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

►**B** **REGOLAMENTO (UE) N. 351/2012 DELLA COMMISSIONE**

del 23 aprile 2012

che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione relativi all'installazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia nei veicoli a motore

(GU L 110 del 24.4.2012, pag. 18)

Rettificato da:

►**C1** Rettifica, GU L 121 del 8.5.2012, pag. 44 (351/2012)

▼B

REGOLAMENTO (UE) N. 351/2012 DELLA COMMISSIONE

del 23 aprile 2012

che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione relativi all'installazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia nei veicoli a motore

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati [1], in particolare l'articolo 14, paragrafo 1, lettera a) e l'articolo 14, paragrafo 3, lettera a),

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 661/2009 fissa i requisiti di base per l'omologazione dei veicoli a motore delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 relativamente all'installazione dei sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia. È necessario stabilire le procedure, le prove e i requisiti specifici per tale omologazione.

(2) Il regolamento (CE) n. 661/2009 dispone che la Commissione può adottare misure che esentano determinati veicoli o classi di veicoli appartenenti alle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 dall'obbligo di installare sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia se, una volta effettuata un'analisi costi/benefici e considerati tutti i pertinenti aspetti di sicurezza, l'applicazione di detti sistemi non si rivela adeguata per il veicolo o la classe di veicoli in esame.

(3) L'analisi costi/benefici ha dimostrato che l'applicazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia su veicoli trattori di semirimorchi della categoria N_2 con massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 8 tonnellate non risulta appropriata, in quanto i costi supererebbero i benefici. Inoltre, si ritiene che, a causa del loro uso normale in particolari condizioni di traffico, l'installazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia comporterebbe benefici solo limitati in termini di sicurezza per i veicoli delle categorie M_2 e M_3 di classe A, classe I o classe II, e per gli autosnodati della categoria M_3 di classe A, classe I o classe II, nonché per taluni veicoli per uso speciale, fuoristrada e veicoli con più di tre assi. Tali veicoli dovrebbero pertanto essere esentati dall'obbligo di installazione di questi sistemi.

[1] GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

▼B

(4) I provvedimenti di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato tecnico Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie M_2, N_2, M_3 e N_3, quali definite nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), ad eccezione dei seguenti:

1) veicoli trattori di semirimorchi della categoria N_2 con massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 8 tonnellate;

2) veicoli delle categorie M_2 e M_3, classi A, I e II;

3) autoarticolati della categoria M_3, classi A, I e II;

4) veicoli fuoristrada delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 di cui ai punti 4.2 e 4.3 della parte A dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE;

5) veicoli per uso speciale delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 di cui al punto 5 della parte A dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE;

6) veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 con più di tre assi.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni oltre a quelle contenute nel regolamento (CE) n. 661/2009:

1) «tipo di veicolo per quanto riguarda il sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia»: una categoria di veicoli che non differiscono in aspetti essenziali quali:

   a) il marchio di fabbrica o la denominazione commerciale del costruttore;

   b) le caratteristiche del veicolo che influiscono in modo significativo sulle prestazioni del sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia;

   c) il tipo e il modello del sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia;

2) «corsia»: ciascuna delle sezioni longitudinali in cui è divisa la carreggiata (cfr. allegato II, appendice);

3) «segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie»: delineatori posti intenzionalmente ai margini della corsia, direttamente visibili dal conducente durante la guida;

([1]) GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

▼B

4) «velocità di deviazione»: velocità alla quale il veicolo supera la striscia di delimitazione della corsia, perpendicolarmente ad essa, nel punto di attivazione della segnalazione;

5) «spazio comune»: un campo in cui possono comparire, ma non contemporaneamente, due o più funzioni di informazione.

Articolo 3

Omologazione CE di un tipo di veicolo per quanto riguarda i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia

1. Il costruttore o un suo rappresentante presenta all'autorità competente la domanda di omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia.

