

## DIRETTIVA DELLA COMMISSIONE

del 2 aprile 1982

che adegua al progresso tecnico la direttiva 76/115/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore

(82/318/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi <sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 80/1267/CEE <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 11,

vista la direttiva 76/115/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1975, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore <sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 81/575/CEE <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 6,

considerando che, ai fini della sicurezza stradale, con la direttiva 81/575/CEE il Consiglio ha esteso a tutte le categorie di veicoli a motore il campo d'applicazione della direttiva 76/115/CEE, limitato sino allora alla categoria M<sub>1</sub>, di cui all'allegato I della direttiva 70/156/CEE; che siffatta estensione del campo d'applicazione è stata resa possibile dal progresso tecnico compiuto nel frattempo; che per l'applicazione di questo provvedimento le prescrizioni e le prove di cui a detta direttiva devono essere adeguate al campo d'applicazione ampliato; che, inoltre, dalle esperienze acquisite nell'applicazione della direttiva è risultata la necessità di un migliore adeguamento di determinate disposizioni alle effettive condizioni di prova;

considerando che le disposizioni della presente direttiva sono conformi al parere del comitato incaricato di adeguare al progresso tecnico le direttive per l'eliminazione degli ostacoli tecnici agli scambi dei veicoli a motore,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

Gli allegati I, II e III della direttiva 76/115/CEE sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

*Articolo 2*

1. Con decorrenza 1° ottobre 1982 gli Stati membri non possono, adducendo motivi riguardanti gli ancoraggi delle cinture di sicurezza in ordine ai veicoli a motore della categoria M<sub>1</sub>,

— rifiutare, per un tipo di veicolo a motore, l'omologazione CEE oppure il rilascio del certificato di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 70/156/CEE, oppure l'omologazione di portata nazionale,

né

— vietare la prima messa in circolazione dei veicoli,

se gli ancoraggi delle cinture di sicurezza di questo tipo di veicolo o di questi veicoli sono conformi alla direttiva 76/115/CEE, modificata da ultimo dalla presente direttiva.

2. Con decorrenza 1° ottobre 1983 gli Stati membri, per quanto riguarda i veicoli della categoria M<sub>1</sub>,

— non possono più rilasciare il certificato di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 70/156/CEE per un tipo di veicolo a motore i cui ancoraggi per cinture di sicurezza non siano conformi alla direttiva 76/115/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva,

e

— possono rifiutare l'omologazione di portata nazionale per i tipi di veicoli a motore i cui ancoraggi per cinture di sicurezza non siano conformi alla direttiva 76/115/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva.

Per determinati veicoli con tetto ripiegabile all'indietro oppure amovibile, omologati a norma

<sup>(1)</sup> GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU n. L 375 del 31. 12. 1980, pag. 34.

<sup>(3)</sup> GU n. L 24 del 30. 1. 1976, pag. 6.

<sup>(4)</sup> GU n. L 209 del 29. 7. 1981, pag. 30.

del punto 4.3.2 dell'allegato I della direttiva 76/115/CEE nella sua versione iniziale, la data sopra indicata è sostituita dal 1° ottobre 1986.

3. Con decorrenza 1° ottobre 1984, gli Stati membri possono vietare la prima messa in circolazione dei veicoli della categoria M<sub>1</sub> i cui attacchi per cinture di sicurezza non siano conformi alle disposizioni della direttiva 76/115/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva.

Questa disposizione non si applica, tuttavia, a taluni veicoli con tetto ripiegabile all'indietro oppure amovibile, omologati a norma del punto 4.3.2 dell'allegato I della direttiva 76/115/CEE nella sua versione iniziale.

### Articolo 3

1. Con decorrenza 1° ottobre 1982, gli Stati membri non possono, per quanto riguarda i veicoli a motore delle categorie diverse dalla M<sub>1</sub>, adducendo motivi riguardanti gli attacchi delle cinture di sicurezza,

— rifiutare, per un tipo di veicolo a motore, l'omologazione CEE oppure il rilascio del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 70/156/CEE, oppure l'omologazione di portata nazionale,

né

— vietare la prima messa in circolazione dei veicoli,

se gli attacchi delle cinture di sicurezza di questo tipo di veicolo o di questi veicoli sono conformi alle disposizioni della direttiva 76/115/CEE con le modifiche apportate dalla presente direttiva.

