Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** ►**M4** **DIRECTIVE DU CONSEIL**

du 20 mars 1970

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques ◄

(70/221/CEE)

(JO L 76 du 6.4.1970, p. 23)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Directive de la Commission du 18 avril 1979	L 128	22	26.5.1979
►**M2**	modifiée par la Directive de la Commission du 13 avril 1981	L 131	4	18.5.1981
►**M3**	Directive 97/19/CE de la Commission du 18 avril 1997	L 125	1	16.5.1997
►**M4**	Directive 2000/8/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000	L 106	7	3.5.2000
►**M5**	Directive 2006/20/CE de la Commission du 17 février 2006	L 48	16	18.2.2006
►**M6**	Directive 2006/96/CE du Conseil du 20 novembre 2006	L 363	81	20.12.2006

Modifiée par:

►**A1**	Acte d'adhésion du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne	L 236	33	23.9.2003

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 65 du 15.3.1979, p. 42 (70/221/EEC)

►**C2** Rectificatif, JO L 64 du 6.3.2001, p. 39 (2000/8/EC)

▼B

▼M4

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 20 mars 1970

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques

▼B

(70/221/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,

vu l'avis de l'Assemblée ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social ([2]),

considérant que les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales concernent, entre autres, les réservoirs de carburant liquide et les ►C1 protections arrière contre l'encastrement ◄;

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 en 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 C. E.E. qui fait l'objet de la directive 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 ([3]),

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

▼M4

Article 1er

Aux fins de la présente directive, on entend par «véhicule» tout véhicule à moteur, ainsi que ses remorques, au sens de l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE.

▼M1

Article 2

▼M4

1. Les États membres ne peuvent refuser la réception CE ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant les réservoirs de carburant si ce véhicule répond aux prescriptions de la présente directive relatives aux réservoirs de carburant.

▼M1

2. Les États membres ne peuvent refuser la réception CEE ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant la protection arrière contre l'encastrement si ce véhicule répond aux prescriptions de l'annexe relatives à la protection arrière contre l'encastrement ou si ce véhicule est équipé d'un dispositif de protection arrière

([1]) JO nº C 160 du 18. 12. 1969, p. 7.
([2]) JO nº C 48 du 16. 4. 1969, p. 16.
([3]) JO nº L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

▼M1

contre l'encastrement réceptionné en tant qu'entité technique ►M3 au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE et monté conformément aux prescriptions de l'annexe II point 5. ◄

3. Les États membres ne peuvent refuser la réception CEE ni la réception de portée nationale d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement si ce dispositif, considéré en tant qu'entité technique ►M3 au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE, répond aux prescriptions y afférentes de l'annexe II. ◄

Article 2 bis

▼M4

1. 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 réservoirs de carburant si ce véhicule répond aux prescriptions de la présente directive relatives aux réservoirs de carburant.

▼M1

2. 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 la protection arrière contre l'encastrement si ce véhicule répond aux prescriptions de l'annexe relatives à la protection arrière contre l'encastrement ou si ce véhicule est équipé d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement, réceptionné en tant qu'entité technique ►M3 au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE et monté conformément aux prescriptions de l'annexe II point 5. ◄

3. Les États membres ne peuvent interdire la mise sur le marché d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement, considéré en tant qu'entité technique au sens de l' ►M3 article 2 ◄ de la directive 70/156/CEE, si celui-ci est conforme à un type réceptionné au sens de l'article 2 paragraphe 3.

Article 2 ter

L'État membre qui procède à la réception prend les mesures nécessaires pour être informé de toute modification d'un des éléments ou d'une des caractéristiques visés ►M3 aux points 2.1 et 2.2 de l'annexe II ◄. Les autorités compétentes de cet État membre apprécient s'il doit être procédé sur le type modifié à de nouveaux essais accompagnés d'un nouveau procès-verbal. Au cas où il ressort des essais que les prescriptions de la présente directive ne sont pas respectées, la modification n'est pas autorisée.

▼M4

Article 3

Toute modification nécessaire pour adapter au progrès technique les prescriptions des annexes est arrêtée conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE.

