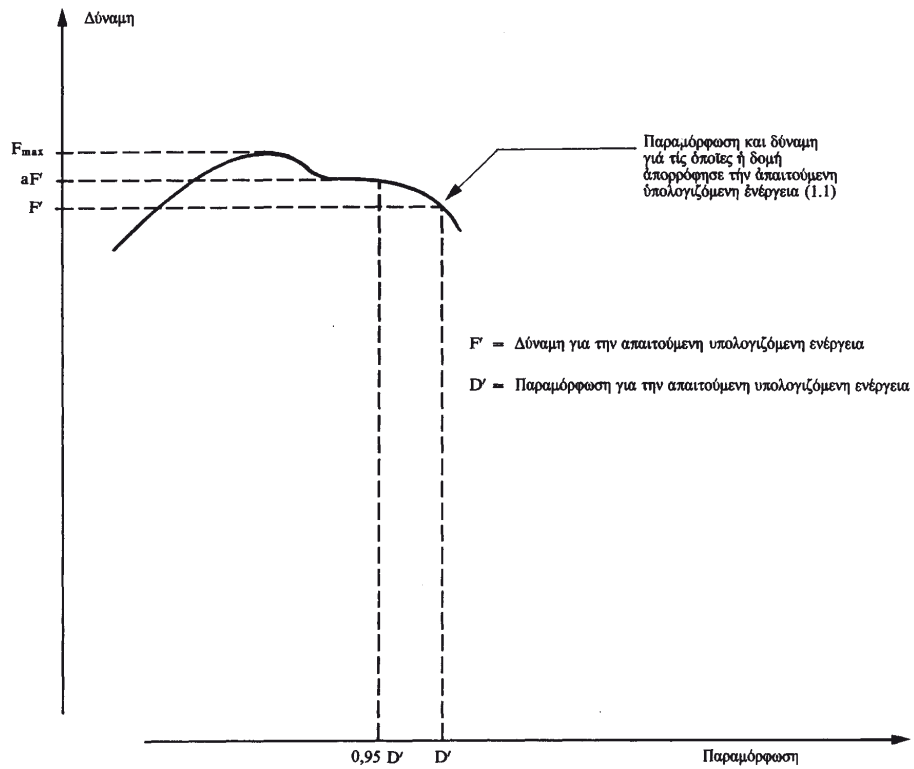
Σημείο εφαρμογής της οπισθίας διαμηκούς φόρτισης (περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον 50 % της μάζας κείται επί των οπισθίων τροχών) <

(1) Σημείο αναφοράς του καθίσματος.



Εικόνα 3

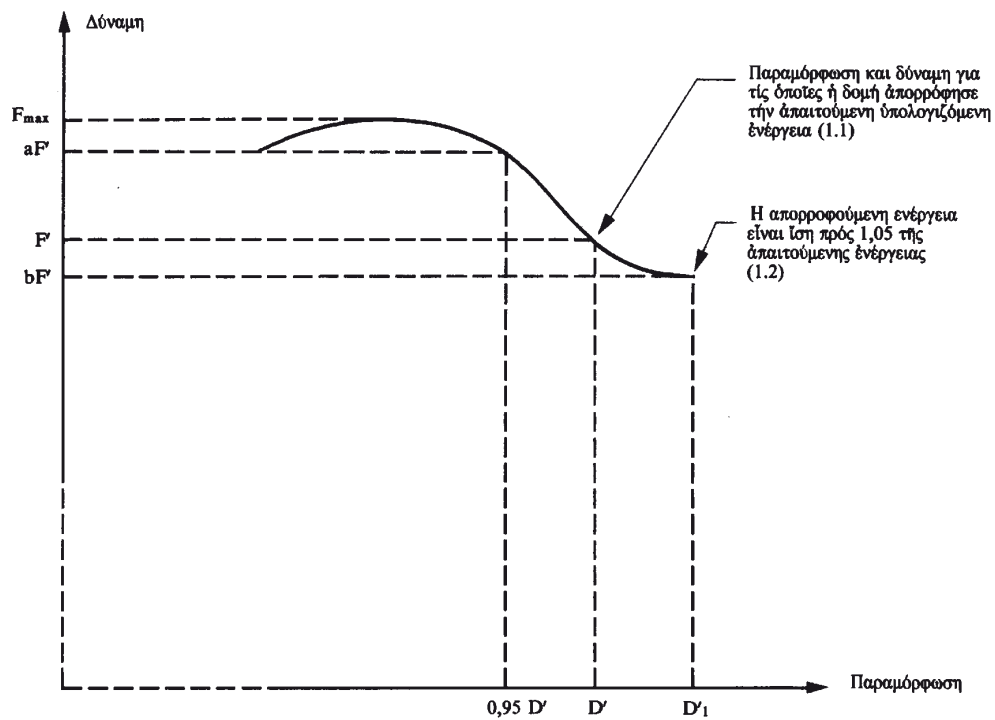
Παράδειγμα χρησιμοποιούμενης διατάξεως για τη δοκιμή συνθλίψεως



1. Προσδιορισμός aF' που αντιστοιχεί σε $0,95 D'$.
- 1.1. Η δοκιμή υπερφορτίσεως δεν είναι αναγκαία εφόσον $aF' < 1,03 F'$.

