II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 16 octobre 1978

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux appuis-tête des sièges des véhicules à moteur

(78/932/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis de l'Assemblée (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernent, entre autres, les appuis-tête;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre; qu'il en résulte la nécessité que les mêmes prescriptions soient adoptées par tous les États membres soit en complément, soit au lieu et place de leurs réglementations actuelles en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception CEE qui fait l'objet de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (4), modifiée en dernier lieu par la directive 78/547/CEE (5);

considérant que les prescriptions communes concernant les parties intérieures de l'habitacle, la disposition des commandes, le toit, le dossier et la partie arrière des sièges ont été arrêtées par la directive 74/60/CEE (6); que celles concernant l'aménagement intérieur relatives à la protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc ont été arrêtées par la directive 74/297/CEE (7); que celles concernant la résistance des sièges et de leurs ancrages ont été arrêtées par la directive 74/408/CEE (8); que celles concernant les ancrages des ceintures de sécurité ont été arrêtées par la directive 76/115/CEE (9); que celles concernant les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue ont été arrêtées par la directive 77/541/CEE(10);

considérant que, par une procédure d'homologation harmonisée des appuis-tête, chaque État membre est à même de constater le respect des prescriptions communes de construction et d'essais et d'informer les autres États membres de la constatation faite par l'envoi d'une copie de la fiche d'homologation établie pour chaque

(1) JO n° C 82 du 14. 4. 1975, p. 74.
(2) JO n° C 76 du 7. 4. 1975, p. 37.
(3) JO n° C 263 du 17. 11. 1975, p. 57.
(4) JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.
(5) JO n° L 168 du 26. 6. 1978, p. 39.
(6) JO n° L 38 du 11. 2. 1974, p. 4.
(7) JO n° L 165 du 20. 6. 1974, p. 16.
(8) JO n° L 221 du 12. 8. 1974, p. 1.
(9) JO n° L 24 du 30. 1. 1976, p. 6.
(10) JO n° L 220 du 29. 8. 1977, p. 95.

type de ces dispositifs; que l'apposition d'une marque d'homologation CEE sur tous les dispositifs fabriqués en conformité avec le type homologué rend inutile un contrôle technique à cet égard dans les autres États membres;

considérant que le rapprochement des législations nationales concernant les véhicules à moteur comporte une reconnaissance entre États membres des contrôles effectués par chacun d'eux sur la base des prescriptions communes,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Chaque État membre homologue tout type d'appui-tête, incorporé ou non dans les sièges des véhicules, s'il est conforme aux prescriptions de construction et d'essais prévues aux annexes I à V.

2. L'État membre qui a procédé à l'homologation CEE prend les mesures nécessaires pour surveiller, pour autant que cela est nécessaire, la conformité de la fabrication au type homologué, au besoin en collaboration avec les autorités compétentes des autres États membres. Cette surveillance se limite à des sondages.

Article 2

Les États membres attribuent au fabricant ou à son mandataire une marque d'homologation CEE conforme aux modèles établis à l'annexe VI pour chaque type d'appui-tête qu'ils homologuent en vertu de l'article 1er.

Les États membres prennent toutes les dispositions utiles pour empêcher l'utilisation de marques qui puissent créer des confusions entre les appuis-tête dont le type a été homologué en vertu de l'article 1er et d'autres dispositifs.

Article 3

1. Les États membres ne peuvent interdire la mise sur le marché des appuis-tête pour des motifs concernant leur construction ou leur fonctionnement, pour autant que ceux-ci portent la marque d'homologation CEE.

2. Toutefois, un État membre peut interdire la mise sur le marché des appuis-tête portant la marque d'homologation CEE qui, de façon systématique, ne sont pas conformes au prototype homologué.

Cet État informe immédiatement les autres États membres et la Commission des mesures prises, en précisant les motifs de sa décision.

Article 4

Les autorités compétentes de chaque État membre envoient à celles des autres États membres, dans un délai d'un mois, copie des fiches d'homologation et d'extension d'homologation établies pour chaque type d'appui-tête qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer.

Article 5

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation CEE constate que plusieurs appuis-tête portant la même marque d'homologation CEE ne sont pas conformes au type qu'il a homologué, il prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la fabrication au type homologué soit assurée. Les autorités compétentes de cet État avisent celles des autres États membres des mesures prises qui peuvent s'étendre jusqu'au retrait de l'homologation CEE. Lesdites autorités prennent les mêmes dispositions si elles sont informées par les autorités compétentes d'un autre État membre de l'existence d'un tel défaut de conformité.

2. Les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement, dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation CEE accordée, ainsi que des motifs justifiant cette mesure.

Article 6

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation ou interdiction de mise sur le marché ou d'usage, prise en vertu des dispositions adoptées en exécution de la présente directive, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les États membres et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

Article 7

Les États membres ne peuvent refuser la réception CEE ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant les appuis-tête dont il est équipé si ceux-ci portent la marque d'homologation CEE et s'ils sont destinés à être montés sur le type de véhicule présenté à la réception.

Article 8

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage d'un véhicule pour des motifs concernant les appuis-tête si ceux-ci portent la marque d'homologation CEE et s'ils sont destinés à être montés sur le type de véhicule présenté à la réception.

