II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το δημόσιο διεθνές δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση:

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Κανονισμός αριθ. 11 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά κλειδαριές θυρών και εξαρτήματα συγκράτησης θυρών [2019/1354]

Ενσωματώνει ολόκληρο το έγκυρο κείμενο έως:

Προσθήκη 2 στη σειρά τροποποιήσεων 04 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 28 Μαΐου 2019

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Γενικές απαιτήσεις
6. Απαιτήσεις επιδόσεων
7. Διαδικασίες δοκιμής
8. Τροποποίηση και επέκταση της έγκρισης τύπου οχήματος
9. Συμμόρφωση της παραγωγής
10. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής
11. Οριστική παύση της παραγωγής
12. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια δοκιμών έγκρισης και των αρχών έγκρισης τύπου
13. Μεταβατικές διατάξεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Επικοινωνία
2. Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης
3. Δοκιμή κελιδώματος για την πρώτη, δεύτερη και τρίτη δοκιμή φόρτισης, εφαρμογή δύναμης
4. Διαδικασίες δοκιμής αδράνειας
5. Διαδικασία δοκιμής στροφέα
6. Συρόμενη πλευρική θύρα — Δοκιμή πλήρους θύρας

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 ([1]) όσον αφορά κλειδαριές θυρών και εξαρτήματα συγκράτησης θυρών, όπως στροφείς και άλλα μέσα στήριξης σε θύρες τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούνται για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών και/ή μπορούν να παρουσιάσουν τον κίνδυνο εκτίναξης των επιβατών από το όχημα ύστερα από πρόσκρουση.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

2.1. «Έγκριση οχήματος» η έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά κλειδαριές θυρών και εξαρτήματα συγκράτησης θυρών.

2.2. «Τύπος οχήματος» κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές ως προς:

2.2.1. τον σχεδιασμό του τύπου του οχήματος από τον κατασκευαστή·

2.2.2. τον τύπο της κλειδαριάς·

2.2.3. τον τύπο του εξαρτήματος συγκράτησης θύρας·

2.2.4. τον τρόπο προσάρτησης και στερέωσης των κλειδαριών και των εξαρτημάτων συγκράτησης στη δομή του οχήματος·

2.2.5. τον τύπο των συρόμενων θυρών.

2.3. «Βοηθητική κλειδαριά θύρας» κλειδαριά με θέση πλήρους κλειδώματος με ή χωρίς δεύτερη θέση κλειδώματος, η οποία τοποθετείται σε θύρα ή σε σύστημα θύρας με βασικό μηχανισμό κλειδαριάς θύρας.

2.4. «Βοηθητικός μηχανισμός κλειδαριάς θύρας» μηχανισμός που αποτελείται, τουλάχιστον, από βοηθητική κλειδαριά θύρας και αντίκρισμα.

2.5. «Οπίσθια θύρα» θύρα ή σύστημα θύρας στο πίσω τμήμα οχήματος με κινητήρα, μέσω της οποίας επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες ή φορτώνονται ή εκφορτώνονται φορτία από το όχημα. Σε αυτά δεν περιλαμβάνονται:

α) το κάλυμμα του χώρου αποσκευών· ή

β) θύρα ή παράθυρο αποτελούμενο εξολοκλήρου από υλικά εφυάλωσης με κλειδαριές ή/και μηχανισμούς στροφέων προσαρτημένους απευθείας στο υλικό εφυάλωσης.

2.6. «Μέρος αμαξώματος» το τμήμα του στροφέα που είναι υπό συνήθεις συνθήκες προσαρτημένο στη δομή του αμαξώματος.

2.7. Πρόσθετη προστασία

2.7.1. «Σύστημα κλειδώματος για την ασφάλεια των παιδιών» διάταξη κλειδώματος που μπορεί να ενεργοποιείται και να απενεργοποιείται ανεξάρτητα από άλλες διατάξεις κλειδώματος και η οποία, όταν είναι ενεργοποιημένη, αποτρέπει τη λειτουργία της εσωτερικής χειρολαβής της θύρας ή άλλης διάταξης ανοίγματος θύρας. Η διάταξη ξεκλειδώματος/κλειδώματος μπορεί να είναι χειροκίνητη ή ηλεκτρική και μπορεί να βρίσκεται οπουδήποτε επί ή εντός του οχήματος.

2.7.2. «Σύστημα πλήρους ασφάλισης» σύστημα που καθιστά τον εσωτερικό χειρισμό της εσωτερικής θύρας ή οποιουδήποτε άλλου εσωτερικού ρυθμιστή της κλειδαριάς θύρας των οχημάτων εκτός από τη λειτουργία του συστήματος ασφάλισης.

2.8. «Θύρες» στρεφόμενες ή συρόμενες θύρες που οδηγούν απευθείας σε χώρο που περιλαμβάνει μία ή περισσότερες θέσεις καθημένων και οι οποίες δεν είναι πτυσσόμενες θύρες, ανασυρόμενες θύρες και θύρες που προσαρτώνται ή αφαιρούνται με ευκολία από οχήματα προοριζόμενα για λειτουργία χωρίς θύρες.

2.9. «Σύστημα προειδοποίησης κλεισίματος θύρας» σύστημα το οποίο ενεργοποιεί οπτικό σήμα σε σημείο ορατό ευκρινώς από τον οδηγό κάθε φορά που το σύστημα κλειδώματος θύρας δεν βρίσκεται στη θέση πλήρους κλειδώματος ενόσω είναι ενεργοποιημένος ο κινητήρας του οχήματος.

2.10. «Μηχανισμός στροφέα θύρας» ένας ή περισσότεροι στροφείς για τη στήριξη μιας θύρας.

2.11. «Μηχανισμός κλειδαριάς θύρας» μηχανισμός που αποτελείται τουλάχιστον από κλειδαριά και αντίκρισμα.

([1]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), (έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, σημείο 2. – http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.12. «Μέρος θύρας» το τμήμα του στροφέα που είναι υπό συνήθεις συνθήκες προσαρτημένο στη δομή της θύρας και αποτελεί το περιστρεφόμενο μέρος.

2.13. «Σύστημα θύρας» η θύρα, η κλειδαριά, το αντίκρισμα, οι στροφείς, οι συνδυασμοί οδηγού συρόμενης θύρας και άλλα εξαρτήματα συγκράτησης θύρας σε μια θύρα ή στο πλαίσιό της. Το σύστημα θύρας μιας διπλής θύρας περιλαμβάνει και τις δύο θύρες.

2.14. «Διπλή θύρα» σύστημα δύο θυρών στο οποίο η εμπρόσθια θύρα ή η ανοιγόμενη προς τα επάνω θύρα ανοίγει πρώτη και συνδέεται με την οπίσθια θύρα ή αρθρωτή θύρα η οποία ανοίγει δεύτερη.

2.15. «Γλώσσα» το τμήμα της κλειδαριάς που συνδέεται με το αντίκρισμα και το συγκρατεί στη θέση κλειδώματος.

2.16. «Κατεύθυνση ανοίγματος της γλώσσας» η αντίθετη κατεύθυνση προς την κατεύθυνση εισόδου του αντικρίσματος στην κλειδαριά για τη σύνδεσή του με τη γλώσσα.

2.17. «Θέση πλήρους κλειδώματος» η κατάσταση ασφάλισης της κλειδαριάς στην οποία η θύρα είναι εντελώς κλειστή·

2.18. «Στροφέας» διάταξη που χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση της θύρας σε σχέση με τη δομή του αμαξώματος και για τον έλεγχο της διαδρομής περιστροφής της θύρας κατά την είσοδο και την έξοδο των επιβατών.

2.19. «Πείρος στροφέα» το τμήμα του στροφέα που συνδέει υπό συνήθεις συνθήκες το αμάξωμα και τα μέρη των θυρών και ορίζει τον άξονα περιστροφής.

2.20. «Κλειδαριά» διάταξη που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση της θύρας σε κλειστή θέση ως προς το αμάξωμα του οχήματος και διαθέτει δυνατότητα εκούσιας απασφάλισης (ή χειρισμού).

2.21. «Βασική κλειδαριά θύρας» κλειδαριά με θέση πλήρους κλειδώματος και με δεύτερη θέση κλειδώματος, η οποία ορίζεται από τον κατασκευαστή ως «βασική κλειδαριά θύρας». Ο κατασκευαστής δεν μπορεί να αλλάξει τον χαρακτηρισμό αυτό μεταγενέστερα. Οι κατασκευαστές παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, πληροφορίες σχετικά με το ποιες κλειδαριές είναι οι «βασικές κλειδαριές θύρας» για ένα συγκεκριμένο όχημα ή για συγκεκριμένη/ο μάρκα/μοντέλο οχήματος.

2.22. «Βασικός μηχανισμός κλειδαριάς θύρας» μηχανισμός που αποτελείται τουλάχιστον από βασική κλειδαριά και αντίκρισμα.

2.23. «Δεύτερη θέση κλειδώματος» η κατάσταση ασφάλισης της κλειδαριάς στην οποία η θύρα είναι μερικώς κλειστή.

2.24. «Πλευρική εμπρόσθια θύρα» η θύρα της οποίας η επιφάνεια ανοίγματος βρίσκεται, από πλευρική άποψη, κατά τουλάχιστον 50 % έμπροσθεν του πλέον οπίσθιου σημείου του ερεισίνωτου του καθίσματος του οδηγού, με το ερεισίνωτο στην πλέον κατακόρυφη και οπίσθια θέση του, γεγονός που παρέχει στους επιβάτες απευθείας πρόσβαση για επιβίβαση ή αποβίβαση από το όχημα.

2.25. «Πλευρική οπίσθια θύρα» η θύρα της οποίας η επιφάνεια ανοίγματος βρίσκεται, από πλευρική άποψη, κατά τουλάχιστον 50 % όπισθεν του πλέον οπίσθιου σημείου του ερεισίνωτου του καθίσματος του οδηγού, με το ερεισίνωτο στην πλέον κατακόρυφη και οπίσθια θέση του, γεγονός που παρέχει στους επιβάτες απευθείας πρόσβαση για επιβίβαση ή αποβίβαση από το όχημα.

2.26. «Αντίκρισμα» διάταξη με την οποία συνδέεται η κλειδαριά για τη διατήρηση της θύρας σε θέση πλήρους κλειδώματος ή στη δεύτερη θέση κλειδώματος.

2.27. «Κάλυμμα χώρου αποσκευών» κινητό φάτνωμα του αμαξώματος που παρέχει πρόσβαση από το εξωτερικό του οχήματος σε χώρο που διαχωρίζεται πλήρως από τον χώρο επιβατών μέσω μόνιμου διαχωριστικού ή σταθερού ή ανατρεπόμενου ερεισίνωτου καθίσματος.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

3.1. Η αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά κλειδαριές θύρας και εξαρτήματα συγκράτησης θυρών υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

3.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:

3.2.1. επαρκώς λεπτομερή σχέδια των θυρών, των κλειδαριών και των διατάξεων συγκράτησης θύρας σε κατάλληλη κλίμακα·

3.2.2. τεχνική περιγραφή των κλειδαριών και των διατάξεων συγκράτησης θύρας.

3.3. Η αίτηση συνοδεύεται επίσης από:

3.3.1. παρτίδα πέντε σετ διατάξεων συγκράτησης ανά θύρα. Σε περίπτωση πάντως που για περισσότερες από μία θύρες χρησιμοποιούνται τα ίδια σετ, αρκεί η υποβολή μίας παρτίδας σετ. Τα σετ εξαρτημάτων συγκράτησης θύρας που διαφοροποιούνται μόνο επειδή προορίζονται για τοποθέτηση αριστερά ή δεξιά δεν θεωρούνται διαφορετικά·

3.3.2. παρτίδα πέντε πλήρων κλειδαριών, περιλαμβανομένου του μηχανισμού ενεργοποίησης, ανά θύρα. Σε περίπτωση πάντως που για περισσότερες από μία θύρες χρησιμοποιούνται οι ίδιες πλήρεις κλειδαριές, αρκεί η υποβολή μίας παρτίδας κλειδαριών. Οι κλειδαριές που διαφοροποιούνται μόνο επειδή προορίζονται για τοποθέτηση αριστερά ή δεξιά δεν θεωρούνται διαφορετικές.

3.4. Όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ

4.1. Εάν ο τύπος οχήματος που υποβάλλεται προς έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις των σημείων 5, 6 και 7 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση του συγκεκριμένου τύπου οχήματος.

4.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία (03) υποδηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που ενσωματώνουν τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις στον κανονισμό κατά την έκδοση της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για ίδιο τύπο οχήματος εάν οι θύρες δεν είναι εφοδιασμένες με κλειδαριές ή με διατάξεις συγκράτησης θυρών ίδιου τύπου ή εάν οι κλειδαριές και οι διατάξεις συγκράτησης θυρών δεν έχουν τοποθετηθεί με το ίδιο τρόπο που τοποθετήθηκαν στο όχημα που υποβλήθηκε για έγκριση· απεναντίας, το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δύναται να εκχωρεί τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος οι θύρες του οποίου είναι εφοδιασμένες με τις ίδιες κλειδαριές και εξαρτήματα συγκράτησης θύρας τοποθετημένα με τον ίδιο τρόπο που έχουν τοποθετηθεί στο όχημα που υποβλήθηκε για έγκριση.

