Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B**

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Ιουνίου 1979

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών των αναφερομένων στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών η δασικών ελκυστήρων με τροχούς (στατικές δοκιμές)

(79/622/ΕΟΚ)

(ΕΕ L 179 της 17.7.1979, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Οδηγία 82/953/ΕΟΚ της Επιτροπής της 15ης Δεκεμβρίου 1982	L 386	31	31.12.1982

Τροποποιείται από:

►**A1**	Πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας	L 302	23	15.11.1985

▼B

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Ιουνίου 1979

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών των αναφερομένων στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών η δασικών ελκυστήρων με τροχούς (στατικές δοκιμές)

(79/622/ΕΟΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,
Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, και ιδίως το άρθρο 100,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Συνελεύσεως [1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

Εκτιμώντας:

ότι οι τεχνικές προδιαγραφές τις οποίες πρέπει να πληρούν οι ελκυστήρες βάσει των εθνικών νομοθεσιών, αφορούν, μεταξύ άλλων, στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και στις στερεώσεις τους επί του ελκυστήρα·

ότι οι προδιαγραφές αυτές διαφέρουν από το ένα Κράτος Μέλος στο άλλο και ως εκ τούτου είναι ανάγκη όπως οι ίδιες προδιαγραφές θεσπισθούν από όλα τα Κράτη Μέλη είτε συμπληρωματικά είτε σε αντικατάσταση των υπαρχουσών ρυθμίσεων ιδίως για να καταστεί δυνατή η έναρξη, για κάθε τύπο ελκυστήρος, της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΟΚ που προβλέπεται 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 με τροχούς [3]·

ότι, διά μιας εναρμονισμένης διαδικασίας επικυρώσεως των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και των στερεώσεών τους επί του ελκυστήρα, κάθε Κράτος Μέλος είναι ικανό να διαπιστώσει την τήρηση των κοινών προδιαγραφών κατασκευής και δοκιμών και να πληροφορήσει τα άλλα Κράτη Μέλη περί της γενομένης διαπιστώσεως διά της αποστολής ενός αντιγράφου του δελτίου εγκρίσεως που συνετάχθη για κάθε τύπο διατάξεως προφυλάξεως σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα και ότι η θέση ενός σήματος επικυρώσεως ΕΟΚ εφ' όλων των διατάξεων των κατασκευασθεισών συμφώνως προς τον επικυρωμένο τύπο καθιστά περιττό ένα τεχνικό έλεγχο των διατάξεων αυτών στα άλλα Κράτη Μέλη·

ότι οι κοινές προδιαγραφές περί των λοιπών στοιχείων και χαρακτηριστικών της διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, ιδίως σε ότι αφορά στις διαστάσεις, στις θύρες, στους υαλοπίνακες ασφαλείας, στην πρόβλεψη εναντίον των διαδοχικών ανατροπών του ελκυστήρος σε περίπτωση ανατροπής και για την προστασία του συνοδού, θα εκδοθούν μεταγενεστέρως·

ότι οι εναρμονισμένες προδιαγραφές έχουν ως βασικό σκοπό να εξασφαλίσουν την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας ως επίσης και την ασφάλεια της εργασίας εφ' όλης της επικρατείας της Κοινότητος· ότι προς το σκοπό αυτό, όσον αφορά στους ελκυστήρες που αφορά η παρούσα οδηγία, πρέπει να επιβληθεί η υποχρέωση να εφοδιασθούν διά μιας διατάξεως προστασίας σε

(1) ΕΕ αριθ. Α 296 της 11.12.1978, σ. 69.
(2) ΕΕ αριθ. Α 128 της 21.5.1979, σ. 18.
(3) ΕΕ αριθ. Ν 84 της 28.3.1974, σ. 10.

▼B

περίπτωση ανατροπής και ότι πρέπει, μέχρι μιας προσδιοριστέας αργότερον ημερομηνίας οι ελκυστήρες για τους οποίους αναφέρεται η οδηγία 77/536/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί της προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών των αναφερομένων στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς [1], να είναι δυνατόν να είναι εξοπλισμένοι με διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που να ανταποκρίνεται είτε στην οδηγία 77/536/ΕΟΚ, είτε στην παρούσα οδηγία·

ότι η προσέγγιση των εθνικών νομοθεσιών περί των ελκυστήρων επιφέρει αναγνώριση μεταξύ των Κρατών Μελών των πραγματοποιουμένων από καθένα απ' αυτά ελέγχων επί τη βάσει των κοινών προδιαγραφών.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

1. Κάθε Κράτος Μέλος επικυρώνει κάθε τύπο διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα, συμφώνως προς τις προβλεπόμενες στα παραρτήματα Ι έως V προδιαγραφές κατασκευής και δοκιμής.

2. Το Κράτος Μέλος που προέβη στην επικύρωση ΕΟΚ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να επιβλέπει, όσον 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.

Άρθρο 2

Τα Κράτη Μέλη χορηγούν στον κατασκευαστή ενός ελκυστήρα ή στον κατασκευαστή μιας διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής, ή στους αντίστοιχους εντολοδόχους τους, ένα σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ σύμφωνα προς το πρότυπο που παρουσιάζεται στο παράρτημα VI για κάθε τύπο διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα που επικυρώνουν βάσει του άρθρου 1.

Τα Κράτη Μέλη θεσπίζουν όλες τις αναγκαίες διατάξεις για να εμποδίσουν τη χρήση σημάτων που δύνανται να προκαλέσουν σύγχυση μεταξύ των διατάξεων αυτών, των οποίων ο τύπος έχει επικυρωθεί βάσει του άρθρου 1, και των άλλων διατάξεων.

Άρθρο 3

1. Τα Κράτη Μέλη δεν δύνανται να απαγορεύσουν τη διάθεση στην αγορά των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερεώσεώς τους επί του ελκυστήρα για λόγους που αφορούν την κατασκευή τους εφ' όσον αυτές φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ.

2. Πάντως, ένα Κράτος Μέλος δύναται να απαγορεύσει τη διάθεση στην αγορά διατάξεων που φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ οι οποίες, κατά τρόπο συστηματικό, δεν είναι σύμφωνες προς τον τύπο που έχει επικυρωθεί.

Το Κράτος αυτό πληροφορεί αμέσως τα άλλα Κράτη Μέλη και την Επιτροπή περί των ληφθέντων μέτρων, καθορίζον τους λόγους της αποφάσεώς του.

[1] ΕΕ αριθ. Ν 220 της 29.8.1977, σ. 1.

▼B

Άρθρο 4

Οι αρμόδιες αρχές κάθε Κράτους Μέλους αποστέλλουν στις αντίστοιχες αρχές των άλλων Κρατών Μελών, εντός προθεσμίας ενός μηνός, αντίγραφο των δελτίων επικυρώσεως, των οποίων το πρότυπο παρουσιάζεται στο παράρτημα VII, που έχουν συνταχθεί για κάθε τύπο διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής την οποίαν επικυρώνουν ή αρνούνται να επικυρώσουν.

Άρθρο 5

1. Αν το Κράτος Μέλος το οποίον εχορήγησε την επικύρωση ΕΟΚ διαπιστώνει ότι πολλές εκ των διατάξεων προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και των στερεώσεών τους επί του ελκυστήρα που φέρουν το αυτό σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ δεν είναι σύμφωνες προς τον τύπο που έχει επικυρώσει, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλισθεί η πιστότης της παραγωγής προς τον τύπο που έχει επικυρωθεί. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους αυτού πληροφορούν τις αντίστοιχες αρχές των άλλων Κρατών Μελών περί των ληφθέντων μέτρων τα οποία δύνανται να επεκταθούν, όταν πρόκειται για σοβαρή και επαναλαμβανομένη έλλειψη πιστότητος μέχρι ανακλήσεως της επικυρώσεως ΕΟΚ. Οι εν λόγω αρχές λαμβάνουν τα ίδια μέτρα αν πληροφορηθούν υπό των αρμοδίων αρχών ενός άλλου Κράτους Μέλους περί της υπάρξεως μιας τέτοιας ελλείψεως πιστότητος.

2. Οι αρμόδιες αρχές των Κρατών Μελών αλληλοενημερώνονται, εντός προθεσμίας ενός μηνός, περί της ανακλήσεως χορηγηθείσης επικυρώσεως ΕΟΚ, ως επίσης και περί των αιτιών που δικαιολογούν το μέτρο αυτό.

Άρθρο 6

Κάθε απόφαση συνεπάγουσα άρνηση ή ανάκληση επικυρώσεως ή απαγόρευση διαθέσεως στην αγορά ή χρήσεως, ληφθείσα βάσει των θεσπισθέντων διατάξεων σ' εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, αιτιολογείται επαρκώς. Κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο με μνεία των υφισταμένων ενδίκων μέσων βάσει της ισχυούσης στα Κράτη Μέλη νομοθεσίας και των προθεσμιών εντός των οποίων τα ένδικα αυτά μέσα δύνανται να ασκηθούν.

Άρθρο 7

Τα Κράτη Μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την έγκριση ΕΟΚ ούτε την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός ελκυστήρα για λόγους που αφορούν στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερεώσεώς τους επί του ελκυστήρα αν φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και αν τηρούνται οι προβλεπόμενες στο παράρτημα VIII προδιαγραφές.

Άρθρο 8

Τα Κράτη Μέλη δύνανται να αρνηθούν ή να απαγορεύσουν την πώληση, την καταχώρηση στα μητρώα, την έναρξη κυκλοφορίας ή τη χρήση των ελκυστήρων για λόγους που αφορούν στις διατάξεις προστασίας σε περίπτωση ανατροπής ως επίσης και της στερεώσεώς τους επί του ελκυστήρος αν φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και αν τηρούνται οι προβλεπόμενες στο παράρτημα VIII προδιαγραφές.

Άρθρο 9

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επί των ελκυστήρων που καθορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ οι οποίοι έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

— απόσταση εκ του εδάφους 1 000 χιλιοστόμετρα κατά μέγιστο όριο,

▼B

— σταθερό εύρος μεταξύ των τροχών ή ρυθμιζόμενο εύρος μεταξύ των τροχών ενός εκ των κινητηρίων αξόνων τουλάχιστον 1 150 χιλιοστόμετρα,

— δυνατότητα να είναι εφοδιασμένοι διά μιας διατάξεως συζεύξεως πολλαπλών σημείων για μεταθέσιμα εργαλεία και διά μιας διατάξεως έλξεως,

— μάζα μεγαλύτερη ή ίση προς 800 χιλιόγραμμα, αντιστοιχούσα στο βάρος άνευ φορτίου του ελκυστήρα που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος I της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται η διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής τοποθετημένη συμφώνως προς την παρούσα οδηγία και τα ελαστικά της μεγαλυτέρας, συνιστωμένης υπό του κατασκευαστού, διαμέτρου.