2. La domanda è redatta secondo il modello di scheda informativa riportato nell'allegato I, parte 1.

3. Se le prescrizioni pertinenti riportate nell'allegato II del presente regolamento sono soddisfatte, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione CE e attribuisce un numero di omologazione in conformità al sistema di numerazione di cui all'allegato VII della direttiva 2007/46/CE.

Uno Stato membro non può attribuire lo stesso numero a un altro tipo di veicolo.

4. Ai fini del paragrafo 3, l'autorità di omologazione rilascia un certificato di omologazione CE redatto secondo il modello di cui all'allegato I, parte 2.

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATO I

Modelli di scheda informativa e di certificato di omologazione CE

PARTE 1

Scheda informativa

MODELLO

Scheda informativa n. … relativa all'omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia.

Le seguenti informazioni vanno fornite in triplice copia e devono comprendere un indice. I disegni devono essere forniti in scala adeguata ed essere sufficientemente dettagliati, in formato A4 o in un pieghevole di tale formato. Eventuali fotografie devono contenere sufficienti dettagli.

Se i dispositivi, i componenti o le entità tecniche di cui al presente allegato sono dotati di funzioni a controllo elettronico, vanno fornite informazioni sul loro funzionamento.

0. DATI GENERALI

0.1. Marca (ragione sociale del costruttore): .....

0.2. Tipo: .....

0.2.0.1. Telaio: .....

0.2.0.2. Carrozzeria/veicolo completo: .....

0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i: .....

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

0.3.0.1. Telaio: .....

0.3.0.2. Carrozzeria/veicolo completo: .....

0.3.1. Posizione dell'indicazione: .....

0.3.1.1. Telaio: .....

0.3.1.2. Carrozzeria/veicolo completo: .....

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

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

0.6. Posizione e modalità di fissaggio delle targhette regolamentari e posizione del numero di identificazione del veicolo: .....

0.6.1. Sul telaio: .....

0.6.2. Sulla carrozzeria: .....

0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore: .....

1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO

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

▼B

1.2. Disegno complessivo quotato dell'intero veicolo: .....

1.3. Numero di assi e di ruote: .....

1.3.1. Numero e posizione degli assi a ruote gemellate: .....

1.3.2. Numero e posizione degli assi sterzanti: .....

1.3.3. Assi motore (numero, posizione, interconnessione): .....

1.8. Guida: a destra/a sinistra ([1]).

2. MASSE E DIMENSIONI ([f]) ([g])

(in kg e mm) (eventualmente con riferimento ai disegni)

2.1. Interasse o interassi (a pieno carico) ([g1])

2.1.1. Veicoli a 2 assi: .....

2.1.1.1. Veicoli a 3 o più assi

2.3. Carreggiata/e e larghezza/e degli assi

2.3.1. Carreggiata di ciascun asse sterzante ([g4]): .....

2.3.2. Carreggiata di tutti gli altri assi ([g4]): .....

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

2.3.4. Larghezza dell'asse più avanzato (misurata sulla parte più esterna degli pneumatici, esclusa la sporgenza degli pneumatici al suolo): .....

2.4. Campo di dimensioni (fuori tutto) del veicolo:

2.4.1. Telaio non carrozzato:

2.4.1.1. Lunghezza ([g5]): .....

2.4.1.1.1. Lunghezza massima ammissibile: .....

2.4.1.1.2. Lunghezza minima ammissibile: .....

2.4.1.2. Larghezza ([g7]): .....

2.4.1.2.1. Larghezza massima ammissibile: .....

2.4.1.2.2. Larghezza minima ammissibile: .....

2.4.2. Telaio carrozzato

2.4.2.1. Lunghezza ([g5]): .....

2.4.2.1.1. Lunghezza della superficie di carico: .....

2.4.2.2. Larghezza ([g5]): .....

2.4.3. Carrozzeria omologata senza telaio (veicoli M_2 and M_3)

2.4.3.1. Lunghezza ([g5]): .....

2.4.3.2. Larghezza ([g7]): .....

▼B

2.6. Massa in ordine di marcia

Massa del veicolo carrozzato in ordine di marcia e con dispositivo di traino, se fornito dal costruttore e se il veicolo è un trattore di categoria diversa dalla categoria M_1, oppure massa del telaio o del telaio cabinato, senza carrozzeria e/o dispositivo di traino se il costruttore non li fornisce (compresi liquidi, attrezzi, ruota di scorta - se fornita, conducente e accompagnatore - autobus di linea e gran turismo se muniti dell'apposito sedile) ([h]) (massima e minima per ogni variante): .....

