

II

(Actes non législatifs)

ACTES ADOPTÉS PAR DES INSTANCES CRÉÉES PAR DES ACCORDS INTERNATIONAUX

Seuls les textes originaux de la CEE-ONU ont un effet légal en vertu du droit public international. Le statut et la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont à vérifier dans la dernière version du document de statut TRANS/WP.29/343 de la CEE-ONU, disponible à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Règlement n° 61 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules utilitaires en ce qui concerne leurs saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine

Comprenant tout le texte valide jusqu'à:

Complément 1 à la version originale du règlement — Date d'entrée en vigueur: 10 octobre 2006

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT

1. Domaine d'application et objectif
2. Définitions
3. Demande d'homologation
4. Homologation
5. Prescriptions générales
6. Prescriptions particulières
7. Modifications du type de véhicule
8. Conformité de la production
9. Sanctions pour non-conformité de la production
10. Arrêt définitif de la production
11. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs

ANNEXES

- Annexe 1 — Communication concernant l'homologation (ou le refus ou le retrait d'une homologation ou l'arrêt définitif de la production) d'un type de véhicule en ce qui concerne ses saillies extérieures en application du règlement n° 61
- Annexe 2 — Exemples de marques d'homologation
- Annexe 3 — Procédure à suivre pour déterminer le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier et vérifier leur relation avec le point «R» et l'angle prévu d'inclinaison du dossier
- Annexe 4 — Mesure des saillies et des intervalles

1. DOMAINE D'APPLICATION ET OBJECTIF

- 1.1. Le présent règlement s'applique aux saillies extérieures des véhicules utilitaires des catégories N₁, N₂ et N₃ ⁽¹⁾ limitées à la «surface extérieure» ainsi qu'elle est définie ci-après.

Il ne s'applique pas aux rétroviseurs extérieurs, y compris leur support, ni aux accessoires tels que les antennes radio et les porte-bagages.

- 1.2. Le but du présent règlement est de réduire le risque ou la gravité des blessures subies par une personne entrant en contact avec la surface extérieure du véhicule en cas de collision.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent règlement, on entend:

- 2.1. par «surface extérieure», la partie du véhicule située à l'avant de la cloison postérieure de la cabine telle qu'elle est définie au paragraphe 2.5 ci-après, à l'exception de la cloison postérieure elle-même et comprenant des éléments comme les ailes avant, le pare-chocs avant et les roues avant;
- 2.2. par «homologation du véhicule», l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne ses saillies extérieures;
- 2.3. par «type de véhicule», les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles en ce qui concerne la «surface extérieure»;
- 2.4. par «cabine», la partie de la carrosserie qui constitue le compartiment réservé au conducteur et aux passagers, y compris les portières;
- 2.5. par «cloison postérieure de la cabine», la partie située le plus en arrière de la surface extérieure du compartiment réservé au conducteur et aux passagers. Lorsqu'il n'est pas possible de définir sa position, cette cloison est considérée comme étant, aux fins du présent règlement, le plan vertical transversal situé à 50 cm en arrière du point R du siège du conducteur, le siège, s'il est ajustable, ayant été reculé au maximum de la position de conduite (voir annexe 3). Le fabricant peut toutefois, avec l'accord des services techniques, demander une distance différente s'il est possible de démontrer que 50 cm ne conviennent pas pour un véhicule donné ⁽²⁾;
- 2.6. par «plan de référence», un plan horizontal passant par le centre des roues avant ou un plan horizontal situé à 50 cm au-dessus du sol, le plus bas des deux étant retenu;
- 2.7. par «ligne de plancher», une ligne déterminée comme suit:

on déplace tout autour de la structure extérieure du véhicule chargé un cône à axe vertical de hauteur indéfinie ayant un demi-angle de 15° de telle manière qu'il reste tangent, le plus bas possible, à la surface extérieure de la carrosserie. La ligne de plancher est la trace géométrique des points de tangence.

Lors de la détermination de la ligne de plancher, on ne doit pas tenir compte des tuyaux d'échappement, ni des roues, ni des éléments mécaniques fonctionnels localisés liés au soubassement tels que points de levage au cric, fixations de suspension, points d'amarrage pour dépannage ou transport. Quant aux lacunes existant au droit des passages de roues, on les suppose comblées par une surface imaginaire prolongeant sans décrochement la surface extérieure adjacente. Il est tenu compte du pare-chocs avant pour la détermination de la ligne de plancher. Suivant le type de véhicule considéré, la trace de la ligne de plancher peut se situer soit à l'extrémité du profil du pare-chocs, soit au panneau de carrosserie situé sous le pare-chocs. S'il existe simultanément deux ou plusieurs points de tangence, c'est le point de tangence le plus bas qui sert à déterminer la ligne de plancher;

- 2.8. par «rayon de courbure», le rayon de l'arc de cercle qui se rapproche le plus de la forme arrondie de la partie considérée.

⁽¹⁾ Selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, modifié en dernier lieu par l'Amend.4).

⁽²⁾ Le recours à cette option ne modifie pas le domaine d'application du présent règlement.