Άρθρο 10

Εντός πλαισίου της εγκρίσεως ΕΟΚ, κάθε ελκυστήρας αναφερόμενος στο άρθρο 9 πρέπει να είναι εφοδιασμένος με μία διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων I έως IV.

Πάντως οι ελκυστήρες που προσδιορίζονται στο άρθρο 9 της οδηγίας 77/536/ΕΟΚ δύνανται να είναι εφοδιασμένοι, εντός του πλαισίου της εγκρίσεως ΕΟΚ, διά μιας διατάξεως προστασίας σε περίπτωση ανατροπής που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων I έως IV της εν λόγω οδηγίας.

Άρθρο 11

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για να προσαρμοσθούν στην τεχνολογική πρόοδο οι διατάξεις των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας εξεδόθησαν συμφώνως προς την προβλεπόμενη στο άρθρο 13 της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ διαδικασία.

Άρθρο 12

1. Τα Κράτη Μέλη θέτουν σε ισχύ τις διατάξεις που είναι αναγκαίες προκειμένου να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία εντός προθεσμίας δεκαοκτώ μηνών από της κοινοποιήσεώς της και ενημερώνουν αμέσως επ' αυτού την Επιτροπή.

2. Τα Κράτη μέλη γνωστοποιούν στη Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων του εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα Κράτη Μέλη.

▼B

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Παράρτημα I:	Προϋποθέσεις επικυρώσεως ΕΟΚ
Παράρτημα II:	Συνθήκες των δοκιμών αντοχής των δομών προστασίας και της στερεώσεώς τους επί του ελκυστήρα
Παράρτημα III:	Διαδικασία δοκιμής
Παράρτημα IV:	Εικόνες
Παράρτημα V:	Υπόδειγμα του πρακτικού περί των δοκιμών επικυρώσεως ΕΟΚ για μία δομή προστασίας (θάλαμο ή πλαίσιο ασφαλείας) όσον αφορά στην αντοχή της ως επίσης και στην αντοχή της στερεώσεώς της επί του ελκυστήρα (στατικές δοκιμές).
Παράρτημα VI:	Σήμανση
Παράρτημα VII:	Υπόδειγμα δελτίου επικυρώσεως ΕΟΚ
Παράρτημα VIII:	Προϋποθέσεις εγκρίσεως ΕΟΚ
Παράρτημα IX:	Υπόδειγμα παραρτήματος στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου ελκυστήρα όσον αφορά στην αντοχή των δομών προστασίας (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας) ως επίσης και της στερεώσεώς τους επί του ελκυστήρα (στατικές δοκιμές).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

1. ΟΡΙΣΜΟΣ

1.1. Ως διάταξη προστασίας σε περίπτωση ανατροπής (θάλαμος ή πλαίσιο ασφαλείας), επονομαζόμενη κατωτέρω «δομή προστασίας», νοούνται οι προβλεπόμενες δομές επί ενός 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 προβλεπομένων 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 ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

3.1. Η αίτηση επικυρώσεως ΕΟΚ όσον αφορά στην 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. 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 την 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 (βλ. παράρτημα V).

3.3. Ένας 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 επικυρώσεως. Ο ελκυστήρας αυτός είναι εφοδιασμένος διά της δομής προστασίας.

3.4. Ο κάτοχος της επικυρώσεως ΕΟΚ δύναται να ζητήσει να επεκταθεί αυτή η επικύρωση σε άλλους τύπους ελκυστήρων. Οι αρμόδιες αρχές που εχορήγησαν την αρχική επικύρωση ΕΟΚ χορηγούν την αιτουμένη επέκταση αν η δομή προστασίας και ο (οι) τύπος (οι) ελκυστήρος για τον οποίο αιτείται η επέκταση της

▼B

αρχικής επικυρώσεως ΕΟΚ ανταποκρίνεται στις ακόλουθες προϋποθέσεις:

— η μάζα του μη ερματισμένου ελκυστήρα, προσδιοριζομένη 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 συνθέτουν, ως ο προφυλακτήρας ιλύος και το κάλυμμα, που δύνανται 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 οποιεσδήποτε 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 επικυρώσεως 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 πινακίδος.

4.3. Οι επιγραφές πρέπει να τίθενται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ορατές, ευανάγνωστες και ανεξίτηλες.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΤΕΡΕΩΣΕΩΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΛΚΥΣΤΗΡΑ

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 ένα από τους ελκυστήρες για τους οποίους έχει σχεδιασθεί. Για τη δοκιμή δεν είναι αναγκαίο να διατίθεται ένας 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, ονομαζομένη 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 οριζοντίου 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 ασφαλίζει κάθε σύστημα αναρτήσεως 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 στην δοκιμή αντιστάσεως.

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

1.3. **Μάζα του ελκυστήρα**

Η μάζα αναφοράς που χρησιμοποιείται στις σχέσεις (βλ. παράρτημα III) για τον υπολογισμό των ενεργειών και της δυνάμεως συνθλίψεως, είναι τουλάχιστον αυτή που ορίζεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ (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.

▼B

2. ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

2.1. **Δοκιμές οριζοντίων φορτίσεων** (πλευρικής και διαμήκους)

2.1.1. Υλικό, εξοπλισμός και διατάξεις αγκυρώσεως που εξασφαλίζουν μία 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 μία οριζόντια δύναμη επί της δομής προστασίας, όπως αυτή που παρουσιάζεται στις εικόνες 1 και 2 του παραρτήματος IV, μέσω μιαξάκαμπτης 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 την διεύθυνση της φορτίσεως καθ' όλο το μήκος μιαςδοκού της οποίας το μήκος περιέχεται μεταξύ 250 και 700 χιλιοστομέτρων και έχει εντός των ορίων αυτών ένα 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 μία διάφορη από αυτή 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 απελευθερώσεως κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Μία διάταξη σύμφωνη προς αυτές των εικόνων 6 του παραρτήματος IV δύναται να χρησιμοποιηθεί για το 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 μία 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 απελευθερώσεως κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Μία διάταξη σύμφωνη προς αυτές των εικόνων 6 του παραρτήματος IV δύναται να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό.

2.3. **Ανοχή επί των μετρήσεων**

2.3.1. Διαστάσεις: ± 3 χιλιοστόμετρα.

2.3.2. Παραμόρρφωση: ± 3 χιλιοστόμετρα.

▼B

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. *Διαδοχή των δοκιμών*

3.1.1.1. Οι δοκιμές διενεργούνται κατά την ακόλουθη σειρά:

3.1.1.1.1. Κατά μήκος φόρτιση (βλ. 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 έμπροσθεν (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 (βλ. παράρτημα III σημείο 1.5.) ή στο εμπρόσθιο τμήμα στην περίπτωση 2 (βλ. παράρτημα III σημείο 1.6.)

3.1.1.1.3. Πλευρική φόρτιση (βλ. 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 (βλ. παράρτημα III σημείο 1.6) ή στο οπίσθιο τμήμα στην περίπτωση 2 (βλ. παράρτημα III σημείο 1.5).

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

Μία δεύτερη δοκιμή πραγματοποιείται επί των εφοδιασμένων με μία ανατρεπόμενη δομή προστασίας ελκυστήρων, αν η διαμήκης φόρτιση (βλ. 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 ένα 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 στην 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

▼B

της κακοκαιρίας — παρέχονται μετά του ελκυστήρα με σκοπό τον έλεγχο επικυρώσεως.

Η δομή προστασίας που υπόκειται στις δοκιμές είναι δυνατόν να μην είναι εξοπλισμένη δι' ενός αλεξηνέμου, πλευρικών ή οπισθίων υαλοπινάκων, εξ υάλων ασφαλείας ή άλλου παρομοίου υλικού, 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 την λήψη των απαιτουμένων για τη χάραξη του διαγράμματος δύναμη + παραμορφώσεις (βλ. εικόνα 4 του παραρτήματος IV) δεδομένων. Οι ολικές και παραμένουσες παραμορφώσεις της δομής προστασίας μετρούνται και σημειώνονται για κάθε φάση της δοκιμής (βλ. 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 και/ή 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 (βλ. επίσης παράρτημα III σημείο 1.3).

4. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΔΟΧΗΣ

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

▼M1

4.1.1. Η 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 (βλ. εικόνες 4β και 4γ του παραρτήματος IV).

▼B

4.1. ►M1 2 ◄

. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών, η δομή προστασίας δεν πρέπει να εξασκεί ουδεμία τάση επί της δομής του καθίσματος.

▼M1

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}.

▼B

4.2. Εξ άλλου δεν πρέπει να υπάρχει κανένα στοιχείο που να παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο κίνδυνο για τον οδηγό, παραδείγματος χάρη μία 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 επικυρώσεως ΕΟΚ που προβλέπεται στο παράρτημα VII. Ένα υπόδειγμα του

▼B

πρακτικού παρουσιάζεται στο παράρτημα V. Το πρακτικό πρέπει να περιέχει:

5.1.1. Μία γενική περιγραφή του σχήματος και της κατασκευής της δομής προστασίας (βλ. παράρτημα V περί των υποχρεωτικών διαστάσεων), στην οποία περιλαμβάνονται οι κανονικές προσβάσεις και η έξοδος κινδύνου, οι διατάξεις οι σχετικές με το σύστημα θερμάνσεως 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 σε κάθε ειδική διάταξη, ιδίως για να αποτραπούν οι διαδοχικές ανατροπές του ελκυστήρος.

5.1.3. Μία σύντομη ένδειξη πάσης εσωτερικής επενδύσεως.

5.1.4. Την ένδειξη του τύπου αλεξηνέμου και των χρησιμοποιουμένων υαλοπινάκων, ως επίσης και παντός σήματος επικυρώσεως ΕΟΚ ή άλλου ενσωματωμένου σήματος.

5.2. Στην περίπτωση επεκτάσεως μιαςεπικυρώσεως ΕΟΚ για άλλους τύπους ελκυστήρων, το πρακτικό πρέπει να φέρει την ακριβή αναφορά του πρακτικού της αρχικής επικυρώσεως ΕΟΚ ως επίσης και τις ακριβείς ενδείξεις που αφορούν στις καθοριζόμενες στο παράρτημα I σημείο 3.4 προϋποθέσεις.

