



SLOVENSKI STANDARD
SIST EN 15694:2012/oprA1:2013
01-december-2013

**Kmetijski in gozdarski traktorji - Sovozniški sedež - Zahteve in preskusni postopki
- Dopolnilo A1**

Agricultural and forestry tractors - Passenger seat - Requirements and test procedures

Land- und forstwirtschaftliche Traktoren - Beifahrersitz - Anforderungen und Prüfverfahren

Tracteurs agricoles et forestiers - Siège du passager - Prescriptions et modes opératoires d'essais

Ta slovenski standard je istoveten z: EN 15694:2009/FprA1

ICS:

65.060.10 Kmetijski traktorji in prikolice Agricultural tractors and
trailed vehicles

SIST EN 15694:2012/oprA1:2013 **en,fr,de**

EUROPÄISCHE NORM
EUROPEAN STANDARD
NORME EUROPÉENNE

ENTWURF
EN 15694:2009

prA1

November 2013

ICS 65.060.10

Deutsche Fassung

Land- und forstwirtschaftliche Traktoren - Beifahrersitz - Anforderungen und Prüfverfahren

Agricultural and forestry tractors - Passenger seat -
Requirements and test procedures

Tracteurs agricoles et forestiers - Siège du passager -
Prescriptions et modes opératoires d'essais

Dieser Änderungs-Entwurf wird den CEN-Mitgliedern zur Umfrage vorgelegt. Er wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 144 erstellt.

Dieser Entwurf für eine Änderung A1 wird, wenn er angenommen ist, die Europäische Norm EN 15694:2009 modifizieren. Wenn aus diesem Änderungs-Entwurf eine Änderung wird, sind die CEN-Mitglieder gehalten, die CEN-Geschäftsordnung zu erfüllen, in der die Bedingungen festgelegt sind, unter denen diese Änderung in der betreffenden nationalen Norm, ohne jede Änderung, einzufügen ist.

Dieser Änderungs-Entwurf wurde vom CEN in drei offiziellen Fassungen (Deutsch, Englisch, Französisch) erstellt. Eine Fassung in einer anderen Sprache, die von einem CEN-Mitglied in eigener Verantwortung durch Übersetzung in seine Landessprache gemacht und dem Management-Zentrum des CEN-CENELEC mitgeteilt worden ist, hat den gleichen Status wie die offiziellen Fassungen.

CEN-Mitglieder sind die nationalen Normungsinstitute von Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, der Slowakei, Slowenien, Spanien, der Tschechischen Republik, der Türkei, Ungarn, dem Vereinigten Königreich und Zypern.

Die Empfänger dieses Norm-Entwurfs werden gebeten, mit ihren Kommentaren jegliche relevante Patentrechte, die sie kennen, mitzuteilen und unterstützende Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

Warnvermerk : Dieses Schriftstück hat noch nicht den Status einer Europäischen Norm. Es wird zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt. Es kann sich noch ohne Ankündigung ändern und darf nicht als Europäischen Norm in Bezug genommen werden.



EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG
EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION
COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION

CEN-CENELEC Management-Zentrum: Avenue Marnix 17, B-1000 Brüssel

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung.....	4
1 Änderung zu Abschnitt 2	5
2 Änderung zu Abschnitt 3	5
3 Änderung zu Anhang B.....	5
„Anhang B (normativ) Verformungsgrenzbereich, Prüfabfolge und Annahmekriterien für den Beifahrersitz (siehe 5.2)	6
B.1 Beifahrer, Verformungsgrenzbereich (PDLV)	6
B.2 Sitzindexpunkt des Beifahrers (<i>SIP_p</i>).....	9
B.3 Zulässige Interferenz	10
B.3.1 Allgemeines	10
B.3.2 Bewertungsverfahren der Interferenz.....	11
B.3.3 Umkehrbarer Fahrersitz	13
B.4 ROPS-Prüfung	14
B.4.1 Allgemeines	14
B.4.2 Prüfabfolge	14
B.4.3 Horizontale Lastprüfungen von hinten, von vorne und seitlich	15
B.4.4 Druckprüfungen	16
B.4.5 Zweite Prüfung der Längsbelastung.....	17
B.4.6 Messvorrichtung für die Interferenz	17
B.4.7 Annahmebedingungen	18
Anhang C (informativ) Begründung der Interferenzbereiche	20
4 Ergänzung der Literaturhinweise.....	21
„Literaturhinweise	21

Vorwort

Dieses Dokument (EN 15694:2009/prA1:2013) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 144 „Traktoren und Land- und Forstmaschinen“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom AFNOR gehalten wird.

