

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 35



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

61° anno

8 febbraio 2018

Sommario

II *Atti non legislativi*

ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

- ★ **Regolamento n. 94 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la protezione degli occupanti in caso di collisione frontale [2018/178]** 1

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti non legislativi)

ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

Solo i testi UNECE originali hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UNECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo:

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

Regolamento n. 94 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la protezione degli occupanti in caso di collisione frontale [2018/178]

Comprendente tutti i testi validi fino a:

Serie di modifiche 03 del regolamento – Data di entrata in vigore: 18 giugno 2016

INDICE

REGOLAMENTO

1. Ambito di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Specifiche
6. Istruzioni per gli utenti di veicoli dotati di airbag
7. Modifica ed estensione dell'omologazione del tipo di veicolo
8. Conformità della produzione
9. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
10. Cessazione definitiva della produzione
11. Disposizioni transitorie
12. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici responsabili delle prove di omologazione e delle autorità di omologazione

ALLEGATI

1. Notifica
2. Esempi di marchi di omologazione
3. Procedura di prova
4. Criteri di prestazione riferiti alla testa (HPC) e all'accelerazione della testa di 3 millisecondi
5. Sistemazione e installazione dei manichini e regolazione dei sistemi di ritenuta

6. Procedimento per la determinazione del punto H e dell'angolo effettivo di inclinazione del tronco per i posti a sedere nei veicoli a motore
 - Appendice 1 – Descrizione della macchina tridimensionale per determinare il punto H (macchina 3D H)
 - Appendice 2 – Sistema di riferimento tridimensionale
 - Appendice 3 – Dati di riferimento dei posti a sedere
7. Procedura di prova con carrello
 - Appendice – Curva di equivalenza - banda di tolleranza per la curva $\Delta V = f(t)$
8. Tecnica di misurazione da impiegare nelle prove di misurazione: strumentazione
9. Definizione della barriera deformabile
10. Procedura di certificazione della gamba e del piede del manichino
11. Procedure di prova per la protezione degli occupanti dei veicoli funzionanti a elettricità da contatti con elementi ad alta tensione e dalla fuoriuscita di elettroliti
 - Appendice – Dito di prova articolato (IPXXB)

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica ai veicoli della categoria M₁ ⁽¹⁾ la cui massa massima ammessa non supera le 2,5 tonnellate; altri veicoli possono essere omologati su richiesta del costruttore.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 2.1. «sistema di protezione», i dispositivi o le finiture interne destinati a trattenere gli occupanti e ad assicurare la conformità alle prescrizioni del punto 5;
- 2.2. «tipo di sistema di protezione», una categoria di dispositivi di protezione che non differiscono sostanzialmente fra loro per quanto riguarda:
 - la tecnologia;
 - la geometria;
 - i materiali costitutivi.
- 2.3. «larghezza del veicolo», la distanza tra due piani paralleli al piano mediano longitudinale del veicolo, che toccano il veicolo da ambedue le parti rispetto a quest'ultimo piano, escludendo i dispositivi esterni per la visione indiretta, le luci di posizione laterali, gli indicatori di pressione degli pneumatici, gli indicatori di direzione, le luci di posizione, i parafranghi flessibili e la parte convessa del fianco dello pneumatico situata immediatamente sopra il punto di contatto con il suolo;
- 2.4. «sovrapposizione», la percentuale della larghezza del veicolo direttamente allineata con la parte anteriore della barriera;
- 2.5. «parte anteriore deformabile della barriera», una parte da sottoporre all'urto montata sul lato anteriore di un blocco rigido;
- 2.6. «tipo di veicolo», una categoria di veicoli a motore che non differiscono tra loro per quanto riguarda caratteristiche essenziali quali:
 - 2.6.1. la lunghezza e la larghezza del veicolo, nella misura in cui incidono negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento;
 - 2.6.2. la struttura, le dimensioni, le forme e i materiali della parte del veicolo situata anteriormente al piano trasversale passante per il punto R del sedile del conducente, nella misura in cui incidono negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento;

⁽¹⁾ Secondo la definizione contenuta nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, paragrafo 2.

- 2.6.3. le forme e le dimensioni interne dell'abitacolo e il tipo di sistema di protezione, nella misura in cui incidono negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento;
- 2.6.4. la posizione (anteriore, posteriore o centrale) e l'orientamento (trasversale o longitudinale) del motore, nella misura in cui incidono negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento;
- 2.6.5. la massa a vuoto, nella misura in cui incide negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento;
- 2.6.6. i dispositivi o le finiture opzionali forniti dal costruttore, nella misura in cui incidono negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento;
- 2.6.7. l'ubicazione del sistema ricaricabile di accumulo dell'energia elettrica (REESS), nella misura in cui incide negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento.
- 2.7. Abitacolo
- 2.7.1. «abitacolo in rapporto alla protezione degli occupanti», lo spazio destinato agli occupanti, delimitato da tetto, pavimento, pareti laterali, porte, vetri esterni, paratia anteriore e piano della paratia posteriore o piano di appoggio dello schienale dei sedili posteriori;
- 2.7.2. «abitacolo in rapporto alla valutazione della sicurezza elettrica», lo spazio destinato agli occupanti, delimitato da tetto, pavimento, pareti laterali, porte, vetri esterni, paratia anteriore e posteriore o sponda posteriore e dalle barriere e carter di protezione elettrica che servono a proteggere gli occupanti dal contatto diretto con parti ad alta tensione;
- 2.8. «punto R», il punto di riferimento definito dal costruttore per ciascun sedile in relazione alla struttura del veicolo, secondo quanto indicato nell'allegato 6;
- 2.9. «punto H», il punto di riferimento determinato per ciascun sedile dal servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione conformemente alla procedura descritta nell'allegato 6;
- 2.10. «massa a vuoto in ordine di marcia», la massa del veicolo in ordine di marcia, senza occupanti né carico, ma con carburante, refrigerante, lubrificante, attrezzi e ruota di scorta (se questi ultimi fanno parte dell'attrezzatura fornita normalmente dal costruttore del veicolo);
- 2.11. «airbag», il dispositivo installato in abbinamento a cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta nei veicoli a motore, cioè i sistemi che in caso di urto grave del veicolo dispiegano automaticamente una struttura flessibile destinata a limitare, mediante compressione del gas in essa contenuto, la gravità dei contatti di una o più parti del corpo di un occupante del veicolo con l'interno dell'abitacolo;
- 2.12. «airbag del passeggero», un airbag destinato a proteggere l'occupante di un sedile diverso da quello del conducente in caso di collisione frontale;
- 2.13. «alta tensione», la classificazione di un componente o di un circuito elettrico quando il valore quadratico medio (RMS) della tensione di esercizio è $> 60 \text{ V}$ e $\leq 1\,500 \text{ V}$ in corrente continua (CC) o $> 30 \text{ V}$ e $\leq 1\,000 \text{ V}$ in corrente alternata (CA);
- 2.14. «sistema ricaricabile di accumulo dell'energia elettrica (REESS)», il sistema ricaricabile di accumulo dell'energia che fornisce l'energia elettrica per la propulsione;
- 2.15. «barriera di protezione elettrica», parte che protegge dal contatto diretto con le parti ad alta tensione;
- 2.16. «motopropulsore elettrico», il circuito elettrico comprendente il motore o i motori di trazione ed eventualmente il REESS, il sistema di conversione dell'energia elettrica, i convertitori elettronici, i relativi cablaggi e connettori e il sistema di accoppiamento per caricare il REESS;
- 2.17. «parti sotto tensione», le parti conduttrici destinate, in normali condizioni d'uso, a caricarsi elettricamente;

- 2.18. «parte conduttrice esposta», parte conduttrice che può essere toccata se ricorre il grado di protezione IPXXB e che si carica elettricamente in condizioni di isolamento difettose. Sono comprese le parti poste sotto una protezione che può essere rimossa senza l'ausilio di attrezzi;
- 2.19. «contatto diretto», il contatto di persone con parti ad alta tensione;
- 2.20. «contatto indiretto», il contatto di persone con parti conduttrici esposte;
- 2.21. «grado di protezione IPXXB», la protezione dal contatto con parti ad alta tensione data da una barriera o da un carter di protezione elettrica e sottoposta a prova usando un dito di prova articolato (IPXXB) come descritto nell'allegato 11, punto 4;
- 2.22. «tensione di esercizio», il valore quadratico medio (RMS) più elevato della tensione di un circuito elettrico, stabilito dal costruttore, che può essere rilevato tra qualsiasi parte conduttrice in condizioni di circuito aperto o in condizioni di esercizio normali. Se il circuito elettrico è suddiviso in più circuiti per isolamento galvanico, la tensione di esercizio è definita per ciascun circuito separato;
- 2.23. «sistema di accoppiamento per caricare il sistema ricaricabile di accumulo dell'energia elettrica (REESS)», il circuito elettrico impiegato per caricare il REESS da una fonte di energia elettrica esterna, inclusa la presa del veicolo;
- 2.24. «telaio elettrico», una serie di parti conduttrici, collegate elettricamente, il cui potenziale elettrico è preso come valore di riferimento;
- 2.25. «circuito elettrico», un insieme di parti ad alta tensione tra loro interconnesse, destinato a caricarsi elettricamente in condizioni di funzionamento normale;
- 2.26. «sistema di conversione dell'energia elettrica», un sistema (ad esempio pila a combustibile) che produce e fornisce energia elettrica per la trazione elettrica;
- 2.27. «convertitore elettronico», un dispositivo capace di controllare e/o convertire l'energia elettrica per la trazione elettrica;
- 2.28. «carter», parte che racchiude le unità interne e le protegge dal contatto diretto;
- 2.29. «bus ad alta tensione», il circuito elettrico, comprendente il sistema di accoppiamento per caricare il REESS, che funziona ad alta tensione;
- 2.30. «isolante solido», il rivestimento isolante del cablaggio che copre le parti ad alta tensione prevenendo il contatto diretto con esse. Comprende coperture per isolare parti ad alta tensione di connettori e vernici o pitture applicate a scopo isolante;
- 2.31. «sezionatore automatico», un dispositivo che, se attivato, separa galvanicamente le fonti di energia elettrica dal resto del circuito ad alta tensione del motopulsore elettrico;
- 2.32. «batteria di trazione di tipo aperto», un tipo di batteria che ha bisogno di un liquido e che produce idrogeno rilasciato nell'atmosfera;
- 2.33. «sistema di bloccaggio delle porte ad attivazione automatica», un sistema che blocca le porte in modo automatico quando il veicolo raggiunge una determinata velocità prefissata oppure in presenza di eventuali altre condizioni stabilite dal costruttore.
3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE
- 3.1. La domanda di omologazione relativa a un tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione degli occupanti dei sedili anteriori in caso di collisione frontale (prova con barriera deformabile disassata) deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un suo rappresentante debitamente autorizzato.
- 3.2. La domanda deve essere accompagnata dai documenti di seguito elencati, in triplice copia, contenenti le seguenti informazioni:
- 3.2.1. una descrizione dettagliata del tipo di veicolo per quanto riguarda la sua struttura, le dimensioni, le forme e i materiali costitutivi;
- 3.2.2. fotografie e/o schemi e disegni del veicolo raffiguranti il tipo di veicolo in vista frontale, laterale e posteriore e particolari costruttivi della parte anteriore della struttura;

- 3.2.3. informazioni sulla massa a vuoto in ordine di marcia;
- 3.2.4. le forme e le dimensioni interne dell'abitacolo;
- 3.2.5. una descrizione dei sistemi di protezione e dei dispositivi interni installati sul veicolo;
- 3.2.6. una descrizione generale del tipo di fonte di energia elettrica, della sua ubicazione e del motopropulsore elettrico (ad esempio ibrido, elettrico).
- 3.3. Il richiedente l'omologazione ha il diritto di presentare qualsiasi dato e risultato delle prove eseguite che consentano di stabilire con sufficiente sicurezza la possibilità di soddisfare i requisiti.
- 3.4. Al servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione deve essere presentato un veicolo rappresentativo del tipo da omologare.
 - 3.4.1. Un veicolo che non abbia tutti i componenti caratteristici del tipo può essere accettato ai fini dell'omologazione purché si possa dimostrare che l'assenza dei componenti in questione non pregiudica i risultati delle prove in relazione a quanto prescritto dal presente regolamento.
 - 3.4.2. Spetta a chi chiede l'omologazione dimostrare che l'applicazione del punto 3.4.1 è compatibile con le prescrizioni del presente regolamento.
- 4. OMOLOGAZIONE
 - 4.1. L'omologazione del tipo di veicolo deve essere concessa se il veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento soddisfa le prescrizioni da esso contemplate.
 - 4.1.1. Il servizio tecnico designato secondo quanto stabilito al punto 12 deve verificare che siano state rispettate le condizioni previste.
 - 4.1.2. In caso di dubbio, all'atto della verifica della conformità del veicolo alle prescrizioni del presente regolamento si deve tenere in debita considerazione qualsiasi dato o risultato delle prove fornito dal costruttore che possa essere utile per convalidare la prova di omologazione effettuata dal servizio tecnico.
 - 4.2. A ciascun tipo omologato va attribuito un numero di omologazione. Le prime due cifre di tale numero (attualmente 03, corrispondenti alla serie di modifiche 03) devono indicare la serie di modifiche comprendente le modifiche tecniche di rilievo più recenti apportate al regolamento alla data di rilascio dell'omologazione. Una parte contraente non può assegnare lo stesso numero a un altro tipo di veicolo.
 - 4.3. Il rilascio o il rifiuto dell'omologazione di un tipo di veicolo a norma del presente regolamento deve essere comunicato alle parti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante una scheda conforme al modello che figura nell'allegato 1 del presente regolamento corredata di fotografie e/o schemi e disegni, forniti dal richiedente l'omologazione, di formato non superiore ad A4 (210 × 297 mm) o ripiegati secondo tale formato o in scala adeguata.
 - 4.4. Su ogni veicolo conforme a un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere apposto, in un punto ben visibile e facilmente accessibile indicato nella scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale costituito da:
 - 4.4.1. un cerchio al cui interno è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione ⁽¹⁾;
 - 4.4.2. il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, a destra del cerchio descritto al punto 4.4.1.
 - 4.5. Se il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato in applicazione di un altro o di diversi altri regolamenti allegati all'accordo nello stesso paese che ha rilasciato l'omologazione ai sensi del presente regolamento, non è necessario ripetere il simbolo di cui al punto 4.4.1; In tal caso, i numeri del regolamento e di omologazione, nonché i simboli aggiuntivi di tutti i regolamenti in applicazione dei quali si è ottenuta l'omologazione nel paese che l'ha rilasciata ai sensi del presente regolamento, devono essere disposti in colonne verticali a destra del simbolo prescritto al punto 4.4.1.

(¹) I numeri distintivi delle parti contraenti dell'accordo del 1958 sono riportati nell'allegato 3 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.3.

- 4.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere posto sulla targhetta dei dati applicata dal costruttore o accanto ad essa.
- 4.8. Nell'allegato 2 del presente regolamento figurano alcuni esempi di marchi di omologazione.
5. SPECIFICHE
- 5.1. Specifiche generali applicabili a tutte le prove
- 5.1.1. Il punto H di ciascun sedile deve essere determinato secondo la procedura descritta nell'allegato 6.
- 5.1.2. Se il sistema di protezione per i posti a sedere anteriori comprende le cinture, i relativi componenti devono essere conformi alle prescrizioni del regolamento n. 16.
- 5.1.3. I posti a sedere in cui viene collocato un manichino e i cui sistemi di protezione comprendono cinture di sicurezza devono essere dotati di punti di ancoraggio conformi al regolamento n. 14.

5.2. Specifiche

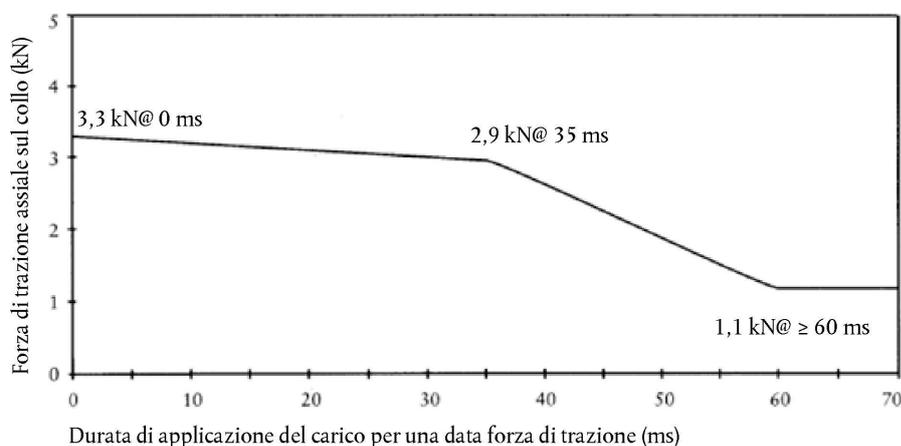
La prova del veicolo eseguita secondo il metodo descritto nell'allegato 3 è considerata superata laddove siano soddisfatte contemporaneamente tutte le condizioni elencate ai punti da 5.2.1 a 5.2.6.

I veicoli muniti di motopropulsore elettrico devono essere conformi anche alle prescrizioni del punto 5.2.8. Questa condizione può essere soddisfatta mediante una prova d'urto distinta eseguita dietro richiesta del costruttore previa convalida da parte del servizio tecnico, purché i componenti elettrici non incidano sulle prestazioni del tipo di veicolo in materia di protezione degli occupanti quale definita ai punti da 5.2.1 a 5.2.5 del presente regolamento. In questo caso, le prescrizioni del punto 5.2.8 devono essere verificate secondo i metodi di cui all'allegato 3 del presente regolamento, esclusi i punti 2, 5 e 6 dell'allegato 3. Un manichino corrispondente alle specifiche di Hybrid III (cfr. nota 1 dell'allegato 3), munito di una caviglia a 45° e rispondente alle pertinenti specifiche di regolazione, deve però essere collocato su ciascuno dei sedili anteriori laterali.

- 5.2.1. I criteri di prestazione registrati, secondo quanto indicato nell'allegato 8, sui manichini collocati sui sedili anteriori laterali devono soddisfare le seguenti condizioni:
- 5.2.1.1. il criterio di prestazione riferito alla testa (HPC) non deve superare 1 000 e l'accelerazione risultante della testa non deve superare 80 g per più di 3 millisecondi. Quest'ultima deve essere determinata mediante un calcolo cumulativo che escluda il movimento di rimbalzo della testa;
- 5.2.1.2. i criteri di lesione del collo (NIC) non devono superare i valori indicati nelle figure 1 e 2 ⁽¹⁾;

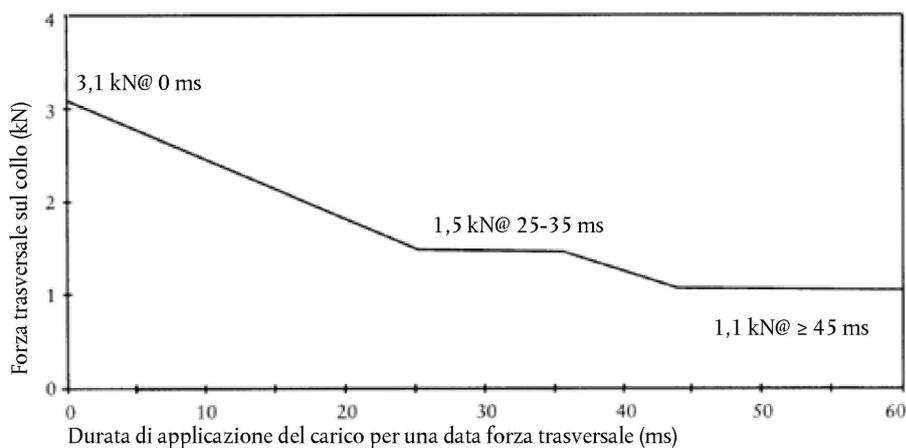
Figura 1

Criterio di trazione sul collo



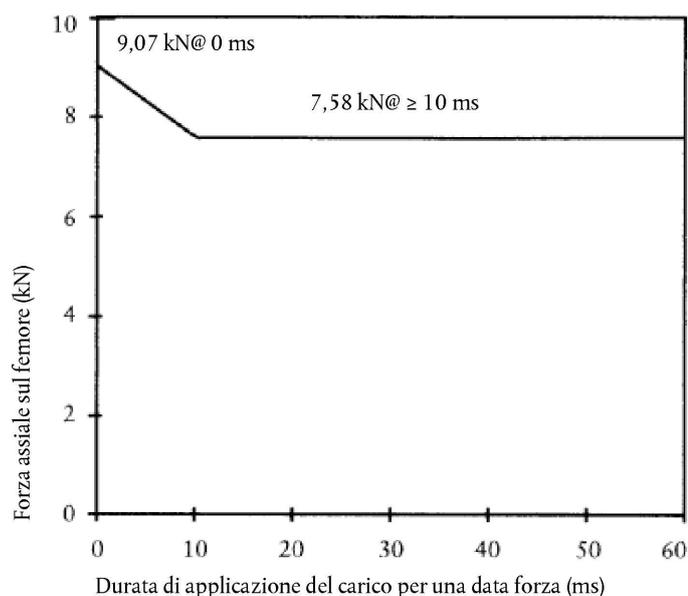
⁽¹⁾ Fino al 1° ottobre 1998 i valori ottenuti per il collo non costituiscono un criterio determinante per l'omologazione. I risultati ottenuti devono essere iscritti nel verbale di prova e registrati dall'autorità preposta all'omologazione. Dopo tale data i valori indicati in questo punto costituiscono criteri determinanti per l'omologazione, a meno che o fintantoché non siano adottati altri valori.

