

## DIRETTIVA DELLA COMMISSIONE

del 2 aprile 1982

che adegua al progresso tecnico la direttiva 77/541/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle cinture di sicurezza ed ai sistemi di ritenuta dei veicoli a motore

(82/319/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

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 77/541/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle cinture di sicurezza ed ai sistemi di ritenuta dei veicoli a motore <sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 81/576/CEE <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 10,

considerando che, ai fini della sicurezza stradale, con la direttiva 81/576/CEE il Consiglio ha esteso a tutte le categorie di veicoli a motore il campo d'applicazione della direttiva 77/541/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 registrato 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,

*Articolo 1*

Gli allegati I, III, VI, VII, VIII, IX, X e XIV della direttiva 77/541/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 le cinture di sicurezza ed i sistemi di ritenuta,

a) — rifiutare, per un tipo di veicolo della categoria M<sub>1</sub>, l'omologazione CEE oppure il rilascio di un certificato di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 70/156/CEE o l'omologazione di portata nazionale,

né

— rifiutare la prima messa in circolazione dei veicoli della categoria M<sub>1</sub>,

se le cinture di sicurezza ed i sistemi di ritenuta di questo tipo di veicolo o di questi veicoli sono conformi alla direttiva 77/541/CEE con le modifiche apportate dalla presente direttiva;

b) — rifiutare l'omologazione CEE per un tipo di cintura di sicurezza o di sistema di ritenuta destinati ad essere installati in un veicolo della categoria M<sub>1</sub> e conformi alla direttiva 77/541/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva;

— vietare l'immissione in servizio di cinture di sicurezza e di sistemi di ritenuta muniti dei marchi di omologazione CEE prescritti dalla presente direttiva.

2. Con decorrenza 1° ottobre 1983, gli Stati membri

a) — non possono più rilasciare per un tipo di veicolo della categoria M<sub>1</sub> il certificato di

<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 220 del 29. 8. 1977, pag. 95.

<sup>(4)</sup> GU n. L 209 del 29. 7. 1981, pag. 32.

cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 70/156/CEE,

- possono rifiutare l'omologazione di portata nazionale per un tipo di veicolo della categoria M<sub>1</sub>,

le cui cinture di sicurezza ed i cui sistemi di ritenuta non siano conformi alla direttiva 77/541/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva;

- b) possono rifiutare l'omologazione CEE per un tipo di cintura di sicurezza o di sistema di ritenuta destinati ad essere installati in un veicolo della categoria M<sub>1</sub>, se detti cintura o sistema non sono conformi alla direttiva 77/541/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva.

### 3. Con decorrenza 1° ottobre 1990 gli Stati membri

- possono rifiutare la prima messa in circolazione di veicoli della categoria M<sub>1</sub> le cui cinture di sicurezza ed i cui sistemi di ritenuta non siano conformi alla direttiva 77/541/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva,
- possono vietare l'immissione in servizio di cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta destinati ad essere installati su veicoli della categoria M<sub>1</sub> non muniti dei marchi di omologazione CEE prescritti dalla presente direttiva.

#### Articolo 3

Con decorrenza 1° ottobre 1982 gli Stati membri non possono, adducendo motivi riguardanti le cinture di sicurezza ed i sistemi di ritenuta,

- a) — rifiutare, per un tipo di veicolo delle categorie diverse dalla M<sub>1</sub>, 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 di dette categorie,

se le cinture di sicurezza ed i sistemi di ritenuta di questo tipo di veicolo o di questi veicoli sono conformi alla direttiva 77/541/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva;

- b) — rifiutare l'omologazione CEE per un tipo di cintura di sicurezza o di sistema di ritenuta destinati ad essere installati in un veicolo delle categorie diverse dalla M<sub>1</sub>, se detti cintura o sistema sono conformi alla direttiva 77/541/CEE, con le modifiche apportate dalla presente direttiva,

né

- vietare l'immissione in servizio di cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta destinati ad essere installati in un veicolo delle succitate categorie se detti cinture e sistemi sono muniti dei marchi di omologazione CEE prescritti dalla presente direttiva.