Εικόνα 4α

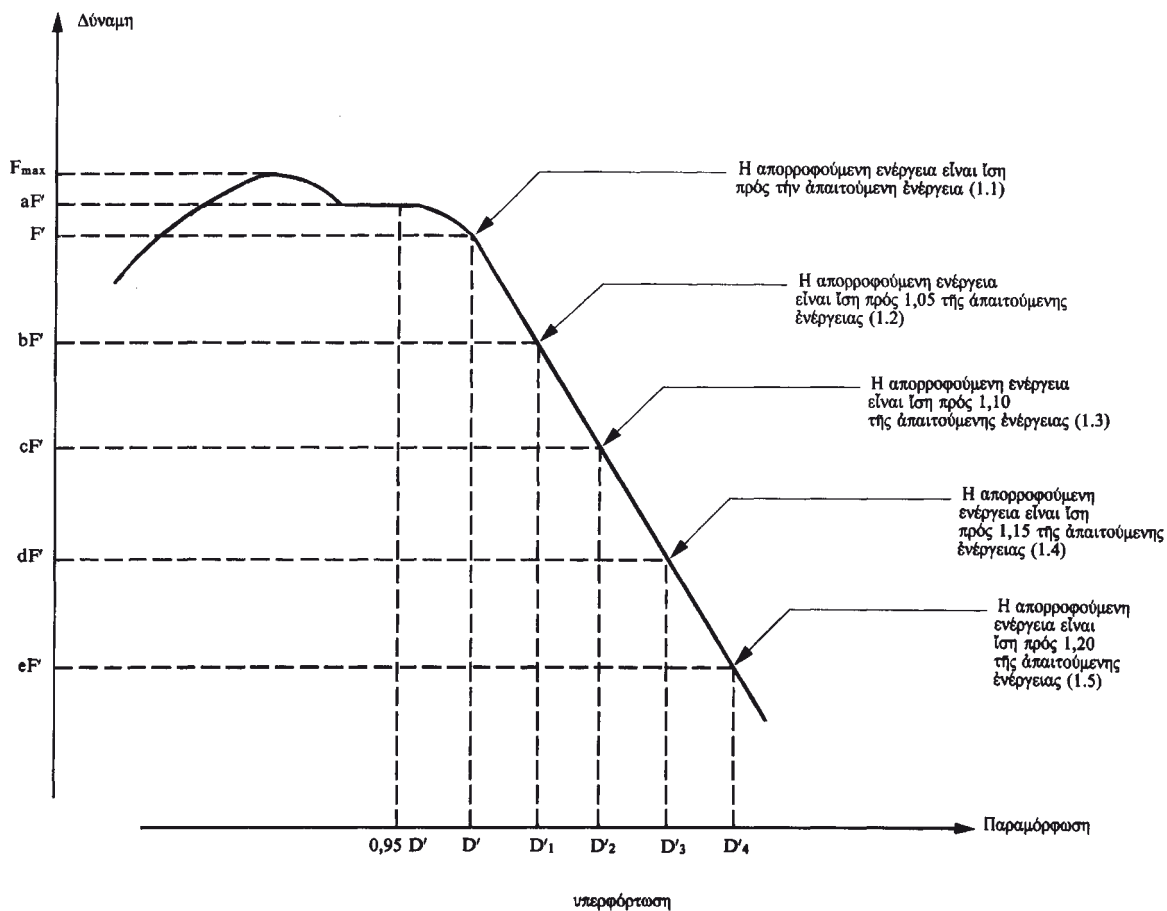
Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — μη αναγκαία δοκιμή υπερφορτίσεως



1. Προσδιορισμός aF' που αντιστοιχεί σε $0,95 D'$.
- 1.1. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι αναγκαία εφόσον $aF' > 1,03 F'$.
- 1.2. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι ικανοποιητική εφόσον $bF' > 0,97 F'$ και $bF' > 0,8 F_{max}$.

Εικόνα 4β

Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — αναγκαία δοκιμή υπερφορτίσεως



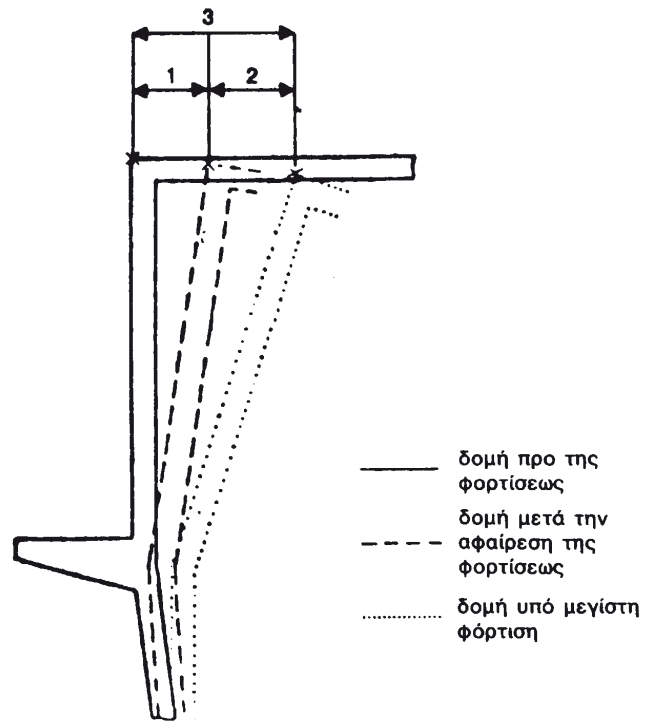
1. Προσδιορισμός aF' που αντιστοιχεί σε $0,95 D'$.
- 1.1. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι αναγκαία εφόσον $aF' > 1,03 F'$.
- 1.2. Εφόσον $bF' < 0,97 F'$, η δοκιμή υπερφόρτισης πρέπει να συνεχισθεί.
- 1.3. Λόγω του ότι $cF' < 0,97 bF'$, η δοκιμή υπερφορτίσεως πρέπει να συνεχιστεί.
- 1.4. Λόγω του ότι $dF' < 0,97 cF'$, η δοκιμή υπερφορτίσεως πρέπει να συνεχιστεί.
- 1.5. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι ικανοποιητική, δεδομένου ότι $eF' > 0,8 F_{max}$.

Παρατήρηση: Αν, σε οποιαδήποτε στιγμή, F κατέρχεται κάτω του $0,8 F_{max}$, η δομή δεν γίνεται αποδεκτή.