Figura 2

Criterio di forza trasversale sul collo

- 5.2.1.3. il momento flettente del collo intorno all'asse delle y non deve superare i 57 Nm in estensione ⁽¹⁾;
- 5.2.1.4. il criterio di schiacciamento del torace (TCC) non deve superare i 42 mm;
- 5.2.1.5. il criterio di viscosità ($V * C$) del torace non deve superare 1,0 m/s;
- 5.2.1.6. il criterio di forza sul femore (FFC) non deve superare il criterio di prestazione forza-tempo di cui alla figura 3;

Figura 3

Criterio di forza sul femore

- 5.2.1.7. il criterio di forza di compressione sulla tibia (TCFC) non deve superare 8 kN;

⁽¹⁾ Fino al 1° ottobre 1998 i valori ottenuti per il collo non costituiscono un criterio determinante per l'omologazione. I risultati ottenuti devono essere iscritti nel verbale di prova e registrati dall'autorità preposta all'omologazione. Dopo tale data i valori indicati in questo punto costituiscono criteri determinanti per l'omologazione, a meno che o fintantoché non siano adottati altri valori.

- 5.2.1.8. l'indice della tibia (TI), misurato al vertice e alla base di ciascuna tibia, non deve superare 1,3 in nessuna delle due posizioni;
- 5.2.1.9. lo slittamento dell'articolazione del ginocchio non deve superare 15 mm.
- 5.2.2. Dopo la prova, lo spostamento residuo del volante, misurato al centro del vertice della colonna dello sterzo, non deve superare 80 mm in direzione verticale né 100 mm in direzione orizzontale verso il retro.
- 5.2.3. Durante la prova le porte non devono essere aperte.
- 5.2.3.1. Nel caso dei sistemi di bloccaggio delle porte ad attivazione automatica installati facoltativamente e/o che possono essere disattivati dal conducente, questa prescrizione deve essere verificata mediante una delle due procedure di prova che seguono, a scelta del costruttore:
- 5.2.3.1.1. se la prova ha luogo conformemente all'allegato 3, punto 1.4.3.5.2.1, il costruttore deve anche dimostrare, in modo soddisfacente per il servizio tecnico (ad esempio in base a dati interni del costruttore), che in assenza del sistema o quando il sistema è disattivato nessuna porta si aprirà in caso di urto;
- 5.2.3.1.2. la prova deve essere eseguita conformemente ai dettami dell'allegato 3, punto 1.4.3.5.2.2.
- 5.2.4. Dopo l'impatto, le porte laterali non devono risultare bloccate.
- 5.2.4.1. Nel caso dei veicoli dotati di sistema di bloccaggio delle porte ad attivazione automatica, le porte devono essere bloccate prima dell'istante dell'impatto e sbloccate dopo l'impatto.
- 5.2.4.2. Nel caso dei veicoli dotati di sistemi di bloccaggio delle porte ad attivazione automatica installati facoltativamente e/o che possono essere disattivati dal conducente, questa prescrizione deve essere verificata mediante una delle due procedure di prova che seguono, a scelta del costruttore:
- 5.2.4.2.1. se la prova ha luogo conformemente all'allegato 3, punto 1.4.3.5.2.1, il costruttore deve anche dimostrare, in modo soddisfacente per il servizio tecnico (ad esempio in base a dati interni del costruttore), che in assenza del sistema o quando il sistema è disattivato nessuna porta si laterale si bloccherà durante l'urto;
- 5.2.4.2.2. la prova deve essere eseguita conformemente ai dettami dell'allegato 3, punto 1.4.3.5.2.2.
- 5.2.5. Dopo l'urto deve essere possibile, senza l'uso di attrezzi, ad eccezione degli attrezzi necessari a sostenere il peso dei manichini:
- 5.2.5.1. aprire almeno una porta, se vi è, per ciascuna fila di sedili e, nel caso non vi sia, spostare i sedili o reclinare gli schienali nella misura necessaria a far uscire tutti gli occupanti. Questa prescrizione si applica tuttavia unicamente ai veicoli dotati di tetto rigido;
- 5.2.5.2. liberare i manichini dal sistema di ritenuta che, quando è bloccato, deve potersi aprire esercitando una pressione massima di 60 N al centro del pulsante di apertura;
- 5.2.5.3. estrarre i manichini dal veicolo senza modificare la regolazione dei sedili;
- 5.2.6. nel caso dei veicoli alimentati a carburante liquido è ammessa, al momento della collisione, unicamente una leggera perdita di liquido dall'impianto di alimentazione;
- 5.2.7. se, dopo la collisione, si verifica una perdita continua di liquido dall'impianto di alimentazione, questa non deve superare i 30 g/min. Se il liquido che fuoriesce dal suddetto impianto si mescola con liquidi provenienti da altri circuiti e se i vari liquidi non possono essere facilmente separati e individuati, nella valutazione della perdita continua si deve tenere conto di tutti i liquidi raccolti;

5.2.8. successivamente alla prova effettuata secondo la procedura di cui all'allegato 3 del presente regolamento, il motopropulsore elettrico che funziona ad alta tensione e i componenti e i sistemi ad alta tensione collegati galvanicamente al bus ad alta tensione del motopropulsore elettrico devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

5.2.8.1. Protezione dallo shock elettrico

Dopo l'urto deve essere soddisfatto almeno uno dei quattro criteri specificati ai punti da 5.2.8.1.1 a 5.2.8.1.4.2.

Se il veicolo è dotato della funzione di sezionamento automatico oppure di uno o più dispositivi che separano galvanicamente il circuito del motopropulsore elettrico durante la guida, almeno uno dei seguenti criteri deve applicarsi al circuito sezionato o a ciascun circuito separato singolarmente dopo l'attivazione della funzione di sezionamento.

Tuttavia i criteri definiti al punto 5.2.8.1.4 non si applicano nel caso in cui più potenziali elettrici di una parte del bus ad alta tensione non siano protetti alle condizioni di protezione IPXXB.

Se la prova viene effettuata con una o più parti del sistema ad alta tensione non caricate elettricamente, la protezione dallo shock elettrico va dimostrata per la parte o le parti in questione secondo quanto prescritto al punto 5.2.8.1.3 o 5.2.8.1.4.

Per il sistema di accoppiamento per la ricarica del REESS, che nelle condizioni di guida non è alimentato, deve essere soddisfatto almeno uno dei quattro criteri specificati ai punti da 5.2.8.1.1 a 5.2.8.1.4.

5.2.8.1.1. Assenza di alta tensione

Le tensioni V_b , V_1 e V_2 dei bus ad alta tensione devono essere pari o inferiori a 30 V CA o a 60 V CC, secondo quanto precisato al punto 2 dell'allegato 11.

5.2.8.1.2. Basso livello di energia elettrica

L'energia totale (TE) dei bus ad alta tensione, misurata secondo il procedimento di prova di cui al punto 3 dell'allegato 11 con la formula a), deve essere inferiore a 2,0 joule. In alternativa l'energia totale (TE) può essere calcolata sulla base della tensione misurata V_b del bus ad alta tensione e della capacità dei condensatori X (C_x), secondo quanto indicato dal costruttore in base alla formula b) di cui al punto 3 dell'allegato 11.

Anche l'energia immagazzinata nei condensatori Y (TE_{y1} , TE_{y2}) deve essere inferiore a 2,0 joule. Questo valore va calcolato misurando le tensioni V_1 e V_2 dei bus ad alta tensione e del telaio elettrico e la capacità dei condensatori Y indicata dal costruttore in base alla formula c) di cui al punto 3 dell'allegato 11.

5.2.8.1.3. Protezione fisica

Per la protezione dal contatto diretto con parti ad alta tensione deve essere assicurato il grado di protezione IPXXB.

Inoltre, per la protezione dallo shock elettrico che potrebbe derivare da un contatto indiretto, la resistenza tra tutte le parti conduttrici esposte e il telaio elettrico deve essere inferiore a 0,1 ohm quando il flusso di corrente è di almeno 0,2 ampere.

Questo requisito è soddisfatto se il collegamento galvanico è stato effettuato mediante saldatura.

5.2.8.1.4. Resistenza di isolamento

Devono essere rispettati i criteri di cui ai punti 5.2.8.1.4.1 e 5.2.8.1.4.2.

La misurazione va effettuata in conformità all'allegato 11, paragrafo 5.

5.2.8.1.4.1. Motopropulsore elettrico composto da bus separati a CC o a CA

Se i bus ad alta tensione a CA e i bus ad alta tensione a CC sono galvanicamente isolati gli uni dagli altri, la resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico (R_i quale definita all'allegato 11, punto 5) deve avere un valore minimo pari a 100 Ω/V della tensione di esercizio per i bus a CC e un valore minimo pari a 500 Ω/V della tensione di esercizio per i bus a CA.

5.2.8.1.4.2. Motopropulsore elettrico comprendente bus a CC e a CA combinati tra loro

Se i bus ad alta tensione a CA e i bus ad alta tensione a CC sono collegati galvanicamente, la resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico (R_i quale definita all'allegato 11, punto 5) deve avere un valore minimo pari a 500 Ω/V della tensione di esercizio.

Se tuttavia è garantito il grado di protezione IPXXB per tutti i bus ad alta tensione a CA o se la tensione della CA è pari o inferiore a 30 V dopo l'urto del veicolo, la resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico (R_i quale definita all'allegato 11, punto 5) deve avere un valore minimo pari a 100 Ω/V della tensione di esercizio.

5.2.8.2. Fuoriuscita di elettroliti

Nei 30 minuti successivi all'urto non devono verificarsi fuoriuscite di elettroliti dal REESS all'interno dell'abitacolo, mentre all'esterno dell'abitacolo la fuoriuscita di elettroliti dal REESS non deve superare il 7 %, salvo nel caso delle batterie di trazione di tipo aperto. Per queste ultime, la fuoriuscita di elettroliti all'esterno dell'abitacolo non deve superare il 7 % (per un massimo di 5,0 litri).

Il costruttore deve dimostrare il rispetto delle prescrizioni del punto 6 dell'allegato 11.

5.2.8.3. Mantenimento in posizione del REESS

Il REESS ubicato all'interno dell'abitacolo deve restare nella sede di installazione e i suoi componenti devono rimanere entro i limiti del sistema ricaricabile di accumulo dell'energia.

Nessuna parte del REESS situata al di fuori dell'abitacolo ai fini della valutazione della sicurezza elettrica deve penetrare nell'abitacolo durante o dopo la prova d'urto.

Il costruttore deve dimostrare il rispetto delle prescrizioni del punto 7 dell'allegato 11.

6. ISTRUZIONI PER GLI UTENTI DI VEICOLI DOTATI DI AIRBAG

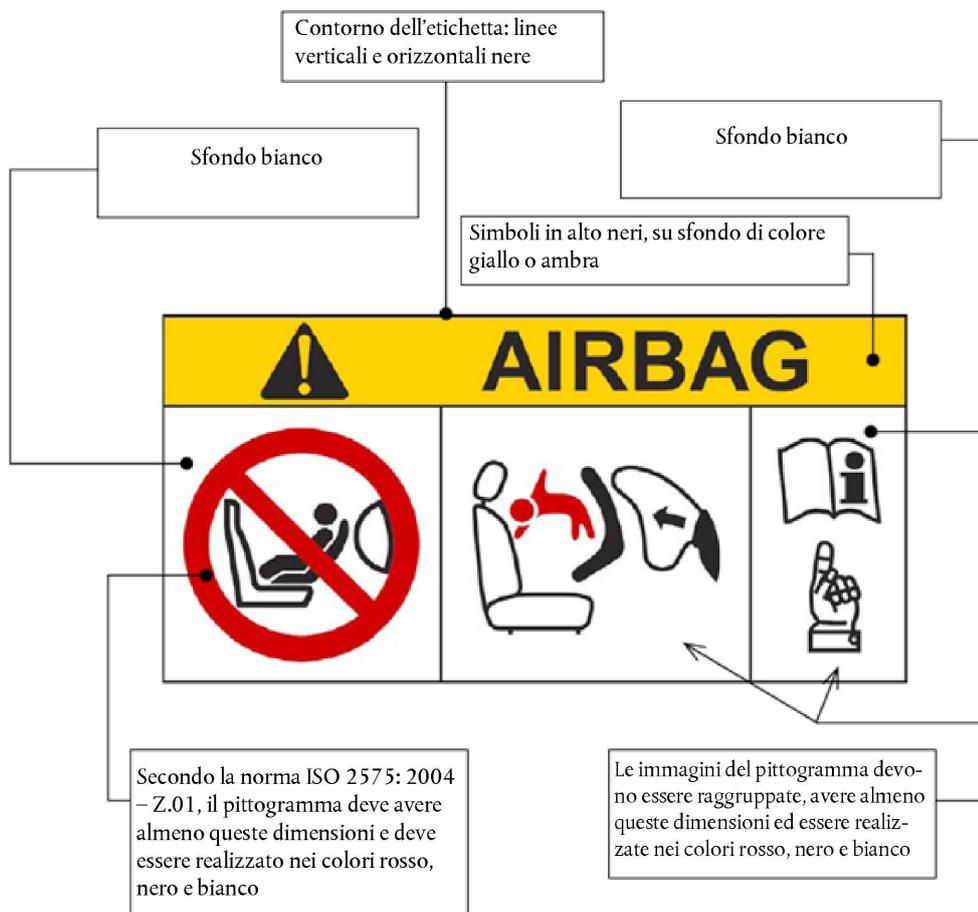
6.1. Il veicolo deve recare un'indicazione relativa alla presenza di airbag per i sedili.

6.1.1. Nel caso di un veicolo dotato di airbag destinato a proteggere il conducente, la suddetta indicazione è rappresentata dalla dicitura «AIRBAG» apposta all'interno della circonferenza del volante; l'iscrizione deve essere apposta in modo stabile ed essere facilmente visibile.

6.1.2. Nel caso di un veicolo dotato di airbag lato passeggero destinato a proteggere gli occupanti diversi dal conducente, tale indicazione è rappresentata dall'etichetta di avvertenza descritta al punto 6.2.

6.2. Il veicolo dotato di uno o più airbag frontali lato passeggero deve recare l'indicazione del grave pericolo dell'uso di sistemi di ritenuta per bambini rivolti all'indietro su sedili muniti di airbag.

- 6.2.1. Tale indicazione deve essere costituita perlomeno da un'etichetta recante un chiaro pittogramma di avvertenza secondo quanto indicato di seguito.



Le dimensioni complessive dell'etichetta devono essere pari ad almeno 120 × 60 mm o determinare una superficie equivalente.

La suddetta etichetta può anche assumere un aspetto diverso da quello dell'esempio di cui sopra; il suo contenuto deve tuttavia essere conforme a quanto sopra prescritto.

- 6.2.2. Per quanto concerne l'airbag frontale del sedile anteriore lato passeggero, l'avvertenza deve essere apposta in modo stabile su entrambi i lati dell'aletta parasole anteriore lato passeggero, in modo tale che almeno una delle avvertenze sia sempre visibile, indipendentemente dalla posizione dell'aletta parasole. In alternativa, si deve apporre un'avvertenza sul lato visibile dell'aletta parasole in posizione ripiegata e una seconda avvertenza sul tetto dietro l'aletta in modo che sia sempre visibile almeno un'avvertenza. Non deve essere possibile rimuovere facilmente l'etichetta di avvertenza dall'aletta parasole e dal tetto dell'abitacolo senza che ciò provochi danni permanenti evidenti e chiaramente visibili all'aletta o al tetto interno dell'abitacolo.

Se il veicolo è privo di aletta parasole o di tetto, l'etichetta di avvertenza va collocata in un luogo in cui sia sempre chiaramente visibile.

Per quanto concerne gli airbag frontali per altri sedili del veicolo, l'avvertenza deve essere apposta direttamente di fronte al sedile interessato ed essere ben visibile in qualsiasi momento a chi monti su quel sedile un sistema di ritenuta per bambini rivolto all'indietro. Quanto prescritto dal presente paragrafo e dal paragrafo 6.2.1 non si applica ai posti a sedere muniti di un dispositivo che disattiva automaticamente l'airbag frontale quando si installa un sistema di ritenuta per bambini rivolto all'indietro.

- 6.2.3. Il manuale d'uso del veicolo deve contenere informazioni dettagliate e citare esplicitamente l'avvertenza. Il testo, in tutte le lingue ufficiali del/dei paese/i in cui è ragionevolmente prevedibile l'immatricolazione del veicolo (ad esempio, territorio dell'Unione europea, Giappone, Federazione russa o Nuova Zelanda ecc.), deve contenere almeno la seguente dicitura:

«NON utilizzare MAI un sistema di ritenuta per bambini rivolto all'indietro su un sedile protetto frontalmente da un AIRBAG ATTIVO. Rischio di MORTE o di LESIONI GRAVI per il BAMBINO»

Il testo deve essere corredato da un'illustrazione dell'etichetta d'avvertenza quale installata a bordo del veicolo. Le informazioni devono essere facilmente reperibili nel manuale d'uso del veicolo (ad esempio, un riferimento specifico a queste informazioni sulla prima pagina, una linguetta identificativa della pagina o un opuscolo *ad hoc* ecc.).

Quanto prescritto dal presente paragrafo non si applica ai veicoli i cui posti a sedere per i passeggeri siano dotati di un dispositivo che disattiva automaticamente l'airbag frontale quando si installa un sistema di ritenuta per bambini rivolto all'indietro.

7. MODIFICA ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE DEL TIPO DI VEICOLO

- 7.1. Eventuali modifiche della struttura, del numero dei sedili anteriori, dei rivestimenti e degli accessori interni, della posizione degli organi di comando del veicolo o di parti meccaniche che possono influire sulla capacità di assorbire energia della parte anteriore del veicolo devono essere segnalate all'autorità di omologazione. L'autorità di omologazione può quindi:

7.1.1. ritenere che le modifiche apportate non siano tali da produrre effetti negativi di rilievo, e che quindi il veicolo rimane conforme alla prescrizioni; oppure

7.1.2. imporre al servizio tecnico incaricato delle prove di eseguire un'ulteriore prova, tra quelle descritte di seguito, a seconda del tipo di modifica.

7.1.2.1. Le modifiche del veicolo che incidono sulla forma generale della sua struttura e/o comportano un aumento della massa superiore all'8 % e che, a giudizio dell'autorità, avrebbero notevoli ripercussioni sui risultati delle prove, impongono la ripetizione della prova descritta nell'allegato 3.

7.1.2.2. Se le modifiche riguardano unicamente le finiture interne, l'aumento della massa non supera l'8 % e il numero dei sedili anteriori inizialmente previsti per il veicolo non è cambiato, si devono effettuare le seguenti prove:

7.1.2.2.1. una prova semplificata secondo quanto previsto dall'allegato 7; e/o

7.1.2.2.2. una prova parziale, stabilita dal servizio tecnico, relativa alle modifiche effettuate.

7.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, con indicazione delle avvenute modifiche, devono essere comunicati alle parti dell'accordo che applicano il presente regolamento secondo la procedura di cui al punto 4.3.

7.3. L'autorità di omologazione che rilascia l'estensione dell'omologazione deve assegnare un numero di serie a tale estensione e informarne le altre parti all'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.

8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

La conformità della produzione deve essere verificata secondo le procedure di cui all'appendice 2 dell'accordo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) attenendosi alle disposizioni che seguono:

8.1. ogni veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere conforme al tipo di veicolo omologato, per quanto attiene alle caratteristiche che contribuiscono alla protezione degli occupanti del veicolo in caso di collisione frontale;

8.2. il titolare dell'omologazione è tenuto ad assicurare che per ciascun tipo di veicolo vengano effettuate almeno le prove concernenti l'esecuzione delle misurazioni;

8.3. l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione del tipo può verificare in qualunque momento i metodi di controllo della conformità applicati in ogni impianto di produzione. Di norma tali verifiche devono avere cadenza biennale.

9. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

9.1. L'omologazione di un tipo di veicolo rilasciata a norma del presente regolamento può essere revocata se non sono soddisfatte le prescrizioni di cui al punto 7.1 o se il veicolo o i veicoli prescelti non superano i controlli prescritti al punto 7.2.

9.2. Se una parte dell'accordo che applica il presente regolamento revoca un'omologazione precedentemente concessa, deve informarne immediatamente le altre parti che applicano il presente regolamento mediante una scheda di notifica conforme al modello che figura nell'allegato 1 del presente regolamento.

10. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE

Il titolare di un'omologazione che cessi completamente la produzione di un tipo di veicolo omologato ai sensi del regolamento deve informarne l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. A seguito di tale comunicazione, l'autorità informa le altre parti contraenti l'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello che figura nell'allegato 1 del presente regolamento.

