

DIN EN ISO 10862

ICS 13.340.60; 47.080

**Kleine Wasserfahrzeuge –
Schnellöffnungssysteme für Trapezgurte (ISO 10862:2009);
Deutsche Fassung EN ISO 10862:2009**

Small craft –

Quick release system for trapeze harness (ISO 10862:2009);

German version EN ISO 10862:2009

Petit navires –

Système de largage rapide pour harnais de trapèze (ISO 10862:2009);

Version allemande EN ISO 10862:2009

Gesamtumfang 20 Seiten

Normenausschuss Sport- und Freizeitgerät (NASport) im DIN

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (EN ISO 10862:2009) wurde vom Technischen Komitee ISO/TC 188 „Small craft“ in Zusammenarbeit mit dem Technischen Komitee CEN/TC 162 „Schutzbekleidung einschließlich Hand- und Armschutz und Rettungswesten“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN (Deutschland) gehalten wird.

Das zuständige deutsche Normungsgremium ist der Arbeitsausschuss NA 112-04-04 AA „Wasserrettungs- und Sicherheitsmittel“ im Normenausschuss Sport- und Freizeitgerät (NASport) im DIN.

Für die im Hauptteil angegebenen Internationalen Normen wird im Folgenden auf die entsprechenden Deutschen Normen hingewiesen:

ISO 9227 siehe DIN EN ISO 9227

Nationaler Anhang NA (informativ)

Literaturhinweise

DIN EN ISO 9227, *Korrosionsprüfungen in künstlichen Atmosphären — Salzsprühnebelprüfungen*

Deutsche Fassung

**Kleine Wasserfahrzeuge —
Schnellöffnungssysteme für Trapezgurte
(ISO 10862:2009)**

Small craft —
Quick release system for trapeze harness
(ISO 10862:2009)

Petits navires —
Système de largage rapide pour harnais de trapèze
(ISO 10862:2009)

Diese Europäische Norm wurde vom CEN am 20. Mai 2009 angenommen.

Die CEN-Mitglieder sind gehalten, die CEN/CENELEC-Geschäftsordnung zu erfüllen, in der die Bedingungen festgelegt sind, unter denen dieser Europäischen Norm ohne jede Änderung der Status einer nationalen Norm zu geben ist. Auf dem letzten Stand befindliche Listen dieser nationalen Normen mit ihren bibliographischen Angaben sind beim Management-Zentrum des CEN oder bei jedem CEN-Mitglied auf Anfrage erhältlich.

Diese Europäische Norm besteht in drei offiziellen Fassungen (Deutsch, Englisch, Französisch). Eine Fassung in einer anderen Sprache, die von einem CEN-Mitglied in eigener Verantwortung durch Übersetzung in seine Landessprache gemacht und dem Management-Zentrum mitgeteilt worden ist, hat den gleichen Status wie die offiziellen Fassungen.

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



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

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

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Einleitung.....	4
1 Anwendungsbereich	5
2 Normative Verweisungen.....	5
3 Begriffe	5
4 Anforderungen	6
4.1 Allgemeines	6
4.2 Identifikation.....	7
4.3 Unbeabsichtigte Auslösung oder Entkopplung	7
4.4 Überlast.....	7
4.5 Dynamische Beanspruchung	7
4.6 Einsatz in Zugrichtung	8
4.7 Unbelastet.....	8
4.8 Einsatz außerhalb der Zugrichtung	8
4.9 Wiederverwendung.....	8
4.10 Beständigkeit gegen Sand/Schlick	8
4.11 Beständigkeit gegen Salzwasser	8
4.12 Beständigkeit gegen Korrosion	8
5 Prüfverfahren	8
5.1 Allgemeines	8
5.2 Probenahme	9
5.3 Überlast-Prüfung.....	9
5.3.1 Aufbau für die Prüfung mit statischer Last.....	9
5.3.2 Durchführung der Prüfung mit statischer Last	9
5.3.3 Aufbau für die Prüfung mit dynamischer Last	9
5.3.4 Durchführung der dynamischen Prüfung	10
5.4 Prüfung in Zugrichtung	11
5.4.1 Prüfanordnung	11
5.4.2 Durchführung der Prüfung bei Belastung 100° in Zugrichtung.....	12
5.4.3 Durchführung der Prüfung bei Belastung 45° in Zugrichtung.....	13
5.4.4 Prüfung in unbelastetem Zustand.....	14
5.5 Prüfung zur Wiederverwendung	14
5.6 Prüfverfahren bei Belastung außerhalb der Zugrichtung.....	14
5.6.1 Prüfanordnung	14
5.6.2 Durchführung der Prüfung bei Belastung außerhalb der Zugrichtung zur rechten Seite	14
5.6.3 Durchführung der Prüfung bei Belastung außerhalb der Zugrichtung zur linken Seite	15
5.7 Prüfung bei unbeabsichtigter Auslösung	15
5.8 Sand/Schlick-Prüfung	15
5.9 Salzwasser-Prüfung	15
5.10 Prüfverfahren Korrosion	16
6 Kennzeichnung	16
7 Herstellerinformation	16
Anhang ZA (informativ) Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der EG-Richtlinie 89/686/EWG.....	18