4.7. Velocità massima di progetto del veicolo (in km/h) ([q]): .....

13. NORME PARTICOLARI PER AUTOBUS DI LINEA O GRANTURISMO

13.1. Classe di appartenenza del veicolo: Classe III/Classe B ([1])

Note esplicative

([1]) Cancellare la dicitura inutile (quando le risposte possibili sono più di una, non è necessario cancellare la dicitura).

([b]) Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, di entità tecnica o di componente oggetto della presente scheda informativa, detti caratteri devono essere rappresentati nella documentazione dal simbolo «?». (ad esempio, ABC??123??).

([c]) Classificazione in base alle definizioni di cui alla direttiva 2007/46/CE, allegato II, parte A.

([f]) Se esiste una versione con cabina normale e una con cabina a cuccetta, indicare le dimensioni e le masse di entrambe.

([g]) Norma ISO 612:1978 — Veicoli stradali — Dimensioni degli autoveicoli e dei veicoli rimorchiati — Termini e definizioni.

([g1]) — L'interasse è determinato conformemente:

alla norma ISO 612: 1978, punto 6.4.1 per veicoli a motore e rimorchi a timone;

alla norma ISO 612: 1978, punto 6.4.2 per i semirimorchi o rimorchi ad asse centrale

Note:

Nei rimorchi ad asse centrale, l'asse dell'attacco si considera come l'asse più avanzato.

([g4]) — La carreggiata degli assi è determinata conformemente al punto 6.5 della norma ISO 612:1978

([g5]) — La lunghezza del veicolo è determinata conformemente:

alla norma ISO 612: 1978, punto 6.1 per i veicoli della categoria M_1:

all'allegato I, punto 2.4.1, della direttiva 97/27/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) per veicoli diversi da quelli della categoria M_1

Nel caso dei rimorchi, le lunghezze sono determinate ai sensi del punto 6.1.2 della norma ISO 612:1978.

([g7]) — La larghezza dei veicoli della categoria M_1 è determinata conformemente al punto 6.2 della norma ISO 612:1978. Per veicoli diversi da quelli della categoria M_1, la larghezza è determinata conformemente all'allegato I, punto 2.4.2 della direttiva 97/27/CE.

([h]) La massa del conducente, ed eventualmente quella dell'accompagnatore, è valutata a 75 kg (di cui 68 kg per la massa dell'occupante e 7 kg per quella del bagaglio, in base alla norma ISO 2416-1992), il serbatoio del carburante è riempito al 90 % e gli altri sistemi contenenti liquidi (esclusi quelli per le acque usate) al 100 % della capacità indicata dal costruttore.

([q]) Per i rimorchi, velocità massima ammessa dal costruttore.

([1]) GU L 233 del 25.8.1997, pag. 1.

▼B

PARTE 2

MODELLO

[formato massimo: A4 (210 × 297 mm]

CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'autorità di omologazione

Notifica riguardante:

— l'omologazione CE ([1])

— l'estensione dell'omologazione CE ([1])

— il rifiuto dell'omologazione CE ([1])

— la revoca dell'omologazione CE ([1])

di un tipo di veicolo per quanto riguarda i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia

[regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione e successive modifiche]

Numero di omologazione CE: _____

Motivo dell'estensione:

SEZIONE I

0.1. Marca (ragione sociale del costruttore):

0.2. Tipo:

0.2.1. Eventuali denominazioni commerciali

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo ([2]):

0.3.1. Posizione dell'indicazione:

0.4. Categoria del veicolo ([3])

0.5. Nome e indirizzo del costruttore:

0.8. Nomi e indirizzi degli stabilimenti di montaggio:

0.9. Rappresentante del costruttore

SEZIONE II

1. Eventuali informazioni aggiuntive: cfr. addendum

2. Servizio tecnico responsabile dell'effettuazione delle prove:

3. Data del verbale di prova:

4. Numero del verbale di prova:

5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum

6. Luogo:

7. Data:

8. Firma:

Allegati: Fascicolo di omologazione.