2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri non possono, adducendo motivi riguardanti gli attacchi delle cinture di sicurezza,

— sino al 30 settembre 1986, rifiutare l'omologazione CEE o il rilascio del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 70/156/CEE oppure l'omologazione di portata nazionale di un tipo di veicolo delle categorie N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>,

e

— sino al 30 settembre 1987, vietare la prima messa in circolazione dei veicoli di tali categorie,

se questo tipo di veicolo o questi veicoli non sono muniti di attacchi delle cinture di sicurezza.

### Articolo 4

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per adeguarsi alla presente direttiva al più tardi il 30 settembre 1982. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

### Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 2 aprile 1982.

*Per la Commissione*

Karl-Heinz NARJES

*Membro della Commissione*

## ALLEGATO

**Modifiche degli allegati della direttiva 76/115/CEE****ALLEGATO I — DEFINIZIONI, DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CEE, OMOLOGAZIONE CEE, CARATTERISTICHE, PROVE, CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE, ISTRUZIONI**

1.9. Nella versione inglese dev'essere cancellata l'espressione «(tip-up)».

2.2.1. Viene redatto nel modo seguente:

«2.2.1. disegni complessivi della struttura del veicolo in scala adeguata, dai quali risulti la disposizione degli ancoraggi, degli ancoraggi effettivi (se del caso), nonché disegni dettagliati degli ancoraggi e di quella parte della struttura alla quale essi sono fissati».

4.1.1. Viene redatto nel modo seguente:

«4.1.1. Il punto H è un punto di riferimento conforme alla definizione 1.1 dell'allegato III della direttiva 77/649/CEE, da determinare secondo la procedura descritta in detta direttiva.

4.1.1.1. Il punto H' è il punto di riferimento che corrisponde al punto H di cui al punto 4.1.1 e che deve essere determinato per tutte le normali posizioni di utilizzazione del sedile.

4.1.1.2. Il punto R è il punto di riferimento di un sedile definito al punto 1.2 dell'allegato III della direttiva 77/649/CEE».

4.1.2. Viene redatto nel modo seguente:

«4.1.2. La linea di riferimento è una retta conforme al punto 3.4 dell'allegato III della direttiva 77/649/CEE».

4.1.4. Viene redatto nel modo seguente:

«4.1.4. Il punto C è situato 450 mm al di sopra e sulla verticale del punto R. Se, però, la distanza definita al punto 4.1.6 è  $S \geq 280$  mm e se il costruttore ha scelto la formula opzionale  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$  di cui al punto 4.4.4.3, la distanza verticale tra C ed R deve essere di 500 mm».

4.1.5. L'espressione «punto H» è sostituita dall'espressione «punto H'».

4.1.6.2.1. Viene redatto nel modo seguente:

«4.1.6.2.1. Il piano P relativo alla posizione del conducente è quello parallelo al piano di simmetria longitudinale del veicolo e passante verticalmente per il centro del piano del volante, il quale, se è di tipo regolabile, va posto nella sua posizione intermedia».

4.1.6.2.3. L'ultima riga è redatta come segue:

« $A \geq 300$  mm se il sedile a banchina può ospitare più di 2 passeggeri».

4.3.4. Alla fine di questo punto viene aggiunta la frase seguente:

«In questo caso bastano due ancoraggi inferiori».

4.4.2.3. Soppresso.

4.4.3. Nella versione olandese aggiungere il termine «effectief».

4.4.3.1. Viene redatto nel modo seguente:

- «4.4.3.1. Gli angoli  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  devono essere compresi tra  $30^\circ$  e  $80^\circ$  per tutte le normali posizioni di utilizzazione del sedile. Qualora, per i sedili anteriori dei veicoli della classe  $M_1$ , almeno uno degli angoli  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  sia costante per qualsiasi posizione normale di utilizzazione del sedile, il suo valore deve essere di  $60^\circ \pm 10^\circ$ ».

4.4.3.2. Viene redatto nel modo seguente:

- «4.4.3.2. Nel caso dei sedili a banchina dei veicoli di classe diversa dalla  $M_1$ , oppure dei sedili posteriori e dei sedili con un dispositivo di regolazione di cui al punto 1.12 con angolo di inclinazione dello schienale inferiore a  $20^\circ$  (vedi figura 1 dell'allegato III), gli angoli  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  possono essere inferiori al valore minimo fissato al punto 4.4.3.1 purché non siano inferiori a  $20^\circ$  per alcuna posizione normale di utilizzazione del sedile».