▼B

Article 4

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.

▼B

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼M3

LISTE DES ANNEXES

▼M4

Annexe I: Réservoirs de carburant liquide

Appendice 1: Essai de résistance au feu

Appendice 2: Dimensions et spécifications techniques des briques réfractaires

Appendice 3: Fiche de renseignements

Appendice 4: Fiche de réception CE

▼M3

Annexe II: Dispositif de protection arrière

Appendice 1: Fiche de renseignements (véhicule)

Appendice 2: Fiche de renseignements (entité technique)

Appendice 3: Fiche de réception CE (véhicule)

Appendice 4: Fiche de réception CE (entité technique)

Appendice 5: Marque de réception CE

▼M4

ANNEXE I

RÉSERVOIRS DE CARBURANT LIQUIDE

1. CHAMP D'APPLICATION

1.1. La présente annexe s'applique aux véhicules visés par la directive 70/156/CEE.

2. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

2.1. «type de véhicule en ce qui concerne les réservoirs de carburant» , des véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles quant aux éléments suivants:

2.1.1. structure, forme, dimensions et matériaux constitutifs (métal/plastique) du (des) réservoir(s);

2.1.2. pour les véhicules de la catégorie M_1 [1], emplacement du (des) réservoir(s) dans le véhicule, dans la mesure où cet emplacement a un effet négatif sur le respect des exigences du point 5.10 de la présente annexe;

2.2. «habitacle», l'espace destiné aux occupants et délimité par le toit, le plancher, les parois latérales, les portes, les surfaces vitrées extérieures, la cloison avant et la cloison arrière;

2.3. «masse à vide», la masse du véhicule en ordre de marche au sens du point 2.6 de l'annexe I de la directive 70/156/CEE;

2.4. «réservoir», le (les) réservoir(s) destiné(s) à contenir le carburant liquide, au sens du point 2.6, utilisé principalement pour la propulsion du véhicule, à l'exclusion de ses accessoires [tubulure de remplissage (s'il s'agit d'un élément séparé), orifice de remplissage, bouchon, jauge, raccordements avec le moteur ou dispositifs de compensation des surpressions internes, etc.];

2.5. «capacité du réservoir», la capacité du réservoir indiquée par le constructeur;

2.6. «carburant liquide», un carburant qui est liquide dans des conditions ambiantes normales.

3. DEMANDE DE RÉCEPTION CE

3.1. La demande de réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne les réservoirs de carburant est introduite par le constructeur du véhicule, conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE.

3.2. Un modèle de fiche de renseignements figure à l'appendice 3.

3.3. Il doit être présenté au service technique responsable des essais de réception:

3.3.1. un véhicule représentatif du type de véhicule, ou les parties du véhicule que les services techniques jugent nécessaires pour les essais de réception;

3.3.2. dans le cas d'un véhicule équipé d'un réservoir en matière plastique: sept autres réservoirs, avec leurs accessoires;

3.3.3. dans le cas d'un véhicule équipé d'un réservoir dans un autre matériau: deux autres réservoirs, avec leurs accessoires.

4. OCTROI DE LA RÉCEPTION CE

4.1. Si les exigences applicables sont remplies, il est octroyé la réception CE de type conformément à l'article 4, paragraphe 3, et, le cas échéant, à l'article 4, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE.

4.2. Un modèle de la fiche de réception CE est joint à l'appendice 4.

4.3. Il est attribué à chaque type de véhicule réceptionné un numéro de réception conformément à l'annexe VII de la directive 70/156/CEE.

---

[1] Au sens de l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE.

▼M4

Un même État membre ne doit pas attribuer le même numéro à un autre type de véhicule.

5. SPÉCIFICATIONS

5.1. Les réservoirs doivent être construits de manière à résister à la corrosion.

5.2. Les réservoirs doivent satisfaire, lorsqu'ils sont équipés de tous les accessoires dont ils sont normalement accompagnés, à l'épreuve d'étanchéité réalisée conformément au point 6.1 à une pression intérieure relative deux fois supérieure à la surpression de service et, en tout cas, au moins égale à une surpression de 0,3 bar.