Dieses Dokument ist derzeit zur CEN-Umfrage vorgelegt.

Dieses Dokument wurde unter einem Mandat erarbeitet, das die Europäische Kommission und die Europäische Freihandelszone dem CEN erteilt haben, und unterstützt grundlegende Anforderungen der EU-Richtlinien.

Zum Zusammenhang mit EU-Richtlinien siehe informativen Anhang ZA, der Bestandteil dieses Dokuments ist.

Einleitung

Diese Änderung annulliert und ersetzt Anhang B der EN 15694:2009.

Dieser neue Anhang B enthält die Definition des Verformungsgrenzbereiches für den Beifahrersitz. Zu diesem Zweck wurde die Norm ISO 3411:2000, *Earth moving machinery — Human physical dimensions of operators and minimum operator space envelope*, berücksichtigt, um die hauptsächlichsten Körpermaße (z. B. Schulterbreite, Beckenbreite und Sitzhöhe) eines sitzenden Bedieners zu charakterisieren, der zum 95 %-Perzentil gehört. Anschließend wurden diese Maße mit den hauptsächlichsten Verformungsgrenzbereichen/Freiraumzonen verglichen, die für einen Fahrer definiert und in den OECD-Codes, in der Norm ISO 21299, die kraftbetriebene Rasenpflegegeräte behandelt, in der Norm ISO 13459, welche sich auf Gehäuseabmessungen für Kippfahrzeugsitze bezieht, etc. festgelegt wurden.

1 Änderung zu Abschnitt 2

Streiche die folgende Verweisung:

ISO 5700, *Tractors for agriculture and forestry — Roll-over protective structure (ROPS) — Dynamic test method and acceptance conditions*

Ergänze folgende Verweisung:

“ISO 5700:1995, *Tractors for agriculture and forestry — Roll-over protective structure (ROPS) — Dynamic test method and acceptance conditions*”

2 Änderung zu Abschnitt 3

Ergänze:

„3.2

Sitzindexpunkt des Beifahrers

SIP_p

Punkt in der mittleren Längsebene des Gerätes für die Bestimmung, wenn er auf dem Beifahrersitz angeordnet ist

3.3

Beifahrer-Verformungsgrenzbereich

PDLV

(en. *passenger deflection-limiting volume*)

Volumen, das im Verhältnis zu den Bezugsebenen und dem Sitzindexpunkt des Beifahrers (SIP_p) festgelegt ist und dazu dient, zulässige Grenzwerte und Verformungen zu bestimmen, wenn Bewertungen der Schutzvorrichtung im Prüflabor durchgeführt werden

3.4

Bezugsebenen

senkrechte Ebenen, die längs und quer zum Traktor durch den Sitzindexpunkt des Beifahrers verlaufen; es wird angenommen, dass sich diese Bezugsebenen bei Belastung horizontal mit dem Sitz verschieben, jedoch in ihrer senkrechten Stellung in Bezug zum Traktor oder dem Boden der Umsturzschtzvorrichtung verbleiben

3.5

Interferenzbereich

Teil des Freiraums des Fahrers (OCZ, en: **operator clearance zone**), wo eine festgelegte höchste Interferenz mit dem PDLV zulässig ist

3 Änderung zu Anhang B

Streiche Anhang B und ersetze ihn durch die folgenden neuen Anhänge (Anhang B und Anhang C):

„Anhang B (normativ)

Verformungsgrenzbereich, Prüfabfolge und Annahmekriterien für den Beifahrersitz (siehe 5.2)

B.1 Beifahrer, Verformungsgrenzbereich (PDLV)

Der Beifahrer-Verformungsgrenzbereich (PDLV) wird ermittelt, indem der Sitzindexpunkt des Beifahrers (SIP_p) verwendet wird, wie in 3.2 entsprechend der in Bild B.1 angegebenen Maße festgelegt.