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
 - 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne ses saillies extérieures est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
 - 3.2. Elle est accompagnée des pièces énumérées ci-après, en triple exemplaire:
 - 3.2.1. photographies de l'avant et des parties latérales du véhicule;
 - 3.2.2. tout dessin de la «surface extérieure» nécessaire, de l'avis du service technique chargé des essais, pour démontrer la conformité aux dispositions des paragraphes 5 et 6 ci-après.
 - 3.3. Le demandeur présente au service technique chargé des essais d'homologation:
 - 3.3.1. soit un véhicule représentatif du type à homologuer, soit la (ou les) partie(s) du véhicule considérée(s) comme essentielle(s) pour l'exécution des contrôles et essais prescrits par le présent règlement;
 - 3.3.2. à la demande dudit service technique, certaines pièces et certains échantillons des matériaux utilisés.
4. HOMOLOGATION
 - 4.1. Si le véhicule présenté à l'homologation en application du présent règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5 et 6 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
 - 4.2. Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 00 pour le règlement dans sa forme originale) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro au même type de véhicule équipé d'autres types de structure extérieure ou à un autre type de véhicule.
 - 4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule en application du présent règlement est notifié aux parties à l'accord appliquant le présent règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent règlement, et de dessins cotés et photographiés visés aux paragraphes 5.2.1, et 3.2.2 ci-dessus (fournis par le demandeur de l'homologation), au format maximal A4 (210 × 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.
 - 4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque internationale d'homologation composée:
 - 4.4.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E», suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation ⁽¹⁾;
 - 4.4.2. du numéro du présent règlement, suivi de la lettre «R», d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.
 - 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué, en application d'un ou de plusieurs autres règlements joints en annexe à l'accord, dans le pays même qui a accordé l'homologation en application du présent règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 4.4.1; en pareil cas, les numéros de règlement et d'homologation et les symboles additionnels pour tous les règlements pour lesquels l'homologation a été accordée dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent règlement sont inscrits l'un au-dessous de l'autre, à droite du symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.

⁽¹⁾ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Serbie et le Monténégro, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Belarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 (libre), 36 pour la Lituanie, 37 pour la Turquie, 38 (libre), 39 pour l'Azerbaïdjan, 40 pour l'ancienne République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par les États membres qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour Chypre, 50 pour Malte, 51 pour la République de Corée, 52 pour la Malaisie et 53 pour la Thaïlande. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ou de leur adhésion à cet accord; les chiffres ainsi attribués sont communiqués par le secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux parties contractantes à l'accord.

- 4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7. La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur ou à proximité.
- 4.8. L'annexe 2 du présent règlement donne des exemples de marques d'homologation.

5. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

- 5.1. Les dispositions du présent règlement ne s'appliquent pas aux parties de la «surface extérieure» du véhicule qui, le véhicule étant à vide et les portières, fenêtres et trappes d'accès à la cabine, etc., en position fermée, se trouvent:
 - 5.1.1. à l'extérieur d'une zone dont la limite supérieure est un plan horizontal situé à 2 m au-dessus du sol et la limite inférieure est, au choix du constructeur, soit le plan de référence défini au paragraphe 2.6 ci-dessus, soit la ligne de plancher définie, au paragraphe 2.7; ou
 - 5.1.2. situées de telle façon qu'elles ne puissent être touchées, dans des conditions statiques, par une sphère de 100 mm de diamètre.
 - 5.1.3. Lorsque le plan de référence constitue la limite inférieure de la zone, il n'est considéré que les parties du véhicule comprises entre deux surfaces verticales, l'une tangente à la surface extérieure du véhicule et l'autre lui étant parallèle à une distance de 80 mm vers l'intérieur du véhicule.
- 5.2. La «surface extérieure» du véhicule ne doit comporter, orientée vers l'extérieur, aucune partie qui risquerait d'accrocher des piétons, des cyclistes ou des motocyclistes.
- 5.3. Aucun élément défini au paragraphe 6 ci-dessous ne doit présenter, dirigée vers l'extérieur, une partie, pointue ou tranchante ou une saillie dont la forme, les dimensions, l'orientation ou la dureté seraient, de nature à accroître le risque ou la gravité de lésions corporelles subies par une personne heurtée ou frôlée par la surface extérieure en cas de collision.
- 5.4. Les saillies de la surface extérieure d'une dureté ne dépassant pas 60 Shore (A), peuvent avoir un rayon de courbure inférieur aux valeurs prescrites au paragraphe 6 ci-après.

6. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

- 6.1. Motifs ornementaux, symboles commerciaux, lettres et chiffres de sigles commerciaux
 - 6.1.1. Les motifs ornementaux, les symboles commerciaux, les lettres et les chiffres de sigles commerciaux ne doivent comporter aucun rayon de courbure inférieur à 2,5 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux éléments faisant saillie de moins de 5 mm de la surface environnante, à condition qu'ils n'aient pas d'arêtes tranchantes orientées vers l'extérieur.
 - 6.1.2. Les motifs ornementaux, les symboles commerciaux, les lettres et les chiffres de sigles commerciaux faisant saillie de plus de 10 mm de la surface environnante doivent s'effacer, se détacher ou se rabattre sous une force de 10 daN exercée en leur point le plus saillant dans n'importe quelle direction dans un plan à peu près parallèle à la surface sur laquelle ils sont rapportés.

La force de 10 daN est exercée au moyen d'un poinçon à embout plat d'un diamètre maximum de 50 mm. A défaut, il est employé une méthode équivalente. Après effacement, détachement ou rabattement des motifs ornementaux, les parties subsistantes ne doivent pas faire saillie de plus de 10 mm ou présenter des arêtes pointues, vives ou tranchantes.

- 6.2. Visières et encadrements de projecteurs
 - 6.2.1. Les visières et encadrements en saillie sont admis sur les projecteurs, à condition qu'ils ne fassent pas saillie de plus de 50 mm de la surface transparente extérieure du projecteur et que leur rayon de courbure ne soit en aucun point inférieur à 2,5 mm.
 - 6.2.2. Les projecteurs escamotables doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.2.1, ci-dessus, tant en position de fonctionnement qu'en position escamotée.

