

DECRETO LEGISLATIVO 10 settembre 1991 , n. 304

Attuazione delle direttive n. 86/663/CEE del Consiglio del 22 dicembre 1986 e n. 89/240/CEE della Commissione del 16 dicembre 1988, relative ai carrelli semoventi per movimentazione, a norma dell'art. 55 della legge 29 dicembre 1990, n. 428 (Legge comunitaria 1990).

Vigente al: 7-8-2023

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 29 dicembre 1990, n. 428, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee (legge comunitaria per il 1990) ed, in particolare, gli articoli 1, 2 e 55 e l'allegato A, concernenti la delega al Governo ad emanare i decreti legislativi necessari per dare attuazione alle direttive 86/663/CEE del Consiglio e 89/240/CEE della Commissione, relative ai carrelli semoventi per movimentazione,

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 26 luglio 1991;

Sulla proposta del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, di concerto con i Ministri degli affari esteri, di grazia e giustizia, del tesoro e dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Campo d'applicazione e definizioni

1. Il presente decreto si applica ai carrelli semoventi per movimentazione con portata inferiore a 10.000 kg ed ai trattori con sforzo al gancio inferiore a 20.000 N.

2. Ai sensi del presente decreto e' un carrello semovente per movimentazione qualsiasi veicolo a ruote, salvo quelli che si spostano su rotaie, destinato a trasportare, trainare, spingere, sollevare o accatastare, immagazzinare in scaffalature carichi di qualsiasi genere, comandato da un operatore a terra in prossimità del carrello stesso o da un operatore a bordo su un posto di guida fisso al telaio o sollevabile, appositamente allestito.

3. Le definizioni dei carrelli semoventi per movimentazione e dei trattori, le loro classificazioni ed i requisiti tecnici che debbono possedere sono riportati nell'allegato I.

Art. 2.

Esclusioni

1. Il presente decreto non si applica:

a) agli apparecchi a benna detti dumper o motocarriole, utilizzati nei cantieri edili e di lavori pubblici;

b) ai trattori diversi da quelli di cui all'allegato I, punto 1.2, autocarri con o senza rimorchio, trattori agricoli e forestali, macchine per cantiere e carrelli utilizzati in miniera;

c) ai furgoni per la consegna del latte ed altri veicoli analoghi;

- d) agli apparecchi elevatori accastatori che possono spostarsi soltanto entro guide, detti "traslatori per stoccaggio";
- e) ai carrelli con posto di guida sollevabile con portata nominale superiore a 5.000 kg;
- f) ai carrelli appositamente progettati per circolare con il carico in posizione elevata di portata superiore a 5.000 kg;
- g) ai carrelli a portale;
- h) ai trattori e carrelli comandati a distanza, senza operatore a bordo;
- i) alle attrezzature utilizzate per la manutenzione in posizione di sollevamento;
- l) ai carrelli azionati da fonti esterne di energia elettrica;
- m) alle gru mobili;
- n) alle piattaforme elevatrici mobili;
- o) ai carrelli a braccia telescopiche.

Art. 3.

Certificato di conformita'

1. E' consentita l'immissione sul mercato, l'importazione di carrelli usati, la messa in servizio e l'utilizzazione conforme alla destinazione dei carrelli semoventi e dei trattori regolati dal presente decreto, a condizione che il fabbricante, o un suo mandatario stabilito nella Comunita' economica europea, ne attesti sotto la sua responsabilita', con apposito certificato, la conformita' alle disposizioni e alle caratteristiche tecniche riportate nell'allegato I, secondo il modello riportato nell'allegato II, e vi apponga il marchio di conformita' alle condizioni previste nell'allegato III.

2. Le prove di stabilita', visibilita' e funzionamento per i carrelli semoventi per movimentazione di cui all'art. 1 sono effettuate secondo i metodi specificati nell'allegato IV.

3. Le prescrizioni tecniche previste dall'allegato I sostituiscono quelle di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, in caso di contrasto o di diversita'.

4. Per la vendita e l'impiego dei carrelli semoventi e dei trattori e' comunque fatta salva l'osservanza delle norme concernenti la tutela dell'igiene del lavoro, gli aspetti di sicurezza, la circolazione stradale e la tutela ambientale.

Art. 4.

Controlli

1. Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, anche avvalendosi di organismi autorizzati, procede a controlli per sondaggio sulla conformita' delle macchine di cui all'art. 1 alle norme del presente decreto e degli allegati.

2. I documenti concernenti l'esecuzione delle prove ed il rispetto dei requisiti tecnici debbono essere tenuti a disposizione del predetto Ministero e del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, che puo' procedere a particolari controlli in relazione ai propri compiti istituzionali. Le risultanze dei controlli eseguiti dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale sono inviate in comunicazione al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Art. 5.

Effettuazione delle prove

1. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità economica europea che rilascia il certificato ed appone il marchio di cui all'art. 3 deve disporre dei mezzi necessari ad eseguire le prove previste, oppure deve farle eseguire, anche in parte, da uno o più organismi autorizzati di cui all'art. 6.

Art. 6.

Organismi autorizzati

1. L'organismo che chiede di essere autorizzato alla effettuazione delle prove e dei controlli di cui al presente decreto ne fa istanza al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato - D.G.P.I. - Ispettorato tecnico industria, che provvede alla relativa istruttoria. Le modalità della domanda sono fissate con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

2. Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato comunica, tramite il Ministero degli affari esteri, alla Commissione della CEE e agli altri Stati membri l'elenco degli organismi autorizzati abilitati ad eseguire le prove ed ogni successiva modifica.

3. Gli organismi che hanno effettuato le prove poste a base della certificazione non possono essere incaricati dell'effettuazione dei controlli sugli apparecchi che hanno formato oggetto delle prove stesse.

Art. 7.

Carrelli semoventi non conformi

1. Se risulta che un carrello semovente di movimentazione non è conforme alle prescrizioni del presente decreto, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con proprio decreto, ne vieta l'immissione sul mercato e l'utilizzazione, ovvero ordina che sia ritirato dal mercato.

2. Se la difformità deriva da un errore di progettazione o di fabbricazione in serie che pregiudica la sicurezza, il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato informa gli Stati membri della Comunità economica europea e la Commissione CEE, tramite il Ministero degli affari esteri, delle trasgressioni constatate e dei provvedimenti adottati.

Art. 8.

Sanzioni

1. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque violi le disposizioni del presente decreto è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria consistente nel pagamento di una somma da lire diecimilioni a lire trentamila.

Art. 9.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo

e di farlo osservare.

Dato a Roma, addi' 10 settembre 1991

COSSIGA

ANDREOTTI, Presidente del
Consiglio dei Ministri

ROMITA, Ministro per il
coordinamento delle politiche
comunitarie

DE MICHELIS, Ministro degli
affari esteri

MARTELLI, Ministro di grazia e
giustizia

CARLI, Ministro del tesoro

BODRATO, Ministro dell'industria,
del commercio e dell'artigianato

Visto, il Guardasigilli: MARTELLI

ALLEGATO I

PARTE PRIMA

REQUISITI TECNICI PER I CARRELLI SEMOVENTI PER MOVIMENTAZIONE

1. CLASSIFICAZIONE DEI CARRELLI IN FUNZIONE DELLE CARATTERISTICHE
OPERATIVE

1.1. Trasportatore

Carrello per movimentazione che porta il carico su una piattaforma
fissa o su una attrezzatura non sollevabile.

1.2. Trattore

Carrello per movimentazione che circola a terra munito di un
dispositivo di aggancio e specificamente atto al traino di veicoli
circolanti a terra.

1.3. Spintore

Trattore munito anteriormente e/o posteriormente di un respingente e
in grado di spingere veicoli che circolano a terra o su rotaia.

1.4. Elevatore

Carrello per movimentazione atto a sollevare, abbassare e trasportare
carichi.

1.4.1. Elevatore accatastatore

Carrello elevatore munito di piattaforma, di forca o di altra
attrezzatura portacarico, in grado di sollevare un carico,
palettizzato o meno, ad altezza sufficiente per consentirne
l'accatastamento o lo staccaggio in scaffalature.

1.4.1.1. Carrello con forca a sbalzo: carrello elevatore
accatastatore sul quale il carico e' disposto davanti alle ruote
anteriori oppure dietro alle ruote posteriori.

1.4.1.2. Carrello con montante o forca retrattile: carrello elevatore
accatastatore con longheroni portanti sul quale il carico puo' essere
disposto a sbalzo mediante avanzamento dei montanti o della piastra
portaforche.

1.4.1.3. Carrello con forca fra i longheroni: carrello elevatore
accatastatore a longheroni portanti munito di forca disposta fra
detti longheroni e nel quale il baricentro del carico si trova sempre
all'interno del poligono di appoggio.

1.4.1.4. Carrello a forca ricoprente: carrello elevatore accatastatore
a longheroni portanti munito di forche i cui bracci ricoprono i
longheroni.

1.4.1.5. Carrello con piattaforma ricoprente a forte sollevamento: carrello elevatore accatastatore a longheroni portanti munito di una piattaforma che ricopre i longheroni.

1.4.1.6. Carrello con posto guida sollevabile (accatastatore): carrello elevatore munito di posto di guida che si solleva con il dispositivo portacarico (piattaforma o forca) per lo stoccaggio in scaffalatura.

1.4.1.7. Carrello a presa laterale: carrello a forca i cui montanti retrattili, disposti fra gli assi perpendicolarmente all'asse longitudinale del carrello, consentono la presa ed il sollevamento di un carico a sbalzo rispetto ad un lato del carrello stesso ed il suo trasferimento sulla piattaforma di carico.

1.4.1.8. Carrello a forca fuoristrada: carrello concepito appositamente per caricare, sollevare, trasportare ed accatastare carichi su terreni non preparati (ruote di grandi dimensioni, notevole altezza libera dal suolo, gruppo motopropulsore speciale), munito di un dispositivo portacarico scorrevole in senso verticale su castello fisso o inclinabile.

1.4.1.9. Carrello a presa laterale: carrello elevatore accatastatore in grado di comporre e scomporre pile di carichi sui due lati.

1.4.1.10. Carrello a presa laterale e frontale: carrello elevatore in grado di comporre e scomporre pile di carichi frontalmente e sui due lati.

1.4.2. Carrello elevatore non accatastatore a piccolo sollevamento
Carrello per movimentazione munito di piattaforma o di forca oppure di altra attrezzatura portarichi in grado di sollevare il carico ad altezza appena sufficiente per consentirne il trasporto.

1.4.2.1. Carrello per palette: carrello elevatore non accatastatore munito di forca per il trasporto di palette.

1.4.2.2. Carrello a piattaforma: carrello elevatore munito di piattaforma o di altro dispositivo per il trasporto di carichi.

1.4.2.3. Carrello a portale: carrello elevatore con telaio e gruppo di sollevamento posti a cavalcioni del carico per sollevarlo e spostarlo.

1.4.3. Carrelli con posto di guida sollevabile a forte e a medio sollevamento

Carrello munito di una pedana sollevabile per l'operatore e di un dispositivo sul quale si dispongono i carichi (generalmente bracci di una forca per prendere una paletta o una piattaforma), per prelevare (ed eventualmente stoccare in scaffalatura) merci immagazzinate.

Si dicono "a medio sollevamento" i carrelli che sollevano la pedana dell'operatore ad un massimo di 2,5 m.

1.4.4. Carrello a portale: carrello elevatore il cui telaio ed il cui dispositivo di sollevamento stanno a cavalcioni del carico per sollevarlo, spostarlo ed accatastarlo.

2. CLASSIFICAZIONE DEI CARRELLI IN FUNZIONE DEL TIPO DI GUIDA (1)

3. CLASSIFICAZIONE DEI CARRELLI IN FUNZIONE DELL'ALTEZZA DI SOLLEVAMENTO (1)

4. CLASSIFICAZIONE DEI CARRELLI IN FUNZIONE DELLE POSSIBILITA' DI MOVIMENTO (1)

5. CLASSIFICAZIONE DEI CARRELLI IN FUNZIONE DELL'ENERGIA DI AZIONAMENTO (1)

6. CLASSIFICAZIONE DEI CARRELLI IN FUNZIONE DEL TIPO DI RUOTE (1)

7. TERMINOLOGIA DEI PRINCIPALI ELEMENTI COSTITUTIVI DEI CARRELLI (1)

8. PORTATA DEI CARRELLI E DEI LORO RIMORCHI (1)

8.1. Carrelli a forte sollevamento

8.1.1. Portata nominale dei carrelli a forte sollevamento

Per portata nominale di un carrello semovente da movimentazione a forte sollevamento si intende il carico in kg, autorizzato dal costruttore, che questo tipo di carrello puo' trasportare o sollevare normalmente in determinate condizioni (vedi parte seconda).

(1) Conforme alla norma ISO 5053/1 del 15 settembre 1980.

8.1.2. Portata reale dei carrelli a forte sollevamento

Per portata reale di un carrello semovente da movimentazione a forte sollevamento si intende il carico massimo in kg (in funzione della sua attrezzatura e della sua altezza di sollevamento) autorizzato dal costruttore (generalmente in seguito a prove di stabilita') che detto carrello puo' trasportare o sollevare normalmente in determinate condizioni (vedi parte seconda).

8.2. Carrelli a piattaforma fissa e carrelli a piccolo sollevamento

8.2.1. Portata nominale dei carrelli in piattaforma fissa e dei carrelli a piccolo sollevamento

Per portata nominale di un carrello a piattaforma fissa o di un carrello a piccolo sollevamento si intende il carico massimo autorizzato dal costruttore che il carrello puo' trasportare normalmente, purché sia distribuito uniformemente sulla piattaforma o sul dispositivo portacarico. Detto carico e' espresso in kg.

8.3. Carrelli trattori

8.3.1. Forza nominale dei carrelli trattori

Per forza nominale di un carrello trattore per movimentazione azionato da un motore termico si intende la forza di trazione al gancio, in newton, indicata dal costruttore, che il carrello trattore puo' sviluppare per una data coppia quando esso si sposti a velocita' uniforme almeno pari al 10 % della velocita' massima a vuoto su una superficie liscia, asciutta ed orizzontale di calcestruzzo. Per i carrelli trattori elettrici o per i carrelli trattori provvisti di convertitore di coppia, la forza nominale di trazione corrisponde alla forza di trazione sviluppata in un'ora di funzionamento. Per i carrelli trattori con operatore seduto o in piedi, il peso dell'operatore (zavorra) sara' di 90 kg.

Gli eventuali pneumatici saranno gonfiati alla pressione stabilita dal costruttore del carrello trattore.

8.4. Attrezzature amovibili

8.4.1. Per portata nominale delle attrezzature amovibili si intende il carico massimo in kg autorizzato dal costruttore che l'attrezzatura puo' movimentare normalmente in determinate condizioni.

9. DISPOSIZIONI GENERALI

9.1. Targhe indicatrici

9.1.1. Targhe di identificazione

9.1.1.1. Ogni carrello per movimentazione deve recare in posizione ben visibile una targa di identificazione durevole con le seguenti informazioni:

Tutti i carrelli termici		Carrelli elettrici a batterie
a) Nome del costruttore (o del-		a) Nome del costruttore (o del

l'importatore) del carrello	l'importatore) del carrello
b) Modello	b) Modello
c) Numero di serie o di fabbricazione e anno di fabbricazione	c) Numero di serie o di fabbricazione e anno di fabbricazione
d) Massa a vuoto (1) del carrello in stato di marcia, senza le attrezzature amovibili ma con i bracci della forca, nel caso di carrelli a forca	d) Massa a vuoto (1) del carrello in stato di marcia, senza batteria e senza attrezzature amovibili ma con i bracci della forca, nel caso di carrelli a forca
	e) Massa minima e massima autorizzata per la batteria
	f) Tensione della batteria

(1) La massa puo' variare del 5 % circa rispetto al valore indicato sulla targa.

9.1.1.2. Targhe di identificazione di attrezzature amovibili. Ogni attrezzatura amovibile deve recare una targa di identificazione separata con le seguenti indicazioni:

- a) nome del costruttore (o importatore) dell'attrezzatura,
- b) modello,
- c) numero di serie o di fabbricazione e anno di fabbricazione,
- d) massa dell'attrezzatura,
- e) distanze del baricentro dell'attrezzatura dalla sua superficie di montaggio sul carrello,
- f) portata nominale,
- g) nel caso di attrezzatura ad azionamento idraulico, le pressioni idrauliche di servizio indicate dal costruttore dell'attrezzatura,
- h) avvertenza: "Rispettare la portata del complesso carrello/attrezzatura".

9.1.1.3. Carrelli operanti in condizioni speciali

I carrelli progettati per operare in condizioni speciali devono recare in modo ben visibile una targa durevole con le seguenti informazioni:

- a) descrizione della condizione (delle condizioni) speciale(i) di impiego,
- b) portata del carrello per ciascuna delle condizioni speciali di impiego.

9.1.1.4. Batterie di trazione e loro contenitori

Ogni contenitore deve recare in un punto ben visibile una targa di identificazione durevole con le seguenti informazioni:

- a) nome del fabbricante della batteria,
- b) tipo,
- c) numero di serie,
- d) tensione nominale,
- e) capacita' in ampere/ora per regime di scarica in 5 h,
- f) massa in ordine di marcia (con zavorra) per compensare una massa insufficiente della batteria.

La massa potra' inoltre essere stampigliata sul contenitore amovibile accanto ai punti di sollevamento.

9.1.2. Targhe della portata

Ogni carrello o trattore deve essere munito di una targa della portata, durevole, fissata in un punto visibile, di facile lettura da parte dell'operatore e recante le seguenti indicazioni.

La targa della portata puo' essere eventualmente combinata con la targa di identificazione.

9.1.2.1. Carrelli a forte sollevamento

La targa della portata deve recare le indicazioni specificate nella parte terza.

9.1.2.2. Carrelli a piattaforma fissa e carrelli a piccolo sollevamento

La targa della portata deve indicare la portata di base espressa in chilogrammi, conformemente alla definizione del punto 8.2.1.

9.1.2.3. Carrelli trattori

La targa della portata deve indicare lo sforzo di trazione al gancio, espresso in newton, conformemente alla definizione del punto 8.3.1, nonche' il tempo durante il quale detto sforzo di trazione puo' essere esercitato.

9.1.3. Altre indicazioni

Queste indicazioni non richiedono l'uso tassativo di una targa.

9.1.3.1. Dispositivi di imbracatura dei carrelli

I punti di imbracatura devono essere chiaramente indicati sul carrello (vedi punto 9.8.4).

9.1.3.2. Pressione di gonfiamento dei pneumatici

La pressione prescritta per il gonfiamento dei pneumatici deve essere chiaramente indicata sul carrello.

9.1.4. Se, a tal fine, si ricorre ad un testo scritto, esso deve essere redatto nella(e) lingua(e) ammessa(e) dal paese in cui il carrello sara' utilizzato.

9.2. Immobilizzazione, protezione contro le manovre involontarie e gli usi non autorizzati

9.2.1. Deve essere predisposto un freno di immobilizzazione conforme alle prescrizioni particolareggiate dei punti 9.3.4.1. e 9.3.4.2.

Per i carrelli con posto di guida sollevabile, si fa rinvio alle disposizioni speciali del capitolo 10.

9.2.2. Il carrello deve essere munito di un dispositivo che impedisca qualsiasi uso da parte di persona non autorizzata (ad esempio, a mezzo di una chiave).

Gli interruttori a chiave per i carrelli con operatore a terra non devono essere intercambiabili con quelli per carrelli con operatore a bordo (in piedi o seduto), fabbricati dallo stesso costruttore.

9.3. Freni - Efficienza di frenatura

9.3.1. Freni di servizio

I carrelli semoventi da movimentazione devono essere muniti di freni in grado

a) di mantenere immobile il carrello con il suo carico massimo ammissibile sulle pendenze massime di utilizzazione specificate dal costruttore;

b) di sviluppare nell'una o nell'altra direzione, su un pavimento piano di cemento liscio, asciutto e pulito, una forza di decelerazione al gancio il cui valore minimo "F" sia espresso:

- da una percentuale della massa lorda del carrello con il suo carico nominale, qualunque sia il tipo di carrello (ad eccezione dei trattori);

- da una percentuale della massa lorda del trattore, senza

rimorchio, nel caso di trattori.

Nella tabella seguente il valore minimo "F" e' espresso in funzione della velocita' massima che il carrello con il suo carico nominale (o il trattore senza rimorchio) puo' raggiungere (V1 in km/h).

Se l'effettiva efficienza di frenatura di un carrello dipende automaticamente dalla velocita', la forza di decelerazione minima al gancio "F" variera' in funzione della velocita' (vedi grafico A).

Il valore minimo "F" che figura nella seguente tabella deve poter essere raggiunto esercitando sul comando uno sforzo adeguato, specificato al punto 9.3.2.

	Valore F per una velocita'	
Gruppo Tipi di carrelli fino a	da 5 a	>13,4 km/h
	5 km/h	13,4 km/h
A (1) Carrelli per movimentazione di ogni tipo, eccettuati i gruppi B, C e D	9,3%	1,86 V% 25%
B Trattori con una o due ruote frenate	13%	2,6 V% 35%
C Trattori con quattro ruote frenate	18,6%	3,72 V% 50%

(1) Se il montante o la forza sono retrattili, detti valori si applicano con il montante o la forza in posizione retratta.

	Valore F per una velocita'	
Gruppo Tipi di carrelli fino a	da	> 9 km/h
	4 km/h	4 a 9 Km/h
D(1) Carrelli con posto di guida sollevabile e carrelli a forte sollevamento per accatastamento laterale (e frontale)	4 %	1 V % 9 %

(1) Per ulteriori precisazioni vedi punti 10.1 e 10.2.

GRAFICO A

Parte di provvedimento in formato grafico

A prescindere dalla pendenza, il freno di servizio deve assicurare l'efficienza minima di frenatura precisata nel grafico A per velocita' fino a 5 km/h per i carrelli dei gruppi A, B e C e fino a 4 km/h per il gruppo D.