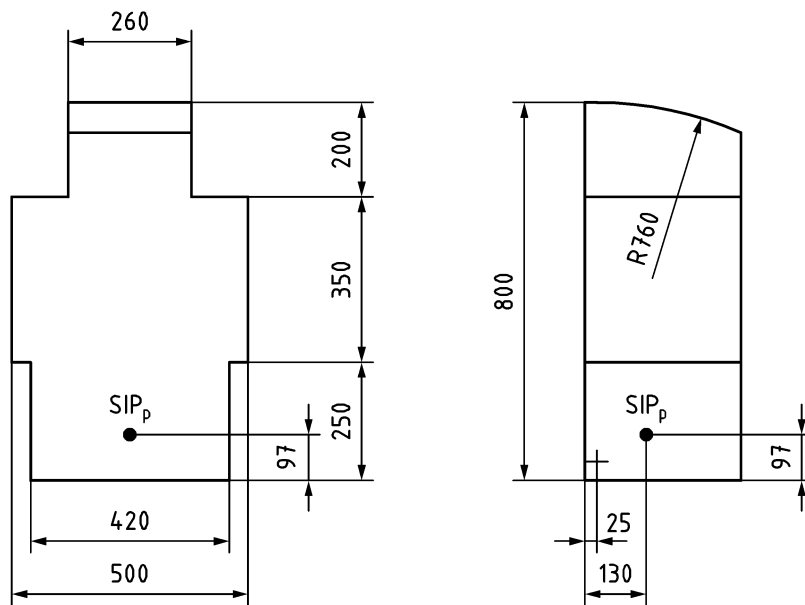


Bild B.1 — Beifahrer-Verformungsgrenzbereich (PDLV)

Es ist ebenfalls zulässig, um vorwärts und rückwärts den SIP_p sowie zu jeder Seite zu drehen, jedoch nicht mehr als 15° in Bezug auf die quer und längs verlaufenden Bezugsebenen (Bild B.2).

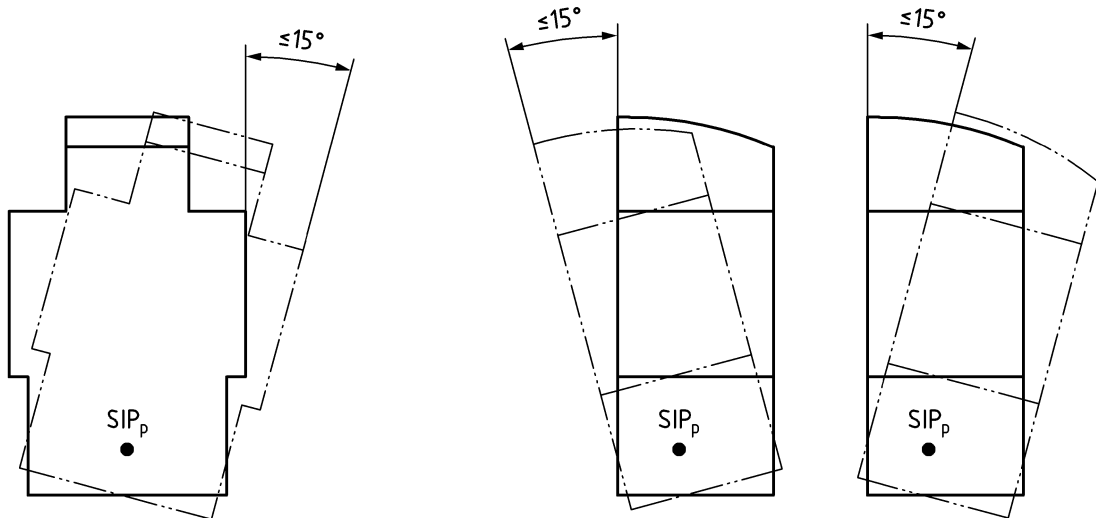


Bild B.2 — Rückwärtsgerichtete, vorwärtsgerichtete und seitliche Drehung

Zusätzlich darf der obere Teil des PLDV höchstens 15° vorwärts und rückwärts in Bezug auf die quer gerichtete Bezugsebene geneigt werden, wie in Bild B.3 dargestellt. Diese Neigebewegung geht um eine Biegeachse (FA), wie in Bild B.3 dargestellt.