11. DISPOSIZIONI TRANSITORIE

11.1. Dalla data ufficiale di entrata in vigore del supplemento 4 della serie di modifiche 01, nessuna parte contraente che applica il presente regolamento può rifiutare l'omologazione ai sensi del presente regolamento modificato dal supplemento 4 della serie di modifiche 01.

11.2. A decorrere dal 23 giugno 2013 le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono rilasciare l'omologazione unicamente ai veicoli conformi alle prescrizioni del regolamento medesimo, come modificato dal supplemento 4 alla serie di modifiche 01.

11.3. Fintanto che il presente regolamento non conterrà prescrizioni relative alla protezione degli occupanti mediante una prova d'urto frontale pieno, le parti contraenti possono continuare ad applicare le prescrizioni già in vigore in tal senso al momento dell'adesione al presente regolamento.

11.4. A decorrere dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 02, nessuna parte contraente che applica il presente regolamento può rifiutare di rilasciare un'omologazione ai sensi del presente regolamento, modificato dalla serie di modifiche 02.

11.5. Trascorsi 24 mesi dalla data di entrata in vigore ufficiale della serie di modifiche 02, le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono rilasciare l'omologazione solo ai tipi di veicolo che soddisfano le prescrizioni del presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 02.

Tuttavia, nel caso dei veicoli dotati di motopropulsore elettrico funzionante ad alta tensione, è concesso un ulteriore periodo di 12 mesi a condizione che il costruttore dimostri, in modo soddisfacente per il servizio tecnico, che il veicolo prevede livelli di sicurezza equivalenti a quelli richiesti dal presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 02.

11.6. Le parti contraenti che applicano il presente regolamento non possono rifiutare l'estensione di omologazioni rilasciate a norma della precedente serie di modifiche al presente regolamento quando l'estensione non comporta alcuna modifica al sistema di propulsione del veicolo.

Tuttavia, trascorsi 48 mesi dalla data ufficiale di entrata in vigore della serie di modifiche 02, non possono essere rilasciate estensioni di omologazioni a norma della serie precedente di modifiche del presente regolamento per i veicoli dotati di motopropulsore elettrico funzionante ad alta tensione.

11.7. Se al momento dell'entrata in vigore della serie di modifiche 02 del presente regolamento vigono prescrizioni nazionali che disciplinano la sicurezza di veicoli con motopropulsore elettrico funzionante ad alta tensione, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono rifiutare l'omologazione nazionale di tali veicoli non conformi alle prescrizioni nazionali, a meno che non si tratti di veicoli omologati a norma della serie di modifiche 02 del presente regolamento.

11.8. Trascorsi 48 mesi dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 02 del presente regolamento, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono rifiutare l'omologazione nazionale o regionale nonché la prima immatricolazione nazionale o regionale (prima messa in circolazione) di un veicolo con motopropulsore elettrico ad alta tensione non conforme alle prescrizioni della serie di modifiche 02 al presente regolamento.

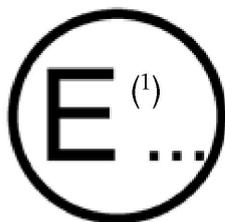
- 11.9. Le parti contraenti che applicano il regolamento devono continuare ad accettare le omologazioni rilasciate a norma della serie di modifiche 01 del presente regolamento per i veicoli non interessati dalla serie di modifiche 02.
- 11.10. Fino a 18 mesi dopo la data di entrata in vigore del supplemento 4 alla serie di modifiche 02 del presente regolamento, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono continuare a rilasciare omologazioni ai sensi della serie di modifiche 02 del presente regolamento senza considerare le disposizioni del supplemento 4.
- 11.11. A decorrere dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 03, nessuna parte contraente che applica il presente regolamento può rifiutare di rilasciare un'omologazione ai sensi del presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 03.
- 11.12. A decorrere dal 1° settembre 2018 le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono rilasciare l'omologazione unicamente ai tipi di veicolo conformi alle prescrizioni del regolamento medesimo quale modificato dalla serie di modifiche 03.
- 11.13. Le parti contraenti che applicano il presente regolamento non possono rifiutarsi di rilasciare estensioni di omologazioni ai tipi esistenti che siano state rilasciate conformemente alle precedenti serie di modifiche del presente regolamento.
- 11.14. Le parti contraenti che applicano il regolamento devono continuare ad accettare le omologazioni rilasciate a norma della serie di modifiche 01 del regolamento prima del 23 giugno 2013 o 2014, a seconda di quanto previsto al punto 11.5.
- 11.15. Le parti contraenti che applicano il regolamento devono continuare ad accettare le omologazioni rilasciate a norma della serie di modifiche 02 del regolamento prima del 1° settembre 2018.
12. NOMI E INDIRIZZI DEI SERVIZI TECNICI RESPONSABILI DELLE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE

Le parti dell'accordo che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretariato delle Nazioni Unite la denominazione e l'indirizzo dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione, dei costruttori autorizzati a eseguire le prove e delle autorità di omologazione cui devono essere inviati le schede attestanti il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca di omologazioni concesse in altri paesi.

ALLEGATO 1

NOTIFICA

[formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]



Emessa da: Nome dell'amministrazione
.....
.....
.....

- Relativa a (2):
rilascio dell'omologazione
estensione dell'omologazione
rifiuto dell'omologazione
revoca dell'omologazione
cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione degli occupanti in caso di collisione frontale, a norma del regolamento n. 94.

Omologazione n.: Estensione n.:

- 1. Denominazione commerciale o marchio del veicolo
2. Tipo di veicolo
3. Nome e indirizzo del costruttore
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore
5. Breve descrizione del tipo di veicolo per quanto riguarda struttura, dimensioni, forme e materiali:
5.1. Descrizione del sistema di protezione installato sul veicolo
5.2. Descrizione delle finiture e degli accessori interni suscettibili di incidere sulle prove
5.3. Posizione della fonte di energia elettrica
6. Posizione del motore: anteriore/posteriore/centrale (2)
7. Trazione: anteriore/posteriore (2)
8. Massa del veicolo sottoposto a prova
Asse anteriore:
Asse posteriore:
Totale:
9. Veicolo presentato all'omologazione in data
10. Servizio tecnico che effettua le prove di omologazione
11. Data del verbale di prova rilasciato dal servizio tecnico
12. Numero del verbale di prova rilasciato dal servizio tecnico

13. Omologazione rilasciata/rifiutata/estesa/revocata ⁽²⁾
14. Posizione del marchio di omologazione sul veicolo
15. Luogo
16. Data
17. Firma
18. Alla presente notifica sono allegati i documenti che seguono, provvisti del numero di omologazione di cui sopra:
(Fotografie e/o schemi e disegni che consentono l'identificazione del tipo/dei tipi di veicolo e delle possibili varianti coperti dall'omologazione)

⁽¹⁾ Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. le disposizioni in materia di omologazione nel presente regolamento).

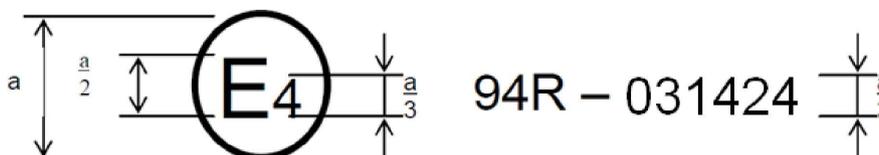
⁽²⁾ Cancellare quanto non pertinente.

ALLEGATO 2

ESEMPI DI MARCHI DI OMOLOGAZIONE

MODELLO A

(cfr. punto 4.4 del presente regolamento)

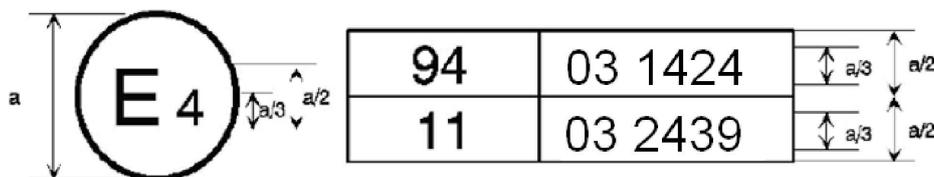


a = 8 mm min.

L'apposizione su un veicolo di questo marchio indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato, per quanto riguarda la protezione degli occupanti in caso di urto frontale, nei Paesi Bassi (E 4) a norma del regolamento n. 94 e con il numero di omologazione 031424. Il numero di omologazione indica che l'omologazione è stata rilasciata ai sensi delle prescrizioni del regolamento n. 94 modificato dalla serie di modifiche 03.

MODELLO B

(cfr. punto 4.5 del presente regolamento)



a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che questo tipo di veicolo è stato omologato nei Paesi Bassi (E 4) a norma dei regolamenti n. 94 e n. 11 ⁽¹⁾. Le prime due cifre dei numeri di omologazione indicano che, alla data del rilascio delle rispettive omologazioni, tanto il regolamento n. 94 che il regolamento n. 11 includevano una serie di modifiche 03.

⁽¹⁾ Nel secondo caso, il numero è fornito a mero titolo esemplificativo.

ALLEGATO 3

PROCEDURA DI PROVA

1. INSTALLAZIONE E PREPARAZIONE DEL VEICOLO

1.1. Area di prova

L'area di prova deve essere sufficientemente ampia da accogliere la pista di accelerazione, la barriera e gli impianti tecnici necessari alla prova. La parte finale della pista deve essere orizzontale, piana e uniforme, per una lunghezza di almeno 5 m prima della barriera.

1.2. Barriera

Il lato anteriore della barriera è costituito da una struttura deformabile quale definita nell'allegato 9 del presente regolamento. Il lato anteriore della struttura deformabile deve essere perpendicolare, con una tolleranza di $\pm 1^\circ$, alla traiettoria del veicolo di prova. La barriera deve essere fissata a una massa non inferiore a 7×10^4 kg, il cui lato anteriore deve essere verticale con una tolleranza di $\pm 1^\circ$. Questa massa deve essere ancorata al suolo o collocata sul suolo facendo uso, se necessario, di altri dispositivi supplementari di arresto per limitarne lo spostamento.

1.3. Orientamento della barriera

La barriera deve essere orientata in modo che il primo contatto del veicolo con la barriera avvenga sul lato della colonna dello sterzo. Se la prova può essere effettuata con un veicolo con guida a destra o con guida a sinistra, la prova deve essere eseguita sul lato meno favorevole, determinato dal servizio tecnico incaricato delle prove.

1.3.1. Allineamento del veicolo alla barriera

Il 40 % \pm 20 mm della larghezza del veicolo deve sovrapporsi alla parte anteriore della barriera.

1.4. Stato del veicolo

1.4.1. Specifiche generali

Il veicolo sottoposto a prova deve essere rappresentativo della produzione di serie e deve comprendere l'attrezzatura normalmente fornita e trovarsi nell'ordine di marcia normale. Alcuni componenti possono essere sostituiti da masse equivalenti qualora la sostituzione non abbia effetti significativi sui risultati delle misurazioni di cui al punto 6.

La modifica del sistema di alimentazione del carburante deve essere consentita, previo accordo tra costruttore e servizio tecnico, in modo che un quantitativo idoneo di carburante possa essere utilizzato per far funzionare il motore o il sistema di conversione dell'energia elettrica.

1.4.2. Massa del veicolo

1.4.2.1. La massa del veicolo sottoposto alla prova deve essere costituita dalla massa a vuoto in ordine di marcia.

1.4.2.2. Il serbatoio del carburante deve essere riempito d'acqua almeno fino al 90 % della massa del pieno di carburante specificata dal costruttore, con una tolleranza di ± 1 %.

Questa prescrizione non si applica ai serbatoi di idrogeno.

1.4.2.3. Tutti gli altri circuiti (liquido dei freni, liquido di raffreddamento ecc.) possono essere vuoti; in tale caso occorre compensare la massa dei liquidi facendo attenzione.

1.4.2.4. Se è superiore ai 25 kg autorizzati, la massa degli strumenti di misurazione montati sul veicolo può essere compensata mediante riduzioni di peso che non abbiano un effetto significativo sui risultati ottenuti secondo le disposizioni di cui al punto 6.

1.4.2.5. La massa degli strumenti di misurazione non deve modificare il carico di riferimento di ogni asse di oltre il 5 % e ogni variazione non deve superare i 20 kg.

1.4.2.6. La massa del veicolo definita al punto 1.4.2.1 deve essere indicata nel verbale.

1.4.3. Regolazioni all'interno dell'abitacolo

1.4.3.1. Posizione del volante

Se regolabile, il volante deve essere sistemato nella posizione normale indicata dal costruttore o, in mancanza di istruzioni particolari del costruttore, nella posizione intermedia della gamma di regolazioni consentite. Al termine del viaggio svolto a motore in funzione, il volante va lasciato libero con le razze nella posizione che, secondo le istruzioni del costruttore, corrisponde alla direzione rettilinea del veicolo.

1.4.3.2. Vetrature

I vetri discendenti del veicolo devono essere chiusi. Ai fini delle misurazioni da effettuare durante le prove e con l'accordo del costruttore, i vetri possono essere abbassati, purché la manovella si trovi nella posizione corrispondente a quella di chiusura.

1.4.3.3. Leva del cambio

La leva del cambio deve essere posizionata in folle. Se il veicolo è mosso dal proprio motore, la posizione della leva del cambio deve essere indicata dal costruttore.

1.4.3.4. Pedali

I pedali devono trovarsi nella normale posizione di riposo. Se regolabili, devono essere collocati nella posizione mediana di regolazione, salvo diversa indicazione del costruttore.

1.4.3.5. Porte

Le porte devono essere chiuse ma non bloccate.

1.4.3.5.1. Nel caso dei veicoli dotati di sistema di bloccaggio delle porte ad attivazione automatica, il sistema deve essere attivato all'inizio della propulsione del veicolo, di modo che le porte si blocchino automaticamente prima dell'istante dell'impatto. A scelta del costruttore, le porte possono essere bloccate manualmente prima dell'inizio della propulsione del veicolo.

1.4.3.5.2. Nel caso dei veicoli dotati di sistema di bloccaggio delle porte ad attivazione automatica installato facoltativamente e/o disattivabile dal conducente, si deve eseguire una delle due seguenti procedure, a scelta del costruttore:

1.4.3.5.2.1. il sistema deve essere attivato all'inizio della propulsione del veicolo, di modo che le porte si blocchino automaticamente prima dell'istante dell'impatto. A scelta del costruttore, le porte possono essere bloccate manualmente prima dell'inizio della propulsione del veicolo;

1.4.3.5.2.2. le porte laterali situate sul lato dell'urto devono essere sbloccate e il sistema disabilitato per esse; per quanto riguarda le porte che si trovano sul lato non interessato dall'impatto, il sistema può essere attivato di modo che tali porte si blocchino automaticamente prima dell'istante dell'impatto. A scelta del costruttore, tali porte possono essere bloccate manualmente prima dell'inizio della propulsione del veicolo.

1.4.3.6. Tettuccio apribile

Se il veicolo è munito di un tettuccio apribile o amovibile, questo deve essere installato e trovarsi in posizione chiusa. Ai fini delle misurazioni da effettuare durante le prove e con l'accordo del costruttore, il tettuccio può essere aperto.

1.4.3.7. Alette parasole

Le alette parasole devono essere ripiegate.

1.4.3.8. Retrovisore

Lo specchietto retrovisore interno deve trovarsi nella normale posizione d'uso.

1.4.3.9. Braccioli

Se mobili, i braccioli anteriori e posteriori devono essere abbassati, a meno che ciò non sia possibile a causa della posizione dei manichini all'interno del veicolo.

1.4.3.10. Poggiatesta

I poggiatesta regolabili in altezza devono essere regolati nella posizione adeguata secondo le indicazioni del costruttore. In mancanza di istruzioni particolari del costruttore, i poggiatesta devono essere sollevati al massimo.

1.4.3.11. Sedili

1.4.3.11.1. Posizione dei sedili anteriori

I sedili regolabili longitudinalmente devono essere sistemati in modo che il punto H (determinato conformemente alla procedura di cui all'allegato 6) si trovi nella posizione intermedia di regolazione o nella posizione di bloccaggio più prossima a quella intermedia e all'altezza definita dal costruttore (in caso di sedili regolabili indipendentemente in altezza). Per i sedili a panchina, si deve fare riferimento al punto H del posto del conducente.

1.4.3.11.2. Posizione dello schienale dei sedili anteriori

Se regolabile, lo schienale deve essere regolato in modo che l'inclinazione del tronco del manichino sia il più possibile prossima a quella di utilizzazione normale indicata dal costruttore oppure, in assenza di istruzioni speciali da parte di quest'ultimo, in modo da avere un'inclinazione di 25° all'indietro rispetto alla verticale.

1.4.3.11.3. Sedili posteriori

Se regolabili, i sedili posteriori o i sedili a panchina posteriori devono essere regolati nella posizione più arretrata.

1.4.4. Regolazione del motopropulsore elettrico

1.4.4.1. Il REESS deve essere in uno stato di carica che consenta il normale funzionamento del motopropulsore, secondo quanto indicato dal costruttore.

1.4.4.2. Il motopropulsore elettrico deve essere caricato elettricamente con o senza l'intervento delle fonti originali di energia elettrica (ad esempio gruppo elettrogeno, REESS o sistema di conversione dell'energia elettrica). Tuttavia:

1.4.4.2.1. previo accordo tra il servizio tecnico e il costruttore, è ammessa l'esecuzione della prova senza che il motopropulsore elettrico o parti dello stesso siano caricati elettricamente, purché ciò non incida negativamente sul risultato della prova. Per le parti del propulsore elettrico non caricate elettricamente, la protezione dallo shock elettrico va dimostrata con una protezione fisica o una resistenza di isolamento e altri mezzi idonei;

1.4.4.2.2. in presenza della funzione di sezionamento automatico, laddove il costruttore lo richieda, deve essere consentito eseguire la prova con la funzione di sezionamento attivata. In tale caso occorre dimostrare che il sezionamento automatico avrebbe funzionato durante la prova d'urto tra l'altro attraverso il segnale di attivazione automatica e la separazione galvanica tenuto conto delle condizioni reali dell'urto.

2. MANICHINI

2.1. Sedili anteriori

2.1.1. Su ciascuno dei sedili anteriori laterali deve essere collocato un manichino corrispondente alle specifiche di Hybrid III per un adulto di sesso maschile del cinquantesimo percentile⁽¹⁾, munito di una caviglia a 45 gradi e conforme alle pertinenti specifiche di regolazione conformemente alle condizioni di cui all'allegato 5. La caviglia del manichino deve essere sottoposta a procedure di certificazione conformemente alla procedura di cui all'allegato 10.

2.1.2. Il veicolo sarà sottoposto a prova utilizzando i sistemi di ritenuta previsti dal costruttore.

3. PROPULSIONE E TRAIETTORIA DEL VEICOLO

3.1. Il sistema di propulsione del veicolo può essere costituito dal suo motore o da un qualsiasi altro dispositivo di propulsione.

⁽¹⁾ Le specifiche tecniche e i disegni particolareggiati di Hybrid III, che per dimensioni principali riproduce un soggetto di sesso maschile del cinquantesimo percentile degli USA, e le specifiche di regolazione dello stesso per questa prova sono depositati presso il segretariato generale delle Nazioni Unite e possono essere consultati, a richiesta, presso il segretariato della Commissione economica per l'Europa, Palazzo delle Nazioni, Ginevra, Svizzera.