5.3. Το πρακτικό πρέπει να επιτρέπει τη σαφή εξακρίβωση του τύπου ελκυστήρα (σήμα, τύπος και εμπορική επωνυμία, κλπ.) που χρησιμοποιείται κατά τις δοκιμές και τους τύπους για τους οποίους προορίζεται η δομή προστασίας.

▼B

6. ΣΥΜΒΟΛΑ

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

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

▼M1

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

▼B

F = δύναμη στατικής φορτίσεως, (N:newtons).

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

▼M1

F′ = δύναμη για την απαιτούμενη υπολογιζόμενη ενέργεια.

F-D = καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως.

▼B

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

E_{il1} = ενέργεια εισόδου που πρέπει να απορροφηθεί κατά την εφαρμογή της διαμήκους φορτίσεως (J).

▼M1

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

▼B

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

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

▼M1

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

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 μιας άκαμπτης δοκού συμφώνου προς τις προδιαγραφές του σημείου 2.1.2 του παραρτήματος II, διευθετημένης καθέτως προς τη διεύθυνση εφαρμογής της φορτίσεως, της άκαμπτης αυτής δοκού δυναμένης να είναι εφοδιασμένη διά μιας διατάξεως προοριζομένης να την εμποδίσει να ολισθήσει πλευρικώς. 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 II 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 II.

1.1.3. Αν δεν υφίσταται ανθεκτικό σύνολο μελών στο σημείο εφαρμογής, είναι δυνατόν να αποκατασταθούν οι προϋποθέσεις δοκιμής διά της χρησιμοποιήσεως μιας 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 υποδεικνυομένη στο σημείο 3.1.1.1 του παραρτήματος II σειρά.

▼M1

1.2. **Διαμήκης φόρτιση** (βλ. εικόνα 2 του παραρτήματος IV)

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 II, κείται επί των οπισθίων 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 ιδία πλευρά του διαμήκους μέσου επιπέδου της δομής προστασίας, στην οποία εφαρμόζεται η πλευρική φόρτιση.

Εφαρμόζεται επί της ανωτέρας 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, μετρουμένης 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 περιγρά-

▼M1

φεται 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 $E_{il\ 1} = 1{,}4\ m_t$),

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

▼B

1.3. **Πλευρική Φόρτιση** (βλ. εικόνα 1 του παραρτήματος IV)

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 έμπροσθεν του σημείου αναφοράς του καθίσματος, του καθίσματος όντος στην πλέον οπισθοχωρημένη θέση του (βλ. σημείο 2.3.1). Αν η δομή προστασίας παρουσιάζει επί της πλευράς μία προεξοχή που θα αγγίξει το έδαφος πρώτη σε περίπτωση ανατροπής, η φόρτιση εφαρμόζεται στο σημείο αυτό.

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 $E_{is} = 1{,}75\ m_t$)·

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

▼M1

1.4. **Δοκιμή υπερφορτώσεως**

1.4.1. Όταν δοκιμή οριζοντίας φορτώσεως προκαλεί σχισμές, ρήγματα ή πτυχές, είναι δυνατό να απαιτείται δοκιμή υπερφορτίσεως για να προσδιοριστεί η απομένουσα αντοχή της δομής και να διασφαλιστεί ότι είναι επαρκής για να ανθέξει η δομή σε ενδεχόμενες διαδοχικές κυβιστήσεις (βλ. εικόνες 4α, 4β, 4γ).

Σε όλες τις περιπτώσεις, η δοκιμή υπερφορτίσεως πρέπει να απαιτείται αν η δύναμη μειώνεται άνω του 3 % κατά το τελευταίο 5 % της επερχόμενης παραμορφώσεως, όταν η απαιτούμενη ενέργεια απορροφάται από τη δομή (βλ. εικόνα 4β).

1.4.2. Η δοκιμή της υπερφορτίσεως συνίσταται στη συνέχιση εφαρμογής της οριζόντιας φορτίσεως με αυξήσεις που αντιστοιχούν στο 5 % της αρχικά απαιτούμενης ενέργειας, μέχρι μεγίστου ποσοστού 20 % της προστιθέμενης ενέργειας (βλ. 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 απελευθερώσεως 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.

▼B

1.5. **Οπισθία σύνθλιψη**

Η δοκός τοποθετείται επί της ανωτέρω διαδοκίδος της ευρισκομένης στην πλέον οπίσθια θέση της δομής προστασίας. Η

▼B

συνισταμένη των δυνάμεων συνθλίψεως κείται εντός του διαμήκους κατακορύφου επιπέδου αναφοράς. Εφαρμόζεται μία δύναμη $F_r = 20\ m_t$.

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 απελευθερώσεως ή αφήνει την ζώνη αυτή άνευ προστασίας.

1.6. **Εμπρόσθια σύνθλιψη**

Η δοκός τοποθετείται επί της ανωτέρας διαδοκίδος της ευρισκομένης στην πλέον ε μπροσθία θέση της δομής προστασίας. Η συνισταμένη των δυνάμεων συνθλίψεως κείται εντός του διαμήκους κατακορύφου επιπέδου αναφοράς. Εφαρμόζεται μία δύναμη $F_f + 20\ m_t$.

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 τρόπο 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. Στή 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 εφαρμόζεται επί πέντε τουλάχιστον δευτερόλεπτα μετά την εξαφάνιση κάθε παραμορφώσεως αντιληπτής διά του οφθαλμού.

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

1.7. **Δεύτερη διαμήκης Φόρτιση**

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

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

Εφαρμόζεται κατά τη διεύθυνση την αντίθετη προς την εφαρμογή της διαμήκους φορτίσεως που προβλέπεται στο σημείο 1.2 και στην πλέον απομεμακρυσμένη γωνία αυτής της ιδίας διαμήκους 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, μετρουμένης 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.

▼B

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 χιλιοστομέτρων από αυτό το ελάχιστο.

Η δοκιμή σταματά όταν:

α) η ενέργεια παραμορφώσεως που απορροφάται υπό της δομής προστασίας είναι ίση ή μεγαλύτερη προς την απαιτουμένη ενέργεια εισόδου E_{il2} (όπου E_{il2}= 0,35 m_t)·

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

2. ΖΩΝΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΕΩΣ

2.1. Η ζώνη απελευθερώσεως απεικονίζεται στην εικόνα 6 του παραρτήματος IV και προσδιορίζεται σε σχέση προς ένα κατακόρυφο επίπεδο αναφοράς γενικώς κατά μήκος του ελκυστήρα και διερχόμενο από ένα 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 ένα καθήμενο οδηγό.

2.2. Τα όρια της ζώνης εξειδικεύονται ως ακολούθως:

2.2.1. κατακόρυφα επίπεδα κείμενα σε απόσταση 250 χιλιοστομέτρων από κάθε πλευρά του επιπέδου αναφοράς, περιοριζόμενα προς τα άνω σε 300 χιλιοστόμετρα 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 ενός μεγίστου ύψους 900 χιλιοστομέτρων 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 χιλιοστομέτρων εκ του επιπέδου αναφοράς·

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

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

2.2.5. μία επιφάνεια, καμπύλη αν είναι αναγκαίο, της οποίας οι γενέτειρες είναι κάθετες στο επίπεδο αναφοράς, προεκτεινομένη προς τα κάτω εκ του πλέον, οπισθοχωρημένου σημείου του καθίσματος και παραμένουσα σε επαφή, καθ' όλο το μήκος της, μετά της πλάτης του καθίσματος·

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

2.2.7. μία καμπυλόγραμμη επιφάνεια, κάθετη στο επίπεδο αναφοράς, που έχει ακτίνα 900 χιλιοστομέτρων και προεκτείνουσα κατά 400 χιλιοστόμετρα προς τα εμπρός το αναφερόμενο στο σημείο 2.2.3 επίπεδο στο οποίο είναι εφαπτομένη σε ένα σημείο κείμενο σε απόσταση 150 χιλιοστομέτρων έμπροσθεν του σημείου αναφοράς του καθίσματος·

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

▼B

2.2.9. ένα κατακόρυφο επίπεδο, κάθετο στο επίπεδο αναφοράς και κείμενο σε απόσταση 40 χιλιοστομέτρων έμπροσθεν του πηδαλίου διευθύνσεως·

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

2.3. **Θέση που ευρίσκεται το κάθισμα και σημείο αναφοράς του καθίσματος**

2.3.1. Για να προσδιορισθεί η ζώνη απελευθερώσεως στο σημείο 2.1, το κάθισμα κείται στο σημείο το πλέον οπισθοχωρημένο 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 έναν άνδρα. Η συσκευή αποτελείται εκ μιας σανίδας παριστώσης το οριζόντιο τμήμα του καθίσματος και υπό άλλων σανίδων που παριστούν το ερεισίνωτο. Η κατωτέρα σανίδα του καθίσματος αρθρούται στη στάθμη των λαγονίων ακρολοφίων (A) και των νεφρών (B), του ύψους της αρθρώσεως αυτής (B) όντος ρυθμιζομένου.

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 ενός οριζοντίου επιπέδου. Αυτό το οριζόντιο επίπεδο συναντά την κατώτερη επιφάνεια της σανίδας του οριζοντίου τμήματος του καθίσματος σε απόσταση 150 χιλιοστομέτρων έμπροσθεν του αναφερομένου ανωτέρω εφαπτομένου επιπέδου.

2.3.3. Όταν το κάθισμα περιλαμβάνει ένα 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 συνεχεία φορτίζεται διά μιας δυνάμεως 550 newtons σε ένα σημείο κείμενο σε απόσταση 50 χιλιοστομέτρων έμπροσθεν της αρθρώσεως (A) και τα δύο τμήματα της σανίδος-ερεισινώτου πιέζονται ελαφρώς και εφαπτομενικώς προς το ερεισίνωτο του καθίσματος.