9.3.2. Comando dei freni di servizio (1)

a) I freni azionati mediante pressione su un pedale dovranno fornire la forza di decelerazione di cui sopra esercitando sul pedale uno sforzo non superiore a 600 N.

b) I freni che vengono azionati lasciando libero un pedale dovranno fornire la forza di decelerazione di cui sopra. Lo sforzo necessario per allentare i freni e mantenerli allentati durante la marcia non dovrà superare 300 N.

c) I freni azionati con una leva a mano dovranno fornire la forza di decelerazione sopra indicata esercitando sulla leva stessa uno sforzo non superiore a 150 N.

d) I carrelli con operatore in piedi e i carrelli con operatore a terra debbono essere muniti di freni a comando automatico la cui capacità minima di frenata dovrà essere scelta in base alla tabella suindicata.

(1) Per i carrelli con posto di guida sollevabile, vedi capitolo 10.

9.3.3. Sono ammessi come freni di servizio soltanto i freni a frizione, le trasmissioni idrostatiche ed i freni elettrici.

9.3.4. Freno di immobilizzazione

9.3.4.1. Fatta eccezione per i trattori, qualsiasi carrello per movimentazione deve avere un freno di immobilizzazione che consenta almeno di mantenerlo immobile, con il carico massimo ammesso, e senza intervento dell'operatore, sulla pendenza massima indicata dal costruttore. La capacità di frenatura deve corrispondere ad una pendenza che non può essere inferiore ai seguenti valori:

a) Carrelli con operatore a bordo, elettrici o termici, "eccettuati quelli delle lettere b) e c): 15 %;

b) Carrelli da magazzino (retrattili con forca fra i longheroni, con forca ricoprente, con piattaforma a forte o piccolo sollevamento): 10 %;

c) Carrelli di cui ai punti 1.4.1.6, 1.4.1.9, 1.4.1.10 e 1.4.3: 5%;

d) Carrelli con operatore a terra: 10 %.

9.3.4.2. Ogni trattore per movimentazione deve avere un freno di immobilizzazione che consenta di mantenerlo immobile, senza rimorchio e senza l'intervento dell'operatore, sulla pendenza massima che il trattore stesso è in grado di superare da solo, oppure sulla pendenza indicata qui di seguito; a questo fine viene scelta la pendenza meno ripida:

- trattore con operatore a bordo, elettrico o termico: 15 %;

- trattore con operatore a terra: 10 %.

9.3.4.3. Sistema di comando dei freni

I freni di servizio e di immobilizzazione dovranno essere azionati con sistemi indipendenti ma in grado di agire sugli stessi organi di arresto (ad esempio: ceppi dei freni).

Quanto sopra prescritto non si applica ai carrelli muniti di un freno di servizio e di immobilizzazione automatico come specificato al punto 9.3.2, lettere b) e d).

9.4. Ruote

Se le ruote sono costituite da due parti e provviste di pneumatici, il carrello dovrà essere munito di sistemi atti ad impedire all'utente di separare le due parti prima di estrarre la ruota dal suo asse.

9.5. Organi di comando

9.5.1. Comandi nel senso di marcia

Conformi alla norma internazionale ISO 3691 seconda edizione - 1980 11-15, paragrafi:

8.1. - 8.2.3.3

8.2.1 a), b), c)

8.3.1.1 - 8.4.3.2

con le seguenti indicazioni per quanto concerne il punto 8.4.1.1:

i) I pedali del freno, dell'acceleratore e della frizione ed il o i pedali di inversione del senso di marcia, se esistono, devono essere progettati, fabbricati e disposti in modo da poter essere azionati senza rischi di confusione.

ii) Le funzioni dei vari pedali devono poter essere chiaramente individuate nelle indicazioni di guida, nonché in modo visibile, leggibile e indistruttibile, in qualsiasi momento dal guidatore nella normale posizione di guida.

iii) L'azione di frenaggio non deve essere ostacolata dall'uso simultaneo di altri comandi.

iv) I pedali devono essere realizzati:

- in modo che la resistenza meccanica sia compatibile con le forze a cui sono sottoposti;

- in modo da preservarli da eventuali effetti di manovre involontarie.

v) Gli stati membri della CEE riconoscono come conformi alle prescrizioni che precedono i pedali dei carrelli costruiti in base alle norme armonizzate, fissate dal CEN, nell'osservanza della procedura prevista nella direttiva 83/189/CEE, i cui riferimenti sono stati oggetto di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

8.4.1.2.

Leva di comando del cambio

Conforme alla norma ISO 3691, punto 8.4.1.2.

8.4.1.3.

Leva di comando del senso di marcia

Conforme alla norma ISO 3691, punto 8.4.1.3.

8.4.1.4.

Comando di sicurezza e freni: carrelli elettrici con operatore seduto. Sopprimere il paragrafo ISO e sostituirlo, in questo punto, con il testo seguente:

Il comando di traslazione deve essere disposto in modo tale che il carrello possa avviarsi soltanto se il comando di marcia viene azionato e soltanto se si sposta a velocità estremamente ridotta, a meno che il comando non sia stato azionato contemporaneamente per la velocità e per la marcia. Se non è prevista alcuna posizione di folle, il carrello si sposterà soltanto se viene azionato il comando di velocità.

8.4.1.5.

Comando di sicurezza e freni: carrelli a motore endotermico con operatore seduto.

Sopprimere completamente il paragrafo ISO

da 8.4.2 a 8.4.3.2 compreso

Conforme alla norma ISO 3691.

9.5.1.1. Se si tratta di carrelli elettrici un interruttore separato, indipendente dal sistema di comando, deve disinserire automaticamente il circuito di marcia quando il conducente scende dal carrello.

9.5.1.2. I carrelli a trasmissione automatica devono essere muniti di un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore del carrello quando la trasmissione è inserita.

9.5.2. Comandi di manipolazione del carico

Conforme alla norma ISO 3691, punto 8.5.

9.5.3. Simboli dei comandi

Conforme alla norma ISO 3287.

9.6. Limitazione della velocità (1)

9.6.1. I carrelli con operatore a terra dovranno essere progettati in modo da non poter raggiungere velocità superiori a 6 km/h, a vuoto e in piano.

I carrelli con operatore a terra ed avanzamento ad azione diretta devono essere progettati in modo da non poter raggiungere velocità superiori a 4 km/h a vuoto e in piano, con un'accelerazione massima, con partenza da fermo, di 0,5 m/s². I carrelli con avanzamento ad azione diretta non devono essere muniti di piattaforma ricoprente a grande altezza.

9.6.2. I carrelli con operatori in piedi devono essere progettati in modo da non poter superare la velocità di 16 km/h, sotto carico e in piano.

9.7. Motori ed accessori

9.7.1. Dispositivo di scarico e raffreddamento

(1) Per i carrelli con posto di guida sollevabile, vedi capitolo 10.

9.7.1.1.1. Il dispositivo di scarico deve essere progettato e montato tenendo debitamente conto delle esigenze di conforto e di benessere dell'operatore. In particolare il tubo di scappamento dovrà avere l'orifizio di scarico diretto in modo da recare il minor disagio possibile al personale.

9.7.1.1.2. La circolazione d'aria attraverso il sistema di raffreddamento deve essere disposta in modo da evitare qualsiasi disagio all'operatore.

9.7.1.2. Serbatoi per carburante

Se un serbatoio per carburante si trova all'interno o a lato del vano motore, e se la temperatura può raggiungere livelli eccessivi, il serbatoio e/o il sistema di riempimento dovrà essere isolato dai circuiti elettrici o dal sistema di scarico mediante una protezione adeguata, quale uno scompartimento separato o pareti divisorie. La posizione del serbatoio e dei dispositivi di riempimento deve essere tale che un eventuale traboccamento o perdite di carburante siano scaricati al suolo e non nei vani del motore o dell'operatore, oppure sui circuiti elettrici o sul sistema di scarico.

9.7.1.2.1. In normali condizioni d'uso, il carburante non deve poter traboccare. Il serbatoio per carburante e il sistema di riempimento devono essere disposti in modo da ridurre al minimo le possibilità di danneggiamento del serbatoio e dei suoi accessori.

9.7.1.2.2. Il serbatoio per carburante deve essere smontabile. La posizione del serbatoio e del dispositivo di riempimento deve essere tale da ridurre al minimo le possibilità di danneggiamento del serbatoio e dei suoi accessori.

I serbatoi per carburante o per combustibili liquidi diversi dai GPL, costruiti con lamierini d'acciaio di spessore uguale o superiore a 5 mm, potranno essere non smontabili purché abbiano subito un efficace trattamento di protezione dagli agenti atmosferici. Le modalità di verifica dello stato dei serbatoi dovranno essere indicate nelle istruzioni per l'uso e la manutenzione.

9.7.1.3. Tutte le parti del sistema di alimentazione in carburante

devono essere saldamente fissate al carrello con elementi di fissaggio che riducano al minimo gli effetti delle vibrazioni. I serbatoi saranno efficacemente protetti da sovraccarichi meccanici mediante, ad esempio, lastre di protezione.

9.7.1.4. I serbatoi devono essere montati sul carrello in modo da non essere esposti all'abrasione, ad eventuali urti o all'azione corrosiva dei prodotti trasportati dal carrello.

9.7.2. Requisiti supplementari per carrelli con motore endotermico alimentato a gas di petrolio liquefatti (GPL)

9.7.2.1. Recipienti

9.7.2.1.1. I recipienti per GPL possono essere fissati in modo permanente al carrello oppure facilmente smontabili.

9.7.2.1.3. I serbatoi devono essere saldamente fissati al carrello ed il sistema di fissaggio non deve essere danneggiato dalle vibrazioni. La raccorderia sul recipiente deve essere protetta adeguatamente contro disturbi meccanici, per esempio con lastre o griglie.

9.7.2.1.4. I serbatoi, fissi o smontabili, devono essere muniti di un dispositivo che impedisca la fuga improvvisa di grandi quantità di gas o di liquido, specie in caso di rottura di tubazione. Questa disposizione non si applica alle valvole di scarico.

La presa del combustibile sul recipiente deve essere munita di un rubinetto a chiusura manuale rapida, facilmente accessibile. La posizione di tale rubinetto e le istruzioni per manovrarlo devono essere chiaramente indicate all'esterno del carrello o in prossimità del rubinetto stesso.

Il prelievo del combustibile deve essere effettuato in fase liquida, a meno che il recipiente ed il motore siano specialmente attrezzati per un prelievo diretto in fase gassosa.

9.7.2.1.5. Tutti i recipienti che devono essere riempiti ad un livello massimo fisso di liquido da parte dell'utente devono essere provvisti dei seguenti accessori:

a) un'appropriata valvola di scarico di sicurezza collegata alla parte fase gassosa del recipiente. Qualora siffatti recipienti siano montati all'interno degli scompartimenti dei veicoli, il lato di scarico della valvola di sicurezza deve essere collegato con l'atmosfera mediante una tubatura.

Il gas deve essere scaricato senza pericolo. Vedi anche il punto 9.7.2.3.3;

b) un indicatore incorporato del livello di riempimento massimo. Se i recipienti sono montati all'interno degli scompartimenti dei veicoli, il lato di scarico di ogni indicatore di livello massimo basato sullo scarico del gas nell'atmosfera deve terminare in un punto chiaramente visibile all'esterno del veicolo.

1. L'indicatore di livello massimo basato sullo scarico nell'atmosfera deve essere predisposto in modo che lo sfiato non abbia un diametro superiore a 1,5 mm e che le parti di questo dispositivo non possano essere completamente estratte durante le normali operazioni di misurazione.

2. Tutti gli indicatori di livello massimo di liquido devono essere adatti al GPL usato ed indicare il livello massimo del prodotto, che non deve superare quello conforme alle norme degli eventuali regolamenti comunitari relativi ai recipienti a pressione, oppure alle disposizioni vigenti nel paese destinatario;

c) se è previsto un dispositivo per la misurazione del livello del

liquido, esso non deve presentare uno scarico nell'atmosfera.

9.7.2.1.6. Se i serbatoi sono installati in un vano, questo dovrà presentare aperture permanenti nel punto più basso. L'insieme delle aperture di aerazione dovrà avere una superficie totale minima di 200 cm², tale da consentire una corretta dispersione nell'atmosfera esterna senza pericolo per l'operatore.

9.7.2.1.7. Se i recipienti sono smontabili, il loro fissaggio deve consentire una facile manipolazione e verifica dell'installazione dopo la loro sostituzione.

9.7.2.1.8. Se si installano recipienti smontabili muniti di valvole di sicurezza, essi devono essere disposti sul carrello in modo che l'apertura della valvola di scarico di sicurezza sia sempre in comunicazione con il lato fase di vapore (sommità) del recipiente. Ciò può essere realizzato con una coppiglia che blocchi il recipiente quando quest'ultimo è disposto correttamente.

9.7.2.1.9. Se il carrello porta un recipiente di ricambio o addizionale, esso dovrà essere fissato con un sistema approvato, come previsto ai punti 9.7.2.1.3 e 9.7.2.1.8.

9.7.2.1.10. I serbatoi devono essere installati in modo da non essere esposti ad effetti termici nocivi, in particolare quelli derivanti dal motore e dal sistema di scarico.

Deve essere possibile il montaggio di uno scudo termico che comunque non deve intralciare la ventilazione.

9.7.2.2. Tubazioni per GPL

9.7.2.2.1. Le tubazioni di collegamento e tutti gli elementi accessori dell'installazione devono essere facilmente accessibili, protetti da danni e usura e sufficientemente elastici da resistere alle vibrazioni ed alle deformazioni dovute all'uso. Le tubazioni devono essere:

a) disposte in modo che danni o perdite siano facilmente individuabili;

b) installate in modo da non poter essere danneggiate dalle parti calde del motore.

Non devono essere usate tubazioni interamente rigide per collegare il recipiente agli apparecchi di alimentazione fissati al motore;

c) le tubazioni ad alta pressione (superiore a 1 bar) devono essere sorrette da sostegni posti ad una distanza di non più di 500 mm (tubazioni flessibili) o 600 mm (tubazioni rigide).

9.7.2.2.2. I tubi flessibili, i tubi rigidi e tutti i raccordi che operano ad una pressione superiore ad 1 bar devono essere idonei a sopportare una pressione di servizio di 25 bar e poter resistere, senza scoppiare, ad una pressione di prova di 75 bar.

I tubi flessibili, i tubi rigidi e tutti i raccordi che operano ad una pressione inferiore ad 1 bar devono poter resistere, senza scoppiare, ad una pressione di prova 5 volte superiore alla pressione massima possibile di servizio.

9.7.2.2.3. I recipienti e le loro tubazioni devono essere installati in modo da non sporgere oltre la sagoma esterna del carrello. I collegamenti dei recipienti devono essere protetti mediante un riparo rigido.

9.7.2.2.4. Qualunque tratto di tubazione che contenga GPL fra due rubinetti di arresto che possono essere chiusi, deve essere protetto contro la sovrappressione, se necessario, mediante una valvola di scarico o qualsiasi altro mezzo idoneo.

9.7.2.2.5. E' vietato l'uso di alluminio per le tubazioni che trasportano gas di petrolio liquefatto.

9.7.2.2.6. I tubi flessibili devono essere per quanto possibile corti.

9.7.2.2.7. I raccordi e i giunti ad alta pressione (superiore a 1 bar) devono essere di metallo, salvo le rondelle a tenuta stagna.

9.7.2.3. Accessori

9.7.2.3.1. L'arrivo del gas deve essere arrestato automaticamente non appena si spegne il motore, indipendentemente dal fatto che il circuito di accensione sia stato interrotto o meno.

9.7.2.3.2. Qualora sia previsto per l'impiego di piu' tipi di carburante, l'impianto deve essere progettato in modo da evitare che il GPL possa entrare in un altro recipiente per carburante, e in modo che ogni sorgente di carburante sia chiusa prima che ne venga aperta una in sostituzione.

9.7.2.3.2.1. Se il carrello e' munito di piu' recipienti per il rifornimento di carburante, questi ultimi devono essere collegati tramite una valvola a piu' vie od altro sistema idoneo affinche' il gas liquefatto (GPL) possa essere prelevato soltanto da un recipiente alla volta. L'uso (contemporaneo) di piu' bombole o recipienti non deve essere possibile.

9.7.2.3.3. Le valvole di scarico di sicurezza o gli indicatori di livello del liquido devono essere montati in modo da non poter scaricare sulle parti del carrello che possono costituire fonte di accensione nella direzione del conducente.

9.7.2.3.4. Se la corrosione di un pezzo pregiudica il suo corretto funzionamento, esso deve essere munito di un rivestimento di protezione resistente alla corrosione.

9.7.2.3.5. Tutte le parti del sistema di alimentazione a carburante dovranno essere saldamente fissate al carrello e i dispositivi di fissaggio saranno predisposti per ridurre al minimo gli effetti delle vibrazioni.

9.7.2.3.6. Le valvole di riduzione della pressione devono essere facilmente accessibili per controlli e manutenzione.

9.7.3. Carrelli elettrici

9.7.3.1. Batteria

9.7.3.1.1. I coperchi metallici devono essere progettati in modo da lasciare libero uno spazio di almeno 30 mm sopra le parti sotto tensione della batteria. Qualora invece sia necessario uno spazio vuoto di almeno 10 mm al di sopra degli elementi sotto tensione della batteria, i coperchi o le parti sotto tensione della batteria devono essere isolati. L'isolante deve essere fissato accuratamente affinche' non possa staccarsi o disgregarsi durante l'uso normale.

9.7.3.1.2. Il coperchio deve essere costruito in modo tale da impedire, durante l'uso normale, la trasmissione di una forza o il contatto con la batteria, celle e morsetti compresi, se una forza di 980 N viene applicata in un punto qualsiasi del coperchio su una superficie quadrata avente 300 mm di lato. Il coperchio deve essere fissato in modo da evitare qualsiasi spostamento durante il normale uso del carrello.

9.7.3.1.3. Nel contenitore, nel vano o nel coperchio della batteria devono essere ricavati opportuni fori di ventilazione per evitare l'accumulo pericoloso di gas quando l'attrezzatura sia usata correttamente seguendo le istruzioni del costruttore.

9.7.3.1.4. Le batterie ed i relativi contenitori di carrelli devono essere fissati in modo da impedirne qualsiasi spostamento che nel corso, del normale funzionamento, possa costituire un pericolo. L'eventuale ribaltamento a 90° dei carrelli con operatore a bordo non deve provocare la fuoriuscita delle batterie, in modo da evitare qualsiasi rischio di lesioni per l'operatore.

9.7.3.1.5. Gli elementi che producono scintille e gli elementi in grado di raggiungere temperature di 300 C o oltre non devono essere installati in punti in cui possono accumularsi miscele esplosive gas/aria.

9.7.3.1.6. Tensione

Le tensioni nominali delle batterie non devono superare 96 V.

9.7.3.1.7. Limiti di tensione

L'equipaggiamento elettrico deve essere progettato in modo da garantire tutte le funzioni e da non compromettere la sicurezza qualora la tensione della batteria scenda del 30% al di sotto della tensione nominale (vedi nota), ossia quando la tensione corrisponda soltanto a 0,70 volte la tensione nominale.

Nota

Definizione della tensione nominale: numero massimo di elementi collegati in serie, moltiplicato per la tensione nominale di ciascun elemento, considerata pari rispettivamente a 2,0 V e a 1,2 V per gli elementi acidi in piombo e per gli elementi alcalini di uso corrente.

9.7.3.2. Prese di corrente

Le prese di corrente usate per le batterie di trazione ai circuiti di comando dei carrelli semoventi per movimentazione elettrici o ai punti di ricarica devono possedere i requisiti di cui alla parte terza.

9.7.3.3. Non si devono poter mettere sotto tensione i circuiti di comando del carrello quando le prese di ricarica sono collegate con l'esterno.

9.7.3.4. Resistenze

Tutte le resistenze devono essere sistemate in modo da evitare surriscaldamento e danni alle parti adiacenti del carrello.

9.7.3.5. Protezione

9.7.3.5.1. In normali condizioni d'uso del carrello, le parti sotto tensione non isolate non devono essere accessibili al personale.

9.7.3.5.2. Non devono esistere collegamenti elettrici con il telaio del carrello, eccettuati i seguenti casi:

- a) sistema di individuazione delle perdite a massa,
- b) impianto di illuminazione o attrezzatura ausiliaria, purché la tensione di esercizio non superi 24 V e sia isolato elettricamente dalla fonte principale di energia,
- c) messa a terra durante la ricarica tramite il caricabatterie di bordo.

9.7.3.5.3. I circuiti dei motori devono essere protetti contro i cortocircuiti.

I circuiti ausiliari devono essere protetti contro i cortocircuiti e le sovracorrenti pericolose. Più circuiti ausiliari in parallelo, con una corrente combinata non superiore a 10 ampere, possono essere protetti da un unico dispositivo.

9.7.3.5.4. I circuiti elettrici devono essere progettati in modo che due o più contatti con la massa non possano provocare movimenti incontrollati e devono, se necessario, essere protetti contro tale

rischio.

9.7.3.5.5. I sistemi con alimentazione ad impulsi devono essere costruiti in modo da evitare movimenti incontrollati; qualsiasi movimento incontrollato causato da un difetto del circuito elettronico deve essere immediatamente bloccato. Deve essere possibile la verifica del funzionamento del circuito di sicurezza.

9.7.3.6. Conduttori

Tutti i conduttori devono essere isolati in modo efficace e, se necessario, protetti, oppure collocati e salvaguardati in modo da evitare qualsiasi pericolo durante il normale funzionamento del carrello.

La sezione dei conduttori deve essere scelta in modo che durante l'uso del carrello la temperatura non superi quella prescritta per la classe d'isolamento applicata.

I cavi elettrici saranno installati in modo da essere protetti contro i danneggiamenti meccanici nelle normali condizioni d'uso del carrello. Le seguenti prescrizioni si applicano ai conduttori di rame esterni alle scatole (ad esclusione dei corti raccordi tra componenti elettrici o elettronici montati vicini fra loro):

- a) tutti i conduttori devono essere flessibili;
- b) la sezione dei conduttori dei cavi di rame multipli e dei fasci di conduttori non deve essere inferiore a $0,5 \text{ mm}^2$; i fasci e i cavi multipli devono essere adeguatamente fissati;
- c) la sezione dei conduttori di rame singoli non deve essere inferiore a 1 mm^2 .