Verbale di prova.

([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, di entità tecnica o di componente oggetto della presente scheda informativa, detti caratteri devono essere rappresentati nella documentazione dal simbolo «?». (ad esempio, ABC??123??).

([3]) Come definita nella sezione A dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE.

▼B

Addendum

al certificato di omologazione CE n. …

1. Informazioni supplementari

1.1. Breve descrizione del sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia montato sul veicolo:

4. Risultati delle prove di cui all'allegato II

4.1. Segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie utilizzata per le prove

4.2. Documentazione che attesta la conformità del sistema a tutti gli altri tipi di segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie indicati nell'appendice dell'allegato II del regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione.

4.3. Descrizione delle varianti del sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia con adattamenti alle specificità regionali conformi alle prescrizioni

4.4. Massa e condizione di carico del veicolo sottoposto a prova

4.5. Fissazione della soglia di avvertimento (solo se il sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia è dotato di una soglia di avvertimento modificabile dall'utilizzatore)

4.6. Risultato della prova di verifica del segnale di avvertimento ottico

4.7. Risultati della prova di avviso di deviazione dalla corsia di marcia

4.8. Risultati della prova di rilevamento di avaria

4.9. Risultati della prova di disattivazione (solo se il veicolo è dotato di un dispositivo di disattivazione del sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia)

5. Eventuali osservazioni:

▼B

ALLEGATO II

Prescrizioni e prove per l'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia

1. **Prescrizioni**

1.1. *Obblighi generali*

1.1.1. L'efficacia del sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia (LDWS) non deve essere compromessa da campi magnetici o elettrici. Questa condizione si considera soddisfatta se è accertata la conformità al regolamento UNECE n. 10 ([1]).

1.2. *Requisiti di prestazione*

1.2.1. Quando è attivato come specificato al punto 1.2.3, il sistema LDWS avverte il conducente se il veicolo supera, senza che tale manovra sia intenzionalmente eseguita, una striscia che delimita la corsia di marcia, su una carreggiata il cui tracciato varia da una linea retta a una curva in cui la striscia che delimita il margine interno della corsia ha un raggio minimo di 250 m.

In particolare:

1.2.1.1. avverte il conducente come specificato al punto 1.4.1 in una prova effettuata secondo le disposizioni del punto 2.5 (Prova del segnale di avvertimento di deviazione dalla corsia di marcia) e in presenza di una segnaletica orizzontale come precisato al punto 2.2.3;

1.2.1.2. l'avvertimento di cui al punto 1.2.1 può essere interrotto quando un'azione del conducente indica l'intenzione di superare la striscia di delimitazione della corsia di marcia.

1.2.2. Il sistema avverte inoltre il conducente come specificato al punto 1.4.2 in una prova effettuata secondo le disposizioni del punto 2.6 (Prova di rilevamento di avaria). Il segnale deve essere continuo.

1.2.3. Il sistema LDWS deve essere attivato almeno quando la velocità del veicolo supera i 60 km/h, salvo in caso di disattivazione manuale conformemente al punto 1.3.

1.3. Se un veicolo è munito di un dispositivo per disattivare la funzione LDWS, si applicano a seconda dei casi le seguenti condizioni:

1.3.1. la funzione del sistema LDWS si riattiva automaticamente ogni volta che è azionato il commutatore di accensione.

1.3.2. Un segnale di avvertimento ottico continuo avvisa il conducente che il sistema è stato disattivato. Al questo scopo può essere utilizzato il segnale di avvertimento giallo di cui al punto 1.4.2.