Les réservoirs des véhicules en matière plastique sont considérés comme conformes à cette exigence s'ils ont passé l'essai décrit au point 6.3.2 avec un résultat positif.

5.3. Toute surpression ou pression supérieure à la pression de service doit être automatiquement compensée par des dispositifs appropriés (évents, soupapes de sécurité, etc.).

5.4. Les évents doivent être conçus de manière à éviter tout risque d'incendie. En particulier, les écoulements de carburant qui peuvent se produire lors du remplissage du (des) réservoir(s) ne doivent pas pouvoir atteindre le système d'échappement. Ils doivent être acheminés vers le sol.

5.5. Le(s) réservoir(s) de carburant ne doi(ven)t pas être installé(s) dans l'habitacle ou dans tout autre compartiment qui en fait partie intégrante, ni constituer une de ses parois (plancher, parois, cloisons).

5.6. Une cloison doit séparer l'habitacle du ou des réservoirs. Cette cloison peut comporter des orifices (pour le passage de câbles, par exemple), à condition qu'ils soient aménagés de telle sorte que le carburant ne puisse s'écouler librement du (des) réservoir(s) dans l'habitacle ou dans tout autre compartiment qui en fait partie intégrante dans des conditions normales d'utilisation.

5.7. Le réservoir doit être fixé solidement et disposé de manière à assurer, dans des conditions normales d'utilisation, l'évacuation vers le sol et non à l'intérieur de l'habitacle du carburant qui s'échapperait du réservoir ou de ses accessoires.

5.8. L'orifice de remplissage ne doit être situé ni dans l'habitacle, ni dans le coffre à bagages, ni dans le compartiment moteur.

5.9. Le carburant ne doit pas pouvoir s'écouler par le bouchon du réservoir ou par les dispositifs prévus pour compenser la surpression dans les conditions prévisibles de fonctionnement du véhicule. En cas de retournement du véhicule, un égouttement sera toléré pour autant qu'il n'excède pas 30 g par minute; le respect de cette spécification doit être contrôlé pendant l'essai décrit au point 6.2.

5.9.1. Le bouchon du réservoir doit être fixé au conduit de remplissage: le joint d'étanchéité doit être bien maintenu en place, à la fermeture, le bouchon doit s'adapter parfaitement au joint et au conduit de remplissage.

5.9.1.1. Les prescriptions visées au point 5.9.1 seront réputées remplies si le véhicule satisfait aux exigences du point 5.1.3 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE ([1]), sous réserve que les exemples énumérés au troisième tiret de ce point ne s'appliquent pas aux véhicules des catégories autres que les catégories M_1 ou N_1.

5.10. Les réservoirs doivent être installés de manière à être à l'abri des effets d'un choc frontal ou d'un choc survenant à la partie arrière du véhicule. Il ne peut y avoir de parties saillantes, de bords coupants, etc., à proximité des réservoirs.

5.11. Le réservoir de carburant et le goulot de remplissage doivent être conçus et installés dans les véhicules de manière à éviter toute accumulation de charges d'électricité statique sur la totalité de leur surface. Le cas échéant, les charges d'électricité statistique seront évacuées à l'aide d'un bon conducteur vers la structure métallique du châssis ou toute autre grande masse métallique.

([1]) JO L 76 du 6.4.1970, p. 1.

▼M4

5.12. En outre, les réservoirs en matière plastique doivent également faire l'objet d'essais conformes à la procédure spécifique exposée au point 6.3.

6. ESSAIS

6.1. **Essai hydraulique**

Le réservoir doit être soumis à un essai hydraulique de pression interne. Cet essai doit être effectué sur un réservoir isolé muni de tous ses accessoires. Il importe de remplir le réservoir à pleine capacité d'un liquide ininflammable, tel que de l'eau. Après avoir supprimé toute communication avec l'extérieur, on augmente progressivement la pression par l'intermédiaire du raccord de la tuyauterie d'amenée de carburant au moteur jusqu'à une pression intérieure relative égale au double de la pression de service utilisée et correspondant dans tous les cas à une surpression d'au moins 0,3 bar, maintenue pendant une minute. Pendant ce laps de temps, aucune déchirure de l'enveloppe du réservoir ni fuite ne doit se produire; des déformations permanentes sont cependant admises.