Εικόνα 4γ

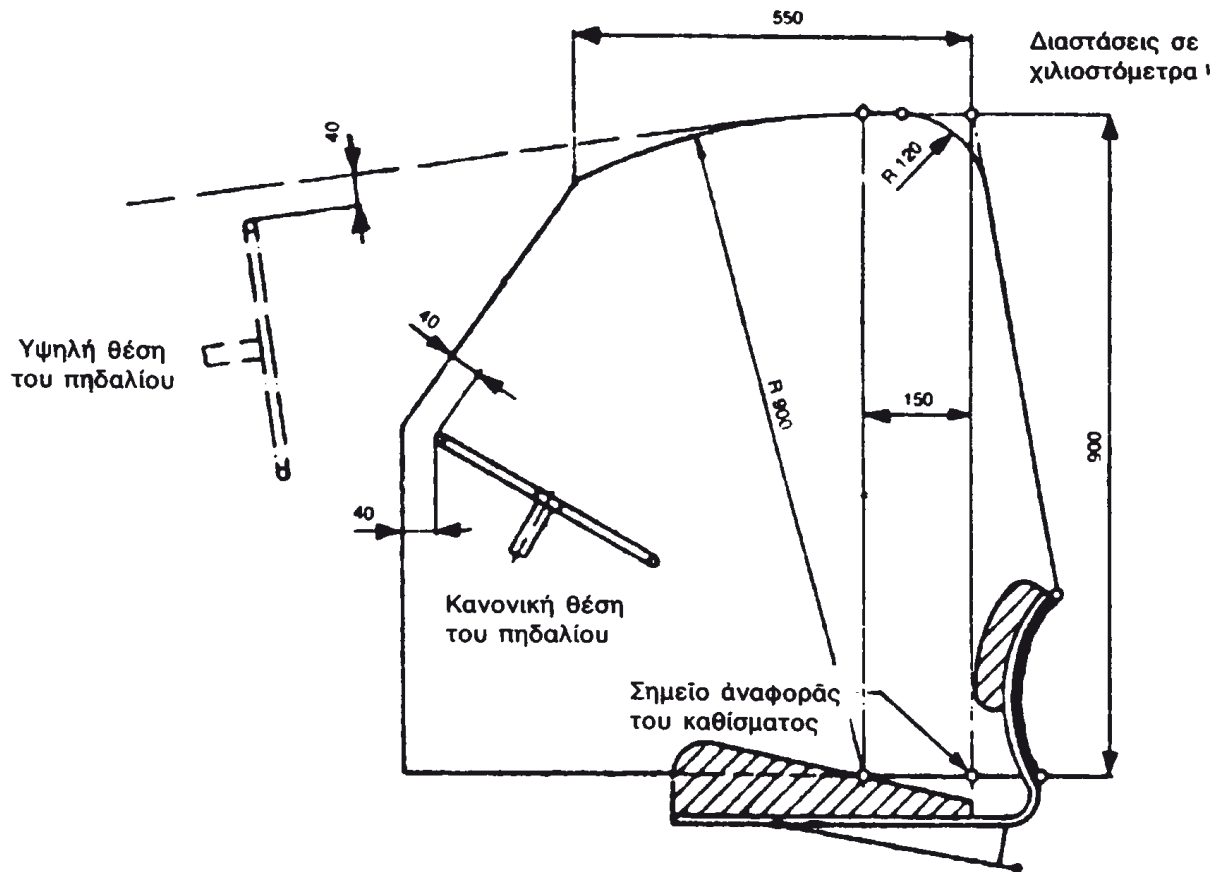
Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — δοκιμή υπερφορτίσεως προς συνέχιση

1. Μόνιμη παραμόρφωση
2. Ελαστική παραμόρφωση
3. Ολική παραμόρφωση (μόνιμη και ελαστική)