- 3.2. Al momento dell'impatto, il veicolo non deve più essere soggetto all'azione di eventuali dispositivi aggiuntivi di sterzo o di propulsione.
- 3.3. La traiettoria del veicolo deve soddisfare le prescrizioni di cui ai punti 1.2 e 1.3.1.
4. VELOCITÀ DI PROVA
- La velocità del veicolo al momento dell'impatto deve essere di $56 - 0/+ 1$ km/h. Tuttavia, se la prova è stata effettuata ad una velocità superiore e il veicolo è risultato conforme alle prescrizioni, la prova è considerata superata.
5. MISURAZIONI DA EFFETTUARSI CON IL MANICHINO COLLOCATO SUI SEDILI ANTERIORI
- 5.1. Tutte le misurazioni necessarie per verificare i criteri di prestazione devono essere effettuate con i sistemi di misurazione corrispondenti alle specifiche dell'allegato 8.
- 5.2. I vari parametri devono essere registrati mediante canali dati indipendenti, corrispondenti alle classi di frequenza del canale (CFC) di seguito indicate.
- 5.2.1. Misurazioni all'interno della testa del manichino
- L'accelerazione (a) riferita al centro di gravità è calcolata a partire dai componenti triassiali dell'accelerazione, misurati con una CFC di 1 000.
- 5.2.2. Misurazioni all'interno del collo del manichino
- 5.2.2.1. La forza di trazione assiale e la forza trasversale all'interfaccia collo/testa sono misurate con una CFC di 1 000.
- 5.2.2.2. Il momento flettente attorno a un asse laterale a livello dell'interfaccia collo/testa è misurato con una CFC di 600.
- 5.2.3. Misurazioni all'interno del torace del manichino
- La deformazione del torace fra lo sterno e la colonna vertebrale è misurata con una CFC di 180.
- 5.2.4. Misurazioni all'interno del femore e della tibia del manichino
- 5.2.4.1. La forza di compressione assiale e i momenti flettenti sono misurati con una CFC di 600.
- 5.2.4.2. Lo spostamento della tibia rispetto al femore è misurato a livello dell'articolazione del ginocchio (slittamento) con una CFC di 180.
6. MISURAZIONI DA ESEGUIRSI SUL VEICOLO
- 6.1. Per poter eseguire la prova semplificata descritta nell'allegato 7, l'andamento della decelerazione della struttura nel tempo deve essere determinato in base ai valori indicati dagli accelerometri longitudinali installati alla base del montante «B» sul lato del veicolo che subisce l'urto, con una CFC di 180 e mediante canali dati conformi ai requisiti di cui all'allegato 8.
- 6.2. L'andamento della velocità nel tempo da utilizzare nella procedura di prova descritta nell'allegato 7 deve essere ottenuto con l'accelerometro longitudinale installato sul montante «B» del lato del veicolo che subisce l'urto.
-

ALLEGATO 4

CRITERI DI PRESTAZIONE RIFERITI ALLA TESTA (HPC) E ALL'ACCELERAZIONE DELLA TESTA DI 3 MILLISECONDI

1. CRITERIO DI PRESTAZIONE RIFERITO ALLA TESTA (HPC₃₆)
 - 1.1. Il criterio di prestazione riferito alla testa (HPC₃₆) è considerato soddisfatto se, durante la prova, la testa non viene in contatto con nessun componente del veicolo.
 - 1.2. Se durante la prova la testa viene in contatto con un qualsiasi componente del veicolo, si calcola il valore dell'HPC sulla base dell'accelerazione (a), misurata conformemente al punto 5.2.1 dell'allegato 3 mediante la seguente espressione:

$$\text{HPC} = (t_2 - t_1) \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a dt \right]^{2.5}$$

in cui:

- 1.2.1. «a» è l'accelerazione risultante misurata conformemente al punto 5.2.1 dell'allegato 3, espressa in unità di gravità, g (1 g = 9,81 m/s²);
- 1.2.2. se la fase iniziale del contatto può essere determinata in maniera soddisfacente, t₁ and t₂ sono i due istanti, espressi in secondi, che delimitano l'intervallo di tempo tra l'inizio del contatto della testa e la fine della registrazione alla quale corrisponde il valore massimo di HPC;
- 1.2.3. se la fase iniziale del contatto della testa non può essere determinata, t₁ and t₂ sono i due istanti, espressi in secondi, che delimitano l'intervallo di tempo compreso tra l'inizio e la fine della registrazione cui corrisponde il valore massimo di HPC;
- 1.2.4. ai fini del calcolo del valore massimo, i valori di HPC per i quali l'intervallo di tempo (t₁ - t₂) è superiore a 36 millisecondi non sono presi in considerazione.
- 1.3. Il valore dell'accelerazione risultante della testa durante la proiezione in avanti, superato per 3 millisecondi cumulativamente, viene calcolato dall'accelerazione risultante della testa misurata conformemente al punto 5.2.1 dell'allegato 3.

2. CRITERI DI LESIONE DEL COLLO

- 2.1. Questi criteri sono determinati dalla forza di compressione assiale, dalla forza di trazione assiale e dalle forze trasversali all'interfaccia collo/testa, espresse in kN e misurate conformemente al punto 5.2.2 dell'allegato 3, e dalla durata di applicazione di tali forze espressa in millisecondi.
- 2.2. Il criterio del momento flettente del collo è determinato dal momento flettente, espresso in Nm, sostenuto intorno a un asse laterale all'interfaccia testa/collo e misurato conformemente al punto 5.2.2 dell'allegato 3.
- 2.3. Il momento flettente del collo, espresso in Nm, deve essere registrato.

3. CRITERIO DI SCHIACCIAMENTO DEL TORACE (TCC) E CRITERIO DI VISCOSITÀ (V * C)

- 3.1. Il criterio di schiacciamento del torace è determinato dal valore assoluto della deformazione del torace, espresso in mm e misurato conformemente al punto 5.2.3 dell'allegato 3.
- 3.2. Il criterio di viscosità (V * C) è calcolato come il prodotto istantaneo della compressione e del tasso di deformazione dello sterno, misurato conformemente al punto 6 del presente allegato e al punto 5.2.3 dell'allegato 3.

4. CRITERIO DI FORZA SUL FEMORE (FFC)
- 4.1. Questo criterio è determinato dalla forza di compressione, espressa in kN, trasmessa assialmente su ciascun femore del manichino, misurata conformemente al punto 5.2.4 dell'allegato 3, e dalla durata di applicazione di questa forza, espressa in millisecondi.
5. CRITERIO DI FORZA DI COMPRESSIONE SULLA TIBIA (TCFC) E INDICE DELLA TIBIA (TI)
- 5.1. Il criterio di forza di compressione sulla tibia è determinato dalla forza di compressione (F_z) espressa in kN, trasmessa assialmente su ciascuna tibia del manichino e misurata conformemente al punto 5.2.4 dell'allegato 3.
- 5.2. L'indice della tibia è calcolato sulla base dei momenti flettenti (M_x e M_y), misurati conformemente al punto 5.1 mediante la seguente formula:

$$TI = |M_R / (M_C)_R| + |F_z / (F_C)_z|$$

in cui:

M_x = momento flettente intorno all'asse x

M_y = momento flettente intorno all'asse y

$(M_C)_R$ = momento flettente critico, considerato tale a 225 Nm

F_z = forza di compressione assiale nella direzione z

$(F_C)_z$ = forza di compressione critica nella direzione z, considerata tale a 35,9 kN

$$M_R = \sqrt{(M_x)^2 + (M_y)^2}$$

L'indice della tibia viene calcolato al vertice e alla base di ciascuna tibia; tuttavia, F_z può essere misurato in uno qualsiasi dei due punti e il valore ottenuto viene utilizzato per calcolare l'indice della tibia sia al vertice che alla base. I due momenti M_x e M_y sono misurati separatamente nei due punti.

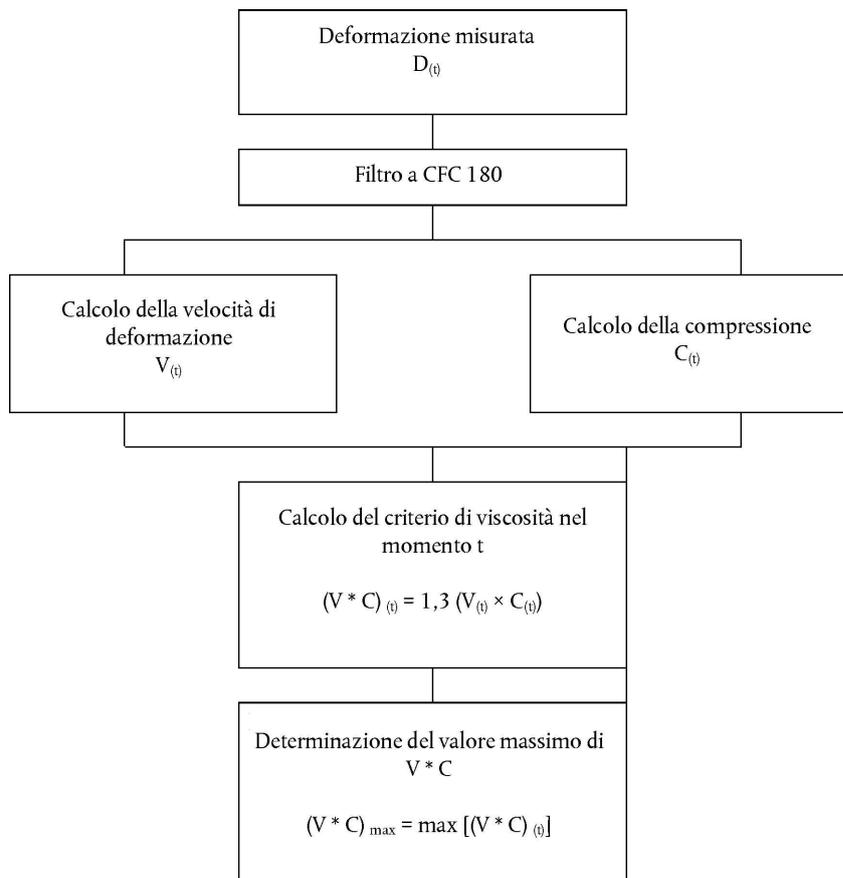
6. PROCEDURA DI CALCOLO DEL CRITERIO DI VISCOSITÀ ($V * C$) PER IL MANICHINO HYBRID III
- 6.1. Il criterio di viscosità è calcolato come il prodotto istantaneo dello schiacciamento e del tasso di deformazione dello sterno. Ambedue sono ottenuti dalla misurazione della deformazione dello sterno.
- 6.2. La risposta di deformazione dello sterno è filtrata una volta a una CFC di 180. La compressione al momento t è calcolata a partire da questo segnale filtrato secondo la formula seguente:

$$C_{(t)} = \frac{D_{(t)}}{0,229}$$

La velocità di deformazione dello sterno al momento t è calcolata a partire dalla deformazione filtrata secondo la formula seguente:

$$V_{(t)} = \frac{8(D_{(t+1)} - D_{(t-1)}) - (D_{(t+2)} - D_{(t-2)})}{12 \partial t}$$

in cui $D_{(t)}$ è la deformazione al momento t in metri e ∂t è l'intervallo di tempo in secondi che intercorre tra le misurazioni della deformazione. Il valore massimo di ∂t deve essere pari a $1,25 \times 10^{-4}$ secondi. Questa procedura di calcolo è illustrata dal diagramma sottostante:



ALLEGATO 5

SISTEMAZIONE E INSTALLAZIONE DEI MANICHINI E REGOLAZIONE DEI SISTEMI DI RITENUTA

1. SISTEMAZIONE DEI MANICHINI

1.1. Sedili separati

Il piano di simmetria del manichino deve coincidere con il piano mediano verticale del sedile.

1.2. Sedile anteriore a panchina

1.2.1. Conducente

Il piano di simmetria del manichino deve coincidere con il piano verticale che passa attraverso il centro del volante ed è parallelo al piano mediano longitudinale del veicolo. Se il posto a sedere è determinato dalla forma della panchina, tale posto a sedere deve essere considerato un sedile separato.

1.2.2. Passeggero laterale

Il piano di simmetria del manichino del passeggero e quello del manichino del conducente devono essere simmetrici rispetto al piano mediano longitudinale del veicolo. Se il posto a sedere è determinato dalla forma della panchina, tale posto a sedere deve essere considerato un sedile separato.

1.3. Sedile anteriore a panchina per passeggeri (escluso il conducente)

I piani di simmetria dei manichini devono coincidere con i piani mediani dei posti a sedere definiti dal costruttore.

2. INSTALLAZIONE DEI MANICHINI

2.1. Testa

La strumentazione trasversale della testa deve essere orizzontale, con una tolleranza di 2,5°. Per i veicoli muniti di sedili con schienale verticale non regolabile, la testa del manichino deve essere portata in posizione di equilibrio rispettando il seguente ordine: regolare anzitutto la posizione del punto H entro i limiti stabiliti al punto 2.4.3.1 per portare la strumentazione trasversale della testa del manichino in posizione orizzontale. Se la strumentazione trasversale non è ancora orizzontale, regolare l'angolo pelvico del manichino entro i limiti stabiliti al punto 2.4.3.2; se la strumentazione trasversale non è ancora orizzontale, regolare il supporto del collo del manichino il minimo necessario ad assicurare che la strumentazione trasversale sia orizzontale, con una tolleranza di 2,5°.

2.2. Arti superiori

2.2.1. Le braccia del manichino del conducente devono essere adiacenti al tronco e le relative linee centrali devono essere il più possibile prossime ad un piano verticale.

2.2.2. Le braccia del manichino del passeggero devono trovarsi a contatto con lo schienale del sedile e con i lati del tronco.

2.3. Mani

2.3.1. I palmi delle mani del manichino del conducente devono essere a contatto con la parte esterna della corona del volante, a livello dell'asse centrale orizzontale del volante. I pollici devono essere appoggiati sulla corona del volante e devono essere fissati alla corona stessa con un nastro adesivo leggero in modo che il nastro non impedisca alla mano di staccarsi dal volante se quest'ultima subisce una spinta verso l'alto di forza non inferiore a 9 N e non superiore a 22 N.

2.3.2. I palmi delle mani del manichino del passeggero devono toccare la parte esterna della coscia. Il dito mignolo deve toccare il cuscino del sedile.

2.4. Tronco

2.4.1. Nel caso dei veicoli muniti di sedili a panchina, la parte superiore del tronco dei manichini del conducente e del passeggero deve essere appoggiata allo schienale. Il piano sagittale mediano del manichino del conducente deve essere verticale e parallelo all'asse centrale longitudinale del veicolo e passare per il centro della corona volante. Il piano sagittale mediano del manichino del passeggero deve essere verticale, parallelo all'asse centrale longitudinale del veicolo e a una distanza uguale a quella che separa detto asse dal piano sagittale mediano del manichino del conducente.

2.4.2. Nel caso dei veicoli muniti di sedili singoli, la parte superiore del tronco dei manichini del conducente e del passeggero deve essere appoggiata allo schienale. Il piano sagittale mediano dei manichini del conducente e del passeggero deve essere verticale e deve coincidere con l'asse centrale longitudinale del corrispondente sedile singolo.

2.4.3. Parte inferiore del tronco

2.4.3.1. Punto H

Il punto H dei manichini del conducente e del passeggero deve coincidere, con una tolleranza di 13 mm in senso verticale e 13 mm in senso orizzontale, con un punto situato 6 mm al di sotto della posizione del punto H, determinato in base alla procedura descritta nell'allegato 6, fermo restando che la lunghezza dei segmenti corrispondenti alla gamba e alla coscia nella macchina per la determinazione del punto H devono essere regolati rispettivamente a 414 mm e a 401 mm, invece che a 417 mm e 432 mm.

2.4.3.2. Angolo pelvico

L'angolo misurato orizzontalmente sulla superficie piana di 76,2 mm (3 pollici) del misuratore deve essere di $22,5^\circ \pm 2,5^\circ$; per determinarlo si utilizza il misuratore degli angoli pelvici (GM, disegno 78051-532 incluso mediante riferimento nella parte 572) inserito nel foro di misura corrispondente al punto H del manichino.

2.5. Arti inferiori

La coscia dei manichini del conducente e del passeggero deve essere appoggiata al cuscino del sedile per quanto consentito dalla posizione dei piedi. La distanza iniziale tra le superfici esterne delle articolazioni del ginocchio deve essere di 270 mm \pm 10 mm. Per quanto possibile, la gamba sinistra del manichino del conducente e entrambe le gambe del manichino del passeggero devono trovarsi su piani longitudinali verticali. Per quanto possibile, la gamba destra del manichino del conducente deve trovarsi su un piano verticale. In funzione delle diverse configurazioni dell'abitacolo, è consentito un ultimo aggiustamento per posizionare i piedi conformemente al punto 2.6.

2.6. Piedi

2.6.1. Il piede destro del manichino del conducente deve essere appoggiato sull'acceleratore rilasciato, con la parte posteriore del tallone appoggiata sul pavimento in corrispondenza del piano d'appoggio del pedale. Se il piede non può essere appoggiato sul pedale dell'acceleratore, deve essere collocato perpendicolarmente alla tibia nella posizione più avanzata possibile in direzione dell'asse centrale del pedale, con la parte posteriore del tallone sul pavimento. Il tallone del piede sinistro deve essere sistemato il più avanti possibile sul pavimento. Il piede sinistro deve aderire il più possibile alla pedana di appoggio dei piedi. L'asse centrale longitudinale del piede sinistro deve essere il più possibile parallelo all'asse centrale longitudinale del veicolo. Nel caso dei veicoli dotati di poggipiedi deve essere possibile, su richiesta del costruttore, appoggiare il piede sinistro sul poggipiedi. In questo caso la posizione del piede sinistro è determinata dal poggipiedi.

2.6.2. I talloni dei piedi del manichino del passeggero devono essere sistemati il più avanti possibile sul pavimento. Entrambi i piedi devono aderire il più possibile alla pedana di appoggio dei piedi. L'asse centrale longitudinale dei piedi deve essere il più possibile parallelo all'asse centrale longitudinale del veicolo.

2.7. Gli strumenti di misurazione non devono in alcun modo ostacolare il movimento del manichino durante l'urto.

2.8. La temperatura del manichino e del sistema degli strumenti di misurazione deve essere stabilizzata prima di iniziare la prova e mantenuta, nella misura del possibile, fra 19 °C e 22,2 °C.

2.9. Abbigliamento dei manichini

2.9.1. I manichini provvisti di strumentazione indossano indumenti di cotone stretch che seguono l'anatomia del corpo, con maniche corte e pantaloni a metà polpaccio, come prescritto dalla norma FMVSS 208, disegni 78051-292 e 293 o loro equivalenti.

- 2.9.2. Ai piedi, i manichini di prova calzano scarpe numero 11XW, conformi alle specifiche di dimensioni, forma e spessore della suola e del tacco della norma militare statunitense MIL S 13192, revisione P, e di peso pari a $0,57 \pm 0,1$ kg.

3. REGOLAZIONE DEL SISTEMA DI RITENUTA

La giacca del manichino va messa in posizione adeguata, con il foro passante del supporto inferiore del collo e il foro della giacca del manichino posizionati nello stesso punto. Sistemare il manichino di prova nel posto a sedere interessato secondo quanto indicato ai punti da 2.1 a 2.6 e da 3.1 a 3.6, indossargli la cintura di sicurezza e allacciare quest'ultima. Assicurarsi che la cintura addominale sia ben tesa. Afferrare la cintura di sicurezza all'altezza della parte superiore del tronco, tirarla orizzontalmente fino a un punto situato al centro del manichino e quindi lasciarla riavvolgere; ripetere quattro volte questa operazione. La porzione diagonale della cintura di sicurezza deve essere posizionata in modo che non possa essere rimossa dalla spalla e non deve trovarsi a contatto con il collo. La disposizione della cintura del sedile deve essere la seguente: per i manichini corrispondenti alle specifiche di Hybrid III per un adulto di sesso maschile del cinquantesimo percentile, il foro situato sul lato esterno della giacca del manichino non deve essere completamente coperto dalla cintura del sedile. Applicare alla porzione addominale della cintura di sicurezza una forza di trazione compresa tra 9 e 18 N. Se la cintura di sicurezza è munita di un dispositivo di rilascio della tensione, lasciare la porzione diagonale della cintura alla lunghezza massima raccomandata per l'uso normale dal costruttore nel manuale d'uso del veicolo. Se la cintura di sicurezza non è munita di un dispositivo di rilascio della tensione, lasciare riavvolgere la parte in eccesso della porzione diagonale della cintura di sicurezza mediante il dispositivo di riavvolgimento.

Qualora la sua posizione e quella dei suoi ancoraggi non permetta alla cintura di sicurezza di essere disposta in alto come prescritto, si può regolare manualmente la cintura e fissarla con del nastro adesivo.

—

ALLEGATO 6

Procedimento per la determinazione del punto H e dell'angolo effettivo di inclinazione del tronco per i posti a sedere nei veicoli a motore ⁽¹⁾

- Appendice 1 — Descrizione della macchina tridimensionale per determinare il punto H (macchina 3-D H) ⁽¹⁾
- Appendice 2 — Sistema di riferimento tridimensionale ⁽¹⁾
- Appendice 3 — Dati di riferimento dei posti a sedere ⁽¹⁾
-

⁽¹⁾ Il procedimento è descritto nell'allegato 1 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (RE.3), (documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2). www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

ALLEGATO 7

PROCEDURA DI PROVA CON CARRELLO

1. PREPARAZIONE E SVOLGIMENTO DELLA PROVA

1.1. Carrello

Il carrello deve essere costruito in modo tale che dopo la prova non si riscontri una deformazione permanente. Deve essere diretto in modo tale che durante la fase d'urto la deviazione non superi 5° sul piano verticale e 2° sul piano orizzontale.

1.2. Condizioni della struttura

1.2.1. Aspetti generali

La struttura sottoposta alla prova deve essere rappresentativa della produzione in serie del veicolo considerato. Alcuni componenti possono essere sostituiti o rimossi a condizione che la sostituzione o la rimozione non abbia alcun effetto sui risultati della prova.

1.2.2. Regolazioni

Le regolazioni devono essere conformi al punto 1.4.3 dell'allegato 3 del presente regolamento, tenendo conto di quanto stabilito al punto 1.2.1.

1.3. Fissaggio della struttura

1.3.1. La struttura deve essere fissata saldamente al carrello in modo che, durante la prova, non si verifichi uno spostamento reciproco.

1.3.2. Il metodo impiegato per fissare la struttura al carrello non deve avere come conseguenza quella di rinforzare gli ancoraggi dei sedili o i dispositivi di ritenuta, né quella di produrre deformazioni anomale della struttura.

1.3.3. Il dispositivo di fissaggio raccomandato è quello in cui la struttura è appoggiata su supporti allineati approssimativamente all'asse delle ruote o, se possibile, in cui la struttura è fissata al carrello mediante gli attacchi del sistema di sospensione.

1.3.4. L'angolo formato dall'asse longitudinale del veicolo e la direzione di movimento del carrello devono essere di $0^\circ \pm 2^\circ$.