Article 9

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur de la catégorie M1, définie à l'annexe I de la directive 70/156/CEE, destiné à circuler sur route, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure.

Article 10

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions des annexes sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE.

Article 11

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Les États membres veillent à communiquer à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 12

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 16 octobre 1978.

Par le Conseil

Le président

K. von DOHNANYI

LISTES DES ANNEXES

Annexe I : Champ d'application, définitions, demande d'homologation CEE, spécifications générales, essais et conformité de la production (1)

Annexe II : Procédure à suivre pour déterminer le point H et l'angle réel d'inclinaison du dossier et vérifier la position relative des points R et H et le rapport entre l'angle prévu et l'angle réel d'inclinaison du dossier

Annexe III : Détermination de la hauteur et de la largeur de l'appui-tête (1)

Annexe IV : Détail des tracés et des mesures effectués au cours de l'essai (1)

Annexe V : Procédure d'essai en vue de vérifier la dissipation d'énergie (1)

Annexe VI : Marque d'homologation CEE

Annexe VII : Modèle de fiche d'homologation CEE

(1) Les prescriptions techniques de ces annexes répondent à des exigences analogues à celles du règlement n° 25 de la Commission économique pour l'Europe (doc. E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505 - Rév. 1/Add. 24); on a ainsi respecté la subdivision en points dudit règlement. Si un point du règlement n'a pas de correspondant dans les annexes de la présente directive, son numéro est indiqué pour mémoire entre parenthèses.

ANNEXE I

CHAMP D'APPLICATION, DÉFINITIONS, DEMANDE D'HOMOLOGATION CEE, SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES, ESSAIS ET CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

1. CHAMP D'APPLICATION

1.1. La présente directive s'applique aux appuis-tête :

— faisant partie intégrante du dossier du siège

ou

— destinés à être installés sur le siège

des véhicules conformes à la définition de l'article 9 et devant être utilisés séparément, c'est-à-dire comme dispositifs individuels, par les occupants adultes des sièges faisant face à l'avant.

2. DÉFINITIONS

2.1. **Type de véhicule en ce qui concerne les appuis-tête**

Par « type de véhicule en ce qui concerne les appuis-tête », on entend les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles en ce qui concerne :

2.1.1. les formes et dimensions intérieures de la carrosserie constituant l'habitacle,

2.1.2. les types et dimensions des sièges.

2.2. **Appui-tête**

Par « appui-tête », on entend un dispositif dont le but est de limiter le déplacement vers l'arrière de la tête de l'occupant, par rapport au tronc, de manière à réduire, en cas d'accident, le risque de blessures au rachis cervical. Ce dispositif peut ou non faire partie intégrante du dossier du siège.

2.3. **Type de siège**

Par « type de siège », on entend les sièges de mêmes dimensions, de même ossature et de même rembourrage, dont les garnissages et les coloris peuvent être différents.

2.4. **Type d'appui-tête**

Par « type d'appui-tête », on entend les appuis-tête de mêmes dimensions, de même ossature et de même rembourrage, dont les garnissages, les coloris et les revêtements peuvent être différents.

2.5. **Point H**

(Voir annexe II.)

2.6. **Point R ou point de référence de place assise**

(Voir annexe II.)

2.7. **Ligne de référence r**

Par « ligne de référence r », soit sur le mannequin d'essai ayant la masse et les dimensions d'un adulte de sexe masculin du cinquantième centile, soit sur un mannequin d'essai ayant des caractéristiques identiques, on entend une droite passant par le point d'articulation de la jambe au bassin et le point d'articulation du cou sur le thorax. Sur le mannequin visé au point 3 de l'annexe III de la directive 77/649/CEE du Conseil, du 27 septembre 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur [1], à laquelle l'annexe II de la présente directive renvoie, la ligne de référence est celle indiquée sur la figure 1 de l'appendice à l'annexe III de la directive 77/649/CEE.

2.8. **Ligne de tête**

Par « ligne de tête », on entend une droite passant par le centre de gravité de la tête et l'articulation du cou sur le thorax. En position de repos de la tête, cette ligne est située dans le prolongement de la ligne de référence.

---

[1] JO n° L 267 du 19. 10. 1977, p. 1

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION CEE

3.1. La demande d'homologation CEE doit être présentée soit par le détenteur de la marque de fabrique ou de commerce du siège ou de l'appui-tête, soit par son mandataire.

3.2. Elle est accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire :

3.2.1. une description détaillée de l'appui-tête, indiquant notamment la nature du (des) matériau(x) de rembourrage et éventuellement l'emplacement et la description des supports et pièces de fixation au(x) type(s) de siège pour lequel (lesquels) l'homologation de l'appui-tête est demandée ;

3.2.2. la description détaillée du (des) type(s) de siège pour lequel (lesquels) l'homologation de l'appui-tête est demandée ;

3.2.3. l'indication du (des) type(s) de véhicule sur lequel (lesquels) les sièges visés au point 3.2.2 sont destinés à être montés ;

3.2.4. les dessins cotés des parties caractéristiques du siège et de l'appui-tête.

3.3. Il doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation :

3.3.1. si l'appui-tête fait partie intégrante du siège, quatre sièges complets ;

3.3.2. si l'appui-tête est destiné à être ancré solidement au siège :

3.3.2.1. deux sièges de chacun des types auxquels l'appui-tête doit s'adapter ;

3.3.2.2. 4 + 2 N appuis-tête, N étant le nombre de types de sièges auxquels l'appui-tête doit s'adapter.