6.2. **Essai de renversement**

6.2.1. Le réservoir et tous ses accessoires doivent être installés sur un banc d'essai d'une façon correspondant à leur mode d'utilisation sur le véhicule pour lequel le réservoir est prévu; cette exigence s'applique également aux systèmes de compensation de la surpression intérieure.

6.2.2. Le banc d'essai doit pouvoir basculer sur un axe parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.

6.2.3. L'essai est effectué avec un réservoir rempli d'abord à 90 % de sa capacité, puis à 30 % de sa capacité, d'un liquide ininflammable dont la densité et la viscosité sont proches de celles du carburant normalement utilisé (de l'eau peut être utilisée).

6.2.4. Le réservoir est basculé de 90º vers la droite à partir de sa position de départ. Il importe de le maintenir dans cette position pendant au moins cinq minutes.

Il est ensuite basculé à nouveau de 90º dans la même direction. Il importe de le maintenir dans cette position, dans laquelle il est complètement renversé, pendant cinq minutes au moins.

Le réservoir est ensuite remis à l'endroit. Le cas échéant, le système de mise à l'air doit être purgé du liquide d'essai qui ne serait pas retombé dans le réservoir, et il importe de remettre à niveau le contenu du réservoir.

Le réservoir est alors basculé de 90º dans la direction opposée et maintenu pendant environ cinq minutes dans cette position.

Il est ensuite basculé à nouveau de 90º dans la même direction. Il importe de le maintenir dans cette position, dans laquelle il est complètement renversé, pendant au moins cinq minutes. Il est ensuite remis à l'endroit.

6.3. **Essais supplémentaires pour les réservoirs en matière plastique destinés aux véhicules**

6.3.1. *Résistance aux chocs*

6.3.1.1. Le réservoir est rempli à pleine capacité d'un mélange d'eau et de glycol ou d'un autre liquide à bas point de congélation qui ne modifie pas les caractéristiques du matériau du réservoir. Le réservoir est ensuite soumis à un essai de perforation.

6.3.1.2. Pendant cet essai, la température du réservoir doit être de 233 K ± 2 K (- 40 ºC ± 2 ºC).

6.3.1.3. Cet essai est réalisé au moyen d'un dispositif d'essai de choc à pendule. L'élément de frappe doit être en acier, doit avoir la forme d'une pyramide dont la base est un carré et les faces des triangles équilatéraux. Le sommet et les arêtes de cette pyramide doivent être arrondis selon un arc de cercle de 3 mm de rayon. Le centre de percussion du pendule doit coïncider avec le centre de gravité de la pyramide, qui doit se trouver à un mètre de l'axe de rotation du pendule. La masse totale du pendule doit être de 15 kg. L'énergie

▼M4

du pendule au moment de l'impact ne doit pas être inférieure à 30 Nm et doit être aussi proche que possible de cette valeur.

6.3.1.4. Les essais sont effectués sur les points du réservoir considérés comme vulnérables en cas de collision frontale ou par l'arrière. Sont considérés comme vulnérables les points les plus exposés ou les plus faibles en fonction de la forme du réservoir ou de son installation sur le véhicule. Les points choisis par les laboratoires doivent être indiqués dans le procès-verbal d'essai.

6.3.1.5. Pendant l'essai, le réservoir est maintenu en position par les points d'attache situés sur le ou les côtés opposés à la surface d'impact. Aucune fuite ne doit se produire.

6.3.1.6. Au gré du constructeur, tous les essais de choc peuvent être effectués sur un seul et même réservoir, ou chaque essai peut être effectué sur un réservoir différent.