Bilder

Bild 1 — Maße eines Hauptbefestigungsbeschlages des Bootes in Standardausführung.....	7
Bild 2 — Aufbau für die Prüfung mit dynamischer Last.....	10
Bild 3 — Prüfanordnung für die Prüfung bei Belastung in Zugrichtung.....	12
Bild 4 — Prüfung bei Belastung 100° in Zugrichtung.....	13
Bild 5 — Prüfung bei Belastung 45° in Zugrichtung.....	13
Bild 6 — Prüfung der Belastung außerhalb der Zugrichtung zur rechten Seite	15

Tabellen

Tabelle 1 — Farbkoordinaten x und y sowie Leuchtfaktor β für orange-rote, nicht fluoreszierende Farben einer Schnellauslösevorrichtung.....	7
Tabelle ZA — Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und der Richtlinie 89/686/EWG	18

Vorwort

Dieses Dokument (EN ISO 10862:2009) wurde vom Technischen Komitee ISO/TC 188 „Small craft“ in Zusammenarbeit mit dem Technischen Komitee CEN/TC 162 „Schutzbekleidung einschließlich Hand- und Armschutz und Rettungswesten“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN gehalten wird.

Diese Europäische Norm muss den Status einer nationalen Norm erhalten, entweder durch Veröffentlichung eines identischen Textes oder durch Anerkennung bis Dezember 2009, und etwaige entgegenstehende nationale Normen müssen bis Dezember 2009 zurückgezogen werden.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Texte dieses Dokuments Patentrechte berühren können. CEN [und/oder CENELEC] sind nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Dieses Dokument wurde unter einem Mandat erarbeitet, das die Europäische Kommission und die Europäische Freihandelszone dem CEN erteilt haben, und unterstützt grundlegende Anforderungen der EG-Richtlinie 89/686/EWG.

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

Entsprechend der CEN/CENELEC-Geschäftsordnung sind die nationalen Normungsinstitute der folgenden Länder gehalten, diese Europäische Norm zu übernehmen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern.

Anerkennungsnotiz

Der Text von ISO 10862:2009 wurde vom CEN als EN ISO 10862:2009 ohne irgendeine Abänderung genehmigt.

Einleitung

Viele Menschen beteiligen sich aktiv beim Segeln mit kleinen Booten. Sie unterliegen dabei keinem besonderen Risiko in Bezug auf Unfälle, Verletzungen oder Todesgefahr. Statistisch gesehen ist Segeln eine der eher sicheren Freizeitaktivitäten. Es gibt jedoch sehr wenige dokumentierte Hinweise auf Verletzungen oder Todesfälle, bei denen Teilnehmer unter Wasser gefangen waren, resultierend daraus, dass sie sich nicht vom Boot losmachen konnten. In einigen Fällen waren sie nicht in der Lage, sich vom Trapez eines Segelbootes zu lösen.

Diese Internationale Norm wurde gemeinsam von Nutzergruppen von Freizeitbooten und der Industrie im Bemühen um Minderung der Möglichkeit des Eingeschlossenseins unter Wasser erarbeitet. Dieses resultiert aus der Unfähigkeit des Benutzers, sich vom Trapez eines Segelbootes loszumachen.

Der Anwendungsbereich dieser Internationalen Norm ist bewusst eingeschränkt und betrifft nur die Sicherheit eines Auslösesystems für Trapezanordnungen bei kleinen Segelbooten. Bei der Entstehung dieser Internationalen Norm bekräftigte die Arbeitsgruppe ISO/TC 188/WG 14, dass die Sicherheit des Bootes und seine vollständige Handhabung in die alleinige Verantwortung der verantwortlichen Person falle, die auch sicherstellt, dass das Boot und die Mannschaft in der Lage sind, mit den Gegebenheiten umzugehen, die im Laufe ihres Einsatzes auftreten könnten. Die Einführung dieser Internationalen Norm beschränkt oder reduziert in keiner Weise die uneingeschränkte Verantwortung der verantwortlichen Person für die Mannschaft, das Boot und deren Handhabung.