3.4. Le service technique chargé des essais d'homologation peut demander :

3.4.1. qu'il lui soit remis certaines pièces ou certains échantillons des matériaux employés

et/ou

3.4.2. qu'il lui soit présenté des véhicules du (des) type(s) visé(s) au point 3.2.3.

4. INSCRIPTIONS

4.1. Les dispositifs présentés à l'homologation :

4.1.1. portent la marque de fabrique ou de commerce du demandeur. Cette marque doit être nettement lisible et indélébile ;

4.1.2. comportent sur la face latérale un emplacement de grandeur suffisante pour la marque d'homologation ; cet emplacement est indiqué sur les dessins visés au point 3.2.4.

4.2. Lorsque l'appui-tête fait partie intégrante du siège, les inscriptions visées aux points 4.1.1 et 4.1.2 doivent être situées dans la partie du siège utilisée comme appui-tête.

(5.)

6. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

6.1. La présence de l'appui-tête sur un véhicule ne doit pas être une cause supplémentaire de danger pour les occupants dudit véhicule. En particulier, il ne doit comporter, dans toutes les positions d'utilisation, ni aspérité dangereuse, ni arrête vive, susceptibles d'accroître le risque ou la gravité des blessures des occupants. Les parties de l'appui-tête situées dans la zone d'impact définie ci-dessous doivent être susceptibles de dissiper l'énergie comme il est spécifié à l'annexe V.

6.1.1. La zone d'impact est limitée latéralement par deux plans verticaux longitudinaux distants de 70 mm de part et d'autre du plan de symétrie du siège ou de la place assise considérée.

6.1.2. Cette zone est limitée en hauteur à la partie de l'appui-tête située au-dessus du plan perpendiculaire à la ligne de référence r et distant du point R de 635 mm.

6.2. Les parties des faces avant et arrière de l'appui-tête situées en dehors de ces plans verticaux longitudinaux doivent être rembourrées pour éviter tout contact direct de la tête avec les éléments de la structure qui devront présenter dans ces zones un rayon de courbure d'au moins 5 mm.

6.3. L'appui-tête doit être fixé au siège de telle façon que, sous l'effort exercé par la tête lors de l'essai, aucune partie rigide et dangereuse ne fasse saillie du rembourrage de l'appui-tête, de la fixation ou du dossier.

6.4. La hauteur de l'appui-tête, mesurée conformément au point 7.2, doit être d'au mois 700 mm au-dessus du point R.

6.5. S'il s'agit d'un appui-tête réglable en hauteur, la hauteur du dispositif servant de repos à la tête, mesurée conformément au point 7.2, doit être d'au moins 100 mm.

6.6. S'il s'agit d'un dispositif non réglable en hauteur, il ne doit exister aucune discontinuité supérieure à 50 mm entre le dossier et l'appui-tête. Si l'appui-tête est réglable en hauteur, sa distance du sommet du siège en position basse ne doit pas être supérieure à 25 mm.

6.7. La largeur de l'appui-tête doit permettre à la tête de prendre un appui convenable pour un individu normalement assis. Dans le plan de mesure de la largeur définie au point 7.3, l'appui-tête doit couvrir une zone d'au moins 85 mm de part et d'autre du plan de symétrie de la place assise considérée à laquelle l'appui-tête est destiné, cette distance étant mesurée conformément au point 7.3.

6.8. L'appui-tête et sa fixation doivent être tels que le déplacement maximal vers l'arrière de la tête permis par l'appui-tête et mesuré suivant la procédure statique prévue au point 7.4 soit inférieur à 102 mm.

6.9. L'appui-tête et sa fixation doivent être suffisamment résistants pour supporter sans défaillance la charge prévue au point 7.4.3.7.

7. ESSAIS

7.1. **Vérification du point R du siège auquel est incorporé l'appui-tête**

La vérification est faite suivant les prescriptions de l'annexe II.

7.2. **Détermination de la hauteur de l'appui-tête**

7.2.1. Tous les tracés sont effectués dans le plan de symétrie de la place assise considérée, dont l'intersection avec le siège détermine le contour de l'appui-tête et du dossier du siège (voir annexe III figure 1).

7.2.2. Le mannequin correspondant à un adulte mâle du cinquantième centile ou le mannequin visé au point 3 de l'annexe III de la directive 77/649/CEE est installé sur le siège dans une position normale. Le dossier, s'il est inclinable, est verrouillé dans une position correspondant à une inclinaison vers l'arrière de la ligne de référence du torse du mannequin la plus proche de 25° par rapport à la verticale.

7.2.3. Pour la place assise considérée, on tracé, dans le plan indiqué au point 7.2.1, la projection de la ligne de référence du mannequin visé au point 3 de l'annexe III de la directive 77/649/CEE. On trace la tangente S au sommet de l'appui-tête, perpendiculaire à la ligne de référence.

7.2.4. La distance h du point R à la tangente S représente la hauteur à prendre en considération pour l'application de la prescription du point 6.4.