#### Articolo 4

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi 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 77/541/CEE

**ALLEGATO I — CAMPO DI APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, OMOLOGAZIONE CEE, PRESCRIZIONI DI INSTALLAZIONE**

0. Il punto 0' viene redatto nel modo seguente:

«0. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente direttiva si applica alle cinture di sicurezza ed ai sistemi di ritenuta destinati ad essere installati nei veicoli conformi alla definizione dell'articolo 9 e ad essere impiegati separatamente, vale a dire come dispositivi individuali, dalle persone con corporatura di adulto che occupano i sedili rivolti verso l'avanti».

1.1.3. Viene redatto come segue:

«1.1.3. *Cintura a tre punti*, qualsiasi cintura formata in particolare dalla combinazione di una cintura subaddominale e di una cintura diagonale».

1.1.4, 1.2.3, 1.6, 1.7: Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

1.5. L'ultima frase viene redatta come segue:

«Il dispositivo di regolazione può costituire parte della fibbia, oppure essere un riavvolgitore o qualsiasi altra parte della cintura di sicurezza».

Dopo il punto 1.8.4.2, inserire il seguente nuovo punto 1.8.5:

«1.8.5. Riavvolgitore con dispositivo di bloccaggio di emergenza a soglia di risposta più alta (tipo 4N); si tratta di un riavvolgitore conforme al punto 1.8.4, ma con particolari caratteristiche in funzione del suo impiego in veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> ed N<sub>3</sub> (1)».

Dopo il punto 1.19, inserire i seguenti punti 1.20 e 1.21:

«1.20. pulsante di apertura della fibbia incastrato: la fibbia non deve potersi aprire con una sfera di 40 mm di diametro,

1.21. pulsante di apertura della fibbia non incastrato: la fibbia deve potersi aprire con una sfera di 40 mm di diametro».

2.1.2.1. La prima frase del punto 2.1.2.1 viene redatta come segue:

«una descrizione tecnica, in triplice esemplare, del tipo di cintura, nella quale siano specificate le cinghie e le parti rigide usate, accompagnata da disegni e, nel caso dei riavvolgitori, dalle istruzioni per il loro montaggio ed il montaggio dei loro sensori».

2.1.2.2, 2.1.2.3 e 2.1.2.4 Vengono redatti come segue:

«2.1.2.2. cinque campioni del tipo di cintura e

2.1.2.3. dieci metri di ciascun tipo di cinghia usato nel tipo di cintura.

2.1.2.4. Il servizio tecnico che compie le prove per l'omologazione del tipo ha facoltà di richiedere ulteriori campioni».

2.4.1.2. Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

«(1) Definizione delle categorie di veicoli conforme all'allegato I della direttiva 70/156/CEE (GU n. L 42 del 23. 2. 1970).»

2.4.1.4. Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture». Nella versione inglese l'espressione «plastic parts» diventa «parts made of plastics».

2.4.2.2. La seconda frase del terzo comma viene redatta come segue:

«La superficie sulla quale si esercita la pressione deve avere le seguenti dimensioni nella posizione effettiva di apertura e in proiezione su un piano perpendicolare alla direzione del movimento iniziale del pulsante».

2.4.2.3. Viene redatto come segue:

«2.4.2.3. La fibbia deve poter sopportare operazioni ripetute, e prima della prova dinamica di cui al punto 2.7.8 deve essere sottoposta in normali condizioni di utilizzazione, a 5 000 cicli di apertura e chiusura».

2.4.5.2.1.1. Viene redatto come segue:

«2.4.5.2.1.1. Esso deve bloccarsi ad un valore di decelerazione del veicolo non superiore a 0,45 g per il tipo 4 e non superiore a 0,85 g per il tipo 4N».

2.4.5.2.1.2. Viene redatto come segue:

«2.4.5.2.1.2. Esso non deve bloccarsi quando la cinghia subisce un'accelerazione inferiore a 0,8 g per il tipo 4, oppure a 1,0 g per il tipo 4N, misurata nella direzione di estrazione della cinghia stessa».

2.4.5.2.1.3. Viene redatto come segue:

«2.4.5.2.1.3. Esso non deve bloccarsi quando il sensore è inclinato di non oltre 12° in qualsiasi direzione rispetto alla posizione di montaggio indicata dal fabbricante».