9.7.3.7. Interruttori di emergenza

Deve essere predisposto un sistema (o piu' sistemi) di interruzione di emergenza. Esso deve essere rapidamente accessibile in qualsiasi momento all'operatore quando questi si trovi in una delle posizioni di manovra raccomandate dal costruttore. Il sistema di interruzione deve poter interrompere senza alcun pericolo almeno un conduttore principale ed essere in grado di interrompere la corrente normale massima (compresa la corrente di avviamento) con uno dei seguenti metodi:

- a) presa di corrente specifica al punto 9.7.3.2;
- b) interruttore manuale;
- c) contatto di emergenza inserito nel circuito delle bobine di due contattori separati.

9.7.3.8. Freni elettromeccanici

Gli eventuali freni elettromeccanici devono essere serrati meccanicamente ed allentati elettricamente.

9.7.3.9. Prova di rigidita' dielettrica

Nello stato in cui lasciano lo stabilimento, nuovi e a secco, con batteria di trazione disinserita, i carrelli saranno controllati applicando fra le parti sotto tensione ed il telaio una tensione alternata di prova con frequenza compresa fra 25 e 100 hertz.

I semiconduttori o analoghi componenti elettronici che possono essere danneggiati durante le prove dielettriche possono essere cortocircuitati o smontati.

L'apparecchiatura dovra' essere in grado di resistere alle seguenti tensioni alternate di prova:

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora risulti necessaria una seconda prova, la tensione alternata di prova dovrà essere ridotta all'80% della tensione di prova specificata nella precedente tabella.

Qualora si effettui in alternativa un controllo di resistenza dielettrica con una durata della prova di un secondo, occorrerà aumentare la tensione alternata di prova a 1,1 volte i valori summenzionati. Se come tensione di prova viene usata una tensione continua con durata della prova di un secondo, il controllo dovrà essere effettuato con un valore di 1,6 volte il valore summenzionato della tensione alternata di prova.

9.7.3.10. Prova di resistenza di isolamento.

I carrelli per movimentazione devono presentare una sufficiente resistenza di isolamento.

Nel quadro delle prove ordinarie, il carrello per movimentazione e la batteria di trazione devono essere controllati separatamente. La tensione di prova deve essere superiore alla tensione nominale ed inferiore a 500 V.

La resistenza d'isolamento di ciascuno degli elementi elettrici situati tra le parti sotto tensione e il corpo del carrello per movimentazione, batteria esclusa, è ritenuta sufficiente quando è almeno pari a 1 000 ohm moltiplicata per la tensione nominale della batteria.

La resistenza di isolamento della batteria di trazione, completamente carica e munita di elettrolito, è ritenuta sufficiente quando è almeno pari a 1 000 ohm tra le parti sotto tensione ed il corpo del carrello per movimentazione.

9.7.3.11. Dispositivi di sicurezza per circuiti elettrici ed elettronici

I circuiti elettrici ed elettronici dei dispositivi di sicurezza menzionati nei seguenti punti:

9.7.3.7, lettere b) e c) Interruttore di emergenza

9.10.5. Protezione dell'operatore a terra

10.1.1.1. _

10.1.2.1. _

10.1.2.3. | -- Limitazione di velocità e frenatura

10.1.3.1. |

10.1.3.2. |

10.1.2.2. Limitazione di velocità ed interdizione di traslazione

10.2.5.3.4. Allentamento di funi metalliche o catene

10.2.5.8. Secondo interruttore di fine corsa di sollevamento devono essere progettati e montati in modo che la funzione di sicurezza permanga anche in caso di avaria.

Gli interruttori meccanici devono essere costruiti in modo da aprire obbligatoriamente il circuito.

Essi devono essere azionati da un numero minimo di organi intermedi.

Osservazione

Qualora un circuito elettrico od elettronico semplice non basti per essere conforme ai suddetti requisiti, si possono anche raddoppiare i circuiti elettrici od elettronici per controllarne il corretto funzionamento. Un guasto deve provocare l'arresto del movimento in questione e la rimessa in marcia puo' avvenire soltanto previo ripristino del circuito.

9.8. Sistemi e loro elementi costitutivi per il sollevamento, l'inclinazione ed altri movimenti

9.8.1. Meccanismo di sollevamento e di inclinazione (1)

9.8.1.1. Catene meccaniche

Soltanto le catene a rulli o a piastre sono autorizzate.

Quando il meccanismo di sollevamento funziona mediante una o piu' catene, il costruttore del carrello dovra' impiegare catene che, stando al carico di rottura certificato dal loro fabbricante, danno un coefficiente K (2) di almeno 5/1 rispetto al carico statico che si determinerebbe sulla(e) catena(e) stessa(e), egualmente caricata(e), quando il carico nominale massimo si trova in posizione di trasporto, supposto nullo l'attrito nella struttura del montante. Il diametro delle pulegge o dei pignoni deve corrispondere ad almeno tre volte il passo della catena.

9.8.1.2. Funi metalliche

Quando il meccanismo di sollevamento funziona mediante una o piu' funi metalliche, il costruttore del carrello dovra' impiegare funi che, stando al carico di rottura certificato dal loro fabbricante, danno un coefficiente di almeno 6/1 rispetto al carico statico che si determinerebbe sulla(e) fune(i) stessa(e), ugualmente caricata(e), quando il carico nominale massimo si trovi in posizione di trasporto, supposto nullo l'attrito nella struttura del montante. Il diametro delle pulegge per funi metalliche, misurato a fondo gola, deve essere pari a 22 volte il diametro della fune.

9.8.1.3. Sistema idraulico di sollevamento.

La discesa del carico nominale dovuta ad una perdita nel sistema idraulico non deve essere superiore, con il liquido idraulico alla normale temperatura di funzionamento, a 100 mm durante i primi dieci minuti. La presente disposizione riguarda le perdite che si verificano in normali condizioni di impiego dei carrelli; non sono prese in considerazione quelle esterne dovute a condizioni anormali di impiego o a montaggio difettoso.

9.8.1.4. Limitazione della corsa

Il gruppo di sollevamento deve essere provvisto di fine corsa a battuta. Inoltre, si dovranno predisporre opportuni mezzi atti ad evitare che la piastra portaforca ed eventuali elementi mobili si sfilino accidentalmente dall'estremita' superiore dei montanti. Tutti i movimenti a corsa limitata devono essere bloccati con fine corsa a battuta.

(1) Per i carrelli con posto di guida sollevabile, vedi capitolo 10.

(2) $K = \text{Carico di rottura minimo per catena o fune metallica} \times \text{numero di catene o funi}$

Carico utile del carrello + peso morto del meccanismo e di

sollevamento

9.8.1.5. Limitazione della velocità di discesa

Nel circuito idraulico di sollevamento dovranno essere inseriti opportuni mezzi di controllo atti, in caso di guasto del circuito idraulico ad esclusione del martinetto idraulico di sollevamento, a limitare la velocità di discesa del meccanismo di sollevamento con il suo carico nominale. La velocità non deve comunque superare 0,6 m/s.

9.8.1.6. Martinetti idraulici di inclinazione

Quando il carrello solleva la portata nominale all'altezza di 2,50 m o in caso di sollevamento inferiore all'altezza massima, con il gruppo di sollevamento in posizione verticale, le perdite del gruppo idraulico di inclinazione (martinetti, distributori, ecc.) dovranno consentire una velocità media di inclinazione in avanti del gruppo di sollevamento inferiore a 50 durante i primi 10 minuti.

La velocità media di inclinazione in avanti dovuta a perdite non deve superare 0,50 al minuto nel caso di carrelli con inclinazione massima inferiore a 50.

9.8.1.7. Resistenza della struttura e delle attrezzature

La struttura di un carrello e le relative attrezzature devono avere una resistenza adeguata e devono essere atte a sopportare per 15 minuti i carichi statici 1,33 Q1 e 1,33 Q2 alle alzate massime corrispondenti.

Q1 = Carico massimo alla distanza normalizzata dal centro del carico e all'alzata normalizzata (portata nominale, parte seconda, punti 2, 3 e 4).

Q2 = Carico massimo all'alzata massima, conformemente alle indicazioni riportate sulla piastra relativa alla portata (portata effettiva, parte seconda, punto 5).

Nel sottoporre un carrello alla prova, i carichi possono essere disposti sulle forche in posizione di alzata massima corrispondente avvalendosi di un mezzo appropriato indipendente dal carrello; il carrello sarà posto su un suolo sensibilmente orizzontale e il gruppo di sollevamento dovrà essere sensibilmente verticale.

Durante la prova è consentito correggere la verticalità dei gruppi di sollevamento.

Per sicurezza il carrello deve essere bloccato in modo tale da non condizionare le prove. I pneumatici possono essere asportati.

Dopo la prova non si devono presentare deformazioni permanenti, né altri difetti.

9.8.2. Impianto idraulico

9.8.2.1. Circuiti idraulici

I flessibili, i tubi rigidi e tutti i raccordi dovranno poter sopportare, senza scoppiare, una pressione pari almeno a 3 volte la pressione normale effettiva di servizio del circuito idraulico corrispondente.

9.8.2.2. Valvole di sicurezza

Tutti i circuiti idraulici dovranno essere muniti di un dispositivo sicuro che impedisca alla pressione esistente nel circuito di superare un valore precedentemente stabilito (valvola di sicurezza).

Questo dispositivo sarà costruito e montato in modo da non poter perdere accidentalmente la propria regolazione. Per modificare la regolazione del dispositivo deve essere necessario usare una chiave o

un altro attrezzo.

9.8.2.3. L'impianto idraulico deve essere progettato in modo che, in caso di guasto o di arresto dell'alimentazione di energia, la pompa non possa funzionare accidentalmente come motore idraulico in seguito alla pressione idraulica formatasi nel circuito.

9.8.2.4. L'impianto idraulico deve essere progettato e montato in modo che le sue prestazioni e la sua affidabilita' non vengano diminuite o che i suoi componenti non vengano danneggiati da sollecitazioni, vibrazioni o movimenti del carrello o dei suoi elementi, ecc.

9.8.2.5. L'impianto idraulico deve essere progettato in modo da garantire una continua filtrazione dell'olio in circolazione.

9.8.3. Bracci di forza o piastra portaforca

9.8.3.1. Bracci di forza, caratteristiche e prove: norma internazionale ISO-2230 1a versione 1978, benché quest'ultima si riferisca unicamente ai bracci di forza ad aggancio.

9.8.3.2. Bracci di forza; blocco laterale

Nei bracci di forza e nella piastra dovranno essere applicati dispositivi atti ad impedirne l'accidentale spostamento laterale. Si dovranno predisporre fine corsa atti ad impedire lo sfilamento laterale delle forche dalle estremita' della piastra.

9.8.3.3. Prolunghe per forche

Le prolunghe per forche dovranno essere progettate in modo da impedire qualsiasi spostamento accidentale sul braccio della forza.

9.8.3.4. Qualora la parte inferiore della piastra sia provvista di una scanalatura per i bracci di forza, tale scanalatura non deve trovarsi in corrispondenza di una scanalatura o sulla parte superiore della piastra, salvo che siano stati previsti dispositivi destinati ad evitare che il braccio di forza cambi inavvertitamente posizione.

9.8.4. Dispositivi di imbragatura

I dispositivi d'imbragatura, se previsti, devono essere progettati in modo da evitare rischi di sganciamento accidentale.

9.9. Posto di guida

9.9.1. Dimensioni

Il sedile o la pedana destinati all'operatore dovranno essere costruiti in modo che durante la guida l'operatore stesso abbia posto sufficiente per situarsi all'interno della proiezione in pianta del contorno del carrello.

Devono essere rispettate le dimensioni minime seguenti espresse in mm:

Parte di provvedimento in formato grafico

(1)Dai fianchi alle spalle.

(2)Per questa dimensione (altezza ai fianchi) si tratta eccezionalmente di un valore massimo.

Lo spazio al suolo di cui deve disporre l'operatore per la parte inferiore del corpo (dai piedi ai fianchi) non deve essere inferiore

a 1 400 cm² e deve altresì poter includere un cerchio con un diametro di 360 mm.

9.9.2. Accesso

I carrelli con operatore a bordo dovranno essere realizzati in modo da consentire la facile entrata ed uscita senza il rischio di scivolamento o caduta. Il piano di calpestio sarà antisdrucciolevole. Sarà predisposto un numero sufficiente di gradini o predellini con superfici o rivestimenti antisdrucciolevoli.

L'altezza di ogni gradino (o predellino) rispetto a quello immediatamente inferiore o rispetto al suolo non dovrà in alcun caso essere superiore a 550 mm; se necessario, saranno disposte maniglie di sicurezza.

9.9.3. Il sedile dovrà essere imbottito o potrà essere sospeso elasticamente per ridurre la trasmissione delle vibrazioni al corpo dell'operatore.

9.9.4. Temperatura

Il sedile e tutte le parti del carrello che possono venire a contatto con l'operatore quando questi si trova nella normale posizione di lavoro o quando accede o lascia il proprio posto di lavoro, dovranno essere isolati da qualsiasi aumento eccessivo di temperatura provocato dal motore o da altri apparecchi.

9.10. Dispositivi di protezione

9.10.1. Tetto di protezione dell'operatore contro la caduta di oggetti

Tutti i carrelli per movimentazione ad alzata che superi 1,80 m con operatore a bordo, dovranno essere muniti di un tetto di protezione dell'operatore stesso, che può essere amovibile.

Se l'altezza di sollevamento dei carrelli con operatore a terra e dei carrelli con operatore a terra muniti di mezzi atti a permettere all'operatore stesso di salirvi è superiore a 1,80 m, il dispositivo di sollevamento del carrello deve poter essere provvisto di una spalliera di protezione.

Per i carrelli per movimentazione con posto di guida sollevabile vedi capitolo 10.

I tetti di protezione degli operatori dovranno possedere i seguenti requisiti.

9.10.1.1. Dettagli di progettazione

9.10.1.1.1. Caratteristiche generali

Il tetto di protezione dovrà estendersi sopra l'operatore in tutte le normali condizioni di lavoro del carrello.

Quando il tetto di protezione è fissato al gruppo di sollevamento, tale requisito è applicabile indipendentemente dalla posizione di detto gruppo.

Le leve di comando in folle, i pedali sprovvisti di protezione e il volante comando sterzo possono estendersi in direzione del gruppo di sollevamento sino ad una distanza massima di 150 mm oltre la protezione verticale su un piano orizzontale del profilo del tetto di protezione. Non si tiene conto invece del freno a mano in posizione aperta.

La protezione delle gambe e dei piedi dell'operatore è considerata soddisfacente quando, in proiezione verticale su un piano orizzontale, la distanza tra la parte anteriore del tetto di protezione e la parte posteriore della struttura anteriore del telaio del carrello che assicura tale protezione non superi 150 mm.

9.10.1.1.2. L'eventuale avaria del meccanismo d'inclinazione non dovrà determinare, direttamente o indirettamente, la possibilità di lesioni all'operatore dovute al tetto di protezione.

9.10.1.2. Dimensioni

9.10.1.2.1. Il tetto di protezione dell'operatore potrà essere progettato e costruito in modo da ridurre il meno possibile la visibilità'.

9.10.1.2.2. Le aperture situate nella parte superiore del tetto di protezione dell'operatore non dovranno superare 150 mm in una delle due dimensioni, lunghezza o larghezza.

Il tetto di protezione dovrà essere costruito in modo da poter essere munito di un'attrezzatura supplementare che consenta, in casi particolari, una migliore protezione dell'operatore dalla caduta di oggetti.

9.10.1.2.3. Sui carrelli con operatore seduto deve esistere uno spazio libero verticale di almeno 1 000 mm, misurato dal punto di massimo abbassamento del sedile per il peso dell'operatore alla parte inferiore del tetto di protezione, in corrispondenza della posizione della testa dell'operatore quando questi si trova nella normale posizione di lavoro.

9.10.1.2.4. Su carrelli con operatore in piedi deve essere predisposto uno spazio libero verticale di almeno 1 880 mm misurato dalla pedana dove si trova l'operatore alla parte inferiore del tetto di protezione, in corrispondenza della posizione della testa dell'operatore quando questi si trova nella normale posizione di lavoro.

9.10.1.2.5. Il tetto di protezione deve intralciare il meno possibile l'accesso e la discesa dell'operatore dal carrello.

9.10.1.3. Prove da eseguirsi sul tetto di protezione dell'operatore

9.10.1.3.1. Osservazioni generali

Per provare il tetto di protezione dell'operatore contro la caduta di oggetti (ma non contro l'impatto di un carico corrispondente alla portata del carrello), devono essere eseguite le prove seguenti su un prototipo di tetto di protezione montato su un carrello del tipo per cui esso è stato progettato.

È ammesso anche il montaggio su un telaio di prova, purché detto montaggio sia uguale a quello usato per il carrello.

9.10.1.3.2. Prova statica

Il tetto di protezione dell'operatore dovrà poter sostenere per un minuto un carico di prova statico rigido, uniformemente ripartito sulla superficie della parte superiore della struttura principale, secondo la tabella ed il diagramma seguenti:

Portata nominale del Carico di prova statico
carrello in Kg (Q) in Kg

Sino a 2 000 2 x Q massimo 4 000 kg
da 2 000 a 5 000 2 000 + Q massimo 7 000 kg
da 5 000 a 10 000 4 500 + Q/2 massimo 9 500 kg

Parte di provvedimento in formato grafico

9.10.1.3.3. Prova dinamica

Il tetto di protezione dell'operatore dovrà poter sostenere l'impatto di un cubo di legno duro del peso di almeno 45 kg.

Il cubo di prova sarà disposto in modo da cadere in caduta libera con una superficie piatta pressoché parallela alla sommità del dispositivo di protezione, escludendo quindi l'urto di un angolo su uno spigolo. Si lascia cadere il cubo per 10 volte da un'altezza di 1,50 m in modo che esso urti il tetto in più punti ripartiti a caso entro un cerchio con diametro di 600 mm, il cui centro si trovi sulla verticale tracciata al di sopra del centro del sedile o del posto di guida dell'operatore.

9.10.1.3.4. Risultati delle prove statiche e dinamiche

Dopo le due prove, il tetto di protezione non dovrà presentare rottura o separazioni tra i suoi vari elementi, né deformazioni permanenti verticali superiori a 20 mm, misurate sulla sua parte inferiore, all'interno di un cerchio con diametro di 60 mm, il cui centro si trovi sulla verticale tracciata al di sopra del centro del sedile o del posto di guida dell'operatore.

9.10.1.3.5. Componenti ausiliari

Durante le prove dinamiche non si terrà conto di eventuali deformazioni dei componenti ausiliari, quali grate, tele, plastica, ecc.

9.10.2. Spalliera di protezione.

I carrelli elevatori a grande alzata dovranno essere progettati in modo da permettere l'installazione di una spalliera di protezione.

9.10.3. Pedana

9.10.3.1. Sui carrelli con posto di guida situato all'estremità, qualsiasi pedana per l'operatore dovrà estendersi oltre lo spazio occupato dall'operatore stesso, e dovrà essere progettata in modo da resistere ad una forza di compressione corrispondente alla massa del carrello o carico, applicata lungo l'asse longitudinale dello stesso, con il bordo estremo della pedana poggiante contro una superficie piana verticale.

Nota

Ai fini del presente capitolo, si considera come facente parte della pedana dell'operatore qualsiasi elemento di rinforzo o parte del carrello che contribuisca a conferire alla pedana resistenza allo schiacciamento.

9.10.3.2. Le pedane per operatore in piedi disposte a sbalzo rispetto al carrello devono essere munite di protezioni sui fianchi o sul lato anteriore.

9.10.3.3. Le pedane per operatore in piedi installate su carrelli con operatore a terra che sono disposte all'infuori dello spazio limitato dagli assi o del telaio del carrello devono ripiegarsi a oscillare automaticamente quando l'operatore scende dalla pedana; le pedane stesse devono essere munite di mezzi atti ad evitare ripiegamenti o oscillazioni intempestivi quando l'operatore vi si trovi in piedi.

9.10.3.4. Le pedane (fisse) per operatore in piedi alte più di 1200 mm da terra devono presentare parapetti con un corrente superiore, un corrente intermedio ed uno zoccolo di almeno 100 mm di altezza, o mezzi di protezione equivalenti, alti almeno 1000 mm e non oltre 1100 mm, misurati dal bordo superiore del parapetto al piano di calpestio, e dovranno poter resistere ad una forza di 900 N applicata in qualsiasi direzione orizzontale (1).

I parapetti a cerniera o amovibili dovranno essere costruiti in modo

da poterli montare correttamente e da poterne facilmente verificare il fissaggio.

I parapetti a cerniera quando previsti devono potersi aprire unicamente verso l'alto, verso l'interno o lateralmente.

(1) Le catene e le funi metalliche non sono considerate mezzi di protezione equivalenti.

9.10.4. Dispositivi di protezione delle ruote

9.10.4.1. Qualora i copertoni delle ruote oltrepassino in notevole misura la sagoma del carrello, si dovra' provvedere all'applicazione di efficaci dispositivi di protezione onde ridurre al minimo il rischio che oggetti proiettati dai copertoni (fango, ghiaia, ciotoli, bulloni, ecc.) causino lesioni all'operatore quando questi si trova nella normale posizione di lavoro.

Per quando riguarda le ruote direttrici, il dispositivo di protezione dovra' coprire le ruote soltanto quando queste sono in posizione di marcia rettilinea.

9.10.5. Protezione dell'operatore sui carrelli manovrati da terra

Il timone dei carrelli manovrati da un operatore a terra dovra' essere munito di un dispositivo atto ad invertire il senso di marcia o ad arrestare il carrello qualora, nella posizione di marcia, il timone venisse in contatto con un corpo solido (ad esempio, il corpo stesso dell'operatore).

9.10.6. Avvisatore acustico

I carrelli per movimentazione dovranno essere tutti muniti di avvisatore chiaramente udibile.