7.3. **Détermination de la largeur de l'appui-tête**

(voir annexe III, figure 2)

7.3.1. Le plan S_1 perpendiculaire à la ligne de référence et situé à 65 mm au-dessous de la tangente S définie au point 7.2.3 détermine sur l'appui-tête une section délimitée par le contour C. On reporte dans le plan S_1 la direction des droites tangentes à C représentant l'intersection des plans verticaux (P et P') parallèles au plan de symétrie de la place assise considérée et du plan S_1.

7.3.2. La largeur de l'appui-tête à prendre en considération pour l'application de la prescription prévue au point 6.7 est la distance L séparant les tracés des plans P et P' sur le plan S_1.

7.3.3. La largeur de l'appui-tête doit également être déterminée, le cas échéant, à 635 mm au-dessus du point de référence du siège, cette distance étant mesurée le long de la ligne de référence.

7.4. **Détermination de l'efficacité du dispositif**

7.4.1. L'efficacité de l'appui-tête est vérifiée par l'essai statique décrit ci-après.

7.4.2. *Préparation de l'essai*

7.4.2.1. L'appui-tête, s'il n'est pas incorporé au siège, est placé dans la position la plus haute.

7.4.3. *Exécution de l'essai*

7.4.3.1. Tous les tracés sont effectués dans le plan vertical de symétrie de la place assise considérée (voir annexe IV).

7.4.3.2. On trace dans le plan indiqué au point 7.4.3.1 la projection de la ligne de référence r.

7.4.3.3. La ligne de référence déplacée r_1 est déterminée en utilisant le mannequin mentionné à l'annexe III de la directive 77/649/CEE et en appliquant à la partie simulant le dos une force initiale reproduisant un moment vers l'arrière, autour du point R, de 37,3 mdaN.

7.4.3.4. À l'aide d'une tête sphérique de 165 mm de diamètre, on applique, perpendiculairement à la ligne de référence déplacée r_1 et à une distance de 65 mm au-dessous du sommet de l'appui-tête, une force initiale produisant un moment de 37,3 mdaN autour du point R.

7.4.3.5. On détermine la tangente Y à la tête sphérique parallèle à la ligne de référence déplacée r_1.

7.4.3.6. On mesure la distance X séparant la tangente Y et la ligne de référence déplacée r_1. On admet que la prescription prévue au point 6.8 est respectée si la distance X est inférieure à 102 mm.

7.4.3.7. On augmente la charge initiale prévue au point 7.4.3.4 jusqu'à une valeur de 89 daN, à moins que la rupture du siège ou du dossier n'intervienne auparavant.

8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

(8.1.)

(8.2.)

(8.3.)

8.4. Les appuis-tête prélevés pour contrôle de conformité à un type homologué doivent au moins être soumis à l'essai décrit au point 7.

(9.)

10. INSTRUCTIONS

Le fabricant doit délivrer, avec chaque appui-tête conforme à un type d'appui-tête homologué, une notice indiquant les types et les caractéristiques des sièges pour lesquels l'appui-tête est homologué et, s'il y a lieu, les indications nécessaires pour l'adaptation correcte par l'usager de l'appui-tête sur les sièges considérés.

ANNEXE II

PROCÉDURE À SUIVRE POUR DÉTERMINER LE POINT H ET L'ANGLE RÉEL D'INCLINAISON DU DOSSIER ET VÉRIFIER LA POSITION RELATIVE DES POINTS R ET H ET LE RAPPORT ENTRE L'ANGLE PRÉVU ET L'ANGLE RÉEL D'INCLINAISON DU DOSSIER

L'annexe III de la directive 77/649/CEE est applicable.