2.3.4. Αν δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθούν οι εφαπτόμενες σε κάθε στάθμη του ερεισινώτου (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 κατακορύφως στο ερεισίνωτο του καθίσματος·

2.3.4.2. όταν ουδεμία εφαπτομένη δεν είναι δυνατή στο ανώτερο τμήμα: η άρθρωση (B) στερεούται σε ύψος 230 χιλιοστομέτρων υπεράνω 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

▼M1

▼B

3. ►M1 1 ◄. **Ζώνη απελευθερώσεως**

Κατά τη διάρκεια κάθε δοκιμής, εξετάζεται η δομή προστασίας για να εξακριβωθεί αν ένα οποιοδήποτε τμήμα της εν λόγω δομής έχει εισχωρήσει εντός ζώνης απελευθερώσεως πέριξ του καθίσματος του οδηγού, συμφώνως προς τον παρεχόμενο στο σημείο 2.1 προσδιορισμό. Εξ άλλου, εξετάζεται η δομή προστασίας για να εξακριβωθεί αν ένα οποιοδήποτε τμήμα της ζώνης απελευθερώσεως δεν προστατεύεται πλέον από τη δομή προστασίας. Προς το σκοπό αυτό, θεωρείται ως μη προστατευόμενο πλέον υπό της

▼B

δομής προστασίας κάθε τμήμα της ζώνης απελευθερώσεως το οποίο θα έλθει σε επαφή μεθ' ενός επιπέδου εδάφους αν ο ελκυστήρας ανετρέπετο προς την πλευρά στην οποία εφηρμόσθη η φόρτιση. Τα ελαστικά και το εύρος μεταξύ των ιχνών τροχών θεωρούνται συγκαταλεγόμενοι μεταξύ των ασθενεστέρων σημείων που υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή.

3. ►M1 2 ◄. **Τελική μόνιμη παραμόρφωση**

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

▼M1

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1: Σημείο εφαρμογής της πλευρικής φορτίσεως

Εικόνα 2: Σημείο εφαρμογής της οπίσθιας διαμήκους φορτίσεως

Εικόνα 3: Παράδειγμα χρησιμοποιουμένης 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

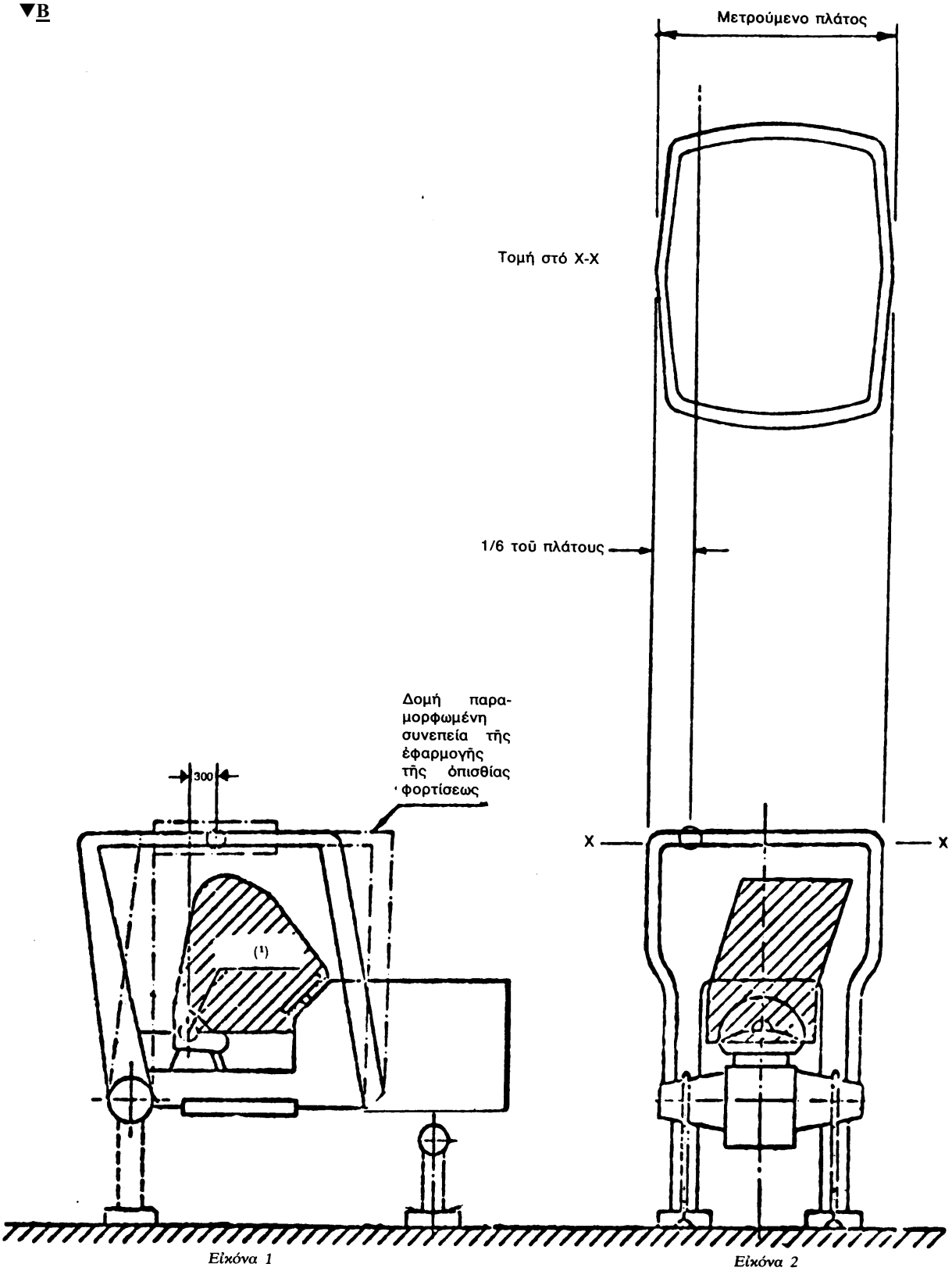
Εικόνα 6β: Όψη της ζώνης απελευθερώσεως εκ των έμπροσθεν/όπισθεν

Εικόνα 6γ: Ισομετρική όψη

Εικόνα 7: Συσκευή προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος

Εικόνα 8: Μέθοδος προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος.

▼B



Εἰκόνα 1

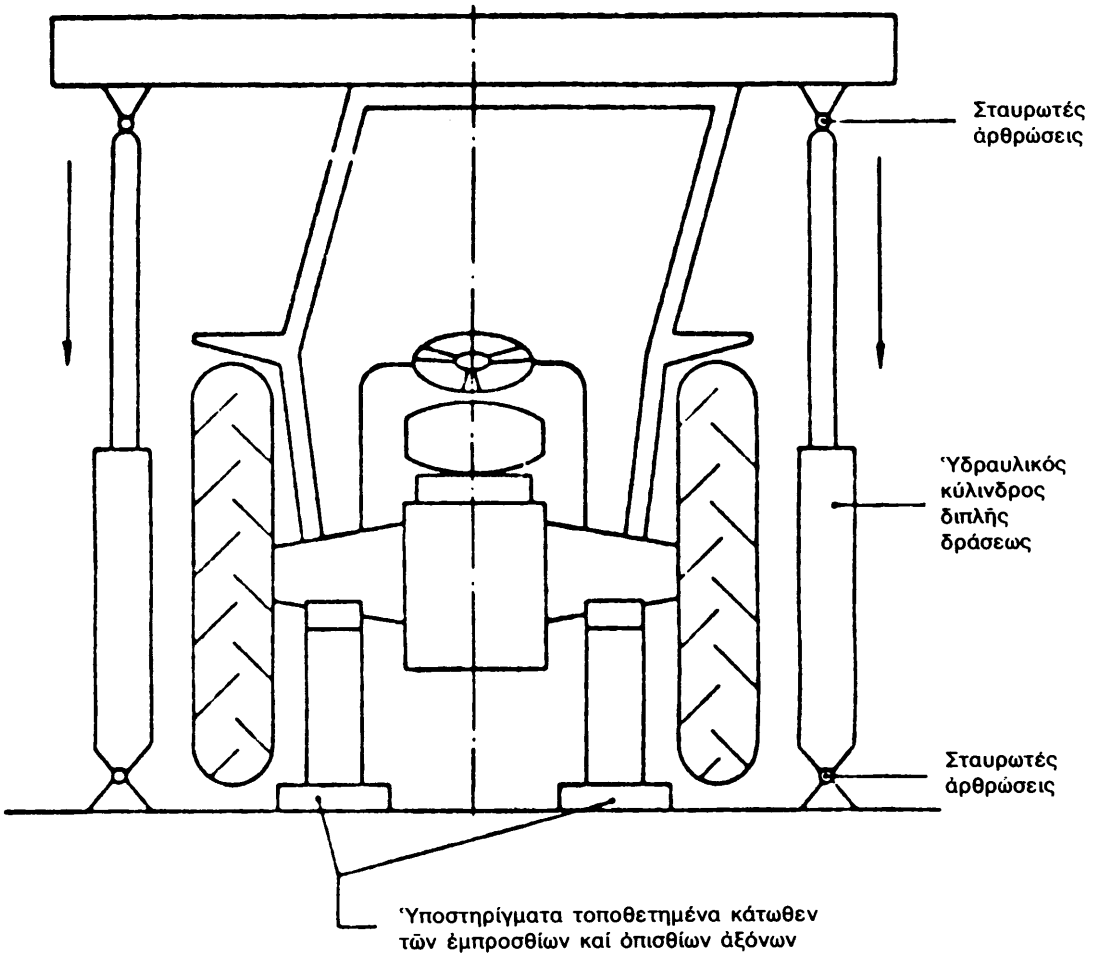
Σημεῖο ἐφαρμογῆς τῆς πλευρικῆς φορτίσεως

Εἰκόνα 2

Σημεῖο ἐφαρμογῆς τῆς διαμήκους φορτίσεως

(1) Σημεῖο ἀναφορᾶς τοῦ καθίσματος.