1.4. *Segnale di avvertimento*

1.4.1. L'avvertimento di cui al punto 1.2.1 è percepibile dal conducente e proviene:

a) da almeno due dispositivi, ottici, acustici o tattili;

b) da un unico dispositivo, tattile o acustico, con indicazione spaziale della direzione della deviazione non intenzionale del veicolo.

1.4.1.1. Se per l'avvertimento di deviazione dalla corsia di marcia è utilizzato un segnale ottico, può essere utilizzato il segnale di avaria di cui al punto 1.2.2 nella modalità lampeggiante.

([1]) GU L 116 dell'8.5.2010, pag. 1.

▼B

1.4.2. Per il rilevamento di avaria di cui al punto 1.2.2 il segnale di avvertimento è ottico, di colore giallo.

1.4.3. I segnali di avvertimento ottico del sistema LDWS si attivano quando il commutatore di accensione è in posizione «on» («marcia») o in posizione intermedia tra «on» («marcia») e «start» («avviamento»), indicata dal costruttore come posizione di controllo [sistema iniziale (contatto)]. Questo requisito non si applica ai segnali di avvertimento visualizzati in uno spazio comune.

1.4.4. I segnali di avvertimento ottico sono visibili anche in pieno giorno e dal suo posto di guida il conducente deve poterne controllare agevolmente il buon funzionamento.

1.4.5. Quando un segnale di avvertimento ottico è utilizzato per indicare al conducente che il sistema LDWS è temporaneamente fuori servizio, ad esempio a causa di cattive condizioni meteorologiche, il segnale deve essere costante. Allo scopo può essere utilizzato il segnale di avaria di cui al punto 1.4.2.

1.5. *Disposizioni per l'ispezione tecnica periodica*

1.5.1. In un'ispezione tecnica periodica deve essere possibile verificare il funzionamento corretto del sistema LDWS osservando visualmente lo stato del segnale di avaria dopo aver messo il contatto (spento: funzionamento corretto — acceso: anomalia del sistema).

Nel caso in cui il segnale di avaria compaia in uno spazio comune, va verificato che quest'ultimo sia funzionante prima di controllare lo stato di tale segnale.

1.5.2. All'atto dell'omologazione devono essere indicati, a titolo riservato, i mezzi scelti dal costruttore per evitare che il funzionamento del segnale di avaria possa essere facilmente modificato in modo non autorizzato.

In alternativa, questo requisito di protezione si considera soddisfatto quando esiste un altro modo per verificare il corretto funzionamento del sistema LDWS.

2. **Procedure di prova**

2.1. Il costruttore fornisce una documentazione che illustra sinteticamente le caratteristiche principali del sistema e, se del caso, il modo in cui esso è collegato ad altri sistemi del veicolo, ne spiega la funzione, indica in che modo procedere per verificarne il funzionamento, se esso influisce sugli altri sistemi del veicolo e precisa i metodi utilizzati per stabilire situazioni che determinano una segnalazione di avaria.

2.2. *Condizioni di prova*

2.2.1. La prova è effettuata su una superficie piatta e asciutta di cemento o asfalto.

2.2.2. La temperatura ambiente è compresa tra 0 °C e 45 °C.

2.2.3. Segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie

2.2.3.1. La segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie utilizzata per le prove di cui al punto 2.6 è una di quelle illustrate nell'appendice del presente allegato, è in buono stato ed è realizzata in un materiale conforme alla norme vigenti in proposito nello Stato membro interessato. La configurazione della segnaletica utilizzata per le prove è registrata.

▼B

2.2.3.2. Il costruttore del veicolo dimostra, sulla base di una documentazione, che il sistema funziona con tutti gli altri tipi di segnaletica figuranti nell'appendice del presente allegato. Tale documentazione è allegata al verbale di prova.

2.2.3.3. Se il tipo di veicolo può essere equipaggiato con diverse varianti del sistema LDWS con adattate alle specificità locali, il costruttore dimostra, sulla base di una documentazione, che tutte le varianti sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento.

2.2.4. La prova è eseguita in condizioni di visibilità che consentono una guida sicura alla velocità di prova prescritta.