ANNEXE III

DÉTERMINATION DE LA HAUTEUR ET DE LA LARGEUR DE L'APPUI-TÊTE

HAUTEUR

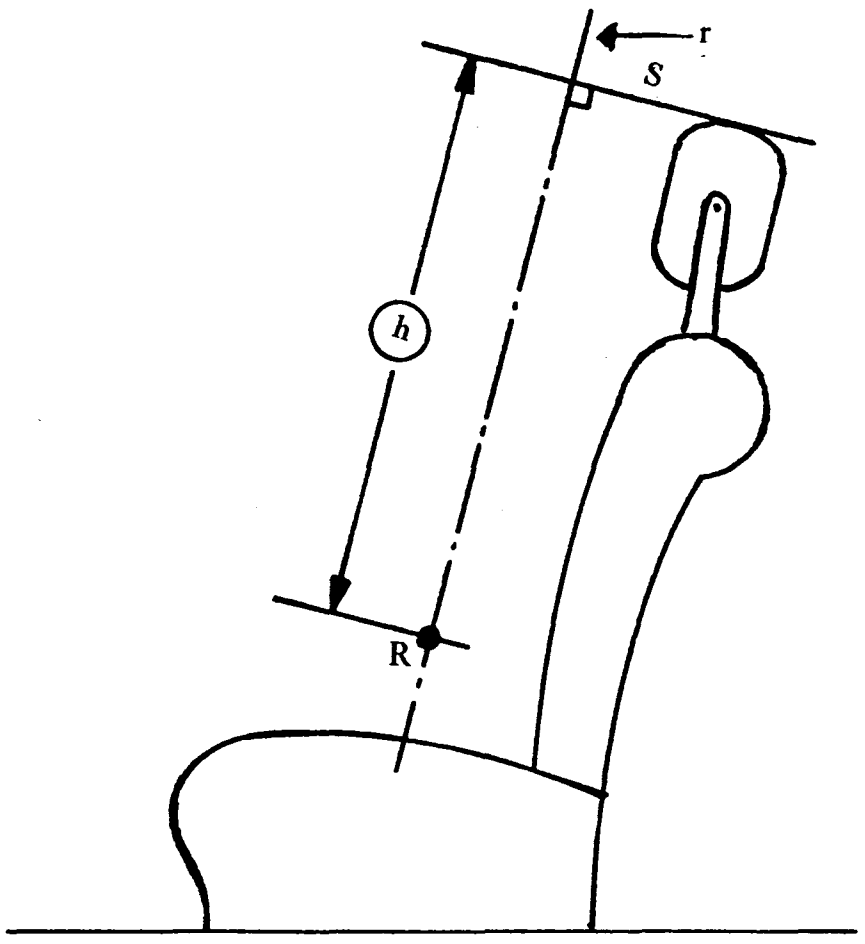


Figure 1

LARGEUR

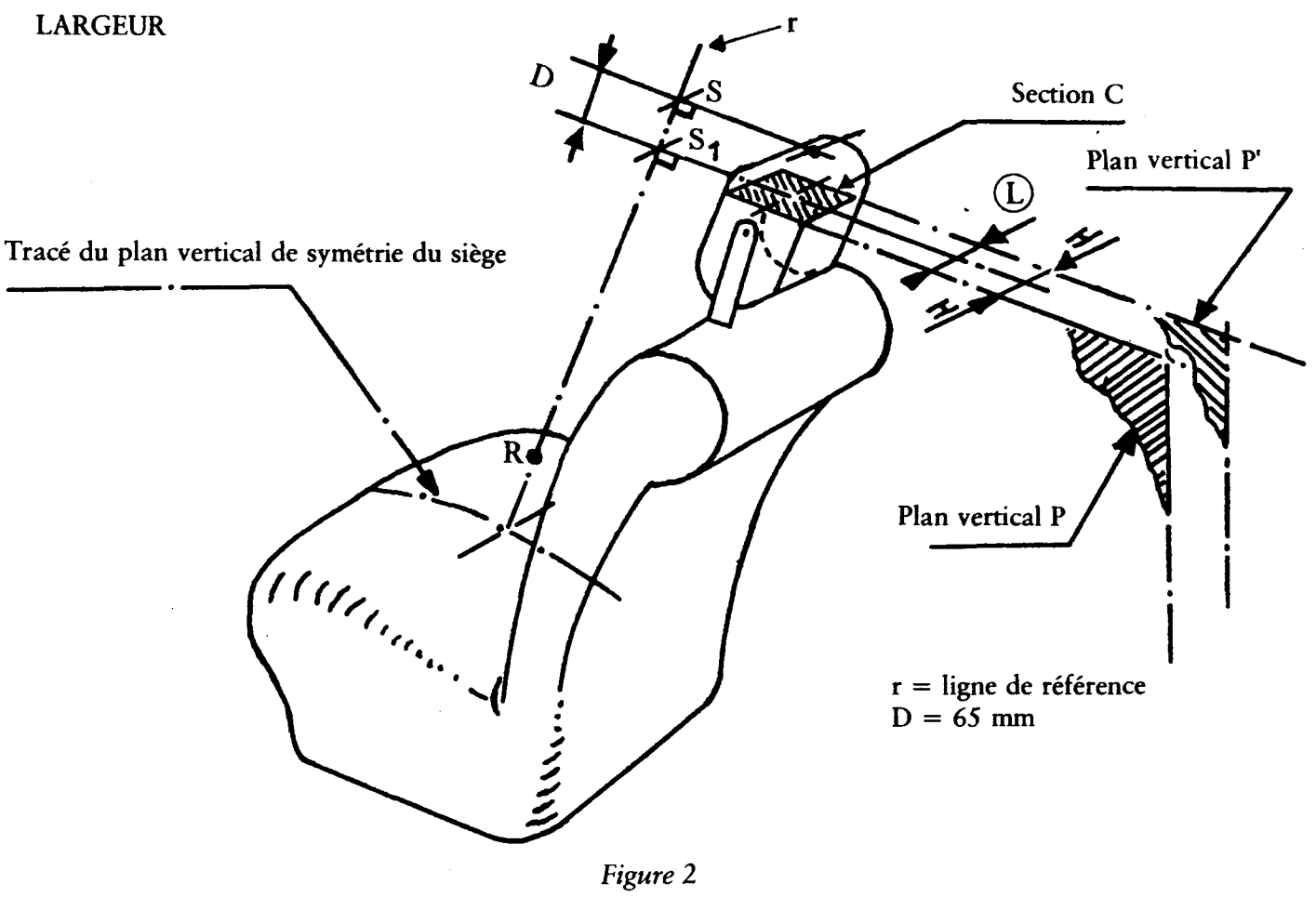
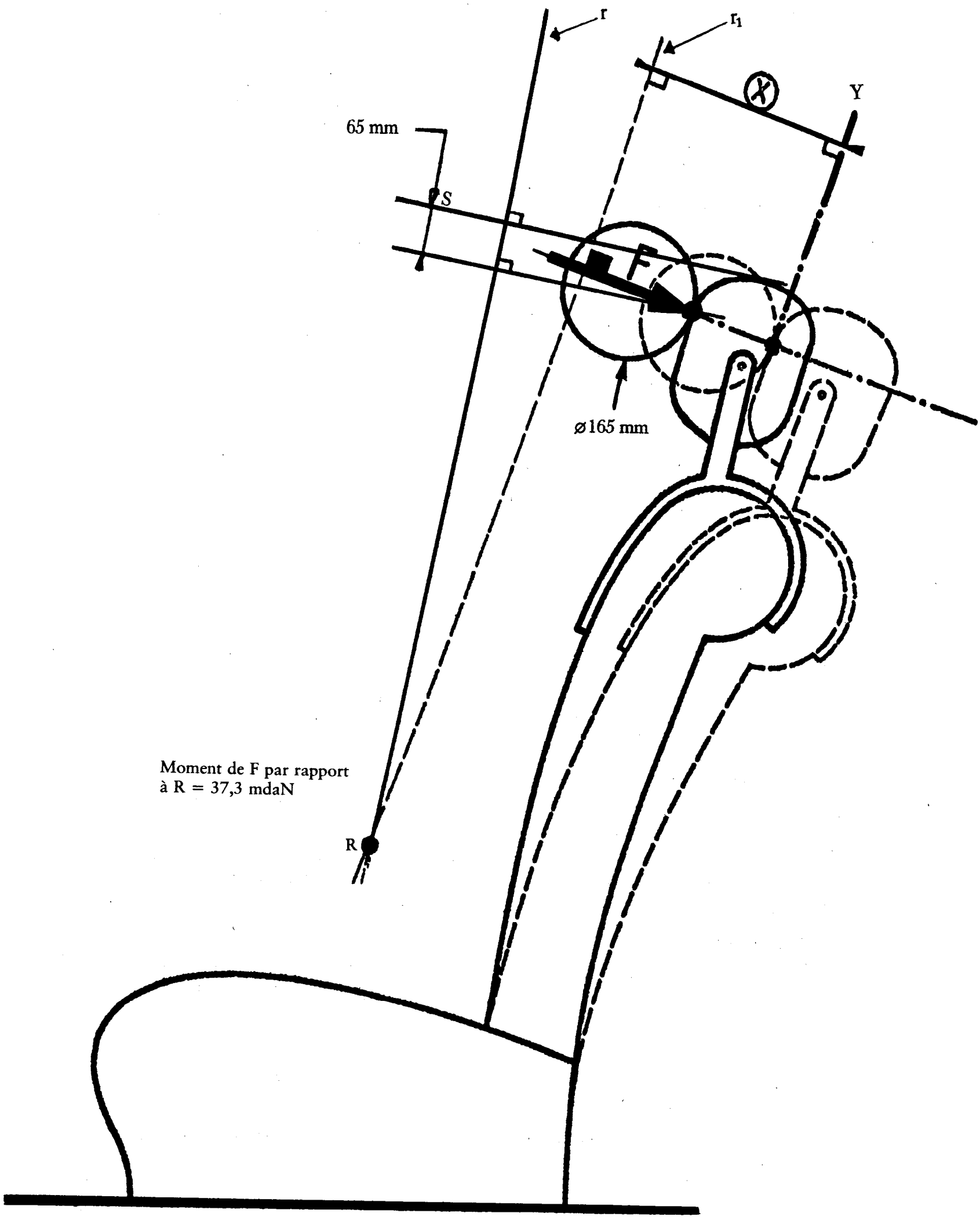