2.4.5.2.1.4. Viene redatto come segue:

«2.4.5.2.1.4. Esso deve bloccarsi quando il sensore è inclinato di almeno 27° per il tipo 4, oppure di 40° per il tipo 4N in qualsiasi direzione rispetto alla posizione di montaggio indicata dal fabbricante».

Dopo il punto 2.4.5.2.1.4 inserire il nuovo punto 2.4.5.2.1.5:

«2.4.5.2.1.5. Se l'efficacia del riavvolgitore dipende da un segnale o da una fonte di energia esterni, l'impianto deve garantire una chiusura automatica del riavvolgitore qualora il segnale o la fonte di energia siano guasti o vengano interrotti».

2.4.5.2.2. Viene redatto come segue:

«2.4.5.2.2. Un riavvolgitore con dispositivo di bloccaggio di emergenza ed a sensibilità multipla, comprensiva quindi della sensibilità della cinghia, deve, quando è provato nelle condizioni di cui al punto 2.7.7.2, soddisfare le succitate condizioni e, inoltre, deve bloccarsi se l'accelerazione della cinghia, misurata nella direzione di estrazione della cinghia stessa, è superiore o pari a 1,5 g per il tipo 4, oppure a 2,0 g per il tipo 4N».

2.6. Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

2.6.1.2. Viene redatto come segue:

«2.6.1.2. La prova dinamica viene effettuata su due cinture che non abbiano ancora subito sollecitazioni, a meno che dette cinture facciano parte di sistemi di ritenuta; in questo caso, la prova dinamica viene eseguita sui sistemi di ritenuta previsti per un gruppo di sedili i quali non siano stati precedentemente sottoposti ad alcuna sollecitazione. Le fibbie delle cinture da sottoporre alle prove devono essere conformi al punto 2.4.2.3».

2.6.1.2.1. Viene redatto come segue:

- «2.6.1.2.1. Dopo aver sottoposto le cinture alla prova di corrosione di cui al punto 2.7.2, le fibbie devono essere sottoposte a 500 cicli di apertura e di chiusura nelle normali condizioni di impiego.

2.6.1.2.2. Viene redatto come segue:

- «2.6.1.2.2. Le cinture con riavvolgitori devono avere superato le prove di cui ai punti 2.4.5.1 oppure 2.4.5.2, a seconda del caso. Se però il riavvolgitore è già stato sottoposto alla prova di corrosione, in applicazione del punto 2.6.1.2.1, non è necessario ripetere questa prova».

Dopo il punto 2.6.1.2 inserire il nuovo punto 2.6.1.3.

- «2.6.1.3. Durante questa prova si accerta che sussistano le seguenti condizioni:

2.6.1.3.1. Nessuna parte di una cintura o di un sistema di ritenuta che consente alla persona di mantenere la sua posizione nel veicolo deve rompersi, nessuna fibbia e nessun sistema di bloccaggio o di spostamento deve sbloccarsi, ed inoltre

2.6.1.3.2. lo spostamento del manichino in avanti deve essere compreso fra 80 e 200 mm, all'altezza del bacino, nel caso di cinture subaddominali. Con gli altri tipi di cinture, lo spostamento in avanti deve essere compreso fra 80 e 200 mm all'altezza del bacino, e tra 100 e 300 mm all'altezza del torso. I valori di cui sopra si intendono per gli spostamenti dei punti di riferimento indicati nell'allegato VIII, figura 6».

L'attuale punto 2.6.1.3 diventa il nuovo punto 2.6.1.4.

L'attuale punto 2.6.1.3.1 diventa il nuovo punto 2.6.1.4.1.

L'attuale punto 2.6.1.3.2 diventa il nuovo punto 2.6.1.4.2 e viene redatto come segue:

- «2.6.1.4.2. Nei veicoli in cui vengono utilizzati siffatti dispositivi, il sistema di spostamento e di bloccaggio che permette agli utilizzatori di tutti i sedili di uscire dal veicolo deve sempre potersi sbloccare a mano dopo la prova dinamica».