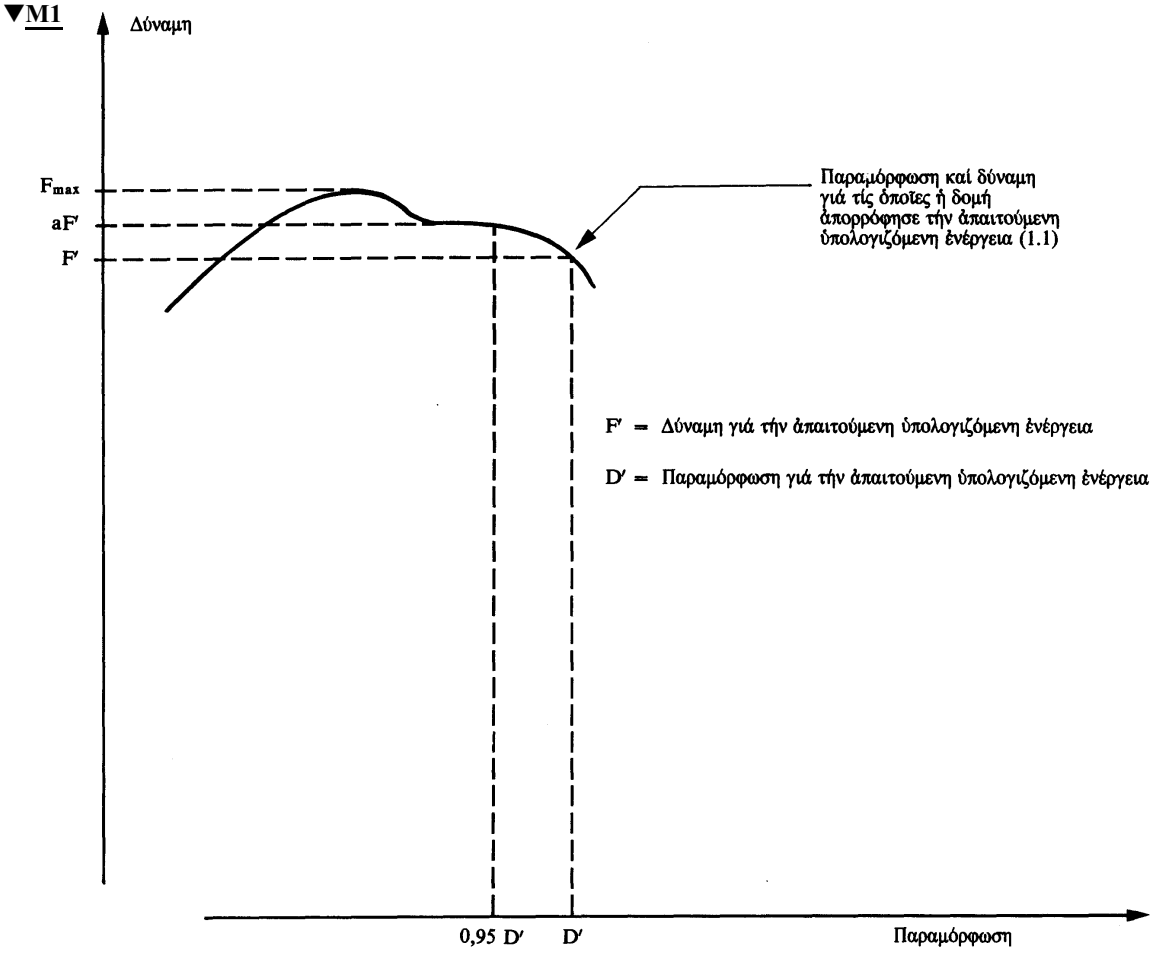
▼B



Εικόνα 3

Παράδειγμα χρησιμοποιουμένης διατάξεως για τη δοκιμή συνθλίψεως

▼M1



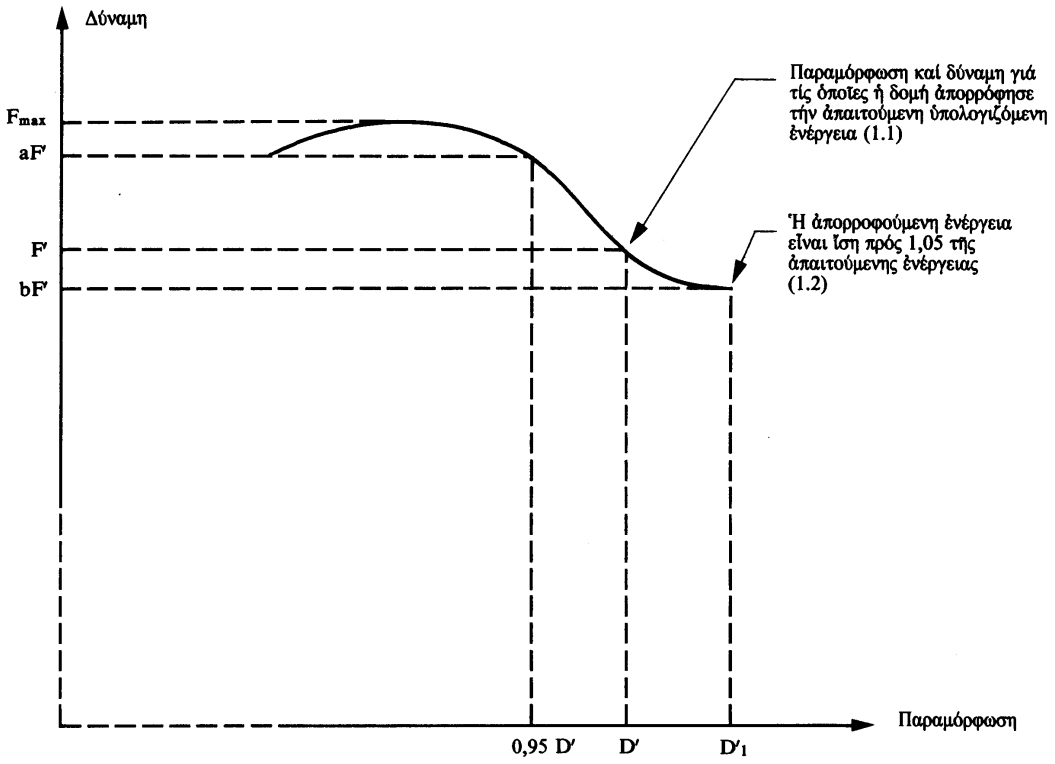
1. Προσδιορισμός aF′ που αντιστοιχεί σε 0,95 D′.

1.1. Η δοκιμή υπερφορτίσεως δεν είναι αναγκαία εφόσον aF′ < 1,03 F′.

Εικόνα 4α

Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — μη αναγκαία δοκιμή υπερφορτίσεως

▼M1



1. Προσδιορισμός aF′ που αντιστοιχεί σε 0,95 D′.

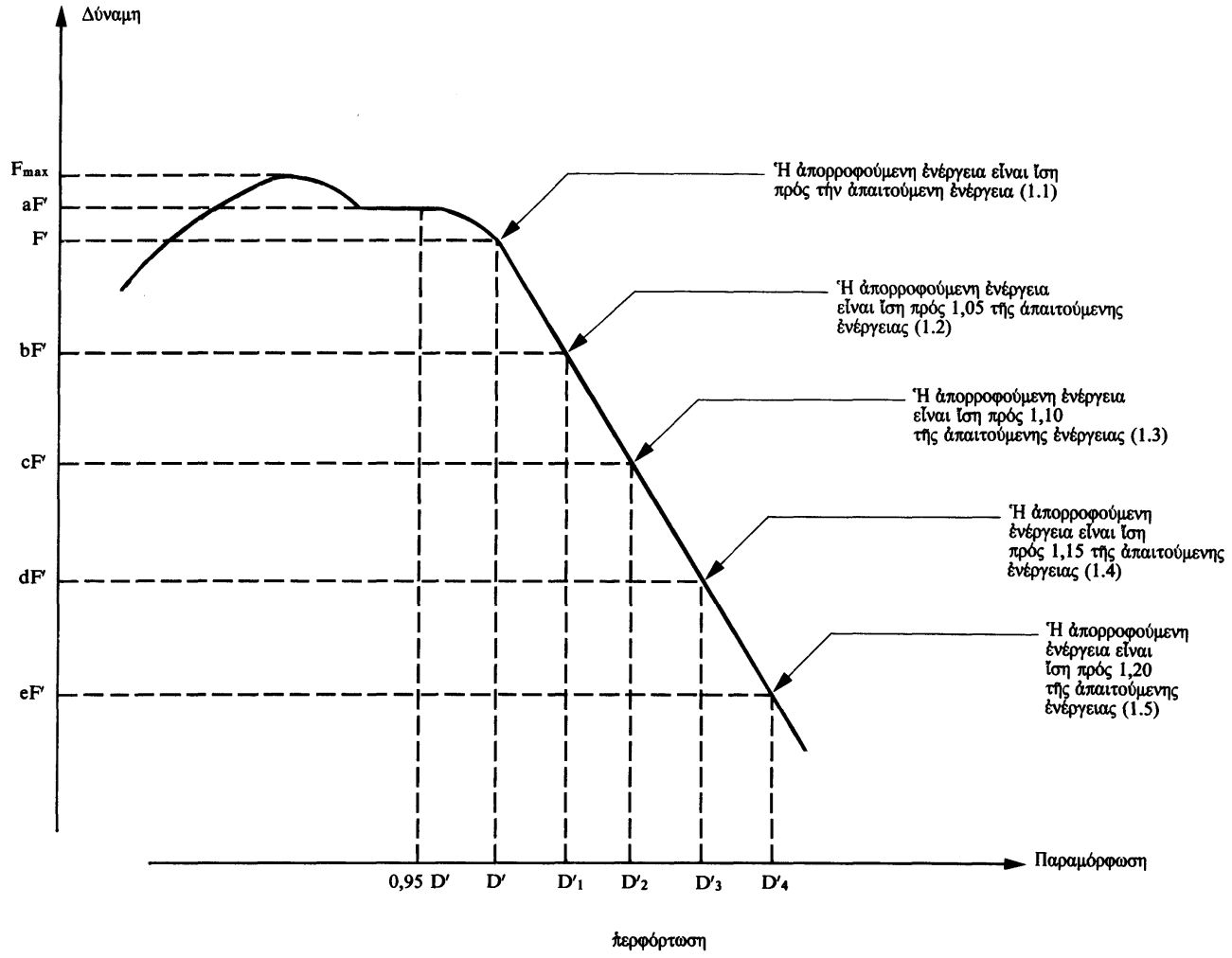
1.1. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι αναγκαία εφόσον $aF' > 1,03\ F'$.

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

▼M1



1. Προσδιορισμός aF′ που αντιστοιχεί σε 0,95 D′.

1.1. Η δοκιμή υπερφορτίσεως είναι αναγκαία εφόσον $aF' > 1{,}03\ F'$.

1.2. Λόγω του ότι $bF' < 0{,}97\ aF'$, η δοκιμή υπερφορτίσεως πρέπει να συνεχιστεί.

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 $eF' > 0{,}8\ F_{max}$.