Figure 2

ANNEXE IV

DÉTAIL DES TRACÉS ET DES MESURES EFFECTUÉS AU COURS DE L'ESSAI



: Position initiale

: Position en fin d'essai

ANNEXE V

PROCÉDURE D'ESSAI EN VUE DE VÉRIFIER LA DISSIPATION D'ÉNERGIE

1. INSTALLATION, APPAREIL D'ESSAI, APPAREILLAGE D'ENREGISTREMENT ET PROCÉDURE

1.1. **Installation**

L'appui-tête doit être monté et essayé sur le siège du véhicule auquel il est destiné. Le siège est fixé solidement au banc d'essai de façon qu'il ne se déplace pas sous l'effet du choc.

1.2. **Appareil d'essai**

1.2.1. Il consiste en un pendule dont le pivot est supporté par des roulements à billes et dont la masse réduite (1) à son centre de percussion est de 6,8 kg. L'extrémité inférieure du pendule est constituée par une fausse tête rigide de 165 mm de diamètre dont le centre est confondu avec le centre de percussion du pendule.

1.2.2. La fausse tête est pourvue de deux accéléromètres et d'un dispositif de mesure de la vitesse, aptes à mesurer les valeurs dans la direction de l'impact.

1.3. **Appareillage d'enregistrement**

L'appareillage d'enregistrement doit permettre d'effectuer les mesures avec les précisions suivantes :

1.3.1. *Accélération*

— précision : ± 5 % de la valeur réelle,
— réponse en fréquence : jusqu'à 1000 Hz,
— sensibilité transversale : < 5 % de la valeur du fond de l'échelle ;

1.3.2. *Vitesse*

— précision : ± 2,5 % de la valeur réelle,
— sensibilité : 0,5 km/h ;

1.3.3. *Enregistrement du temps*

— l'appareillage doit permettre d'enregistrer le phénomène pendant toute sa durée et de lire le millième de seconde,

— le début du choc *(topage)* à l'instant du premier contact de la fausse tête contre l'appui-tête testé est repéré sur les enregistrements servant à l'interprétation des résultats de l'essai.