9.10.7. Punti con pericolo di lesioni da schiacciamento e da taglio, nonche' di impigliamento

Le parti in movimento l'una rispetto all'altra, alla portata dell'operatore nella normale posizione di lavoro, dovranno o essere adeguatamente protette o trovarsi alla distanza minima stabilita qui di seguito:

- punti in cui possono impigliarsi le dita dell'operatore: 25 mm;
- punti in cui possono impigliarsi le mani o i piedi dell'operatore: 50 mm;
- punti in cui possono impigliarsi le braccia o le gambe dell'operatore: 100 mm.

9.11. Visibilita'

Gli operatori devono avere una visibilita' sufficiente per consentire loro di effettuare tutti i movimenti in tutta sicurezza.

9.12. Condizioni ambientali

9.12.1. Rumorosita'

L'emissione di rumore di un carrello termico dovra' corrispondere con le seguenti specificazioni.

9.12.1.1. Rumorosita' nell'ambiente

Il livello massimo di rumorosita' ammesso nell'ambiente e' 90 dB(A).

9.12.1.2. Rumorosita' al posto di guida

Il livello massimo equivalente di rumorosita' ammesso (Lc_q) al posto di guida e' 90 dB(A).

9.12.2. Cabina dell'operatore

9.12.2.1. Se invece di un tetto di protezione dell'operatore viene installata una cabina, questa deve essere conforme alle disposizioni del punto 9.10.1.

9.12.2.2. Se una cabina completamente chiusa e' dotata di un impianto

di riscaldamento, la presa d'aria che l'alimenta dovrà essere applicata sul lato di arrivo d'aria fresca; un riciclaggio parziale dell'aria è nondimeno ammesso. Tale impianto deve essere saldamente fissato. La temperatura deve poter essere ripartita ragionevolmente nella cabina e deve essere previsto un dispositivo che impedisce all'operatore di bruciarsi.

9.12.2.3. Verranno prese le necessarie disposizioni per un'efficace aerazione della cabina.

9.12.2.4. Se i finestrini della cabina sono muniti di vetri, questi ultimi devono essere del tipo di sicurezza. Il parabrezza ed il vetro posteriore devono essere muniti di tergicristallo sufficientemente grande.

9.13. Attrezzatura di presa del carico

9.13.1. Le attrezzature (per esempio, pinze, traslatori laterali, ecc.) dovranno essere progettate e costruite in modo che ne siano impediti l'accidentale distacco e spostamento laterale.

I movimenti delle attrezzature e delle loro parti devono essere limitati meccanicamente a fine corsa.

9.13.2. I dispositivi di serraggio devono essere progettati in modo che la pressione di serraggio sia mantenuta automaticamente mediante valvole di arresto o qualsiasi altro sistema efficace quando i dispositivi di controllo del carrello si trovano in posizione neutra. In caso di guasti al sistema di alimentazione in energia di un'attrezzatura, il carico non deve poter cadere o mettersi in movimento involontariamente.

9.13.3. Se l'attrezzatura è munita di un proprio impianto idraulico a parte, quest'ultimo deve essere conforme ai requisiti del punto 9.8.2. "Impianto idraulico".

9.13.4. Se l'attrezzatura è munita di un impianto idraulico collegato all'impianto idraulico del carrello, i due impianti idraulici devono essere compatibili e l'impianto combinato deve essere conforme ai requisiti del punto 9.8.2. "Impianto idraulico".

9.13.5. Le attrezzature devono essere progettate e montate sul carrello in modo che l'operatore possa vedere, dalla sua posizione, il percorso e il gruppo portacarico.

9.13.6. I punti che presentano pericolo di lesioni da schiacciamento e da taglio, nonché di impigliamento delle attrezzature diverse da quelle di presa del carico devono essere conformi ai requisiti del punto 9.10.7.

9.13.7. Il momento di carico risultante da un'attrezzatura e dal carico da essa trasportato non dovrà superare il momento nominale di carico del carrello sul quale detta attrezzatura è montata.

La stabilità di una combinazione tra carrello elevatore ed attrezzatura dovrà essere verificata dal costruttore del carrello oppure conformemente alle sue istruzioni.

Al momento di determinare la portata residua di sollevamento di una combinazione carrello elevatore/attrezzatura, occorre tener conto anche della spinta che si produce quando quest'ultima arriva a fine corsa (per esempio, traslatore laterale) con il suo carico nominale.

9.14. Gruppo sterzo - attenuazione degli urti

La trasmissione di urti al volante dei carrelli con operatore seduto o in piedi deve essere limitata, nella misura del possibile, in modo da evitare lesioni alle mani o alle braccia dell'operatore.

9.15. Illuminazione.

I carrelli con operatore a bordo devono essere progettati in modo da poter essere attrezzati dal fabbricante, da un suo agente o da qualsiasi altra persona qualificata che si attenga alle direttive del fabbricante, di un circuito elettrico che consenta di collegare fari, luci rosse posteriori e, se necessario, un dispositivo per l'indicazione della direzione.

9.16. Stabilita' del carrello

La stabilita' del carrello per movimentazione deve essere garantita in tutte le posizioni di lavoro e in tutti i movimenti di sollevamento e di marcia, a condizione che esso sia impiegato conformemente alla sua destinazione. Questo requisito puo' considerarsi soddisfatto quando vengono rispettate tutte le condizioni contenute nei rispettivi allegati di prova.

10. DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI PER CARRELLI CON POSTO DI GUIDA SOLLEVABILE E CARRELLI APPOSITAMENTE PROGETTATI PER CIRCOLARE CON IL CARICO IN POSIZIONE ELEVATA

Il presente capitolo 10 non si applica ai carrelli per movimentazione dei seguenti tipi:

a) carrelli non elevatori (con pedana dell'operatore e gruppo portacarico non sollevabile);

b) carrelli con posto di guida sollevabile a piccola alzata, sui quali il carico e' sollevato da un'altezza appena sufficiente per consentirne il trasporto;

c) carrelli con posto di guida sollevabile, sui quali la pedana dell'operatore puo' essere sollevata soltanto fino a m 1,20;

10.1. Disposizioni generali

I carrelli debbono essere costruiti in modo da avere, quando funzionano in condizioni speciali, sufficiente stabilita' per circolare con piena sicurezza mentre il meccanismo di sollevamento o di spostamento dei carichi e/o l'operatore si trovano in posizione sollevata, abbassata o sterzata.

Il costruttore puo' prevedere di limitare le prestazioni del carrello a condizione che esso comporti dispositivi automatici a tal fine previsti.

10.1.1. Dispositivi di sicurezza per alcuni modi di funzionamento

10.1.1.1. I carrelli che circolano liberamente fuori dei corridoi di accatastamento o in corridoi sprovvisti di dispositivi di guida, con il carico e/o l'operatore in posizione sollevata;

a) devono essere provvisti di un dispositivo automatico che impedisca loro di circolare in traslazione a velocita' che superi 4 km/h se il posto di guida o il meccanismo di sollevamento si trovano ad oltre 500 mm di altezza dalla loro posizione piu' bassa (vedi figura 1);

b) devono avere una velocita' automaticamente limitata ad un massimo di 4 km/h se il posto di guida o il meccanismo di sollevamento si trovano tra 500 e 2500 mm sopra la loro posizione piu' bassa; a queste alzate, la velocita' dei carrelli deve essere limitata ad un valore molto ridotto (2,5 km/h massimo) se la direzione di marcia diverge di oltre 10° rispetto alla posizione di traslazione rettilinea (vedi figura 1);

c) devono essere muniti di un dispositivo automatico che impedisca la traslazione o la limiti ad una velocita' molto ridotta (2,5 km/h massimo) se il posto di guida o il meccanismo di sollevamento si trovano ad oltre 2500 mm di altezza rispetto alla

loro posizione piu' bassa (vedi figura 1);

d) facendo eccezione per il caso di spostamenti a bassissima velocita' devono essere muniti - se il sollevamento supera un'altezza di 2500 mm - di un dispositivo che impedisce automaticamente la trazione quando il meccanismo di sollevamento del carico e' in funzione.

10.1.1.2. I corridoi con dispositivo di guida devono essere muniti di un dispositivo che, durante il funzionamento del carrello, ne limiti a circa 2 la deviazione dell'asse longitudinale rispetto all'asse longitudinale del corridoio.

10.1.1.3. Quando il modo di funzionamento di un carrello, utilizzato nei corridoi, e' oggetto di restrizioni, per cui taluni congegni esterni di sostegno impediscono interamente o parzialmente il suo ribaltamento (per esempio mediante rotelle fisse al carrello che scorrono in apposite rotaie fissate sulle scaffalature), le rispettive prove speciali di stabilita' nei corridoi debbono essere effettuate soltanto nelle direzioni in cui il carrello non e' protetto contro il ribaltamento.

Si dovra' tuttavia impedire lo sganciamento del carrello da questi congegni durante la manovra dello stesso in posizione elevata.

10.1.1.4. In conformita' dei punti 10.1.1.2. e 10.1.1.3., per i carrelli a funzionamento guidato si dovra' osservare un margine di sicurezza, appositamente progettato, di almeno 100 mm tra l'estremita' del posto di guida e le scaffalature o il carico nella sua normale posizione accatastata.

10.1.2. Dispositivi di sicurezza di comando

10.1.2.1. Se la stabilita' del carrello dipende da una riduzione della velocita' e/o della frenatura ad una o piu' altezze determinate, il funzionamento oltre questi limiti deve essere reso automaticamente impossibile.

Se la traslazione del carrello oltre una certa altezza di sollevamento e' permessa soltanto a velocita' molto ridotta (2,5 km/h massimo), la traslazione oltre questa velocita' deve essere resa automaticamente impossibile.

Un carrello progettato per l'impilamento su tre fronti deve essere munito di un dispositivo automatico che impedisca;

a) la traslazione a piu' di 2,5 km/h quando il carico e' in posizione avanzata;

b) lo spostamento orizzontale del carico quando il carrello e' in movimento di traslazione.

Questa esigenza cade se il costruttore garantisce la stabilita' in modo diverso.

10.1.2.2. Quando una parte qualsiasi del carrello rischia di interferire lateralmente nello spazio delle scaffalature, e' necessario montare uno o piu' dispositivi atti ad impedire siffatto movimento mentre il carrello e' in fase di traslazione, di sollevamento o di discesa del carico. Parimenti, quando il meccanismo e' esteso o in fase di estensione, lo spostamento del carrello deve potersi effettuare soltanto a bassissima velocita' (2,5 km/h massimo).

10.1.2.3. Alle alzate per le quali la traslazione del carrello puo' avvenire soltanto a bassissima velocita' (2,5 km/h massimo), l'accelerazione deve essere automaticamente ridotta ad un valore pari o inferiore alla decelerazione massima autorizzata dal costruttore

per queste alzate.

10.1.2.4. Tutti i comandi, tutti i meccanismi o dispositivi generatori di movimenti devono poter tornare nella posizione di sicurezza (ogni movimento bloccato) ed essere progettati in modo da garantire la sicurezza in caso di guasto. Ove non sia ragionevolmente possibile applicare tale sistema, sarà montato un dispositivo che segnali qualsiasi difetto di funzionamento.

10.1.3. Freni di servizio

10.1.3.1. Per il lavoro che si effettua senza dispositivo di guida nei corridoi, ovvero fuori dei corridoi, con il posto di guida o il meccanismo di sollevamento situati a non oltre 500 mm sopra la loro posizione più bassa, la decelerazione di frenatura deve corrispondere a quanto indicato al punto 9.3.1, gruppo A, oppure la velocità di traslazione deve essere automaticamente ridotta ad un massimo di 9 km/h (vedi figura 1).

10.1.3.2. Se il posto di guida o il meccanismo di sollevamento si trovano ad oltre 500 mm sopra il loro livello più basso, sia che il carrello circoli entro corridoi muniti di dispositivo di guida o liberamente, la decelerazione di frenatura F , di cui al punto 9.3.1, può variare contemporaneamente alla velocità secondo le varie formule, qualora l'efficienza reale del freno di servizio sia automaticamente in funzione della velocità'.

10.2. Norme complementari per i carrelli con posto di guida sollevabile

10.2.1. Velocità'

I carrelli con posto di guida sollevabile devono essere progettati in modo da non poter superare, sotto carico e su un tratto piano, una velocità di traslazione di 16 km/h (vedi figura 1).

10.2.2. Freni di traslazione

10.2.2.1. I freni di servizio e di immobilizzazione possono essere azionati con uno stesso sistema. In questo caso, il mancato funzionamento del sistema deve determinare l'azionamento dei freni.

10.2.2.2. I freni di servizio e di immobilizzazione possono agire sugli stessi organi (per esempio, ceppi dei freni, camme e leve delle camme).

10.2.2.3. L'azionamento del freno deve avvenire mediante un organo normalmente situato sulla posizione "freno azionato". La cessazione dello sforzo sul dispositivo di comando deve azionare automaticamente i freni e dare una decelerazione compatibile con la stabilità (punto 9.3.1, gruppo D).

Quando i carrelli lavorano in circolazione libera a velocità superiori ai 9 km orari (vedi punto 10.1.3.1), per le quali è richiesta una frenatura maggiorata (vedi punto 9.3.1, gruppo A), la frenatura supplementare può essere applicata in modo convenzionale e non occorre che avvenga mediante un organo situato sulla posizione "freno azionato".

Il freno supplementare, d'origine, deve poter essere azionato soltanto quando il carico e/o il posto di guida si trovano ad un'altezza inferiore a 500 mm.

10.2.2.4. I freni possono essere assistiti, ma deve essere possibile ottenere la frenatura minima richiesta al punto 9.3.4.1, lettera c), anche in mancanza della fonte di energia che serve all'assistenza di freni.

10.2.3. Posto di guida

10.2.3.1. Il posto di guida di un carrello progettato per lavorare ad un'altezza superiore a 1,2 m deve essere munito di parapetti conformi ai requisiti stabiliti dal punto 9.10.3.4.

10.2.3.2. I portelli, le barriere, ecc., devono potersi aprire soltanto verso l'interno, verso l'alto o lateralmente. Di preferenza, devono essere a chiusura automatica. Se il carrello e' progettato per sollevare il posto di guida ad oltre 1,2 m di altezza, i portelli, le barriere, ecc., devono essere provvisti di un meccanismo che impedisca la traslazione ed il sollevamento quando essi non siano in posizione corretta.

10.2.3.3. Per i carrelli con posto di guida sollevabile e con piattaforma "percorribile" (walk on) nei quali una paletta od altro elemento sono utilizzati come piano di calpestio, devono essere predisposti mezzi atti ad evitare qualsiasi rischio di caduta dell'operatore o del suo aiutante per il capovolgimento o spostamento della paletta. Inoltre, i carrelli con posto di guida sollevabile e con piattaforma "percorribile" che sollevano a piu' di 1,2 m da terra devono essere provvisti di dispositivi che impediscano all'operatore, o al suo aiutante, di cadere dalla piattaforma quando la paletta non e' in posizione.

10.2.3.4. Per i carrelli con posto di guida sollevabile ad oltre 1,2m e con piattaforma "percorribile", di cui al punto 10.2.3.3., il parapetto di cui al punto 10.2.3.1 deve circondare l'insieme dello spazio accessibile all'operatore (ed, eventualmente, al suo aiutante se la presenza di quest'ultimo e' consentita dal tipo di carrello progettato).

10.2.3.5. All'ingresso del gruppo portacarico e' sufficiente l'applicazione di un corrente superiore se il posto di guida e' progettato in modo che l'operatore possa trovarvisi imprigionato; la struttura delle porte deve essere tale da agevolare la sua liberazione dall'esterno, oppure dovranno essere predisposti mezzi di entrata e di uscita, quali una botola nel tetto.

10.2.3.6. Il piano di calpestio del posto di guida deve essere pressoché orizzontale, antisdrucchiolevole e, se il carrello e' essenzialmente destinato ad uso esterno, tale da impedire l'accumulo dell'acqua.

Esso deve poter sostenere una pressione di 1800 N/m² e una massa di 100 kg ripartita su 0,16 m² in un punto qualsiasi della superficie.

Se il piano di calpestio e' munito di vetri, questi devono avere una resistenza pari a quella del piano oppure essere protetti in modo da offrire una sicurezza almeno equivalente a quella offerta dal piano stesso.

In caso di impiego di lamiere perforate o di griglie, le perforazioni o i vuoti non devono lasciar passare una sfera di 20 mm di diametro; la sezione di ciascuna apertura non deve mai essere superiore a 400 mm².

10.2.3.7. I vari materiali che compongono il posto di guida devono essere almeno difficilmente infiammabili.

10.2.3.8. Se come pareti del posto di guida vengono utilizzate vetrate, la protezione di cui al punto 10.2.3.1 sara' opportunamente applicata a questi vetri.

10.2.4. Tetto di protezione dell'operatore

Sopra il posto di guida dovra' essere montato un tetto di protezione dell'operatore conforme ai requisiti fissati al punto 9.10.1.

Come alternativa, e' ammessa una deroga al punto 9.10.1.3.2, se il carrello e' munito di un dispositivo di arresto del sollevamento che comunque ed in ogni caso protegga l'operatore dalle conseguenze di un contatto tra il tettuccio del posto di guida e un eventuale ostacolo. Sui meccanismi di sollevamento idraulico puo' essere utilizzato a tal fine il limitatore di pressione se il tetto di protezione offre sufficiente resistenza.

10.2.5 Dispositivi di sicurezza e dettagli costruttivi.

10.2.5.1. E' necessario montare uno o piu' dispositivi oppure sistemare i comandi in modo che l'operatore ed il suo aiutante (vedi secondo comma) siano in condizioni di sicurezza all'interno dei limiti del posto di guida o della pedana prima che l'operatore possa provocare qualsiasi movimento del carrello o della piattaforma, e in modo che l'operatore stesso e/o il suo aiutante non possano oltrepassare i limiti del posto di guida o della pedana senza impedire i movimenti del carrello.

Quando un carrello con posto di guida sollevabile e' munito di dispositivi di sicurezza per piu' operatori, puo' essere montato un interruttore generale di arresto per consentire i cambiamenti di turno di lavoro. Dovra' essere possibile chiudere l'interruttore con una chiave diversa da tutte le altre chiavi utilizzate sul carrello.

10.2.5.2. Sicurezza del meccanismo di sollevamento

10.2.5.2.1. Il carrello deve essere attrezzato in modo da opporsi ad una caduta del posto di guida in caso di avaria del complesso di sollevamento.

10.2.5.2.2. Il requisito di cui al punto 10.2.5.2.1 si considera soddisfatto qualora vengano prese le seguenti misure:

10.2.5.2.2.1. per meccanismi di sollevamento completamente meccanici:

- e' previsto un dispositivo che sostiene il posto di guida con il suo carico massimo indicato dal costruttore in caso di avaria del meccanismo di sollevamento e

- le funi o le catene utilizzate nel meccanismo di sollevamento dell'operatore sono almeno conformi ai punti da 10.2.5.3.1 a 10.2.5.3.5.

Tuttavia, sino al 31 dicembre 1992, si puo' ammettere anche l'immissione sul mercato di carrelli con un posto di guida sollevabile i quali soddisfino una delle condizioni summenzionate.

L'operatore non dovra' poter liberare il dispositivo di immobilizzazione, a meno che la velocita' di discesa sia limitata a 0,4 m/s;

10.2.5.2.2.2. per meccanismi di sollevamento completamente idraulici: Deve essere predisposto un dispositivo che si disponga alla discesa in caso di rotture dei tubi rigidi o flessibili. Detto dispositivo deve essere fissato al martinetto o incorporato nello stesso. L'operatore non dovra' poter liberare il dispositivo di immobilizzazione, a meno che la velocita' di discesa sia limitata a 0,4 m/s;

10.2.5.2.2.3. per meccanismi di sollevamento misti:

Tutti i meccanismi di sollevamento misti devono utilizzare i meccanismi di sicurezza di cui al punto 10.2.5.2.2.1 e 10.2.5.2.2.2.

10.2.5.3. Funi o catene utilizzate nei meccanismi di sollevamento del posto di guida

10.2.5.3.1. Allorché il meccanismo dispone di catene o funi per sollevare/sostenere il posto di guida, devono essere utilizzate

almeno due catene/funi identiche. Il carico deve essere distribuito uniformemente sulle catene o sulle funi. Deve essere possibile controllare le catene e le funi su tutta la lunghezza.

10.2.5.3.2. Il carico di rottura complessivo delle catene o dei cavi/funi indicato dal fabbricante delle catene o dei cavi/funi deve essere, per le catene, almeno 10 volte superiore e per, i cavi/funi, almeno 12 volte superiore al carico statico di servizio sopportato da tutto l'insieme delle catene o dei cavi/funi; per ogni catena o cavo occorrerebbe assicurare i coefficienti K di almeno rispettivamente 5/1 e 6/1, previsti ai punti 9.8.1.1 e 9.8.1.2 (1).

10.2.5.3.3. La resistenza di ciascuna estremità della catena o della fune deve essere pari almeno all'80% della resistenza della catena o della fune.

10.2.5.3.4. Quando il meccanismo di sollevamento del posto di guida comporti funi metalliche o catene occorre prevedere uno o più dispositivi di segnalazione dell'allentamento di dette funi o catene. La segnalazione deve comportare l'arresto automatico del movimento di abbassamento del meccanismo di sollevamento del posto di guida. Un dispositivo può garantire:

- di poter liberare il dispositivo di sollevamento del carico o il posto di guida;
- di poter alzare il dispositivo di sollevamento del carico;
- di poter far scendere sino alla posizione più bassa il posto di guida o il dispositivo di sollevamento del carico;
- di non poter sollevare nuovamente il posto di guida o il dispositivo di sollevamento del carico prima del reinnesto del dispositivo di segnalazione.

(1) Vedi punti 9.8.1.1 e 9.8.1.2 per quanto riguarda i diametri delle pulegge e dei pignoni.

Il meccanismo di sollevamento deve essere disposto in modo da evitare che le funi possano aggrovigliarsi, torcersi od essere spostate dalla loro normale posizione di lavoro.