- 6.2.3. Les dispositions du point 6.2.1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux projecteurs noyés dans la carrosserie ou lorsqu'ils sont surplombés par la carrosserie si celle-ci est conforme aux prescriptions du paragraphe 5.2 ci-dessus.
- 6.3. Grilles
- Les éléments des grilles doivent présenter des rayons de courbure:
- d'au moins 2,5 mm si la distance entre éléments consécutifs dépasse 40 mm,
 - d'au moins 1 mm si cette distance est comprise entre 25 mm et 40 mm,
 - d'au moins 0,5 mm si cette distance est inférieure à 25 mm.
- 6.4. Essuie-glace et dispositif, de nettoyage de projecteur
- 6.4.1. Les dispositifs susmentionnés doivent être fixés de telle sorte que l'arbre porte-balai soit recouvert d'un élément protecteur ayant un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm et une surface minimale de 150 mm² mesurée en projection sur une section éloignée de 6,5 mm au plus du point le plus saillant.
- 6.4.2. Les buses de lave-glace et de dispositif de nettoyage de projecteurs doivent avoir un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm. Si elles font saillie de moins de 5 mm, leurs arêtes orientées vers l'extérieur doivent être doucies.
- 6.5. Dispositifs de protection (pare-chocs)
- 6.5.1. Les extrémités des dispositifs de protection avant doivent être rabattues vers la surface extérieure de la carrosserie.
- 6.5.2. Les éléments des dispositifs de protection avant doivent être conçus de telle manière que toutes les surfaces rigides tournées vers l'extérieur aient un rayon de courbure d'au moins 5 mm.
- 6.5.3. Les accessoires tels que les crochets d'attelage et les treuils ne doivent pas faire saillie au-delà de la surface la plus avancée du pare-chocs. Toutefois, les treuils peuvent faire saillie au-delà de la surface la plus avancée du pare-chocs, à condition d'être recouverts, quand on ne s'en sert pas, d'un dispositif protecteur approprié ayant un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm.
- 6.5.4. Les prescriptions du paragraphe 6.5.2 ne s'appliquent pas aux éléments rapportés sur le pare-chocs ou en faisant partie, ni aux éléments incrustés dans les pare-chocs dont la saillie est inférieure à 5 mm. Les arêtes des dispositifs dont la saillie est inférieure à 5 mm doivent être doucies. En ce qui concerne les dispositifs fixés sur les pare-chocs et visés dans les autres paragraphes du présent règlement, les prescriptions particulières s'y rapportant dans ce même règlement restent applicables.
- 6.6. Poignées, charnières et boutons-poussoirs des portières, coffres et capots, volets et trappes d'accès et poignées-montoirs
- 6.6.1. Ces éléments ne doivent pas faire saillie de plus de 30 mm dans le cas de boutons-poussoirs, de plus de 70 mm dans le cas de poignées-montoirs et des poignées de verrouillage de capot, ni de plus de 50 mm dans tous les autres cas. Leur rayon de courbure doit être d'au moins 2,5 mm.
- 6.6.2. Si les poignées des portières latérales sont du type rotatif, elles doivent satisfaire à l'une des deux conditions suivantes:
- 6.6.2.1. dans le cas des poignées pivotant parallèlement au plan de la portière, l'extrémité ouverte de la poignée doit être orientée vers l'arrière. Cette extrémité doit être rabattue vers le plan de la portière et logée dans un encadrement de protection ou dans une alvéole;
- 6.6.2.2. les poignées qui pivotent vers l'extérieur dans une direction qui n'est pas parallèle au plan de la portière, doivent, en position fermée, être logées dans un encadrement de protection ou une alvéole. L'extrémité ouverte doit être orientée soit vers l'arrière, soit vers le bas.

Toutefois, les poignées qui ne satisfont pas à cette dernière prescription peuvent être acceptées si:

- elles ont un mécanisme de rappel indépendant,
- au cas où les mécanismes de rappel ne fonctionnent pas, elles ne font pas saillie de plus de 15 mm,
- elles ont, dans cette position ouverte, un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm (cette condition n'est pas requise si, dans la position d'ouverture maximale, la saillie est inférieure à 5 mm, auquel cas les angles des parties orientées vers l'extérieur doivent être doucis),
- la surface de leur extrémité libre n'est pas inférieure à 150 mm², quand elle est mesurée à moins de 6,5 mm du point le plus saillant en avant.

6.7. Marches et échelons

Les arêtes des marches et des échelons doivent être doucies.

6.8. Déflecteurs latéraux d'air et de pluie et déflecteurs d'air antisouillure des fenêtres

Les arêtes pouvant être dirigées vers l'extérieur doivent avoir un rayon de courbure d'au moins 1 mm.

6.9. Arêtes en tôle

Les arêtes en tôle sont admises à condition que leurs bords soient rabattus vers la carrosserie de manière que l'arête ne puisse être contactée par une sphère de 100 mm de diamètre ou à condition que ces arêtes soient recouvertes d'un élément protecteur ayant un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm.

6.10. Écrous de roue, chapeaux de moyeu et dispositifs de protection

6.10.1. Les écrous de roue, chapeaux de moyeu et dispositifs de protection ne doivent comporter aucune saillie en forme d'ailettes.

6.10.2. Quand le véhicule roule en ligne droite, aucune partie des roues autre que les pneumatiques située au-dessus du plan horizontal passant par leur axe de rotation ne doit faire saillie au-delà de la projection verticale, sur un plan horizontal, de l'arête du panneau de carrosserie au-dessus de la roue. Toutefois, si des exigences fonctionnelles le justifient, les éléments protecteurs qui recouvrent les écrous de roues et les moyeux peuvent faire saillie au-delà de la projection verticale de cette arête, à condition que le rayon de courbure de la surface de la partie saillante soit d'au moins 5 mm et que la saillie, par rapport à la projection verticale de l'arête du panneau de carrosserie, n'excède en aucun cas 30 mm.