4.4.4.1. Viene redatto nel modo seguente:

- «4.4.4.1. Qualora vengano utilizzati una guida della cinghia o un dispositivo analogo che influenzano la posizione degli ancoraggi effettivi superiori, questa posizione sarà determinata in modo convenzionale supponendo che la linea centrale longitudinale della cinghia passi per il punto  $J_1$ , definito dai tre seguenti segmenti, a partire dal punto R:

RZ: segmento della linea di riferimento, misurato a partire dal punto R verso l'alto, lungo 530 mm;

ZX: segmento perpendicolare al piano di simmetria longitudinale del veicolo, misurato a partire dal punto Z verso l'ancoraggio, lungo 120 mm;

XJ<sub>1</sub>: segmento perpendicolare al piano definito dai segmenti RZ e ZX, misurato a partire dal punto X verso l'avanti, lungo 60 mm.

Il punto  $J_2$  viene determinato per simmetria con il punto  $J_1$  rispetto al piano verticale longitudinale che passa per la linea di riferimento definita al punto 4.1.2 del manichino seduto al posto considerato».

4.4.4.2. Viene redatto nel modo seguente:

- «4.4.4.2. L'ancoraggio effettivo superiore deve trovarsi al di sotto del piano FN, che è perpendicolare al piano mediano longitudinale del sedile e che forma un angolo di  $65^\circ$  con la linea di riferimento. Per i sedili posteriori, questo angolo può essere ridotto a  $60^\circ$ . Il piano FN è situato in modo da intersecare la linea di riferimento in un punto D tale che sia  $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$ . Tuttavia, quando  $S \leq 200 \text{ mm}$ , DR diventa = 675 mm».

4.4.4.3. Viene redatto nel modo seguente:

- «4.4.4.3. L'ancoraggio effettivo superiore deve trovarsi in posizione arretrata rispetto ad un piano FK perpendicolare al piano mediano longitudinale del sedile che interseca la linea di riferimento con un angolo di  $120^\circ$ , in un punto B tale che sia  $BR = 260 \text{ mm} + S$ . Per valori di  $S \geq 280 \text{ mm}$ , il costruttore può utilizzare  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$  a sua discrezione».

4.4.4.5. L'indicazione «H» deve essere sostituita con «R».

4.4.4.6. Viene redatto nel modo seguente:

- «4.4.4.6. L'ancoraggio effettivo superiore deve essere situato al di sopra di un piano orizzontale che passa per il punto C definito al punto 4.1.4».

4.4.4.7. Viene redatto nel modo seguente:

- «4.4.4.7. Oltre all'ancoraggio superiore richiesto al punto 4.3.1, possono essere predisposti altri ancoraggi effettivi superiori se esiste una delle seguenti condizioni:

- 4.4.4.7.1. Gli ancoraggi supplementari sono conformi alle prescrizioni di cui ai punti da 4.4.4.1 a 4.4.4.6.

- 4.4.4.7.2. Gli ancoraggi supplementari possono essere utilizzati senza l'impiego di attrezzi, sono conformi alle prescrizioni dei punti 4.4.4.5 e 4.4.4.6 e sono ubicati in una delle zone determinate in base a quella descritta nell'allegato III, figura 1, mediante traslazione verticale di 80 mm verso l'alto o verso il basso.
- 4.4.4.7.3. L'ancoraggio o gli ancoraggi sono destinati ad una cintura a bretella, sono conformi alle prescrizioni del punto 4.4.4.6, si trovano in posizione arretrata rispetto al piano trasversale che passa per la linea di riferimento e sono ubicati come segue:
- 4.4.4.7.3.1. nel caso di un solo ancoraggio, nella parte comune ai due diedri aventi come spigoli le verticali passanti per i punti  $J_1$  e  $J_2$  definiti al punto 4.4.4.1 e la cui sezione è rappresentata su un piano orizzontale, nella figura 2 dell'allegato III;
- 4.4.4.7.3.2. nel caso di due ancoraggi, in quello dei due diedri sopra definiti che si riveli adatto, purché ciascun ancoraggio non si discosti di oltre 50 mm dalla posizione simmetrica dell'altro ancoraggio rispetto al piano P definito al punto 4.1.6 del punto considerato».