6.3.2. *Résistance mécanique*

Le réservoir doit être soumis, dans les conditions prévues au point 6.1, à un essai d'étanchéité et de résistance à la déformation. Le réservoir et tous ses accessoires doivent être installés sur un banc d'essai d'une façon correspondant à leur mode d'installation sur le véhicule pour lequel le réservoir est prévu. Le liquide d'essai est de l'eau à 326 K (53º), et le réservoir doit être rempli à pleine capacité. Le réservoir est soumis à une pression intérieure relative égale au double de la pression de service et dans tous les cas au moins égale à 0,3 bar à une température de 326 K ± 2 K (53 ºC ± 2 ºC) pendant une durée de cinq heures. Au cours de l'essai, aucune fissure ni fuite ne doivent se produire sur le réservoir ou ses accessoires; des déformations permanentes sont cependant admises.

6.3.3. *Perméabilité au carburant*

6.3.3.1. Le carburant utilisé pour l'essai de perméabilité doit être soit le carburant de référence visé à l'annexe VIII de la directive 70/220/CEE, soit un supercarburant disponible dans le commerce. Si le réservoir est uniquement destiné aux véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression, le réservoir doit être rempli de carburant diesel.

6.3.3.2. Avant l'essai, le réservoir est rempli de carburant d'essai à 50 % de sa capacité puis entreposé, sans être hermétiquement fermé, à une température ambiante de 313 K ± 2 K (40 ºC ± 2 ºC) jusqu'à ce que la perte de poids par unité de temps soit constante.

6.3.3.3. Le réservoir est ensuite vidé, puis rempli à nouveau de carburant d'essai à 50 % de sa capacité, après quoi il est fermé hermétiquement et entreposé à une température de 313 K ± 2 K (40 ºC ± 2 ºC). La différence de pression est compensée lorsque le contenu du réservoir a atteint la température d'essai. La perte de poids due à la diffusion est mesurée pendant la période d'essai de huit semaines subséquente. La perte moyenne maximale admissible est de 20 g par 24 heures de temps d'essai.

6.3.3.4. Si la perte par diffusion est supérieure à la valeur indiquée au point 6.3.3.3, l'essai décrit dans ce point doit être refait sur le même réservoir, en vue de déterminer la perte par diffusion à 296 K ± 2 K (23 ºC ± 2 ºC), les autres conditions restant inchangées. La perte ainsi mesurée ne doit pas dépasser 10 g par 24 heures.

6.3.4. *Résistance au carburant*

Après l'essai visé au point 6.3.3 ci-dessus, le réservoir doit toujours satisfaire aux exigences contenues aux points 6.3.1 et 6.3.2.

6.3.5. *Résistance au feu*

Le réservoir doit être soumis aux essais suivants:

6.3.5.1. Pendant une durée de deux minutes, le réservoir, fixé comme il le serait sur le véhicule, est soumis à une flamme. Aucune fuite de carburant liquide ne doit se produire.

6.3.5.2. Trois essais doivent être effectués sur des réservoirs différents remplis de carburant dans les conditions suivantes:

6.3.5.2.1. si le réservoir est destiné à être installé sur des véhicules équipés soit d'un moteur à allumage commandé soit d'un moteur à allumage par

▼M4

compression, les trois essais doivent être réalisés sur des réservoirs remplis de supercarburant;

6.3.5.2.2. si le réservoir est uniquement destiné à être installé sur des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression, les essais doivent être réalisés sur des réservoirs remplis de carburant diesel.

6.3.5.2.3. Pour chaque essai, le réservoir est monté sur un banc d'essai reproduisant aussi fidèlement que possible les conditions d'installation réelles. Le système de fixation du réservoir sur le banc d'essai doit être conforme aux spécifications à cet égard applicables au véhicule. Il convient de tenir compte des pièces du véhicule mettant le réservoir et ses accessoires à l'abri de la flamme ou influant d'une manière quelconque sur l'action du feu, ainsi que des éléments qui doivent être montés sur le réservoir et les bouchons. Au cours de l'essai, toutes les ouvertures doivent être fermées, mais les dispositifs de mise à l'air doivent demeurer opérationnels. Immédiatement avant l'essai, le réservoir est rempli du carburant prescrit à 50 % de sa capacité.