1.4. **Procédure d'essai**

1.4.1. La surface à essayer est disposée de telle sorte que le pendule frappe perpendiculairement la surface au point considéré.

1.4.2. La fausse tête doit heurter l'élément essayé à une vitesse de 24,1 km/h ; cette vitesse est réalisée soit par la simple énergie de propulsion, soit en utilisant un dispositif propulseur additionnel.

2. RÉSULTATS

Dans les essais effectués suivant les modalités susdites, la décélération de la fausse tête ne doit pas dépasser 80 g continus pendant plus de 3 millisecondes. La valeur de la décélération à retenir est la moyenne indiquée par les deux décéléromètres.

3. PROCÉDURES ÉQUIVALENTES

3.1. Des procédures équivalentes d'essais sont admises, pourvu que les résultats exigés au point 2 puissent être obtenus.

3.2. Il appartient à celui qui utilise une méthode autre que celle décrite au point 1 d'en démontrer l'équivalence.

---

(1) La masse réduite m_r du pendule est reliée à la masse totale m du pendule, à la distance a entre le centre de percussion et l'axe de rotation et à la distance l entre le centre de gravité et l'axe de rotation par la relation $m_r = m\frac{l}{a}$.

ANNEXE VI

MARQUE D'HOMOLOGATION CEE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. La marque d'homologation CEE est composée :

1.1.1. d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre « e » suivie du numéro ou groupe de lettres distinctif de l'État membre ayant délivré l'homologation :

1 pour la république fédérale d'Allemagne,
2 pour la France,
3 pour l'Italie,
4 pour les Pays-Bas,
6 pour la Belgique,
11 pour le Royaume-Uni,
12 pour le Luxembourg,
18 pour le Danemark
et
IRL pour l'Irlande ;

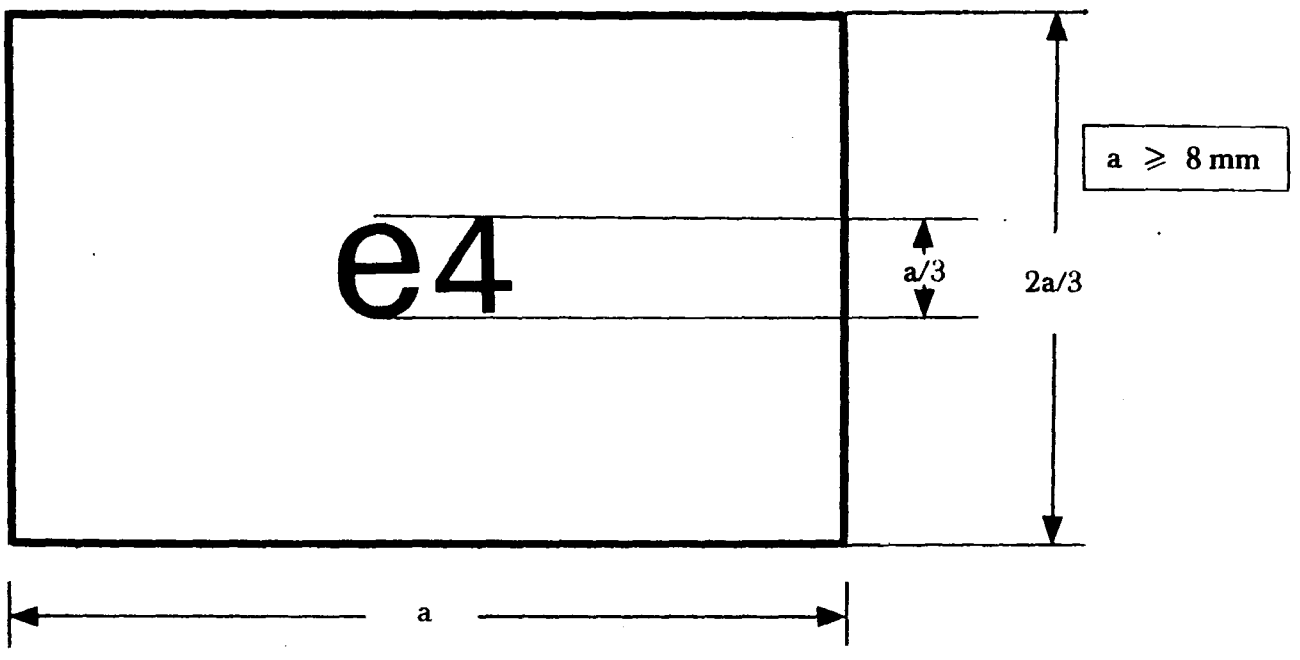
1.1.2. du numéro d'homologation CEE qui correspond au numéro de la fiche d'homologation CEE pour le type d'appui-tête ; ce numéro est placé à proximité du rectangle ;

1.1.3. lorsqu'il s'agit d'un appui-tête incorporé dans le dossier du siège, le numéro d'homologation CEE est précédé de la lettre I et d'un tiret.

1.2. La marque d'homologation CEE doit être nettement lisible et indélébile.

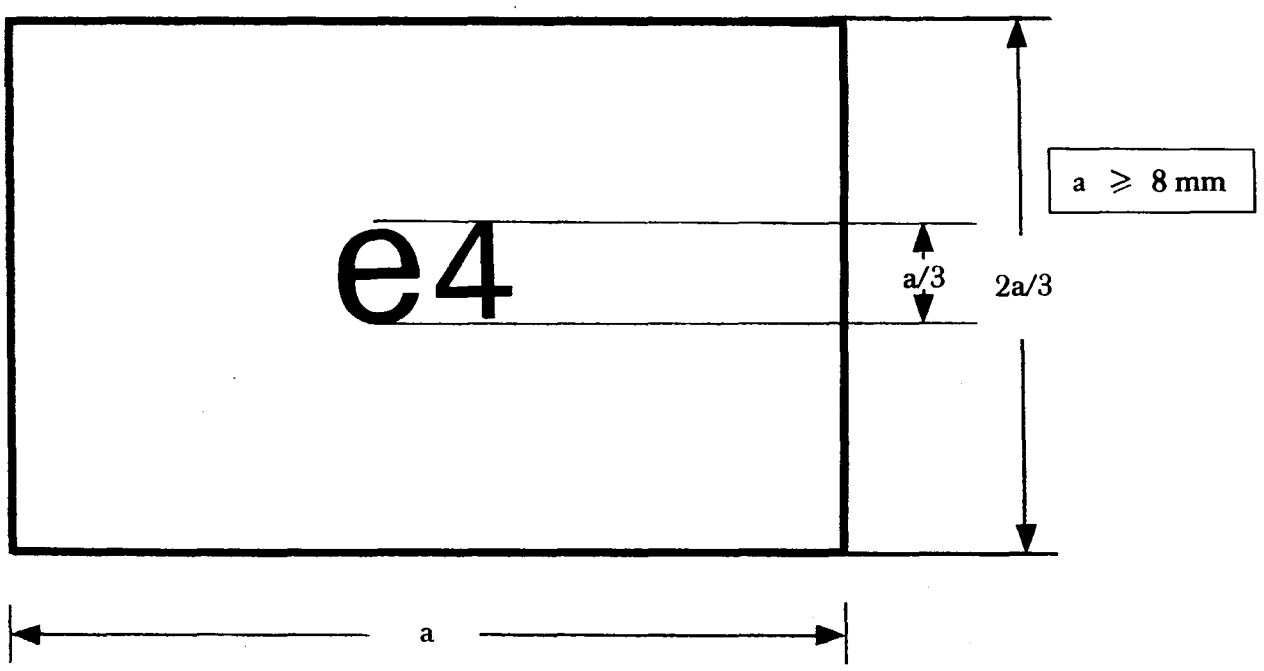
2. EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION CEE

2.1. **Marque d'homologation CEE d'un appui-tête incorporé dans un siége**



La marque d'homologation CEE ci-dessus, apposée sur un ou plusieurs appuis-tête incorporés dans le(s) siège(s) d'un véhicule, indique que le type de siège a été homologué en ce qui concerne les appuis-tête aux Pays-Bas (e 4) sour le numéro 2439.

2.2. **Marque d'homologation CEE d'un appui-tête non incorporé dans un siège**



La marque d'homologation CEE ci-dessus, apposée sur un appui-tête, indique que cet appui-tête a été homologué et qu'il s'agit d'un appui-tête non incorporé dans le siège, homologué aux Pays-Bas sous le numéro 2439.

ANNEXE VII

MODÈLE DE FICHE D'HOMOLOGATION CEE

Format maximal : A 4 (210 × 297 mm)

Indication de l'administration

Communication concernant l'homologation CEE, le refus, le retrait de l'homologation CEE d'un type d'appui-tête incorporé ou non

Numéro d'homologation CEE : .....

1. Marque de fabrique ou de commerce : .....
2. Nom et adresse du fabricant : .....
   .....
3. Le cas échéant, nom et adresse de son mandataire : .....
   .....
4. Date de présention à l'homologation CEE : .....
5. Service technique chargé des essais d'homologation CEE : .....
6. Description sommaire de l'appui-tête (1) : .....
   .....
   .....
   .....
7. Type et caractéristiques des sièges auxquels l'appui-tête est destiné ou dans lesquels il est incorporé :
   .....
8. Types de véhicules auxquels sont destinés les sièges sur lesquels peut être monté l'appui-tête : .....
   .....
9. Date du procès-verbal délivré par le service technique : .....
10. Numéro du procès-verbal délivré par le service technique : .....
11. L'homologation CEE en ce qui concerne les appuis-tête incorporés ou non est accordée/refusée (2).
12. Lieu : .....
13. Date : .....
14. Signature : .....
15. Sont annexées à la présente fiche d'homologation CEE les pièces suivantes qui portent le numéro d'homologation CEE indiqué ci-dessus :

    ..... dessins, schémas et photographies de l'appui-tête et des sièges auxquels l'appui-tête est destiné ou dans lesquels il est incorporé.
16. Remarques éventuelles : .....
    .....

---

(1) Dans le cas d'appui-tête incorporé, cette rubrique peut ne pas être remplie si toutes les caractéristiques et tous les renseignements nécessaires sont indiqués à la rubrique 8.

(2) Rayer la mention inutile.