6.10.3. Lorsque les écrous et les boulons font saillie hors de la projection en plan de la surface extérieure des pneus (partie des pneus située au-dessus du plan horizontal passant par l'axe de rotation de la roue), il est obligatoire de monter un ou des élément(s) protecteur(s) conforme(s) au paragraphe 6.10.2 ci-dessus.

6.11. Points de levage au cric et tuyau(x) d'échappement

6.11.1. Les points de levage au cric, s'il en existe, et le (les) tuyau(x) d'échappement ne doivent pas faire saillie de plus de 10 mm au-delà de soit la projection verticale de la ligne de plancher, soit la projection verticale de l'intersection du plan de référence avec la surface extérieure du véhicule.

6.11.2. En dérogation à cette prescription, un tuyau d'échappement peut présenter une saillie de plus de 10 mm pour autant que ses arêtes à l'extrémité soient arrondies, le rayon de courbure minimal étant d'au moins 2,5 mm.

7. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE

7.1. Toute modification du type de véhicule est portée à la connaissance du service administratif accordant l'homologation du type de ce véhicule. Ce service peut alors:

7.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable sensible, et qu'en tout cas ce véhicule satisfait encore aux prescriptions;

7.1.2. soit demander un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.

7.2. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation avec l'indication des modifications est notifié aux parties à l'accord appliquant le présent règlement par la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus.

8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 8.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent règlement doit être conforme, quant à ses saillies extérieures, au type de véhicule homologué.
- 8.2. Afin de vérifier la conformité prescrite au paragraphe 8.1 ci-dessus, on procède à un nombre suffisant de contrôles par sondage sur des véhicules de série portant la marque d'homologation en application du présent règlement.

9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 9.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent règlement peut être retirée si les prescriptions énoncées au paragraphe 6 ci-dessus ne sont pas respectées ou si le véhicule n'a pas subi avec succès les essais prescrits à l'annexe 3.
- 9.2. Si une partie à l'accord appliquant le présent règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informe aussitôt les autres parties contractantes appliquant le présent règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée «HOMOLOGATION RETIRÉE».

10. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

Si le détenteur d'une homologation cesse définitivement la fabrication d'un type de véhicule homologué conformément au présent règlement, il en informe l'autorité qui a délivré l'homologation qui, à son tour, avise les autres parties à l'accord appliquant le présent règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée «PRODUCTION ARRÊTÉE».

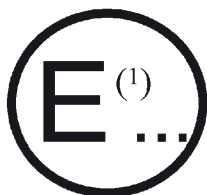
11. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les parties à l'accord appliquant le présent règlement communiquent au secrétariat de l'Organisation des Nations unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et ceux des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation et de refus ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

ANNEXE 1

COMMUNICATION

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm)]



émanant de: Nom de l'administration:

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

Communication concernant ⁽²⁾: L'HOMOLOGATION
LE REFUS D'UNE HOMOLOGATION
LE RETRAIT D'UNE HOMOLOGATION
L'ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne ses saillies extérieures en application du règlement n° 61

N° d'homologation

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule:
2. Type du véhicule:
3. Nom et adresse du constructeur:
4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur:
5. Véhicule présenté à l'homologation le:
6. Service technique chargé des essais d'homologation:
7. Date du procès-verbal délivré par ce service:
8. Numéro du procès-verbal délivré par ce service:
9. L'homologation est accordée/refusée ⁽²⁾:
10. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation:
11. Position de la cloison postérieure de la cabine par rapport au point R du siège du conducteur, s'il y a lieu (voir le paragraphe 2.5 du présent règlement):
12. Limite inférieure de la zone, définie au paragraphe 5.1.1 du présent règlement:
Plan de référence/ligne de plancher ⁽²⁾
13. Lieu:
14. Date:
15. Signature:
16. Sont annexées à la présente communication les photographies de l'avant, de l'arrière et des parties latérales de la cabine à l'avant de la cloison postérieure, qui portent le numéro d'homologation ci-dessus.

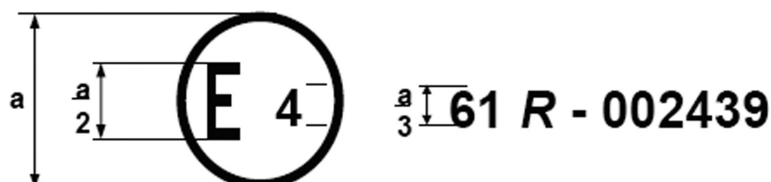
⁽¹⁾ Numéro distinctif du pays qui a délivré/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions du règlement relatives à l'homologation).
⁽²⁾ Rayer la mention qui ne convient pas.

ANNEXE 2

EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

MODÈLE A

(Voir paragraphe 4.4 du présent règlement)

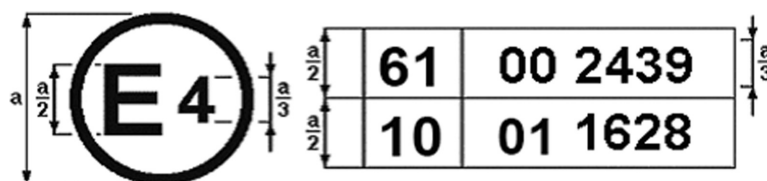


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule utilitaire, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne les saillies extérieures, en application du règlement n° 61 et sous le numéro d'homologation 002439. Ce numéro indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du règlement n° 61 dans sa forme originale.