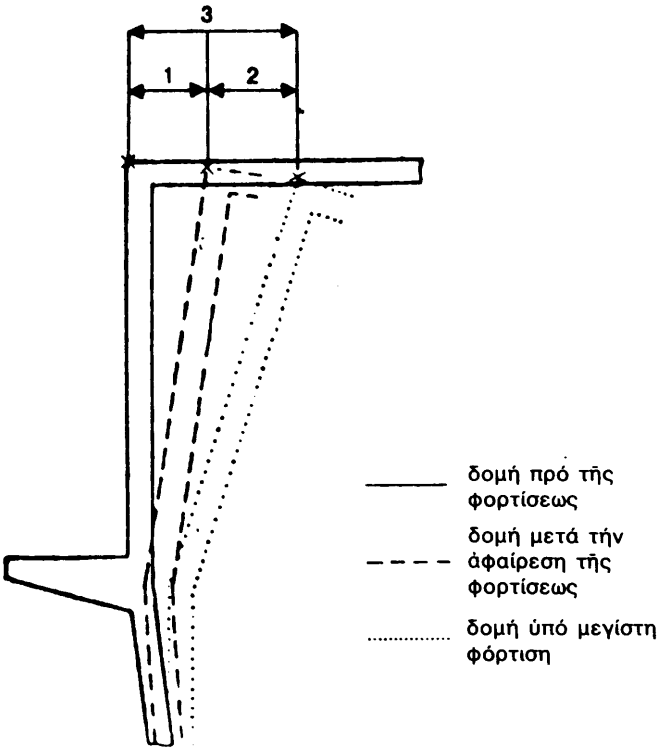
Παρατήρηση: Αν, σε οποιαδήποτε στιγμή, F κατέρχεται κάτω του $0{,}8\ F_{max}$ η δομή δεν γίνεται αποδεκτή.

Εικόνα 4γ

Καμπύλη δυνάμεως/παραμορφώσεως — δοκιμή υπερφορτίσεως προς συνέχιση

▼B

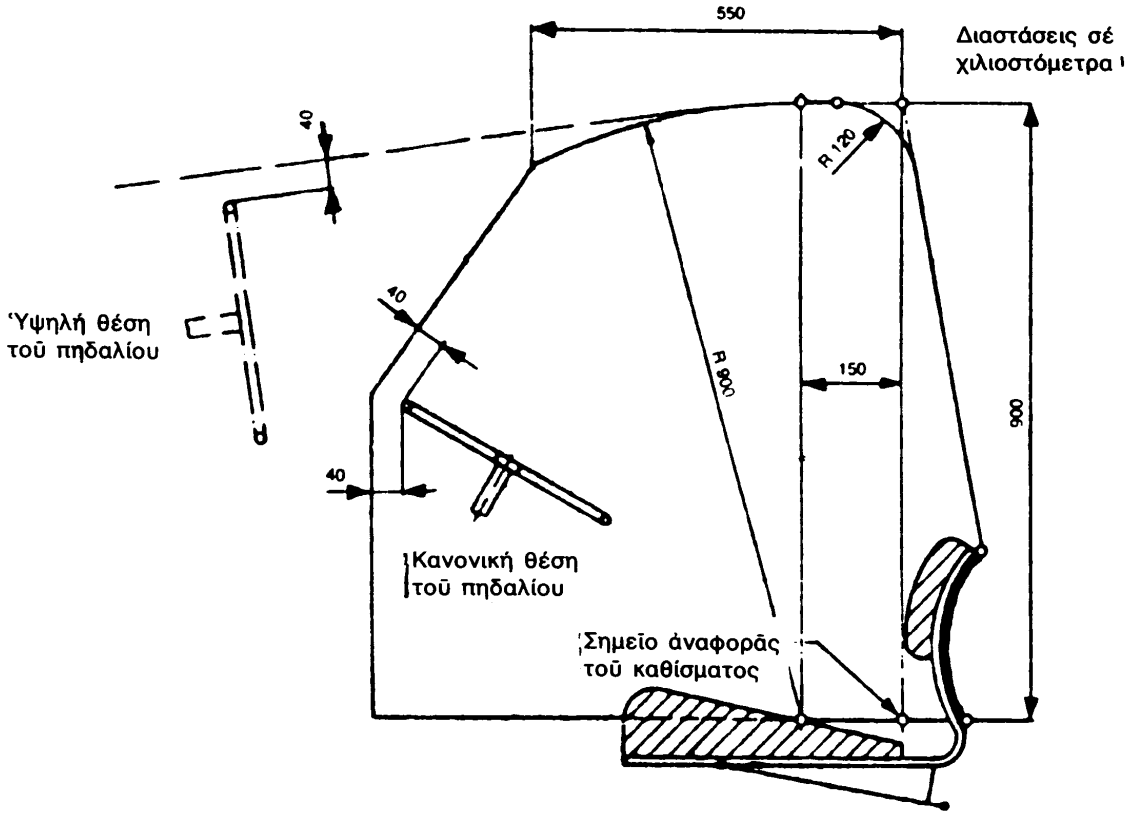
1. Μόνιμη παραμόρφωση
2. Ἐλαστική παραμόρφωση
3. Ὁλική παραμόρφωση (μόνιμη καί ἐλαστική)



Εικόνα 5

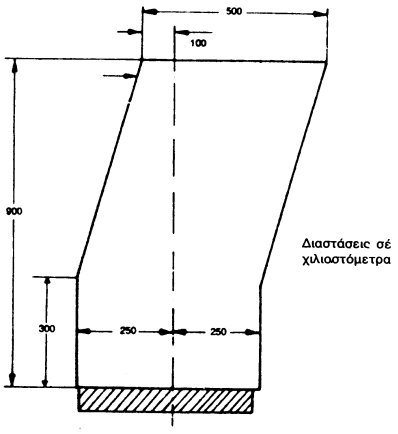
Επεξήγηση των όρων μόνιμη, ελαστική και ολική παραμόρφωση

▼B



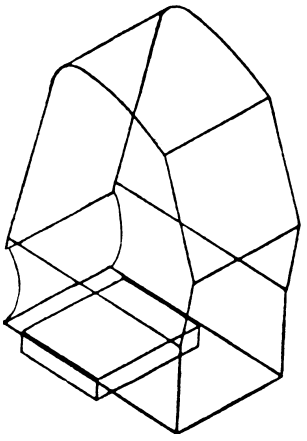
Εικόνα 6α

Πλευρική όψη της ζώνης απελευθερώσεως



Εικόνα 6β

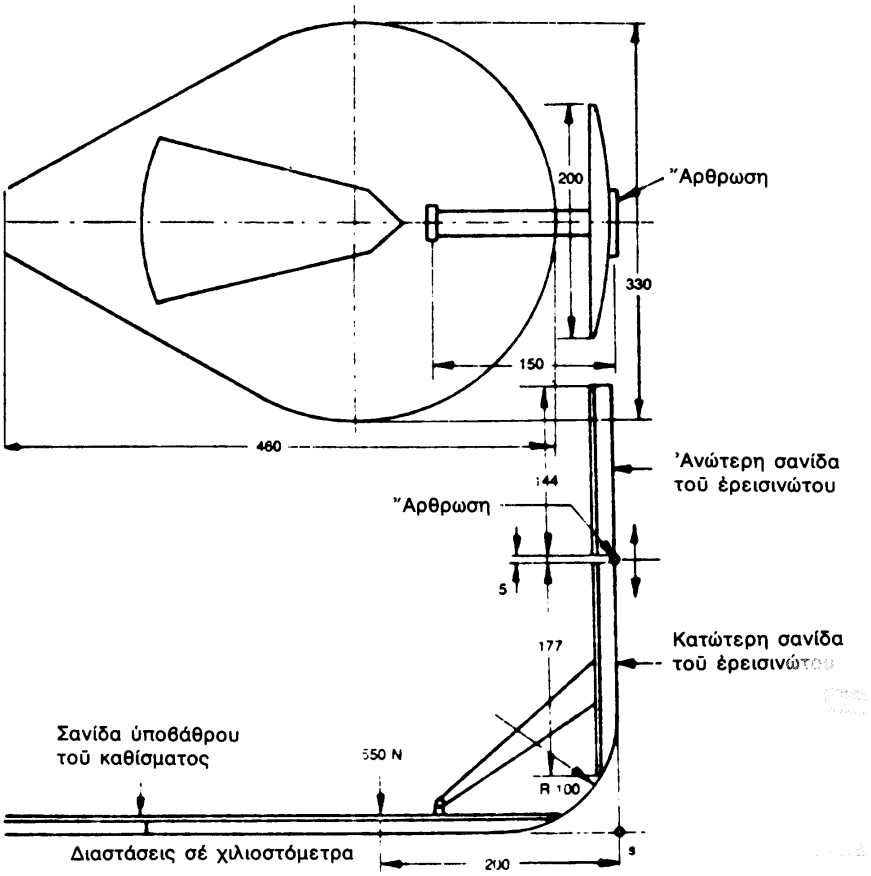
Όψη της ζώνης απελευθερώσεως εκ των όπισθεν/έμπροσθεν



Εικόνα 6γ

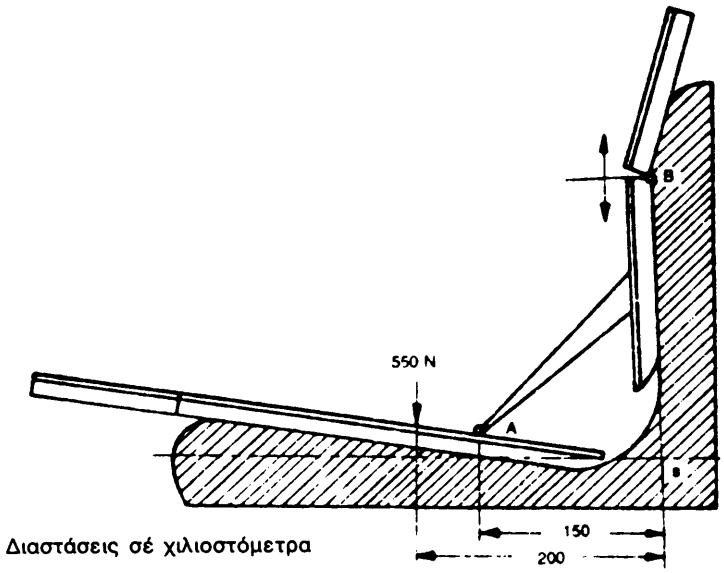
Ισομετρική όψη

▼B



Εικόνα 7

Συσκευή προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος



Εικόνα 8

Μέθοδος προσδιορισμού του σημείου αναφοράς του καθίσματος

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ ΓΙΑ ΜΙΑ ΔΟΜΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (ΘΑΛΑΜΟΣ Ή ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ) ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ ΤΗΣ, ΩΣ ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ ΤΗΣ ΣΤΕΡΕΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΛΚΥΤΗΡΑ

(Στατικές δοκιμές)

Δομή προστασίας	
Σῆμα	
Τύπος	
Σῆμα τοῦ ἑλκυστήρα	
Τύπος τοῦ ἑλκυστήρα	

Ἔνδειξη τοῦ ἐργαστηρίου

Ἀριθμός ἐπικυρώσεως ΕΟΚ .....