2.3. *Condizioni del veicolo*

2.3.1. Peso nella prova

Il veicolo può essere sottoposto a prova in qualsiasi condizione di carico. La distribuzione della massa tra gli assi deve essere quella indicata dal costruttore del veicolo, senza superare la massa massima consentita per ciascun asse. Una volta iniziata la prova non possono essere effettuate modifiche. Il costruttore del veicolo dimostra, sulla base di una documentazione, che il sistema funziona in tutte le condizioni di carico.

2.3.2. Il veicolo è sottoposto alla prove con la pressione degli pneumatici raccomandata dal costruttore.

2.3.3. Se il sistema LDWS è dotato di una soglia di avvertimento modificabile dall'utilizzatore, la prova di cui al punto 2.5 è effettuata alla soglia corrispondente alla massima deviazione dalla corsia di marcia. Una volta iniziata la prova non possono essere effettuate modifiche.

2.4. *Prova di verifica del segnale di avvertimento ottico*

A veicolo fermo verificare che i segnali ottici di avvertimento siano conformi alle prescrizioni di cui al punto 1.4.3.

2.5. *Prova del segnale di avvertimento di deviazione dalla corsia di marcia*

2.5.1. Guidare in maniera fluida ad una velocità di 65 km/h +/- 3 km/h al centro della corsia in modo che l'assetto del veicolo sia stabile.

Mantenendo la velocità prescritta, far deviare leggermente il veicolo a destra o a sinistra, con un indice di deviazione compreso tra 0,1 e 0,8 m/s, in modo che esso superi la striscia di delimitazione. Ripetere la prova con diversi indici di deviazione compresi tra 0,1 e 0,8 m/s.

Ripetere le prove di cui sopra, facendo deviare il veicolo nella direzione opposta.

2.5.2. Il sistema LDWS emette il segnale di cui al punto 1.4.1 al più tardi nel momento in cui l'esterno dello pneumatico della ruota anteriore del veicolo più vicina alla striscia supera una linea posta 0,3 m oltre il bordo esterno della striscia verso cui il veicolo è deviato.

2.6. *Prova di rilevamento di avaria*

2.6.1. Simulare un'avaria del sistema LDWS, ad esempio disinserendo la fonte di alimentazione di uno dei suoi componenti o interrompendo il collegamento elettrico tra di essi. I collegamenti elettrici del segnale di avvertimento di avaria di cui al punto 1.4.2 e del dispositivo di disattivazione del sistema LDWS di cui al punto 1.3 non devono essere disinseriti durante la simulazione di un'avaria del sistema.

▼B

2.6.2. Il segnale di avaria di cui al punto 1.4.2 è attivato e rimane acceso col veicolo in marcia e si riattiva dopo un successivo ciclo di spegnimento-accensione del motore finché permane l'avaria simulata.

2.7. *Prova di disattivazione*

2.7.1. Se il veicolo è dotato di un dispositivo di disattivazione del sistema LDWS, portare il commutatore di accensione in posizione «on» («marcia») e disattivare il sistema. Il segnale di avvertimento di cui al punto 1.3.2 è attivato. Portare il commutatore di accensione in posizione «off» («stop»). Riportare il commutatore di accensione in posizione «on» («marcia») e verificare che il segnale di avvertimento (in precedenza attivato) non sia riattivato (questo indica che il sistema LDWS è stato rimesso in funzione, come specificato al punto 1.3.1). Se il sistema di accensione è azionato mediante una chiave, l'operazione di cui sopra è effettuata senza estrarre la chiave.