6.3.5.3. La flamme à laquelle le réservoir est soumis est obtenue par la combustion, dans un bac, d'un carburant pour moteur à carburateur (ci-après dénommé «carburant»). La quantité de carburant versée dans le bac doit suffire pour entretenir la flamme, dans des conditions de combustion libre, pendant la totalité de la procédure d'essai.

6.3.5.4. Le bac doit être suffisamment grand pour que les parois du réservoir soient exposées à la flamme. La longueur et la largeur du bac doivent donc être supérieures d'au moins 20 cm, mais pas de plus de 50 cm à celles du réservoir, en projection horizontale. Les parois latérales du bac ne doivent pas dépasser de plus de 8 cm le niveau du carburant au début de l'essai.

6.3.5.5. Le bac rempli de carburant est placé sous le réservoir, de telle manière que la distance entre le niveau du carburant dans le bac et le fond du réservoir soit égale à la garde au sol prévue du réservoir sur le véhicule lorsque celui-ci est à vide (voir point 2.3). Soit le bac, soit le banc d'essai, soit les deux, doivent pouvoir être déplacés librement.

6.3.5.6. Au cours de la phase C de l'essai, le bac est recouvert d'une ►C2 grille placée à 3 cm ± 1 cm au-dessus du niveau du carburant ◄. Cette grille doit être réalisée en un matériau réfractaire, conformément aux prescriptions de l'appendice 2. Il ne doit pas y avoir d'interstice entre les briques et les briques doivent être soutenues de telle manière au-dessus du bac que les trous des briques ne soient pas masqués. La longueur et la largeur de la grille doivent être inférieures de 2 à 4 cm aux dimensions intérieures du bac, de sorte qu'il existe un espace de ventilation de 1 à 2 cm entre la grille et la paroi du bac.

6.3.5.7. Si l'essai est effectué en plein air, il convient de prévoir une protection suffisante contre le vent. La vitesse du vent au niveau du bac ne doit pas excéder 2,5 km/h. Avant l'essai, la grille doit être portée à une température de 308 K ± 5 K (35 ºC ± 5 ºC). Les briques réfractaires peuvent être refroidies à l'eau entre chaque essai de manière à garantir des conditions identiques pour chaque essai.

6.3.5.8. L'essai doit comporter quatre phases (voir appendice 1)

6.3.5.8.1. ***Phase A: combustion préalable (figure 1)***

Le carburant dans le bac est enflammé à une distance d'au moins trois mètres du réservoir faisant l'objet de l'essai. Après un temps de combustion préalable de 60 secondes, le bac est placé sous le réservoir.

6.3.5.8.2. ***Phase B: exposition directe à la flamme (figure 2)***

Pendant 60 secondes, on expose le réservoir à la flamme du carburant brûlant librement.

6.3.5.8.3. ***Phase C: exposition indirecte à la flamme (figure 3)***

Dès que la phase B est terminée, la grille est placée entre le bac en feu et le réservoir. Le réservoir est alors exposé à cette flamme réduite pendant une nouvelle période de 60 secondes.

▼M4

6.3.5.8.4. ***Phase D: fin de l'essai (figure 4)***

Le bac en feu recouvert de la grille est remis dans sa position initiale (phase A). Si, à la fin de l'essai, le réservoir a pris feu, le feu doit être immédiatement éteint.

6.3.5.9. L'essai est considéré comme concluant si aucune fuite de carburant liquide du réservoir n'est observée.

6.3.6. *Résistance aux hautes températures*

6.3.6.1. Le dispositif utilisé pour l'essai doit reproduire le mode d'installation du réservoir sur le véhicule, y compris le fonctionnement de l'évent du réservoir.

6.3.6.2. Le réservoir, rempli à 50 % d'eau à 293 K (20 ºC), doit être soumis pendant une heure à une température ambiante de 368 K ± 2 K (95 ºC ± 2 ºC).

6.3.6.3. L'essai est considéré comme concluant si, après l'essai, le résevoir ne présente ni fuite, ni forte déformation.