1.4. Manichini

I manichini e il loro posizionamento devono essere conformi alle specifiche dell'allegato 3, punto 2.

1.5. Strumenti di misurazione

1.5.1. Decelerazione della struttura

I trasduttori che misurano la decelerazione della struttura durante l'urto devono essere montati parallelamente all'asse longitudinale del carrello, secondo le specifiche dell'allegato 8 (CFC 180).

1.5.2. Misurazioni da effettuarsi sui manichini

Tutte le misurazioni necessarie per verificare i criteri elencati sono indicate nell'allegato 3, punto 5.

1.6. Curva di decelerazione della struttura

La curva di decelerazione della struttura nella fase d'urto deve essere tale che la curva di «variazione della velocità in rapporto al tempo» ottenuta per integrazione non differisca in nessun punto di oltre ± 1 m/s dalla curva di riferimento della «variazione della velocità in rapporto al tempo» del veicolo considerato, definita nell'appendice del presente allegato. Per determinare la velocità della struttura all'interno del corridoio si può utilizzare lo spostamento rispetto all'asse temporale della curva di riferimento.

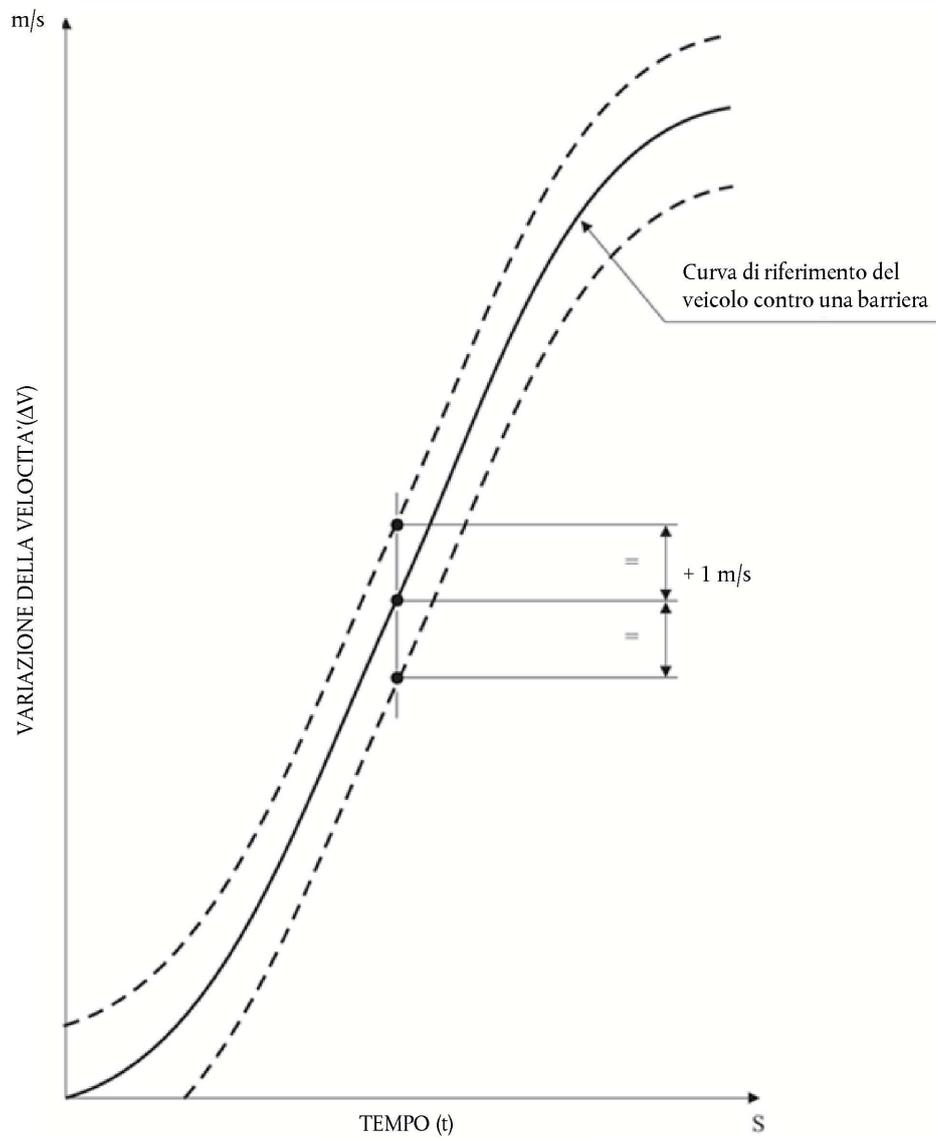
1.7. Curva di riferimento $\Delta V = f(t)$ del veicolo considerato

Questa curva di riferimento è ottenuta per integrazione della curva di decelerazione del veicolo considerato, misurata nella prova d'urto frontale contro una barriera, secondo quanto stabilito al punto 6 dell'allegato 3 del presente regolamento.

1.8. Metodi equivalenti

La prova può essere eseguita con metodi diversi dalla decelerazione del carrello purché siano soddisfatte le prescrizioni relative al campo di variazione della velocità di cui al punto 1.6.

APPENDICE

CURVA DI EQUIVALENZA - FASCIA DI TOLLERANZA PER LA CURVA $\Delta V = f(t)$ 

ALLEGATO 8

TECNICA DI MISURAZIONE DA IMPIEGARE NELLE PROVE DI MISURAZIONE: STRUMENTAZIONE

1. DEFINIZIONI
 - 1.1. Canale dati

Un canale dati comprende tutta la strumentazione, dal trasduttore (o trasduttori multipli, i cui risultati sono combinati in un determinato modo) fino alle procedure di analisi che possono modificare il contenuto in frequenza o il contenuto in ampiezza dei dati.
 - 1.2. Trasduttore

Primo dispositivo di un canale dati utilizzato per convertire una grandezza fisica da misurare in un'altra grandezza (ad esempio tensione elettrica), che può essere trattata dagli altri componenti del canale.
 - 1.3. Classe di ampiezza del canale: CAC

Designazione di un canale dati che possiede determinate caratteristiche di ampiezza, specificate nel presente allegato. Il numero CAC è uguale al valore numerico del limite superiore del campo di misurazione.
 - 1.4. Frequenze caratteristiche F_H , F_L , F_N

Queste frequenze sono definite nella figura 1 del presente allegato.
 - 1.5. Classe di frequenza del canale: CFC

La classe di frequenza del canale è indicata da un numero che segnala che la risposta in frequenza del canale è compresa nei limiti indicati nella figura 1 del presente allegato. Questo numero è uguale al valore numerico della frequenza F_H misurata in Hz.
 - 1.6. Coefficiente di sensibilità

Inclinazione della retta che più si adatta (best fit) ai valori di taratura, determinata con il metodo dei minimi quadrati entro i limiti della classe di ampiezza del canale.
 - 1.7. Fattore di taratura di un canale dati

Valore medio dei coefficienti di sensibilità, calcolati su frequenze intervallate uniformemente su scala logaritmica fra F_L e $\frac{F_H}{2,5}$
 - 1.8. Errore di linearità

Rapporto, espresso in percentuale, della differenza massima tra il valore di taratura e il corrispondente valore letto sulla retta di cui al punto 1.6, al limite superiore della classe di ampiezza del canale.
 - 1.9. Sensibilità trasversale

Rapporto tra il segnale in uscita e il segnale in entrata, quando al trasduttore viene applicata un'eccitazione perpendicolare all'asse di misurazione. Il rapporto è espresso come percentuale della sensibilità lungo l'asse di misurazione.
 - 1.10. Ritardo di fase

Il ritardo di fase di un canale dati è uguale al quoziente tra il ritardo di fase (in radianti) di un segnale sinusoidale e la frequenza angolare dello stesso segnale (in radianti/s).
 - 1.11. Ambiente

L'insieme di tutte le condizioni e influenze esterne alle quali il canale dati è soggetto in un determinato momento.

2. REQUISITI DI PRESTAZIONE

2.1. Errore di linearità

Il valore assoluto dell'errore di linearità di un canale dati a una qualsiasi frequenza di CFC deve essere uguale o inferiore al 2,5 % del valore di CAC sull'intero campo di misurazione.

2.2. Rapporto ampiezza/frequenza

La risposta in frequenza di un canale dati deve trovarsi entro i limiti definiti dalle curve limite indicate nella figura 1 del presente allegato. La linea 0-dB è determinata dal fattore di taratura.

2.3. Ritardo di fase

Deve essere determinato il ritardo di fase tra i segnali in entrata e in uscita di un canale dati, il quale non deve variare di oltre $0,1 F_H$ secondi tra $0,03 F_H$ e F_H .

2.4. Tempo

2.4.1. Base tempi

Deve essere registrata una base tempi in grado di indicare almeno 1/100 s con una precisione dell'1 %.

2.4.2. Ritardo relativo

Il ritardo relativo tra i segnali di due o più canali dati, indipendentemente dalla loro classe di frequenza, non deve superare 1 ms, escluso il ritardo causato dallo sfasamento.

I segnali di due o più canali dati combinati devono avere la stessa classe di frequenza e il ritardo relativo non deve superare 1/10 F_H secondi.

Questa prescrizione si applica ai segnali analogici, nonché agli impulsi di sincronizzazione e ai segnali digitali.

2.5. Sensibilità trasversale del trasduttore

La sensibilità trasversale del trasduttore non deve essere inferiore al 5 % in ogni direzione.

2.6. Taratura

2.6.1. Aspetti generali

I canali dati devono essere tarati almeno una volta l'anno, utilizzando allo scopo un'apparecchiatura di riferimento che faccia riferimento a standard noti. I metodi impiegati per effettuare il confronto con l'apparecchiatura di riferimento non devono introdurre un errore superiore all'1 % di CAC. L'impiego dell'apparecchiatura di riferimento è limitato al campo di frequenza per il quale è stata tarata. I sottosistemi di un determinato canale dati possono essere valutati singolarmente, determinando in seguito la precisione del canale dati totale mediante ponderazione. A tal fine si può, ad esempio, simulare il segnale in uscita del trasduttore con un segnale elettrico di ampiezza nota, e ciò consente di valutare il fattore di guadagno del canale dati, escludendo il trasduttore.

2.6.2. Precisione dell'apparecchiatura di riferimento utilizzata per la taratura

La precisione dell'apparecchiatura di riferimento deve essere certificata o garantita da un servizio metrologico ufficiale.

2.6.2.1. Taratura statica

2.6.2.1.1. Accelerazioni

Gli errori devono essere inferiori a $\pm 1,5$ % della classe di ampiezza del canale.

2.6.2.1.2. Forze

L'errore deve essere inferiore a ± 1 % della classe di ampiezza del canale.

2.6.2.1.3. Spostamenti

L'errore deve essere inferiore a ± 1 % della classe di ampiezza del canale.

2.6.2.2. Taratura dinamica

2.6.2.2.1. Accelerazioni

L'errore delle accelerazioni di riferimento, espresso in percentuale della classe di ampiezza del canale, deve essere inferiore a $\pm 1,5$ % al di sotto di 400 Hz, inferiore a ± 2 % tra 400 e 900 Hz e inferiore a $\pm 2,5$ % al di sopra di 900 Hz.

2.6.2.3. Tempo

L'errore relativo del tempo di riferimento deve essere inferiore a 10^{-5} .

2.6.3. Coefficiente di sensibilità ed errore di linearità

Per determinare il coefficiente di sensibilità e l'errore di linearità, misurare il segnale in uscita del canale dati rapportandolo ai diversi valori di un segnale in entrata noto. La taratura del canale dati deve riguardare l'intero campo della classe di ampiezza.

Per i canali bidirezionali, devono essere impiegati sia i valori positivi che i valori negativi.

Se l'apparecchiatura di taratura non è in grado di produrre il segnale in entrata richiesto a causa dei valori eccessivamente elevati della grandezza da misurare, la taratura deve essere effettuata entro i limiti degli standard di taratura, e detti limiti devono essere registrati nel verbale di prova.

Il canale dati totale deve essere tarato alla frequenza o in uno spettro di frequenze con valore significativo compreso fra F_L e $\frac{F_H}{2,5}$

2.6.4. Taratura della risposta in frequenza

Per determinare le curve di risposta di fase e in ampiezza in funzione della frequenza, misurare i segnali in uscita del canale dati in fase e in ampiezza, rispetto a diversi valori di un segnale in entrata noto, compresi tra F_L e il più basso dei valori seguenti: 10 volte la CFC o 3 000 Hz.

2.7. Effetti ambientali

Deve essere eseguito un monitoraggio regolare per individuare eventuali influenze ambientali (ad esempio flussi elettrici o magnetici, velocità del cavo ecc.) registrando, ad esempio, l'uscita di canali liberi muniti di trasduttori fittizi. Se si ottengono segnali in uscita significativi, occorre un intervento correttivo, ad esempio la sostituzione dei cavi.

2.8. Scelta e designazione del canale dati

Un canale dati è definito da CAC e CFC.

La CAC deve essere pari a 1, 2 o 5 elevati a potenza 10.

3. MONTAGGIO DEI TRASDUTTORI

I trasduttori devono essere fissati saldamente in modo che la registrazione sia influenzata il meno possibile dalle vibrazioni. È considerato valido qualsiasi sistema di montaggio la cui frequenza minima di risonanza sia

pari ad almeno 5 volte la frequenza F_H del canale dati considerato. I trasduttori di accelerazione, in particolare, devono essere montati in modo che l'angolo iniziale tra l'asse di misurazione effettivo e l'asse corrispondente del sistema di assi di riferimento non superi 5° , a meno che non venga effettuata una valutazione analitica o sperimentale dell'effetto del montaggio sui dati raccolti. Se si devono misurare le accelerazioni multiassiali in un determinato punto, l'asse di ciascun trasduttore di accelerazione deve passare a meno di 10 mm da tale punto e il centro della massa sismica di ciascun accelerometro deve trovarsi entro 30 mm dal medesimo punto.

4. ELABORAZIONE DEI DATI

4.1. Filtraggio

Un filtraggio corrispondente alle frequenze del canale dati può essere effettuato durante la registrazione o l'elaborazione dei dati. Tuttavia, prima di iniziare la registrazione, è opportuno effettuare un filtraggio analogico a un livello di frequenza superiore alla CFC, allo scopo di impiegare almeno il 50 % del campo dinamico del registratore e ridurre il rischio che frequenze troppo elevate causino una saturazione del registratore o errori di aliasing durante la digitalizzazione.

4.2. Digitalizzazione

4.2.1. Frequenza di campionamento

La frequenza di campionamento deve essere pari almeno a $8 F_H$. In caso di registrazione analogica, se la velocità di registrazione e la velocità di lettura sono diverse, la frequenza di campionamento può essere divisa per il rapporto delle velocità.

4.2.2. Risoluzione di ampiezza

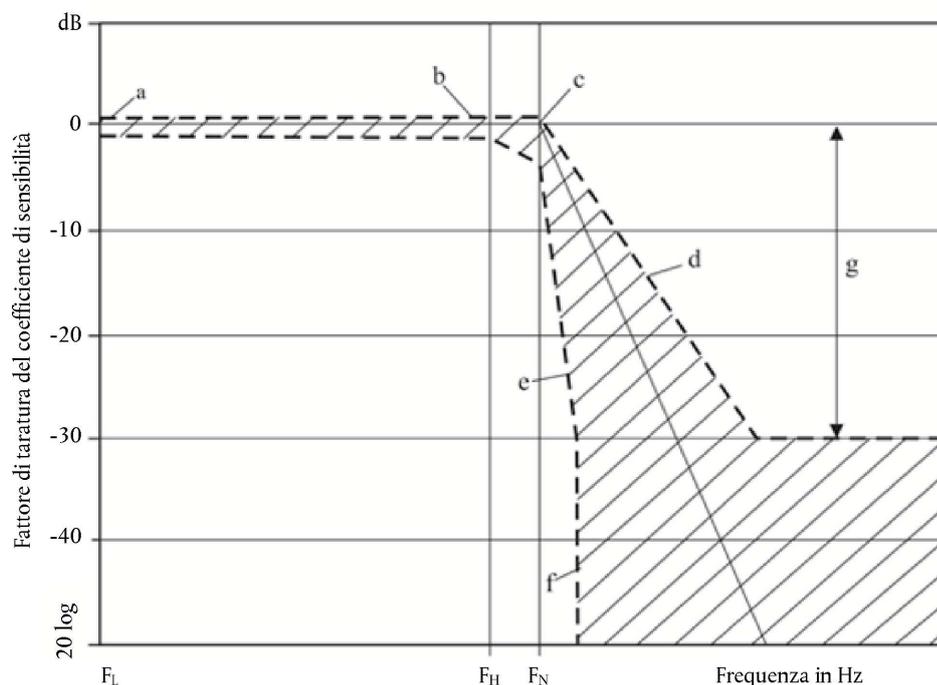
La dimensione minima delle parole digitali deve essere di 7 bit con 1 bit di parità.

5. PRESENTAZIONE DEI RISULTATI

I risultati devono essere presentati su fogli di formato A4 (ISO/R 216). Per i risultati presentati in forma di diagramma, si devono utilizzare assi graduati in un'unità di misura corrispondente ad un multiplo adeguato dell'unità scelta (ad esempio: 1, 2, 5, 10, 20 mm). Si devono impiegare le unità del sistema internazionale (SI), tranne che per la velocità del veicolo, per la quale si può utilizzare l'unità km/h, e per le accelerazioni dovute all'urto, per le quali si può utilizzare l'unità $g = 9,8 \text{ m/s}^2$.

Figura 1

Curva della risposta in frequenza



CFC	F_L Hz	F_H Hz	F_N Hz	N	Scala logaritmica
1 000	$\leq 0,1$	1 000	1 650	a	$\pm 0,5$ dB
				b	+ 0,5; - 1 dB
600	$\leq 0,1$	600	1 000	c	+ 0,5; - 4 dB
				d	- 9 dB/ottava
180	$\leq 0,1$	180	300	e	- 24 dB/ottava
				f	∞
60	$\leq 0,1$	60	100	g	- 30

ALLEGATO 9

DEFINIZIONE DELLA BARRIERA DEFORMABILE

1. SPECIFICHE RELATIVE AI MATERIALI E AI COMPONENTI

Le dimensioni della barriera sono riportate nella figura 1 del presente allegato. Le dimensioni dei singoli componenti della barriera sono riportate separatamente di seguito.

1.1. Struttura principale a nido d'ape

Dimensioni:

Altezza: 650 mm (in direzione dell'asse della banda a nido d'ape)

Larghezza: 1 000 mm

Profondità: 450 mm (in direzione dell'asse delle celle a nido d'ape)

Per tutte le dimensioni di cui sopra è ammessa una tolleranza di $\pm 2,5$ mm

Materiale: alluminio 3003 (ISO 209, parte 1)

Spessore della lamina: $0,076 \text{ mm} \pm 15 \%$

Dimensioni delle celle: $19,1 \text{ mm} \pm 20 \%$

Densità: $28,6 \text{ kg/m}^3 \pm 20 \%$

Resistenza alla compressione: $0,342 \text{ MPa} + 0 \%$ -10 % ⁽¹⁾

1.2. Elemento paraurti

Dimensioni:

Altezza: 330 mm (in direzione dell'asse della banda a nido d'ape)

Larghezza: 1 000 mm

Profondità: 90 mm (in direzione dell'asse delle celle a nido d'ape)

Per tutte le dimensioni di cui sopra è ammessa una tolleranza di $\pm 2,5$ mm

Materiale: alluminio 3003 (ISO 209, parte 1)

Spessore della lamina: $0,076 \text{ mm} \pm 15 \%$

Dimensioni delle celle: $6,4 \text{ mm} \pm 20 \%$

Densità: $82,6 \text{ kg/m}^3 \pm 20 \%$

Resistenza alla compressione: $1,711 \text{ MPa} + 0 \%$ -10 % ⁽¹⁾

1.3. Piastra di appoggio

Dimensioni

Altezza: $800 \text{ mm} \pm 2,5 \text{ mm}$

Larghezza: $1 000 \text{ mm} \pm 2,5 \text{ mm}$

Spessore: $2,0 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$

⁽¹⁾ Conformemente alla procedura di certificazione di cui al punto 2 del presente allegato.

1.4. Lamina di rivestimento

Dimensioni

Lunghezza: 1 700 mm \pm 2,5 mm

Larghezza: 1 000 mm \pm 2,5 mm

Spessore: 0,81 \pm 0,07 mm

Materiale: alluminio 5251/5052 (ISO 209, parte 1)

1.5. Lamina di rivestimento del paraurti

Dimensioni

Altezza: 330 mm \pm 2,5 mm

Larghezza: 1 000 mm \pm 2,5 mm

Spessore: 0,81 mm \pm 0,07 mm

Materiale: alluminio 5251/5052 (ISO 209, parte 1)

1.6. Adesivo

Utilizzare un adesivo poliuretano bicomponente (quale la resina XB5090/1 con indurente XB5304 della Ciba Geigy o un prodotto equivalente).

2. CERTIFICAZIONE DELLA STRUTTURA A NIDO D'APE IN ALLUMINIO

Una procedura di prova completa per la certificazione della struttura a nido d'ape in alluminio è contenuta nella norma NHTSA TP-214D. Segue una sintesi della procedura da applicare ai materiali della barriera d'urto frontale la cui resistenza alla compressione è di 0,342 MPa e 1,711 MPa.