4.5.1. Nella versione olandese sostituire «(7,16)» con «(7/16)».

Dopo il punto 4.5.1 inserire i nuovi punti 4.5.2 e 4.5.3:

- «4.5.2. Se il costruttore munisce il veicolo di cinture di sicurezza applicate su tutti gli ancoraggi prescritti per il sedile in causa, detti ancoraggi possono non essere conformi al punto 4.5.1, sempre che rispettino le altre disposizioni della presente direttiva. Parimenti, la disposizione del punto 4.5.1 non si applica agli attacchi supplementari di cui al punto 4.4.4.7.3.
- 4.5.3. La cintura di sicurezza deve poter essere separata dall'ancoraggio senza danneggiarlo».

5.1.2. Viene redatto nel modo seguente:

- «5.1.2. I sedili devono essere montati e sistemati, a scelta del servizio tecnico che effettua le prove di omologazione, nella posizione di guida o di impiego che presenti le condizioni più sfavorevoli dal punto di vista della resistenza. La posizione dei sedili va indicata nel verbale. Se il sedile è dotato di uno schienale ad inclinazione regolabile, questo schienale viene bloccato secondo le istruzioni del costruttore o, in loro mancanza, viene bloccato in modo da formare un angolo effettivo il più vicino possibile a  $25^\circ$  per i veicoli delle categorie  $M_1$  e  $N_1$  ed a  $15^\circ$  per i veicoli di tutte le altre categorie».

5.3.2. Sostituire « $10^\circ + 5^\circ$ » con « $10^\circ \pm 5^\circ$ ».

5.3.3. Nella versione olandese sostituire il termine «kort» con «snel».

5.3.5.1. Viene completato nel modo seguente:

«Qualora, oltre agli ancoraggi prescritti al punto 4.3, esistano ancoraggi supplementari, questi ultimi devono essere sottoposti alla prova di cui al punto 5.4.5, nel corso della quale le sollecitazioni sono loro trasmesse mediante un dispositivo che riproduca la geometria del tipo di cintura destinato ad essere fissato a questi ancoraggi».

I punti 5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2.1 e 5.4.2.2 vengono completati nel modo seguente:

«Per i veicoli di categorie diverse da  $M_1$  ed  $N_1$ , il carico di prova deve essere  $675 \pm 20$  daN».

5.4.3. Viene completato nel modo seguente:

«Per i veicoli di categorie diverse da  $M_1$  ed  $N_1$ , il carico di prova deve essere di  $1\,110 \pm 20$  daN».

5.4.4.2. Viene completato nel modo seguente:

«Per i veicoli di categorie diverse da M<sub>1</sub> ed N<sub>1</sub>, il carico corrisponde a 10 volte il peso del sedile completo».

Dopo il punto 5.4.4.2 inserire il nuovo punto 5.4.5:

- «5.4.5. Prova delle cinture di tipo speciale.
- 5.4.5.1. Un carico di prova di  $1\,350 \pm 20$  daN viene applicato a un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 2) collegato agli ancoraggi destinati alle cinture di questo tipo mediante un dispositivo che riproduca la geometria della cinghia o delle cinghie che interessano la parte superiore del torso.
- 5.4.5.2. Simultaneamente una forza di trazione di  $1\,350 \pm 20$  daN viene applicata ad un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 3) collegato ai due ancoraggi inferiori.
- 5.4.5.3. Per i veicoli di categorie diverse dalla M<sub>1</sub> e dalla N<sub>1</sub>, il carico di prova deve essere di  $675 \pm 20$  daN».

5.5.2. Viene redatto nel modo seguente:

- «5.5.2. Nei veicoli che ne sono muniti, i sistemi di spostamento e di bloccaggio che consentono l'uscita dal veicolo agli occupanti di tutti i sedili devono ancora poter essere azionati a mano una volta cessata la forza di trazione».