10.2.5.3.5. Devono essere prese tutte le disposizioni utili affinché in caso di rottura di una o più catene o funi l'allineamento delle catene o delle funi che restano in funzione ed i loro attacchi siano conservati senza provocare la deformazione degli elementi costitutivi del carrello. La rottura di una catena o di una fune deve azionare l'arresto del movimento di sollevamento o di abbassamento in corso.

10.2.5.4. Qualora esistano due posti di guida disposti uno sul telaio e l'altro sul posto di guida sollevabile, è necessario poter mettere fuori servizio i comandi del posto situato sul telaio per rendere operativi i comandi del posto di guida sollevabile. Devono, però, poter funzionare i mezzi di discesa in caso di emergenza di cui al punto 10.2.5.7.

Il posto di guida installato sul telaio deve essere disposto al di fuori della zona occupata dal posto di guida sollevabile quando quest'ultimo è abbassato.

10.2.5.5. La fonte di energia (di norma la batteria) deve poter essere disinserita in modo sicuro dagli organi di traslazione, di sollevamento e di movimentazione del carico con un mezzo facilmente accessibile all'operatore, a prescindere dalla posizione della cabina di manovra.

Il sistema deve essere progettato in modo da evitare qualsiasi

pericolo per l'operatore in caso di interruzione dell'alimentazione di energia durante la discesa.

10.2.5.6. I carrelli progettati per sollevare l'operatore oltre 2,5 m devono essere muniti di un dispositivo che gli consenta di raggiungere il suolo quando il posto di guida rimane bloccato in posizione elevata.

10.2.5.7. I carrelli progettati per sollevare il posto di guida oltre 2,5 m devono essere provvisti di un comando di discesa di emergenza, azionabile dal suolo, anche se e' stata interrotta l'alimentazione di energia. Il posto di guida deve essere disposto in modo opportuno per evitare qualsiasi rischio alla persona che interviene.

10.2.5.8. Il meccanismo di sollevamento deve essere munito di dispositivi che ne limitino la corsa. Uno dei dispositivi deve essere obbligatoriamente un arresto meccanico costituito da un riscontro che impedisca al meccanismo di sollevamento di sganciarsi a fine corsa. Occorre inoltre predisporre mezzi atti ad impedire che il posto di guida dell'operatore si sganci accidentalmente dal meccanismo di sollevamento su tutta la lunghezza del suo movimento.

10.2.5.9. I carrelli progettati per sollevare il posto di guida oltre 2,5 m devono essere dotati di un segnale luminoso visibile dal suolo quando il carrello effettua una manovra di discesa e di traslazione.

10.2.5.10. I carrelli muniti di ruote con pneumatici dovranno essere provvisti di uno o piu' dispositivi che limitino al minimo l'inclinazione in caso di avaria di un pneumatico.

10.2.6. Targhe indicatrici

10.2.6.1. La targa della portata (punto 9.1.2) deve indicare chiaramente non soltanto i rapporti portata/altezza, ma anche le altezze alle quali sono automaticamente imposti i cambiamenti di forza di decelerazione.

La targa deve essere fissata in modo durevole ed essere chiaramente leggibile dall'operatore dal suo posto di guida.

10.2.6.2. Oltre alle targhe richieste (punto 9.1 ed altri) il carrello deve essere provvisto di una targa fissata in modo durevole, che indichi chiaramente il numero di persone autorizzate ad accedere alla pedana dell'operatore durante l'impiego.

Parte di provvedimento in formato grafico

11. DOCUMENTAZIONE, ISTRUZIONI PER L'USO E LA MANUTENZIONE

Ogni carrello semovente per movimentazione (oppure, con il consenso dell'utilizzatore, ogni gruppo di carrelli) deve essere accompagnato da uno o piu' libretti di istruzioni complete e dettagliate per l'uso e la manutenzione, redatti in lingua italiana. I carrelli debbono essere provvisti di indicazioni relative alle legislazioni in materia di lavoro.

(1) Il limite di velocita' a 16 km/h non si applica ai carrelli con posto di guida non sollevabile per operatore seduto.

PARTE SECONDA

DEFINIZIONE DELLA PORTATA

1. INTRODUZIONE

La presente parte definisce la portata nominale per facilitare il

confronto dei modelli di base del costruttore; essa e' connessa alla nozione di alzata normalizzata.

La presente parte definisce anche la portata effettiva di un carrello quando sia munito del suo gruppo di sollevamento in ordine di lavoro. Detta portata e' determinata dalle apposite prove unificate di stabilita'.

2. PORTATA NOMINALE

La portata nominale di un carrello indicata da costruttore deve corrispondere al carico massimo $Q(1)$ che, per la sua concezione, esso puo' trasportare ed impilare, sulla forca o sulla piattaforma, con un gruppo di sollevamento doppio verticale, la cui alzata massima sia uguale all'alzata normalizzata H , conformemente al punto 3, e con una distanza normalizzata del centro di carico D , conformemente al punto 4, misurata orizzontalmente e verticalmente fra il baricentro G del carico e:

- a) la faccia anteriore della parte verticale della forca
 - b) la faccia superiore della parte orizzontale della forca (vedi figura 1)
- o dimensioni equivalenti nel caso di carrelli muniti di una piattaforma

Anche se il carrello non utilizza un gruppo di sollevamento doppio o non solleva all'alzata normalizzata H , gli deve essere attribuita una portata nominale come se avesse un gruppo di sollevamento doppio.

FIGURA 1

- D = distanza normalizzata del centro del carico
- G = baricentro del carico, situato nel piano longitudinale di simmetria fra i montanti del gruppo di sollevamento
- H = altezza normalizzata di sollevamento
- Q = carico

Parte di provvedimento in formato grafico

3. ALZATE NORMALIZZATE

L'alzata normalizzata H e' cosi' fissata:

$H = 2500$ mm per i carrelli a forca ricoprente e per quelli a piattaforma ricoprente a forte alzata con larghezza sino a 690 mm inclusi sopra i bracci della forca o sopra la piattaforma.

$H = 3300$ mm per tutti gli altri tipi di carrelli.

 (1) Se un carrello dispone di installazioni che consentono di sollevare l'operatore, oltre il carico nominale Q deve essere inclusa una tolleranza di 90 kg.

4. DISTANZE NORMALIZZATE DEL CENTRO DI CARICO

4.1. Per i carrelli a sbalzo prodotti in serie, con portata nominale non superiore a 10.000 kg, forniti nei paesi che applicano il sistema di unita' internazionali (SI), le distanze normalizzate del centro di carico devono essere le seguenti:

- Carico Q Distanze normalizzate D
- fino a 999,9 kg 400 mm
- dal 1 000 kg sino a 4 999,9 kg 500 mm
- da 5 000 kg sino a 10 000 kg 600 mm

- Per tutti gli altri carrelli, eccettuati quelli a presa laterale, la distanza del centro di carico che serve a determinare la portata sarà di 600 mm.

- Per i carrelli a presa laterale, la portata sarà calcolata con il centro di carico alla distanza indicata dal costruttore.

- La portata dei carrelli per impieghi speciali può essere calcolata in funzione di una distanza del centro di carico adeguata all'impiego.

5. PORTATA EFFETTIVA

La portata effettiva di un carrello è calcolata in base ad opportuni metodi di determinazione della stabilità e varietà secondo i vari tipi e le varie altezze dei gruppi di sollevamento installati e secondo le varie distanze del centro di carico (vedi punto 4) usate per il calcolo. Il valore deve essere calcolato con la forca o la piattaforma di serie. Possono essere calcolati anche valori supplementari di portata effettiva con attrezzature amovibili quando ciò sia contenuto dalla corrispondente prescrizione sulla stabilità'.

PARTE TERZA

INDICAZIONI DA RIPORTARE SULLA TARGA DELLA PORTATA

1. INTRODUZIONE

La presente parte intende uniformare e facilitare l'apposizione di dati sulle targhe che indicano la portata.

La definizione di questi dati relativi alla portata figura nella parte seconda.

2. PORTATA NOMINALE

La portata nominale deve figurare sulla targa d'identificazione.

Esempio: "portata nominale = 6 000 kg".

La portata nominale può figurare sulla targa della portata, ma solo in modo da non poter essere confusa con i dati relativi alla portata effettiva.

Esempio: tipo n. XYZ/6,0.

3. PORTATA EFFETTIVA

Dovendo figurare sulla targa della portata, le portate effettive, le altezze di sollevamento (alzate) e le distanze del centro di carico devono essere conformi ai seguenti requisiti:

3.1. Devono essere sempre indicate la portata effettiva alla massima altezza di sollevamento del carrello ed alla distanza normalizzata del centro di carico.

Verranno inoltre indicate le portate effettive per una o varie distanze del centro di carico, se la concezione del carrello lo consente (1).

3.2. Quando è consentito il sollevamento di portate effettive superiori a quelle indicate al punto 3.1 ad altezze inferiori all'alzata massima del carrello si dovranno indicare queste portate effettive per le corrispondenti alzate e per la distanza normalizzata del centro di carico. Se la concezione del carrello lo consente, verranno inoltre indicate le portate effettive per una o varie altre distanze del centro di carico (1).

3.3. Possono anche essere indicate altre portate effettive e altre distanze del centro di carico.

4. ATTREZZATURE

Un carrello fornito in origine con una o più attrezzature amovibili deve recare informazioni aggiuntive sulla portata rispetto a quelle

richieste al punto 3. Le portate effettive, le alzate e le distanze del centro di carico, ad attrezzatura montata, che devono figurare sulla targa, devono essere conformi ai seguenti requisiti:

Le capacita' ammesse alle corrispondenti alzate e le rispettive distanze dal centro di carico devono sempre essere indicate. Occorre inoltre identificare con chiarezza l'attrezzature alla quale si riferiscono le indicazioni.

(1) La distanza o le distanze supplementari del centro di carico devono essere di preferenza distanze normalizzate del centro di carico; per i carrelli forniti nei Paesi che applicano le unita' SI, una di dette distanze, qualora non sia gia' inclusa, deve essere 600 mm.

5. UNITA'

Le unita' usate per esprimere i valori devono essere le seguenti:

SI

- altezza di sollevamento: millimetri (mm)
- carico: chilogrammi (kg)
- distanza del centro di carico: millimetri (mm)

6. MARCATURA

I Particolari che figurano sulla targa della portata possono presentarsi sotto forma di tabella o di diagramma.

PARTE QUARTA

DATI SPECIFICI DELLE PRESE DI CORRENTE

1. SPECIFICAZIONE

1.1. Numero dei modelli

La presente specificazione si applica a tre modelli definiti dalla corrente nominale in ampere: 80, 160, 320 ampere.

1.2. Definizione

1.2.1. Corrente nominale

Per corrente nominale si intende la corrente in ampere che la presa puo' condurre ininterrottamente senza superare il riscaldamento ammesso di cui al punto 1.3.8.

1.2.2. Corrente d'interruzione per arresto d'emergenza

Per corrente d'interruzione sotto carico massimo si intende la corrente, di cui al punto 2.3.2, che la presa di corrente deve poter interrompere in circostanze eccezionali d'emergenza.

1.2.3. Tensioni.

1.2.3.1. Tensione massima

Le prese di corrente devono essere predisposte per una tensione massima di 150 V in corrente continua. Questa tensione massima e' indicata all'esterno della presa stessa (punto 1.3.11).

1.2.3.2. Tensioni d'esercizio

Le tensioni nominali delle batterie di trazione non devono superare 96 volt.

1.3. Dettagli costruttivi

Ciascuna presa di corrente e' formata da due elementi accoppiabili, ciascuno dei quali deve poter essere munito di mezzi di fissaggio.

1.3.1. Involucri

Gli involucri devono essere di adeguata resistenza meccanica, difficilmente infiammabili, non assorbenti e resistenti agli acidi, ai gas delle batterie ed alle basi diluite (ad esempio, il sale), e devono poter essere colorati in tutti i colori usuali.

1.3.2. Contatti

Ciascun elemento della presa ha due contatti principali. Si puo' anche contemplare la possibilita' di applicare due contatti ausiliari. Tutti questi contatti devono essere opportunamente protetti contro la corrosione.

Nei tre modelli di prese di corrente, i contatti ausiliari se esistono, devono poter condurre una corrente di 20 ampere. Essi devono stabilire il contatto soltanto dopo il collegamento dei contatti principali.

1.3.3. Parti meccaniche

Le parti meccaniche devono essere opportunamente protette contro la corrosione.

1.3.4. Irreversibilita'

Agli involucri deve essere incorporato un dispositivo non asportabile inteso a rendere irreversibile il collegamento di due elementi in modo da evitare ogni inversione di polarita'.

1.3.5. Isolamento

I contatti e gli altri elementi conduttori di corrente, sia separati che collegati, non devono venire in contatto con elementi metallici dell'involucro della presa di corrente.

Gli isolanti devono poter resistere a temperature comprese tra + 90 a - 20 C.

Nota

Dato che la temperatura massima non puo' superare 90 C, gli isolanti interni ed esterni devono essere almeno della classe Y, di cui alla raccomandazione 85 della Commissione elettrotecnica internazionale (1957).

1.3.6. Gradi di protezione

1.3.6.1. Quando due elementi della presa sono accoppiati, il complesso deve fornire un grado di protezione che sia conforme a CENELEC HD 365 IP 23.

1.3.6.2. Quando i due elementi della presa non sono accoppiati, l'elemento collegato stabilmente alla batteria deve essere protetto in modo da evitare il contatto accidentale delle persone con parti sotto tensione e l'introduzione di corpi estranei di dimensioni medie. Queste varie protezioni devono fornire un grado di protezione che sia conforme a CENELEC HD 365 IP 23, e cioe':

IP 2* - protezione contro il contatto delle dita con le parti sotto tensione, protezione dalla penetrazione di corpi estranei di dimensioni medie;

IP* 3 - l'acqua che cada a pioggia in una direzione che formi con la verticale un angolo inferiore o pari a 60 (circa 1 rad) non deve avere effetti dannosi.

1.3.7. Codificazione

Ciascuna presa di corrente deve essere munita di un dispositivo di codificazione che permetta di introdurre un elemento maschio soltanto in un elemento femmina fatto per la stessa tenzione d'esercizio.

1.3.8. Limiti di temperatura

I contatti, le prese di collegamento dei cavi e le parti meccaniche devono poter resistere ad una temperatura massima di 90 C e ad una temperatura minima di - 20 C.

1.3.9. Morsetti di raccordo degli elementi della presa

I singoli elementi della presa devono essere collegati alla batteria o a circuiti di utilizzazione (oppure ai circuiti di ricarica) mediante cavi.

La tabella che segue indica, per i tre modelli di presa di corrente, la sezione nominale dei cavi di rame.

Corrente nominale in ampere 80 160 320

Sezione nominale del cavo in mm²: 16 35 95

1.3.10. Bloccaggio, manovrabilita'

Due elementi qualsiasi, una volta accoppiati, sono tenuti insieme da un dispositivo di bloccaggio. Questo dispositivo deve poter essere sbloccato rapidamente in caso di pericolo.

I due elementi di presa devono poter essere facilmente separati in tutte le posizioni. Lo sforzo massimo richiesto per separare i due elementi non deve superare 150 N. Si puo' fare a meno di un dispositivo di bloccaggio se per separare gli elementi della presa occorre esercitare una forza di almeno 15 N.

1.3.11. Marcatatura

Le prese di corrente devono portare in modo chiaro e indelebile i seguenti contrassegni:

- nome o marchio del fabbricante
- tensione massima d'esercizio (ad esempio: 150 V)
- corrente nominale in ampere (ad esempio: 160 ampere)
- i segni " + " e " - " corrispondenti ai contatti da collegare rispettivamente al polo positivo e a quello negativo della batteria.

2. PROCEDURE DI PROVA

Su tre prototipi di tutti i modelli di presa di corrente devono essere eseguite tutte le prove che seguono. Le prese di corrente prodotte in serie devono possedere tali requisiti e la relativa garanzia deve essere fornita da adeguati controlli. Le prove devono essere eseguite in condizioni adeguate a garantire la sicurezza.

2.1. Prova di aumento di temperatura sui componenti delle prese in cui circola corrente.

Per collaudare i componenti in cui circola corrente e tenere cosi' conto del riscaldamento spontaneo dovuto alla resistenza dei contatti, la presa di corrente viene collegata per mezzo di cavi della sezione nominale di cui al punto 1.3.9. I cavi vengono fissati con uno dei metodi raccomandati dai fabbricanti di prese di corrente. Essi devono avere una lunghezza non inferiore a 2 metri. Le prove vengono eseguite alla corrente nominale e ad una temperatura ambientale di 20 +/- 2 oC.

Le prove continuano finche' le temperature non si sono stabilizzate. Il riscaldamento viene misurato mediante termocoppie o qualsiasi altro metodo di precisione equivalente. E' vietato l'uso di termometri ordinari. L'aumento di temperatura non deve essere superiore a 65 oC.

2.2. Prova di resistenza

Due elementi di presa normalmente accoppiati, senza corrente, vengono separati, poi nuovamente accoppiati.

Questa prova viene ripetuta 5000 volte. Il complesso della presa di corrente deve poi poter sostenere le prove di riscaldamento di cui al punto 2.1.

2.3. Prova di interruzione sotto carico

2.3.1. Prova di interruzione in condizioni di sovraccarico

Un complesso di due elementi di presa accoppiati viene collegato ad una fonte di corrente continua di 96 V, tramite un circuito induttivo con induttanza di 0,50 - 0 + 0,05 millihenry.

Si fa passare la corrente nella presa secondo la seguente tabella:

- per il modello da 80 ampere: 200 ampere
- per il modello da 160 ampere: 400 ampere
- per il modello da 320 ampere: 800 ampere.

Dopo aver collegato adeguatamente i due elementi della presa di corrente, si interrompe nuovamente la corrente separando i due elementi alla velocità di 0,8-1,0 m/sec.

Questa prova viene eseguita 5 volte di seguito.

Dopo queste prove, la presa viene esaminata per constatare eventuali danni, poi nuovamente accoppiata e sottoposta alla prova di riscaldamento di cui al punto 2.1.

Qualora i due elementi non possano essere accoppiati o la prova di riscaldamento non venga superata, la presa viene scartata.

2.3.2. Interruzione in condizioni di emergenza

Se l'isolamento di emergenza è conforme al metodo a) di cui al punto 9.7.3.7, si deve eseguire la seguente prova:

Un complesso di due elementi di presa accoppiati viene collegato ad una fonte di corrente continua tramite un circuito induttivo con un'impedenza tale che alla tensione di alimentazione di 96 V la costante di tempo del circuito sia di 15 millisecondi e la corrente da interrompere sia pari a 4 volte la corrente nominale.

La presa di corrente deve essere in grado di spegnere qualsiasi arco formatosi in seguito a questo disinserimento d'emergenza. Non è tassativamente necessario che dopo questa prova i due elementi della presa di corrente siano ancora in condizioni da poter essere utilizzati.

2.4. Prova d'immersione

Due elementi di presa accoppiati, senza cavi vengono immersi per 1 ora in una soluzione di acido solforico di peso specifico pari a 1,10 +/- 0,05 a temperatura ambiente. Una volta sciacquati in acqua pura ed asciugati, i due elementi devono poter essere accoppiati correttamente e superare la prova di riscaldamento di cui al punto 2.1.

La prova viene ripetuta nelle stesse condizioni utilizzando una soluzione di idrossido di potassio (potassa caustica) di peso specifico pari a 1,10 +/- 0,05.

Gli elementi della presa devono poi essere sottoposti alle prove di cui ai punti 2.5 e 2.6, ma in precedenza immersi anche in idrogeno per non meno di 48 ore.

Tutte le prove successive devono essere effettuate su tutti e tre i tipi nella successione prevista nel testo.

2.5. Prova di rigidità dielettrica

Ciascun elemento di presa, senza cavo, deve poter condurre per un minuto una corrente alternata di forma sinusoidale, avente frequenza compresa tra 25 e 100 hertz e tensione effettiva di 2000 volt, applicata:

- tra i due contatti principali,
- tra l'eventuale contatto o contatti ausiliari ed i contatti principali,
- tra i contatti collegati tra di loro e le parti metalliche della presa, nonché le parti metalliche fissate all'involucro (se questo è isolante).

2.6. Prova di caduta

Uno dei due elementi viene collegato a due tratti di 1 500 mm di cavo della massima sezione ammessa, le cui estremità sono fissate a 1 000

mm dal suolo.

Si lascia cadere l'elemento da un'altezza di 2 000 mm su un pavimento di cemento.

Questa prova si esegue 25 volte.

Dopo queste prove, nessuna parte della presa di corrente deve presentare fessure o deformazioni permanenti.

L'elemento deve poter essere accoppiato normalmente con un altro.

ALLEGATO II

CERTIFICATO DI CONFORMITA' RILASCIATO DAL COSTRUTTORE (O DALL'IMPORTATORE) PER CARRELLI SEMOVENTI PER MOVIMENTAZIONE

Il sottoscritto
(Cognome e nome, funzioni, impresa)

.....
.....

attesta che il carrello semovente per movimentazione qui di seguito specificato e' del tutto conforme ai requisiti della direttiva particolare

.....
.....
.....

(Titolo e numero della direttiva)

1. Classificazione

2. Costruttore o suo mandatario stabilito nella Comunita'

.....
3. Tipo

4. Numero del tipo/della serie del carrello semovente per movimentazione

5. Anno di costruzione

6. Altri dati supplementari

.....
.....
.....
.....

Data (Firma)

.....
(Qualifica)

ALLEGATO III MARCHIO DI CONFORMITA'

Parte di provvedimento in formato grafico

1. Il marchio di conformita' deve essere ben visibile ed indelebile. Esso deve essere apposto direttamente a fianco della targhetta segnaletica ovvero sulla stessa.

2. Le dimensioni del marchio debbono essere scelte in modo che l'informazione che vi figura sia ben visibile e leggibile. Il diametro reale del cerchio circoscritto al marchio deve essere pari almeno a 15 mm.