2.1. Punti di prelievo dei campioni

Per accertare l'uniformità della resistenza alla compressione su tutta la parte anteriore della barriera occorre prelevare otto campioni in quattro punti, tra loro uniformemente distanziati, della struttura a nido d'ape. Ai fini della certificazione della struttura, sette di questi otto campioni devono soddisfare i requisiti di resistenza alla compressione di cui ai punti seguenti.

Il punto di prelievo dei campioni dipende dalle dimensioni della struttura a nido d'ape. Prima di tutto, dal materiale che costituisce la parte anteriore della barriera si devono prelevare quattro campioni, ognuno dei quali deve misurare 300 mm \times 300 mm \times 50 mm di spessore. Nella figura 2 del presente allegato si vede come individuare la posizione di tali campioni nella struttura a nido d'ape. Ciascuno di questi campioni va a sua volta suddiviso in campioni più piccoli (150 mm \times 150 mm \times 50 mm) da sottoporre alla prova di certificazione. La certificazione si basa sulla prova di due campioni provenienti da ciascuno dei quattro punti di prelievo. Gli altri due sono eventualmente messi a disposizione del richiedente, su richiesta.

2.2. Dimensioni del campione

Per le prove devono essere usati campioni delle seguenti dimensioni:

Lunghezza: 150 mm \pm 6 mm

Larghezza: 150 mm \pm 6 mm

Spessore: 50 mm \pm 2 mm

Le pareti delle celle incomplete lungo i bordi di ciascun campione devono essere rifilate come segue:

nella direzione della larghezza «W», le frange non devono misurare più di 1,8 mm (cfr. figura 3 del presente allegato);

nella direzione della lunghezza «L», su ciascuna estremità del campione deve essere lasciata metà della lunghezza di una parete di cella (in direzione dell'asse della banda) (cfr. figura 3 del presente allegato).

2.3. Misurazione della superficie

La lunghezza del campione deve essere misurata in tre punti, a 12,7 mm da ciascuna estremità e al centro, e registrata come L_1 , L_2 e L_3 (cfr. figura 3 del presente allegato). Allo stesso modo va misurata in tre punti la larghezza da registrare come W_1 , W_2 e W_3 (cfr. figura 3 del presente allegato). Queste misurazioni vanno effettuate sull'asse centrale dello spessore. L'area di compressione va quindi calcolata secondo la seguente formula:

$$A = \frac{(L_1 + L_2 + L_3)}{3} \times \frac{(W_1 + W_2 + W_3)}{3}$$

2.4. Velocità e profondità di compressione

Il campione deve essere compresso ad una velocità compresa tra 5,1 mm/min e 7,6 mm/min. La profondità minima di compressione deve essere di 16,5 mm.

2.5. Raccolta dei dati

Devono essere registrati in forma digitale o analogica per ciascun campione sottoposto a prova i dati relativi alla forza applicata e alla deformazione prodotta. Se i dati sono registrati in forma analogica deve essere disponibile un sistema per convertirli in forma digitale. Tutti i dati digitali devono essere registrati a una frequenza non inferiore a 5 Hz (5 punti al secondo).

2.6. Determinazione della resistenza alla compressione

Non vanno considerati i dati registrati a una profondità di compressione inferiore a 6,4 mm e superiore a 16,5 mm. Gli altri dati devono essere suddivisi come segue in tre settori o intervalli di spostamento ($n = 1, 2, 3$) (cfr. figura 4 del presente allegato):

- 1) 06,4 mm - 09,7 mm inclusi,
- 2) 09,7 mm - 13,2 mm esclusi,
- 3) 13,2 mm - 16,5 mm inclusi.

Calcolare quindi la media di ciascun settore come segue:

$$F(n) = \frac{(F(n) 1 + F(n) 2 + \dots + F(n)m)}{m}; m = 1, 2, 3$$

in cui «m» rappresenta il numero di punti misurati in ciascuno dei tre intervalli. Calcolare quindi la resistenza alla compressione di ciascun settore applicando la seguente formula:

$$S(n) = \frac{F(n)}{A}; n = 1, 2, 3$$

2.7. Specifiche relative alla resistenza alla compressione dei campioni

Ai fini della certificazione, un campione della struttura a nido d'ape deve soddisfare le seguenti condizioni:

$0,308 \text{ MPa} \leq S(n) \leq 0,342 \text{ MPa}$ per il materiale da 0,342 MPa

$1,540 \text{ MPa} \leq S(n) \leq 1,711 \text{ MPa}$ per il materiale da 1,711 MPa

$n = 1, 2, 3.$

2.8. Specifiche relative alla resistenza alla compressione della struttura a nido d'ape

Si devono sottoporre a prova otto campioni prelevati in quattro punti, tra loro uniformemente distanziati, della struttura a nido d'ape. Ai fini della certificazione, sette degli otto campioni devono soddisfare i requisiti di resistenza alla compressione di cui al punto precedente.

3. PROCEDURA DI INCOLLAGGIO CON ADESIVO

3.1. Immediatamente prima di procedere all'incollaggio, pulire con cura le superfici delle piastre di alluminio da incollare utilizzando un solvente adeguato, come l'1-1-1-tricloroetano. Questa operazione deve essere effettuata almeno due volte, e comunque nella misura necessaria per eliminare tracce di grasso o di impurità. Le superfici così ripulite devono quindi essere raschiate con carta abrasiva (grana 120), che non deve essere al carburo di silicio/metallico. Le superfici devono essere adeguatamente raschiate, cambiando regolarmente la carta abrasiva per evitare ostruzioni che potrebbero provocare un effetto di levigatura; successivamente le superfici devono essere pulite di nuovo come spiegato sopra. Complessivamente, le superfici devono essere pulite con un solvente almeno quattro volte. La polvere e le impurità rimaste dopo il processo di abrasione devono essere asportate in quanto potrebbero compromettere l'incollaggio.

3.2. L'adesivo deve essere applicato soltanto su una superficie, utilizzando un rullo di gomma scanalato. Nel caso in cui la struttura a nido d'ape debba essere incollata alla piastra di alluminio, l'adesivo deve essere applicato solo su quest'ultima.

Sulla superficie deve essere applicato uniformemente un quantitativo di adesivo pari al massimo a 0,5 kg/m²; lo spessore dello strato non deve superare gli 0,5 mm.

4. STRUTTURA

4.1. La struttura principale a nido d'ape deve essere incollata alla piastra di appoggio in modo che l'asse delle celle sia perpendicolare alla piastra. La lamina di rivestimento deve essere incollata alla faccia anteriore della struttura a nido d'ape. Le superfici inferiore e superiore della lamina di rivestimento non devono essere incollate alla struttura principale a nido d'ape, ma fatte aderire alla medesima. La lamina di rivestimento deve essere incollata sulla piastra di appoggio a livello delle flange di montaggio.

4.2. L'elemento paraurti deve essere incollato sul lato anteriore della lamina di rivestimento in modo che l'asse delle celle sia perpendicolare alla lamina. La posizione della parte inferiore dell'elemento paraurti deve coincidere con quella dello spigolo inferiore della lamina di rivestimento. La lamina di rivestimento dell'elemento paraurti deve essere incollata sul lato anteriore di detto elemento.

4.3. Sull'elemento paraurti devono essere praticati due intagli orizzontali in modo da ottenere tre sezioni uguali. Gli intagli vanno praticati su tutta la profondità dell'elemento paraurti e su tutta la larghezza dello stesso, utilizzando una sega. La larghezza degli intagli deve essere uguale alla larghezza della lama usata e non deve superare i 4,0 mm.

4.4. I fori passanti per montare la barriera devono essere praticati nelle flange di montaggio (come mostrato nella figura 5 del presente allegato) e devono avere un diametro di 9,5 mm. Si devono praticare cinque fori nella flangia superiore, a una distanza di 40 mm dal bordo superiore della flangia, e altri cinque nella flangia inferiore, a 40 mm dal bordo inferiore della stessa. I fori devono trovarsi rispettivamente a 100, 300, 500, 700 e 900 mm di distanza dai bordi della barriera. I fori devono essere praticati con una tolleranza di ± 1 mm rispetto alle distanze nominali. L'ubicazione dei fori è fornita a mero titolo di raccomandazione. Sono possibili ubicazioni alternative dei fori che garantiscano almeno la sicurezza e la forza di montaggio assicurata dalle specifiche di montaggio di cui sopra.

5. FISSAGGIO

5.1. La barriera deformabile deve essere saldamente fissata a una massa non inferiore a 7×10^4 kg o una struttura ad essa ancorata. La parte anteriore della barriera deve essere posizionata in modo che, in nessuna fase dell'urto, il veicolo entri in contatto con parti della struttura che si trovino a più di 75 mm dalla superficie superiore della barriera (esclusa la flangia superiore) ⁽¹⁾. La superficie alla quale è fissata la barriera deformabile deve essere piana e continua in altezza e larghezza su tutta la superficie, nonché verticale, con una tolleranza di $\pm 1^\circ$, e perpendicolare all'asse della pista di accelerazione, con una tolleranza di $\pm 1^\circ$. Nel corso della prova, la superficie di fissaggio non deve spostarsi di più di 10 mm. Se necessario, per impedire lo spostamento del blocco di cemento, si possono usare altri dispositivi di ancoraggio o di arresto. Il bordo della barriera deformabile deve essere allineato con quello del blocco di cemento in funzione del lato del veicolo da sottoporre a prova.

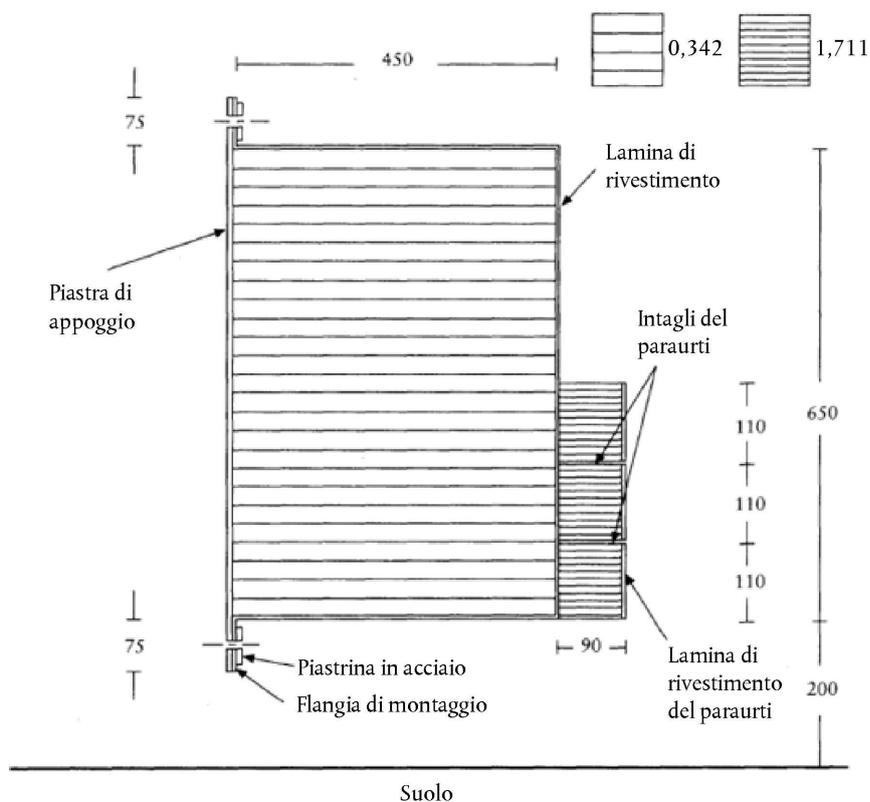
5.2. La barriera deformabile deve essere fissata al blocco di cemento con dieci bulloni (di diametro non inferiore a 8 mm), di cui cinque nella flangia di montaggio superiore e cinque in quella inferiore. Sulle flange di montaggio inferiore e superiore si devono utilizzare piastrine di fissaggio di acciaio (cfr. figure 1 e 5 del presente allegato) aventi un'altezza di 60 mm, una larghezza di 1 000 mm e uno spessore di almeno 3 mm. I bordi delle piastrine di fissaggio devono essere arrotondati per evitare la rottura della barriera contro la piastrina nel corso dell'impatto. Il bordo della piastrina deve trovarsi non oltre 5 mm al di sopra del bordo inferiore della flangia superiore di montaggio della barriera o non oltre 5 mm al di sotto del bordo superiore della flangia inferiore di montaggio della barriera. Sulle due piastrine vanno praticati cinque fori del diametro di 9,5 mm in corrispondenza di quelli

⁽¹⁾ Si considera conforme a tale requisito una massa la cui estremità abbia un'altezza compresa fra 125 e 925 mm e una profondità di 1 000 mm.

praticati sulla flangia di montaggio della barriera (cfr. il punto 4). Il diametro dei fori delle piastrine di montaggio e delle flange della barriera può essere incrementato da 9,5 mm fino ad un massimo di 25 mm a seconda della diversa disposizione della piastra posteriore e/o dei fori della barriera dinamometrica (load cell wall – LCW). Nella prova d'urto non si deve verificare alcun cedimento di questi dispositivi di fissaggio. Qualora la barriera deformabile sia montata su una barriera dinamometrica, le prescrizioni dimensionali degli elementi di montaggio vanno intese come requisiti minimi. In presenza di una barriera dinamometrica, le piastrine di fissaggio possono essere ingrandite in modo che vi sia maggior spazio per i fori di fissaggio dei bulloni. Se occorrono piastrine più grandi, si dovrebbe necessariamente utilizzare un acciaio di maggiore spessore, in modo che la barriera non si stacchi dalla barriera dinamometrica, non si pieghi e non si spezzi durante l'urto. Qualora si ricorra a un metodo alternativo di montaggio della barriera, tale metodo dovrebbe offrire perlomeno le stesse garanzie di sicurezza del metodo descritto ai punti precedenti.

Figura 1

Barriera deformabile per la prova d'urto frontale

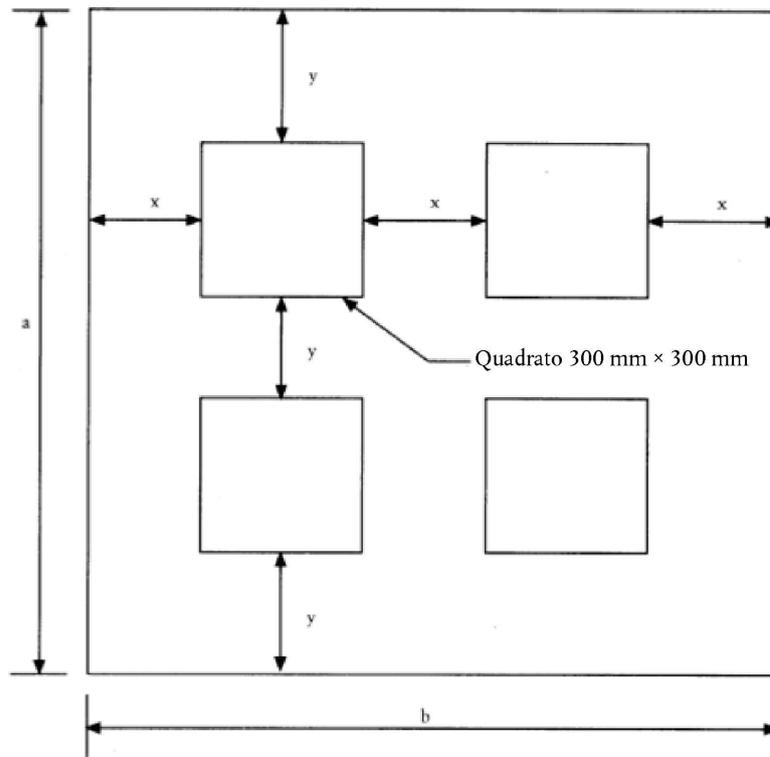


Larghezza della barriera: 1 000 mm

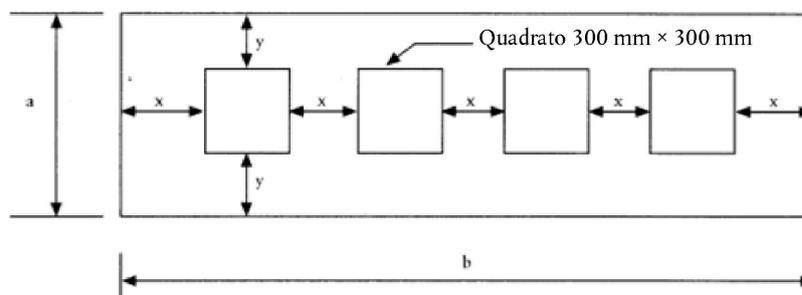
Tutte le dimensioni sono espresse in mm.

Figura 2

Posizione dei campioni da prelevare per la certificazione



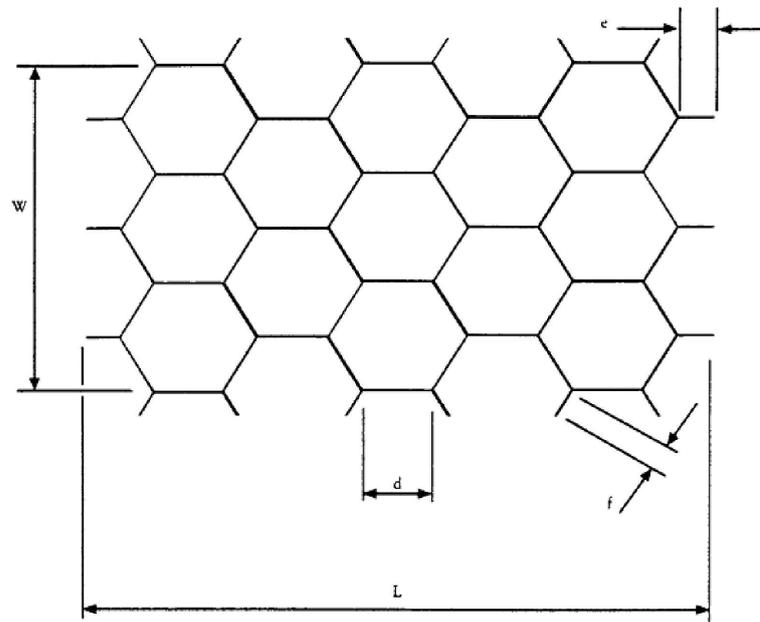
Se $a > 900$ mm: $x = 1/3 (b - 600$ mm) e $y = 1/3 (a - 600$ mm) (con $a \leq b$)



Se $a < 900$ mm: $x = 1/5 (b - 1200$ mm) e $y = 1/2 (a - 300$ mm) (con $a \leq b$)

Figura 3

Asse della struttura a nido d'ape e dimensioni misurate



$$e = d/2$$

$$f = 0,8 \text{ mm}$$

Figura 4

Forza di compressione e spostamento

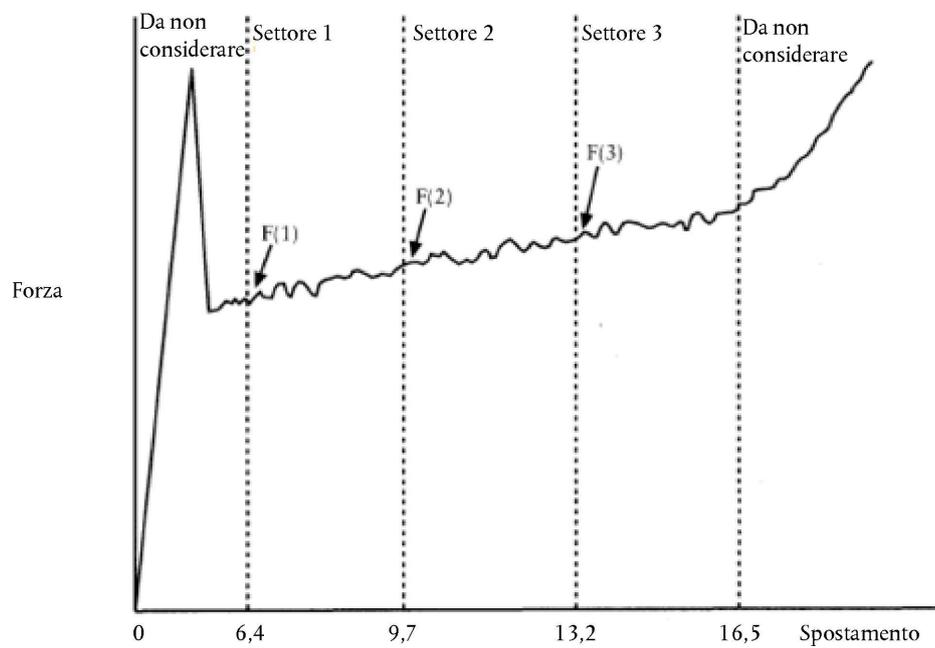
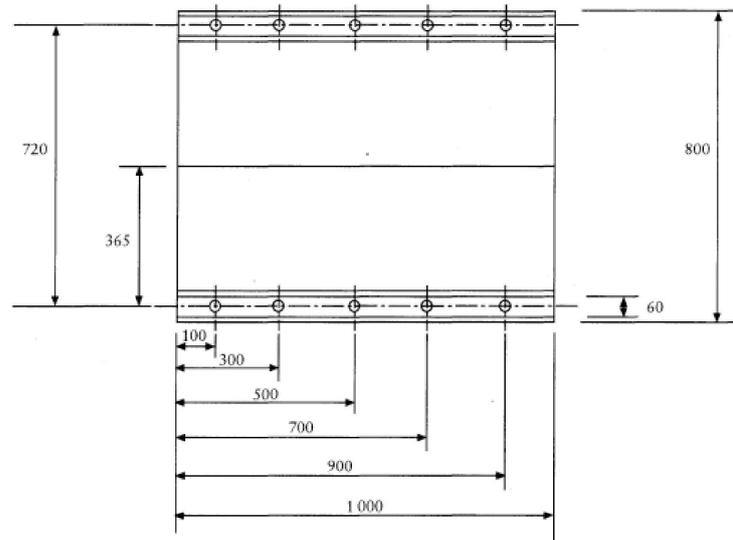


Figura 5

Posizione dei fori per il montaggio della barriera

Diametro dei fori: 9,5 mm

Tutte le dimensioni sono espresse in mm.