MODÈLE B

(Voir paragraphe 4.5 du présent règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule utilitaire, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4) en application des règlements n° 61 et n° 10 (*). Les numéros d'homologation indiquent qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le règlement n° 61 n'avait pas encore été modifié, alors que le règlement n° 10 comprenait déjà la série 01 d'amendements.

(*) Ce dernier numéro n'est donné qu'à titre d'exemple

ANNEXE 3

Procédure à suivre pour déterminer le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier et vérifier leur relation avec le point «R» et l'angle prévu d'inclinaison du dossier**1. DÉFINITIONS**

- 1.1. Le point «H», qui caractérise la position dans l'habitacle d'un occupant assis, est la trace, sur un plan vertical longitudinal, de l'axe théorique de rotation existant entre les jambes et le trône d'un corps humain, représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous.
- 1.2. Le point «R» ou «point de référence de place assise» est le point de référence indiqué par le constructeur, qui:
 - 1.2.1. a des coordonnées déterminées par rapport à la structure du véhicule;
 - 1.2.2. correspond à la position théorique du point de rotation tronc/jambes (point «H») pour la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges prévu par le constructeur du véhicule.
- 1.3. L'«angle d'inclinaison du dossier» est l'inclinaison du dossier par rapport à la verticale.
- 1.4. L'«angle réel d'inclinaison du dossier» est l'angle formé par la verticale passant au point «H» et la ligne de référence du tronc du corps humain représenté par le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous.
- 1.5. L'«angle prévu d'inclinaison du dossier» est l'angle prévu par le constructeur qui
 - 1.5.1. détermine l'angle d'inclinaison du dossier pour la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée donnée à chacun des sièges par le constructeur du véhicule;
 - 1.5.2. est formé au point «R» par la verticale et la ligne de référence du tronc;
 - 1.5.3. correspond théoriquement à l'angle réel d'inclinaison.

2. DÉTERMINATION DES POINTS «H» ET DES ANGLES RÉELS D'INCLINAISON DES DOSSIERS

- 2.1. On doit déterminer un point «H» et un «angle réel d'inclinaison du dossier» pour chaque place assise prévue par le constructeur. Lorsque les sièges d'une même rangée peuvent être considérés comme similaires (banquette, sièges identiques, etc.), on détermine un seul point «H» et un seul «angle réel d'inclinaison du dossier» par rangée de sièges, en plaçant le mannequin décrit au paragraphe 3 ci-dessous à une place considérée comme représentative de la rangée de sièges. Cette place est:
 - 2.1.1. pour la rangée avant, le siège du conducteur;
 - 2.1.2. pour la (ou les) rangée(s) arrière, une place située vers l'extérieur.
- 2.2. Pour chaque détermination du point «H» et de l'«angle réel d'inclinaison du dossier», le siège considéré est placé dans la position de conduite ou d'utilisation normale la plus basse et la plus reculée prévue pour ce siège par le constructeur. Le dossier, s'il est réglable en inclinaison, est verrouillé comme spécifié par le constructeur ou, en l'absence de spécification, de telle façon que l'angle réel d'inclinaison soit aussi proche que possible de 25°.

3. CARACTÉRISTIQUES DU MANNEQUIN

- 3.1. On utilise un mannequin tridimensionnel dont la masse et le contour sont ceux d'un adulte de taille moyenne. Ce mannequin est représenté sur les figures 1 et 2 de l'appendice à la présente annexe.
- 3.2. Ce mannequin comporte:
 - 3.2.1. deux éléments simulant l'un le dos et l'autre l'assise du corps, articulés suivant un axe représentant l'axe de rotation entre le buste et la cuisse. La trace de cet axe sur le flanc du mannequin est le point H du mannequin;
 - 3.2.2. deux éléments simulant les jambes et articulés par rapport à l'élément simulant l'assise;
 - 3.2.3. deux éléments simulant les pieds, reliés aux jambes par des articulations simulant les chevilles.
 - 3.2.4. En outre, l'élément simulant l'assise est muni d'un niveau permettant de contrôler son inclinaison dans le sens transversal.
- 3.3. Des masses représentant le poids de chaque élément du corps sont situées aux points appropriés constituant les centres de gravité correspondants, afin de réaliser une masse totale du mannequin d'environ 75,6 kg. Le détail des différentes masses est donné dans le tableau figurant à la figure 2 de l'appendice à la présente annexe.