4.3. Η ειδοποίηση για την έγκριση ή επέκταση ή άρνηση χορήγησης της έγκρισης τύπου οχήματος δυνάμει του παρόντος κανονισμού γνωστοποιείται στα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

4.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

4.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση ([2])·

4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.1.

4.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί στο πλαίσιο ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στο σημείο 4.4.1· σε μια τέτοια περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης, καθώς και τα επιπρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1.

4.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

4.7. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή επάνω στην πινακίδα των στοιχείων του οχήματος.

4.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διατάξεων των σημάτων έγκρισης.

5. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

5.1. Οι απαιτήσεις εφαρμόζονται σε όλες τις πλευρικές και οπίσθιες θύρες και στα μέρη θυρών που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής, με εξαίρεση μέρη πτυσσόμενων θυρών, ανασυρόμενων θυρών, αποσπώμενων θυρών και θυρών που προορίζονται ως έξοδοι κινδύνου.

([2]) Οι διακριτικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ. 6, παράρτημα 3 - http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.2. Κλειδαριές θύρας

5.2.1. Κάθε σύστημα στρεφόμενης θύρας πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τουλάχιστον ένα βασικό μηχανισμό κλειδαριάς θύρας.

5.2.2. Κάθε σύστημα συρόμενης θύρας πρέπει να είναι εφοδιασμένο:

α) με βασικό μηχανισμό κλειδαριάς θύρας ή

β) με μηχανισμό κλειδαριάς θύρας με θέση πλήρους κλειδώματος και με σύστημα προειδοποίησης κλεισίματος θύρας.

6. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

6.1. Στρεφόμενες θύρες

6.1.1. Πρώτη δοκιμή φόρτισης

6.1.1.1. Ο βασικός μηχανισμός κλειδαριάς θύρας και ο βοηθητικός μηχανισμός κλειδαριάς θύρας στη θέση πλήρους κλειδώματος δεν πρέπει να διαχωρίζονται κατά την εφαρμογή φορτίου 11 000 N σε κατεύθυνση κάθετη προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς, τέτοιου ώστε να μην προκαλείται συμπίεση της κλειδαριάς και της αγκύρωσης του αντικρίσματος όταν υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.1.

6.1.1.2. Στην περίπτωση της δεύτερης θέσης κλειδώματος, ο βασικός μηχανισμός της κλειδαριάς δεν πρέπει να διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή φορτίου 4 500 N στην κατεύθυνση που προβλέπεται στο σημείο 6.1.1.1, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.1.

6.1.2. Δεύτερη δοκιμή φόρτισης

6.1.2.1. Ο βασικός μηχανισμός κλειδαριάς θύρας και ο βοηθητικός μηχανισμός κλειδαριάς θύρας στη θέση πλήρους κλειδώματος δεν πρέπει να διαχωρίζονται κατά την εφαρμογή φορτίου 9 000 N στην κατεύθυνση ανοίγματος της γλώσσας και παράλληλα προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς, όταν υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.1.

6.1.2.2. Στην περίπτωση της δεύτερης θέσης κλειδώματος, ο βασικός μηχανισμός της κλειδαριάς δεν πρέπει να διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή φορτίου 4 500 N στην κατεύθυνση που προβλέπεται στο σημείο 6.1.2.1, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.1.

6.1.3. Τρίτη δοκιμή φόρτισης (για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση)

6.1.3.1. Κάθε βασικός μηχανισμός κλειδαριάς θύρας δεν πρέπει να αποσυμπλέκεται από τη θέση πλήρους κλειδώματος κατά την εφαρμογή κατακόρυφου φορτίου 9 000 N.

6.1.4. Φορτίο αδράνειας

Ο βασικός μηχανισμός και ο βοηθητικός μηχανισμός της κλειδαριάς πρέπει να ικανοποιούν τις δυναμικές απαιτήσεις οποιασδήποτε εκ των σημείων 6.1.4.1 και 6.1.4.2 ή τις απαιτήσεις του σημείου 6.1.4.3 σχετικά με τον υπολογισμό της αντοχής σε φορτίο αδράνειας.

6.1.4.1. Ο βασικός μηχανισμός και ο βοηθητικός μηχανισμός της κλειδαριάς σε κάθε στρεφόμενη θύρα δεν πρέπει να αποσυμπλέκονται από τη θέση πλήρους κλειδώματος κατά την εφαρμογή φορτίου αδράνειας 30 g στον μηχανισμό της κλειδαριάς, περιλαμβανομένης της κλειδαριάς και της διάταξης ενεργοποίησής της, στις κατευθύνσεις που είναι παράλληλες προς το διαμήκη και τον εγκάρσιο άξονα του οχήματος, με τη διάταξη κλειδώματος απενεργοποιημένη και όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.2.

6.1.4.2. Ο βασικός μηχανισμός και ο βοηθητικός μηχανισμός της κλειδαριάς σε κάθε στρεφόμενη οπίσθια θύρα δεν πρέπει ομοίως να αποσυμπλέκονται από τη θέση πλήρους κλειδώματος κατά την εφαρμογή φορτίου αδράνειας 30 g στο μηχανισμό της κλειδαριάς, περιλαμβανομένης της κλειδαριάς και της διάταξης ενεργοποίησής της, στην κατεύθυνση που είναι παράλληλη προς τον κατακόρυφο άξονα του οχήματος, με τη διάταξη κλειδώματος απενεργοποιημένη και όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.2.

6.1.4.3. Μπορεί να υπολογίζεται η ελάχιστη αντοχή κάθε μέρους ή επιμέρους συστήματος σε φορτίο αδράνειας προς μια δεδομένη κατεύθυνση. Η συνδυασμένη αντίσταση στην απασφάλιση πρέπει να διασφαλίζει ότι ο μηχανισμός της κλειδαριάς θύρας, όταν είναι ορθώς συναρμολογημένος στη θύρα του οχήματος, παραμένει στη θέση κλειδώματος κατά την εφαρμογή φορτίου αδράνειας 30 g στις κατευθύνσεις που καθορίζονται στα σημεία 6.1.4.1 και 6.1.4.2, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.2.

6.1.5. Στροφείς θύρας

6.1.5.1. Κάθε μηχανισμός στροφέα θύρας:

α) παρέχει στήριξη στη θύρα·

β) δεν διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή διαμήκους φορτίου 11 000 N·

γ) δεν διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή εγκάρσιου φορτίου 9 000 N και

δ) για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση, δεν διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή κατακόρυφου φορτίου 9 000 N.

6.1.5.2. Όλες οι δοκιμές που προβλέπονται στο σημείο 6.1.5.1 διεξάγονται σύμφωνα με το σημείο 7.1.2.

6.1.5.3. Στην περίπτωση που υποβάλλεται σε δοκιμή μεμονωμένος στροφέας του μηχανισμού αντί του πλήρους μηχανισμού στροφέα, ο στροφέας πρέπει να αντέχει φορτίο αναλογικό προς τον συνολικό αριθμό στροφέων του μηχανισμού.

6.1.5.4. Στις πλευρικές θύρες με στροφείς οπίσθιας στερέωσης οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιούνται ανεξάρτητα από τις άλλες θύρες,

α) η εσωτερική χειρολαβή της θύρας δεν πρέπει να λειτουργεί όταν η ταχύτητα του οχήματος είναι τουλάχιστον 4 km/h· και

β) για τις συγκεκριμένες θύρες, πρέπει να προβλέπεται σύστημα προειδοποίησης κλεισίματος θύρας.

6.2. Πλευρικές συρόμενες θύρες

6.2.1. Πρώτη δοκιμή φόρτισης

6.2.1.1. Τουλάχιστον ένας μηχανισμός κλειδαριάς θύρας στη θέση πλήρους κλειδώματος δεν πρέπει να διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή φορτίου 11 000 N σε κατεύθυνση κάθετη προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.2.1.1.

6.2.1.2. Στην περίπτωση βασικού μηχανισμού κλειδαριάς θύρας στη δεύτερη θέση κλειδώματος, ο μηχανισμός της κλειδαριάς δεν πρέπει να διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή φορτίου 4 500 N στην κατεύθυνση που προβλέπεται στο σημείο 6.2.1.1, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.2.1.1.

6.2.2. Δεύτερη δοκιμή φόρτισης

6.2.2.1. Τουλάχιστον ένας μηχανισμός κλειδαριάς θύρας στη θέση πλήρους κλειδώματος δεν πρέπει να διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή φορτίου 9 000 N στην κατεύθυνση ανοίγματος της γλώσσας και παράλληλα προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.2.1.1.

6.2.2.2. Στην περίπτωση βασικού μηχανισμού κλειδαριάς θύρας στη δεύτερη θέση κλειδώματος, ο βασικός μηχανισμός της κλειδαριάς δεν πρέπει να διαχωρίζεται κατά την εφαρμογή φορτίου 4 500 N στην κατεύθυνση που προβλέπεται στο σημείο 6.2.2.1, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.2.1.1.

6.2.3. Φορτίο αδράνειας

Κάθε μηχανισμός κλειδαριάς θύρας που συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις των σημείων 6.2.1 και 6.2.2 πρέπει να συμμορφώνεται προς τις δυναμικές απαιτήσεις του σημείου 6.2.3.1 ή προς τις απαιτήσεις του σημείου 6.2.3.2 σχετικά με τον υπολογισμό της αντοχής σε φορτίο αδράνειας.

6.2.3.1. Ο μηχανισμός κλειδαριάς θύρας δεν πρέπει να αποσυμπλέκεται από τη θέση πλήρους κλειδώματος κατά την εφαρμογή φορτίου αδράνειας 30 g στον μηχανισμό, περιλαμβανομένης της κλειδαριάς και της διάταξης ενεργοποίησής της, στις κατευθύνσεις που είναι παράλληλες στο διαμήκη και στον εγκάρσιο άξονα του οχήματος, με τη διάταξη κλειδώματος απενεργοποιημένη και όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.2.1.2.

6.2.3.2. Για κάθε μέρος ή επιμέρους σύστημα μπορεί να υπολογίζεται η ελάχιστη αντοχή σε φορτίο αδράνειας. Η συνδυασμένη αντίσταση στην απασφάλιση πρέπει να διασφαλίζει ότι ο μηχανισμός κλειδαριάς θύρας, όταν είναι ορθώς συναρμολογημένος στη θύρα του οχήματος, παραμένει στη θέση κλειδώματος κατά την εφαρμογή φορτίου αδράνειας 30 g στις κατευθύνσεις του οχήματος που καθορίζονται στα σημεία 6.2.1 ή 6.2.2, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με το σημείο 7.2.1.2.

6.2.4. Σύστημα θύρας

6.2.4.1. Ο συνδυασμός οδηγού και ολισθητήρα ή άλλου μέσου στήριξης για κάθε συρόμενη θύρα, στην κλειστή θέση πλήρους κλειδώματος, δεν πρέπει να διαχωρίζεται από το πλαίσιο της θύρας κατά την άσκηση συνολικής δύναμης 18 000 N στη θύρα κατά μήκος του εγκάρσιου άξονα του οχήματος σύμφωνα με το σημείο 7.2.2.

6.2.4.2. Κατά την υποβολή σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 7.2.2, η συρόμενη θύρα θεωρείται ότι δεν ικανοποιεί την παραπάνω απαίτηση εάν ισχύει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες συνθήκες:

6.2.4.2.1. Διαχωρισμός που επιτρέπει σε σφαίρα διαμέτρου 100 mm να διέλθει ανεμπόδιστα από το εσωτερικό προς το εξωτερικό του οχήματος, ενόσω διατηρείται η απαιτούμενη δύναμη.

6.2.4.2.2. Οποιοσδήποτε μηχανισμός εφαρμογής δύναμης μετατοπίζεται συνολικά κατά 300 mm.

6.3. Διατάξεις κλειδώματος θύρας

6.3.1. Κάθε θύρα είναι εφοδιασμένη με τουλάχιστον μία διάταξη κλειδώματος η οποία, όταν είναι ενεργοποιημένη, εμποδίζει τη λειτουργία της εξωτερικής χειρολαβής της θύρας ή άλλης εξωτερικής διάταξης απασφάλισης της κλειδαριάς, και η οποία φέρει μέσο χειρισμού και διάταξη ξεκλειδώματος/κλειδώματος εντός του οχήματος.

6.3.1.1. Αν υπάρχει, το πλήρες σύστημα ασφάλισης μπορεί να ενεργοποιηθεί μόνο όταν το κλειδί ανάφλεξης δεν βρίσκεται στη θέση λειτουργίας του κινητήρα και είναι εγκατεστημένο σε συνδυασμό με τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα μέτρα:

α) σύστημα συναγερμού με ανίχνευση εσωτερικών χώρων σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 116 ή τον κανονισμό αριθ. 97 ή άλλο εξοπλισμό που είναι σε θέση να ανιχνεύει την κίνηση ενός επιβάτη. Η ρύθμιση του πλήρους συστήματος ασφάλισης απαγορεύεται όταν η κίνηση ενός επιβάτη ανιχνεύεται εντός του θαλάμου επιβατών· ή

β) ακουστική συσκευή προειδοποίησης (π.χ. σειρήνα), η οποία μπορεί να ενεργοποιηθεί από το εσωτερικό του οχήματος, σε περίπτωση απενεργοποίησης της ανάφλεξης και ενεργοποίησης του συστήματος πλήρους ασφάλισης.

6.3.2. Πλευρικές οπίσθιες θύρες

Κάθε πλευρική οπίσθια θύρα πρέπει να είναι εφοδιασμένη με τουλάχιστον μία διάταξη κλειδώματος η οποία, όταν είναι ενεργοποιημένη, εμποδίζει τη λειτουργία της εσωτερικής χειρολαβής της θύρας ή άλλης εσωτερικής διάταξης απασφάλισης της κλειδαριάς, και απαιτεί ειδικές ενέργειες για το ξεκλείδωμα της θύρας και το χειρισμό της εσωτερικής χειρολαβής της ή άλλης εσωτερικής διάταξης απασφάλισης της κλειδαριάς.

6.3.2.1. Η διάταξη κλειδώματος μπορεί να είναι:

α) σύστημα κλειδώματος για την ασφάλεια των παιδιών· ή

β) διάταξη ξεκλειδώματος/κλειδώματος εντός του οχήματος, άμεσα προσπελάσιμη από τον οδηγό του οχήματος ή από επιβάτη που κάθεται δίπλα στη θύρα.

6.3.2.2. Οποιοδήποτε εκ των συστημάτων που περιγράφονται στο σημείο 6.3.2.1. Τα στοιχεία α) και β) επιτρέπονται ως επιπρόσθετο στοιχείο ασφάλισης.

6.3.3. Οπίσθιες θύρες

Κάθε οπίσθια θύρα που είναι εφοδιασμένη με εσωτερική χειρολαβή ή άλλη εσωτερική διάταξη απασφάλισης της κλειδαριάς πρέπει να είναι εφοδιασμένη με τουλάχιστον μία διάταξη κλειδώματος εντός του οχήματος η οποία, όταν είναι ενεργοποιημένη, εμποδίζει τη λειτουργία της εσωτερικής χειρολαβής της θύρας ή άλλης εσωτερικής διάταξης απασφάλισης της κλειδαριάς, και απαιτεί ειδικές ενέργειες για το ξεκλείδωμα της θύρας και το χειρισμό της εσωτερικής χειρολαβής της ή άλλης εσωτερικής διάταξης απασφάλισης της κλειδαριάς.

6.3.3.1. Η διάταξη κλειδώματος μπορεί να είναι:

α) σύστημα κλειδώματος για την ασφάλεια των παιδιών· ή

β) διάταξη αποσύμπλεξης/εμπλοκής που βρίσκεται στο εσωτερικό του οχήματος και εύκολα προσιτή· ή

γ) σύστημα το οποίο καθιστά τον εσωτερικό χειρισμό της εσωτερικής θύρας ή άλλο εσωτερικό χειριστήριο της κλειδαριάς για τη θύρα αυτή εκτός λειτουργίας, όταν η ταχύτητα του οχήματος είναι μεγαλύτερη ή ίση με 4 km/h· ή

δ) κάθε συνδυασμός των στοιχείων α), β) ή γ) ανωτέρω.

7. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

7.1. Στρεφόμενες θύρες

7.1.1. Κλειδαριές θύρας

7.1.1.1. Πρώτη, δεύτερη, τρίτη δοκιμή φόρτισης, εφαρμογή δύναμης

Η συμμόρφωση προς τα σημεία 6.1.1, 6.1.2 και 6.1.3 επιδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 3.

7.1.1.2. Εφαρμογή δύναμης αδράνειας

Η συμμόρφωση προς το σημείο 6.1.4 επιδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 4.

7.1.2. Στροφείς θύρας

Η συμμόρφωση προς το σημείο 6.1.5 επιδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 5.

7.2. Πλευρικές συρόμενες θύρες

7.2.1. Κλειδαριές θύρας

7.2.1.1. Πρώτη και δεύτερη δοκιμή φόρτισης, εφαρμογή δύναμης

Η συμμόρφωση προς τα σημεία 6.2.1 και 6.2.2 επιδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 3.

7.2.1.2. Εφαρμογή δύναμης αδράνειας

Η συμμόρφωση προς το σημείο 6.2.3 επιδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 4.

7.2.2. Σύστημα θύρας

Η συμμόρφωση προς το σημείο 6.2.4 επιδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 6.

8. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

8.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που έχει εγκρίνει τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Η αρχή έγκρισης τύπου δύναται:

8.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν ενδέχεται να έχουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι το όχημα εξακολουθεί σε κάθε περίπτωση να ικανοποιεί τις απαιτήσεις· ή

8.1.2. να απαιτήσει τη σύνταξη μιας επιπλέον έκθεσης δοκιμής από την αρμόδια για τη διεξαγωγή δοκιμών τεχνική υπηρεσία.

8.2. Η επιβεβαίωση ή η απόρριψη χορήγησης της έγκρισης, με ειδική αναφορά στις μετατροπές, κοινοποιείται, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο σημείο 4.3 ανωτέρω, στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.

8.3. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορηγεί επέκταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για κάθε κοινοποίηση που αφορά τέτοια επέκταση.

9. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

9.1. Κάθε όχημα που φέρει σήμα έγκρισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να συμμορφώνεται προς τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος, όσον αφορά στοιχεία που μπορούν να τροποποιήσουν τα χαρακτηριστικά των κλειδαριών και των εξαρτημάτων συγκράτησης θύρας ή τον τρόπο τοποθέτησής τους.

9.2. Για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης σύμφωνα με το σημείο 9.1 ανωτέρω, πρέπει να διενεργείται επαρκής αριθμός τυχαίων ελέγχων σε οχήματα της ίδιας σειράς παραγωγής που φέρουν το απαιτούμενο από τον παρόντα κανονισμό σήμα έγκρισης.

9.3. Κατά γενικό κανόνα οι έλεγχοι που αναφέρονται παραπάνω περιορίζονται στη λήψη μετρήσεων. Εάν όμως χρειαστεί, οι κλειδαριές και τα εξαρτήματα συγκράτησης θύρας υποβάλλονται στις δοκιμές που αναφέρονται τα σημεία 5 και 6 ανωτέρω, οι οποίες επιλέγονται από την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.

10. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

10.1. Η έγκριση που χορηγείται σε τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο ανωτέρω σημείο 9.1 ή εφόσον οι κλειδαριές και τα εξαρτήματα συγκράτησης θύρας αστοχούν στις δοκιμές που προβλέπονται στο παραπάνω σημείο 9.2.

10.2. Αν κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που είχε προηγουμένως χορηγήσει, γνωστοποιεί πάραυτα την εν λόγω ενέργεια στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση αντιγράφου του εντύπου έγκρισης στο τέλος του οποίου αναγράφεται με μεγάλα γράμματα η μνεία «ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ» με υπογραφή και ημερομηνία.

11. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Αν ο κάτοχος της έγκρισης παύσει οριστικά την παραγωγή ενός τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η αρχή ενημερώνει τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω της διαβίβασης αντιγράφου του εντύπου έγκρισης το οποίο φέρει στο τέλος, με ευμεγέθεις χαρακτήρες, την υπογεγραμμένη και χρονολογημένη μνεία: «ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ».

12. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ

Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των Τεχνικών Υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία χορήγησης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

13. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

13.1. Από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού, κανένα εκ των συμβαλλομένων μερών που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση έγκρισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό όπως έχει τροποποιηθεί από τη σειρά τροποποιήσεων 03.

13.2. Μέχρι τις 12 Αυγούστου 2012, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό συνεχίζουν να χορηγούν εγκρίσεις στους τύπους οχημάτων που συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως τροποποιήθηκε από την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων.

13.3. Από τις 12 Αυγούστου 2012, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνο εφόσον ο τύπος οχήματος που υποβάλλεται προς έγκριση ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 03.

13.4. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται εθνική ή περιφερειακή έγκριση τύπου οχήματος εγκεκριμένου σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού.

13.5. Μέχρι τις 12 Αυγούστου 2012, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται εθνική ή περιφερειακή έγκριση τύπου οχήματος εγκεκριμένου σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

13.6. Από τις 12 Αυγούστου 2012, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση της πρώτης εθνικής ή περιφερειακής ταξινόμησης (πρώτη θέση σε κυκλοφορία) οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις της σειράς τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού.

13.7. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτει τη χορήγηση εγκρίσεων ή δεν αρνείται να δεχτεί εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 04.

13.8. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2016 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις τύπου, μόνον αν ο προς έγκριση τύπος οχήματος ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 04.

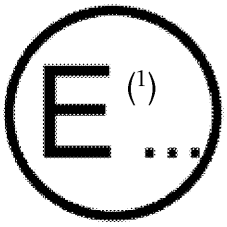
13.9. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν αρνούνται τη χορήγηση επεκτάσεων των εγκρίσεων τύπου για τους υφιστάμενους τύπους οχημάτων, οι οποίες έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

13.10. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού, οι οποίες εκδόθηκαν πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2016.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

[μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδόθηκε από: Όνομα υπηρεσίας:

.....

.....

.....

που αφορά (2): Χορήγηση έγκρισης

Επέκταση έγκρισης

Απόρριψη έγκρισης

Ανάκληση έγκρισης

Οριστική παύση της παραγωγής

τύπου οχήματος όσον αφορά κλειδαριές θύρας και εξαρτήματα συγκράτησης θύρας σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 11

Αριθ. έγκρισης ..... Αριθ. επέκτασης .....

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος με κινητήρα .....
2. Τύπος οχήματος: .....
3. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή: .....
4. Επωνυμία και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (κατά περίπτωση): .....

   .....
5. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος για έγκριση: .....
6. Τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης: .....
7. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής: .....
8. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:
9. Παρατηρήσεις: τύπος του οχήματος με τον αριθμό θυρών (σεντάν 2 θύρες, 4 θύρες — τριών όγκων 4 θύρες .....)
10. Θέση του σήματος έγκρισης: .....
11. Λόγος/-οι επέκτασης (κατά περίπτωση): .....
12. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε (2) .....
13. Τόπος:.....
14. Ημερομηνία: .....
15. Υπογραφή: .....
16. Ο κατάλογος των εγγράφων που έχουν κατατεθεί στην αρχή έγκρισης τύπου που έχει χορηγήσει έγκριση προσαρτάται στην παρούσα κοινοποίηση και μπορεί να ληφθεί κατόπιν αίτησης. .....

(1) Χαρακτηριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε, παρέτεινε, απέρριψε ή ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).

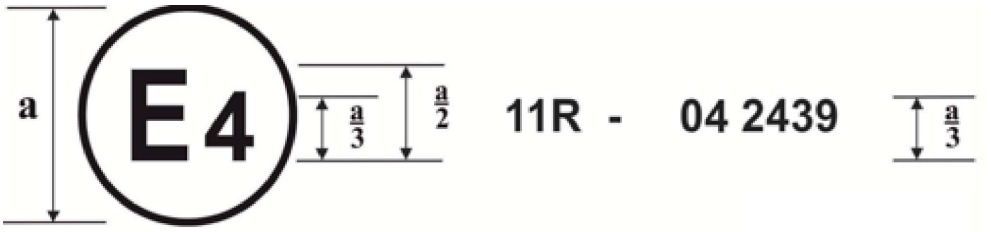
(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

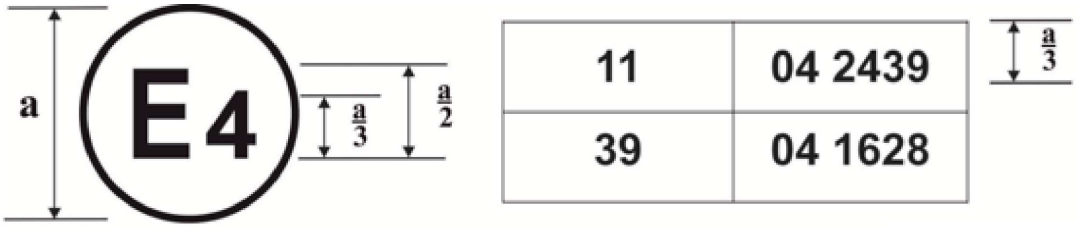
(βλέπε σημείο 4.4 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος, όσον αφορά τις κλειδαριές θύρας και τις διατάξεις συγκράτησης θύρας, έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 11, με αριθμό έγκρισης 042439. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 11, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 04.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε σημείο 4.5 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 11 όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 04 και σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 39 όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων ([1]).

([1]) Ο δεύτερος αριθμός δίδεται απλώς ως παράδειγμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΟΚΙΜΗ ΚΕΛΙΔΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ, ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΤΡΙΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΦΟΡΤΙΣΗΣ, ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΥΝΑΜΗΣ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Οι δοκιμές αυτές αποσκοπούν στη θέσπιση ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων και στον καθορισμό διαδικασιών δοκιμών για την αξιολόγηση και τη δοκιμή της αντοχής μηχανισμών κλειδαριών θυρών οχημάτων σε δυνάμεις που ασκούνται κάθετα προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς και παράλληλα προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς προς την κατεύθυνση ανοίγματος της γλώσσας. Για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση, οι δοκιμές αποσκοπούν στη θέσπιση ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων και στον καθορισμό διαδικασίας δοκιμής για την αξιολόγηση του βασικού μηχανισμού κλειδαριάς σε κατεύθυνση ορθογώνια ως προς τις δύο πρώτες κατευθύνσεις. Οι βασικοί μηχανισμοί κλειδαριάς θύρας πρέπει να αντέχουν στις εφαρμοζόμενες δυνάμεις τόσο στη θέση πλήρους κλειδώματος όσο και στη δεύτερη θέση κλειδώματος· οι βοηθητικοί μηχανισμοί κλειδαριάς θύρας και οι άλλοι μηχανισμοί κλειδαριάς θύρας που διαθέτουν μόνο θέση πλήρους κλειδώματος πρέπει να αντέχουν σε δυνάμεις που ασκούνται κάθετα προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς και παράλληλα προς την εμπρόσθια όψη της κλειδαριάς προς την κατεύθυνση ανοίγματος της γλώσσας, στα επίπεδα που προβλέπονται για τη θέση πλήρους κλειδώματος.

2. ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

2.1. Πρώτη δοκιμή φόρτισης

2.1.1. Εξοπλισμός: Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης (βλέπε σχήμα 3-1).

2.1.2. Διαδικασίες

2.1.2.1. Θέση πλήρους κλειδώματος

2.1.2.1.1. Τοποθετήστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής στις υποδοχές στερέωσης της κλειδαριάς και του αντικρίσματος. Ευθυγραμμίστε προς την κατεύθυνση τοποθέτησης, παράλληλα προς τη σύνδεση της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Στερεώστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής με την κλειδαριά και το αντίκρισμα στη θέση πλήρους κλειδώματος επί της μηχανής δοκιμής.

2.1.2.1.2. Τοποθετήστε βαρίδια για την εφαρμογή φορτίου 900 N με σκοπό το διαχωρισμό της κλειδαριάς και του αντικρίσματος προς την κατεύθυνση του ανοίγματος της θύρας.

2.1.2.1.3. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής προς την κατεύθυνση που καθορίζεται στο σημείο 6.1.1 του παρόντος κανονισμού και στο σχήμα 3-4, με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η επιθυμητή φόρτιση. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.1.2.2. Δεύτερη θέση κλειδώματος

2.1.2.2.1. Τοποθετήστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής στις υποδοχές στερέωσης της κλειδαριάς και του αντικρίσματος. Ευθυγραμμίστε προς την κατεύθυνση τοποθέτησης, παράλληλα προς τη σύνδεση της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Στερεώστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής με την κλειδαριά και το αντίκρισμα στη δεύτερη θέση κλειδώματος επί της μηχανής δοκιμής.

2.1.2.2.2. Τοποθετήστε βαρίδια για την εφαρμογή φορτίου 900 N με σκοπό το διαχωρισμό της κλειδαριάς και του αντικρίσματος προς την κατεύθυνση του ανοίγματος της θύρας.

2.1.2.2.3. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής προς την κατεύθυνση που καθορίζεται στο σημείο 6.1.1 του παρόντος κανονισμού και στο σχήμα 3-4, με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η επιθυμητή φόρτιση. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.1.2.2.4. Η εγκοπή του αντικρίσματος στην πλακέτα δοκιμής επί της οποίας στερεώνεται η κλειδαριά της θύρας θα είναι διαμορφωμένη κατά τρόπο που προσομοιάζει στις συνθήκες υπό τις οποίες πρόκειται να στερεωθεί η κλειδαριά επί συνήθων θυρών οχημάτων.

2.2. Δεύτερη δοκιμή φόρτισης

2.2.1. Εξοπλισμός: Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης (βλέπε σχήμα 3-2).

2.2.2. Διαδικασίες

2.2.2.1. Θέση πλήρους κλειδώματος

2.2.2.1.1. Τοποθετήστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής στις υποδοχές στερέωσης της κλειδαριάς και του αντικρίσματος. Στερεώστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής με την κλειδαριά και το αντίκρισμα στη θέση πλήρους κλειδώματος επί της μηχανής δοκιμής.

2.2.2.1.2. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής προς την κατεύθυνση που καθορίζεται στο σημείο 6.1.2 του παρόντος κανονισμού και στο σχήμα 3-4, με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η επιθυμητή φόρτιση. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.2.2.2. Δεύτερη θέση κλειδώματος

2.2.2.2.1. Τοποθετήστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής στην υποδοχή στερέωσης της κλειδαριάς και του αντικρίσματις. Στερεώστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής με την κλειδαριά και το αντίκρισμα στη δεύτερη θέση κλειδώματος επί της μηχανής δοκιμής.

2.2.2.2.2. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής προς την κατεύθυνση που καθορίζεται στο σημείο 6.1.2 του παρόντος κανονισμού και στο σχήμα 3-4, με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η επιθυμητή φόρτιση. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.3. Τρίτη δοκιμή φόρτισης (για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση)

2.3.1. Εξοπλισμός: Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης (βλέπε σχήμα 3-3).

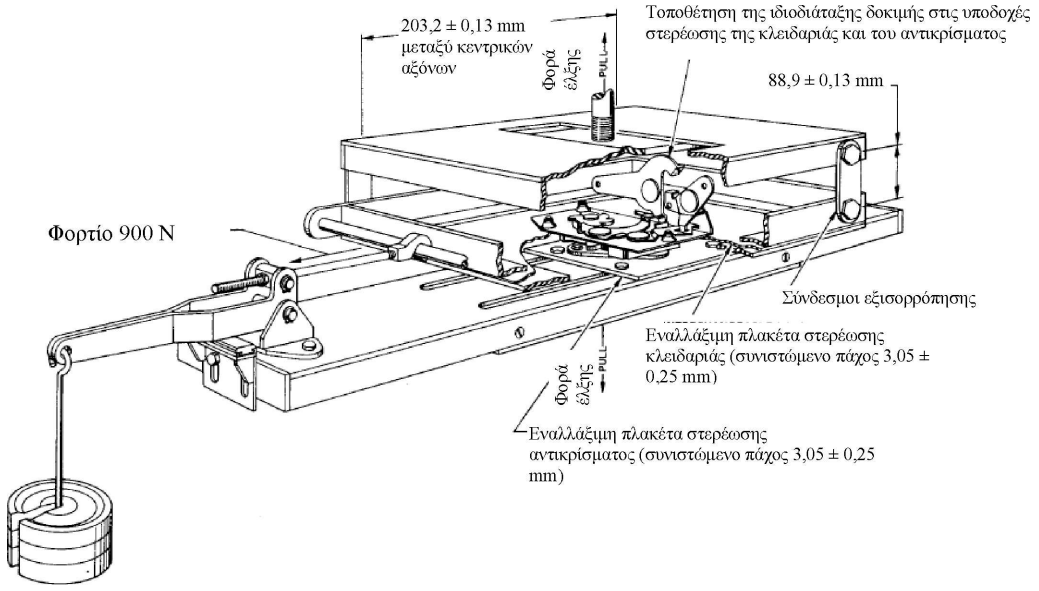
2.3.2. Διαδικασία

2.3.2.1. Τοποθετήστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής στις υποδοχές στερέωσης της κλειδαριάς και του αντικρίσματος. Στερεώστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής με την κλειδαριά και το αντίκρισμα στη θέση πλήρους κλειδώματος επί της μηχανής δοκιμής.

2.3.2.2. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής προς την κατεύθυνση που καθορίζεται στο σημείο 6.1.3 του παρόντος κανονισμού και στο σχήμα 3-4, με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η επιθυμητή φόρτιση. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

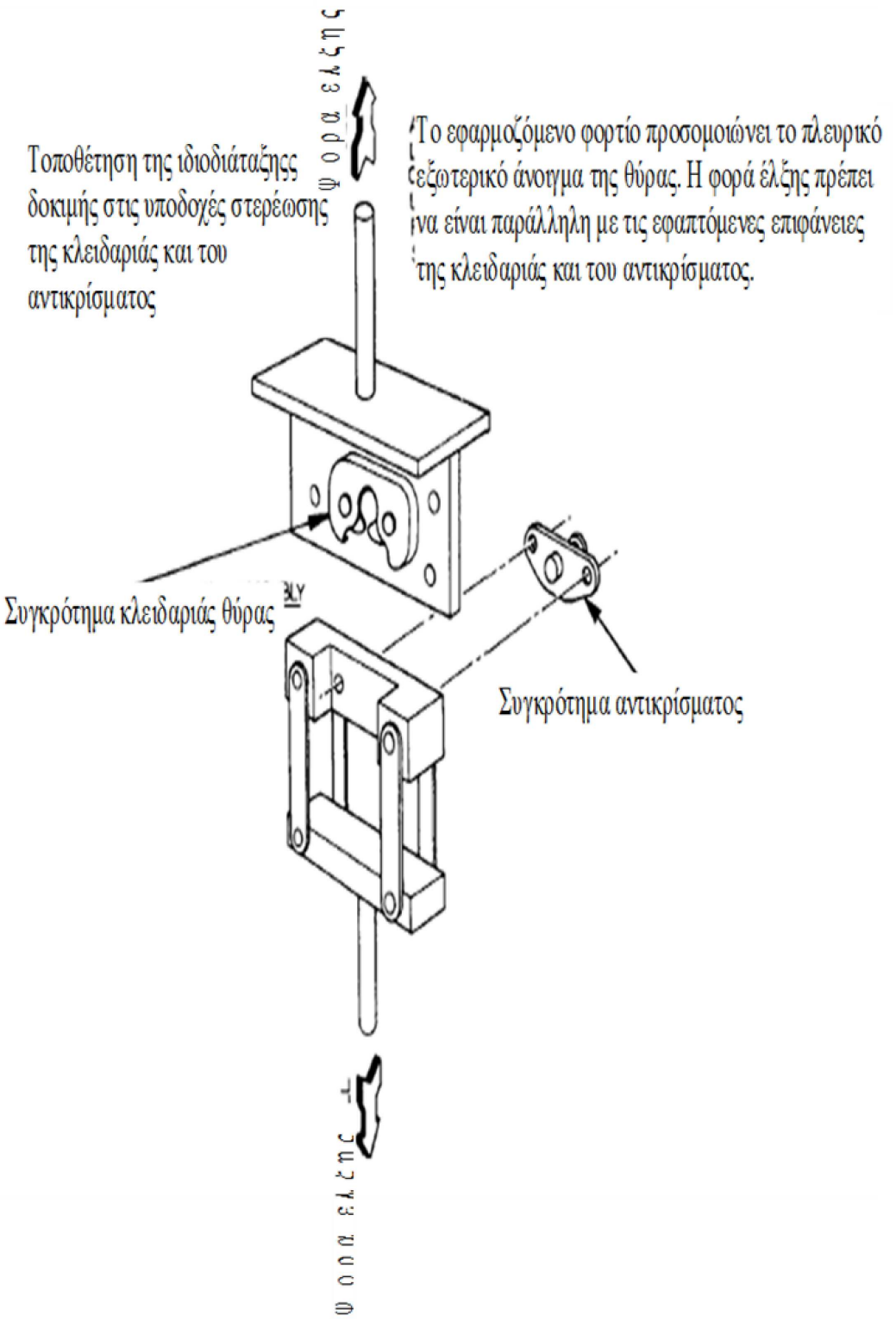
Σχήμα 3-1

Κλειδαριά θύρας – Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης για την πρώτη δοκιμή φόρτισης



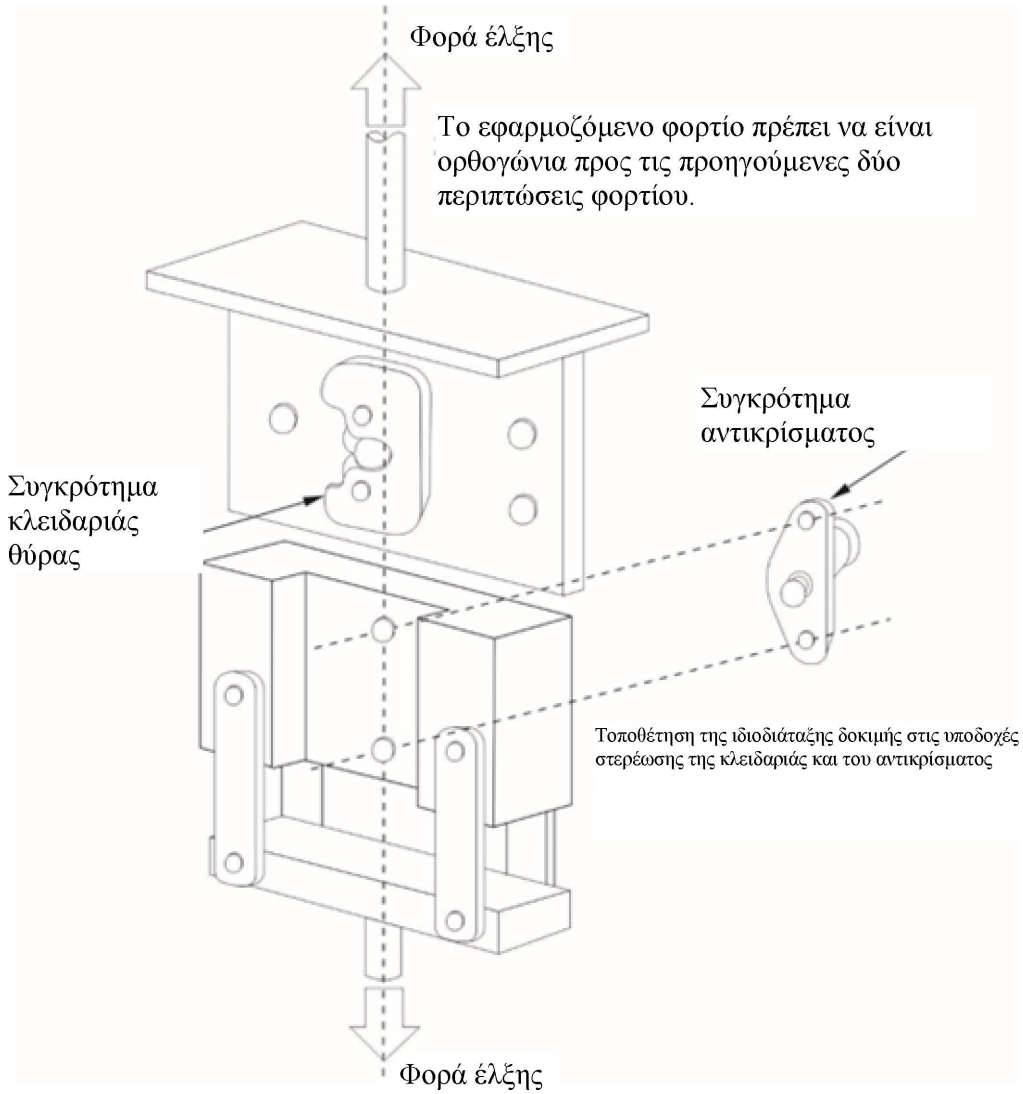
Σχήμα 3-2

Κλειδαριά θύρας – Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης για τη δεύτερη δοκιμή φόρτισης



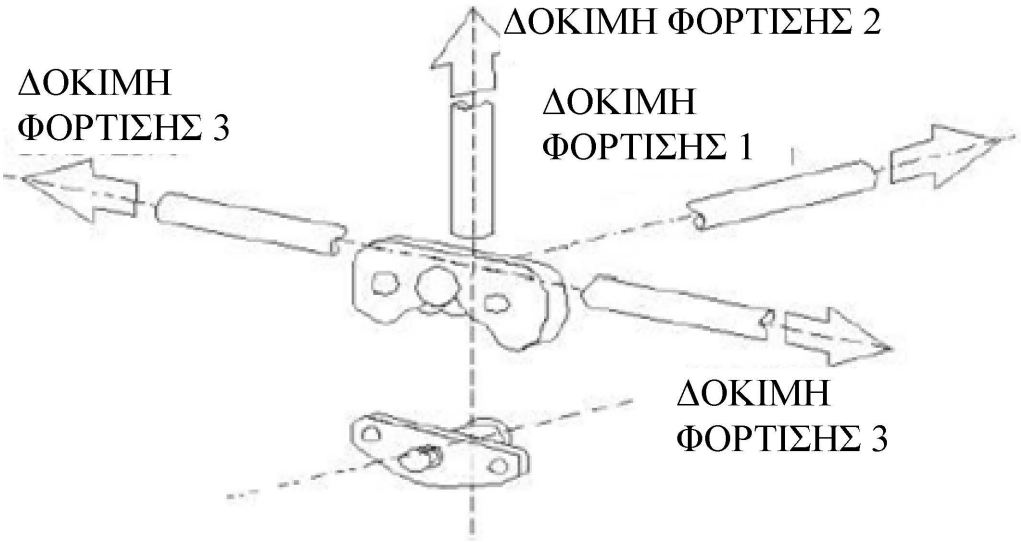
Σχήμα 3-3

Κλειδαριά θύρας – Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης για την τρίτη δοκιμή φόρτισης (για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση)



Σχήμα 3-4

Κατευθύνσεις για τη δοκιμή στατικής φόρτισης θύρας



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΑΔΡΑΝΕΙΑΣ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Να προσδιοριστεί η ικανότητα του μηχανισμού της κλειδαριάς του οχήματος να αντέχει στο φορτίο αδράνειας μέσω μαθηματικής ανάλυσης των συστατικών μερών στην πραγματική τους σχέση στο όχημα ή μέσω αξιολόγησης με δυναμική δοκιμή.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

2.1. Επιλογή 1, Υπολογισμός.

2.1.1. Η διαδικασία που περιγράφεται στο παρόν παράρτημα παρέχει ένα μέσο για τον αναλυτικό προσδιορισμό της ικανότητας ενός μηχανισμού κλειδαριάς θύρας να αντέχει στο φορτίο αδράνειας. Οι δυνάμεις ελατηρίου είναι ο μέσος όρος της ελάχιστης απόδοσης του ελατηρίου στη θέση τοποθέτησης και η ελάχιστη απόδοση του ελατηρίου στη θέση απελευθέρωσης. Τα αποτελέσματα λόγω τριβής και οι απαιτούμενοι χειρισμοί δεν λαμβάνονται υπόψη στους υπολογισμούς. Η βαρυτική έλξη επί των μερών μπορεί να μην ληφθεί υπόψη εάν τείνει να περιορίζει την απασφάλιση. Οι παραλείψεις αυτές από τους υπολογισμούς επιτρέπονται διότι παρέχουν πρόσθετους συντελεστές ασφάλειας.

2.1.2. Υπολογισμός – Μπορεί να υπολογίζεται η ελάχιστη αντοχή κάθε μέρους ή επιμέρους συστήματος σε φορτίο αδράνειας προς μια δεδομένη κατεύθυνση. Η συνδυασμένη αντίσταση στην απασφάλιση πρέπει να διασφαλίζει ότι ο μηχανισμός της κλειδαριάς της θύρας (όταν είναι ορθώς συναρμολογημένος στη θύρα του οχήματος) παραμένει στη θέση κλειδώματος κατά την εφαρμογή φορτίου αδράνειας 30 g προς οποιαδήποτε κατεύθυνση. Το σχήμα 4-1 παρέχει ένα παράδειγμα των μερών και των συνδυασμών μερών που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

2.2. Επιλογή 2, Δυναμική δοκιμή πλήρους οχήματος

2.2.1. Εξοπλισμός δοκιμής

2.2.1.1. Συσκευή επιτάχυνσης (ή επιβράδυνσης).

2.2.1.2. Ένα από τα ακόλουθα οχήματα:

2.2.1.2.1. Πλήρες όχημα που περιλαμβάνει τουλάχιστον θύρα(ες), κλειδαριά(ές), εξωτερική(ές) χειρολαβή(ές) θύρας με μηχανική ασφάλιση, εσωτερικό(ούς) μοχλό(ούς) ανοίγματος θύρας, διάταξη(εις) κλειδώματος, εσωτερικό διακοσμητικό εξάρτημα και στεγανωτικό σύνδεσμο θύρας.

2.2.1.2.2. Άβαφο αμάξωμα οχήματος (δηλαδή σκελετός οχήματος, θύρες και άλλα εξαρτήματα συγκράτησης θυρών) όπου περιλαμβάνονται τουλάχιστον θύρα(ες), κλειδαριά(ές), εξωτερική(ές) χειρολαβή(ές) θύρας με μηχανική ασφάλιση, εσωτερικός(οί) μοχλός(οί) ανοίγματος θύρας, και διάταξη(εις) κλειδώματος.

2.2.1.3. Διάταξη ή μέσο για την καταγραφή του ανοίγματος της θύρας.

2.2.1.4. Όργανα για τη μέτρηση και την καταγραφή των επιταχύνσεων.

2.2.2. Διάταξη της δοκιμής

2.2.2.1. Στερεώστε γερά το πλήρες όχημα ή το άβαφο αμάξωμα σε συσκευή επιτάχυνσης ούτως ώστε, όταν επιταχύνονται μαζί, όλα τα σημεία της καμπύλης παλμού πρόσκρουσης να βρίσκονται εντός του εύρους τιμών που καθορίζεται στον πίνακα 4-1 και στο σχήμα 4-2.

2.2.2.2. Οι θύρες μπορούν να δένονται ούτως ώστε να αποφεύγεται η καταστροφή των οργάνων που χρησιμοποιούνται για την καταγραφή του ανοίγματος της θύρας.

2.2.2.3. Εγκαταστήστε τα όργανα καταγραφής του ανοίγματος της θύρας.

2.2.2.4. Κλείστε την(τις) υπό δοκιμή θύρα(ες) και βεβαιωθείτε ότι η(οι) κλειδαριά(ές) βρίσκεται(ονται) στη θέση πλήρους κλειδώματος, ότι η(οι) θύρα(ες) είναι ξεκλείδωτη(ες) και ότι όλα τα παράθυρα, εφόσον υπάρχουν, είναι κλειστά.

2.2.3. Κατευθύνσεις δοκιμής (βλέπε σχήμα 4-3)

2.2.3.1. Διαμήκης διάταξη 1. Προσανατολίστε το όχημα ή το άβαφο αμάξωμα κατά τρόπο ώστε ο διαμήκης άξονάς του να ευθυγραμμίζεται με τον άξονα της συσκευής επιτάχυνσης, για την προσομοίωση μετωπικής πρόσκρουσης.

2.2.3.2. Διαμήκης διάταξη 2. Προσανατολίστε το όχημα ή το άβαφο αμάξωμα κατά τρόπο ώστε ο διαμήκης άξονάς του να ευθυγραμμίζεται με τον άξονα της συσκευής επιτάχυνσης, για την προσομοίωση οπίσθιας πρόσκρουσης.

2.2.3.3. Εγκάρσια διάταξη 1. Προσανατολίστε το όχημα ή το άβαφο αμάξωμα κατά τρόπο ώστε ο εγκάρσιος άξονάς του να ευθυγραμμίζεται με τον άξονα της συσκευής επιτάχυνσης, για την προσομοίωση πλάγιας πρόσκρουσης από την πλευρά του οδηγού.

2.2.3.4. Εγκάρσια διάταξη 2 (Μόνο για οχήματα με διαφορετική διευθέτηση θυρών σε κάθε πλευρά). Προσανατολίστε το όχημα ή το άβαφο αμάξωμα κατά τρόπο ώστε ο εγκάρσιος άξονάς του να ευθυγραμμίζεται με τον άξονα της συσκευής επιτάχυνσης, για την προσομοίωση πλάγιας πρόσκρουσης σε κατεύθυνση αντίθετη προς αυτήν που περιγράφεται στο σημείο 2.2.3.3 του παρόντος παραρτήματος.

2.3. Επιλογή 3, Δυναμική δοκιμή θύρας

2.3.1. Εξοπλισμός δοκιμής

2.3.1.1. Το(τα) συγκρότημα(τα) θύρας(ών), όπου περιλαμβάνεται τουλάχιστον κλειδαριά(ές), εξωτερική(ές) χειρολαβή(ές) θύρας με μηχανική ασφάλιση, εσωτερικός(οί) μοχλός(οί) ανοίγματος θύρας και διάταξη(εις) κλειδώματος.

2.3.1.2. Ιδιοδιάταξη δοκιμής για τη στερέωση της(των) θύρας(ρών).

2.3.1.3. Συσκευή επιτάχυνσης (ή επιβράδυνσης).

2.3.1.4. Μέσο πρόσδεσης.

2.3.1.5. Διάταξη ή μέσο για την καταγραφή του ανοίγματος της θύρας.

2.3.1.6. Όργανα για τη μέτρηση και την καταγραφή των επιταχύνσεων.

2.3.2. Διάταξη της δοκιμής

2.3.2.1. Στερεώστε τα συγκροτήματα των θυρών είτε χωριστά είτε μαζί στην ιδιοδιάταξη δοκιμής. Κάθε θύρα και κάθε αντίκρισμα πρέπει να τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να αντιστοιχούν στον προσανατολισμό τους στο όχημα και προς την κατεύθυνση που απαιτείται για τις δοκιμές φορτίου αδράνειας (σημείο 2.3.3 του παρόντος παραρτήματος).

2.3.2.2. Τοποθετήστε την ιδιοδιάταξη δοκιμής στη συσκευή επιτάχυνσης.

2.3.2.3. Εγκαταστήστε τα όργανα καταγραφής του ανοίγματος της θύρας.

2.3.2.4. Βεβαιωθείτε ότι η κλειδαριά της θύρας βρίσκεται στη θέση πλήρους κλειδώματος, ότι η θύρα είναι δεμένη και ξεκλείδωτη και ότι το παράθυρο, εφόσον υπάρχει, είναι κλειστό.

2.3.3. Κατευθύνσεις δοκιμής (βλέπε σχήμα 4-3)

2.3.3.1. Διαμήκης διάταξη 1. Προσανατολίστε το(τα) επιμέρους σύστημα(τα) της θύρας επί της συσκευής επιτάχυνσης προς την κατεύθυνση μετωπικής πρόσκρουσης.

2.3.3.2. Διαμήκης διάταξη 2. Προσανατολίστε το(τα) επιμέρους σύστημα(τα) της θύρας επί της συσκευής επιτάχυνσης προς την κατεύθυνση οπίσθιας πρόσκρουσης.

2.3.3.3. Εγκάρσια διάταξη 1. Προσανατολίστε το(τα) επιμέρους σύστημα(τα) της θύρας επί της συσκευής επιτάχυνσης προς την κατεύθυνση πρόσκρουσης από την πλευρά του οδηγού.

2.3.3.4. Εγκάρσια διάταξη 2. Προσανατολίστε το(τα) επιμέρους σύστημα(τα) της θύρας επί της συσκευής επιτάχυνσης σε κατεύθυνση αντίθετη προς αυτήν που περιγράφεται στο σημείο 2.3.3.3 του παρόντος παραρτήματος.

2.3.3.5. Κατακόρυφη διάταξη 1. (Για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση). Προσανατολίστε το(τα) επιμέρους σύστημα (τα) της θύρας επί της συσκευής επιτάχυνσης κατά τρόπο ώστε ο κατακόρυφος άξονάς της (όταν είναι τοποθετημένη επί οχήματος) να ευθυγραμμίζεται με τον άξονα της συσκευής επιτάχυνσης, για την προσομοίωση ανατροπής όταν η δύναμη εφαρμόζεται με φορά από την κορυφή προς τη βάση της θύρας (τοποθετημένης επί οχήματος).

2.3.3.6. Κατακόρυφη διάταξη 2. (Για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση). Προσανατολίστε το(τα) επιμέρους σύστημα(τα) της θύρας επί της συσκευής επιτάχυνσης κατά τρόπο ώστε ο κατακόρυφος άξονάς της (όταν είναι τοποθετημένη επί οχήματος) να ευθυγραμμίζεται με τον άξονα της συσκευής επιτάχυνσης, για την προσομοίωση ανατροπής όταν η δύναμη εφαρμόζεται με φορά αντίθετη από αυτήν που περιγράφεται στο σημείο 2.3.3.5 του παρόντος παραρτήματος.

2.4. Δοκιμή για τις επιλογές 2 και 3

2.4.1. Διατηρείται ελάχιστο επίπεδο επιτάχυνσης 30 g επί τουλάχιστον 30 ms, ενώ παράλληλα η επιτάχυνση διατηρείται εντός του εύρους παλμών που καθορίζεται στον πίνακα 4-1 και αναπαρίσταται γραφικά στο σχήμα 4-2.

2.4.2. Επιταχύνετε την(τις) ιδιοδιάταξη(εις) δοκιμής στις ακόλουθες κατευθύνσεις:

2.4.2.1. Για τις δοκιμές της επιλογής 2:

2.4.2.1.1. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.2.3.1 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.1.2. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.2.3.2 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.1.3. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.2.3.3 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.1.4. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.2.3.4 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.2. Για τις δοκιμές της επιλογής 3:

2.4.2.2.1. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.3.3.1 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.2.2. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.3.3.2 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.2.3. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.3.3.3 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.2.4. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.3.3.4 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.2.5. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.3.3.5 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.2.2.6. Προς την κατεύθυνση που ορίζεται στο σημείο 2.3.3.6 του παρόντος παραρτήματος.

2.4.3. Εάν ο παλμός υπερβεί οποτεδήποτε τα 36 g και παράλληλα πληρούνται οι απαιτήσεις της δοκιμής, η δοκιμή θεωρείται έγκυρη.

2.4.4. Βεβαιωθείτε ότι η θύρα δεν ανοιγόκλεισε κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

Σχήμα 4-1

Φορτίο αδράνειας – Δειγματοληπτικός υπολογισμός

Δεδομένου ότι:

Μηχανισμό κλειδαριάς θύρας που υποβάλλεται σε επιβράδυνση 30 g

Μέση δύναμη ελατηρίου κομβίου πίεσης = 0,459kgf

Ροπή ελατηρίου καστάνιας = 0,0459kgf m

$a = 30g\ (m/s^2)$

$F = ma = m \times 30g = m \times 294,2$

$M_1 = 0,0163kg$ $d_1 = 31,50mm$

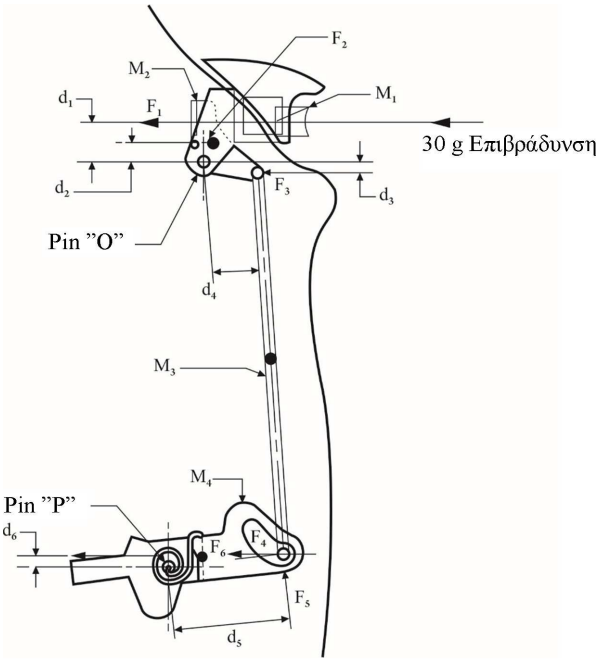
$M_2 = 0,0227\ kg$ $d_2 = 10,67\ mm$

$M_3 = 0,0122\ kg$ $d_3 = 4,83\ mm$

$M_4 = 0,0422\ kg$ $d_4 = 31,50mm$

$d_5 = 37,59\ mm$

$d_6 = 1,90\ mm$



● υποδηλώνει το κέντρο βάρους του κατασκευαστικού μέρους

F_1 = $M_1 \times a$ – Μέσο φορτίο επί του ελατηρίου του μοχλού = (0,0163 kg × 30 g) – 0,459 kgf = 0,03 kgf

F_2 = $M_2 \times a$ = 0,0227kg × 30g = 0,681kgf

F_3 = $M_3/2 \times a$ = 0,0122kg/2 × 30g = 0,183kgf

ΣM_o = $F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 – F_3 \times d_3$

= 0,03 × 31,5 + 0,681 × 10,67 - 0,183 × 4,83

= 7,33kgf mm

F_5 = M_o/d_4 = 7,33/31,5 = 0,2328kgf

F_6 = $M_4 \times a$ = 0,0422 kg × 30g = 1,266kgf

ΣM_o = Ροπή ελατηρίου καστάνιας- $(F_5 d_5 + F_6 d_6)/1\ 000$

= 0,0459 – (0,2328 × 37,59 + 1,266 × 1,9)/1 000

= 0,0347kgf m

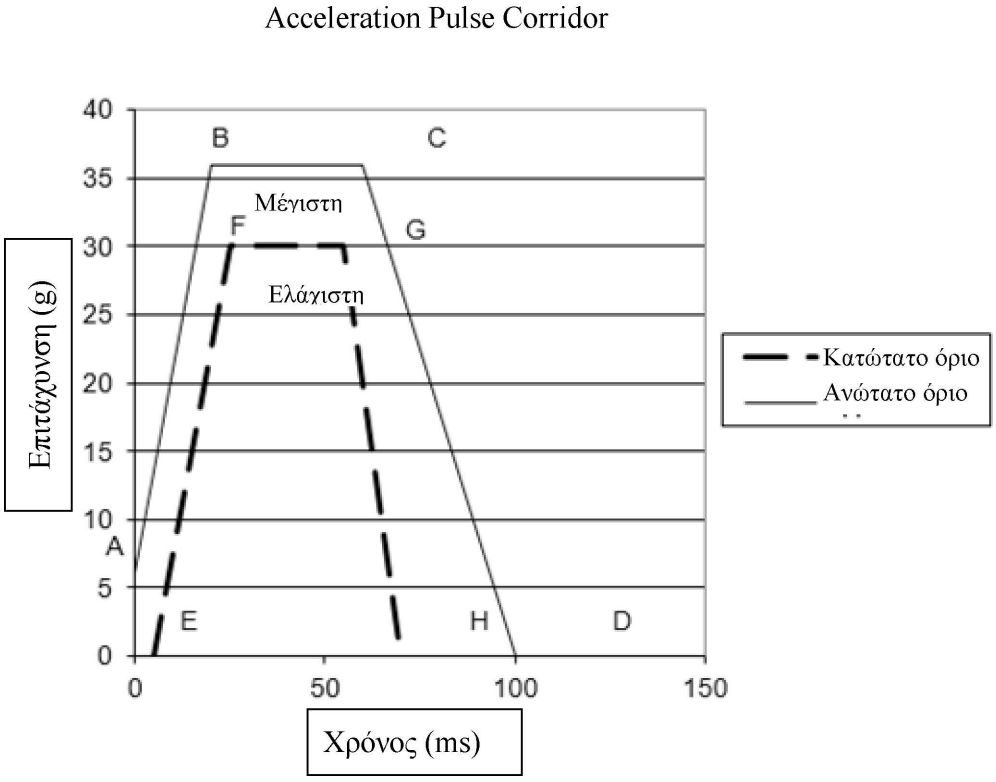
Πίνακας 4-1

Εύρος παλμών επιτάχυνσης

Ανώτατο όριο			Κατώτατο όριο		
Σημείο	Χρόνος (ms)	Επιτάχυνση ζ)	Σημείο	Χρόνος (ms)	Επιτάχυνση ζ)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

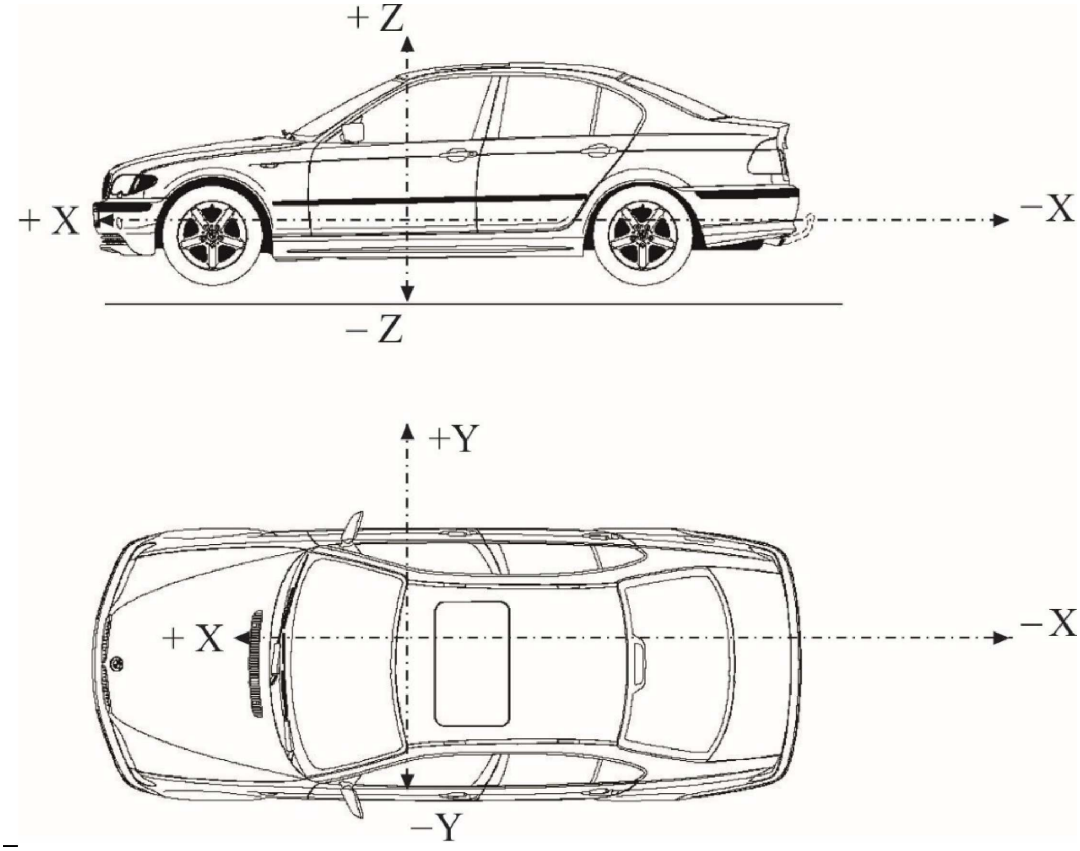
Σχήμα 4-2

Παλμός επιτάχυνσης



Σχήμα 4-3

Σύστημα αναφοράς συντεταγμένων οχήματος για τη δοκιμή αδράνειας



X = διαμήκης κατεύθυνση

Y = εγκάρσια κατεύθυνση

Z = κατακόρυφη κατεύθυνση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΣΤΡΟΦΕΑ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Οι δοκιμές αυτές διενεργούνται με σκοπό τον προσδιορισμό της ικανότητας του μηχανισμού του στροφέα να αντέχει:

α) σε φορτία δοκιμής που εφαρμόζονται στη διαμήκη και εγκάρσια κατεύθυνση και, επιπλέον,

β) για θύρες που ανοίγουν σε κατακόρυφη κατεύθυνση, σε φορτία δοκιμής κατακόρυφα προς την κατεύθυνση του οχήματος.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

2.1. Μηχανισμός πολλαπλών στροφέων

2.1.1. Δοκιμή διαμήκους φορτίου

2.1.1.1. Εξοπλισμός

2.1.1.1.1. Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης

2.1.1.1.2. Μια συνήθης στατική ιδιοδιάταξη δοκιμής απεικονίζεται στο σχήμα 5-1.

2.1.1.2. Διαδικασία

2.1.1.2.1. Τοποθετήστε το μηχανισμό του στροφέα στις υποδοχές στερέωσης της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Η συμπεριφορά του στροφέα πρέπει να προσομοιώνει τη θέση του οχήματος (θύρα πλήρως κλειστή) ως προς τον κεντρικό άξονα του στροφέα. Για τους σκοπούς της δοκιμής, η απόσταση μεταξύ του απώτατου άκρου ενός στροφέα του μηχανισμού μέχρι το απώτατο άκρο ενός άλλου στροφέα του μηχανισμού πρέπει να είναι 406 ± 4 mm. Το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να ισαπέχει από το γραμμικό κέντρο των συμπλεγμένων τμημάτων του πείρου του στροφέα και ώστε να διέρχεται από τον κεντρικό άξονα του πείρου του στροφέα στη διαμήκη κατεύθυνση του οχήματος. Το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται διαμέσου του κεντρικού άξονα του πείρου του στροφέα σε κατεύθυνση ορθογώνια προς το διάμηκες και το εγκάρσιο φορτίο (βλέπε σχήμα 5-2).

2.1.1.2.2. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η απαιτούμενη φόρτιση. Ο διαχωρισμός οποιουδήποτε εκ των στροφέων ισοδυναμεί με αστοχία της δοκιμής. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.1.2. Δοκιμή εγκάρσιου φορτίου

2.1.2.1. Εξοπλισμός

2.1.2.1.1. Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης

2.1.2.1.2. Μια συνήθης στατική ιδιοδιάταξη δοκιμής απεικονίζεται στο σχήμα 5-1.

2.1.2.2. Διαδικασία

2.1.2.2.1. Τοποθετήστε το μηχανισμό του στροφέα στις υποδοχές στερέωσης της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Η συμπεριφορά του στροφέα πρέπει να προσομοιώνει τη θέση του οχήματος (θύρα πλήρως κλειστή) ως προς τον κεντρικό άξονα του στροφέα. Για τους σκοπούς της δοκιμής, η απόσταση μεταξύ του απώτατου άκρου ενός στροφέα του μηχανισμού μέχρι το απώτατο αντίθετο άκρο ενός άλλου στροφέα του μηχανισμού πρέπει να είναι 406 ± 4 mm. Το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να ισαπέχει από το γραμμικό κέντρο των συμπλεγμένων τμημάτων του πείρου του στροφέα και ώστε να διέρχεται από τον κεντρικό άξονα του πείρου του στροφέα στην εγκάρσια κατεύθυνση του οχήματος. Το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται διαμέσου του κεντρικού άξονα του πείρου του στροφέα σε κατεύθυνση ορθογώνια προς το διάμηκες και το εγκάρσιο φορτίο (βλέπε σχήμα 5-2).

2.1.2.2.2. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η απαιτούμενη φόρτιση. Ο διαχωρισμός οποιουδήποτε εκ των στροφέων ισοδυναμεί με αστοχία της δοκιμής. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.1.3. Δοκιμή κατακόρυφου φορτίου (Για θύρες που ανοίγουν στην κατακόρυφη κατεύθυνση)

2.1.3.1. Εξοπλισμός

2.1.3.1.1. Ιδιοδιάταξη δοκιμής έλξης

2.1.3.1.2. Μια συνήθης στατική ιδιοδιάταξη δοκιμής απεικονίζεται στο σχήμα 5-1.

2.1.3.2. Διαδικασία

2.1.3.2.1. Τοποθετήστε το μηχανισμό του στροφέα στις υποδοχές στερέωσης της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Η συμπεριφορά του στροφέα πρέπει να προσομοιώνει τη θέση του οχήματος (θύρα πλήρως κλειστή) ως προς τον κεντρικό άξονα του στροφέα. Για τους σκοπούς της δοκιμής, η απόσταση μεταξύ του απώτατου άκρου ενός στροφέα του μηχανισμού μέχρι το απώτατο άκρο ενός άλλου στροφέα του μηχανισμού πρέπει να είναι 406 ± 4 mm. Το φορτίο πρέπει να διέρχεται από τον κεντρικό άξονα του πείρου του στροφέα σε κατεύθυνση ορθογώνια προς το διάμηκες και το εγκάρσιο φορτίο. Το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται διαμέσου του κεντρικού άξονα του πείρου του στροφέα σε κατεύθυνση ορθογώνια προς το διάμηκες και το εγκάρσιο φορτίο (βλέπε σχήμα 5-2).

2.1.3.2.2. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η απαιτούμενη φόρτιση. Ο διαχωρισμός οποιουδήποτε εκ των στροφέων ισοδυναμεί με αστοχία της δοκιμής. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.2. Αξιολόγηση επιμέρους στροφέα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ενδέχεται να είναι απαραίτητη η μεμονωμένη δοκιμή των επιμέρους στροφέων ενός μηχανισμού στροφέα. Στις περιπτώσεις αυτές, τα αποτελέσματα για έναν μεμονωμένο στροφέα, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τις παρακάτω διαδικασίες, πρέπει να υποδεικνύουν συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του σημείου 6.1.5.1 του παρόντος κανονισμού για το συγκεκριμένο μηχανισμό. (Για παράδειγμα, ένας μεμονωμένος στροφέας σε μηχανισμό δύο στροφέων πρέπει να αντέχει 50 % του φορτίου που απαιτείται για τον συνολικό μηχανισμό.)

2.2.1. Διαδικασίες δοκιμής

2.2.1.1. Διάμηκες φορτίο. Τοποθετήστε το μηχανισμό του στροφέα στις υποδοχές στερέωσης της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Η συμπεριφορά του στροφέα πρέπει να προσομοιώνει τη θέση του οχήματος (θύρα πλήρως κλειστή) ως προς τον κεντρικό άξονα του στροφέα. Για τους σκοπούς της δοκιμής, το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να ισαπέχει από το γραμμικό κέντρο των συμπλεγμένων τμημάτων του πείρου του στροφέα και ώστε να διέρχεται από τον κεντρικό άξονα του πείρου του στροφέα στη διαμήκη κατεύθυνση του οχήματος. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η απαιτούμενη φόρτιση. Ο διαχωρισμός οποιουδήποτε εκ των στροφέων ισοδυναμεί με αστοχία της δοκιμής. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

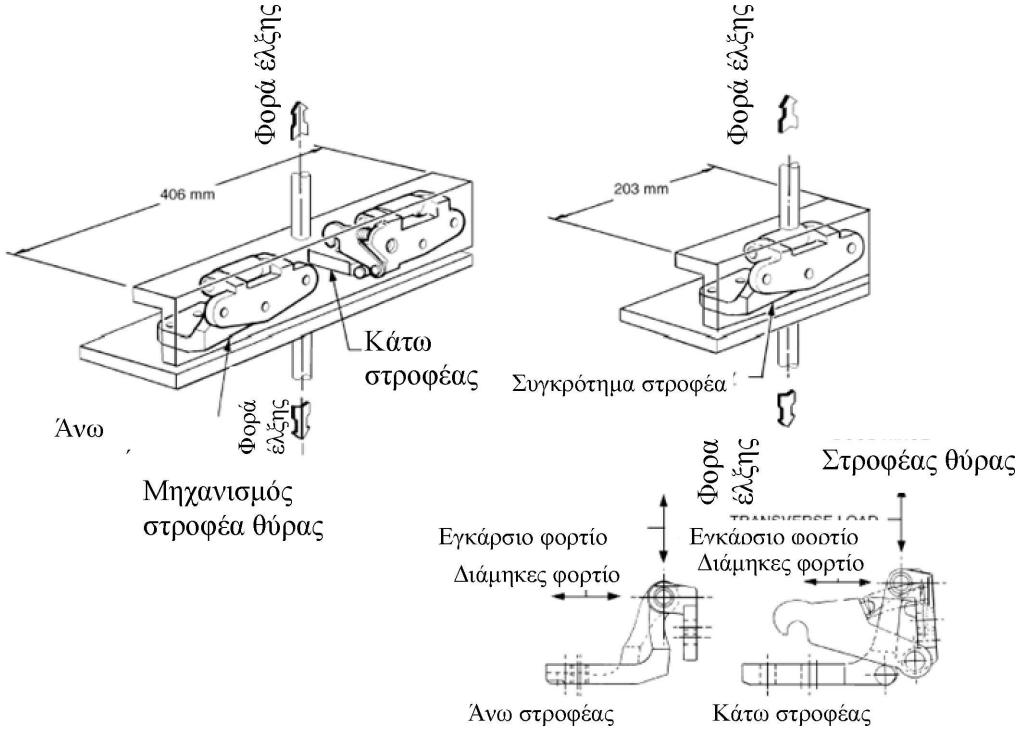
2.2.1.2. Εγκάρσιο φορτίο. Τοποθετήστε το μηχανισμό του στροφέα στις υποδοχές στερέωσης της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Η συμπεριφορά του στροφέα πρέπει να προσομοιώνει τη θέση του οχήματος (θύρα πλήρως κλειστή) ως προς τον κεντρικό άξονα του στροφέα. Για τους σκοπούς της δοκιμής, το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να ισαπέχει από το γραμμικό κέντρο των συμπλεγμένων τμημάτων του πείρου του στροφέα και ώστε να διέρχεται από τον κεντρικό άξονα του πείρου του στροφέα στην εγκάρσια κατεύθυνση του οχήματος. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η απαιτούμενη φόρτιση. Ο διαχωρισμός οποιουδήποτε εκ των στροφέων ισοδυναμεί με αστοχία της δοκιμής. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.2.1.3. Κατακόρυφο φορτίο. Τοποθετήστε το μηχανισμό του στροφέα στις υποδοχές στερέωσης της ιδιοδιάταξης δοκιμής. Η συμπεριφορά του στροφέα πρέπει να προσομοιώνει τη θέση του οχήματος (θύρα πλήρως κλειστή) ως προς τον κεντρικό άξονα του στροφέα. Για τους σκοπούς της δοκιμής, το φορτίο πρέπει να εφαρμόζεται στον κεντρικό άξονα του πείρου του στροφέα σε κατεύθυνση ορθογώνια προς το διάμηκες και το εγκάρσιο φορτίο. Εφαρμόστε το φορτίο δοκιμής με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 5 mm/min έως ότου επιτευχθεί η απαιτούμενη φόρτιση. Ο διαχωρισμός οποιουδήποτε εκ των στροφέων ισοδυναμεί με αστοχία της δοκιμής. Καταγράψτε τη μέγιστη φόρτιση που επιτεύχθηκε.

2.3. Για συνεχείς στροφείς, δεν ισχύουν οι απαιτήσεις για την απόσταση των στροφέων και η διευθέτηση της ιδιοδιάταξης δοκιμής τροποποιείται ώστε οι δυνάμεις δοκιμής να ασκούνται στην πλήρη σειρά των στροφέων.

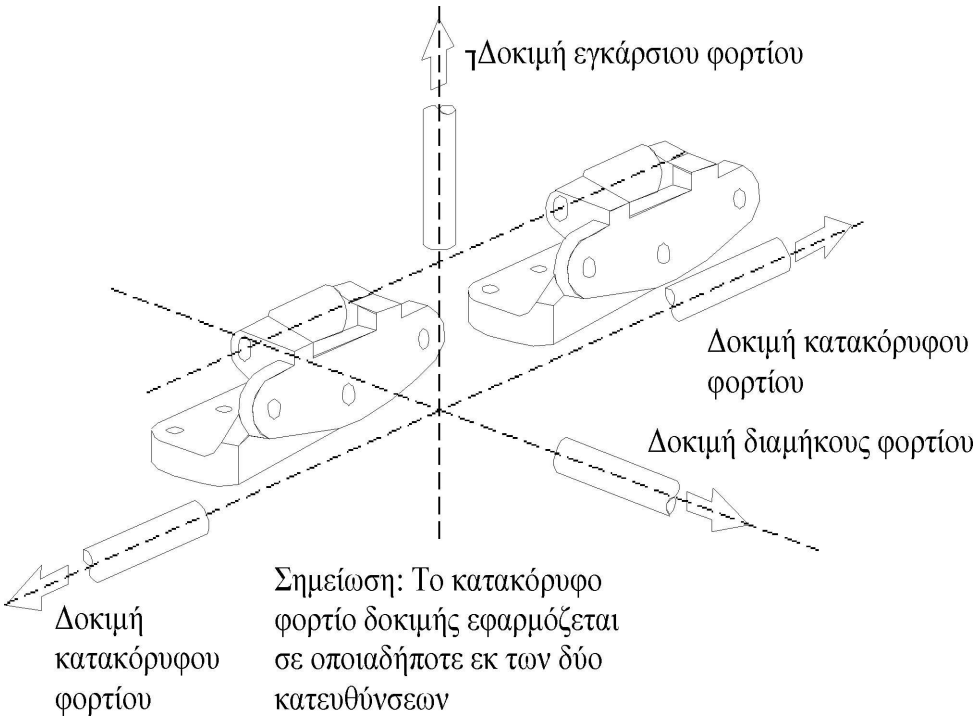
Σχήμα 5-1

Ιδιοδιατάξεις στατικής δοκιμής



Σχήμα 5-2

Κατευθύνσεις δοκιμής στατικής φόρτισης για θύρες που ανοίγουν κατακόρυφα



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΣΥΡΟΜΕΝΗ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΘΥΡΑ — ΔΟΚΙΜΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΘΥΡΑΣ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Η παρούσα δοκιμή αποσκοπεί στη θέσπιση ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων και στον καθορισμό μιας διαδικασίας δοκιμής για την αξιολόγηση και τη δοκιμή εξαρτημάτων συγκράτησης συρόμενων θυρών τα οποία είναι τοποθετημένα τόσο στη θύρα όσο και στο πλαίσιο της θύρας. Η παρούσα δοκιμή συμπληρώνει τις δοκιμές του παραρτήματος 3 και του παραρτήματος 4.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

2.1. Οι δοκιμές διενεργούνται σε πλήρες όχημα ή σε άβαφο αμάξωμα με τη συρόμενη θύρα και τα εξαρτήματα συγκράτησής της.

2.2. Η δοκιμή διενεργείται με δύο μηχανισμούς εφαρμογής δύναμης ικανούς να ασκούν τις εγκάρσιες δυνάμεις με φορά προς τα έξω που περιγράφονται στο σημείο 6.2.4 του παρόντος κανονισμού. Η διάταξη της δοκιμής απεικονίζεται στο σχήμα 6-1. Το σύστημα εφαρμογής δύναμης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

2.2.1. Δύο πλάκες εφαρμογής δύναμης.

2.2.2. Δύο μηχανισμούς εφαρμογής δύναμης για την εφαρμογή των απαιτούμενων εγκάρσιων φορτίων με φορά προς τα έξω για ελάχιστη μετατόπιση 300 mm.

2.2.3. Δύο δυναμομετρικούς αισθητήρες επαρκούς ικανότητας για τη μέτρηση των εφαρμοζόμενων φορτίων.

2.2.4. Δύο διατάξεις μέτρησης γραμμικής μετατόπισης για τη μέτρηση της μετατόπισης του μηχανισμού εφαρμογής δύναμης κατά τη δοκιμή.

2.2.5. Όργανα για τη μέτρηση διαχωρισμού τουλάχιστον 100 mm μεταξύ του εσωτερικού της θύρας και του εξωτερικού άκρου του πλαισίου της θύρας, τηρουμένων όλων των σχετικών απαιτήσεων υγείας και ασφάλειας.

3. ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. Απομακρύνετε όλα τα εσωτερικά διακοσμητικά στοιχεία από το συγκρότημα της συρόμενης θύρας.

3.2. Απομακρύνετε τα καθίσματα και οποιαδήποτε εσωτερικά εξαρτήματα που εμποδίζουν την τοποθέτηση και το χειρισμό των οργάνων δοκιμής, καθώς και όλα τα διακοσμητικά στοιχεία των κολόνων και τυχόν μη κατασκευαστικά μέρη που βρίσκονται επάνω στη θύρα και εμποδίζουν την ορθή τοποθέτηση των πλακών εφαρμογής δύναμης.

3.3. Τοποθετήστε τους μηχανισμούς εφαρμογής δύναμης και τις σχετικές βάσεις στήριξης στο δάπεδο του οχήματος δοκιμής. Κάθε μηχανισμός εφαρμογής δύναμης και η σχετική βάση στήριξης στερεώνεται γερά σε οριζόντια επιφάνεια επί του δαπέδου του οχήματος, ενόσω εφαρμόζονται τα φορτία.

3.4. Προσδιορίστε το μπροστινό και το πίσω άκρο της συρόμενης θύρας, ή του παρακείμενού της κατασκευαστικού μέρους στο όχημα που περιλαμβάνει κλειδαριά/αντίκρισμα.

3.5. Κλείστε τη συρόμενη θύρα και βεβαιωθείτε ότι όλα τα εξαρτήματα συγκράτησης της θύρας είναι πλήρως ασφαλισμένα.

3.6. Για κάθε υπό δοκιμή άκρο θύρας που περιλαμβάνει ένα σύνολο κλειδαριάς/αντικρίσματος, ακολουθούνται οι εξής διαδικασίες:

3.6.1. Η πλάκα εφαρμογής δύναμης έχει μήκος 150 mm, πλάτος 50 mm και πάχος τουλάχιστον 15 mm. Τα άκρα της πλάκας είναι στρογγυλεμένα με ακτίνα τουλάχιστον 6 mm ± 1 mm.

3.6.2. Τοποθετήστε το μηχανισμό εφαρμογής δύναμης και την πλάκα εφαρμογής δύναμης επάνω στη θύρα κατά τρόπο ώστε η εφαρμοζόμενη δύναμη να είναι οριζόντια και κάθετη στο διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος, και κατακόρυφα κεντραρισμένη ως προς το τμήμα του συγκροτήματος κλειδαριάς/αντικρίσματος που είναι στερεωμένο στη θύρα.

3.6.3. Η πλάκα εφαρμογής δύναμης τοποθετείται κατά τρόπο ώστε το επίμηκες άκρο της πλάκας να βρίσκεται κατά το δυνατόν πλησιέστερα και παράλληλα στο εσωτερικό άκρο της θύρας, αλλά όχι κατά τρόπο ώστε το εμπρόσθιο άκρο της πλάκας να απέχει περισσότερο από 12,5 mm από το εσωτερικό άκρο.

3.7. Για κάθε υπό δοκιμή άκρο θύρας που περιλαμβάνει περισσότερα από ένα συγκροτήματα κλειδαριάς/αντικρίσματος, ακολουθούνται οι εξής διαδικασίες:

3.7.1. Η πλάκα εφαρμογής δύναμης έχει μήκος 300 mm, πλάτος 50 mm και πάχος τουλάχιστον 15 mm. Τα άκρα της πλάκας είναι στρογγυλεμένα με ακτίνα τουλάχιστον 6 mm ± 1 mm.

3.7.2. Τοποθετήστε τον μηχανισμό εφαρμογής δύναμης και την πλάκα εφαρμογής δύναμης επάνω στη θύρα κατά τρόπο ώστε η εφαρμοζόμενη δύναμη να είναι οριζόντια και κάθετη στο διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος, και κατακόρυφα κεντραρισμένη σε σημείο στο μέσον της απόστασης μεταξύ των εξώτατων άκρων των συγκροτημάτων κλειδαριάς/αντικρίσματος.

3.7.3. Η πλάκα εφαρμογής δύναμης τοποθετείται κατά τρόπο ώστε το επίμηκες άκρο της πλάκας να βρίσκεται κατά το δυνατόν πλησιέστερα και παράλληλα στο εσωτερικό άκρο της θύρας, αλλά όχι κατά τρόπο ώστε το εμπρόσθιο άκρο της πλάκας να απέχει περισσότερο από 12,5 mm από το εσωτερικό άκρο.

3.8. Για κάθε υπό δοκιμή άκρο θύρας που δεν περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα συγκρότημα κλειδαριάς/αντικρίσματος, ακολουθούνται οι εξής διαδικασίες:

3.8.1. Η πλάκα εφαρμογής δύναμης έχει μήκος 300 mm, πλάτος 50 mm και πάχος τουλάχιστον 15 mm.

3.8.2. Τοποθετήστε τον μηχανισμό εφαρμογής δύναμης και την πλάκα εφαρμογής δύναμης επάνω στη θύρα κατά τρόπο ώστε η εφαρμοζόμενη δύναμη να είναι οριζόντια και κάθετη στο διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος, και κατακόρυφα κεντραρισμένη σε σημείο στο μέσον του μήκους του άκρου της θύρας κατά τρόπο ώστε ο μηχανισμός φόρτισης να μην έρχεται σε επαφή με τον υαλοπίνακα του παραθύρου.

3.8.3. Η πλάκα εφαρμογής δύναμης τοποθετείται κατά το δυνατόν πλησιέστερα στο άκρο της θύρας. Δεν είναι απαραίτητο η πλάκα εφαρμογής δύναμης να είναι κατακόρυφη.

3.9. Η θύρα ξεκλειδώνεται. Στην πλευρική συρόμενη θύρα και στα εξαρτήματά της δεν μπορούν να συγκολληθούν ούτε να προσαρτηθούν πρόσθετα προσαρτήματα ή μέρη.

3.10. Τοποθετήστε τα όργανα μέτρησης του διαχωρισμού της θύρας τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για τη μέτρηση των επιπέδων διαχωρισμού κατά τη διαδικασία δοκιμής.

3.11. Τοποθετήστε το μηχανισμό εφαρμογής δύναμης κατά τρόπο ώστε οι πλάκες εφαρμογής δύναμης να εφάπτονται με το εσωτερικό της συρόμενης θύρας.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

4.1. Μετακινήστε κάθε μηχανισμό εφαρμογής δύναμης με ρυθμό έως και 2 000 N ανά λεπτό, όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή, έως ότου σε κάθε μηχανισμό εφαρμογής δύναμης επιτευχθεί δύναμη 9 000 N ή έως ότου κάθε μηχανισμός εφαρμογής δύναμης μετατοπισθεί συνολικά κατά 300 mm.

4.2. Εάν ο ένας μηχανισμός εφαρμογής δύναμης επιτύχει την επιθυμητή δύναμη των 9 000 N πριν από τον άλλο, διατηρήστε τη δύναμη των 9 000 N στον συγκεκριμένο μηχανισμό εφαρμογής δύναμης έως ότου επιτύχει δύναμη 9 000 N και ο δεύτερος μηχανισμός.

4.3. Μόλις επιτευχθεί δύναμη 9 000 N σε κάθε έναν εκ των δύο μηχανισμών εφαρμογής δύναμης, διακόψτε την εμπρόσθια μετακίνησή τους και διατηρήστε το προκύπτον φορτίο για τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα.

4.4. Διατηρήστε τους μηχανισμούς εφαρμογής δύναμης στη θέση που περιγράφεται στο σημείο 4.3 και, εντός 60 δευτερολέπτων, μετρήστε το τον διαχωρισμό μεταξύ του εξωτερικού άκρου του πλαισίου της θύρας και του εσωτερικού της θύρας στην περίμετρο της θύρας.

Σχήμα 6-1

Διαδικασία δοκιμής συρόμενη πλευρικής θύρας πλήρους οχήματος

(*Σημείωση*: Η συρόμενη θύρα απεικονίζεται χωριστά από το όχημα)