ALLEGATO 10

PROCEDURA DI CERTIFICAZIONE DELLA GAMBA E DEL PIEDE DEL MANICHINO

1. PROVA DI RESISTENZA ALL'URTO DELLA PARTE ANTERIORE DEL PIEDE
 - 1.1. Scopo di questa prova è misurare la risposta del piede e della caviglia del manichino Hybrid III a urti ben definiti provocati da un pendolo con lato anteriore duro.
 - 1.2. Si utilizzano per la prova le gambe del manichino Hybrid III, gamba sinistra (86-5001-001) e gamba destra (86-5001-002), munite di piede e caviglia, lato sinistro (78051-614) e lato destro (78051-615), compreso il ginocchio.

Per fissare il ginocchio (79051-16 Rev B) al supporto di prova si deve utilizzare il simulatore dinamometrico (78051-319 Rev A).
 - 1.3. Procedura di prova
 - 1.3.1. Prima della prova, esporre ciascuna gamba per quattro ore a una temperatura di $22\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ e a un'umidità relativa del $40 \pm 30\%$ (condizionamento termico). La durata del condizionamento non comprende il tempo necessario per ottenere condizioni stabili.
 - 1.3.2. Prima della prova, pulire la superficie della pelle che subirà l'urto e il lato anteriore del pendolo con alcool isopropilico o un prodotto equivalente. Cospargere di talco.
 - 1.3.3. Allineare l'accelerometro del pendolo in modo che il suo asse sensibile sia parallelo alla direzione dell'urto al momento del contatto con il piede.
 - 1.3.4. Montare la gamba sul supporto come si vede nella figura 1 del presente allegato. Il supporto di prova deve essere fissato stabilmente per evitare qualsiasi movimento durante l'urto. L'asse centrale del simulatore dinamometrico del femore (78051-319) deve essere verticale con una tolleranza di $\pm 0,5^\circ$. Regolare il montaggio in modo che la linea che unisce la staffa di articolazione del ginocchio e il bullone di fissaggio della caviglia sia orizzontale con una tolleranza di $\pm 3^\circ$, mentre il tallone deve poggiare su due fogli di materiale piano a basso attrito (fogli in PTFE). Assicurarsi che i tessuti molli tibiali siano situati in direzione del ginocchio. Regolare la caviglia in modo che il piano della pianta del piede sia verticale e perpendicolare alla direzione d'urto con una tolleranza di $\pm 3^\circ$ e che il piano sagittale mediano del piede sia allineato al braccio del pendolo. Prima di ogni prova regolare l'articolazione del ginocchio entro $1,5 \pm 0,5\text{ g}$. Regolare l'articolazione della caviglia in modo che si muova liberamente, stringendola poi al minimo necessario perché il piede poggi in modo stabile sul foglio in PTFE.
 - 1.3.5. Il pendolo rigido è composto da un cilindro orizzontale di $50 \pm 2\text{ mm}$ di diametro e da un braccio di supporto del pendolo del diametro di $19 \pm 1\text{ mm}$ (figura 4 del presente allegato). Il cilindro ha una massa di $1,25 \pm 0,02\text{ kg}$, compresi gli strumenti e le parti del braccio di supporto all'interno del cilindro. Il braccio del pendolo ha una massa di $285 \pm 5\text{ g}$. La massa di ogni parte rotante dell'asse cui è fissato il braccio di supporto non deve essere superiore a 100 g . La distanza tra l'asse orizzontale mediano del cilindro del pendolo e l'asse di rotazione dell'intero pendolo deve essere di $1\,250 \pm 1\text{ mm}$. Il cilindro del pendolo è montato in modo che il suo asse longitudinale sia orizzontale e perpendicolare alla direzione dell'urto. Il pendolo deve percuotere la pianta del piede a una distanza di $185 \pm 2\text{ mm}$ dalla base del tallone che poggia sulla piattaforma orizzontale rigida, in modo che l'asse longitudinale mediano del braccio del pendolo sia inclinato al massimo di 1° rispetto alla verticale al momento dell'urto. Il pendolo deve essere guidato in modo da evitare qualsiasi movimento laterale, verticale o rotatorio significativo.
 - 1.3.6. Attendere almeno trenta minuti tra due prove consecutive sulla stessa gamba.
 - 1.3.7. Il sistema di acquisizione dei dati, trasduttori compresi, deve essere conforme alle specifiche relative ad una CFC di 600, secondo quanto descritto nell'allegato 8.
 - 1.4. Specifiche di prestazione
 - 1.4.1. Quando ciascun avampiede è percorso a $6,7 (\pm 0,1)\text{ m/s}$, conformemente al punto 1.3, il momento flettente massimo della tibia attorno all'asse y (M_y) deve essere di $120 \pm 25\text{ Nm}$.
2. PROVA DI RESISTENZA ALL'URTO DELLA PARTE POSTERIORE DEL PIEDE (SENZA SCARPA)
 - 2.1. Scopo di questa prova è misurare la risposta della pelle e del rivestimento del piede del manichino Hybrid III a urti ben definiti provocati da un pendolo con lato anteriore duro.

- 2.2. Si utilizzano per la prova le gambe del manichino Hybrid III, gamba sinistra (86-5001-001) e gamba destra (86-5001-002), munite di piede e caviglia, lato sinistro (78051-614) e lato destro (78051-615), compreso il ginocchio.

Per fissare il ginocchio (79051-16 Rev B) al supporto di prova si deve utilizzare il simulatore dinamometrico (78051-319 Rev A).

2.3. Procedura di prova

- 2.3.1. Prima della prova, esporre ciascuna gamba per quattro ore a una temperatura di $22\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ e a un'umidità relativa del $40 \pm 30\%$ (condizionamento termico). La durata del condizionamento non comprende il tempo necessario per ottenere condizioni stabili.

- 2.3.2. Prima della prova, pulire la superficie della pelle che subirà l'urto e il lato anteriore del pendolo con alcool isopropilico o un prodotto equivalente. Cospargere di talco. Verificare che il rivestimento ad assorbimento di energia non risulti danneggiato a livello del tallone.

- 2.3.3. Allineare l'accelerometro del pendolo in modo che il suo asse sensibile sia parallelo all'asse longitudinale mediano del pendolo.

- 2.3.4. Montare la gamba sul supporto come si vede nella figura 2 del presente allegato. Il supporto di prova deve essere fissato stabilmente per evitare qualsiasi movimento durante l'urto. L'asse centrale del simulatore dinamometrico del femore (78051-319) deve essere verticale con una tolleranza di $\pm 0,5^\circ$. Regolare il montaggio in modo che la linea che unisce la staffa di articolazione del ginocchio e il bullone di fissaggio della caviglia sia orizzontale con una tolleranza di $\pm 3^\circ$, mentre il tallone deve poggiare su due fogli di materiale piano a basso attrito (fogli in PTFE). Assicurarsi che i tessuti molli tibiali siano situati in direzione del ginocchio. Regolare la caviglia in modo che il piano della pianta del piede sia verticale e perpendicolare alla direzione d'urto con una tolleranza di $\pm 3^\circ$ e che il piano sagittale mediano del piede sia allineato al braccio del pendolo. Prima di ogni prova regolare l'articolazione del ginocchio entro $1,5 \pm 0,5\text{ g}$. Regolare l'articolazione della caviglia in modo che si muova liberamente, stringendola poi al minimo necessario perché il piede poggi in modo stabile sul foglio in PTFE.

- 2.3.5. Il pendolo rigido è composto da un cilindro orizzontale di $50 \pm 2\text{ mm}$ di diametro e da un braccio di supporto del pendolo del diametro di $19 \pm 1\text{ mm}$ (figura 4 del presente allegato). Il cilindro ha una massa di $1,25 \pm 0,02\text{ kg}$, compresi gli strumenti e le parti del braccio di supporto all'interno del cilindro. Il braccio del pendolo ha una massa di $285 \pm 5\text{ g}$. La massa di ogni parte rotante dell'asse cui è fissato il braccio di supporto non deve essere superiore a 100 g . La distanza tra l'asse orizzontale mediano del cilindro del pendolo e l'asse di rotazione dell'intero pendolo deve essere di $1\ 250 \pm 1\text{ mm}$. Il cilindro del pendolo è montato in modo che il suo asse longitudinale sia orizzontale e perpendicolare alla direzione dell'urto. Il pendolo deve percuotere la pianta del piede a una distanza di $62 \pm 2\text{ mm}$ dalla base del tallone che poggia sulla piattaforma orizzontale rigida, in modo che l'asse longitudinale mediano del braccio del pendolo sia inclinato al massimo di 1° rispetto alla verticale al momento dell'urto. Il pendolo deve essere guidato in modo da evitare qualsiasi movimento laterale, verticale o rotatorio significativo.

- 2.3.6. Attendere almeno trenta minuti tra due prove consecutive sulla stessa gamba.

- 2.3.7. Il sistema di acquisizione dei dati, trasduttori compresi, deve essere conforme alle specifiche relative ad una CFC di 600, secondo quanto descritto nell'allegato 8.

2.4. Specifiche di prestazione

- 2.4.1. Quando il tallone di ciascun piede è percosso a $4,4 \pm 0,1\text{ m/s}$ conformemente al punto 2.3, l'accelerazione massima del pendolo deve essere di $295 \pm 50\text{ g}$.

3. PROVA DI RESISTENZA ALL'URTO DELLA PARTE POSTERIORE DEL PIEDE (CON LA SCARPA)

- 3.1. Scopo di questa prova è misurare la risposta della scarpa, nonché dei tessuti molli del tallone e dell'articolazione della caviglia del manichino Hybrid III, a urti ben definiti provocati da un pendolo con lato anteriore duro.

- 3.2. Si utilizzano per la prova le gambe del manichino Hybrid III, gamba sinistra (86-5001-001) e gamba destra (86-5001-002), munite di piede e caviglia, lato sinistro (78051-614) e lato destro (78051-615), compreso il ginocchio. Per fissare il ginocchio (78051-16 Rev B) al supporto di prova si utilizza il simulatore dinamometrico (79051-319 Rev A). I piedi devono calzare scarpe dalle caratteristiche specificate al punto 2.9.2 dell'allegato 5.

3.3. Procedura di prova

- 3.3.1. Prima della prova, esporre ciascuna gamba per quattro ore a una temperatura di $22\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ e a un'umidità relativa del $40 \pm 30\%$ (condizionamento termico). La durata del condizionamento non comprende il tempo necessario per ottenere condizioni stabili.

- 3.3.2. Prima della prova, pulire la superficie della suola della scarpa che subirà l'urto con un panno pulito e il lato anteriore del pendolo con alcool isopropilico o un prodotto equivalente. Verificare che il rivestimento ad assorbimento di energia non risulti danneggiato a livello del tallone.
- 3.3.3. Allineare l'accelerometro del pendolo in modo che il suo asse sensibile sia parallelo all'asse longitudinale mediano del pendolo.
- 3.3.4. Montare la gamba sul supporto come si vede nella figura 3 del presente allegato. Il supporto di prova deve essere fissato stabilmente per evitare qualsiasi movimento durante l'urto. L'asse centrale del simulatore dinamometrico del femore (78051-319) deve essere verticale con una tolleranza di $\pm 0,5^\circ$. Regolare il montaggio in modo che la linea che unisce la staffa di articolazione del ginocchio e il bullone di fissaggio della caviglia sia orizzontale con una tolleranza di $\pm 3^\circ$, mentre il tacco della scarpa deve poggiare su due fogli di materiale piano a basso attrito (fogli in PTFE). Assicurarsi che i tessuti molli tibiali siano situati in direzione del ginocchio. Regolare la caviglia in modo che il piano a contatto con il tacco e la suola della scarpa sia verticale e perpendicolare alla direzione d'urto con una tolleranza di $\pm 3^\circ$ e che il piano sagittale mediano del piede e della scarpa sia allineato al braccio del pendolo. Prima di ogni prova regolare l'articolazione del ginocchio entro $1,5 \pm 0,5$ g. Regolare l'articolazione della caviglia in modo che si muova liberamente, stringendola poi il minimo necessario perché il piede poggi in modo stabile sul foglio in PTFE.
- 3.3.5. Il pendolo rigido è composto da un cilindro orizzontale di 50 ± 2 mm di diametro e da un braccio di supporto del pendolo del diametro di 19 ± 1 mm (figura 4 del presente allegato). Il cilindro ha una massa di $1,25 \pm 0,02$ kg, compresi gli strumenti e le parti del braccio di supporto all'interno del cilindro. Il braccio del pendolo ha una massa di 285 ± 5 g. La massa di ogni parte rotante dell'asse cui è fissato il braccio di supporto non deve essere superiore a 100 g. La distanza tra l'asse orizzontale mediano del cilindro del pendolo e l'asse di rotazione dell'intero pendolo deve essere di $1\ 250 \pm 1$ mm. Il cilindro del pendolo è montato in modo che il suo asse longitudinale sia orizzontale e perpendicolare alla direzione dell'urto. Il pendolo deve percuotere il tacco della scarpa su un piano orizzontale a una distanza di 62 ± 2 mm dalla base del tallone del manichino, con la scarpa poggiante sulla piattaforma orizzontale rigida, in modo che l'asse longitudinale mediano del braccio del pendolo sia inclinato al massimo di 1° rispetto alla verticale al momento dell'urto. Il pendolo deve essere guidato in modo da evitare qualsiasi movimento laterale, verticale o rotatorio significativo.
- 3.3.6. Attendere almeno trenta minuti tra due prove consecutive sulla stessa gamba.
- 3.3.7. Il sistema di acquisizione dei dati, trasduttori compresi, deve essere conforme alle specifiche relative ad una CFC di 600, secondo quanto descritto nell'allegato 8.
- 3.4. Specifiche di prestazione
- 3.4.1. Quando il tacco della scarpa è percorso a $6,7 \pm 0,1$ m/s conformemente al punto 3.3, la forza di compressione massima sulla tibia (F_z) deve essere di $3,3 \pm 0,5$ kN.

Figura 1

Prova di resistenza all'urto della parte anteriore del piede

Specifiche di preparazione della prova

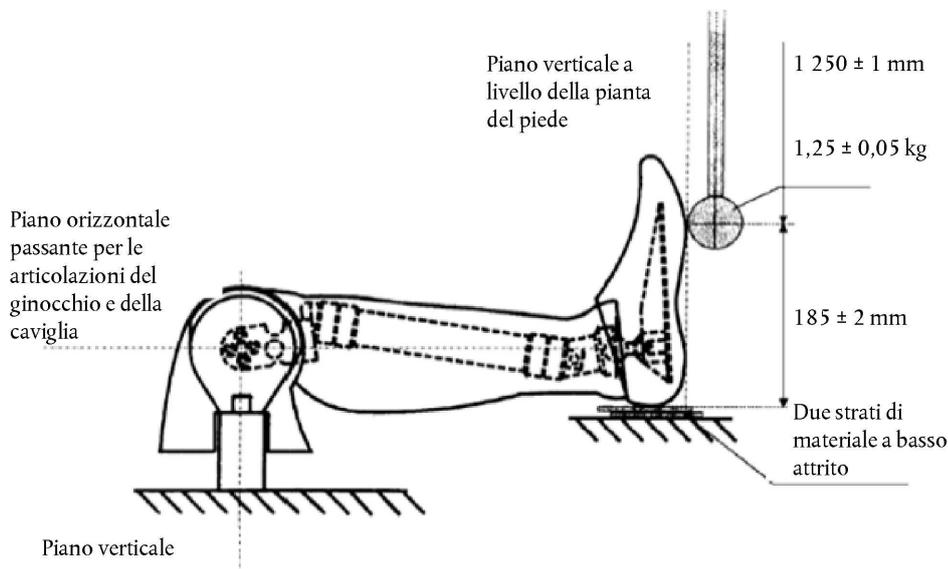


Figura 2

Prova di resistenza all'urto della parte posteriore del piede (senza scarpa)

Specifiche di preparazione della prova

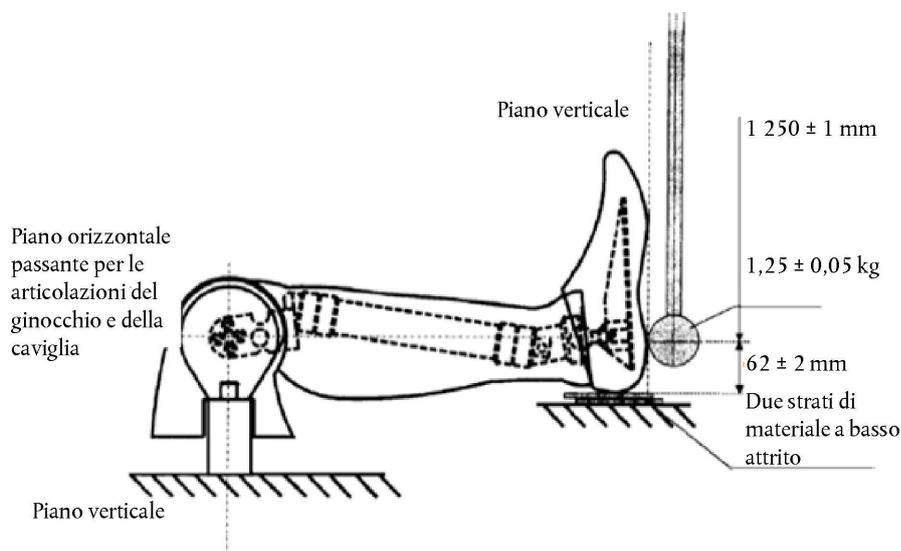


Figura 3

Prova di resistenza all'urto della parte posteriore del piede (con la scarpa)