2.6.2.1. Viene completato come segue:

- «Nei procedimenti di tipo 1 e di tipo 2, la prova del carico di rottura viene effettuata soltanto sui campioni di cinghie (2.7.5). Per il procedimento di tipo 3, la prova del carico di rottura della cinghia viene effettuata con le relative parti rigide (2.7.6)».

2.6.2.2. Nella tabella il dispositivo di regolazione è escluso dall'applicazione della procedura del tipo 2.

2.7.1.1. Viene redatto come segue:

- «2.7.1.1. Per l'esame della fibbia, la prova di funzionamento a freddo, ed eventualmente la prova d'urto a freddo di cui al punto 2.7.6.4 e la prova di durata della fibbia stessa, la prova di corrosione della cintura, le prove di funzionamento dei riavvolgitori e la prova di apertura della fibbia dopo la prova dinamica, sono necessarie due cinture o due sistemi di ritenuta. L'esame della cintura o del sistema di ritenuta viene effettuato su uno dei due campioni».

2.7.1.2. Viene redatto come segue:

- «2.7.1.2. Per l'esame della fibbia e per la prova di resistenza della fibbia stessa, delle parti di fissaggio, dei dispositivi di regolazione della cintura, ed eventualmente dei riavvolgitori, occorre una cintura oppure un sistema di ritenuta».

2.7.1.3. Viene redatto come segue:

«2.7.1.3. Per l'esame della fibbia, nonché per le prove di microscorrimento e di abrasione, occorrono due cinture o due sistemi di ritenuta. La prova di funzionamento del dispositivo di regolazione della cintura viene effettuata su uno dei due campioni».

2.7.1.4. Viene redatto come l'attuale punto 2.7.1.5.

2.7.1.5 e 2.7.1.6. Soppressi.

2.7.2. Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

2.7.3.2.1. La prima frase viene redatta nel modo seguente:

«Si applicano le prescrizioni della raccomandazione ISO/R 105-B 02-1978».

2.7.3.2.2. Viene redatto come segue:

«2.7.3.2.2. Dopo l'esposizione, la cinghia deve essere tenuta per almeno 24 ore in un'atmosfera con temperatura di  $20^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$  ed umidità relativa di  $65\% \pm 5\%$ . Se la prova non viene effettuata immediatamente dopo il condizionamento, il campione deve essere tenuto in un contenitore chiuso ermeticamente sino all'inizio della prova. Il carico di rottura deve essere determinato entro cinque minuti dal momento in cui il campione viene estratto dall'atmosfera di condizionamento oppure dal recipiente».

2.7.3.6.4.2. Viene redatto nel modo seguente:

«2.7.3.6.4.2. Procedimento di tipo 2: qualora la cinghia cambi direzione durante il passaggio in una parte rigida.

Gli angoli compresi tra i due tratti della cinghia devono essere conformi alla figura 2 dell'allegato XII.

Il carico di 0,5 daN viene applicato in modo permanente. Se la cinghia cambia direzione più di una volta durante il passaggio in una parte rigida, il carico di 0,5 daN può venire aumentato in modo da consentire il prescritto spostamento di 300 mm della cinghia attraverso detta parte rigida».

2.7.6. Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

2.7.6.1. Viene redatto come segue:

«2.7.6.1. La fibbia ed il dispositivo di regolazione devono essere collegati all'apparecchio per la prova di trazione mediante le parti della cintura alla quali essi sono fissati normalmente: il carico in questo caso viene portato a 980 daN. Se però la fibbia o il dispositivo di regolazione sono compresi nella parte di fissaggio o nella parte comune di una cintura a tre punti, detti fibbia o dispositivo vengono provati assieme alla suddetta parte di fissaggio in conformità del punto 2.7.6.2, fatta eccezione per i riavvolgitori con rinvio sul montante all'ancoraggio superiore. In questo caso il carico sarà di 980 daN e la lunghezza della cinghia che resta avvolta sul tamburo al momento della chiusura deve essere il più vicino possibile a 450 mm».

2.7.6.3. Viene redatto nel modo seguente:

«2.7.6.3. Due campioni della cintura di sicurezza vengono collocati per due ore in una camera fredda alla temperatura di  $-10^{\circ}\text{C} \pm 1^{\circ}\text{C}$ . Immediatamente dopo essere state tratte dalla camera fredda, le parti della fibbia vengono agganciate a mano».

2.7.6.4. Nella versione inglese sostituire «plastic parts» con «parts made of plastics».

2.7.7.2.2. Seconda frase: sostituire il valore «10 g» con il valore «25 g».

2.7.7.4. Viene redatto come segue:

«2.7.7.4. Forze di riavvolgimento

2.7.7.4.1. La prima frase deve iniziare con:

«Le forze di riavvolgimento sono . . .».

L'ultima frase deve finire come segue:

«. . ., mentre la cinghia viene riavvolta alla velocità di circa 0,6 m al minuto».

Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

2.7.8. Nella versione italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

2.7.8.1.1. Viene redatto come segue:

«2.7.8.1.1. Se una cintura di sicurezza è parte di un complesso per il quale viene richiesta un'omologazione del tipo in quanto sistema di ritenuta, detta cintura deve essere montata sulla parte della struttura del veicolo alla quale essa è normalmente destinata, e questa parte viene fissata sul carrello di prova nel modo descritto qui di seguito».

2.7.8.1.4. L'ultima frase viene redatta come segue:

«Se il sedile è dotato di schienale ad inclinazione regolabile, questo schienale viene bloccato secondo le istruzioni del costruttore o, in mancanza di tali istruzioni, viene bloccato in modo da formare un angolo effettivo il più vicino possibile a 25° per i veicoli delle categorie M<sub>1</sub> ed N<sub>1</sub>, ed a 15° per i veicoli di tutte le altre categorie».

2.7.8.1.5. Il riferimento 2.6.1.3.1 diventa 2.6.1.4.1.

2.7.8.2. Viene redatto nel modo seguente:

«2.7.8.2. La cintura viene fissata sul manichino di cui all'allegato VIII nel seguente modo: collocare una tavola con spessore di 25 mm tra il dorso del manichino e lo schienale; sistemare accuratamente la cintura sul manichino, quindi togliere la tavola ed appoggiare il manichino stesso in modo che le sue spalle si trovino in contatto su tutta la loro lunghezza con lo schienale del sedile».

2.7.8.6. Il riferimento 2.6.1.3.1 diventa 2.6.1.4.1.

2.7.9. Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

2.7.9.2. Viene redatto nel modo seguente:

«2.7.9.2. La cintura viene smontata dal carrello di prova senza aprire la fibbia. Viene applicato sulla fibbia un carico di 30 daN in trazione diretta. Qualora la fibbia sia collegata ad una parte rigida, lo sforzo è applicato rispettando l'angolo formato dalla fibbia e dalla parte rigida durante la prova dinamica. Un carico viene applicato alla velocità di  $400 \pm 20$  mm/min al centro geometrico del pulsante che comanda l'apertura della fibbia, seguendo un asse costante parallelo al movimento iniziale del pulsante stesso. Durante l'applicazione dello sforzo di apertura, la fibbia viene sostenuta da un supporto rigido. Il carico di cui sopra non deve superare il limite indicato al punto 2.4.2.5. Il punto di contatto dell'apparecchiatura di prova ha forma sferica con raggio di  $2,5 \pm 0,1$  mm, e presenta una superficie metallica levigata».

2.7.9.3. Soppresso.

L'attuale punto 2.7.9.4 diventa il nuovo punto 2.7.9.3.

L'attuale punto 2.7.9.5 diventa il nuovo punto 2.7.9.4.

2.7.10. Sostituire «punto 2.6.1.3.1» con «punto 2.6.1.4.1».

Nelle versioni italiana e francese sostituire rispettivamente i termini «complesso» ed «ensemble» con i termini «cintura» e «ceinture».

2.8.1.1. e 2.8.1.2 d). Sostituire il termine «complessi» con l'espressione «le cinture ed i sistemi di ritenuta».

2.8.1.4.1. Viene redatto come segue:

«2.8.1.4.1. Tutte le cinture e tutti i sistemi di ritenuta provvisti di riavvolgitore con dispositivo di bloccaggio di emergenza devono essere esaminati per verificarne la conformità alle prescrizioni di uno dei punti seguenti:

- 2.4.5.2.1.1, secondo la prova di cui al punto 2.4.5.2.3,
- oppure 2.4.5.2.1.4.

In quest'ultimo caso deve essere esaminato in più, conformemente al disposto del punto 2.4.5.2.1.1, almeno il 10 % della produzione».

2.8.2.1. L'espressione «un complesso» viene sostituita con «un esemplare».

3. Viene redatto come segue:

«3. PRESCRIZIONI PER L'INSTALLAZIONE NEL VEICOLO»

3.2.2.2. Viene redatto come segue:

«3.2.2.2. sia ridotto al minimo, il rischio di scivolamento della cinghia dalla spalla dell'utilizzatore nel caso di spostamento di quest'ultimo verso l'avanti, se la cintura è correttamente usata».

### ALLEGATO III — MARCHIO DI OMOLOGAZIONE CEE

1.1.1. Aggiungere «GR» per la Grecia.

Aggiungere il seguente punto 1.1.4:

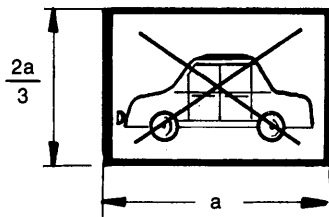
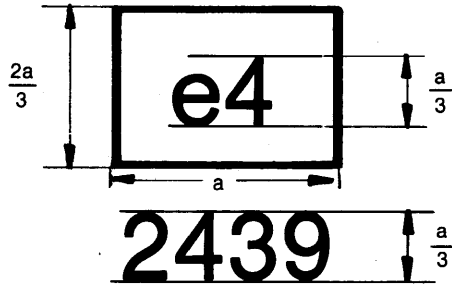
«1.1.4. per le cinture munite di un riavvolgitore 4N, da un simbolo consistente in un rettangolo nel quale figura un veicolo della categoria  $M_1$  barrato, a significare che questo tipo di riavvolgitore è vietato per i veicoli della categoria  $M_1$ ».

Nei punti 2.1, 2.2 e 2.3, l'indicazione «a = 8 mm» viene sostituita dall'indicazione «a ≥ 8 mm». Nella versione olandese del punto 2.3 sostituire il termine «harnastype» con il termine «speciaal type».

Dopo il punto 2.3 aggiungere il nuovo punto 2.4:

«2.4.

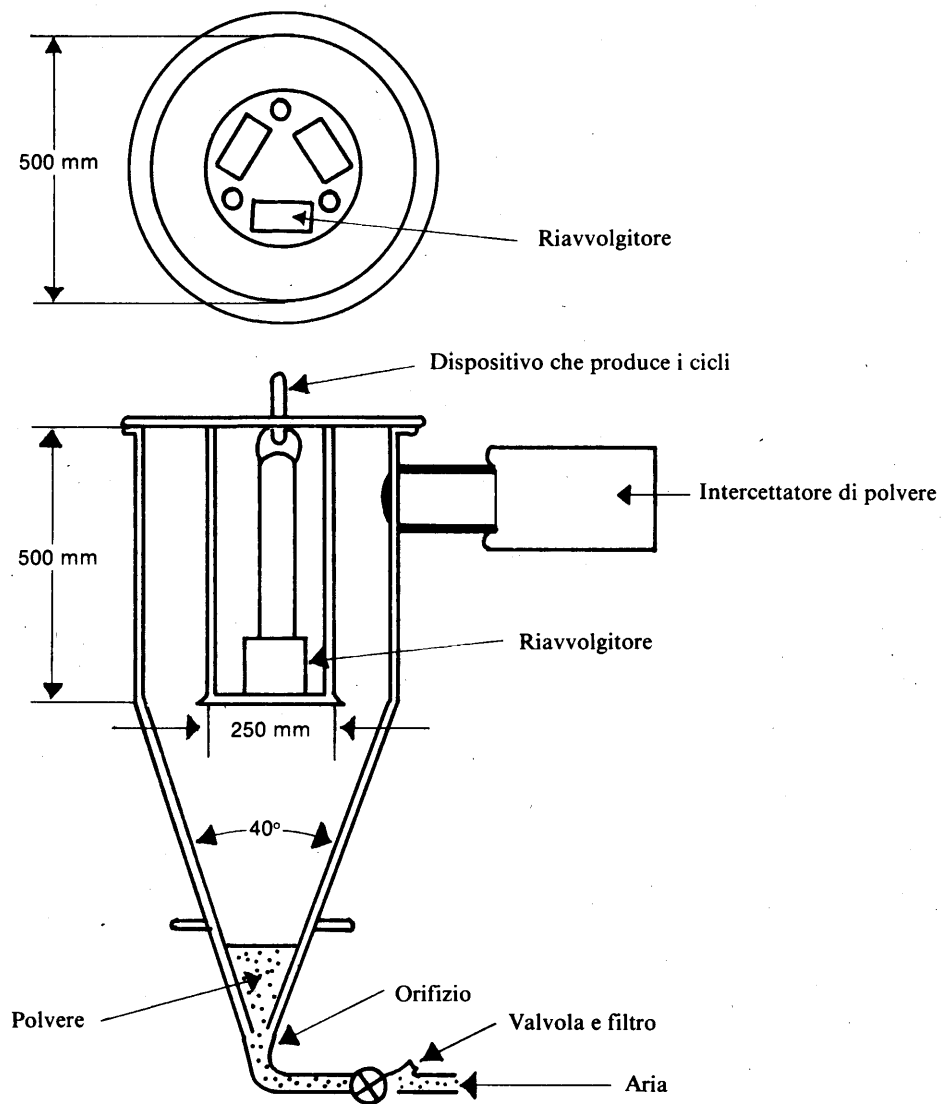
$\frac{a}{3}$   **Ar4Nm**  $a \geq 8 \text{ mm}$



La cintura che porta questo marchio di omologazione CEE è una cintura a tre punti ("A"), con un riavvolgitore di tipo 4N ("r4N") a sensibilità multipla ("m"), omologata nei Paesi Bassi ("e 4") con il numero 2439». Questa cintura non deve essere installata su un veicolo della categoria M<sub>1</sub>.

**ALLEGATO VI — ESEMPIO DI APPARECCHIATURA PER LA PROVA DI RESISTENZA  
DEI RIAVVOLGITORI ALLA POLVERE**

La figura viene sostituita dalla figura seguente:



**ALLEGATO VII — DESCRIZIONE DEL CARRELLO, DEL SEDILE, DEGLI ANCORAGGI E DEL DISPOSITIVO DI ARRESTO**

2. La prima frase del punto 2 viene redatta come segue:

«Salvo per le prove dei sistemi di ritenuta, il sedile deve essere rigido e presentare una superficie liscia».

3. Viene redatto come segue:

**«3. ANCORAGGI**

Gli ancoraggi devono essere disposti secondo le indicazioni della figura 1. I punti che corrispondono all'ubicazione degli ancoraggi indicano la posizione in cui vengono fissate le estremità della cintura sul carrello oppure, eventualmente, sui dinamometri. Normalmente vengono scelti per gli ancoraggi i punti A, B e K quando il bordo superiore della fibbia dista non oltre 250 mm dal foro di fissaggio del supporto; in caso contrario, devono essere usati i punti A<sub>1</sub> e B<sub>1</sub>. La struttura che porta gli ancoraggi deve essere rigida. L'ancoraggio superiore non deve spostarsi di oltre 0,2 mm in direzione longitudinale quando gli venga applicato un carico di 98 daN in detta direzione. Il carrello deve essere costruito in modo che nessuna deformazione permanente si verifichi nelle parti portanti gli ancoraggi durante la prova.

Il quarto punto di ancoraggio eventualmente necessario per il fissaggio di un riavvolgitore deve riunire le condizioni seguenti:

- essere situato su un piano verticale longitudinale passante per K,
- permettere l'inclinazione del riavvolgitore all'angolo prescritto dal fabbricante,
- trovarsi sull'arco di cerchio avente centro K e raggio  $KB_1 = 790$  mm quando il tratto di cinghia compreso tra il rinvio sul montante e l'uscita dal riavvolgitore è superiore o pari a 540 mm, e, in caso contrario, trovarsi sull'arco avente centro K e raggio di 350 mm».

4. Il terzo comma viene redatto come segue:

«Le dimensioni delle varie parti dell'assorbitore sono indicate nelle figure 2, 3 e 4. Le caratteristiche del materiale di assorbimento sono specificate qui di seguito. Immediatamente prima di ciascuna prova, i tubi devono essere tenuti per almeno 12 ore a temperatura compresa tra 15 e 25 °C, senza venire utilizzati. Durante la prova dinamica delle cinture o dei sistemi di ritenuta, il dispositivo di arresto deve essere a temperatura identica a quella della prova di taratura con tolleranza  $\pm 2$  °C.

Nell'allegato IX sono indicati i requisiti del dispositivo di arresto. Potrà essere accettato qualsiasi altro dispositivo che dia risultati equivalenti».

**TABELLA — CARATTERISTICHE DEL MATERIALE ASSORBENTE**

Alla prima riga, leggere:

«Durezza Shore A:  $95 \pm 2$  a  $20$  °C  $\pm 5$  °C».

La figura 1 è sostituita dalla seguente:

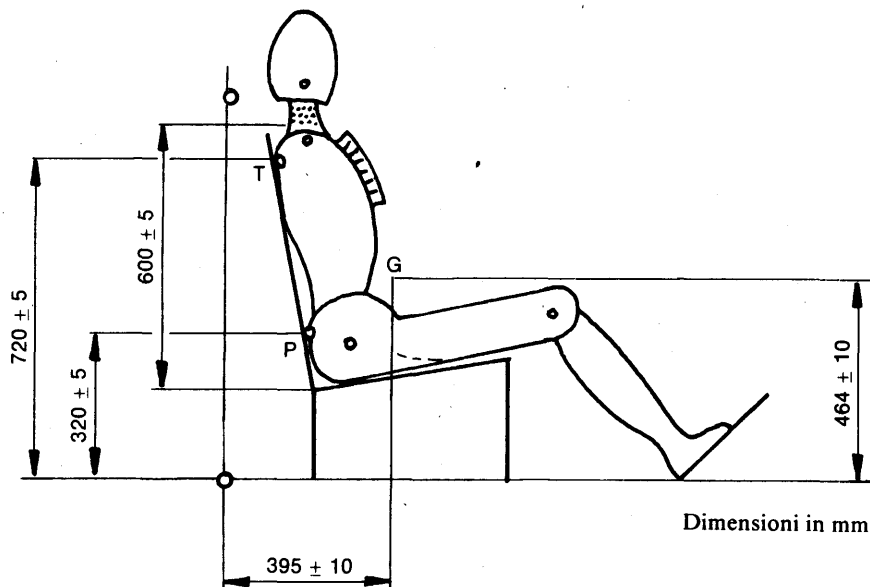


**ALLEGATO VIII — DESCRIZIONE DEL MANICHINO**

La figura 6 viene sostituita dalla seguente figura:

*Figura 6*

**Manichino seduto nella posizione indicata alla figura 1 dell'allegato VII**



- G = centro di gravità.  
 T = punto di riferimento del torso (misurato dietro, sull'asse del manichino).  
 P = punto di riferimento del bacino (misurato dietro, sull'asse del manichino).

**ALLEGATO IX — DESCRIZIONE DELLA CURVA DI DECELERAZIONE DEL CARRELLO IN FUNZIONE DEL TEMPO**

Primo comma: L'ultima frase viene redatta come segue:

«Durante la calibrazione del dispositivo di ritenuta, la velocità del carrello deve essere di  $50 \pm 1$  km/h e la distanza d'arresto  $400 \pm 20$  mm».

La nota 1 a piè di pagina viene redatta come segue:

«<sup>(1)</sup> Queste prescrizioni corrispondono alla raccomandazione ISO R 6487/1980».

**ALLEGATO X — ISTRUZIONI PER L'USO**

Dopo il punto 2 aggiungere il nuovo punto 3:

- «3. Nelle istruzioni per l'installazione delle cinture di sicurezza munite di un riavvolgitore del tipo 4N e sull'eventuale imballaggio di dette cinture deve essere indicato che esse non si prestano al montaggio in autoveicoli per il trasporto di persone con un massimo di 9 posti a sedere, compreso quello del conducente».