ALLEGATO IV
METODI DI PROVE CON CARRELLI SEMOVENTI PER MOVIMENTAZIONE
CONTENUTI

Metodo

N. Titolo

1. Prove di stabilita' con carrelli elevatori con carico a sbalzo
2. Prove di stabilita' con carrelli retrattili e carrelli con forche fra i longheroni
3. Prove di stabilita' con carrelli elevatori con forche ricoprenti e carrelli con piattaforma ricoprente a grande altezza di sollevamento
4. Prove di stabilita' con carrelli elevatori con posto di guida elevabile a grande e media altezza di sollevamento
5. Prove di stabilita' con carrelli elevatori e forche a presa laterale su di un solo lato
6. Prove di stabilita' con carrelli bidirezionali e multidirezionali
7. Prove di stabilita' con carrelli elevatori e grande altezza di sollevamento per impilamento laterale (e frontale)
8. Prove di stabilita' con carrelli elevatori a forche fuori strada
9. Prove di stabilita' con carrelli funzionanti con montanti inclinati in avanti
10. Prove di stabilita' con carrelli funzionanti con carichi decentrati - decentramento comandato
11. Prove di stabilita' con carrelli funzionanti con carichi decentrati - decentramento determinato dall'uso
12. Prove funzionali sui carrelli per movimentazione
13. Metodo per la misurazione del campo di visibilita' dei carrelli semoventi di movimentazione

METODO N. 1

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI ELEVATORI CON CARICO A SBALZO

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli elevatori con carico a sbalzo (con guidatore a bordo od a piedi) aventi portata nominale fino a 10000 kg compresi, con montanti o forche inclinabili o no. Essa si applica ai carrelli muniti di forche e/o altra attrezzatura. Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Le prove descritte nella presente prescrizione permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati nelle condizioni

d'impiego-tipo qui di seguito specificate:

a) carrello funzionante (sia in traslazione che in impilamento) su terreno debitamente sistemato, praticamente uniforme ed orizzontale;

b) traslazione con montanti (o forche) inclinati (e) all'indietro, e con carico abbassato (posizione di traslazione);

c) impilamento con montanti praticamente verticali o forche praticamente orizzontali;

d) baricentro del carico situato all'incirca nel piano di mezzzeria longitudinale del carrello.

Qualora le condizioni d'impiego differiscano dalle condizioni normali, riferirsi anche ai metodi n. 9, 10 e 11.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante le prove qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati. Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nelle prove di stabilita' laterale, e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento dei montanti ed i montanti (o le forche), qualora siano inclinabili, saranno disposti in conformita' di quanto indicato nella tabella di descrizione delle prove.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavorratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Verifica della verticalita' dei montanti

Prima di procedere alla prova n. 1, verra' verificata la posizione verticale dei montanti per mezzo di un filo a piombo o di altra adatta attrezzatura.

La proiezione sulla piattaforma orizzontale del baricentro G del carico (o di qualsiasi altro punto, ad esempio il punto E, che si trovi in posizione fissa rispetto a G), deve essere la stessa sia per

l'altezza da terra prevista per la prova, sia quando il carico si trova all'altezza normale di traslazione.

Le variazioni determinate dalla flessione devono venir corrette mediante l'inclinazione indietro dei montanti entro i limiti consentiti dalle caratteristiche costruttive del carrello.

Il presente paragrafo non si applica ai carrelli le cui caratteristiche costruttive non consentono la correzione suddetta.

3.2.3. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproducenti la traslazione, la superficie superiore delle forche, in corrispondenza del tallone delle stesse, deve trovarsi a 300 mm da terra.

3.2.4. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sarà misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilità

Per i carrelli con guidatore a bordo, il peso del guidatore sarà sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilità del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verrà disposto a 1000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verrà disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verrà impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno essere bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

È consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d)	Altezza massima delle zeppe della ruota o dei cunei
----------------------	--

Fino a 250 mm	25 mm
---------------	-------

Superiore a 250 mm	$0,1 d$
--------------------	---------

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carrello, applicata al baricentro G , la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1).

Il baricentro G deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello o lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico di prova:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico;
- b) portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sara' disposto in conformita' delle indicazioni specificate nella tabella di prova.

Le prove di stabilita' laterale devono venir effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilita'.

L'asse MN del carrello deve essere parallelo all'asse della piattaforma di prova.

Il punto N e' il centro della superficie di contatto fra la piattaforma e la ruota anteriore piu' prossima all'asse di inclinazione XY (figure 7, 8 e 9).

Il punto M viene definito nel modo seguente:

- a) per i carrelli muniti di assale sterzante oscillante (figura 7), M e' la proiezione verticale sulla piattaforma del punto di intersezione fra il piano di mezzeria longitudinale AB del carrello e l'asse di detto assale;
- b) per i carrelli con ruota a supporto rotante (ruota pivotante) (figure 8 e 9) M e' il centro della superficie di contatto fra la piattaforma e la ruota direttrice piu' vicina all'asse di inclinazione XY.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alle prove di stabilita' precedentemente specificate, a meno che l'attrezzatura possa portare il baricentro del carico fuori dal piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi metodo n. 10).

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

Parte di provvedimento in formato grafico

METODO N. 2

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI RETRATTILI E CARRELLI CON FORCHE
FRA I LONGHERONI

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli retrattili e dei carrelli con forche fra i longheroni (con guidatore a bordo od a piedi) aventi portata nominale fino a 10000 kg compresi, con montanti o forche inclinabili o no. Essa si applica ai carrelli muniti di forche e/o altra attrezzatura. Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Le prove descritte nella presente prescrizione permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati nelle condizioni normali d'impiego-tipo qui di seguito specificate:

a) carrello funzionante (sia in traslazione che in impilamento) su terreno debitamente sistemato, praticamente uniforme ed orizzontale;

b) traslazione con montanti (o forche) inclinati (e) all'indietro, e con carico abbassato (posizione di traslazione);

c) impilamento con montanti praticamente verticali e forche praticamente orizzontali;

d) baricentro del carico situato all'incirca nel piano di mezzeria longitudinale del carrello.

Qualora le condizioni d'impiego differiscano dalle condizioni normali, riferirsi anche ai metodi n. 9, 10 ed 11.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante le prove qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati. Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nelle prove di stabilita' laterale, e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli

verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento ed i montanti (o le forche), qualora siano inclinabili, saranno disposti in conformita' di quanto indicato nella tabella di descrizione delle prove.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Verifica della verticalita' dei montanti

Prima di procedere alla prova n. 1, verra' verificata la posizione verticale dei montanti per mezzo di un filo a piombo o di altra adatta attrezzatura.

La proiezione sulla piattaforma orizzontale del baricentro G del carico (o di qualsiasi altro punto, ad esempio il punto E, che si trovi in posizione fissa rispetto a G), deve essere la stessa sia per l'altezza da terra prevista per la prova, sia quando il carico si trova all'altezza normale di traslazione.

Le variazioni determinate dalla flessione devono venir corrette mediante l'inclinazione indietro dei montanti oppure mediante retrazione dei montanti o delle forche entro i limiti consentiti dalle caratteristiche costruttive del carrello.

Il presente paragrafo non si applica ai carrelli le cui caratteristiche costruttive non consentono la correzione suddetta.

3.2.3. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproductenti la traslazione, la superficie superiore delle forche, in corrispondenza del tallone delle stesse, deve trovarsi a 300 mm da terra.

3.2.4. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sara' misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Per i carrelli con guidatore a bordo, il peso del guidatore sara' sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' tuttavia consentito, come misura di sicurezza, bloccare l'oscillazione dell'assale nelle prove di stabilita' longitudinale nelle quali l'assale oscillante e' situato assai vicino all'assale di inclinazione della piattaforma di prova e parallelamente ad esso.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) Altezza massima delle zeppe
della ruota o dei cunei

Fino a 250 mm 25 mm

Superiore a 250 mm $0,1 d$

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carrello, applicata al baricentro G , la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1).

Il baricentro G deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello e lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico,
- b) portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sara' disposto in conformita' delle indicazioni specificate nella tabella di prova.

Le prove di stabilita' laterale devono venir effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilita'.

L'asse MN del carrello deve essere parallelo all'asse della piattaforma di prova.

Il punto N e' il centro della superficie di contatto fra la piattaforma e la ruota del longherone portante piu' prossima all'asse di inclinazione XY (figure da 8 a 13).

Il punto M viene definito nel modo seguente:

- a) per i carrelli muniti di assale oscillante a bilanciere (figura 9) o di un gruppo propulsore rotante attorno ad un asse

verticale e munito di una sola ruota, M e' la proiezione verticale sulla piattaforma del punto di intersezione fra il piano di mezzeria longitudinale AB del carrello e l'asse di detto assale;

b) nelle figure 8, 10, 11, 12 e 13 vengono indicate le posizioni di M nel caso di carrelli aventi caratteristiche costruttive diverse.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alle prove di stabilita' precedentemente specificate, a meno che l'attrezzatura possa portare il baricentro del carico fuori dal piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi metodo n. 10).

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

Parte di provvedimento in formato grafico

METODO N. 3

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI ELEVATORI CON FORCHE RICOPRENTI E CARRELLI CON PIATTAFORMA RICOPRENTE A GRANDE ALTEZZA DI SOLLEVAMENTO

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli elevatori con forche ricoprenti e dei carrelli con piattaforma a grande sollevamento (con guidatore a bordo od a piedi) aventi portata nominale fino a 10 000 kg compresi, con montanti o forche inclinabili o no o piattaforma. Essa si applica ai carrelli muniti di forche e/o altra attrezzatura. Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Le prove descritte nella presente prescrizione permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati nelle condizioni d'impiego-tipo qui di seguito specificate:

a) carrello funzionante (sia in marcia che in impilamento) su terreno debitamente sistemato, praticamente uniforme ed orizzontale;

b) traslazione con montanti (o forche) inclinati (e) all'indietro, e con carico abbassato (posizione di traslazione);

c) impilamento con montanti praticamente verticali e piattaforma e forche praticamente orizzontali;

d) baricentro del carico situato all'incirca nel piano di mezzeria longitudinale del carrello.

Qualora le condizioni d'impiego differiscano dalle condizioni normali, riferirsi ai metodi 17, 19, ecc., della direttiva.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante le prove

qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati. Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nelle prove di stabilita' laterale, e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento ed i montanti, la piattaforma o le forche, qualora siano inclinabili, saranno disposti in conformita' di quanto indicato nella tabella di descrizione delle prove.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Verifica della verticalita' dei montanti

Prima di procedere alla prova n. 1, verra' verificata la posizione verticale di montanti per mezzo di un filo a piombo o di altra adatta attrezzatura.

La proiezione sulla piattaforma orizzontale del baricentro G del carico (o di qualsiasi altro punto, ad esempio il punto E, che si trovi in posizione fissa rispetto a G), deve essere la stessa sia per l'altezza da terra prevista per la prova, sia quando il carico si trova all'altezza normale di traslazione.

Le variazioni determinate dalla flessione devono venir corrette mediante l'inclinazione indietro dei montanti, oppure mediante retrazione dei montanti o delle forche, entro i limiti consentiti dalle caratteristiche costruttive del carrello.

Il presente paragrafo non si applica ai carrelli le cui caratteristiche costruttive non consentono la correzione suddetta.

3.2.3. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproducenti la traslazione, la superficie superiore della piattaforma portacarico (o delle forche, in corrispondenza del tallone delle stesse), deve trovarsi a 300 mm da terra, oppure all'altezza minima necessaria per consentire il trasporto del carico, tenendo per valida la maggiore fra tali due misure.

3.2.4. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sarà misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilità

Per i carrelli con guidatore a bordo, il peso del guidatore sarà sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilità del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verrà disposto a 1 000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verrà disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verrà impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno essere bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

È tuttavia consentito, come misura di sicurezza, bloccare l'oscillazione dell'assale nelle prove di stabilità longitudinale nelle quali l'assale oscillante è situato assai vicino all'asse di inclinazione della piattaforma di prova e parallelamente ad esso.

È consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della ruota	Altezza minima delle zeppe o dei cunei
----------------------------------	--

Fino a 250 mm	25 mm
---------------	-------

Superiore a 250 mm	$0,1 d$
--------------------	---------

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carrello, applicata al baricentro G , la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie superiore della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1). Il baricentro G (od il punto equivalente nel caso di carrelli a vuoto) deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilità di carico, si provvederà ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonché prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello e lo spostamento del carico di prova nel

corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico;
- b) portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sara' disposto in conformita' delle indicazioni specificate nella tabella di prova.

Le prove di stabilita' laterale devono venir effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilita'.

L'asse MN del carrello deve essere parallelo all'asse della piattaforma di prova.

Il punto N e' il centro della superficie di contatto fra la piattaforma e la ruota anteriore piu' prossima all'asse di inclinazione XY (figure da 8 a 13).

Il punto M viene definito nel modo seguente:

- a) per i carrelli muniti di assale oscillante a bilanciare (figura 9) o di un gruppo propulsore rotante attorno ad un asse verticale e munito di una sola ruota, M e' la proiezione verticale sulla piattaforma del punto di intersezione fra il piano di mezzeria longitudinale AB del carrello e l'asse di detto assale;

- b) nelle figure 8, 10, 11, 12 e 13 vengono indicate le posizioni di M nel caso di carrelli aventi caratteristiche costruttive diverse.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alle prove di stabilita' precedentemente specificate, a meno che l'attrezzatura possa portare il baricentro del carico fuori dal piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi n. 10).

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

Parte di provvedimento in formato grafico

I vari valori di pendenza indicati nella figura 20 oppure calcolati per mezzo delle apposite formule vengono adottate in funzione delle prestazioni che il carrello deve attuare.

In tal modo, se esso e' costruito e destinato a circolare esclusivamente su terreno orizzontale, per determinare esclusivamente il valore della piattaforma di prova si deve usare la curva indicata

con 0%. Se esso e' costruito e destinato a percorrere, in salita e discesa, a vuoto, pendenze del 10% si useranno le curve in dicate con 10%.

Qualora il carrello sia costruito e destinato a percorrere, in salita e discesa, a vuoto, pendenze con valore intermedio, l'inclinazione della piattaforma di prova verra' determinata mediante le seguenti formule:

METODO 4

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI ELEVATORI CON POSTO DI GUIDA ELEVABILE

A GRANDE E MEDIA ALTEZZA DI SOLLEVAMENTO

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli elevatori con posto di guida elevabile a grande e media altezza di sollevamento aventi portata nominale fino a 10000 kg compresi. Essa si applica ai carrelli muniti di forche o di una piattaforma di carico. Essa non si applica ai carrelli muniti di un dispositivo portacarico che puo' essere spostato lateralmente o di un perno esterno al piano di mezzeria longitudinale del carrello, ne' ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

La presente prescrizione si applica ai carrelli elevatori con posto di guida elevabile a grande e media altezza di sollevamento, sui quali il posto di guida puo' essere sollevato a piu' di 1200 mm unitamente al (o sopra il) dispositivo portante il carico. Essi possono venire realizzati per muoversi sia con traslazione guidata, sia con traslazione libera, o, per entrambi i tipi di traslazione in alternativa. Quando siano a traslazione guidata (1) la presente prescrizione si applica ai carrelli:

- a) che non siano muniti di mezzi esterni che ne impediscano il ribaltamento, e
- b) che siano muniti di mezzi esterni che ne impediscano parzialmente il ribaltamento, e
- c) che funzionino con il baricentro del carico situato all'incirca nel piano di mezzeria longitudinale del carrello.

I carrelli del tipo b) devono venir provati secondo la presente prescrizione per verificarne la stabilita' nelle condizioni in cui si trovano quando non sono vincolati dai mezzi esterni intesi ad impedirne il ribaltamento.

E' ammesso che, sui carrelli a posto di guida elevabile con traslazione guidata, il posto di guida e/o il dispositivo portacarico siano rispettivamente messi in posizione oppure funzionanti nel corso della traslazione, a patto che vengano pienamente soddisfatte le opportune condizioni e misure di sicurezza (1) nonche' i requisiti di stabilita' di cui alla presente prescrizione. Le prove di stabilita' di cui in seguito permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengono correttamente impiegati nelle condizioni normali d'impiego (1). Qualora le condizioni d'impiego differiscano dalle condizioni normali, riferirsi ai metodi 19, ecc. della direttiva.

2.1. Condizioni normali d'impiego

2.1.1. Impiego normale, con traslazione guidata in corridoio

Il funzionamento con traslazione guidata viene considerato normale

quando il carrello:

- a) viene impiegato con il dispositivo portacarico (con carico o senza) situato ad un'altezza alla quale la velocita' di traslazione non viene ridotta al di sotto della velocita' massima che puo' sviluppare il carrello;
- b) viene impiegato con il dispositivo portacarico (con carico o senza) situato ad un'altezza alla quale la traslazione del carrello e' ancora consentita ma a velocita' ridotta e con corrispondentemente ridotta frenatura;
- c) viene impiegato per effettuare (a mano o meccanicamente) il prelievo o la deposizione di carichi ad una altezza qualsiasi fino all'altezza massima. A tali altezze, la traslazione puo' essere completamente impedita, oppure consentita a velocita' assai ridotta (1).

2.1.2. Impiego normale con traslazione libera (non guidata)

Il funzionamento con traslazione libera viene considerato normale quando il carrello:

- a) viene impiegato a velocita' non superiore a v. (2), con il dispositivo portacarico (con carico o senza) situato ad altezza non superiore a 500 mm. Qualora lo sforzo frenante F (3) esercitato dai freni non corrisponda al proprio valore normale, esso deve essere portato al valore corrispondente a quello dei carrelli di tipo classico, oppure la velocita' v. deve venire automaticamente ridotta a non piu' di 9 km/h (5,6 miglia/h);

 (1) Per i dettagli delle definizioni e delle regole di sicurezza, vedi allegato I, capitolo 10. Disposizioni particolari.

(2) V. = velocita' massima in km/h che il carrello puo' sviluppare fuori corridoio (essa puo' venir ottenuta mediante automatica riduzione della velocita' v (velocita' massima del carrello nei corridoi);

(3) F = sforzo di decelerazione al gancio esercitato dai freni, oppure sforzo di trazione, espresso in percentuale della massa lorda del carrello, a carico o a vuoto, a seconda dei casi.

b) Viene impiegato a velocita' non superiore a 4 km/h (2,5 miglia/h) con il dispositivo portacarico (con carico o senza) sollevato ad altezza superiore a 500 mm ma non superiore a 2,5 m, con il dispositivo di sterzata disposto in posizione di marcia avanti all'incirca rettilinea. Dev'essere impedita la traslazione a velocita' superiore a quella assai ridotta qualora la traiettoria di traslazione si discosti notevolmente da quella di marcia avanti rettilinea;

c) viene impiegato per effettuare (a mano o meccanicamente) il prelievo o la deposizione di carichi ad una altezza qualsiasi, fino all'altezza consentita dal costruttore. La traslazione deve avvenire a velocita' assai ridotta.

3. CONDIZIONI DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante le prove qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati.

Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verra' inclinata, lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nelle prove di stabilita' laterale, e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproducenti la traslazione, la superficie superiore della piattaforma portacarico (o delle forche in corrispondenza del tallone delle stesse) deve essere situata ad altezza corrispondente ai dispositivi di sicurezza adottati ed al tipo di traslazione simulato mediante la prova.

3.2.3. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sara' misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Il peso del guidatore sara' sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida. Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' tuttavia consentito, come misura di sicurezza, bloccare l'oscillazione dell'assale nelle prove di stabilita' longitudinale nelle quali l'assale oscillante e' situato assai vicino all'asse di inclinazione della piattaforma a prova e parallelamente ad esso.

E' consentito inserire zeppe o dei cunei fra ruote e piattaforma di

prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della ruota	Altezza massima delle zeppe o dei
Fino a 250 mm	25 mm
Superiore a 250 mm	$0,1 d$

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carrello, applicata al baricentro G , la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie superiore della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1).

Il baricentro G deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti.

Qualora si abbia sollevamento supplementare delle forche rispetto alla pedana del guidatore, il carico (od il dispositivo portacarico) dovrà trovarsi in posizione completamente sollevata.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilità di carico, si provvederà ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonché prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello e lo spostamento del carico di prova nel caso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioè da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse in procinto di iniziare un movimento di ribaltamento.

Si può evitare lo spostamento del carico:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico;
- b) portando il carico in prossimità del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc. in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sarà disposto in conformità delle indicazioni specificate nella tabella di descrizione delle prove.

Le prove di stabilità laterale devono venir effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilità.

L'asse MN del carrello deve essere parallelo all'asse della piattaforma di prova.

Negli schemi di cui in seguito, la posizione delle ruote e la configurazione generale dei carrelli hanno unicamente carattere indicativo e sono ammesse altre condizioni, a patto che per ciascuna prova vengano rispettati i criteri generali relativi alla posizione del carrello.

Parte di provvedimento in formato grafico

METODO N. 5

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI ELEVATORI A FORCHE A PRESA
LATERALE SU DI UN SOLO LATO

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli elevatori a forche a presa laterale su di un solo lato, aventi portata nominale fino a 10 000 kg compresi, con montanti o forche inclinabili o no. Essa si applica ai carrelli muniti di forche e/o altra attrezzatura. Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Le prove descritte nella presente prescrizione permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati nelle condizioni d'impiego-tipo qui di seguito specificate:

a) carrello funzionante (sia in traslazione che in impilamento) su terreno debitamente sistemato, praticamente uniforme ed orizzontale;

b) traslazione con montanti (o forche) inclinati (e) all'indietro, e con carico retrato ed abbassato (posizione di traslazione) oppure disposto sulla piattaforma portacarico;

c) impilamento con montanti praticamente verticali e forche praticamente orizzontali;

d) baricentro del carico situato all'incirca nel piano di mezzera dei montanti.

Qualora le condizioni d'impiego differiscano dalle condizioni normali, riferirsi ai metodi n. 9, 10 ed 11.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante le prove qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati. Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nel corso della prova dovranno sempre trovarsi a contatto della piattaforma di prova almeno tre punti diversi del carrello, uno di questi essendo una ruota.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza

guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovrà essere effettuato il pieno di carburante, qualora cioè potesse avere effetto negativo sulla stabilità del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento. I montanti e le forche, qualora siano inclinabili, saranno disposti in conformità di quanto indicato nella tabella di descrizione delle prove.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verrà effettuata in conformità delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Verifica della verticalità dei montanti

Prima di procedere alla prova n. 1, verrà verificata la posizione verticale dei montanti per mezzo di un filo a piombo o di altra adatta attrezzatura.