▼C1

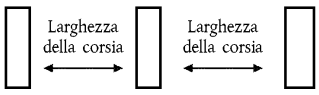
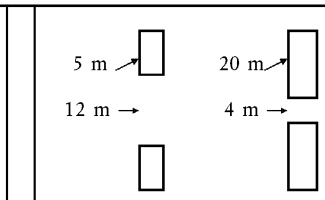
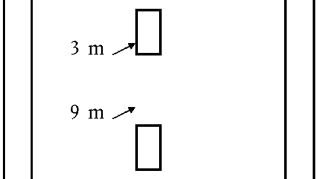
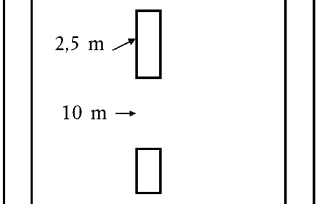
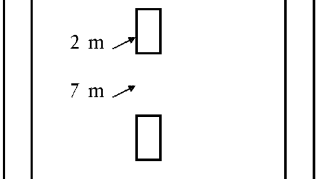
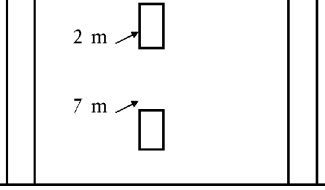
Appendice

Segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie di marcia

1. Ai fini delle procedure di prova di cui all'allegato II, punti 2.2 e 2.5, la larghezza della corsia di prova è superiore a 3,5 m.
2. La segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie di marcia indicata nella tabella 1 s'intende di colore bianco, salvo diversa indicazione nella presente appendice.
3. La tabella 1 è utilizzata a fini dell'omologazione in conformità all'allegato II, punti 2.2 e 2.5 del presente regolamento.

Tabella 1

Segnaletica orizzontale di delimitazione delle corsie di marci

CONFIGURAZIONE			PAESE	LARGHEZZA		
Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro		Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro
			Definizione della larghezza della corsia ai fini del presente regolamento			
			SPAGNA	20 cm	10 cm	20 cm
			SVEZIA	20 cm	10 cm	20 cm
			BELGIO	30 cm	20 cm	30 cm
			REGNO UNITO Autostrade (*)	20 cm	15 cm	20 cm
			REGNO UNITO Strade a doppia carreggiata	10 cm o 15 cm o 20 cm	15 cm	10 cm o 15 cm o 20 cm

▼C1

CONFIGURAZIONE			PAESE	LARGHEZZA		
Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro		Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro
	3 m 6 m		REGNO UNITO Strade ad unica carreggiata (limite di velocità > 40 mph)	10 o 15 o 20 cm	10 o 15 cm	10 o 15 o 20 cm
	5 m 10 m		DANIMARCA	30 cm	15 cm	30 cm
	3 m 9 m		PAESI BASSI	15 cm	10 cm	15 cm
	3 m 4,5 m		ITALIA Strade secondarie e locali	12 o 15 cm	10 o 12 cm	12 o 15 cm
	4,5 m 7,5 m		ITALIA Autostrade	25 cm	15 cm	25 cm
	3 m 4,5 m		ITALIA Strade principali	25 cm	15 cm	25 cm
	4 m 8 m		IRLANDA	15 cm	10 cm	15 cm

▼C1

CONFIGURAZIONE			PAESE	LARGHEZZA		
Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro		Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro
	3 m 9 m		GRECIA	12 cm	12 cm	12 cm
	4 m 10 m		PORTOGALLO	20 cm	15 cm	20 cm
	3 m 9 m		FINLANDIA	20 cm	10 cm	20 cm
	4 m 8 m		GERMANIA Strade secondarie	12 cm	12 cm	12 o 25 cm
	6 m 12 m		GERMANIA Autostrade	15 cm	15 cm	30 cm
	3 m 10 m	39 m 13 m	FRANCIA Autostrade (*)	22,5 cm	15 cm	22,5 cm

▼C1

CONFIGURAZIONE			PAESE	LARGHEZZA		
Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro		Striscia di margine sinistro	Striscia di mezzeria	Striscia di margine destro
	3 m 10 m	3 m 3,5 m	FRANCIA Superstrade (4 o 2 × 2 corsie)	22,5 o 37,5 cm	15 cm	22,5 cm
	3 m 10 m	3 m 3,5 m	FRANCIA (altre strade)	10 o 12 cm		15 o 18 cm

(*) Eccetto alcune zone (rampe di raccordo, corsie per veicoli lenti …)