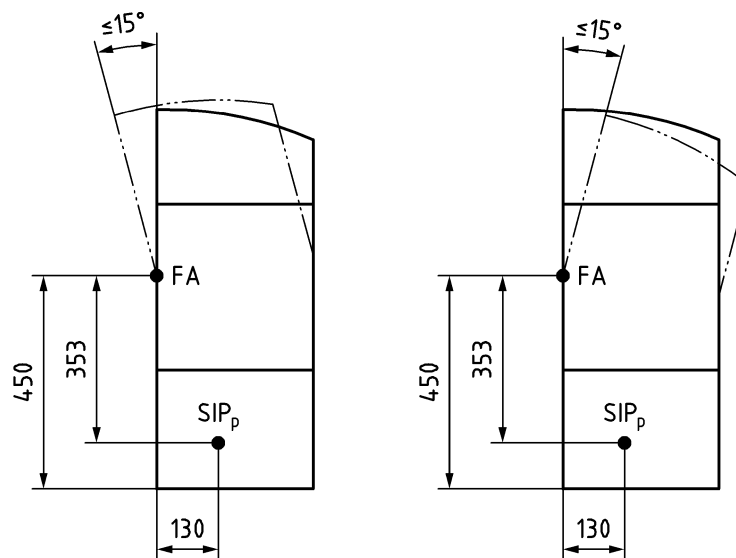
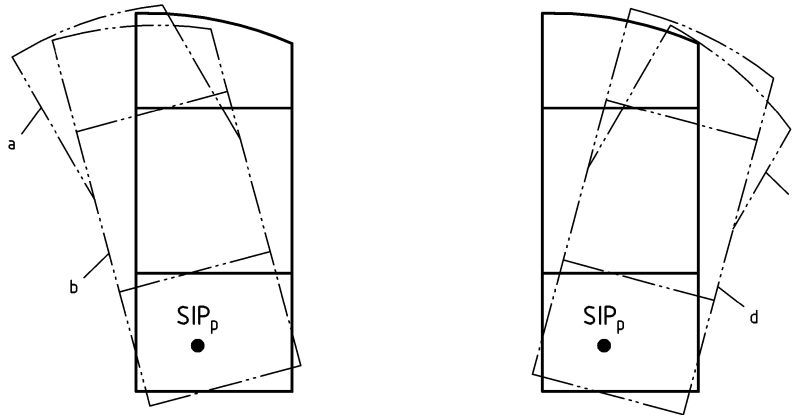


Bild B.3 — Vorwärts- und Rückwärtsbiegung (Seitenansicht)

Die insgesamt möglichen Rückwärts- und Vorwärtsbewegungen im PDLV sind in den Seitenansichten in Bild B.4 dargestellt. Es ist zulässig, dass der Beifahrer-Verformungsbereich sich vorwärts, rückwärts und zu jeder Seite um den SIP_p dreht sowie sich in jedem Teil der Prüfung vorwärts und rückwärts um die Biegeachse neigt.

Der SIP_p darf sich aufgrund der Karosserieverformung während der Prüfung bewegen. Wenn das vorkommt, behält der PDLV sein Verhältnis zum SIP_p .

EN 15694:2009/prA1:2013 (D)

**Legende**

- a Rückwärtsneigung
- b Rückwärtsdrehung
- c Vorwärtsneigung
- d Vorwärtsdrehung

Bild B.4 — Gesamtbewegungen in Rückwärts- und Vorwärtsrichtung