- 3.4. La ligne de référence du tronc du mannequin est prise en considération par une droite passant par le point d'articulation de la jambe au bassin et le point d'articulation théorique du cou sur le thorax (voir figure 1 de l'appendice à la présente annexe).
4. MISE EN PLACE DU MANNEQUIN
- La mise en place du mannequin tridimensionnel est effectuée de la façon suivante:
- 4.1. placer le véhicule sur un plan horizontal et régler les sièges ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 2.2 ci-dessus;
- 4.2. recouvrir le siège à essayer d'une pièce de tissu destinée à faciliter la mise en place correcte du mannequin;
- 4.3. asseoir le mannequin à la place considérée, son axe d'articulation étant perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du véhicule;
- 4.4. placer les pieds du mannequin de la façon suivante:
- 4.4.1. pour les places avant, de telle façon que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison de l'assise dans le sens transversal soit ramené à l'horizontal;
- 4.4.2. pour les places arrière, les pieds sont disposés de manière à être, dans la mesure du possible, au contact des sièges avant. Si les pieds reposent alors sur des parties du plancher de niveaux différents, le pied qui arrive le premier au contact du siège avant sert de référence, et l'autre pied est disposé de manière que le niveau permettant de contrôler l'inclinaison transversale de l'assise soit ramené à l'horizontale;
- 4.4.3. si l'on détermine le point «H» à une place médiane, les pieds sont placés de part et d'autre du tunnel;
- 4.5. placer les masses sur les cuisses, ramener à l'horizontale le niveau transversal de l'assise et placer les masses sur l'élément représentant l'assise;
- 4.6. écarter le mannequin du dossier du siège en utilisant la barre d'articulation des genoux et ramener le dos vers l'avant. Remettre le mannequin en place sur le siège en faisant glisser en arrière l'assise jusqu'à ce qu'on rencontre de la résistance, puis renverser de nouveau en arrière le dos contre le dossier du siège;
- 4.7. appliquer deux fois une force horizontale d'environ 10 ± 1 daN au mannequin. La direction et le point d'application de la force sont représentés par une flèche noire sur la figure 2 de l'appendice;
- 4.8. placer les masses sur les flancs droit et gauche, puis les masses du buste. Maintenir à l'horizontale le niveau transversal du mannequin;
- 4.9. en maintenant le niveau transversal du mannequin à l'horizontale, ramener le dos vers l'avant jusqu'à ce que les masses du buste soient au-dessus du point H, de façon à annuler tout frottement sur le dossier du siège;
- 4.10. ramener délicatement le dos en arrière de façon à terminer la mise en place. Le niveau transversal du mannequin doit être horizontal. Dans le cas contraire, procéder de nouveau comme il est indiqué ci-dessus.
5. RÉSULTATS
- 5.1. Le mannequin étant mis en place conformément au paragraphe 4 ci-dessus, le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier considéré sont constitués par le point «H» et l'angle d'inclinaison de la ligne de référence du tronc du mannequin.
- 5.2. Les coordonnées du point «H» par rapport à trois plans respectivement perpendiculaires et l'angle réel d'inclinaison du dossier sont mesurés pour être comparés aux données fournies par le constructeur du véhicule.
6. VÉRIFICATION DE LA POSITION RELATIVE DES POINTS «R» ET «H» ET DU RAPPORT ENTRE L'ANGLE PRÉVU ET L'ANGLE RÉEL D'INCLINAISON DU DOSSIER
- 6.1. Les résultats des mesures faites conformément au paragraphe 5.2 pour le point «H» et l'angle réel d'inclinaison du dossier doivent être comparés aux coordonnées du point «R» et à l'angle prévu d'inclinaison du dossier qui sont indiqués par le constructeur du véhicule.
- 6.2. La vérification de la position relative des points «R» et «H» et du rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier sera considérée comme satisfaisante pour la place assise considérée si le point «H», tel qu'il est défini par ses coordonnées, se trouve dans un carré de centre «R» dont le côté est 50 mm, et si l'angle réel d'inclinaison du dossier ne s'écarte pas de plus de 5° de l'angle prévu d'inclinaison.
- 6.2.1. Si ces conditions sont remplies, le point «R» et l'angle prévu d'inclinaison seront utilisés pour l'essai et, si nécessaire, le mannequin sera ajusté pour que le point «H» coïncide avec le point «R», et que l'angle réel d'inclinaison du dossier coïncide avec l'angle prévu.

- 6.3. Si le point «H» ou l'angle réel d'inclinaison ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 6.2 ci-dessus, on procédera à deux autres déterminations du point «H» ou de l'angle réel d'inclinaison (trois déterminations en tout). Si les résultats obtenus au cours de deux de ces trois opérations satisfont aux prescriptions, le résultat de l'essai sera considéré comme satisfaisant.
 - 6.4. Si les résultats de deux au moins des trois opérations ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 6.2, le résultat de l'essai est considéré comme non satisfaisant.
 - 6.5. Si la situation décrite au paragraphe 6.4 ci-dessus se produit, ou si la vérification ne peut être effectuée parce que le constructeur n'a pas fourni de renseignements sur la position du point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier, la moyenne des résultats des trois déterminations peut être utilisée et considérée comme applicable dans tous les cas où le point «R» ou l'angle prévu d'inclinaison du dossier est mentionné dans le présent règlement.
-