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τῆς δομῆς προστασίας .....
.....

2. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστοῦ τῆς δομῆς προστασίας καί/ἤ τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ ἑλκυστήρα .....
.....

3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐνδεχομένου ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστοῦ τῆς δομῆς προστασίας καί/ἤ τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ ἑλκυστήρα .....
.....

4. **Ἐξειδικεύσεις τοῦ ἑλκυστήρα ἐπί τοῦ ὁποίου ἐκτελοῦνται οἱ δοκιμές**

4.1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα .....

4.2. Τύπος καί ἐμπορική ἐπωνυμία .....

4.3. Ἀριθμός σειρᾶς .....

4.4. Μάζα τοῦ μή ἐρματισμένου ἑλκυστήρα, μετά τῆς δομῆς του προστασίας ἄνευ τοῦ ὁδηγοῦ
..... **kg**

Διαστάσεις τῶν ἐλαστικῶν: ἐμπροσθίων .....

ὀπισθίων .....

5. **Ἐπέκταση(εις) τῆς ἐπικυρώσεως ΕΟΚ γιά ἄλλους τύπους ἑλκυστήρων(1)**

5.1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα .....

(1) Οἱ ἐνδείξεις αὐτές παρέχονται γιά κάθε διαδοχική ἐπέκταση.

▼B

5.2. Τύπος καί ἐμπορική ἐπωνυμία .....

5.3. Μάζα τοῦ μή ἐρματισμένου ἑλκυστήρα, μετά τῆς δομῆς του προστασίας ἄνευ τοῦ ὁδηγοῦ ..... kg

Διαστάσεις τῶν ἐλαστικῶν: ἐμπροσθίων .....

ὀπισθίων .....

6. **Ἐξειδικεύσεις τῆς δομῆς προστασίας**

6.1. Σχέδιο τῆς διευθετήσεως τοῦ συνόλου τῆς δομῆς προστασίας καί τῆς στερεώσεώς της ἐπί τοῦ ἑλκυστήρα

6.2. Φωτογραφίες ἐκ τῆς πλευρᾶς καί ἐκ τοῦ ὄπισθεν, δεικνύουσες τίς λεπτομέρειες στερεώσεως

6.3. Σύντομη περιγραφή τῆς δομῆς προστασίας περιέχουσα τόν τύπο κατασκευῆς, τά συστήματα στερεώσεως ἐπί τοῦ ἑλκυστήρα, τίς λεπτομέρειες τῆς ἐπενδύσεως, τά μέσα προσβάσεως καί τίς δυνατότητες ἀπελευθερώσεως, τίς ὑποδείξεις ἐπί τῆς ἐσωτερικῆς ἐπενδύσεως, τά ἰδιαίτερα χαρακτηριστικά τά δυνάμενα νά ἐμποδίσουν τίς διαδοχικές ἀνατροπές τοῦ ἑλκυστήρα καί τίς λεπτομέρειες ἐπί τοῦ συστήματος θερμάνσεως καί ἀερισμοῦ

6.4. Διαστάσεις

6.4.1. Ὕψος τῶν μελῶν τῆς ὀροφῆς ὑπεράνω τοῦ σημείου ἀναφορᾶς τοῦ καθίσματος ..... mm

6.4.2. Ὕψος τῶν μελῶν τῆς ὀροφῆς ὑπεράνω τοῦ σημείου ἀναφορᾶς τοῦ καθίσματος .....mm

6.4.3. Ἐσωτερικό πλάτος τῆς δομῆς προστασίας σέ ἀπόσταση 900 mm ὑπεράνω τοῦ σημείου ἀναφορᾶς τοῦ καθίσματος ..... mm

6.4.4. Ἐσωτερικό πλάτος τῆς δομῆς προστασίας σέ σημεῖο κείμενο ὑπεράνω τοῦ καθίσματος στή στάθμη τοῦ κέντρου τοῦ πηδαλίου ..... mm

6.4.5. Ἀπόσταση τοῦ κέντρου τοῦ πηδαλίου ἐκ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τῆς δομῆς προστασίας ..... mm

6.4.6. Ἀπόσταση τοῦ κέντρου τοῦ πηδαλίου ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τῆς δομῆς προτασίας ..... mm

6.4.7. Ἐλαχίστη ἀπόσταση τοῦ ἄκρου τοῦ πηδαλίου ἐκ τῆς δομῆς προστασίας ..... mm

6.4.8. Πλάτος τῶν θυρῶν:

ἄνω ..... mm

στό μέσο τοῦ ὕψους ..... mm

κάτω ..... mm

6.4.9. Ὕψος τῶν θυρῶν:

ὑπεράνω τῶν ἐξεδρῶν (πλατφόρμαι) ..... mm

ὑπεράνω τῆς ὑψηλότερης βαθμίδος ..... mm

ὑπεράνω τῆς χαμηλότερης βαθμίδος ..... mm

6.4.10. Ὁλικό ὕψος τοῦ ἐφοδιασμένου διά τῆς δομῆς προστασίας ἑλκυστήρα ..... mm

▼B

6.4.11. Ὁλικό πλάτος τῆς δομῆς προστασίας (μή συμπεριλαμβανομένων τῶν πτερύγων) ..... mm

6.4.12. Ὁριζοντία ἀπόσταση τοῦ ὀπισθίου ἐκ τῆς δομῆς προστασίας σέ ὕψος 900 mm ὑπεράνω τοῦ σημείου ἀναφορᾶς τοῦ καθίσματος ..... mm

6.5. Δεδομένα ἐπί τῶν ὑλικῶν, ποιότητα τῶν χρησιμοποιουμένων ὑλικῶν καί χρησιμοποιούμενα πρότυπα ἀναφορᾶς .....

Βασικό πλαίσιο ..... (ὑλικό καί διαστάσεις)

Στερεώσεις ..... (ὑλικό καί διαστάσεις)

Ἐπένδυση ..... (ὑλικό καί διαστάσεις)

Ὀροφή ..... (ὑλικό καί διαστάσεις)

Ἐσωτερική ἐπένδυση ..... (ὑλικό καί διαστάσεις)

Κοχλίες συναρμολογήσεως καί στερεώσεως ..... (ποιότητα καί διαστάσεις)

Τύπος ἀλεξηνέμου καί ὑαλοπίνακες καί λεπτομέρειες ἐπισημάνσεως .....

.....

7. **Ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν**

7.1. Δοκιμές φορτίσεως καί συνθλίψεως

Οἱ δοκιμές φορτίσεως ἐπραγματοποιήθησαν στό δεξιό/ἀριστερό(1) ὀπίσθιο τμῆμα, στό δεξιό/ἀριστερό(1) ἐμπρόσθιο τμῆμα καί στό δεξιό/ἀριστερό(1) πλευρικό τμῆμα

7.2. Χρησιμοποιουμένη μάζα ἀναφορᾶς γιά τόν ὑπολογισμό τῆς ἐνεργείας εἰσόδου καί τῶν δυνάμεων συνθλίψεως ..... kg

7.3. Οἱ προδιαγραφές οἱ σχετικές πρός τίς ρωγμές καί τίς σχισμές καί πρός τίς σχισμές στή δομή προστασίας ἐτηρήθησαν

7.4. Ἀπορροφουμένη ἐνέργεια κατά τήν ἐφαρμογή τῆς φορτίσεως:

ἐμπρός/ὄπισθεν ..... kJ

πλευρικῶς ..... kJ

Δύναμη συνθλίψεως ..... kN

Μία δεύτερη δοκιμή διαμήκους φορτίσεως ἐπραγματοποιήθη ἐπί τοῦ ὀπισθίου/ἐμπροσθίου δεξιοῦ/ἀριστεροῦ(1) τμήματος ..... kJ

7.5. Τελική μόνιμη παραμόρφωση μετρουμένη μετά τίς δοκιμές

Ὀπίσθιο τμῆμα, πρός τά ἐμπρός/πρός τά ὀπίσω:

ἀριστερή πλευρά ..... mm

δεξιά πλευρά ..... mm

Ἐμπρόσθιο τμῆμα, πρός τά ἐμπρός/πρός τά ὀπίσω:

ἀριστερή πλευρά ..... mm

δεξιά πλευρά ..... mm

Πλευρικό τμῆμα:

ἐμπρός ..... mm

ὀπίσω ..... mm

(1) Διαγράψατε τήν περιττή ἔνδειξη.

▼B

Ἀνώτερο τμῆμα, ἐκ τῶν ἄνω πρός τά κάτω ἐκ τῶν ἄνω πρός τά ἄνω(1):

ἐμπρός ..... mm

ὀπίσω ..... mm

8. Ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ .....

9. Ἡμερομηνία τοῦ πρακτικοῦ .....

10. Ὑπογραφή .....

