

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

CONSIGLIO

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 22 luglio 1974

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (resistenza dei sedili e del loro ancoraggio)

(74/408/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che le prescrizioni tecniche alle quali devono soddisfare i veicoli a motore ai sensi delle legislazioni nazionali concernono, tra l'altro, le finiture interne per la resistenza dei sedili e del loro ancoraggio;

considerando che queste prescrizioni differiscono da uno Stato membro all'altro; che ne risulta la necessità che le stesse prescrizioni siano adottate da tutti gli Stati membri, a titolo complementare ovvero in sostituzione delle attuali regolamentazioni in tali Stati, segnatamente al fine di permettere l'applicazione, per ogni tipo di veicolo, della procedura di omologazione CEE che forma oggetto della 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 ⁽²⁾;

considerando che prescrizioni comuni sono state previste dalla direttiva 74/60/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1973 ⁽³⁾, per le parti interne dell'abitacolo, la disposizione dei comandi, il tetto, lo schienale e la parte posteriore dei sedili e dalla direttiva 74/297/CEE del Consiglio, del 4 giugno 1974 ⁽⁴⁾, per il comportamento del dispositivo di guida in caso di urto; che verranno adottate ulteriormente le prescrizioni riguardanti le altre finiture interne come il poggiatesta, gli attacchi per le cinture di sicurezza e l'identificazione dei comandi;

considerando che, per quanto riguarda le prescrizioni tecniche, è opportuno riprendere sostanzialmente quelle adottate dalla Commissione economica per l'Europa dell'ONU nel regolamento n. 17 («Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la resistenza dei sedili e del loro ancoraggio») ⁽⁵⁾ che è allegato all'accordo, del 20 marzo 1958, relativo all'adozione di condizioni uniformi di omologazione e al riconoscimento reciproco dell'omologazione degli equipaggiamenti e degli elementi dei veicoli a motore;

⁽²⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

⁽³⁾ GU n. L 38 dell'11. 2. 1974, pag. 2.

⁽⁴⁾ GU n. L 165 del 20. 6. 1974, pag. 16.

⁽⁵⁾ Documento CEE di Ginevra

(E/ECE/324
E/ECE/TRANS/505) riv. 1/Add. 16.

⁽¹⁾ GU n. C 108 del 10. 12. 1973, pag. 75.

considerando che il ravvicinamento delle legislazioni nazionali relative ai veicoli a motore comporta il riconoscimento fra gli Stati membri dei controlli effettuati da ciascuno di essi sulla base delle prescrizioni comuni; che tale sistema, per ben funzionare, richiede che queste prescrizioni siano applicate da tutti gli Stati membri a decorrere da una stessa data,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Ai sensi della presente direttiva, s'intende per veicolo ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, con o senza carrozzeria, che abbia almeno quattro ruote e una velocità massima per costruzione superiore a 25 km/h, ad eccezione dei veicoli che si spostano su rotaie, delle macchine e dei trattori agricoli o forestali e delle macchine operatrici.

2. La presente direttiva non si applica né ai sedili con attacchi per cinture di sicurezza incorporati, né agli strapuntini pieghevoli, né ai sedili rivolti verso i lati o verso la parte posteriore.

Articolo 2

Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE, né l'omologazione di portata nazionale di un veicolo per motivi concernenti la resistenza dei sedili e del loro ancoraggio, se questa è conforme alle prescrizioni degli allegati I e II, qualora il veicolo appartenga alla categoria M₁, e alle prescrizioni dell'allegato III, qualora il veicolo appartenga alle categorie M₂, M₃, N₁, N₂, o N₃. Le categorie dei veicoli sono definite nell'allegato I della direttiva 70/156/CEE.

Articolo 3

Gli Stati membri non possono rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, la messa in circolazione o l'uso dei veicoli per motivi inerenti alla resistenza dei sedili e del loro ancoraggio, se questa è conforme alle prescrizioni degli allegati I e II, qualora il veicolo appartenga alla categoria M₁, e alle prescrizioni dell'allegato III, qualora il veicolo appartenga alle categorie M₂, M₃, N₁, N₂, o N₃.

Articolo 4

Lo Stato membro che ha proceduto all'omologazione adotta le misure necessarie per essere informato circa qualsiasi modifica di uno degli elementi o di una delle caratteristiche di cui all'allegato I, punto 2.2. Le autorità competenti di questo Stato giudicano se sul tipo di veicolo modificato debbano essere condotte nuove prove accompagnate da un nuovo verbale. Se dalle prove risulta che le prescrizioni della presente direttiva non sono osservate, la modifica non è autorizzata.

Articolo 5

Le modifiche che sono necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni degli allegati I, II, III e IV sono adottate a norma alla procedura prevista nell'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

Articolo 6

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano anteriormente al 1° marzo 1975 le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva e ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano queste disposizioni a decorrere dal 1° ottobre 1975.

2. Dalla notifica della presente direttiva gli Stati membri provvedono inoltre a comunicare alla Commissione, in tempo utile affinché possa presentare le sue osservazioni, qualsiasi progetto di disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che intendano adottare nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 luglio 1974.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. SAUVAGNARGUES

ALLEGATO I ⁽¹⁾

GENERALITÀ, DEFINIZIONI, DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CEE, OMOLOGAZIONE CEE, CARATTERISTICHE GENERALI, PROVE, VERIFICHE, CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

1. GENERALITÀ

- 1.1. Le prescrizioni del presente allegato si applicano esclusivamente ai veicoli della categoria M₁.

2. DEFINIZIONI

Ai sensi della presente direttiva:

(2.1.)

- 2.2. per «tipo di veicolo per quanto concerne la resistenza dei sedili e del loro ancoraggio», si intendono i veicoli a motore che non differiscono sostanzialmente tra loro per quanto riguarda in particolare, i seguenti punti:

2.2.1. strutture, forme, dimensioni e materiale dei sedili;

2.2.2. tipo e dimensioni dei sistemi di regolazione e di blocco dello schienale;

2.2.3. tipo e dimensioni dell'ancoraggio del sedile e delle parti interessate della struttura del veicolo;

2.3. per «ancoraggio», s'intende il sistema di fissazione dell'intero sedile alla struttura del veicolo, ivi comprese le parti interessate della struttura del veicolo;

2.4. per «sistema di regolazione», s'intende il dispositivo che permette di regolare il sedile o le sue parti in modo da adattare la posizione dell'occupante seduto alla sua conformazione anatomica.

Questo dispositivo di regolazione consente in particolare:

2.4.1. uno spostamento longitudinale,

2.4.2. uno spostamento in altezza,

2.4.3. uno spostamento angolare;

2.5. per «sistema di spostamento», s'intende un dispositivo che permette uno spostamento angolare o longitudinale, senza posizione intermedia fissa, del sedile o di una delle sue parti, per facilitare l'accesso dei passeggeri;

2.6. per «sistema di blocco», s'intende un dispositivo che assicura il mantenimento in posizione d'uso del sedile e delle sue parti;

2.7. per «strapuntino», s'intende un sedile il cui schienale può essere piegato in avanti sul sedile e il cui sedile può ruotare in avanti rispetto al pavimento.

3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CEE

3.1. La domanda di omologazione CEE di un tipo di veicolo per quanto concerne la resistenza dei sedili e del loro ancoraggio deve essere presentata dal costruttore o dal suo mandatario.

3.2. Essa deve essere accompagnata dai documenti appresso indicati, in triplice copia, e dalle seguenti indicazioni:

3.2.1. descrizione particolareggiata del tipo di veicolo per quanto riguarda la costruzione dei sedili, del loro ancoraggio e dei loro sistemi di regolazione e di blocco;

3.2.2. disegni dei sedili, del loro ancoraggio sul veicolo e dei loro sistemi di regolazione e di blocco su scala adatta, con sufficienti dettagli.

⁽¹⁾ Il testo del presente allegato è sostanzialmente analogo a quello del regolamento n. 17 della Commissione economica per l'Europa dell'ONU; la suddivisione dei punti è la stessa; se un punto del regolamento n. 17 non ha il corrispondente nel presente allegato, il suo numero è indicato fra parentesi, come richiamo.

- 3.3. Occorre presentare al servizio tecnico incaricato delle prove:
 - 3.3.1. un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare;
 - 3.3.2. un gioco supplementare di sedili identici a quelli di cui è dotato il veicolo, con il loro ancoraggio.
4. OMOLOGAZIONE CEE
 - (4.1.)
 - (4.2.)
 - 4.3. Si acclude alla scheda di omologazione CEE una scheda conforme al modello indicato nell'allegato IV.
 - (4.4.)
 - (4.4.1.)
 - (4.4.2.)
 - (4.5.)
 - (4.6.)
5. CARATTERISTICHE GENERALI
 - 5.1. Ogni sistema di regolazione e di spostamento, se esiste, deve comprendere un sistema di blocco a funzionamento automatico.
 - 5.2. Il comando di sblocco del dispositivo di cui al punto 2.5 deve essere installato sulla parte esterna del sedile in prossimità della porta. Esso deve essere facilmente accessibile, anche per l'occupante del sedile situato immediatamente dietro a quello considerato.
6. PROVE
 - 6.1. Prova di resistenza dello schienale e dei suoi sistemi di blocco
 - 6.1.1. Per questa prova lo schienale, se è regolabile, viene inclinato indietro e bloccato in una posizione quanto più vicina possibile a 25 ° rispetto alla verticale della linea di riferimento del tronco del manichino descritto al punto 3 dell'allegato II, salvo indicazione contraria del costruttore.
 - 6.1.2. Alla parte superiore della struttura dello schienale si applica, per il tramite di un elemento che riproduce il dorso del manichino descritto al punto 3 dell'allegato II, una forza longitudinale, orientata verso l'indietro, con un momento di 53 mdaN rispetto al punto H.
 - 6.2. Prova di resistenza dell'ancoraggio del sedile e dei sistemi di blocco per il sedile
 - 6.2.1. Questi sistemi debbono resistere, per tutte le posizioni a sedere, alle forze indicate al punto 6.2.2. Tuttavia, questa condizione si considera soddisfatta se la prova effettuata nelle posizioni di cui al punto 6.2.5, e, se del caso, al punto 6.2.6, è soddisfacente.
 - 6.2.2. Alla struttura del sedile si applica una forza longitudinale orizzontale passante per il centro di gravità del sedile completo e uguale a 20 volte il peso del sedile completo. Si effettuano due prove sullo stesso sedile, con la forza diretta una volta verso l'avanti e una volta verso l'indietro. Se il sedile è composto di parti separate, fissate ciascuna alla struttura, le prove sono effettuate su ogni parte nelle condizioni sopra specificate. Se il sedile è composto di elementi fissati parzialmente alla struttura del veicolo e mantenuti uniti da alcune loro parti, le prove sono effettuate simultaneamente applicando al centro di gravità di ciascuna parte le forze corrispondenti a ciascun elemento considerato isolatamente.
 - 6.2.3. Per la prova prevista al punto 6.2.1 è autorizzato un rafforzamento del collegamento dello schienale con il sedile, a condizione che i pezzi di rinforzo siano fissati alla struttura dello schienale a livello del punto di applicazione della forza e nel punto della struttura più avanzata del sedile.

- 6.2.4. Le condizioni fissate al punto 6.2.2 possono essere considerate soddisfatte se due forze, ciascuna uguale alla metà della forza prescritta, sono applicate agli elementi laterali di resistenza della struttura del sedile, a livello del centro di gravità.
- 6.2.5. Il sedile deve essere provato:
- 6.2.5.1. nella posizione più avanzata con l'occupante seduto ed il sedile nella posizione più alta verso l'avanti, quando la forza è applicata verso l'avanti,
- 6.2.5.2. nella posizione più arretrata con l'occupante seduto ed il sedile nella posizione più bassa verso l'indietro, quando la forza è applicata verso l'indietro.
- 6.2.6. Nei casi particolari in cui, dalla disposizione dei sistemi di blocco, risultasse che in una posizione diversa da quelle indicata ai punti 6.2.5.1 e 6.2.5.2 la ripartizione delle forze sui sistemi di blocco e di ancoraggio del sedile è più sfavorevole di quella risultante dalle configurazioni menzionate in tali punti, le prove vengono ripetute per questa posizione del sedile.
- 6.3. **Prova di resistenza dei sistemi di blocco agli effetti dell'inerzia**
- 6.3.1. Quando si applica al complesso del sedile, verso l'avanti e verso l'indietro, un'accelerazione longitudinale orizzontale di 20 gal, non si deve rilevare alcuno sblocco dei sistemi di blocco.
- 6.3.2. In luogo della prova dinamica prevista al punto 6.3.1 si può effettuare un calcolo degli effetti dell'inerzia su tutti gli elementi dei sistemi di blocco. In questo calcolo non si tiene conto delle forze di attrito.
- 6.4. Sono ammessi metodi di prova equivalenti a condizione che i risultati di cui ai punti 6.1, 6.2 e 6.3 possano essere ottenuti sia integralmente mediante la prova di sostituzione, sia mediante calcoli in base ai risultati della prova di sostituzione. Se viene impiegato un metodo diverso da quello descritto ai punti 6.1, 6.2, 6.3 è necessario dimostrarne l'equivalenza.
7. **VERIFICHE**
- 7.1. Durante le prove previste ai punti 6.1 e 6.2 non si deve rilevare alcun difetto nella struttura, nei sistemi di ancoraggio, di regolazione e di spostamento, e nei relativi blocchi. Non si esige che i sistemi di regolazione, di spostamento e di blocco siano in condizione di funzionare dopo le prove, ma il sistema di spostamento di cui al punto 2.5 deve poter essere sbloccato dopo la prova.
- (8.)
9. **CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE**
- (9.1.)
- 9.2. Per verificare la conformità con il tipo omologato, si procede ad un numero sufficiente di controlli per sondaggio sui veicoli di serie.
- 9.2. In generale, tali verifiche si limitano a misure dimensionali. Se necessario, i veicoli, o i sedili vengono tuttavia sottoposti alle prove relative alle prescrizioni di cui al punto 6.
- (10.)
- (11.)

ALLEGATO II

PROCEDURA DA SEGUIRE PER DETERMINARE IL PUNTO «H» E L'ANGOLO EFFETTIVO DI INCLINAZIONE DELLO SCHIENALE, NONCHÉ PER CONTROLLARE IL LORO RAPPORTO COL PUNTO «R» E CON L'ANGOLO PREVISTO DI INCLINAZIONE DELLO SCHIENALE

0. GENERALITÀ

Le prescrizioni del presente allegato si applicano esclusivamente ai veicoli della categoria M₁.

1. DEFINIZIONI

- 1.1. Punto «H»: vedasi punto 1.1 dell'allegato IV della direttiva 74/60/CEE.
- 1.2. Punto «R»: vedasi punto 1.2 dell'allegato IV della direttiva 74/60/CEE.
- 1.3. Per «angolo di inclinazione dello schienale» si intende l'inclinazione dello schienale rispetto alla verticale.
- 1.4. Per «angolo effettivo di inclinazione dello schienale» si intende l'angolo formato dalla verticale passante per il punto «H» e la linea di riferimento del tronco del corpo umano rappresentato dal manichino di cui al punto 3.
- 1.5. Per «angolo previsto di inclinazione dello schienale» si intende l'angolo indicato dal costruttore, che
 - 1.5.1. determina l'angolo di inclinazione dello schienale per la posizione di guida o di uso normale più bassa e più arretrata prevista per ogni sedile dal costruttore del veicolo,
 - 1.5.2. è formato nel punto «R» dalla verticale e dalla linea di riferimento del tronco,
 - 1.5.3. corrisponde teoricamente all'angolo effettivo di inclinazione.

2. DETERMINAZIONE DEI PUNTI «H»

Vedasi il punto 2 dell'allegato IV della direttiva 74/60/CEE.

3. CARATTERISTICHE DEL MANICHINO

Vedasi il punto 3 dell'allegato IV della direttiva 74/60/CEE.

4. SISTEMAZIONE DEL MANICHINO

Vedasi il punto 4 dell'allegato IV della direttiva 74/60/CEE.

5. RISULTATI

- 5.1. Sistemato il manichino come indicato al punto 4, il punto «H» e l'angolo effettivo di inclinazione dello schienale son costituiti dal punto «H» e dall'angolo di inclinazione della linea di riferimento del tronco del manichino.
- 5.2. Le coordinate del punto «H» e l'angolo effettivo di inclinazione dello schienale sono misurati ciascuno con la massima precisione possibile. Lo stesso dicasi delle coordinate dei punti caratteristici e ben determinati dell'abitacolo. Le proiezioni di questi punti su un piano verticale longitudinale sono riportate su uno schema sul quale va altresì indicato l'angolo di inclinazione misurato.

6. VERIFICA DELLA POSIZIONE RELATIVA DEI PUNTI «R» ED «H» E DEL RAPPORTO FRA L'ANGOLO PREVISTO E L'ANGOLO EFFETTIVO DI INCLINAZIONE DELLO SCHIENALE

- 6.1. I risultati delle misure previste al punto 5.2 per il punto «H» e l'angolo effettivo di inclinazione dello schienale» devono essere raffrontati con le coordinate del punto «R» e con l'angolo previsto di inclinazione dello schienale indicati dal costruttore del veicolo.

- 6.2. La verifica della posizione relativa dei due punti è considerata soddisfacente per la posizione a sedere presa in considerazione se le coordinate del punto «H» si trovano in un rettangolo longitudinale i cui lati orizzontale e verticale sono, rispettivamente, di 30 e 20 mm, mentre le diagonali si intersecano nel punto «R». La verifica dell'angolo di inclinazione dello schienale è considerata soddisfacente se l'angolo effettivo di inclinazione dello schienale non si discosta più di 3° dall'angolo previsto di inclinazione. Se queste condizioni sono soddisfatte, il punto «R» e l'angolo di inclinazione previsto sono utilizzati per la prova; se necessario, il manichino viene collocato in modo che il punto «H» coincida con il punto «R» e l'angolo effettivo di inclinazione dello schienale coincida con l'angolo previsto.
- 6.3. Se il punto «H» o l'angolo effettivo di inclinazione non rispondono alle prescrizioni del punto 6.2, si procede ad altre due determinazioni del punto «H» o dell'angolo di inclinazione (in tutto tre determinazioni).
Se i risultati ottenuti nel corso di due di queste tre operazioni soddisfano alle prescrizioni, il risultato della prova è considerato soddisfacente.
- 6.4. Se i risultati di almeno due delle tre operazioni non soddisfano alle prescrizioni del punto 6.2, il risultato della prova è considerato insoddisfacente.
- 6.5. Nel caso indicato al punto 6.3 o se la verifica non può essere effettuata perché il costruttore non ha fornito alcuna informazione sulla posizione del punto «R» o sull'angolo previsto di inclinazione dello schienale, può essere utilizzata la media dei risultati di tre determinazioni, che è considerata applicabile in tutti i casi in cui il punto «R» o l'angolo previsto di inclinazione dello schienale è menzionato nella presente direttiva.
- 6.6. Per verificare su un veicolo di produzione corrente la posizione relativa dei punti «R» ed «H» ed il rapporto fra l'angolo previsto e l'angolo effettivo di inclinazione dello schienale, il rettangolo di cui al precedente punto 6.2 è sostituito da un quadrato di 50 mm di lato; l'angolo effettivo di inclinazione dello schienale non deve differire più di 5° dall'angolo previsto.

*ALLEGATO III***GENERALITÀ, CARATTERISTICHE GENERALI****1. GENERALITÀ**

- 1.1. Le prescrizioni del presente allegato si applicano ai veicoli delle categorie M₂, M₃, N₁, N₂ o N₃.

2. CARATTERISTICHE GENERALI

- 2.1. I sedili a poltrona e a divano devono essere fissati solidamente al veicolo.
 - 2.2. I sedili a poltrona e a divano scorrevoli si devono bloccare automaticamente in tutte le posizioni previste.
 - 2.3. Gli schienali regolabili si devono poter bloccare in tutte le posizioni previste.
 - 2.4. I sedili a poltrona e a divano ribaltabili, come pure i loro schienali ribaltabili si devono bloccare automaticamente in posizione normale.
-

ALLEGATO IV

Indicazione dell'amministrazione

MODELLO

ALLEGATO ALLA SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CEE DI UN TIPO DI VEICOLO PER QUANTO RIGUARDA LA RESISTENZA DEI SEDILI E DEL LORO ANCORAGGIO

(Articolo 4, paragrafo 2 e articolo 10 della direttiva 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)

- N. di omologazione
1. Marchio di fabbrica o di commercio del veicolo a motore
2. Tipo di veicolo
3. Nome e indirizzo del costruttore
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore
5. Descrizione dei sedili
6. Descrizione dei sistemi di regolazione, di spostamento e di blocco del sedile o delle sue parti
7. Descrizione dell'ancoraggio del sedile
8. Veicolo presentato per l'omologazione il
9. Servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione
10. Data del verbale rilasciato dal servizio
11. Numero del verbale rilasciato dal servizio
12. L'omologazione per quanto riguarda la resistenza dei sedili e del loro ancoraggio è concessa/rifiutata ⁽¹⁾
13. Località
14. Data
15. Firma
16. Sono acclusi i seguenti documenti, con il numero di omologazione sopraindicato:
- disegni, schemi e piani dei sedili e del loro ancoraggio sul veicolo, dei sistemi di regolazione, di spostamento dei sedili e delle loro parti e del loro blocco.
- fotografie dei sedili e del loro ancoraggio, dei sistemi di regolazione, di spostamento dei sedili e delle loro parti e del loro blocco.

(¹) Depennare la dicitura che non interessa.