La proiezione sulla piattaforma orizzontale del baricentro G del carico (o di qualsiasi altro punto, ad esempio il punto E, che si trovi in posizione fissa rispetto a G), deve essere la stessa sia per l'altezza da terra prevista per la prova, sia quando il carico si trova all'altezza normale di traslazione.

Le variazioni determinate dalla flessione devono venir corrette mediante l'inclinazione indietro dei montanti entro i limiti consentiti dalle caratteristiche costruttive del carrello.

Il presente paragrafo non si applica ai carrelli le cui caratteristiche costruttive non consentono la correzione suddetta.

3.2.3. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproducenti la traslazione, la superficie superiore della piattaforma portacarico (o delle forche, in corrispondenza del tallone delle stesse) deve trovarsi a 300 mm da terra, oppure all'altezza minima necessaria per consentire il trasporto del carico, tenendo per valida la maggiore fra tali due misure.

3.2.4. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sarà misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilità

Il peso del guidatore sarà sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilità del carrello in fase di prova. Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verrà disposto a 1 000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verrà disposto a 250 mm sopra il sedile compresso. Qualora il posto di guida possa venir spostato rispetto al carrello, esso dovrà venir situato, per ciascuna prova, nella posizione che conferisca la minor stabilità.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verrà impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello,

purche' non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della Altezza massima delle zeppe
ruota o dei cunei

Fino a 250 mm 25 mm

Superiore a 250 mm $0,1 d$

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carrello, applicata al baricentro G , la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1).

Il baricentro G deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello e lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse in procinto di iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico di prova:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico,
- b) portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sara' disposto in conformita' delle indicazioni contenute nella tabella di descrizione delle prove.

Le prove devono essere effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilita', tracciando una retta attraverso i punti in modo da essere parallela all'asse d'inclinazione XY .

Il punto N e' il centro della superficie di contatto fra la piattaforma ed una ruota non oscillante o un pattino stabilizzatore.

Il punto M si definisce nel modo seguente:

- a) per i carrelli dotati di un assale articolato (figure 13 e 14)
 M e' la proiezione verticale sulla piattaforma del punto

d'intersezione tra il piano di mezzeria del carrello e l'asse di detto assale;

b) per i carrelli privi di assale articolato oppure dotati di dispositivi di bloccaggio dell'assale o di stabilizzatori, M e' il centro della superficie di contatto tra la piattaforma ed un'altra ruota o il pattino stabilizzatore piu' vicini all'asse di inclinazione Y .

Qualora la portata del carrello sia indicata in corrispondenza dell'impiego di stabilizzatori, del bloccaggio delle sospensioni, ecc., tali dispositivi dovranno essere utilizzati nel corso delle prove. Qualora il carrello possa essere impiegato anche senza di essi, si dovra' procedere ad una prova supplementare corrispondente a tale condizione di impiego.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alle prove di stabilita' precedentemente specificate.

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

Parte di provvedimento in formato grafico

METODO N. 6

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI BIDIREZIONALI E MULTIDIREZIONALI

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli bidirezionali e mulidirezionali aventi portata nominale fino a 10 000 kg compresi, con montanti o forche inclinabili o no. Essa si applica ai carrelli muniti di forche e/o altra attrezzatura. Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Le prove descritte nella presente prescrizione permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati nelle normali condizioni d'impiego-tipo qui di seguito specificate:

a) carrello funzionante (sia in traslazione che in impilamento) su terreno debitamente sistemato, praticamente uniforme ed orizzontale;

b) traslazione con montanti (o forche) inclinati (e) all'indietro, e con carico abbassato (posizione di traslazione);

c) impilamento con montanti praticamente verticali e forche praticamente orizzontali;

d) baricentro del carico situato all'incirca nel piano di mezzeria longitudinale del carrello.

Qualora le condizioni d'impiego differiscano dalle condizioni normali, riferirsi ai metodi n. 9, 10 e 11 ecc. della direttiva.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante le prove qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati. Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nelle prove di stabilita' laterale, e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento; i montanti (o le forche), qualora siano inclinabili, saranno disposti in conformita' di quanto indicato nella tabella di descrizione delle prove.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Verifica della verticalita' dei montanti

Prima di procedere alla prova n. 1, verra' verificata la posizione verticale dei montanti per mezzo di un filo a piombo o di altra adatta attrezzatura.

La proiezione sulla piattaforma orizzontale del baricentro G del carico (o di qualsiasi altro punto, ad esempio il punto E, che si trovi in posizione fissa rispetto a G), deve essere la stessa sia per l'altezza da terra prevista per la prova, sia quando il carico si trova all'altezza normale di traslazione.

Le variazioni determinate dalla flessione devono venir corrette mediante l'inclinazione indietro dei montanti, oppure mediante retrazione dei montanti o delle forche, entro i limiti consentiti dalle caratteristiche costruttive del carrello.

Il presente paragrafo non si applica ai carrelli le cui caratteristiche costruttive non consentono la correzione suddetta.

3.2.3. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproducenti la traslazione, la superficie superiore delle forche, in corrispondenza del tallone delle stesse, deve trovarsi a 300 mm da terra.

3.2.4. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sara' misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Il peso del guidatore sara' sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova. Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1 000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' tuttavia consentito, come misura di sicurezza, bloccare l'oscillazione dell'assale nelle prove di stabilita' longitudinale nelle quali l'assale oscillante e' situato assai vicino all'asse di inclinazione della piattaforma di prova e parallelamente ad esso.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della Altezza massima delle zeppe
ruota o dei cunei

Fino a 250 mm 25 mm

Superiore a 250 mm $0,1 d$

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carrello, applicata al baricentro G, la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1).

Il baricentro G (od il punto equivalente nel caso di carrelli a vuoto) deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello o lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioè da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si può evitare lo spostamento del carico di prova:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico,
- b) portando il carico in prossimità del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sarà disposto in conformità delle indicazioni specificate nella tabella di prova.

Le prove di stabilità laterale devono venir effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilità.

L'asse MN del carrello deve essere parallelo all'asse della piattaforma di prova.

Negli schemi di cui in seguito, la posizione delle ruote e la configurazione generale dei carrelli hanno unicamente carattere indicativo e sono ammesse altre condizioni, a patto che per ciascuna prova vengano rispettati i criteri generali relativi alla posizione del carrello.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alle prove di stabilità precedentemente specificate, a meno che l'attrezzatura possa portare il baricentro del carico fuori dal piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi metodo n. 10).

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata in conformità delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

Parte di provvedimento in formato grafico

METODO N. 7

PROVE DI STABILITÀ CON CARRELLI ELEVATORI A GRANDE ALTEZZA DI SOLLEVAMENTO PER IMPILAMENTO LATERALE (E FRONTALE)

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilità dei carrelli elevatori a grande altezza di sollevamento per impilamento laterale (e frontale), aventi portata nominale fino a 10 000 kg compresi, con montanti o forche inclinabili o no. Essa si applica ai carrelli muniti di forche e/o altra attrezzatura. Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITÀ

La presente prescrizione si applica ai carrelli semoventi a grande altezza di sollevamento per impilamento laterale (e frontale) con

posto di guida elevabile o no.

Essi possono venir realizzati per muoversi sia con traslazione guidata, sia con traslazione libera, o per entrambi i tipi di traslazione in alternativa.

Quando siano a traslazione guidata (1) la presente prescrizione si applica ai carrelli:

a) che non siano muniti di mezzi esterni che ne impediscano il ribaltamento, e

b) che siano muniti di mezzi esterni che ne impediscano parzialmente il ribaltamento.

I carrelli del tipo b) devono venir provati secondo la presente prescrizione per verificarne la stabilita' nelle condizioni in cui si trovano quando non sono vincolati da mezzi esterni intesi ad impedirne il ribaltamento. Inoltre i mezzi di trattenuta contro il ribaltamento devono venir verificati con metodi diversi (1).

E' ammesso che sui carrelli per impilamento laterale e frontale con traslazione guidata, il posto di guida e/o il dispositivo portacarico siano rispettivamente messi in posizione oppure funzionanti nel corso della traslazione, a patto che vengano pienamente soddisfatte le opportune condizioni e misure di sicurezza (1) nonche' i requisiti di cui alla presente prescrizione.

I carrelli elevatori di tipo tradizionale muniti di attrezzature per impilamento laterale (e frontale) possono funzionare come carrelli per impilamento laterale soltanto se soddisfano a tutte le relative condizioni e requisiti. I carrelli elevatori di tipo tradizionale muniti di attrezzature per impilamento laterale (e frontale) che non siano in grado di soddisfare le prove di cui alla presente prescrizione e/o non corrispondano a tutte le relative condizioni e requisiti connessi alle prove stesse, devono venir provati secondo i metodi 1 o 2 e la loro portata nominale deve essere modificata in modo da soddisfare alla prova di "carico decentrato" di cui al metodo n. 10. Essi devono venir impiegati in modo tradizionale, anche entro i corridoi. La traslazione con il carico od il dispositivo portacarico situati in posizione elevata e' ammessa soltanto per spostamenti a velocita' assai ridotta. Le prove di stabilita' di cui in seguito permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengono correttamente impiegati nelle condizioni normali d'impiego (1).

2.1. Condizioni normali d'impiego

2.1.1. Impiego normale, con traslazione guidata in corridoio

Il funzionamento con traslazione guidata viene considerato normale quando il carrello:

a) viene impiegato con il dispositivo portacarico (con carico o senza) situato ad un'altezza alla quale la velocita' di traslazione non viene ridotta al di sotto della velocita' massima che puo' sviluppare il carrello;

b) viene impiegato con il dispositivo portacarico (con carico o senza) situato ad un'altezza alla quale la traslazione del carrello e' ancora consentita, ma a velocita' ridotta e con frenatura ridotta corrispondentemente;

c) viene impiegato per impilare ad un'altezza qualsiasi fino all'altezza massima. A tali altezze, la traslazione puo' essere completamente impedita, oppure consentita a velocita' assai ridotta (1).

2.1.2. Impiego normale con traslazione libera (non guidata)

Il funzionamento con traslazione libera viene considerato normale quando il carrello:

a) viene impiegato a velocità non superiore a V . (2) con il dispositivo portacarico (con carico o senza) situato ad altezza non superiore a 500 mm, in posizione all'incirca centrale, non spostato in avanti. Qualora lo sforzo frenante F (3) esercitato dai freni non corrisponda al proprio valore normale, esso deve essere portato al valore corrispondente a quello dei carrelli di tipo classico, oppure deve venire automaticamente ridotta a non più di 9 km/h (5,6 miglia/h) la velocità V .;

(1) Per i dettagli delle definizioni e delle regole di sicurezza, vedi allegato I, capitolo 10, Disposizioni particolari.

(2) V . = Velocità massima in km/h o in miglia/h che il carrello può sviluppare fuori corridoio (essa può venir ottenuta mediante automatica riduzione della velocità V (velocità massima del carrello nei corridoi)).

(3) F = Sforzo di decelerazione al gancio esercitato dai freni, oppure sforzo di trazione, espresso in percentuale dalla massa lorda del carrello, a carico o a vuoto, a seconda dei casi. Qualora i montanti o le forche siano retrattili, il valore F è quello corrispondente alla posizione retratta.

b) viene impiegato a velocità non superiore a 4 km/h (2,5 miglia/h) con il dispositivo portacarico (con carico o senza) sollevato ad altezza superiore a 500 mm ma non superiore a 2,5 m, con il dispositivo di sterzata disposto in posizione di marcia avanti all'incirca rettilinea. Dev'essere automaticamente impedita la traslazione a velocità superiore a quella assai ridotta qualora la traiettoria di traslazione si discosti notevolmente da quella di marcia avanti rettilinea;

c) viene impiegato per impilare ad un'altezza qualsiasi, fino all'altezza consentita dal costruttore. La traslazione deve avvenire a velocità assai ridotta;

d) quando il carrello - munito di dispositivo atto ad impilare sui 3 lati - viene impiegato per impilamento frontale soltanto quando si trovi di fronte ad una pila (in tal caso può venir adottata la prova 8).

3. MODALITÀ DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilità del carrello deve venir verificata mediante le prove qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati. Il carrello da provarsi verrà disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verrà inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento è quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nelle prove di stabilità laterale, è ammesso che una delle ruote

portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento. I montanti, qualora siano retrattili, verranno disposti nella posizione corrispondente alla stabilita' minima.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Verifica della verticalita' dei montanti

Prima di procedere alle prove n. 3, 4, 6, 7 ed 8, verra' verificata la posizione verticale di montanti per mezzo di un filo a piombo o di altra adatta attrezzatura.

La proiezione sulla piattaforma orizzontale del baricentro G del carico (o di qualsiasi altro punto, ad esempio il punto E, che si trovi in posizione fissa rispetto a G), deve essere la stessa sia per l'altezza da terra prevista per la prova, sia quando il carico si trova all'altezza normale di traslazione.

Le variazioni determinate dalla flessione devono venir corrette mediante inclinazione dei montanti entro i limiti consentiti dalle caratteristiche costruttive del carrello.

Il presente paragrafo non si applica ai carrelli le cui caratteristiche costruttive non consentono la correzione suddetta.

3.2.3. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproducenti la traslazione, la superficie superiore della piattaforma portacarico (o delle forche, in corrispondenza del tallone delle stesse) deve venir disposta all'altezza determinata dai dispositivi di sicurezza montati sul carrello e dalla modalita' di traslazione rappresentata dalla prova.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Il peso del guidatore sara' sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1 000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno essere bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' tuttavia consentito, come misura di sicurezza, bloccare l'oscillazione dell'assale nelle prove di stabilita' longitudinale nelle quali l'assale oscillante e' situato assai vicino all'asse di inclinazione della piattaforma di prova e parallelamente ad essa.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della Altezza massima delle zeppe
ruota o dei cunei

Fino a 250 mm 25 mm

Superiore a 250 mm 0,1 d

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carrello, applicata al baricentro G, la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1).

Il baricentro G (od il punto equivalente nel caso di carrelli a vuoto) deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti, eccetto che per la prova 7 in cui dovra' essere completamente spostato di fianco. Quando esista il sollevamento supplementare il carico o il portacarico dovranno essere nella posizione di massima elevazione.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello e lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico di prova:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico,
- b) portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sara' disposto in conformita' delle indicazioni specificate nella tabella di descrizione delle prove.

Le prove di stabilita' laterale devono venir effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilita'.

L'asse MN del carrello deve essere parallelo all'asse della piattaforma di prova.

Negli schemi di cui in seguito, la posizione delle ruote e la configurazione generale dei carrelli hanno unicamente carattere indicativo e sono ammesse altre condizioni, a patto che per ciascuna prova vengano rispettati i criteri generali relativi alla posizione del carrello.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alle prove di stabilita' precedentemente specificate.

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

Parte di provvedimento in formato grafico

METODO N. 8

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI ELEVATORI A FORCHE FUORI STRADA

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione specifica le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli elevatori a forche "fuori strada" aventi portata nominale fino a 10.000 kg compresi, con montanti o forche inclinabili o no. Essa si applica ai carrelli muniti di forche e/o altra attrezzatura. Essa non si applica ai carrelli fuori strada che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

La presente descrizione si applica ai carrelli fuori strada a telaio rigido o articolato, e che possono esser muniti di un dispositivo facoltativo per la correzione dell'assetto del telaio, dei montanti o del dispositivo portafortche.

Le prove descritte nella presente prescrizione permettono di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati nelle condizioni d'impiego qui di seguito specificate:

a) carrello funzionante (sia in traslazione che in impilamento) su terreno non sistemato;

b) traslazione con montanti (o forche) inclinati(e) all'indietro, e con carico abbassato (posizione di marcia) anche su pendenze ascendenti e discendenti;

c) impilamento con montanti praticamente verticali e forche praticamente orizzontali;

d) baricentro del carico situato all'incirca nel piano di mezzeria longitudinale del carrello.

Qualora le condizioni d'impiego differiscano dalle condizioni normali, riferirsi ai metodi n. 9, 10 ed 11.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante le prove qui di seguito descritte, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati.

Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nelle varie posizioni descritte nelle tabelle di prova qui di seguito riportate.

Per ciascuna delle posizioni del carrello, la piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato nella tabella delle prove. Il carrello viene considerato stabile quando passi tutte le prove senza ribaltarsi.

Agli effetti di tali prove, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

Nelle prove di stabilita' laterale, e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma.

3.2. Stato del carrello

3.2.1. Generalita'

Le prove verranno effettuate con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento ed i montanti (o le forche), qualora siano inclinabili, saranno disposti in conformita' di quanto indicato nella tabella di descrizione delle prove.

I pneumatici verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.2.2. Verifica della verticalita' dei montanti

Prima di procedere alla prima prova, verra' verificata la posizione verticale dei montanti per mezzo di un filo a piombo o di altra adatta attrezzatura.

La proiezione sulla piattaforma orizzontale del baricentro G del carico (o di qualsiasi altro punto, ad esempio il punto E, che si trovi in posizione fissa rispetto a G), deve essere la stessa sia per l'altezza da terra prevista per la prova, sia quando il carico si trova all'altezza normale di traslazione.

Le variazioni determinate dalla flessione devono venir corrette mediante l'inclinazione indietro dei montanti entro i limiti consentiti dalle caratteristiche costruttive del carrello.

Il presente paragrafo non si applica ai carrelli le cui caratteristiche costruttive non consentono la correzione suddetta.

3.2.3. Altezza da terra per le prove di traslazione

Per le prove riproducenti la traslazione, la superficie superiore delle forche, in corrispondenza del tallone delle stesse, deve trovarsi a 500 mm da terra.

3.2.4. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sara' misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle prove delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Il peso del guidatore sara' sostituito da un massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare $0,1 d$ (diametro esterno (d) della ruota).

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costruito da una massa equivalente alla portata nominale Q del carello, applicata al baricentro G, la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie superiore della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 1).

Il baricentro G deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti, eccetto che quando nella prova 3 venga impiegato un dispositivo di correzione dell'assetto.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello o lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo deve essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico;
- b) portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di

prova, quando questo fosse direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello sara' disposto in conformita' delle indicazioni specificate nella tabella di prova.

Le prove di stabilita' laterale devono venir effettuate dalla parte in cui il carrello presenta la minor stabilita'.

L'asse MN del carrello deve essere parallelo all'asse della piattaforma di prova.

Il punto N e' il centro della superficie di contatto fra la piattaforma e la ruota anteriore piu' prossima all'asse di inclinazione XY (figure 8 e 9).

Il punto M e' la proiezione verticale sulla piattaforma del punto di intersezione fra il piano di mezzeria longitudinale AB del carrello e l'asse dell'assale posteriore (figure 8 e 9).

Le prove devono venir effettuate a stabilizzatori sollevati.

Nella prova 3, si puo' sfruttare la correzione dell'inclinazione laterale per portare il dispositivo di sollevamento il piu' vicino possibile alla verticale abbassata sulla piattaforma di prova inclinata. Per le altre prove, il dispositivo di sollevamento dovrebbe essere perpendicolare alla piattaforma di prova.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alle prove di stabilita' precedentemente specificate, a meno che l'attrezzatura possa portare il baricentro del carico fuori dal piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi metodo n. 10).

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

Parte di provvedimento in formato grafico

METODO N. 9

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI FUNZIONANTI CON MONTANTI INCLINATI IN AVANTI

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli funzionanti in condizioni normali d'impiego vengono specificate in altre prescrizioni. Per ciascuna particolare prescrizione viene data la definizione delle "condizioni normali di impiego".

Mediante la presente prescrizione viene specificata la prova supplementare prevista per un impiego, diverso dalle condizioni normali, in cui occorra far funzionare il carrello a carico con i montanti inclinati in avanti (vedi figura 1).

Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

Parte di provvedimento in formato grafico

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Qualora un carrello debba venir impiegato per impilamento (deposizione e prelievo di un carico) su terreno orizzontale con i montanti inclinati in avanti ed il carico in posizione elevata, deve venir determinato il carico nominale corrispondente a tale impiego particolare. La prova di stabilita' di cui in seguito permette di accertare che il carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati entro i limiti particolari di portata definiti per l'impiego di cui sopra.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante la prova qui di seguito descritta, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati.

Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nella posizione descritta al paragrafo 4. La piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato per tale posizione nella relativa descrizione. Il carrello viene considerato stabile quando passi la prova senza ribaltarsi. Agli effetti di tale prova, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

3.2. Stato del carrello

La prova verra' effettuata con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle indicazioni del costruttore stesso.

3.2.1. Altezza di sollevamento per le prove di impilamento

Per le prove riguardanti l'impilamento l'altezza di sollevamento sara' misurata tra la superficie della piattaforma inclinabile e il lato superiore delle pale della forca.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Per i carrelli con guidatore a bordo, il peso del guidatore sara' sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della ruota	Altezza massima delle zeppe o dei cunei
Fino a 250 mm	25 mm
Superiore a 250 mm	$0,1 d$

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q , del carrello, applicata al baricentro G , la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 2).

Il baricentro G (od il punto equivalente nel caso di carrelli a vuoto) deve trovarsi nel piano di mezzeria dei montanti.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonché prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello e lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo dev'essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioè da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico di prova:

- fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico;
- portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello dovra' venir disposto sulla piattaforma di prova secondo le seguenti modalita':

come per la prova 1, metodo n. 1 per i carrelli elevatori con carico a sbalzo;

come per la prova 1, metodo n. 2 per i carrelli retrattili e per i carrelli con forche fra i longheroni;

come per la prova 1, metodo n. 3 per i carrelli a forche ricoprenti e per i carrelli con piattaforma a grande altezza di sollevamento;

come per la prova 1, metodo n. 5 per i carrelli a presa laterale su di un solo lato;

come per la prova 1, metodo n. 6 per i carrelli bidirezionali e multidirezionali;

come per la prova 1, metodo n. 7 per i carrelli ad impilamento laterale (e frontale);

come per la prova 1, metodo n. 8 per i carrelli fuori strada.