Appendice

ÉLÉMENTS COMPOSANT LE MANNEQUIN TRIDIMENSIONNEL

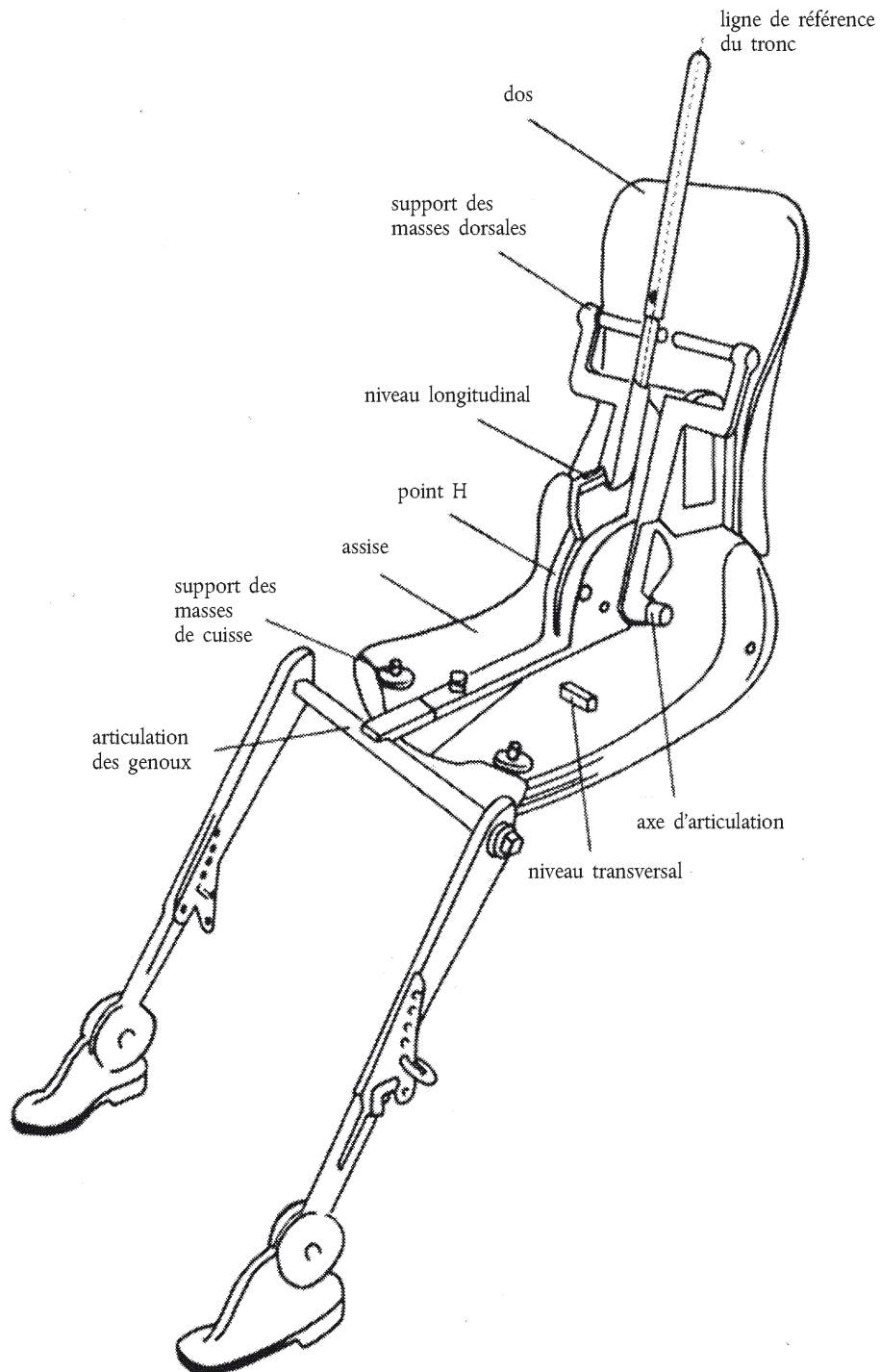


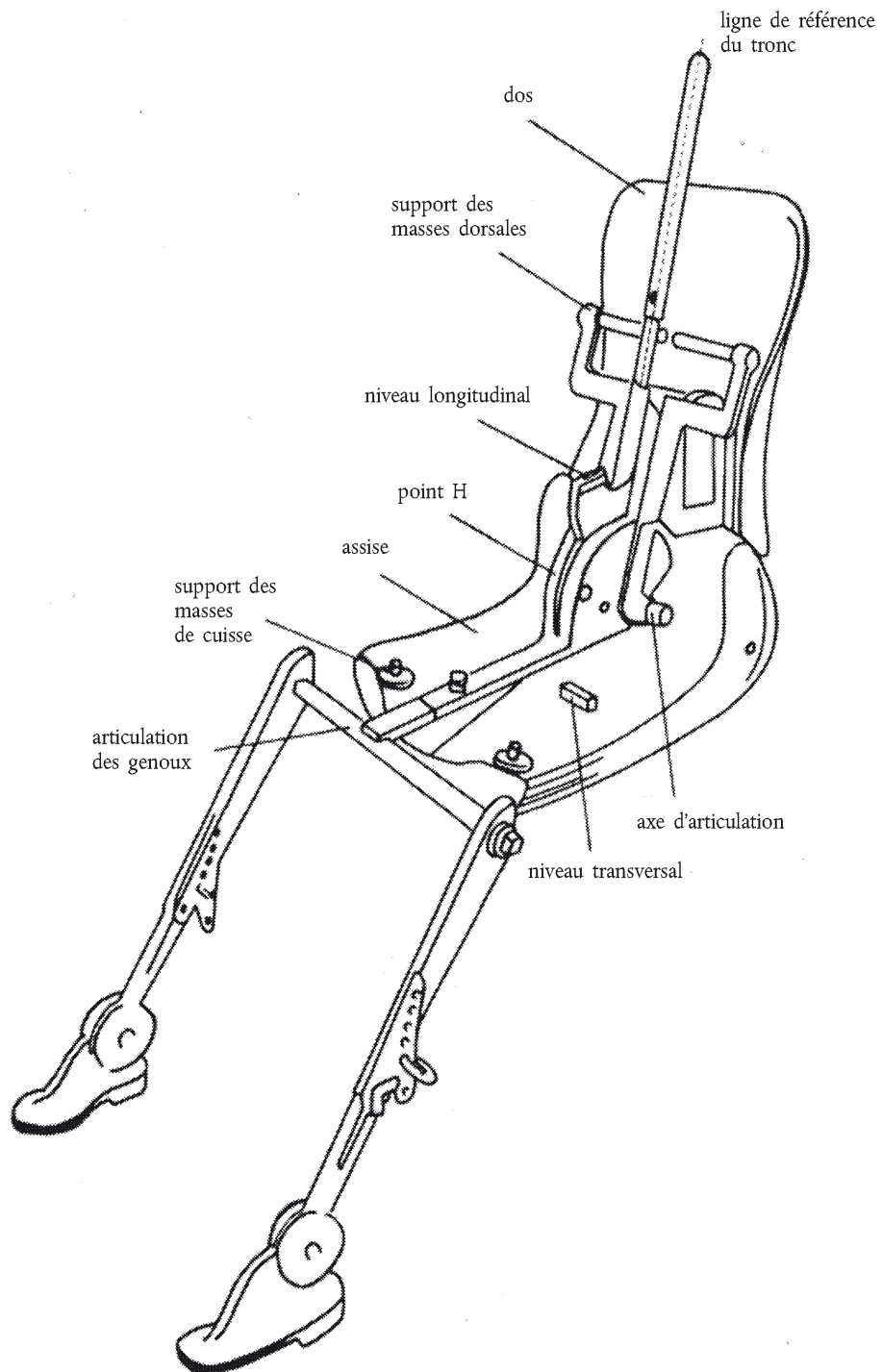
Figure 1

DIMENSIONS ET MASSE DU MANNEQUIN

Masse du mannequin

	kg
Éléments simulant le dos et l'assise du corps	16,6
Masses dorsales	31,2
Masses d'assise	7,8
Masses des cuisses	6,8
Masses des jambes	13,2
Total	75,6

Figure 2



ANNEXE 4

MESURE DES SAILLIES ET DES INTERVALLES

1. MÉTHODE POUR DÉTERMINER LA DIMENSION DE LA SAILLIE D'UN ÉLÉMENT MONTÉ SUR LA SURFACE EXTÉRIEURE
 - 1.1. La dimension de la saillie d'un élément monté sur un panneau convexe peut être déterminée, soit directement, soit par référence à un croquis d'une section appropriée de cet élément dans sa position d'installation.
 - 1.2. Si la dimension de la saillie d'un élément monté sur un panneau autre que convexe ne peut pas être déterminée par une simple mesure, elle doit être déterminée par la variation maximale de la distance entre le centre d'une sphère de 100 mm de diamètre et la ligne nominale du panneau lorsque la sphère est déplacée en restant constamment en contact avec cet élément. La figure 1 montre un exemple d'utilisation de cette méthode.