---

**ALLEGATO II — ALLEGATO ALLA SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CEE DI UN TIPO DI VEICOLO PER QUANTO RIGUARDA GLI ANCORAGGI DELLE CINTURE DI SICUREZZA**

Nota (1): Il testo delle spiegazioni è sostituito da quanto segue:

- «"A" per una cintura a tre punti;
- "B" per una cintura sub-addominale;
- "S" per cinture di tipo speciale; in questo caso precisare il genere della cintura nella voce "osservazioni";
- "Ar", "Br" oppure "Sr" per cinture munite di riavvolgitori;
- "Are", "Bre" oppure "Sre", per cinture munite di riavvolgitori e di un sistema di assorbimento dell'energia su almeno uno degli ancoraggi».

---

L'allegato III viene modificato nel modo seguente:

**ALLEGATO III**

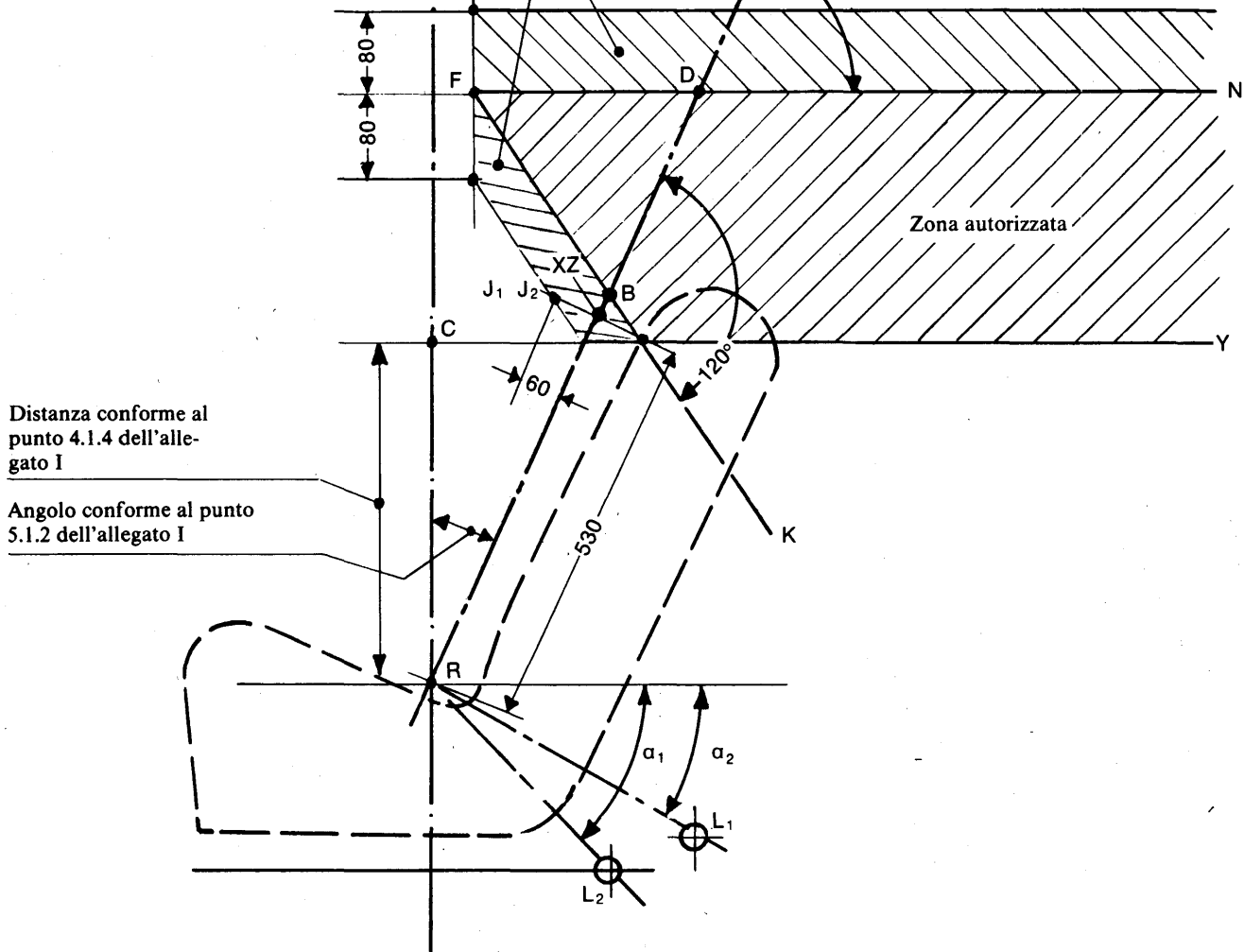
*Figura 1*

**Zone di ubicazione degli ancoraggi effettivi**

DR = 315 + 1,8 S  
 BR = 260 + S  
 salvo diversa  
 prescrizione dei punti  
 4.4.4.2, 4.4.4.3 e 4.4.4.6  
 dell'allegato I