I montanti devono avere la massima inclinazione in avanti consentita dalle caratteristiche costruttive del carrello, ed il carico deve essere sollevato all'altezza massima.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alla prova di stabilita' precedentemente specificata, a meno che l'attrezzatura possa portare il baricentro del carico fuori dal piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi metodo n. 10).

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata, ed impiegata nelle condizioni speciali in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

METODO N. 10

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI FUNZIONANTI CON CARICHI DECENTRATI DECENTRAMENTO COMANDATO

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli funzionanti in condizioni normali d'impiego vengono specificate in altre prescrizioni. Per ciascuna particolare prescrizione viene data la definizione delle "Condizioni normali di impiego".

Mediante la presente prescrizione viene specificata la prova supplementare prevista per un impiego, diverso dalle condizioni normali, in cui occorra far funzionare un carrello munito di dispositivo portacarico (quale ad esempio un dispositivo di spostamento laterale delle forche) che consenta di spostare in misura notevole il baricentro del carico rispetto al piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi figura 1).

Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

Parte di provvedimento in formato grafico

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Qualora un carrello debba venir impiegato per impilamento (deposizione e prelievo di un carico) su terreno orizzontale, con il baricentro del carico notevolmente decentrato rispetto al piano di mezzeria longitudinale del carrello per mezzo di un dispositivo di manipolazione del carico (quale ad esempio un dispositivo di

spostamento laterale delle forche) che consenta di spostare il carico in senso laterale in modo positivo fino ad una predeterminata distanza massima, deve venir determinata la portata nominale speciale corrispondente a tale impiego.

Il decentramento viene considerato come influente sulla portata quando e':

a) superiore a 100 mm per un carrello avente portata nominale fino a 6300 kg compresi;

b) superiore a 150 mm per un carrello avente portata nominale fino a 10000 kg compresi.

La prova di stabilita' di cui in seguito permette di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengono correttamente impiegati entro i limiti particolari di portata definiti per l'impiego di cui sopra.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante la prova qui di seguito descritta, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati.

Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nella posizione descritta al paragrafo 4. La piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato per tale posizione nella relativa descrizione. Il carrello viene considerato stabile quando passi la prova senza ribaltarsi. Agli effetti di tale prova, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

In tale prova e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

La prova verra' effettuata con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Per i carrelli con guidatore a bordo, il peso del guidatore sara' sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1 000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova.

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla

piattaforma di prova nella posizione prescritta.

Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della ruota Altezza massima delle
zeppe o dei cunei

Fino a 250 mm 25 mm

Superiore a 250 mm $0,1 d$

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q_s del carrello, applicata al baricentro G, la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie superiore della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 2).

Quando il dispositivo che determina il decentramento del carico si trova in posizione centrata rispetto al piano di mezzeria longitudinale del carrello, il baricentro G del carico deve esser situato sul piano di mezzeria longitudinale dei montanti.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello o lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove.

Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammortaggio, questo dev'essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico di prova:

- a) fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico;
- b) portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello dovra' venir disposto sulla piattaforma di prova secondo le seguenti modalita':

come per la prova 3, metodo n. 1 per i carrelli elevatori con carico

a sbalzo;

come per la prova 3, metodo n. 2 per i carrelli retrattili e per i carrelli con forche fra i longheroni;

come per la prova 3, metodo n. 3 per i carrelli a forche ricoprenti e per i carrelli con piattaforma a grande altezza di sollevamento;

come per la prova 8, metodo n. 6 per i carrelli bidirezionali e multidirezionali;

come per la prova 3, metodo n. 8 per i carrelli fuori strada.

La prova deve venir effettuata sul lato in cui il carrello e' meno stabile. Se le caratteristiche costruttive del carrello lo consentono, i montanti devono essere retratti ed inclinati indietro all'inclinazione massima.

Il carico descritto al paragrafo 3.5 deve essere sollevato all'altezza massima.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alla relativa prova speciale di stabilita' precedentemente specificata.

Il carico di prova e la relativa posizione saranno quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata nelle condizioni speciali in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

METODO N. 11

PROVE DI STABILITA' CON CARRELLI FUNZIONANTI CON CARICHI DECENTRATI DECENTRAMENTO DETERMINATO DALL'USO

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Le prove di base per la verifica della stabilita' dei carrelli funzionanti in condizioni normali d'impiego vengono specificate in altre prescrizioni. Per ciascuna particolare prescrizione viene data la definizione delle "condizioni normali di impiego". Mediante la presente prescrizione viene specificata la prova supplementare prevista per un impiego, diverso dalla condizioni normali, in cui occorra far funzionare il carrello col baricentro del carico notevolmente decentrato rispetto al piano di mezzeria longitudinale del carrello (vedi figura 1).

Essa non si applica ai carrelli che funzionano con carichi sospesi che possono oscillare liberamente.

Parte di provvedimento in formato grafico

2. CONDIZIONI DI VALIDITA'

Qualora un carrello debba venir impiegato per impilamento (deposizione e prelievo di un carico) su terreno orizzontale, con il baricentro del carico notevolmente decentrato rispetto al piano di mezzeria longitudinale del carrello in misura indeterminata sia a causa della natura del carico movimentato, sia del dispositivo impiegato per la manipolazione del carico, deve venir determinata la portata nominale speciale corrispondente a tale impiego.

Il decentramento viene considerato come influente sulla portata quando e':

a) superiore a 100 mm per un carrello avente portata nominale fino a 6300 kg compresi;

b) superiore a 150 mm per un carrello avente portata nominale fino a 10000 kg compresi.

La prova di stabilita' di cui in seguito permette di accertare che i carrelli del tipo indicato hanno soddisfacente stabilita' quando vengano correttamente impiegati entro i limiti particolari di portata definiti per l'impiego di cui sopra.

3. MODALITA' DI PROVA

3.1. Attrezzature e metodi

La stabilita' del carrello deve venir verificata mediante la prova qui di seguito descritta, impiegando una piattaforma di prova inclinabile, atta a ruotare lungo uno dei propri lati. Il carrello da provarsi verra' disposto sulla piattaforma, inizialmente avente posizione orizzontale, nella posizione descritta al paragrafo 4. La piattaforma verra' inclinata lentamente e senza bruschi strappi, fino al valore indicato per tale posizione nella relativa decisione. Il carrello viene considerato stabile quando passi la prova senza ribaltarsi.

Agli effetti di tale prova, il valore di ribaltamento e' quello per cui, se la piattaforma venisse ulteriormente inclinata, si verificherebbe il completo ribaltamento del carrello.

In tale prova e' ammesso che una delle ruote portanti si stacchi dalla piattaforma; e' pure ammesso che parte del telaio o di un altro organo del carrello venga a contatto con la piattaforma.

3.2. Stato del carrello

La prova verra' effettuata con carrello in ordine di marcia, senza guidatore, e nel caso di carrello a motore termico, dovra' essere effettuato il pieno di carburante, qualora cio' potesse avere effetto negativo sulla stabilita' del carrello; gli altri livelli verranno effettuati al relativo corretto livello operativo. Gli organi portanti il carico dovranno essere muniti di tutti i dispositivi supplementari o di protezione forniti come primo equipaggiamento.

Qualora vi siano pneumatici, essi verranno gonfiati alla pressione specificata dal costruttore e la loro zavoratura, quando sia autorizzata, verra' effettuata in conformita' delle istruzioni del costruttore stesso.

3.3. Effetto del peso del guidatore sulla stabilita'

Per i carrelli con guidatore a bordo, il peso del guidatore sara' sostituito da una massa di 90 kg, qualora tale circostanza riduca la stabilita' del carrello in fase di prova.

Nel caso di guidatore in piedi, il baricentro della massa verra' disposto a 1000 mm sopra il centro del piano di calpestio del posto di guida.

Nel caso di guidatore seduto, il baricentro della massa verra' disposto a 250 mm sopra il sedile compresso.

3.4. Immobilizzazione del carrello sulla piattaforma di prova

Nel corso di ciascuna prova il carrello deve essere mantenuto sulla piattaforma di prova nella posizione prescritta. Verra' impedito il rotolamento delle ruote applicando il freno a mano o di servizio, che potranno esser bloccati nella posizione "serrato". Inoltre si potranno bloccare le ruote contro il telaio del carrello, purché non ne venga condizionata l'oscillazione dell'assale rispetto al telaio.

E' consentito inserire zeppe o cunei fra ruote e piattaforma di prova

onde impedire che lo scivolamento del carrello ne modifichi la posizione. L'altezza delle zeppe o dei cunei non deve superare i valori indicati nella seguente tabella:

Diametro esterno (d) della ruota	Altezza massima delle zeppe o dei cunei
Fino a 250 mm	25 mm
Superiore a 250 mm	$0,1 d$

3.5. Carico di prova

Il carico di prova deve essere costituito da una massa equivalente alla portata nominale Q_s del carrello, applicata al baricentro G, la cui posizione nominale si trova alla distanza unificata D del baricentro del carico, misurata in senso orizzontale partendo dalla superficie anteriore della parte verticale della forca, ed in senso verticale dalla superficie della parte orizzontale della forca stessa (vedi figura 2).

Il baricentro G deve venir decentrato in senso laterale fino alla distanza massima che si prevede dover raggiungere nel corso dell'effettivo impiego.

Parte di provvedimento in formato grafico

Qualora il costruttore abbia indicato, sulla targa delle portate, anche altre possibilita' di carico, si provvedera' ad effettuare prove al carico massimo corrispondente ad una determinata altezza, nonche' prove con carico corrispondente all'altezza massima.

3.6. Disposizioni di sicurezza

Dovranno essere prese opportune disposizioni al fine di evitare il ribaltamento del carrello o lo spostamento del carico di prova nel corso delle prove. Qualora per evitare il ribaltamento del carrello venga impiegato un ammarraggio, questo dev'essere sufficientemente morbido e lasco, in modo cioe' da non esercitare alcun apprezzabile effetto di trattenuta sul carrello all'atto in cui questo fosse per iniziare un movimento di ribaltamento.

Si puo' evitare lo spostamento del carico di prova:

- fissando solidamente il carico al dispositivo portacarico;
- portando il carico in prossimita' del suolo, sospendendolo ad una fune, catena, ecc., in modo che il punto di sospensione si trovi nello stesso punto in cui si troverebbe il baricentro G del carico di prova, quando questo fosse posto direttamente sulla forca.

4. PROCEDURA DI PROVA

Il carrello dovra' venir disposto sulla piattaforma di prova secondo le seguenti modalita':

come per la prova 3, metodo n. 1 per i carrelli elevatori con carico a sbalzo;

come per la prova 3, metodo n. 2 per i carrelli retrattili e per i carrelli con forche fra i longheroni;

come per la prova 3, metodo n. 3 per i carrelli a forche ricoprenti e per i carrelli con piattaforma a grande altezza di sollevamento;

come per la prova 8, metodo n. 6 per i carrelli bidirezionali e multidirezionali;

come per la prova 3, metodo n. 8 per i carrelli fuori strada.

La prova deve venir effettuata sul lato in cui il carrello e' meno stabile. Se le caratteristiche costruttive del carrello lo consentano, i montanti devono essere retratti ed inclinati indietro all'inclinazione massima.

Il carico descritto al paragrafo 3.5 deve essere sollevato all'altezza massima.

5. PROVE PER CARRELLI MUNITI DI ATTREZZATURE

I carrelli muniti di attrezzature verranno sottoposti alla prova precedentemente specificata.

Il carico di prova e la relativa posizione sono quelli indicati sulla (sulle) targa (targhe) indicanti la portata del carrello munito dell'attrezzatura considerata ed impiegata nelle condizioni speciali in conformita' delle istruzioni del costruttore.

Le altezze di sollevamento richieste per le prove verranno misurate fra la piattaforma di prova e la superficie inferiore del carico o dell'attrezzatura, assumendo come valida la minore di queste.

METODO N. 12

PROVE FUNZIONALI SUI CARRELLI PER MOVIMENTAZIONE

1. OGGETTO

Il presente allegato specifica le prove funzionali che consentono di verificare l'idoneita' dei carrelli per movimentazione a svolgere le funzioni per cui sono stati concepiti. Queste prove comprendono due ispezioni e quattro prove dinamiche.

2. ISPEZIONE PRECEDENTE LA PROVA

Ciascun carrello deve essere verificato per accertare che i comandi di traslazione, frenatura e manipolazione del carico siano identificati in modo consono e funzionino correttamente. Si verifichera' inoltre il buon funzionamento dell'avvisatore acustico, degli interruttori di sicurezza nonche', eventualmente, del sistema di illuminazione.

Le targhe con i dati d'identificazione e la portata del carrello e dell'attrezzatura (se esiste) nonche' la capacita' della batteria (per i carrelli elettrici) debbono essere controllate per accertarsi che contengano le informazioni prescritte dal capitolo 9.1 dell'allegato I e si riferiscano al carrello in questione.

3. PROVE DINAMICHE

Le seguenti prove debbono essere effettuate su ciascun carrello, con i carichi sotto indicati:

Q1: Carico massimo con centro di carico a distanza normalizzata e, se del caso, con alzata normalizzata, in conformita' delle indicazioni che figurano sulla targa segnaletica.

Q2: Carico massimo con centro di carico a distanza normalizzata e altezza massima di sollevamento, in conformita' delle indicazioni che figurano sulla targa segnaletica.

Durante lo svolgimento delle prove il carrello deve essere guidato da una persona competente, secondo le indicazioni del costruttore, fornite conformemente al capitolo 11 dell'allegato I.

Le prove possono essere eseguite secondo i procedimenti qui di seguito descritti oppure, se possibile, possono essere simulate con metodi che sortiscano un effetto equivalente e diano sostanzialmente gli stessi risultati.

3.1. Prova di mobilita' (traslazione e manovra)

Questa prova verra' effettuata senza carico per i trattori e con

il carico Q1 per tutti gli altri tipi di carrelli. Si procedera' come segue:

3.1.1. Prelevare l'eventuale carico di prova e sollevarlo a circa 300 mm o all'altezza massima di sollevamento, qualora quest'ultima sia inferiore a 300 mm; se del caso, inclinare all'indietro all'altezza massima raccomandata dal costruttore per la traslazione.

3.1.2. Traslare in avanti a velocita' ridotta, passare in retromarcia, quindi nuovamente in marcia avanti per verificare che il meccanismo d'inversione del senso di marcia funzioni correttamente. La marcia nei due sensi deve essere effettuata alla velocita' raccomandata dal costruttore.

3.1.3. Guidare il carrello in marcia avanti e in marcia indietro, passando tutte le velocita' fino alla velocita' massima e verificare che il passaggio delle velocita' e i freni di servizio funzionino nei due sensi di marcia.

3.1.4. Effettuare ripetute sterzate in marcia avanti e in marcia indietro e, nel caso di carrelli bi- o multidirezionali, nelle due direzioni laterali, con velocita' pari a circa un terzo della velocita' massima e con il raggio minimo di volta specificato dal costruttore. Verificare che la sterzata avvenga nel buon senso e in modo soddisfacente.

3.1.5. Deposare il carico al suolo

3.2. Prova di impilamento (esclusi i carrelli non sollevatori e i carrelli a piccola alzata)

Questa prova deve essere effettuata con il carico Q2. Prelevare il carico dal suolo, sollevarlo all'altezza massima e, per i carrelli impilatori, depositarlo su una pila o su uno scaffale. Quindi, riprendere il carico e deporlo al suolo a velocita' massima, facendo vari arresti durante la discesa. Il carrello non deve presentare alcun difetto di funzionamento.

3.3. Prova di velocita' massima di discesa (esclusi i carrelli non elevatori e quelli a piccola alzata)

Con il gruppo di sollevamento in posizione verticale, controllare la velocita' massima di discesa per i carichi Q1 e Q2, al fine di verificare che essa non superi 0,6 m al secondo. Cio' si puo' determinare dividendo la lunghezza totale di discesa, in metri, per il tempo totale necessario per percorrerla, espresso in secondi.

3.4. Prova di fuga idraulica (sollevamento e inclinazione)

Con il gruppo di sollevamento in posizione verticale, sollevare il carico Q1 a un'altezza di 2,5 m oppure il carico Q2 all'altezza massima, se quest'ultima e' inferiore a 2,5 m.

Dopo 10 minuti, il carico non dovra' essere di oltre 100 mm e il gruppo di sollevamento non dovra' essere inclinato verso l'avanti di oltre 5°. Per i carrelli con un'inclinazione inferiore a 5°, la velocita' di inclinazione non deve superare mezzo grado al minuto. Per eseguire questa prova, il carrello puo' essere ancorato, allo scopo di evitare il ribaltamento.

4. ISPEZIONE DOPO LA PROVA

Al termine di queste prove il carrello verra' esaminato per accertare che esso non presenti difetti.

METODO N. 13

METODO PER LA MISURAZIONE DEL CAMPO DI VISIBILITA' DEI CARRELLI SEMOVENTI DI MOVIMENTAZIONE: CARRELLI ELEVATORI CON FORCA A SBALZO

1. OGGETTO

La presente prescrizione definisce un metodo atto a stabilire se il campo di visibilita' dei carrelli elevatori con forca a sbalzo e' sufficiente. Detto metodo concerne la traslazione a vuoto nella direzione dei bracci di forca.

2. CAMPI DI APPLICAZIONE

La presente prescrizione si applica ai carrelli elevatori con forca a sbalzo aventi le seguenti caratteristiche:

- posto di guida a sedere, non sollevabile, di fronte ai bracci di forca;
- caricamento frontale con montante e bracci di forca non retraibili e senza traslazione laterale del montante;
- senza traslatore laterale ne' alcun altro accessorio;
- con una portata nominale massima di 10 000 kg.

3. ATTREZZATURE DI PROVA

3.1. Dispositivo di illuminazione

Esso comprende una serie orizzontale di nove lampade (ad esempio: lampade allo iodio da 55 watt) con una distanza tra gli assi di 37,5 mm. Le lampade sono montate simmetricamente su una linea perpendicolare alla direzione di traslazione, situata ad un'altezza di 650 mm al di sopra e a 20 mm davanti al punto di riferimento del sedile (vedi figura 4). Tutte le lampade devono poter essere spente, tranne le due situate a 37,5 mm da una parte e dall'altra del punto di riferimento del sedile. Le lampade devono inoltre poter essere spostate orizzontalmente sino a 170 mm davanti al punto di riferimento del sedile. Uno schermo nero e' previsto dietro alla serie di lampade al fine di ottenere delle ombre quanto piu' nette possibili sulla superficie di prova (vedi figura 1).

3.2. Superficie di prova

Superficie verticale piena di colore chiaro, divisa in quadrati di 100 mm di lato, che si estende dal suolo sino a 650 mm sopra il punto di riferimento del sedile del carrello e con una larghezza pari a quella del carrello aumentata di 3 m (vedi figura 2).

4. MONTAGGIO SPERIMENTALE

La prova deve essere eseguita su una superficie sensibilmente orizzontale. Il montante deve essere praticamente verticale e per ogni carrello le superfici superiori dei bracci di forca che supportano il carico saranno disposte ad un'altezza di 100-300 mm dal suolo; il costruttore precisera' l'altezza alla quale dovranno essere eseguite le prove. Detta altezza sara' la stessa per tutte le prove e sara' indicata nel verbale di prova. I bracci di forca devono avere una lunghezza di 1200 mm ed essere disposti simmetricamente sulla piattaforma portaforca del carrello; la loro distanza esterna fuoritutto sara' quanto piu' vicina possibile a 800 mm per i carrelli di portata nominale inferiore a 5000 kg ed a 1100 mm per i carrelli di portata compresa tra 5000 kg e 10000 kg. Il sedile ed i comandi, se regolabili, devono essere disposti nella direzione dei bracci di forca e quanto piu' vicini possibile alle loro posizioni centrali di regolazione. La superficie della prova deve trovarsi a 4 m dal lato anteriore della piattaforma portaforca, deve essere perpendicolare all'asse longitudinale del carrello e simmetrica rispetto a detto asse. Il locale di prova deve essere sufficientemente sicuro per permettere di rilevare le ombre (vedi figura 3).

5. METODO DI PROVA

5.1. Procedimento di prova. Con due sole lampade accese (vedi punto

3.1) osservare la superficie di prova corrispondente alla larghezza del carrello, maggiorata di 500 mm da ciascun lato sino ad un'altezza di 350 mm sopra il punto di riferimento del sedile.

5.2. Con le nove lampade accese:

5.2.1. Osservare l'intera superficie di prova;

5.2.2. Osservare i lati superiori dei bracci di forza che sostengono il carico. Le lampade possono essere spostate sino a 170 mm davanti al punto di riferimento del sedile (vedi figura 1).

5.3. Nel corso delle tre prove registrare le zone d'ombra intense, ad esempio per iscritto con un disegno e con una fotografia. Una zona d'ombra e' quella che non riceve luce diretta da nessuna lampada. Tutte le altre zone sono considerate illuminate per definizione.

6. INTERPRETAZIONE DEI RISULTATI

La visibilita' e' soddisfacente se sono interamente rispettate le seguenti condizioni:

6.1. Per la prova di cui al punto 5.1 nella zona situata tra le ombre intense contigue dovute ai montanti verticali e gli elementi adiacenti (ad esempio martinetti e catene).

6.1.1. L'ombra intensa non deve superare il 50%.

6.1.2. Tra le orizzontali poste a 150 mm al di sotto e 350 mm al di sopra del punto di riferimento del sedile non deve esservi ombra intensa che riunisca le ombre intense dovute ai montanti verticabili ed agli elementi adiacenti.

6.2. Per la prova di cui al punto 5.2.1 l'ombra intensa non deve superare l'80% dell'intera superficie di 500 mm per 500 mm. Le zone rischiarate con larghezza orizzontale inferiore a 50 mm sono considerate quali ombre intense.

6.3. Per la prova di cui al punto 5.2.2, e' sufficiente che sulla meta' anteriore di un unico braccio di forza sia illuminato il 25% della superficie che sostiene il carico.

Parte di provvedimento in formato grafico