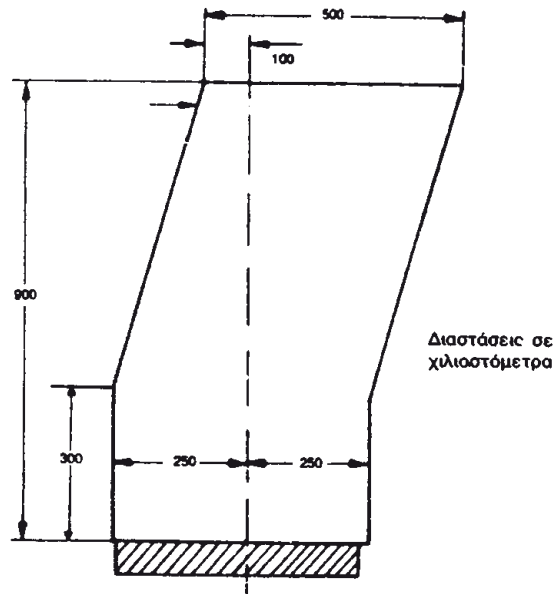
Εικόνα 5

Επεξήγηση των όρων μόνιμη, ελαστική και ολική παραμόρφωση



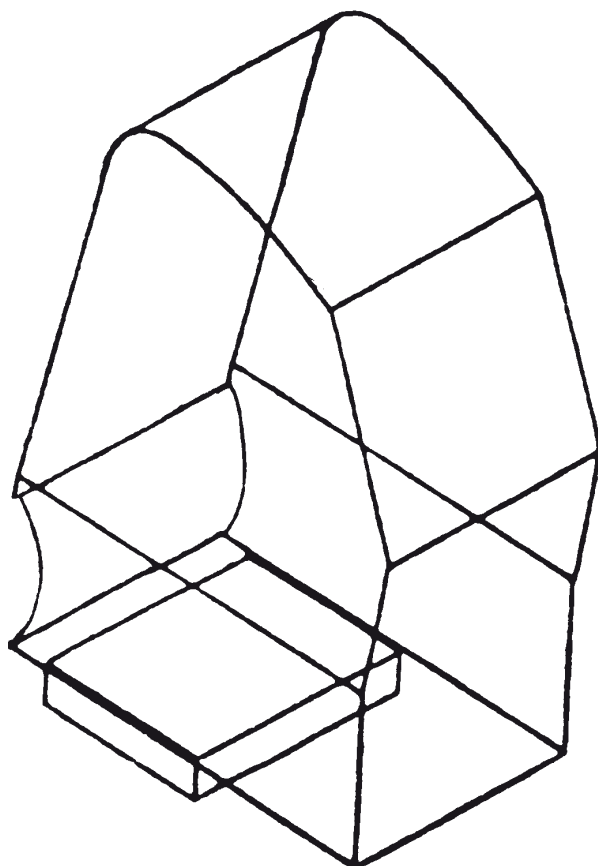
Εικόνα 6α

Πλευρική όψη της ζώνης απελευθέρωσης

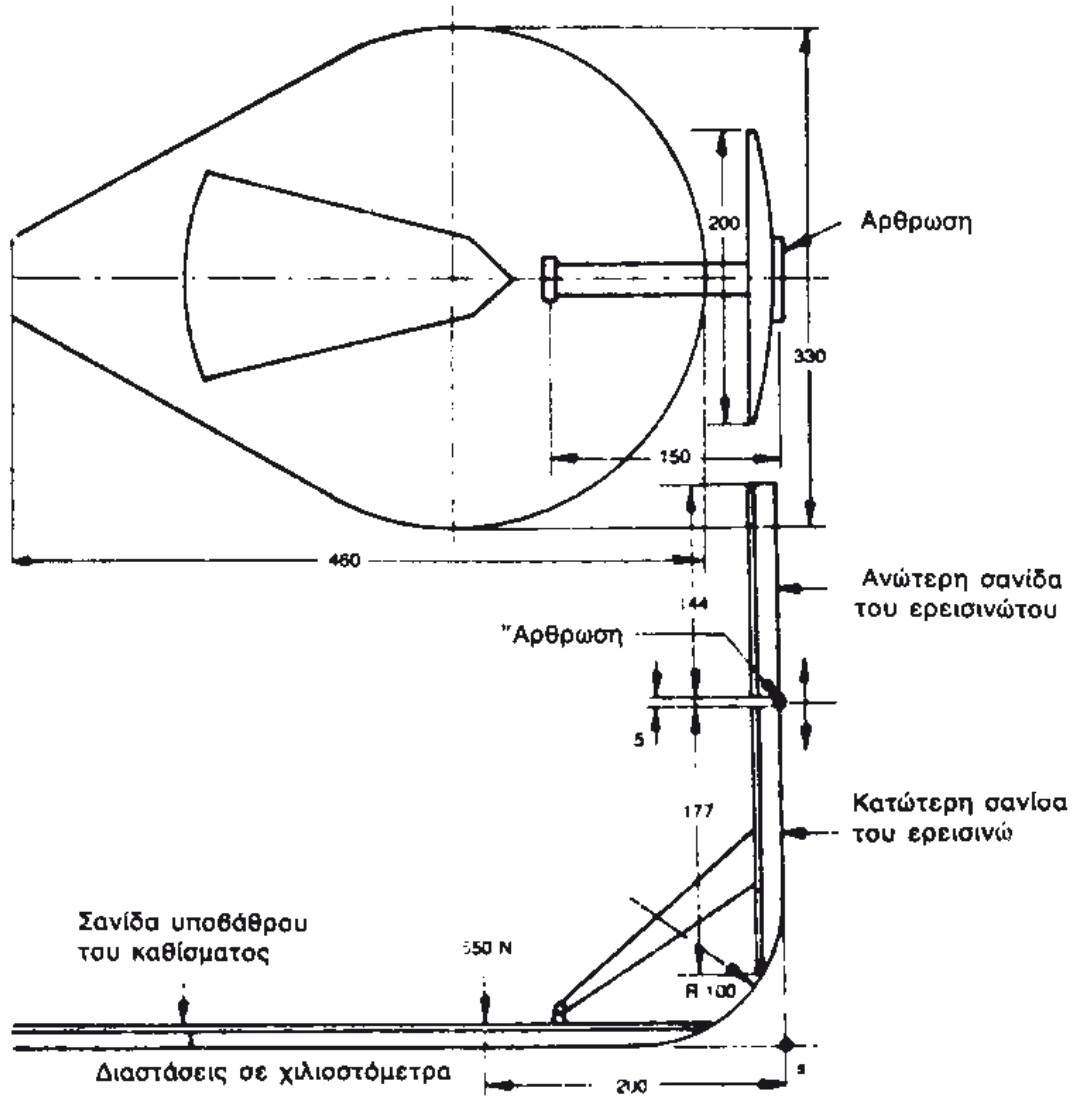


Εικόνα 6β

Ύψη της ζώνης απελευθέρωσης εκ των έμπροσθεν/όπισθεν

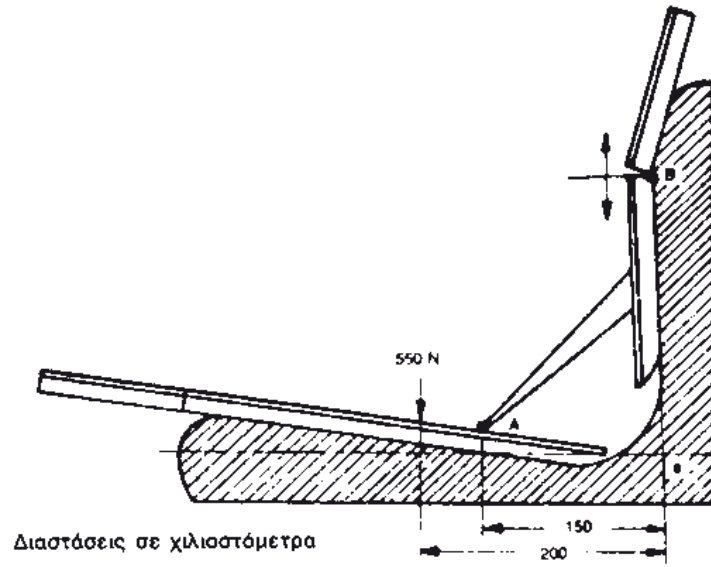


Εικόνα 6γ
Ισομετρική όψη



Εικόνα 7

Συσκευή προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος



Εικόνα 8

Μέθοδος προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος

- 5.2. Τύπος και εμπορική επωνυμία
- 5.3. Μάζα του μη ερματισμένου ελκυστήρα, μετά της δομής του προστασίας άνευ του οδηγού kg
- Διαστάσεις των ελαστικών: εμπροσθίων
- οπισθίων
6. Εξειδικεύσεις της δομής προστασίας
- 6.1. Σχέδιο της διευθετήσεως του συνόλου της δομής προστασίας και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα
- 6.2. Φωτογραφίες εκ της πλευράς και εκ του όπισθεν, δεικνύουσες τις λεπτομέρειες στερεώσεως
- 6.3. Σύντομη περιγραφή της δομής προστασίας περιέχουσα τον τύπο κατασκευής, τα συστήματα στερεώσεως επί του ελκυστήρα, τις λεπτομέρειες της επενδύσεως, τα μέσα προσβάσεως και τις δυνατότητες απελευθερώσεως, τις υποδείξεις επί της εσωτερικής επενδύσεως, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα δυνάμενα να εμποδίσουν τις διαδοχικές ανατροπές του ελκυστήρα και τις λεπτομέρειες επί του συστήματος θερμάνσεως και αερισμού
- 6.4. Διαστάσεις
- 6.4.1. Ύψος των μελών της οροφής υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος mm
- 6.4.2. Ύψος των μελών της οροφής υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος mm
- 6.4.3. Εσωτερικό πλάτος της δομής προστασίας σε απόσταση 900 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος mm
- 6.4.4. Εσωτερικό πλάτος της δομής προστασίας σε σημείο κείμενο υπεράνω του καθίσματος στη στάθμη του κέντρου του πηδαλίου mm
- 6.4.5. Απόσταση του κέντρου του πηδαλίου εκ της δεξιάς πλευράς της δομής προστασίας mm
- 6.4.6. Απόσταση του κέντρου του πηδαλίου εκ της αριστερής πλευράς της δομής προστασίας mm
- 6.4.7. Ελάχιστη απόσταση του άκρου του πηδαλίου εκ της δομής προστασίας mm
- 6.4.8. Πλάτος των θυρών:
- άνω mm
- στο μέσο του ύψους mm
- κάτω mm
- 6.4.9. Ύψος των θυρών:
- υπεράνω των εξεδρών (πλατφόρμα) mm
- υπεράνω της υψηλότερης βαθμίδος mm