Zona autorizzata per  
 ancoraggi supplementari  
 conformemente  
 al punto 4.4.4.7.2  
 dell'allegato I

Linee di riferimento  
 secondo il punto 4.1.2  
 dell'allegato I

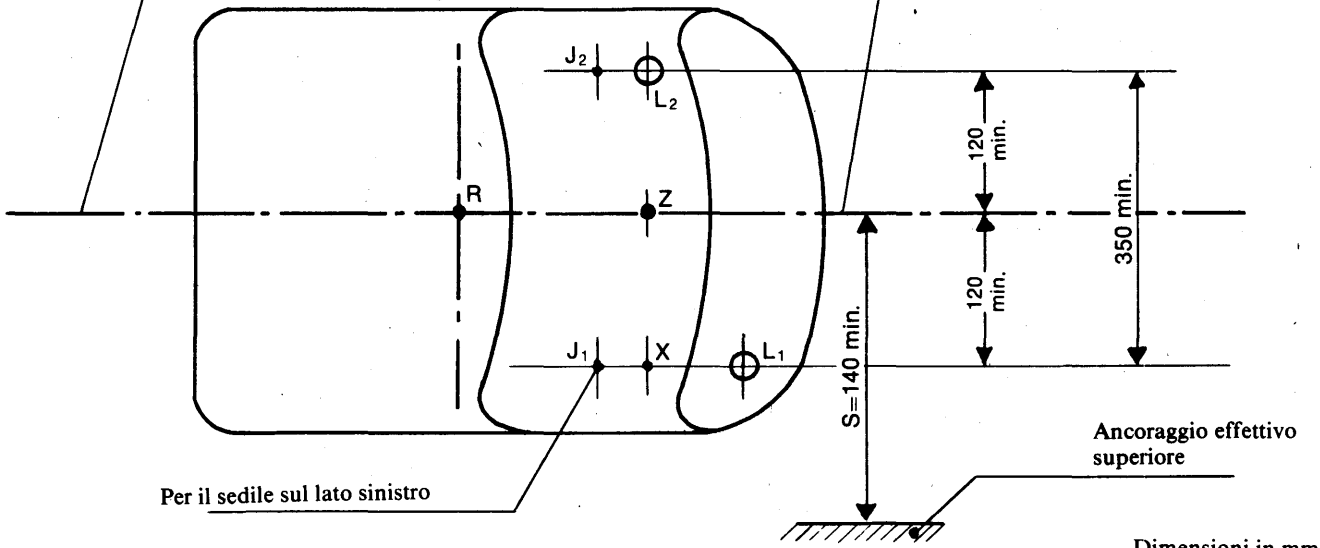


Distanza conforme al  
 punto 4.1.4 dell'allegato I

Angolo conforme al punto  
 5.1.2 dell'allegato I

Linea di riferimento conforme al  
 punto 4.1.2 dell'allegato I