 - 1.3. En particulier, pour les poignées-montoirs, la saillie est mesurée par rapport au plan passant par les points de fixation de ces poignées. La figure 2 montre un exemple.
2. MÉTHODE POUR DÉTERMINER LA SAILLIE DES VISIÈRES ET ENCADREMENTS DE PROJECTEUR
 - 2.1. La saillie par rapport à la surface extérieure du projecteur est mesurée horizontalement à partir du point de tangence d'une sphère de 100 mm de diamètre, comme indiqué sur la figure 3.
3. MÉTHODE POUR DÉTERMINER LA DIMENSION D'UN INTERVALLE ENTRE LES ÉLÉMENTS D'UNE GRILLE
 - 3.1. On détermine la dimension d'un intervalle entre éléments d'une grille par la distance entre deux plans passant par les points de tangence de la sphère et perpendiculaires à la ligne joignant ces mêmes points de tangence. Les figures 4 et 5 montrent des exemples d'utilisation de cette méthode.

Figure 1

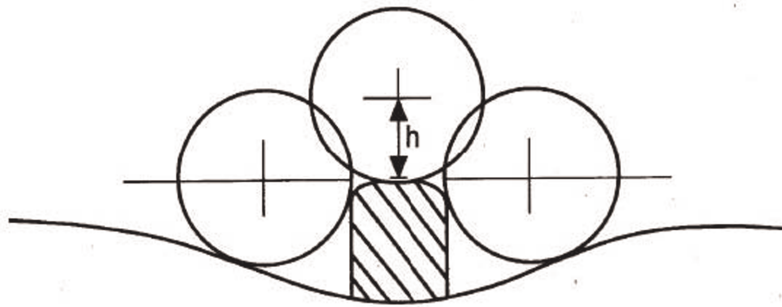


Figure 2

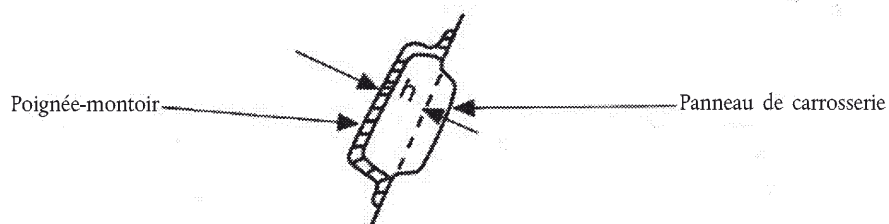


Figure 3

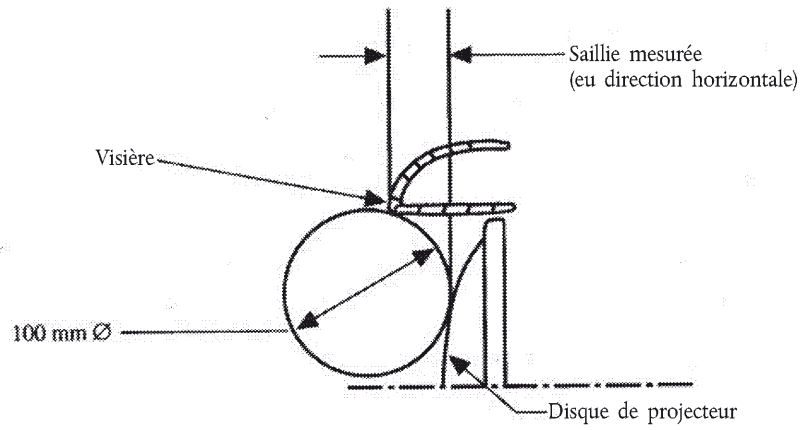


Figure 4 et 5