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΣΗΜΑΝΣΗ

Το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ αποτελείται εξ ενός ορθογωνίου στο εσωτερικό του οποίου ευρίσκεται το γράμμα e, ακολουθούμενο εκ του αριθμού ή συνόλου γραμμάτων διακριτικού του Κράτους Μέλους του χορηγήσαντος την επικύρωση:

▼A1

1 για τη Γερμανία
2 για τη Γαλλία
3 για την Ιταλία
4 για τις Κάτω Χώρες
6 για το Βέλγιο
9 για την Ισπανία
11 για το Ηνωμένο Βασίλειο
13 για το Λουξεμβούργο
18 για τη Δανία
GR για την Ελλάδα
IRL για την Ιρλανδία

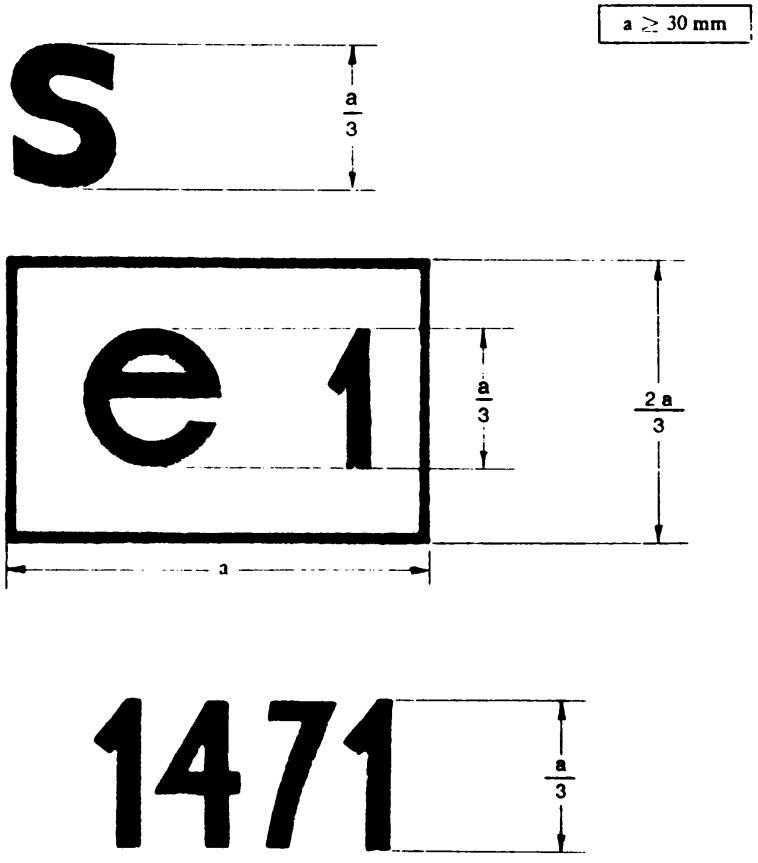
▼B

P για την Πορτογαλία

Και εξ ενός αριθμού επικυρώσεως ΕΟΚ αντιστοιχούντος στον αριθμό του δελτίου επικυρώσεως ΕΟΚ του συνταχθέντος για τον τύπο της δομής προστασίας όσον αφορά στην αντοχή της και στην αντοχή της στερεώσεως της επί του ελκυστήρα, τοποθετημένου σε μία τυχούσα θέση πλησίον του ορθογωνίου.

Παράδειγμα σήματος επικυρώσεως ΕΟΚ

Το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ συμπληρούται από το προστιθέμενο σύμβολο «S»



Επεξήγηση: Η δομή προστασίας που φέρει το ανωτέρω σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ είναι μία δομή προστασίας για την οποία εχορηγήθη η επικύρωση ΕΟΚ στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας (e 1) υπό τον αριθμό 1471.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

Ἔνδειξη τῆς διοικήσεως

Γνωστοποίηση περί τῆς ἐπικυρώσεως ΕΟΚ, τῆς ἀρνήσεως, τῆς ἀνακλήσεως τῆς ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ἤ τῆς ἐπεκτάσεως ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ἑνός τύπου δομῆς προστασίας (θάλαμος ἤ πλαίσιο ἀσφαλείας) ὅσον ἀφορᾶ στήν ἀντοχή της ὡς ἐπίσης καί στήν ἀντοχή τῆς στερεώσεώς της ἐπί τοῦ ἑλκυστήρα

(Στατικές δοκιμές)

Ἀριθμός ἐπικυρώσεως ΕΟΚ .....

..... ἐπέκταση(1)

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τῆς δομῆς προστασίας .....

.....

2. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστοῦ τῆς δομῆς προστασίας .....

.....

3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐνδεχομένου ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστοῦ τῆς δομῆς προστασίας .....

4. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα, τύπος καί ἐμπορική ἐπωνυμία τοῦ ἑλκυστήρα γιά τόν ὁποῖο προορίζεται ἡ δομή προστασίας .....

.....

5. Ἐπέκταση τῆς ἐπικυρώσεως ΕΟΚ γιά τόν (τούς) ἀκόλουθο (ους) τύπο (ους) ἑλκυστήρα (ων)

.....

5.1. Ἡ μάζα τοῦ μή ἐρματισμένου ἑλκυστήρα, προσδιοριζομένη στό σημεῖο 1.3 τοῦ παραρτήματος II, ὑπερβαίνει/δέν ὑπερβαίνει(2) πλέον τοῦ 5% τήν χρησιμοποιηθεῖσα γιά τήν δοκιμή μάζα ἀναφορᾶς

5.2. Ἡ μέθοδος στερεώσεως καί τά σημεῖα τοποθετήσεως εἶναι/δέν εἶναι(2) ταυτόσημα

5.3. Ὅλα τά στοιχεῖα τά ἱκανά νά χρησιμεύσουν ὡς ὑποστήριγμα τῆς δομῆς προστασίας εἶναι/δέν εἶναι(2) ταυτόσημα

5.4. Οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 3.4 τετάρτη περίπτωση τοῦ παραρτήματος I ἔχουν/δέν ἔχουν(2) τηρηθεῖ

6. Ὑποβληθέν πρός ἐπικύρωση ΕΟΚ τήν .....

7. Ἐργαστήριο δοκιμῆς .....

.....

8. Ἡμερομηνία καί ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ τοῦ ἐργαστηρίου .....

9. Ἡμερομηνία τῆς ἐπικυρώσεως/τῆς ἀρνήσεως/τῆς ἀνακλήσεως τῆς ἐπικυρώσεως ΕΟΚ(2) .....

.....

10. Ἡμερομηνία τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ἐπικυρώσεως/τῆς ἀνακλήσεως/τῆς ἀνακλήσεως τῆς ἐπεκτάσεως ΕΟΚ(2) .....

11. Τόπος .....

12. Ἡμερομηνία .....

13. Συνάπτονται σέ παράρτημα τά ἀκόλουθα ἔγγραφα, πού φέρουν τόν ἀριθμό ἐπικυρώσεως ΕΟΚ πού ἀναφέρεται ἀνωτέρω (παραδείγματος χάρη, πρακτικό δοκιμῆς) .....

14. Ἐνδεχόμνες παρατηρήσεις .....

15. Ὑπογραφή .....

---

(1) Ἀναφέρατε, κατά περίπτωση, ἄν πρόκειται περί πρώτης, δεύτερης, κλπ. ἐπεκτάσεως σέ σχέση πρός τήν ἀρχική ἐπικύρωση ΕΟΚ.
(2) Διαγράψατε τήν ἤ τάς περιττή(τάς) ἔνδειξη(εις).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου ελκυστήρα όσον αφορά στην αντοχή της δομής προστασίας και της στερεώσεώς 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 ένας ελκυστήρας αντιπροσωπευτικός του προς έγκριση τύπου επί του οποίου έχουν τοποθετηθεί μία δομή προστασίας ως επίσης 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 ΕΟΚ.

4. Ο κάτοχος της εγκρίσεως ΕΟΚ δύναται να ζητήσει την επέκταση αυτής 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 απετέλει αντικείμενο μιας επικυρώσεως ΕΟΚ·

5.2. έχει σχεδιασθεί για να τοποθετηθεί επί του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο αιτείται η επέκταση της εγκρίσεως ΕΟΚ·

5.3. η στερέωση της δομής προστασίας επί του ελκυστήρα αντιστοιχεί σ' αυτή η οποία εδοκιμάσθη κατά την επικύρωση ΕΟΚ·

6. Ένα δελτίο σύμφωνο προς το υπόδειγμα που εμφαίνεται στο παράρτημα IX συνάπτεται στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ διά κάθε έγκριση ή επέκταση εγκρίσεως που εχορηγήθη ή απερρίφθη.

7. Αν η αίτηση εγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου ελκυστήρα υποβάλλεται ταυτοχρόνως μετά της αιτήσεως επικυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου δομής προστασίας προοριζομένου να τοποθετηθεί επί του τύπου ελκυστήρα για τον οποίο αιτείται η έγκριση ΕΟΚ, δεν πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενοι ει ς τα σημεία 2 και 3 έλεγχοι.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ένδειξη της διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ 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 καί άρθρο 10 τής οδηγίας 74/150/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τής 4ης Μαρτίου 1974 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιών τῶν Κρατῶν Μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση τῶν γεωργικῶν ἤ δασικῶν ἑλκυστήρων μέ τροχούς)

Ἀριθμός ἐγκρίσεων ΕΟΚ .....

..... ἐπέκταση(1)

1. Ἐμπορικό ἤ βιομηχανικό σῆμα τοῦ ἑλκυστήρα .....
2. Τύπος τοῦ ἑλκυστήρα .....
3. Ὀνοματεπώνυμο, καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ ἑλκυστήρα .....

.....

4. Κατά περίπτωση, ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐντολοδόχου .....

.....

5. Ἐμπορικό ἤ βιομηχανικό σῆμα τῆς δομῆς προστασίας .....

.....

6. Ἐπέκταση τῆς ἐγκρίσεως ΕΟΚ γιά τόν (τούς) ἀκόλουθο(ους) τύπο(ους) δομῆς(ῶν) προστασίας .....
7. Ἑλκυστήρας παρουσιασθείς πρός ἔγκριση τήν .....
8. Τεχνική ὑπηρεσία ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές πιστότητος γιά τήν ἔγκριση ΕΟΚ .....

.....

9. Ἡμερομηνία τοῦ χορηγηθέντος ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή πρακτικοῦ .....
10. Ἀριθμός τοῦ χορηγηθέντος ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή πρακτικοῦ .....
11. Ἡ ἔγκριση ΕΟΚ ὅσον ἀφορᾶ στήν ἀντοχή τῶν δομῶν προστασίας ὡς ἐπίσης καί τῆς στερεώσεώς των ἐπί τοῦ ἑλκυστήρα ἐχορηγήθη/ἀπερρίφθη(2)
12. Ἡ ἐπέκταση τῆς ἐγκρίσεως ΕΟΚ ὅσον ἀφορᾶ στήν ἀντοχή τῶν δομῶν προστασίας ὡς ἐπίσης καί τῆς στερεώσεώς τους ἐπί τοῦ ἑλκυστήρα ἐχορηγήθη/ἀπερρίφθη(2)
13. Τόπος .....
14. Ἡμερομηνία .....
15. Ὑπογραφή .....

---

(1) Ἀναφέρετε, κατά περίπτωση, ἐάν πρόκειται περί πρώτης, δεύτερης, κλπ., ἐπεκτάσεως σέ σχέση πρός τήν ἀρχική ἐπικύρωση ΕΟΚ.
(2) Διαγράψατε τήν περιττή ἔνδειξη.