Piano mediano longitudinale del  
 sedile

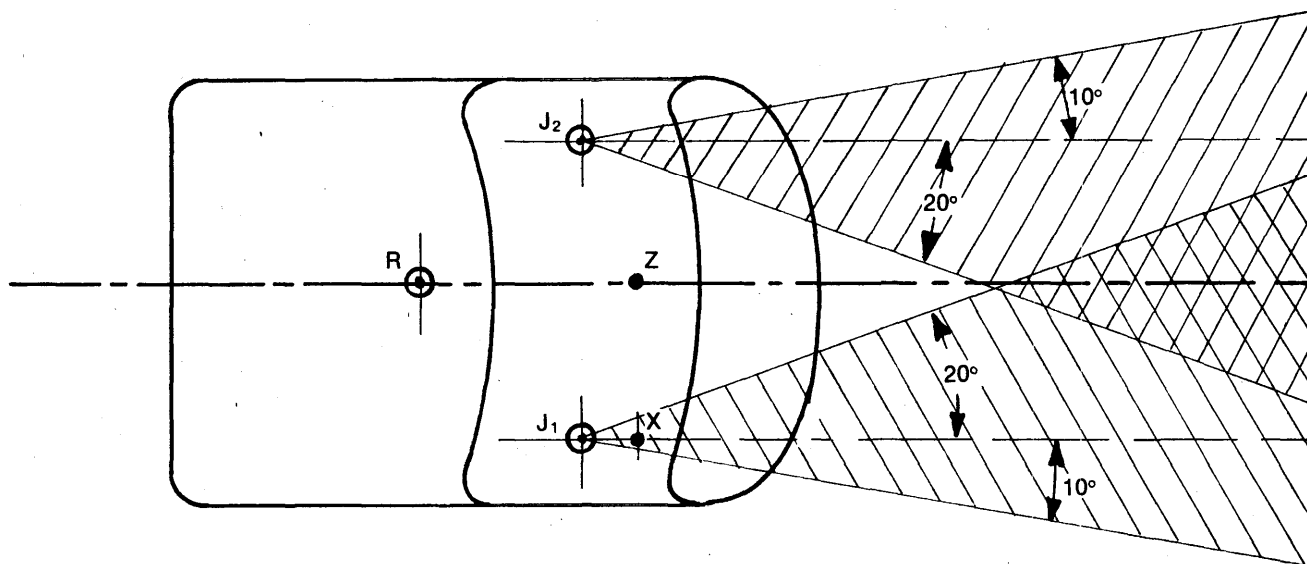


Ancoraggio effettivo  
 superiore

Dimensioni in mm

Figura 2

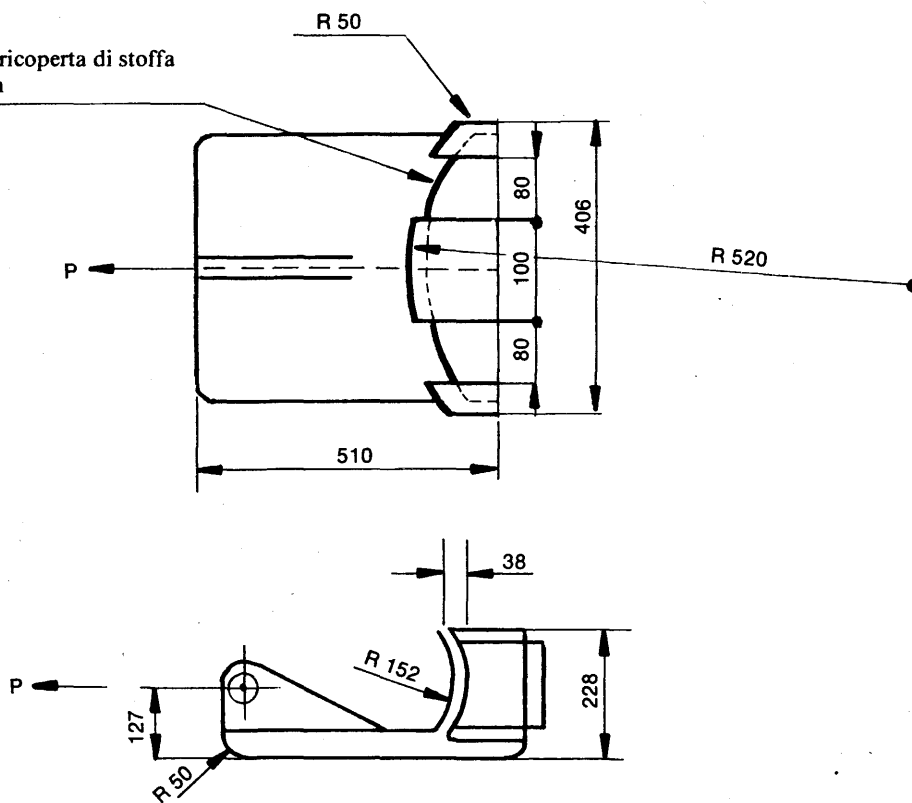
Ancoraggi effettivi superiori conformi al punto 4.4.4.7.3 dell'allegato I



L'allegato IV è completato dalla seguente figura 3:

Figura 3

Gommapiuma ricoperta di stoffa spessore 25 mm



Dimensioni in mm