- υπεράνω της χαμηλότερης βαθμίδος mm

- 6.4.10. Ολικό ύψος του εφοδιασμένου δια της δομής προστασίας ελκυστήρα mm
- 6.4.11. Ολικό πλάτος της δομής προστασίας (μη συμπεριλαμβανομένων των περύγων) mm
- 6.4.12. Οριζόντια απόσταση του οπισθίου εκ της δομής προστασίας σε ύψος 900 mm υπεράνω του σημείου αναφοράς του καθίσματος..... mm
- 6.5. Δεδομένα επί των υλικών, ποιότητα των χρησιμοποιούμενων υλικών και χρησιμοποιούμενα πρότυπα αναφοράς
-
- Βασικό πλαίσιο (υλικό και διαστάσεις)
- Στερεώσεις (υλικό και διαστάσεις)
- Επένδυση (υλικό και διαστάσεις)
- Οροφή (υλικό και διαστάσεις)
- Εσωτερική επένδυση (υλικό και διαστάσεις)
- Κοχλίες συναρμολόγησης και στερεώσεως (ποιότητα και διαστάσεις)
- Τύπος αλεξηγμένου και υαλοπίνακες και λεπτομέρειες επισημάνσεως
-
7. Αποτελέσματα των δοκιμών
- 7.1. Δοκιμές φορτίσεως και συνθλίψεως
- Οι δοκιμές φορτίσεως επραγματοποιήθησαν στο δεξιό/αριστερό ⁽¹⁾ οπίσθιο τμήμα, στο δεξιό/αριστερό ⁽¹⁾ εμπρόσθιο τμήμα και στο δεξιό/αριστερό ⁽¹⁾ πλευρικό τμήμα
- 7.2. Χρησιμοποιούμενη μάζα αναφοράς για τον υπολογισμό της ενεργείας εισόδου και των δυνάμεων συνθλίψεως ... kg
- 7.3. Οι προδιαγραφές οι σχετικές προς τις ρωγμές και τις σχισμές και προς τις σχισμές στη δομή προστασίας ετηρήθησαν
- 7.4. Απορροφούμενη ενέργεια κατά την εφαρμογή της φορτίσεως:
- εμπρός/όπισθεν ⁽¹⁾ kJ
- πλευρικός kJ
- Δύναμη συνθλίψεως kN
- Μία δεύτερη δοκιμή διαμήκους φορτίσεως επραγματοποιήθη επί του οπισθίου/εμπροσθίου δεξιού/αριστερού ⁽¹⁾ τμήματος kJ
- 7.5. Τελική μόνιμη παραμόρφωση μετρουμένη μετά τις δοκιμές:
- Οπίσθιο τμήμα, προς τα εμπρός/προς τα οπίσω ⁽¹⁾:
- αριστερή πλευρά mm
- δεξιά πλευρά mm
- Εμπρόσθιο τμήμα, προς τα εμπρός/προς τα οπίσω ⁽¹⁾:
- αριστερή πλευρά mm
- δεξιά πλευρά mm

⁽¹⁾ Διαγράψατε την περιττή ένδειξη.

Πλευρικό τμήμα:

εμπρός mm

οπίσω mm

Ανώτερο τμήμα, εκ των άνω προς τα κάτω εκ των άνω προς τα άνω ⁽¹⁾:

εμπρός mm

οπίσω mm

8. Αριθμός του πρακτικού

9. Ημερομηνία του πρακτικού

10. Υπογραφή

⁽¹⁾ Διαγράψατε την περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΣΗΜΑΝΣΗ

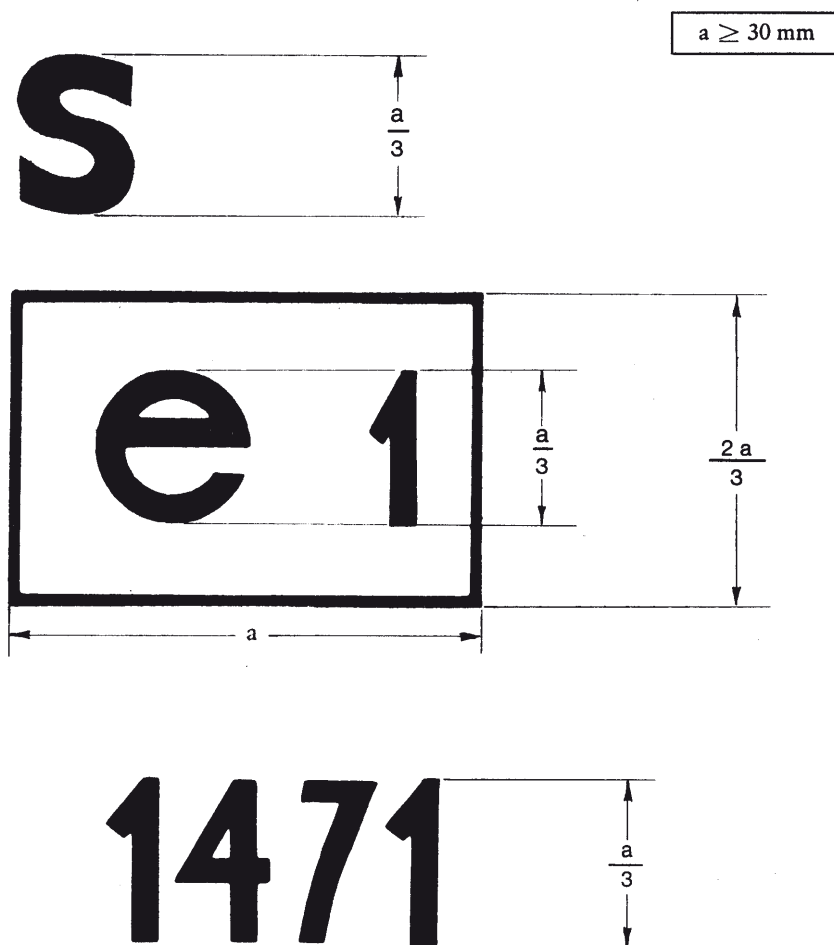
Το σήμα επικύρωσης ΕΚ αποτελείται εξ ορθογωνίου, στο εσωτερικό του οποίου ευρίσκεται το γράμμα «ε», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό του κράτους μέλους που χορήγησε την επικύρωση:

1. για τη Γερμανία
2. για τη Γαλλία
3. για την Ιταλία
4. για τις Κάτω Χώρες
5. για τη Σουηδία
6. για το Βέλγιο
7. για την Ουγγαρία
8. για την Τσεχική Δημοκρατία
9. για την Ισπανία
11. για το Ηνωμένο Βασίλειο
12. για την Αυστρία
13. για το Λουξεμβούργο
17. για τη Φινλανδία
18. για τη Δανία
19. για τη Ρουμανία
20. για την Πολωνία
21. για την Πορτογαλία
23. για την Ελλάδα
24. για την Ιρλανδία
26. για τη Σλοβενία
27. για τη Σλοβακία
29. για την Εσθονία
32. για τη Λεττονία
34. για τη Βουλγαρία
36. για τη Λιθουανία
49. για την Κύπρο
50. για τη Μάλτα

Και από τον αριθμό επικύρωσης ΕΚ που αντιστοιχεί στον αριθμό του δελτίου επικύρωσης ΕΚ του συνταχθέντος για τον τύπο της δομής προστασίας όσον αφορά την αντοχή της και στην αντοχή της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα, τοποθετημένου σε τυχούσα θέση πλησίον του ορθογωνίου.

Παράδειγμα σήματος επικύρωσης ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου

Το σήμα επικύρωσης ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου συμπληρώνεται από το προστιθέμενο σύμβολο «S»



Επεξήγηση: Η δομή προστασίας που φέρει το ανωτέρω σήμα επικύρωσης ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου είναι δομή προστασίας για την οποία χορηγήθηκε η επικύρωση ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου στη Γερμανία (e 1) υπό τον αριθμό 1471.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ

Ένδειξη της διοικήσεως

Γνωστοποίηση περί της επικυρώσεως ΕΚ, της αρνήσεως, της ανακλήσεως της επικυρώσεως ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου ή της επεκτάσεως επικυρώσεως ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου, τύπου δομής προστασίας (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας) όσον αφορά στην αντοχή της ως επίσης και στην αντοχή της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα
(Στατικές δοκιμές)

- Αριθμός επικυρώσεως ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου επέκταση ⁽¹⁾
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα της δομής προστασίας
 2. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστού της δομής προστασίας
 3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ενδεχομένου εντολοδόχου του κατασκευαστού της δομής προστασίας
 4. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα, τύπος και εμπορική επωνυμία του ελκυστήρα για τον οποίο προορίζεται η δομή προστασίας
 5. Επέκταση της επικυρώσεως ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου για τον (τους) ακόλουθο(-ους) τύπο(-ους) ελκυστήρα(-ων)
 - 5.1. Η μάζα του μη ερματισμένου ελκυστήρα, προσδιοριζόμενη στο σημείο 1.3 του παραρτήματος II, υπερβαίνει/δεν υπερβαίνει ⁽²⁾ πλέον του 5 % τη χρησιμοποιηθείσα για τη δοκιμή μάζα αναφοράς.
 - 5.2. Η μέθοδος στερεώσεως και τα σημεία τοποθετήσεως είναι/δεν είναι ⁽²⁾ ταυτόσημα.
 - 5.3. Όλα τα στοιχεία τα ικανά να χρησιμεύσουν ως υποστήριγμα της δομής προστασίας είναι/δεν είναι ⁽²⁾ ταυτόσημα.
 - 5.4. Οι προδιαγραφές του σημείου 3.4 τέταρτη περίπτωση του παραρτήματος I έχουν/δεν έχουν ⁽²⁾ τηρηθεί.
 6. Υποβληθέν προς επικύρωση ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου την
 7. Εργαστήριο δοκιμής
 8. Ημερομηνία και αριθμός του πρακτικού του εργαστηρίου
 9. Ημερομηνία της επικυρώσεως/της αρνήσεως/της ανακλήσεως της επικυρώσεως ΕΚ ⁽²⁾
 10. Ημερομηνία της επεκτάσεως της επικυρώσεως/της ανακλήσεως/της ανακλήσεως της επεκτάσεως ΕΚ ⁽²⁾
 11. Τόπος
 12. Ημερομηνία
 13. Συνάπτονται σε παράρτημα τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον αριθμό επικυρώσεως ΕΚ που αναφέρονται ανωτέρω (π.χ. πρακτικό δοκιμής)
 14. Ενδεχόμενες παρατηρήσεις
 15. Υπογραφή

⁽¹⁾ Αναφέρατε, κατά περίπτωση, αν πρόκειται περί πρώτης, δεύτερης κ.λπ. επεκτάσεως σε σχέση προς την αρχική επικύρωση ΕΚ.

⁽²⁾ Διαγράψατε την (τις) περιττή(-τές) ένδειξη(-εις).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Προϋποθέσεις επικυρώσεις ΕΚ

1. Η αίτηση επικύρωσης ΕΚ τύπου ελκυστήρα όσον αφορά στην αντοχή της δομής προστασίας και της στερέωσής της επί του ελκυστήρα υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ελκυστήρα ή τον εντολοδόχο του.
2. Στην επιφορτισμένη με τις δοκιμές εγκρίσεως τεχνική υπηρεσία πρέπει να παρουσιασθεί ελκυστήρας αντιπροσωπευτικός του προς επικύρωση τύπου επί του οποίου έχουν τοποθετηθεί η δομή προστασίας και η στερέωσή της, δεόντως επικυρωμένες.
3. Η επιφορτισμένη με τις δοκιμές εγκρίσεως τεχνική υπηρεσία εξακριβώνει αν ο τύπος δομής προστασίας που έχει επικυρωθεί προορίζεται προς συναρμολόγηση επί του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο αιτείται η έγκριση. Εξακριβώνει ιδίως αν η στερέωση της δομής προστασίας αντιστοιχεί προς αυτή που εδοκιμάσθη κατά την επικύρωση ΕΚ.
4. Ο κάτοχος της επικύρωσης ΕΚ δύναται να ζητήσει την επέκταση αυτής και για άλλους τύπους δομών προστασίας.
5. Οι αρμόδιες αρχές χορηγούν αυτή την επέκταση υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - 5.1. ο νέος τύπος δομής προστασίας και η στερέωσή του επί του ελκυστήρα αποτελεί αντικείμενο επικυρώσεως ΕΚ κατασκευαστικού στοιχείου·
 - 5.2. έχει σχεδιασθεί για να τοποθετηθεί επί του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο αιτείται η επέκταση της επικύρωσης ΕΚ·
 - 5.3. η στερέωση της δομής προστασίας επί του ελκυστήρα αντιστοιχεί σ' αυτή η οποία εδοκιμάσθη κατά την επικύρωση ΕΚ.
6. Δελτίο σύμφωνο προς το υπόδειγμα που εμφανίζεται στο παράρτημα ΙΧ επισυνάπτεται στο δελτίο επικύρωσης ΕΚ για κάθε έγκριση ή επέκταση εγκρίσεως που χορηγήθηκε ή απορρίφθηκε.
7. Αν η αίτηση επικύρωσης ΕΚ τύπου ελκυστήρα υποβάλλεται ταυτοχρόνως μετά της αιτήσεως επικυρώσεως ΕΚ τύπου δομής προστασίας προοριζομένου να τοποθετηθεί επί του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο αιτείται η επικύρωση ΕΚ, δεν πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενοι στα σημεία 2 και 3 έλεγχοι.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ένδειξη της διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ ΕΛΚΥΣΤΗΡΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (ΘΑΛΑΜΟΣ Ή ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ) ΩΣ ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΤΕΡΕΩΣΕΩΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΛΚΥΣΤΗΡΑ

(Στατικές δοκιμές)

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκούμενων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενότητων των οχημάτων αυτών, και για την κατάργηση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ)

- Αριθμός εγκρίσεων ΕΚ..... επέκταση ⁽¹⁾
1. Εμπορικό ή βιομηχανικό σήμα του ελκυστήρα
 2. Τύπος του ελκυστήρα
 3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστού του ελκυστήρα
 4. Κατά περίπτωση, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εντολοδόχου
 5. Εμπορικό ή βιομηχανικό σήμα της δομής προστασίας
 6. Επέκταση της επικύρωσης ΕΚ για τον (τους) ακόλουθο(-ους) τύπο(-ους) δομής(-ών) προστασίας
 7. Ελκυστήρας παρουσιασθείς προς έγκριση την
 8. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τις δοκιμές πιστότητας για την έγκριση ΕΚ
 9. Ημερομηνία του χορηγηθέντος από την υπηρεσία αυτή πρακτικού
 10. Αριθμός του χορηγηθέντος από την υπηρεσία αυτή πρακτικού
 11. Η επικύρωση ΕΚ όσον αφορά στην αντοχή των δομών προστασίας ως επίσης και της στερεώσεως των επί του ελκυστήρα εχορηγήθη/απερρίφθη ⁽²⁾
 12. Η επέκταση της επικύρωσης ΕΚ όσον αφορά στην αντοχή των δομών προστασίας ως επίσης και της στερεώσεως τους επί του ελκυστήρα εχορηγήθη/απερρίφθη ⁽²⁾
 13. Τόπος
 14. Ημερομηνία
 15. Υπογραφή

⁽¹⁾ Αναφέρατε, κατά περίπτωση, αν πρόκειται περί πρώτης, δεύτερης κ.λπ. επεκτάσεως σε σχέση προς την αρχική επικύρωση ΕΚ.

⁽²⁾ Διαγράψατε την (τις) περιττή(-τές) ένδειξη(-εις).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών της

(κατά το άρθρο 13)

Οδηγία 79/622/ΕΟΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 179 της 17.7.1979, σ. 1).

Οδηγία 82/953/ΕΟΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 386 της 31.12.1982, σ. 31)

Σημείο IX.A.15.ζ) του παραρτήματος Ι της πράξης προσχώ-
ρησης του 1985
(ΕΕ L 302 της 15.11.1985, σ. 213)

Οδηγία 87/354/ΕΟΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 192 της 11.7.1987, σ. 43)

Μόνον όσον αφορά τις παραπομπές στην οδη-
γία 79/622/ΕΟΚ με το άρθρο 1 και το παράρ-
τημα, σημείο 9, στοιχείο η)

Οδηγία 88/413/ΕΟΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 200 της 26.7.1988, σ. 32)

Σημείο XI.Γ.II.4 του παραρτήματος Ι της πράξης προσχώ-
ρησης του 1994
(ΕΕ C 241 της 29.8.1994, σ. 206)

Οδηγία 1999/40/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 124 της 18.5.1999, σ. 11)

Σημείο I.A.29 του παραρτήματος ΙΙ της πράξης προσχώρη-
σης του 2003
(ΕΕ L 236 της 23.9.2003, σ. 61)

Οδηγία 2006/96/ΕΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 81)

Μόνον όσον αφορά τις παραπομπές στην οδη-
γία 79/622/ΕΟΚ με το άρθρο 1 και το παράρ-
τημα, σημείο Α.28

ΜΕΡΟΣ Β

Κατάλογος προθεσμιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο

(κατά το άρθρο 13)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης
79/622/ΕΟΚ	27η Δεκεμβρίου 1980
82/953/ΕΟΚ	30ή Σεπτεμβρίου 1983 ⁽¹⁾
87/354/ΕΟΚ	31η Δεκεμβρίου 1987
88/413/ΕΟΚ	30ή Σεπτεμβρίου 1988 ⁽²⁾
1999/40/ΕΚ	30ή Ιουνίου 2000 ⁽³⁾
2006/96/ΕΚ	31η Δεκεμβρίου 2006

⁽¹⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 82/953/ΕΟΚ:

«1. Από την 1η Οκτωβρίου 1983, τα κράτη μέλη δεν μπορούν:

— ούτε να αρνηθούν, για έναν τύπο ελκυστήρα, την έγκριση ΕΟΚ ή την έκδοση του εγγράφου το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ ή την έγκριση εθνικής ισχύος,

— ούτε να απαγορεύσουν τη θέση σε κυκλοφορία των ελκυστήρων,

εφόσον η διάταξη προστασίας, σε περίπτωση ανατροπής, του εν λόγω τύπου ελκυστήρα ή των εν λόγω ελκυστήρων, ανταποκρίνεται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 1984, τα κράτη μέλη:

— δεν μπορούν πλέον να εκδίδουν το έγγραφο το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ για έναν τύπο ελκυστήρος του οποίου η διάταξη προστασίας, σε περίπτωση ανατροπής, δεν ανταποκρίνεται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας,

— μπορούν να αρνηθούν την έγκριση εθνικής ισχύος τύπου ελκυστήρος του οποίου η διάταξη προστασίας, σε περίπτωση ανατροπής, δεν ανταποκρίνεται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

3. Από την 1η Οκτωβρίου 1985, τα κράτη μέλη μπορούν να απαγορεύσουν την πρώτη θέση σε κυκλοφορία ελκυστήρων των οποίων η διάταξη προστασίας, σε περίπτωση ανατροπής, δεν ανταποκρίνεται προς τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

4. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 3 εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 77/536/ΕΟΚ.»

⁽²⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 88/413/ΕΟΚ:

«1. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται από 1ης Οκτωβρίου 1988:

— να αρνηθούν, για τύπο ελκυστήρος, την έγκριση τύπου ΕΟΚ ή την έκδοση του εγγράφου που προβλέπεται στην τελευταία περίπτωση του άρθρου 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, ή την έγκριση τύπου από εθνικής πλευράς,

— να απαγορεύουν τη θέση σε κυκλοφορία ελκυστήρος,

εφόσον οι διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής αυτού του τύπου του ελκυστήρα ή αυτών των ελκυστήρων ανταποκρίνονται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη από 1ης Οκτωβρίου 1989:

— δεν μπορούν πλέον να εκδίδουν το έγγραφο που προβλέπεται στην τελευταία περίπτωση του άρθρου 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, για έναν τύπο ελκυστήρος του οποίου η διάταξη προστασίας, σε περίπτωση ανατροπής, δεν ανταποκρίνεται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας,

— δύνανται να αρνούνται την έγκριση από εθνικής πλευράς τύπου ελκυστήρος του οποίου η διάταξη προστασίας, σε περίπτωση ανατροπής, δεν ανταποκρίνεται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.»

⁽³⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 1999/40/ΕΚ:

«1. Από την 1η Ιουλίου 2000, τα κράτη μέλη δεν δύνανται:

— να αρνούνται, για τύπο ελκυστήρος, να χορηγήσουν έγκριση ΕΚ τύπου ή να εκδώσουν το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, ή να χορηγήσουν εθνική έγκριση τύπου,

— να απαγορεύουν τη θέση σε κυκλοφορία ελκυστήρων,

εάν οι ελκυστήρες αυτοί πληρούν τις προδιαγραφές της οδηγίας 79/622/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2001, τα κράτη μέλη:

— δεν δύνανται πλέον να εκδίδουν το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, για τύπο ελκυστήρος, εάν αυτός δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας 79/622/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία,

— δύνανται να αρνούνται να χορηγήσουν εθνική έγκριση τύπου, για τύπο ελκυστήρος, εάν αυτός δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας 79/622/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 79/622/ΕΟΚ	Οδηγία 1999/40/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρα 1 και 2		Άρθρα 2 και 3
Άρθρο 3 παράγραφος 1		Άρθρο 4 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 3 παράγραφος 2		Άρθρο 4 δεύτερο και τρίτο εδάφιο
Άρθρα 4 και 5		Άρθρα 5 και 6
Άρθρο 6 πρώτη πρόταση		Άρθρο 7 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 6 δεύτερη πρόταση		Άρθρο 7 δεύτερο εδάφιο
	Άρθρο 2	Άρθρο 8
Άρθρο 8		Άρθρο 9
Άρθρο 9 εισαγωγική φράση		Άρθρο 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 9 πρώτη περίπτωση		Άρθρο 1 στοιχείο α)
Άρθρο 9 δεύτερη περίπτωση		Άρθρο 1 στοιχείο β)
Άρθρο 9 τρίτη περίπτωση		Άρθρο 1 στοιχείο γ)
Άρθρο 9 τέταρτη περίπτωση		Άρθρο 1 στοιχείο δ)
Άρθρα 10 και 11		Άρθρα 10 και 11
Άρθρο 12 παράγραφος 1		—
Άρθρο 12 παράγραφος 2		Άρθρο 12
—		Άρθρα 13 και 14
Άρθρο 13		Άρθρο 15
Παραρτήματα I έως IX		Παραρτήματα I έως IX
—		Παράρτημα X
—		Παράρτημα XI

Τιμή συνδρομής 2009 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 000 EUR ετησίως (*)
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	100 EUR μηνιαίως (*)
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	700 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	70 EUR μηνιαίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	40 EUR μηνιαίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	500 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, CD-ROM, δύο εκδόσεις την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	360 EUR ετησίως (= 30 EUR μηνιαίως)
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

(*) Πώληση ανά τεύχος: — έως 32 σελίδες: 6 EUR
— από 33 έως 64 σελίδες: 12 EUR
— περισσότερες από 64 σελίδες: η τιμή ορίζεται κατά περίπτωση.

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας* (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο CD-ROM.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της *Επίσημης Εφημερίδας*. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Οι προς πώληση εκδόσεις της Υπηρεσίας Εκδόσεων διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