Specifiche di preparazione della prova

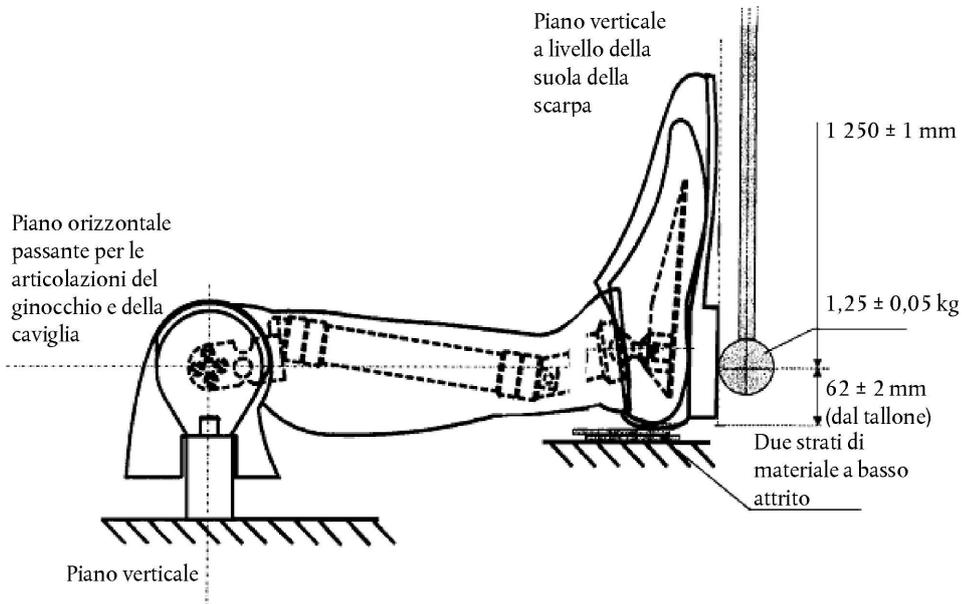
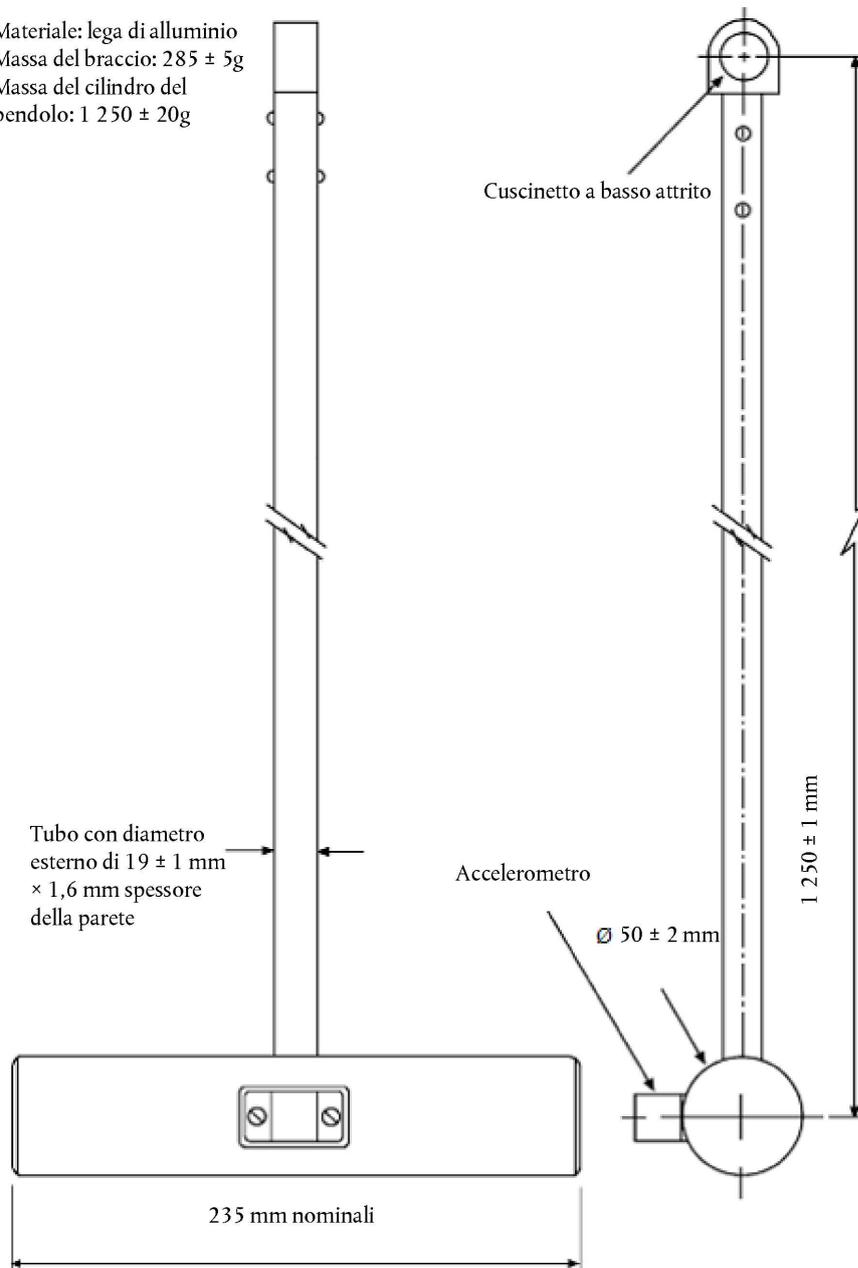


Figura 4

Pendolo per prove di impatto

Materiale: lega di alluminio
Massa del braccio: 285 ± 5 g
Massa del cilindro del pendolo: $1\,250 \pm 20$ g



ALLEGATO 11

Procedure di prova per la protezione degli occupanti dei veicoli elettrici da contatti con elementi ad alta tensione e dalla fuoriuscita di elettroliti

Il presente allegato descrive le procedure di prova per dimostrare la conformità ai requisiti di sicurezza elettrica di cui al punto 5.2.8 del presente regolamento. Per la misurazione della resistenza di isolamento, un'alternativa adeguata alla procedura descritta di seguito è rappresentata dalla misurazione con il megaohmmetro o con l'oscilloscopio. In tale caso può essere necessario disattivare il sistema di bordo che controlla la resistenza di isolamento.

Prima di effettuare la prova d'urto del veicolo, misurare e registrare la tensione del bus ad alta tensione (V_b) (cfr. la figura 1) per verificare che sia compresa nella gamma di tensione di esercizio del veicolo specificata dal costruttore.

1. APPARECCHIATURA DI PROVA E SUA CONFIGURAZIONE

Le misurazioni devono essere effettuate su entrambi i lati del dispositivo che svolge la funzione di sezionatore utilizzando la funzione di sezionamento dell'alta tensione.

Tuttavia, se la funzione di sezionamento dell'alta tensione è integrata nel REESS o nel sistema di conversione dell'energia e il bus ad alta tensione del REESS o del sistema di conversione dell'energia è protetto secondo un grado di protezione IPXXB dopo la prova d'urto, le misurazioni possono essere effettuate soltanto tra il dispositivo che svolge la funzione di sezionatore e i carichi elettrici.

Il voltmetro da usare in questa prova deve misurare i valori in CC e avere una resistenza interna di almeno 10 M Ω .

2. QUANDO SI MISURA LA TENSIONE, ATTENERSI POSSIBILMENTE ALLE ISTRUZIONI CHE SEGUONO.

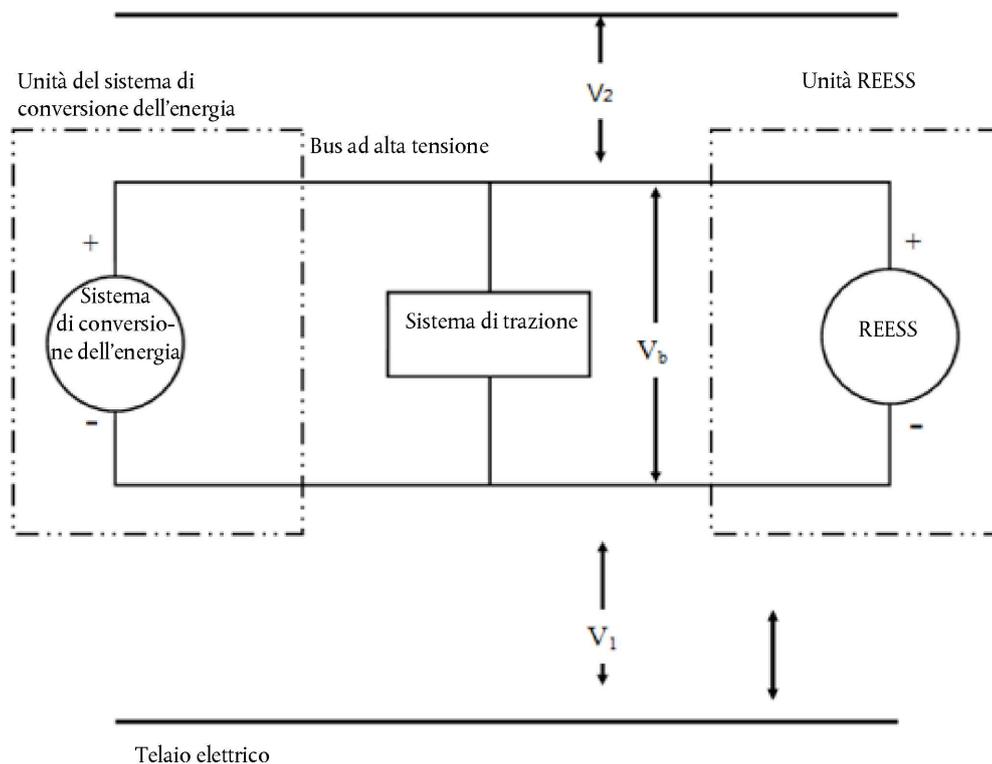
Dopo la prova d'urto, misurare le tensioni del bus ad alta tensione (V_b , V_1 , V_2) (cfr. la figura 1).

La tensione va misurata nella fascia compresa tra 5 e 60 secondi dall'urto.

Questa procedura non si applica se la prova è effettuata con il motopropulsore elettrico non caricato elettricamente.

Figura 1

Misurazione delle tensioni V_b , V_1 , V_2



3. PROCEDURA DI VALUTAZIONE PER UN LIVELLO BASSO DI ENERGIA ELETTRICA

Prima dell'urto, un interruttore S_1 e una resistenza di scarica nota R_c sono collegati in parallelo al condensatore in questione (cfr. la figura 2).

Nel periodo compreso fra i 5 e i 60 secondi successivi all'urto, chiudere l'interruttore S_1 ed eseguire la misurazione e la registrazione dei valori della tensione V_b e dell'intensità di corrente I_c . Il prodotto della tensione V_b e dell'intensità di corrente I_c va integrato nell'intervallo di tempo compreso tra la chiusura (t_c) dell'interruttore S_1 e il momento in cui la tensione V_b scende al di sotto della soglia di alta tensione di 60 V CC (t_h). Tramite questa integrazione si ottiene l'energia totale (TE), espressa in joule.

$$a) TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_c dt$$

Se V_b è misurata in un istante compreso fra i 5 e i 60 secondi successivi all'urto e la capacità dei condensatori X (C_x) è specificata dal costruttore, l'energia totale (TE) deve essere calcolata con la seguente formula:

$$b) TE = 0,5 \times C_x \times (V_b^2 - 3\,600)$$

Se V_1 e V_2 (cfr. figura 1 precedente) sono misurate in un istante compreso fra i 5 e i 60 secondi successivi all'urto e la capacità dei condensatori Y (C_{y1} , C_{y2}) è specificata dal costruttore, l'energia totale (TE_{y1} , TE_{y2}) deve essere calcolata con le seguenti formule:

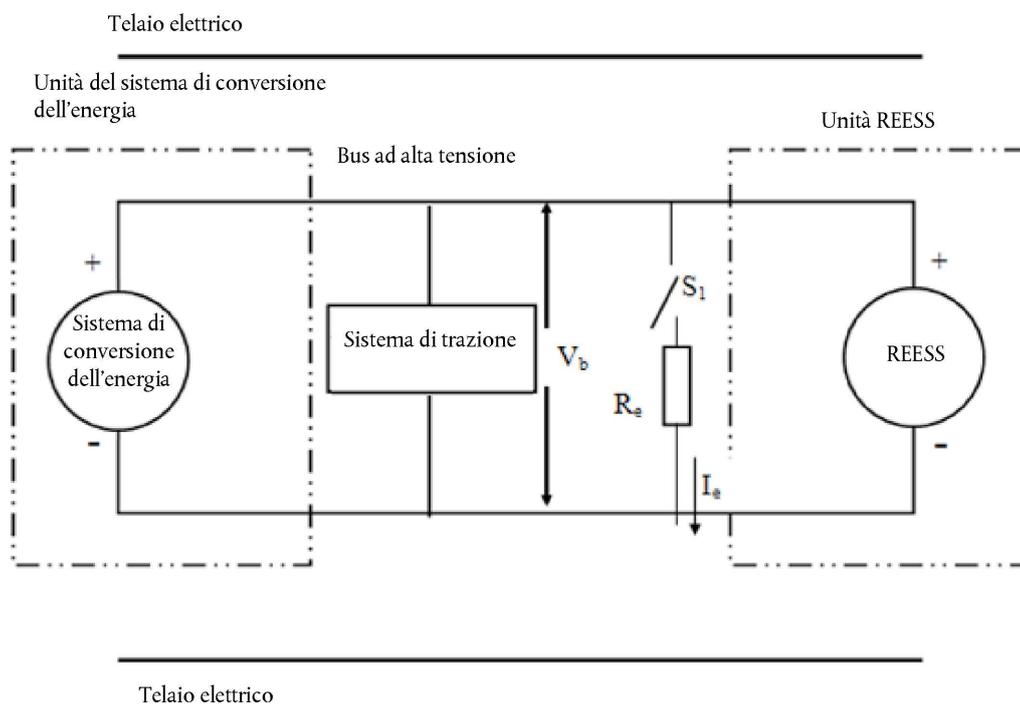
$$c) TE_{y1} = 0,5 \times C_{y1} \times (V_1^2 - 3\,600)$$

$$TE_{y2} = 0,5 \times C_{y2} \times (V_2^2 - 3\,600)$$

Questa procedura non si applica se la prova è effettuata con il motopropulsore elettrico non caricato elettricamente.

Figura 2

Misurazione dell'energia del bus ad alta tensione immagazzinata nei condensatori X



4. PROTEZIONE FISICA

Dopo la prova d'urto del veicolo, aprire, smontare o rimuovere, senza l'ausilio di utensili, tutte le parti circostanti i componenti ad alta tensione. Tutte le rimanenti parti sono considerate parte della protezione fisica.

Inserire il dito di prova articolato descritto alla figura 1 dell'appendice 1 negli eventuali spazi o nelle eventuali aperture della protezione fisica esercitando una forza di prova di $10 \text{ N} \pm 10 \%$ per la valutazione della sicurezza elettrica. Se si verifica una penetrazione parziale o totale del dito di prova nella protezione fisica, collocare il dito di prova articolato in tutte le posizioni indicate di seguito.

Partendo dalla posizione diritta, ruotare progressivamente entrambe le articolazioni del dito di prova fino a un angolo di 90° rispetto all'asse della sezione adiacente del dito e collocarle in tutte le posizioni possibili.

Le barriere interne di protezione elettrica sono considerate parte del carter di protezione.

Effettuare eventualmente un collegamento in serie tra una fonte di alimentazione a bassa tensione (compresa tra 40 V e 50 V) e una lampadina adatta tra il dito di prova articolato e le parti ad alta tensione all'interno della barriera o del carter di protezione elettrica.

4.1. Condizioni di accettazione

Le prescrizioni del punto 5.2.8.1.3 del presente regolamento si considerano soddisfatte se il dito di prova articolato descritto nella figura 1 dell'appendice 1 non viene in contatto con parti ad alta tensione.

Se necessario, utilizzare uno specchio o un endoscopio a fibre ottiche per verificare se il dito di prova articolato tocca i bus ad alta tensione.

Se il rispetto di questa prescrizione viene verificato mediante un circuito di segnale tra il dito di prova articolato e le parti ad alta tensione, la lampadina non deve accendersi.

5. RESISTENZA DI ISOLAMENTO

La resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico può essere dimostrata tramite misurazione o tramite misurazione e calcolo insieme.

Seguire le istruzioni che seguono per la dimostrazione della resistenza di isolamento mediante misurazione.

Misurare la tensione (V_b) tra il polo negativo e il polo positivo del bus ad alta tensione (cfr. la figura 1) e registrarla.

Misurare la tensione (V_1) tra il polo negativo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico (cfr. la figura 1) e registrarla.

Misurare la tensione (V_2) tra il polo positivo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico (cfr. la figura 1) e registrarla.

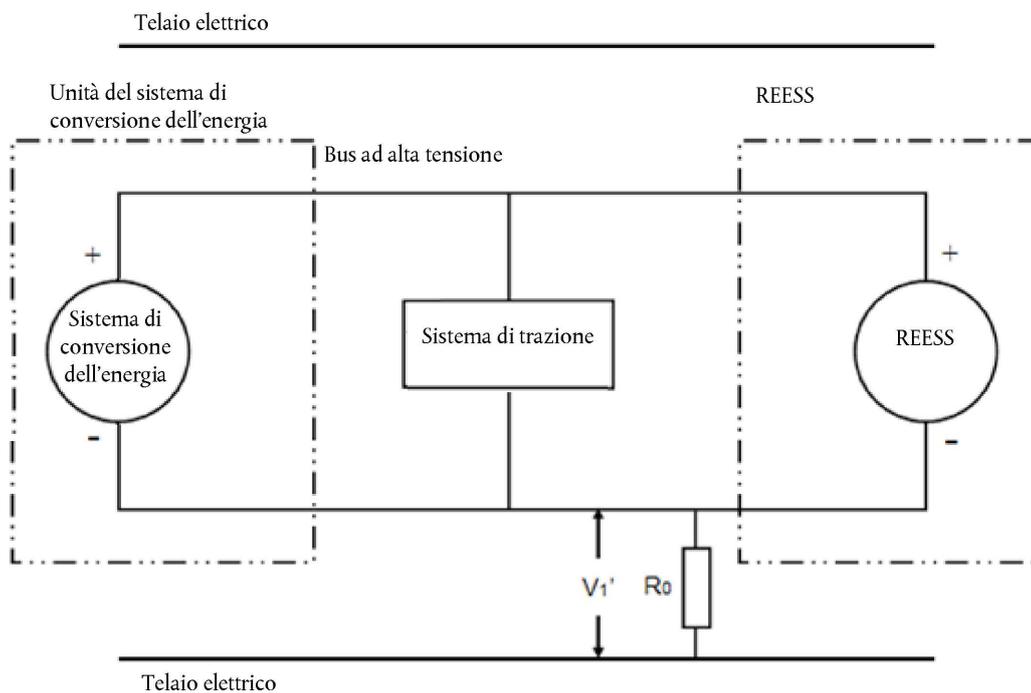
Se V_1 non è inferiore a V_2 , inserire una resistenza normalizzata nota (R_o) tra il polo negativo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico. Con la (R_o) inserita, misurare la tensione (V_1') tra il polo negativo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico del veicolo (cfr. la figura 3). Calcolare la resistenza di isolamento (R_i) con la seguente formula:

$$R_i = R_o * (V_b / V_1' - V_b / V_1) \text{ oppure } R_i = R_o * V_b * (1 / V_1' - 1 / V_1)$$

Dividere il risultato R_i , che è il valore della resistenza di isolamento elettrico espresso in ohm (Ω), per la tensione di esercizio del bus ad alta tensione espressa in volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) / \text{tensione di esercizio (V)}$$

Figura 3

Misurazione della tensione V_1' 

Se V_2 è superiore a V_1 , inserire una resistenza normalizzata nota (R_0) tra il polo positivo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico. Con la R_0 inserita, misurare la tensione (V_2') tra il polo positivo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico (cfr. la figura 4).

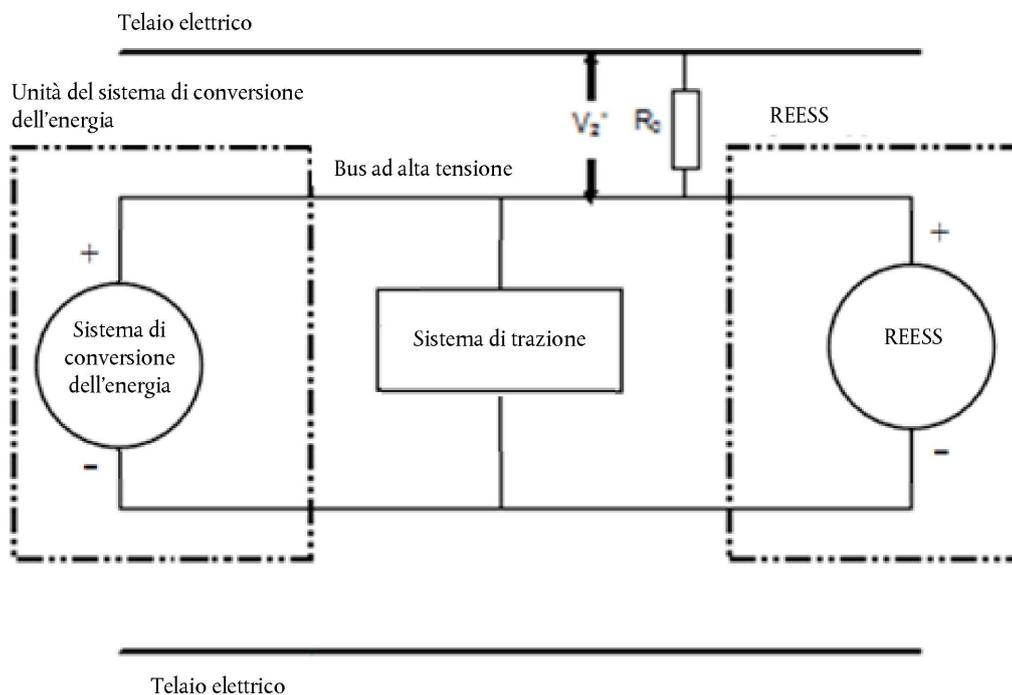
Calcolare la resistenza di isolamento (R_i) con la seguente formula:

$$R_i = R_0 \cdot (V_b/V_2' - V_b/V_2) \text{ oppure } R_i = R_0 \cdot V_b \cdot (1/V_2' - 1/V_2)$$

Dividere il risultato R_i , che è il valore della resistenza di isolamento elettrico espresso in ohm (Ω), per la tensione di esercizio del bus ad alta tensione espressa in volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) / \text{tensione di esercizio (V)}$$

Figura 4

Misurazione della tensione V_2' 

Nota: la resistenza normalizzata nota R_0 (in Ω) dovrebbe essere uguale alla resistenza di isolamento minima richiesta (in Ω/V) moltiplicata per la tensione d'esercizio (in V) del veicolo $\pm 20\%$. R_0 non deve necessariamente corrispondere a tale valore, poiché le equazioni sono valide per qualsiasi R_0 ; un valore R_0 di quest'ordine di grandezza, tuttavia, dovrebbe permettere di misurare la tensione con una buona approssimazione.

6. FUORIUSCITA DI ELETTROLITI

Se necessario, applicare un opportuno rivestimento alla protezione fisica per verificare, dopo la prova d'urto, l'eventuale fuoriuscita di elettroliti dal REESS.

Salvo che il costruttore non fornisca strumenti per distinguere la fuoriuscita di elettroliti da quella di altri liquidi, ogni fuoriuscita di liquidi è considerata una fuga di elettroliti.

7. MANTENIMENTO IN POSIZIONE DEL REESS

Il rispetto di questa prescrizione si verifica con un esame visivo.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT