Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B ►M4 **DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

del 20 marzo 1970

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai serbatoi di carburante e ai dispositivi di protezione posteriore antincastro dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ◄

(70/221/CEE)

(GU L 76 del 6.4.1970, pag. 23)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Direttiva 79/490/CEE della Commissione del 18 aprile 1979	L 128	22	26.5.1979
►M2	modificata dalla direttiva 81/333/CEE della Commissione del 13 aprile 1981	L 131	4	18.5.1981
►M3	Direttiva 97/19/CE della Commissione del 18 aprile 1997	L 125	1	16.5.1997
►M4	Direttiva 2000/8/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 marzo 2000	L 106	7	3.5.2000

Modificata da:

►A1	Atto di adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord	L 73	14	27.3.1972

Rettificata da:

►C1 Rettifica, GU L 65 del 15.3.1979, pag. 42 (70/221/CEE)

►C2 Rettifica, GU L 269 del 6.10.1998, pag. 14 (97/19/CE)

►C3 Rettifica, GU L 64 del 6.3.2001, pag. 39 (2000/8/CE)

►C4 Rettifica, GU L 151 del 7.6.2001, pag. 52 (2000/8/CE)

▼B
▼M4

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 20 marzo 1970

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai serbatoi di carburante e ai dispositivi di protezione posteriore antincastro dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

▼B

(70/221/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 [2],

considerando che le prescrizioni tecniche alle quali devono soddisfare i veicoli a motore ai sensi delle legislazioni nazionali concernono tra l'altro i serbatoi di carburante liquido e le ► **C1** protezioni posteriori antincastro ◄;

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 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 [3],

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

▼M4

Articolo 1

Ai sensi della presente direttiva, per «veicolo» s'intende ogni veicolo a motore e i loro rimorchi definiti all'allegato II, parte A, delle direttiva 70/156/CEE.

▼M1

Articolo 2

▼M4

1. Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CE né l'omologazione nazionale di un veicolo se il veicolo è conforme ai requisiti di cui alla presente direttiva per quanto riguarda i serbatoi di carburante.

▼M1

2. Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE né l'omologazione di portata nazionale di un veicolo per motivi concernenti la protezione posteriore antincastro se detto veicolo è conforme alle prescrizioni dell'allegato relative alla protezione posteriore antincastro od è equipaggiato di un dispositivo di protezione posteriore antincastro omologato in quanto unità tecnica ►**M3** a norma dell'articolo 2 della direttiva 70/156/CEE e montato conformemente alle prescrizioni dell'allegato II, punto 5 ◄.

3. Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE né l'omologazione di portata nazionale di un dispositivo di protezione

[1] GU n. C 160 del 18. 12. 1969, pag. 7.
[2] GU n. C 48 del 16. 4. 1969, pag. 16.
[3] GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

▼M1

posteriore antincastro se detto dispositivo, considerato quale unità tecnica ►M3 a norma dell'articolo 2 della direttiva 70/156/CEE, è conforme alle pertinenti prescrizioni dell'allegato II, punto 5 ◄.

Articolo 2 bis

▼M4

1. Gli Stati membri non possono rifiutare l'immatricolazione o vietare la vendita, la messa in circolazione o l'uso di un veicolo se il veicolo è conforme ai requisiti di cui alla presente direttiva per quanto riguarda i serbatoi di carburante.

▼M1

2. Gli Stati membri non possono rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, la messa in circolazione o l'uso di un veicolo per motivi concernenti la protezione posteriore antincastro se detto veicolo è conforme alle prescrizioni dell'allegato relative alla protezione posteriore antincastro ed è equipaggiato di un dispositivo di protezione posteriore antincastro omologato quale unità tecnica ►M3 a norma dell'articolo 2 della direttiva 70/156/CEE e montato conformemente alle prescrizioni dell'allegato II, punto 5 ◄.

3. Gli Stati membri non possono vietare la commercializzazione di un dispositivo di protezione posteriore antincastro, considerato quale entità tecnica a norma dell' ►M3 articolo 2 ◄ della direttiva 70/156/CEE, se detto dispositivo è conforme ad un tipo omologato a norma dell'articolo 2, paragrafo 3.

Articolo 2 ter

Lo Stato membro che procede all'omologazione prende le misure necessarie per essere informato di qualsiasi modifica di uno degli elementi o di una delle caratteristiche ►M3 di cui all'allegato II, punti 2.1 e 2.2 ◄. Le competenti autorità di questo Stato membro decidono se sul tipo modificato occorra procedere a nuove prove, con redazione di un nuovo verbale. Qualora dalle prove risulti che le prescrizioni della presente direttiva non sono rispettate, la modifica non è autorizzata.

▼M4

Articolo 3

Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico i requisiti di cui agli allegati sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

▼B

Articolo 4

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di diciotto mesi a decorrere dalla sua notifica e ne informano immediatamente la Commissione.

2. Gli Stati membri prendono cura di comunicare alla Commissione il testo delle essenziali disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore contemplato dalla presente direttiva.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼**M3**

ELENCO DEGLI ALLEGATI

▼**M4**

Allegato I: Serbatoi di carburante liquido

Appendice 1: Prova di resistenza al fuoco

Appendice 2: Dimensioni e caratteristiche tecniche dei mattoni refrattari

Appendice 3: Scheda informativa

Appendice 4: Scheda di omologazione CE

▼**M3**

Allegato II: Protezione posteriore antincastro

Appendice 1: Scheda informativa (veicolo)

Appendice 2: Scheda informativa (entità tecnica)

Appendice 3: Scheda di omologazione CE (veicolo)

Appendice 4: Scheda di omologazione CE (entità tecnica)

Appendice 5: Marchio di omologazione CE

▼M4

ALLEGATO I

SERBATOI DI CARBURANTE LIQUIDO

1. CAMPO DI APPLICAZIONE

1.1. Il presente allegato si applica ai veicoli oggetto della direttiva 70/156/CEE.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente allegato, s'intende per:

2.1. «tipo di veicolo per quanto concerne i serbatoi di carburante», i veicoli che non differiscono sostanzialmente tra loro per quanto concerne:

2.1.1. la struttura, la forma, le dimensioni e il materiale (metallo/plastica) dei serbatoi;

2.1.2. per i veicoli della categoria M_1 [1], l'ubicazione del serbatoio o dei serbatoi nel veicolo, nella misura in cui non consente una corretta applicazione del punto 5.10 del presente allegato;

2.2. «abitacolo», lo spazio destinato agli occupanti e delimitato dal tetto, dal pavimento, dalle fiancate, dalle porte, dalle finestrature esterne, dal divisorio anteriore e del divisorio posteriore;

2.3. «massa a vuoto», la massa del veicolo carrozzato in ordine di marcia come definito al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE;

2.4. «serbatoio», il serbatoio o i serbatoi destinati a contenere il carburante liquido definito al punto 2.6, utilizzato essenzialmente per la propulsione del veicolo esclusi i suoi accessori [tubo di riempimento (se si tratta di un elemento separato), bocchettone di riempimento, tappo, indicatore di livello, connessioni con il motore o per compensare la sovrappressione interna, ecc.];

2.5. «capacità del serbatoio», la capacità del serbatoio indicata dal costruttore;

2.6. «carburante liquido», un carburante liquido in condizioni ambiente normali.

3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE

3.1. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 70/156/CEE, la domanda di omologazione di un veicolo per quanto riguarda i serbatoi di carburante deve essere presentata dal costruttore del veicolo.

3.2. Il modello della scheda informativa figura nell'appendice 3.

3.3. Al servizio tecnico responsabile dell'esecuzione delle prove di omologazione deve essere presentato quanto segue:

3.3.1. un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare o le parti del veicolo che il servizio tecnico ritiene necessarie per le prove di omologazione;

3.3.2. nel caso di un veicolo munito di un serbatoio in materie plastiche: sette serbatoi supplementari con i rispettivi accessori;

3.3.3. nel caso di un veicolo munito di un serbatoio di altro materiale: due serbatoi supplementari con i rispettivi accessori.

4. RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE

4.1. Se sono soddisfatti i requisiti del caso, l'omologazione CE viene rilasciata ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3 e, se applicabile, dell'articolo 4, paragrafo 4, della direttiva 70/156/CEE.

4.2. Il modello della scheda di omologazione CE figura nell'appendice 4.

4.3. Conformemente all'allegato VII della direttiva 70/156/CEE, al tipo di veicolo omologato deve essere assegnato un numero di omologazione. Uno Stato membro non può assegnare lo stesso numero ad un altro tipo di veicolo.

---

[1] Come definito all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE.

▼M4

5. SPECIFICHE

5.1. I serbatoi devono essere costruiti in modo da resistere alla corrosione.

5.2. I serbatoi devono soddisfare, quando siano muniti di tutti gli accessori normalmente fissati, le prove di tenuta stagna eseguite come indicato al punto 6.1 a una pressione interna relativa pari al doppio della pressione di esercizio, ma comunque non inferiore a 0,3 bar.

Si ritiene che i serbatoi in materie plastiche destinati ai veicoli soddisfino la suddetta prescrizione se hanno superato la prova descritta al punto 6.3.2.

5.3. Qualsiasi eventuale sovrappressione o pressione che superi la pressione di esercizio deve essere automaticamente compensata con dispositivi appropriati (orifizi, valvole di sicurezza, ecc.).

5.4. Gli sfiati devono essere progettati in modo da prevenire qualsiasi rischio di incendio. In particolare il carburante che può sfuggire durante il riempimento del serbatoio o dei serbatoi non deve poter cadere sul dispositivo di scappamento, ma deve essere incanalato al suolo.

5.5. Il serbatoio o i serbatoi non devono essere situati in una superficie o costituire una superficie (pavimento, fiancata, divisorio) dell'abitacolo o di un altro vano che ne fa parte integrante.

5.6. Deve essere previsto un diaframma che separi l'abitacolo dal serbatoio o dai serbatoi. Il diaframma può contenere delle aperture (ad esempio per la sistemazione dei cavi) a condizione che esse siano sistemate in modo che il carburante non possa fluire liberamente dal serbatoio o dai serbatoi nell'abitacolo o in un altro vano che ne fa parte integrante in condizioni d'uso normali.

5.7. Ogni serbatoio deve essere fissato solidamente e disposto in modo che un'eventuale perdita di carburante dal serbatoio o dai suoi accessori fluisca al suolo e non nell'abitacolo in condizioni d'uso normali.

5.8. Il bocchettone di riempimento non deve essere situato nell'abitacolo, nel cofano bagagli o nel vano motore.

5.9. Il carburante non deve poter uscire dal tappo del serbatoio o attraverso dispositivi previsti per compensare la sovrappressione nelle condizioni prevedibili di utilizzazione del veicolo. In caso di capovolgimento del veicolo sarà tollerato uno sgocciolamento che non superi 30 g/min; questa prescrizione deve essere verificata durante la prova descritta al punto 6.2.

5.9.1. Il tappo del serbatoio deve esser fissato al tubo di riempimento: la guarnizione deve essere mantenuta saldamente nella sua sede, alla chiusura il tappo deve restare bloccato premendo contro la guarnizione e il tubo di riempimento.

5.9.1.1. Le prescrizioni di cui al punto 5.9.1 si ritengono soddisfatte se il veicolo corrisponde ai requisiti di cui al punto 5.1.3 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE ([1]), a condizione che gli esempi elencati al terzo trattino di tale sezione non si applichino a veicoli di categorie diverse dalla M_1 o N_1.

5.10. I serbatoi devono essere installati in modo da essere protetti dalle conseguenze di un urto frontale o posteriore del veicolo; in prossimità dei serbatoi non devono trovarsi parti sporgenti, spigoli vivi, ecc.

5.11. Il serbatoio di carburante e il collo del bocchettone devono essere progettati e installati nel veicolo in modo da evitare l'accumulo di cariche elettriche statiche sull'intera superficie. Se necessario, si neutralizzano le cariche, tramite un buon conduttore, sulla struttura metallica del telaio o altra massa metallica rilevante.

5.12. I serbatoi in materie plastiche devono inoltre essere sottoposti alla prova anche con il procedimento specificato al punto 6.3.

6. PROVE

6.1. **Prove idrauliche**

Il serbatoio deve essere sottoposto ad una prova di pressione interna idraulica da eseguirsi su di una singola unità, munita di tutti i suoi

([1]) GU 76 del 6.4.1970, pag. 1.

▼M4

accessori. Il serbatoio deve essere completamente riempito con un liquido non infiammabile (ad esempio acqua). Dopo aver chiuso ogni comunicazione con l'esterno, la pressione deve essere gradualmente aumentata tramite la tubazione che alimenta il motore di carburante, fino ad una pressione interna relativa pari al doppio della pressione di esercizio e comunque non inferiore a una sovrappressione di 0,3 bar, che va mantenuta per un minuto. Durante questo periodo l'involucro del serbatoio non deve presentare fessure o perdite; esso potrà però presentare una deformazione permanente.

6.2. **Prova di capovolgimento**

6.2.1. Il serbatoio e tutti i suoi accessori debbono essere montati in una apparecchiatura che rispecchi la modalità di installazione sul veicolo cui il serbatoio è destinato; ciò vale anche per i dispositivi previsti per compensare la sovrappressione interna.

6.2.2. L'apparecchiatura di prova deve ruotare attorno ad un asse parallelo all'asse longitudinale del veicolo.

6.2.3. La prova è eseguita con il serbatoio riempito al 90 % della sua capacità e quindi con il 30 % della sua capacità, con un liquido non infiammabile di densità e viscosità prossime a quelle del carburante normalmente usato (è ammessa l'acqua).

6.2.4. Il serbatoio deve essere ruotato dalla sua posizione di installazione di 90º verso destra e deve restare in questa posizione per almeno 5 minuti.

Il serbatoio deve essere quindi ruotato di altri 90º nella stessa direzione e mantenuto in questa posizione, completamente capovolto, per almeno altri 5 minuti.

Il serbatoio viene quindi riportato nella sua posizione normale. Il liquido di prova che non è rifluito dal sistema di ventilazione nel serbatoio deve essere drenato e, se necessario, riportato a livello.

Il serbatoio deve essere ruotato di 90º in direzione opposta e lasciato per almeno 5 minuti in questa posizione.

Il serbatoio deve essere ruotato di altri 90º nella stessa direzione e mantenuto in posizione, completamente capovolto, per almeno altri 5 minuti. Il serbatoio viene quindi riportato nella sua posizione normale.

6.3. **Prove supplementari per serbatoi in materie plastiche destinati ai veicoli**

6.3.1. *Resistenza all'urto*

6.3.1.1. Il serbatoio deve essere riempito completamente con una miscela di acqua e glicole o con un altro liquido a basso punto di congelamento che non modifica le proprietà del materiale del serbatoio, e quindi sottoposto alla prova di perforazione.

6.3.1.2. Durante questa prova la temperatura del serbatoio deve essere di 233 K ± 2 K (− 40 ºC ± 2 ºC).

6.3.1.3. Per la prova viene usato un dispositivo d'urto a pendolo. L'elemento d'urto deve essere di acciaio ed avere la forma di una piramide a base quadrata, con vertice e spigoli arrotondati con un raggio di 3 mm. Il centro di percussione del pendolo deve coincidere con il baricentro della piramide; la sua distanza dall'asse di rotazione del pendolo deve essere di 1 m. La massa totale del pendolo è di 15 kg. L'energia del pendolo al momento dell'urto non deve essere inferiore e quanto più possibile uguale 30 Nm.

6.3.1.4. Le prove devono essere eseguite sui punti del serbatoio ritenuti vulnerabili in caso di collisione frontale o di tamponamento. I punti considerati vulnerabili sono quelli più esposti o più deboli per la forma del serbatoio o per il modo in cui esso è installato sul veicolo. I punti scelti dal laboratorio devono essere indicati nel verbale di prova.

6.3.1.5. Durante la prova, il serbatoio deve essere tenuto in posizione mediante dispositivi di fissaggio sul lato o sui lati opposti al lato dell'urto. La prova non deve dar luogo ad alcuna perdita.

6.3.1.6. A scelta del costruttore, tutte le prove d'urto possono essere eseguite su un unico serbatoio oppure ciascuna prova su un serbatoio diverso.

▼M4

6.3.2. *Resistenza meccanica*

Il serbatoio deve essere sottoposto alla prova di tenuta e di rigidità della forma nelle condizioni prescritte al punto 6.1. Il serbatoio e tutti i suoi accessori devono essere montati in un dispositivo di prova in modo da corrispondere al tipo di installazione sul veicolo al quale il serbatoio è destinato. Quale fluido di prova deve essere usata dell'acqua a 326 K (53 ºC) che deve riempire completamente il serbatoio. Il serbatoio deve essere sottoposto ad una pressione interna relativa pari al doppio della pressione di esercizio e comunque non inferiore a 0,3 bar, ad una temperature di 326 K ± 2 K (53 ºC ± 2 ºC) per un periodo di cinque ore. Durante la prova il serbatoio ed i suoi accessori non devono presentare fessure o perdite, tuttavia, sono ammesse deformazioni permanenti.

6.3.3. *Permeabilità al carburante*

6.3.3.1. Il carburante usato per la prova di permeabilità deve essere quello specificato nella direttiva 70/220/CEE, allegato VIII, oppure una benzina super commerciale. Se il serbatoio è progettato per essere installato unicamente su veicoli con motore ad accensione spontanea, esso deve essere riempito con gasolio.

6.3.3.2. Prima della prova, il serbatoio deve essere riempito al 50 % della sua capacità con il carburante di prova e mantenuto, senza essere chiuso, ad una temperatura ambiente di 313 K ± 2 K (40 ºC ± 2 ºC) fino a che la perdita di peso per unità di tempi diventi costante.

6.3.3.3. Il serbatoio viene vuotato e riempito al 50 % della sua capacità con il carburante di prova, dopodiché esso è chiuso ermeticamente e mantenuto ad una temperatura di 313 K ± 2 K (40 ºC ± 2 ºC). La pressione deve essere regolata quando il contenuto del serbatoio ha raggiunto la temperatura di prova. Si determina la perdita di peso dovuta al trasudamento durante un periodo di prova di 8 settimane. La perdita di carburante media massima ammessa è di 20 g per ogni 24 ore di durata della prova.

6.3.3.4. Se la perdita dovuta al trasudamento supera il valore indicato al punto 6.3.3.3, la prova descritta deve essere ripetuta, sullo stesso serbatoio, per determinare la perdita per trasudamento a 296 K ± 2 K (23 ºC ± 2 ºC), restando invariate le altre condizioni. La perdita così misurata non deve superare 10 g ogni 24 ore.

6.3.4. *Resistenza al carburante*

Dopo la prova di cui al precedente punto 6.3.3, il serbatoio deve ancora soddisfare le prescrizioni dei punti 6.3.1 e 6.3.2.

6.3.5. *Resistenza al fuoco*

Il serbatoio deve essere sottoposto alle seguenti prove:

6.3.5.1. Il serbatoio, fissato come sul veicolo, viene esposto alla fiamma per due minuti. Il serbatoio non deve presentare alcuna perdita di carburante liquido.

6.3.5.2. Devono essere eseguite tre prove su serbatoi differenti riempiti come segue:

6.3.5.2.1. se il serbatoio è destinato ad essere installato su veicoli muniti di motore ad accensione comandata o di motore ad accensione spontanea, devono essere eseguite tre prove con i serbatoi riempiti con benzina super;

6.3.5.2.2. se il serbatoio è destinato ad essere installato unicamente su veicoli muniti di motore ad accensione spontanea, le tre prove devono essere eseguite con i serbatoi riempiti con gasolio.

6.3.5.2.3. Per ciascuna prova, il serbatoio deve essere installato in un dispositivo di prova che simuli per quanto possibile le effettive condizioni di installazione. Il metodo con cui il serbatoio è fissato nel dispositivo deve corrispondere alle specificazioni previste per il veicolo. Si deve tener conto delle parti del veicolo che proteggono il serbatoio ed i suoi accessori dall'esposizione alla fiamma o che comunque influiscono sulla sua propagazione, nonché dei componenti previsti montati sul serbatoio e dei tappi. Durante la prova, tutte le aperture devono essere chiuse, ma i sistemi di ventilazione devono restare in funzione. Immediatamente prima della prova, il serbatoio deve essere riempito al 50 % della sua capacità con il carburante prescritto.

6.3.5.3. La fiamma alla quale il serbatoio è esposto deve essere ottenuta bruciando del carburante commerciale per motori ad accensione comandata (detto in seguito «carburante») in una vasca. La quantità

▼M4

di carburante versato nella vasca deve essere sufficiente per consentire alla fiamma di bruciare per l'intera durata della prova in normali combustione.

6.3.5.4. Le dimensioni della vasca devono essere scelte in modo da poter esporre alla fiamma i lati del serbatoio. La vasca deve quindi sporgere di almeno 20 cm, ma non più di 50 cm, attorno alla proiezione orizzontale del serbatoio. Le pareti laterali della vasca non devono superare di oltre 8 cm il livello del carburante all'inizio della prova.

6.3.5.5. La vasca con il carburante deve essere posta sotto il serbatoio in modo tale che la distanza fra il livello del carburante nella vasca e il fondo del serbatoio corrisponda all'altezza di progetto del serbatoio sopra la superficie stradale con il veicolo scarico (cfr. punto 2.3). La vasca o il dispositivo di fissaggio per la prova o entrambi devono potersi muovere liberamente.

6.3.5.6. Durante la fase C della prova, la vasca deve essere coperta da uno ►C4 schermo disposto a 3 cm ± 1 cm sopra il livello del carburante ◄. Lo schermo deve essere di materiale refrattario, come prescritto nell'appendice 2. I mattoni non devono presentare fra loro alcuna discontinuità e devono essere sostenuti al di sopra della vasca in modo tale che le cavità dei mattoni non siano ostruite. Lunghezza e larghezza del telaio devono essere di 2-4 cm più piccole delle dimensioni interne delle vasca in modo da presentare una discontinuità di 1-2 cm tra il telaio e la parete della vasca per favorire la ventilazione.

6.3.5.7. Se la prova è eseguita all'aria libera, occorre una protezione sufficiente dal vento, la cui velocità a livello della vasca contenente il carburante non deve superare 2,5 km/h. Prima della prova, lo schermo deve essere riscaldato a 308 K ± 5 K (35 ºC ± 5 ºC). I mattoni refrattari possono essere inumiditi per assicurare le stesse condizioni per le prove successive.

6.3.5.8. La prova deve comprendere quattro fasi (cfr. appendice 1).

6.3.5.8.1. Fase A: Preriscaldamento (figura 1)

Il carburante nella vasca è acceso ad una distanza di almeno 3 m dal serbatoio da sottoporre alla prova. Dopo 60 secondi di preriscaldamento, la vasca viene posta sotto il serbatoio.

6.3.5.8.2. Fase B: Esposizione diretta alla fiamma (figura 2)

Il serbatoio è esposto per 60 secondi alla fiamma del carburante che brucia liberamente.

6.3.5.8.3. Fase C: Esposizione indiretta alla fiamma (figura 3)

Non appena conclusa la fase B, si pone lo schermo tra la vasca accesa ed il serbatoio. Il serbatoio deve essere esposto a questa fiamma ridotta per altri 60 secondi.

6.3.5.8.4. Fase D: Fine della prova (figura 4)

La vasca accesa coperta dallo schermo deve essere rimessa nella sua posizione originale (fase A). Se, alla fine della prova, il serbatoio è in fiamme, si spegne immediatamente il fuoco.

6.3.5.9. I risultati della prova sono ritenuti soddisfacenti se non si riscontra alcuna perdita di carburante liquido dal serbatoio.

6.3.6. *Resistenza alle alte temperature*

6.3.6.1. Il dispositivo di fissaggio utilizzato per la prova deve simulare il tipo di installazione del serbatoio sul veicolo, comprese le modalità di funzionamento dello sfiato del serbatoio.

6.3.6.2. Il serbatoio, riempito al 50 % della sua capacità con acqua a 293 K (20 ºC), viene esposto per un'ora ad una temperatura ambiente di 368 K ± 2 K (95 ºC ± 2 ºC).

6.3.6.3. I risultati della prova sono ritenuti soddisfacenti se, dopo la prova, il serbatoio non presenta perdite o deformazioni rilevanti.

6.3.7. *Iscrizioni sul serbatoio di carburante*

6.3.7.1. Il serbatoio deve recare il marchio di fabbrica o la denominazione commerciale in modo indelebile e chiaramente leggibile quando sia installato sul veicolo.

▼**M4**

7. MODIFICHE DELLE OMOLOGAZIONI

7.1. In caso di modifica delle omologazioni concesse ai sensi della presente direttiva, si applicano le disposizioni dell'articolo 5 della direttiva 70/156/CEE.

8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

8.1. Di regola, i provvedimenti intesi a garantire la conformità della produzione sono presi a norma dell'articolo 10 della direttiva 70/156/CEE.

▼M4

Appendice 1

PROVA DI RESISTENZA AL FUOCO

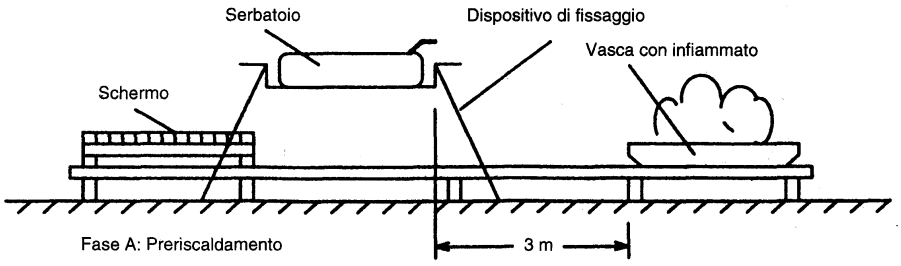


Figura 1

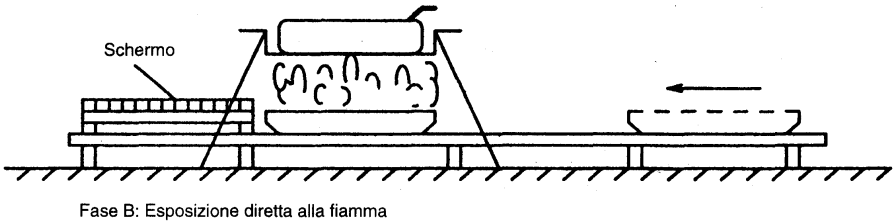


Figura 2

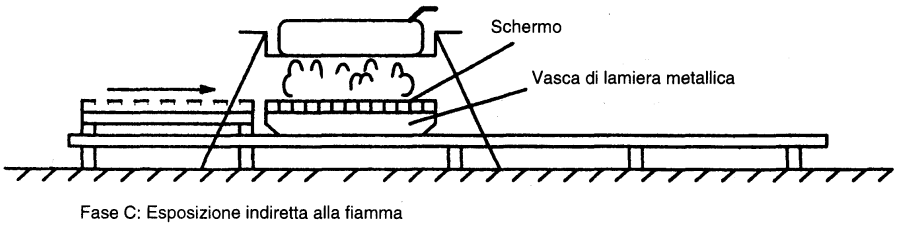


Figura 3

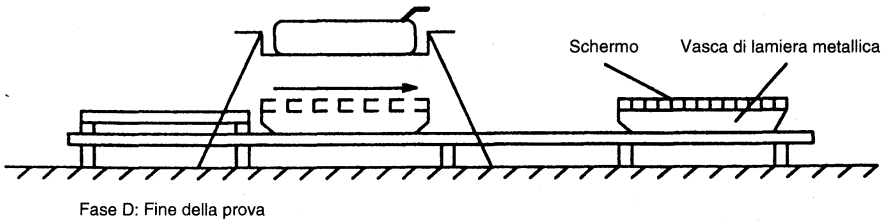
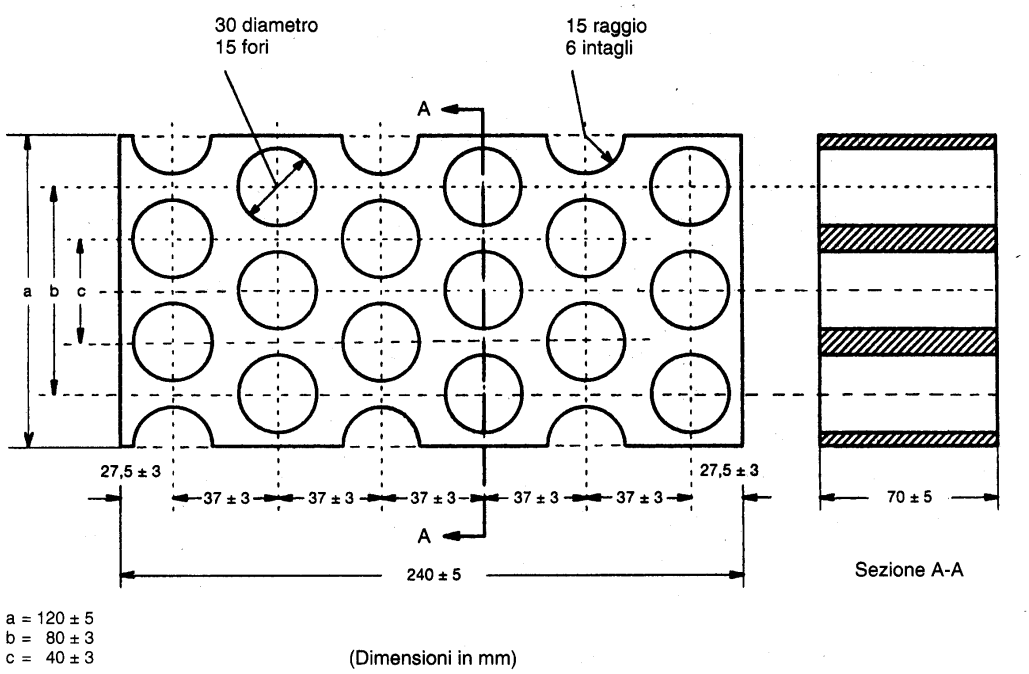


Figura 4

▼M4

Appendice 2

DIMENSIONI E CARATTERISTICHE TECNICHE DEI MATTONI REFRATTARI



Resitenza al fuoco (cono di Seger)	SK 30
Contenuto di Al_2O_3	30-33 %
Porosità aperta (Po)	20-22 % in vol
Densità	1 900-2 000 kg/m^3
Superficie cava effettiva	44,18 %

▼M4

Appendice 3

SCHEDA INFORMATIVA N. ...

in conformità con l'allegato I della direttiva 70/156/CEE (*) relativa all'omologazione CE di un tipo di veicolo per quanto riguarda i serbatoi di carburante liquido

(Direttiva 70/221/CEE, modificata da ultimo dalla direttiva 2000/8/CE)

Le seguenti informazioni devono, ove applicabili, essere fornite in triplice copia e includere un indice del contenuto. Gli eventuali disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in detto formato. Eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche includano funzioni controllate elettronicamente, saranno fornite le necessarie informazioni relative alle prestazioni.

0. DATI GENERALI

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo e designazione(i) commerciale(i) generale(i): .....

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo ([b]): .....

0.3.1. Posizione della marcatura: .....

0.4. Categoria del veicolo ([c]): .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO

1.1. Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo (soltanto per stili diversi di carrozzeria): .....

3. MOTOPROPULSORE ([d])

3.2.2. Carburante: gasolio/benzina/GPL/altri ([1])

3.2.3. Serbatoi del carburante

3.2.3.1. Serbatoi di servizio

3.2.3.1.1. Numero, capacità e materiale: .....

3.2.3.1.2. Disegno e descrizione tecnica dei serbatoi con tutti i raccordi e le tubazioni del dispositivo di sfiato e di ventilazione, dispositivi di bloccaggio, valvole, dispositivi di fissaggio: .....
.....

3.2.3.1.3. Disegno che illustra con chiarezza l'ubicazione dei serbatoi nel veicolo: .....

3.2.3.2. Serbatoi ausiliari

3.2.3.2.1. Numero, capacità e materiale: .....

3.2.3.2.2. Disegno e descrizione tecnica dei serbatoi con tutti i raccordi e le tubazioni del dispositivo di sfiato e di ventilazione, dispositivi di bloccaggio, valvole, dispositivi di fissaggio: .....
.....

3.2.3.2.3. Disegno che illustra con chiarezza l'ubicazione dei serbatoi nel veicolo:.....

.....
(Data, fasciolo)

(*) La numerazione dei punti e le note in calce che figurano nella presente scheda informativa corrispondono a quelle dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE. Le voci non pertinenti ai fini della presente direttiva sono state omesse.

([1]) Cancellare la dicitura inutile.

▼M4

Appendice 4

MODELLO

[Formato massimo: A4 (210 mm × 297 mm)]

SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'amministrazione

Comunicazione concernente:

– l'omologazione (1)

– l'estensione dell'omologazione (1)

– il rifiuto dell'omologazione (1)

– la revoca dell'omologazione (1)

di un tipo di veicolo/componente/entità tecnica (1) per quanto concerne la direttiva 70/221/CEE, modificata da ultimo dalla direttiva 2000/8/CE.

Numero di omologazione: .....

Motivo dell'estensione: .....

PARTE I

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo e designazione(i) commerciale(i) generale(i): .....

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo/componente/entità tecnica (1) (2): .....

0.3.1. Posizione della marcatura: .....

0.4. Categoria del veicolo (1) (3): .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.7. Posizione e modo di apposizione del marchio di omologazione CE per componenti ed entità tecniche: .....

0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

PARTE II

1. Altre informazioni (se necessarie): cfr. addendum

2. Servizio tecnico incaricato delle prove: .....

3. Data del verbale di prova: .....

4. Numero del verbale di prova: .....

5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum

▼M4

6. Luogo: .....

7. Data: .....

8. Firma: .....

9. Si allega l'indice del fascicolo di omologazione depositato presso l'autorità che rilascia l'omologazione, del quale si può richiedere copia.

(1) Cancellare la dicitura inutile.
(2) Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda di omologazione, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo: «?» (ad es.: ABC??123??).
(3) Cfr. definizione di cui all'allegato II A della direttiva 70/156/CEE.

Addendum alla scheda di omologazione CE n. . . .

concernente l'omologazione di un veicolo per quanto riguarda la direttiva 70/221/CEE (serbatoi per carburante liquido) modificata da ultimo dalla direttiva 2000/8/CE

1. Altre informazioni:

1.1. Materiale: .....

1.2. Capacità: .....

1.3. Posizione(i): .....

1.4. Carburante: gasolio/benzina/altri (1):

5. Osservazioni: .....

(1) Cancellare la dicitura inutile.

▼M3

ALLEGATO II

PROTEZIONE POSTERIORE ANTINCASTRO

1. OSSERVAZIONI GENERALI

I veicoli di cui alla presente direttiva devono essere concepiti in modo da offrire efficace protezione contro l'incastramento dei veicoli delle categorie M_1 e N_1 [1] che li urtino posteriormente.

2. DEFINIZIONI

2.1. Tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro

Per «tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro», si intendono i veicoli che non presentano tra loro differenze in ordine ai seguenti elementi essenziali:

2.1.1. larghezza dell'asse posteriore, struttura, dimensioni, forma e materiali della parte posteriore del veicolo, qualora abbiano un'incidenza sulle prescrizioni dei punti da 5.1 a 5.4.5.5.

2.1.2. Caratteristiche della sospensione, qualora abbiano un'incidenza sulle prescrizioni dei punti da 5.1 a 5.4.5.5.

2.1.3. Tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro, se montato.

2.2. Tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro

Per «tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro», si intendono i dispositivi che non presentano tra loro differenze in ordine ai seguenti elementi essenziali:

2.2.1. forma,

2.2.2. dimensioni,

2.2.3. fissaggio,

2.2.4. materiali.

3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE

3.1. Domanda di omologazione CE per quanto riguarda un tipo di veicolo.

3.1.1. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 4 della direttiva 70/156/CEE, la domanda di omologazione CE di un tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro deve essere presentata dal costruttore del veicolo.

3.1.2. Il modello della scheda informativa figura nell'appendice 1.

3.1.3. Un veicolo rappresentativo del tipo da omologare deve essere presentato al servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione.

3.2. Domanda di omologazione CE di un tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro quale entità tecnica

3.2.1. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 4 della direttiva 70/156/CEE, la domanda di omologazione CE di un tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro, considerato quale entità tecnica ai sensi dell'articolo 2 della direttiva suddetta, deve essere presentata dal costruttore del veicolo o dal fabbricante del dispositivo.

3.2.2. Il modello della scheda informativa figura nell'appendice 2.

3.2.3. Al servizio tecnico incaricato delle prove deve essere presentato un campione del tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro da omologare. Se lo ritiene necessario, il servizio può richiedere un campione supplementare. Questi campioni devono recare, chiaramente leggibili ed indelebili, il marchio di fabbrica o commerciale del richiedente, nonché l'indicazione del tipo.

[1] Secondo la definizione di cui all'allegato II A della direttiva 70/156/CEE.

▼**M3**

4. RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE

4.1. Se sono soddisfatti i requisiti del caso, l'omologazione CE viene rilasciata ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3 e, ove opportuno, dell'articolo 4, paragrafo 4 della direttiva 70/156/CEE.

4.2. Il modello della scheda di omologazione CE figura:

4.2.1. nell'appendice 3, per la domanda di cui al punto 3.1,

4.2.2. nell'appendice 4, per la domanda di cui al punto 3.2.

4.3. Conformemente all'allegato VII della direttiva 70/156/CEE, al tipo di veicolo o al tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro omologati viene assegnato un numero di omologazione. Uno Stato membro non può assegnare lo stesso numero ad un altro tipo di veicolo o ad un altro tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro.

5. SPECIFICHE

5.1. Ogni veicolo deve essere costruito e/o equipaggiato in modo da offrire su tutta la larghezza una efficace protezione antincastro ai veicoli delle categorie M_1 e N_1 [1] che lo urtino posteriormente.

5.2. Qualsiasi veicolo delle categorie M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 o O_2 [1] soddisfa alla condizione del punto 5.1:

— quando è conforme alle condizioni di cui al punto 5.3, oppure

— se l'altezza da terra sotto la parte posteriore del veicolo a vuoto non supera 55 cm su una larghezza non inferiore di oltre 10 cm su ciascun lato a quella dell'asse posteriore (senza tener conto del rigonfiamento dei pneumatici in prossimità del suolo).

Se esistono vari assi posteriori, la larghezza da prendere in considerazione è quella dell'asse posteriore più largo.

Questa prescrizione deve essere rispettata su una linea distante non oltre 45 cm dall'estremità posteriore del veicolo.

5.3. Qualsiasi veicolo delle categorie N_2, N_3, O_3 e O_4 [1] soddisfa alla condizione del punto 5.1:

— se è munito di uno speciale dispositivo di protezione posteriore antincastro conforme al punto 5.4, oppure

— se la parte posteriore del veicolo è concepita e/o realizzata in modo che le sue componenti possano essere considerate, per forma e caratteristiche, quali elementi che sostituiscono il dispositivo di protezione posteriore antincastro. Sono assimilati al dispositivo di protezione posteriore antincastro gli elementi la cui azione combinata risponde alle prescrizioni di cui al punto 5.4.

5.4. Un dispositivo di protezione posteriore antincastro, qui di seguito chiamato «dispositivo», consiste generalmente in una traversa e in elementi di raccordo ai longheroni o a ciò che li sostituisce.

Il dispositivo deve avere le seguenti caratteristiche:

5.4.1. Deve essere montato sulla parte posteriore del veicolo nella posizione più arretrata possibile. Con il veicolo a vuoto [2], il bordo inferiore del dispositivo non deve trovarsi, in alcun punto, ad una altezza da terra superiore a 55 cm.

5.4.2. La larghezza del dispositivo non deve superare in alcun punto quella dell'asse posteriore, misurata ai punti estremi delle ruote, escludendo il rigonfiamento del pneumatico in prossimità del suolo, né esserle inferiore di oltre 10 cm su ciascun lato. Se esistono più assi posteriori, la larghezza da prendere in considerazione è quella dell'asse più largo.

5.4.3. Il profilo della traversa deve avere un'altezza non inferiore a 10 cm; le estremità laterali della traversa non devono essere curvate all'indietro né presentare alcun bordo tagliente verso l'esterno. Questa condizione è soddisfatta se le estremità laterali della traversa presentano arrotondamenti di raggio non inferiore a 2,5 mm verso l'esterno.

5.4.4. Il dispositivo può essere realizzato in modo che la sua posizione sulla parte posteriore del veicolo sia modificabile. In questo caso, in posizione di funzionamento deve essere ottenuto un bloccaggio tale da

[1] Secondo la definizione di cui all'allegato II A della direttiva 70/156/CEE.
[2] Secondo la definizione di cui al punto 2.6 dell'appendice 1.

▼M3

escludere qualsiasi possibilità di spostamento casuale. La posizione del dispositivo deve poter essere modificata dall'operatore applicando una forza non superiore a 40 daN.

5.4.5. Il dispositivo deve possedere sufficiente resistenza alle forze applicate parallelamente all'asse longitudinale del veicolo e deve essere raccordato, in posizione di funzionamento, ai longheroni del veicolo o a ciò che li sostituisce.

Questa prescrizione è rispettata quando si può dimostrare che, né durante né dopo l'applicazione, la distanza orizzontale tra la parte posteriore del dispositivo e il limite posteriore estremo del veicolo ►C2 non supera 40 cm ◄ in alcuno dei punti P1, P2 e P3. Questa distanza viene misurata escludendo qualsiasi parte del veicolo che si trovi a più di 3 m da terra a veicolo scarico.

5.4.5.1. I punti P1 si trovano alla distanza di 30 cm dai piani longitudinali tangenti alle facce esterne delle ruote dell'asse posteriore; i punti P2, che si trovano sulla congiungente dei punti P1, sono simmetrici rispetto al piano longitudinale di simmetria del veicolo, distanti 70-100 cm fra di loro; la posizione esatta viene fissata dal costruttore. L'altezza da terra dei punti P1 e P2 è definita dal costruttore del veicolo all'interno delle linee che delimitano orizzontalmente il dispositivo. A veicolo scarico, tuttavia, l'altezza non deve superare 60 cm. Il punto P3 è il centro del segmento di retta che congiunge i punti P2.

5.4.5.2. Sui due punti P1 e sul punto P3 viene successivamente applicata una forza orizzontale pari al 12,5 % della massa massima tecnicamente ammissibile del veicolo, comunque non superiore a $2,5 \times 10^4$N.

5.4.5.3. Sui due punti P2 viene successivamente applicata una forza orizzontale pari al 50 % della massa massima tecnicamente ammissibile del veicolo, comunque non superiore a 10×10^4N.

5.4.5.4. Le forze prescritte ai precedenti punti 5.4.5.2 e 5.4.5.3 vengono applicate separatamente. Il costruttore può specificare in quale ordine vadano applicate.

5.4.5.5. Quando si ricorre a una prova pratica per la verifica delle prescrizioni di cui ai punti precedenti, devono essere soddisfatte le seguenti condizioni:

5.4.5.5.1. il dispositivo deve essere raccordato ai longheroni del veicolo o agli elementi che li sostituiscono;

5.4.5.5.2. le forze prescritte devono essere applicate mediante aste di spinta opportunamente articolate (ad esempio mediante giunti cardanici), parallelamente al piano longitudinale di simmetria del veicolo, interponendo una superficie di appoggio di altezza non superiore a 25 cm (l'altezza esatta deve essere indicata dal costruttore) e di 20 cm di larghezza, i cui bordi verticali hanno un raggio di raccordo di 5 ± 1 mm e il cui centro viene posto successivamente sui punti P1, P2 e P3.

5.5. In deroga alle prescrizioni di cui sopra, i tipi di veicoli qui di seguito indicati possono non essere conformi alle prescrizioni del presente allegato per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro:

— motrici per semirimorchi,

— carrelli portatronchi e altri rimorchi analoghi destinati al trasporto di tronchi di albero o di materiali molto lunghi;

— veicoli per i quali l'esistenza di un dispositivo di protezione posteriore antincastro è incompatibile con il loro uso.

6. MARCATURA DI OMOLOGAZIONE CE

6.1. Tutti i dispositivi di protezione posteriore antincastro conformi al tipo omologato ai sensi della presente direttiva come entità tecniche devono recare il marchio di omologazione CE.

6.2. Il marchio è costituito da un rettangolo all'interno del quale è iscritta la lettera «e» minuscola, seguita dalle lettere o dal numero distintivo dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione:

1 per la Germania

2 per la Francia

3 per l'Italia

4 per i Paesi Bassi

5 per la Svezia

▼**M3**

6 per il Belgio

9 per la Spagna

11 per il Regno Unito

12 per l'Austria

13 per il Lussemburgo

17 per la Finlandia

18 per la Danimarca

21 per il Portogallo

23 per la Grecia

IRL per l'Irlanda.

Esso deve comprendere inoltre, in prossimità del rettangolo, il «numero di omologazione di base» specificato nella sezione 4 del sistema di numerazione di cui all'allegato VII della direttiva 70/156/CEE, preceduto dal numero progressivo di due cifre attribuito alla più recente modifica tecnica significativa della direttiva 70/221/CEE alla data in cui è stata concessa l'omologazione CE. Per la presente direttiva il numero progressivo è «00».

6.3. Il marchio di omologazione CE deve essere apposto sul dispositivo di protezione posteriore antincastro in modo da essere chiaramente leggibile e indelebile anche quando il dispositivo è montato su un veicolo.

6.4. Un esempio del marchio di omologazione CE figura nell'appendice 5.

7. MODIFICA DEL TIPO E DELLE OMOLOGAZIONI

7.1. In caso di modifica del tipo di veicolo omologato ai sensi della presente direttiva, si applicano le disposizioni dell'articolo 5 della direttiva 70/156/CEE.

8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

8.1. Di regola, i provvedimenti intesi a garantire la conformità della produzione sono presi a norma dell'articolo 10 della direttiva 70/156/CEE.

▼M3

Appendice 1

SCHEDA INFORMATIVA N. . . .

in conformità con l'allegato I della direttiva 70/156/CEE (*) relativa all'omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro

(Direttiva 70/221/CEE, modificata da ultimo dalla direttiva . . ./. . ./CE)

Le seguenti informazioni devono, ove applicabili, essere fornite in triplice copia e includere un indice del contenuto. Gli eventuali disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in detto formato. Eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche includano funzioni controllate elettronicamente, saranno fornite le necessarie informazioni relative alle prestazioni.

0. DATI GENERALI

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo e designazione(i) commerciale(i) generale(i): .....

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo [b]: .....

0.3.1. Posizione della marcatura: .....

0.4. Categoria del veicolo [c]: .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO

1.1. Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo: .....

1.5. Materiale usato per i longheroni [d]: .....

2. MASSE E DIMENSIONI [e] (in kg e mm)

(eventualmente con riferimento ai disegni)

2.3.3. Larghezza dell'asse posteriore più largo: .....

2.4. Dimensioni del veicolo (fuori tutto)

2.4.1. Per telaio non carrozzato

2.4.1.2. Larghezza [k]: .....

2.4.2. Per telaio carrozzato

2.4.2.2. Larghezza [k]: .....

2.6. Massa del veicolo carrozzato e munito di dispositivo di attacco nel caso di veicoli trainanti (di categorie diverse dalla categoria M_1) in ordine di marcia, oppure massa del telaio cabinato qualora il costruttore non fornisca la carrozzeria e/o il dispositivo di attacco (compresi liquido di raffreddamento, lubrificanti, combustibile, 100 % degli altri liquidi eccetto l'acqua usata, ruota di scorta, attrezzi e conducente e, per gli autobus, massa di un membro del personale (75 kg) se il veicolo è munito dell'apposito sedile) [o] [e]: .....

.....

2.8. Massa massima a carico tecnicamente ammissibile, dichiarata dal costruttore (massima e minima per ogni variante) [y]: .....

(*) La numerazione dei punti e le note in calce che figurano nella presente scheda informativa corrispondono a quelle dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE. Le voci non pertinenti ai fini della presente direttiva sono state omesse.

▼M3

9. CARROZZERIA

9.1. Tipo di carrozzeria (*): .....

9.2. Materiali e modo di costruzione (*): .....

9.15. Protezione antincastro posteriore

9.15.1. Disegni delle parti del veicolo rilevanti per il dispositivo di protezione antincastro posteriore, ad esempio disegno del veicolo e/o del telaio con la posizione e il montaggio dell'asse più arretrato, disegno del montaggio e/o degli elementi di fissaggio della protezione antincastro posteriore. Se il dispositivo di protezione antincastro non è un dispositivo specifico, il disegno deve indicare chiaramente se sono rispettate le dimensioni prescritte: .....

9.15.2. Nel caso di un dispositivo specifico, descrizione completa e/o disegno del dispositivo di protezione (compresi gli elementi di montaggio e di fissaggio), oppure numero di omologazione in quanto entità tecnica: .....

.....
(Data, fascicolo)

(*) Se applicabile, quando una parte della carrozzeria è parte della protezione posteriore antincastro.

▼M3

Appendice 2

SCHEDA INFORMATIVA N. ...

relativa all'omologazione CE di un dispositivo di protezione posteriore antincastro in quanto entità tecnica

(Direttiva 70/221/CEE, modificata da ultimo dalla direttiva.../.../CE)

Le seguenti informazioni devono, ove applicabili, essere fornite in triplice copia e includere un indice del contenuto. Gli eventuali disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in detto formato. Eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche includano funzioni controllate elettronicamente, saranno fornite le necessarie informazioni relative alle prestazioni.

0. DATI GENERALI

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo e designazione(i) commerciale(i) generale(i): .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.7. Posizione e modo di apposizione del marchio di omologazione CE per componenti ed entità tecniche: .....

0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO(I) su cui deve essere montato il dispositivo, nella misura in cui riguardano il dispositivo di protezione posteriore antincastro (allegare fotografie e/o disegni): .....

1.1. Somma minima dei momenti di inerzia attorno all'asse orizzontale dei longheroni in sezione trasversale: .....

1.2. Distanza tra i longheroni ai punti di fissaggio del dispositivo: .....

2. MASSE E DIMENSIONI

2.1. Massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico: .....

3. CARROZZERIA

3.1. Descrizione completa e/o disegni del dispositivo di protezione posteriore antincastro (compresi gli elementi di supporto e di fissaggio): .....

.....
(Data, fascicolo)

▼M3

Appendice 3

MODELLO

[Formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]

SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'amministrazione

Comunicazione concernente:

— l'omologazione (1)

— l'estensione dell'omologazione (1)

— il rifiuto dell'omologazione (1)

— la revoca dell'omologazione (1)

di un tipo di veicolo/componente/entità tecnica (1) per quanto concerne la direttiva . . ./. . ./CEE, modificata da ultimo dalla direttiva . . ./. . ./CE.

Numero di omologazione: .....

Motivo dell'estensione: .....

PARTE I

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo e designazione(i) commerciale(i) generale(i): .....

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo/componente/entità tecnica (1) (2): .....

0.3.1. Posizione della marcatura: .....

0.4. Categoria del veicolo (1) (3): .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.7. Posizione e modo di apposizione del marchio di omologazione CE per componenti ed entità tecniche: .....

0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

PARTE II

1. Altre informazioni (se necessarie): cfr. addendum

2. Servizio tecnico incaricato delle prove: .....

3. Data del verbale di prova: .....

4. Numero del verbale di prova: .....

5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum

▼M3

6. Luogo: .....

7. Data: .....

8. Firma: .....

9. Si allega l'indice del fascicolo di omologazione depositato presso l'autorità che rilascia l'omologazione, del quale si può richiedere copia.

(1) Cancellare la dicitura inutile.
(2) Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda di omologazione, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo: «?» (ad es.: ABC??123???).
(3) Cfr. definizione di cui all'allegato II A della direttiva 70/156/CEE.

Addendum alla scheda di omologazione CE n. ...

concernente l'omologazione di un veicolo per quanto riguarda il dispositivo di protezione posteriore antincastro

(Direttiva 70/221/CEE modificata da ultimo dalla direttiva .../.../CE)

1. Altre informazioni

1.1. Categoria del veicolo: .....

1.2. Il veicolo non è munito di protezione posteriore antincastro (1)

1.3. Il veicolo è munito di protezione posteriore antincastro (1)

1.3.1. Il dispositivo è stato omologato come entità tecnica (1)

— distanza da terra e dalla parte posteriore del veicolo: .....

— marchio di omologazione: .....

1.3.2. Il dispositivo non è stato omologato come entità tecnica (1)

— larghezza, profondità della sezione, distanza da terra e dalla parte posteriore del veicolo: .....

— modo di apposizione: .....

5. Osservazioni: .....

(1) Cancellare la dicitura inutile.

▼M3

Appendice 4

MODELLO

[Formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]

SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'amministrazione

Comunicazione concernente:

— l'omologazione (1)

— l'estensione dell'omologazione (1)

— il rifiuto dell'omologazione (1)

— la revoca dell'omologazione (1)

di un tipo di veicolo/componente/entità tecnica (1) per quanto concerne la direttiva . . ./. . ./CEE, modificata da ultimo dalla direttiva . . ./. . ./CE.

Numero di omologazione: .....

Motivo dell'estensione: .....

PARTE I

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo e designazione(i) commerciale(i) generale(i): .....

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo/componente/entità tecnica (1) (2): .....

0.3.1. Posizione della marcatura: .....

0.4. Categoria del veicolo (1) (3): .....

0.5. Nome e indirizzo del fabbricante: .....

0.7. Posizione e modo di apposizione del marchio di omologazione CEE per componenti ed entità tecniche: .....

0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

PARTE II

1. Altre informazioni (se necessarie): cfr. addendum:

2. Servizio tecnico incaricato delle prove: .....

3. Data del verbale di prova: .....

4. Numero del verbale di prova: .....

5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum

▼M3

6. Luogo: .....

7. Data: .....

8. Firma: .....

9. Si allega l'indice del fascicolo di omologazione depositato presso l'autorità che rilascia l'omologazione, del quale si può richiedere copia.

(1) Cancellare la dicitura inutile.
(2) Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda di omologazione, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo: «?» (ad es.: ABC??123???).
(3) Cfr. definizione di cui all'allegato II A della direttiva 70/156/CEE.

Addendum alla scheda di omologazione CE n. ...

concernente l'omologazione di un dispositivo di protezione posteriore antincastro in quanto entità tecnica

(Direttiva 70/221/CEE modificata da ultimo dalla direttiva .../.../CE).

1. Altre informazioni

1.1. Costruzione

1.1.1. Materiale: .....

1.1.2. Modo di apposizione: .....

1.1.3. Dimensioni del dispositivo: .....

1.2. Massa massima tecnicamente ammissibile del veicolo su cui deve essere montato il dispositivo: .....

1.3. Eventuali restrizioni di impiego del dispositivo: .....

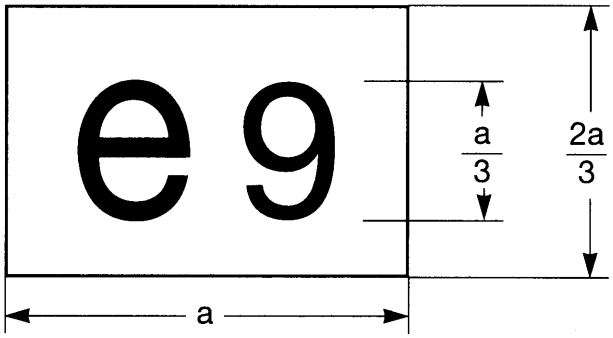
5. Osservazioni: .....

▼M3

Appendice 5

Modello di marchio di omologazione CE

a ≥ 12 mm





Il dispositivo di protezione antincastro posteriore recante il marchio di omologazione CE qui raffigurato è stato omologato in Spagna (e 9) con il numero di omologazione di base 0148 ai sensi della presente direttiva (00).

Le cifre sono fornite a titolo puramente indicativo.