6.3.7. *Marquages du réservoir*

6.3.7.1. La marque de fabrique ou de commerce doit être apposée sur le réservoir; elle doit être indélébile et clairement visible sur le réservoir lorsqu'il est installé sur le véhicule.

7. MODIFICATIONS APPORTÉES AUX RÉCEPTIONS

7.1. En cas de modifications apportées aux réceptions octroyées en application de la présente directive, il convient d'appliquer les dispositions de l'article 5 de la directive 70/156/CEE.

8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

8.1. Les mesures visant à assurer la conformité de la production sont arrêtées conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive 70/156/CEE.

▼M4

Appendice 1

ESSAI DE RÉSISTANCE AU FEU

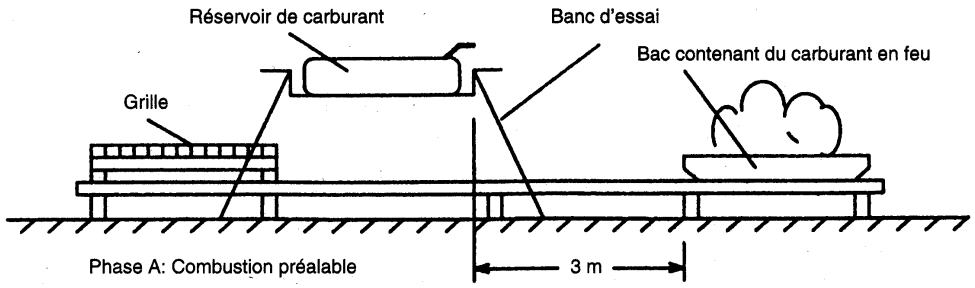


Figure 1

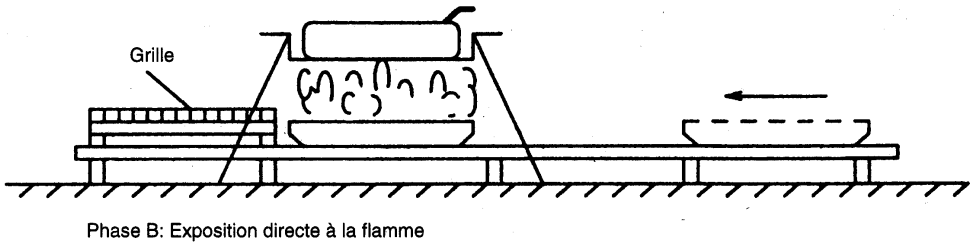


Figure 2

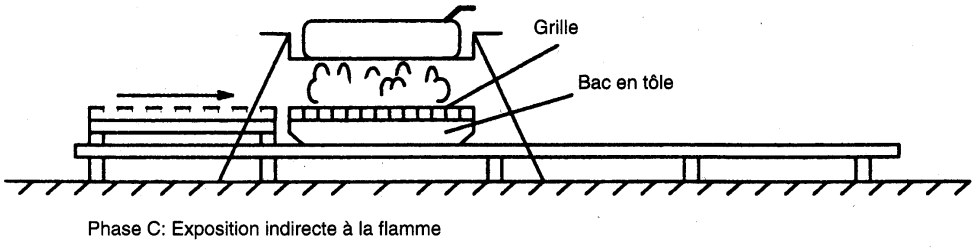


Figure 3

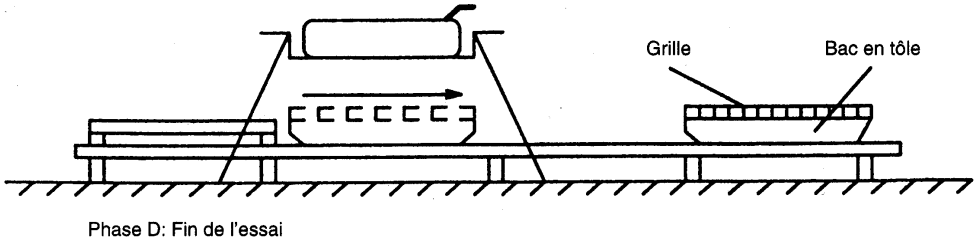
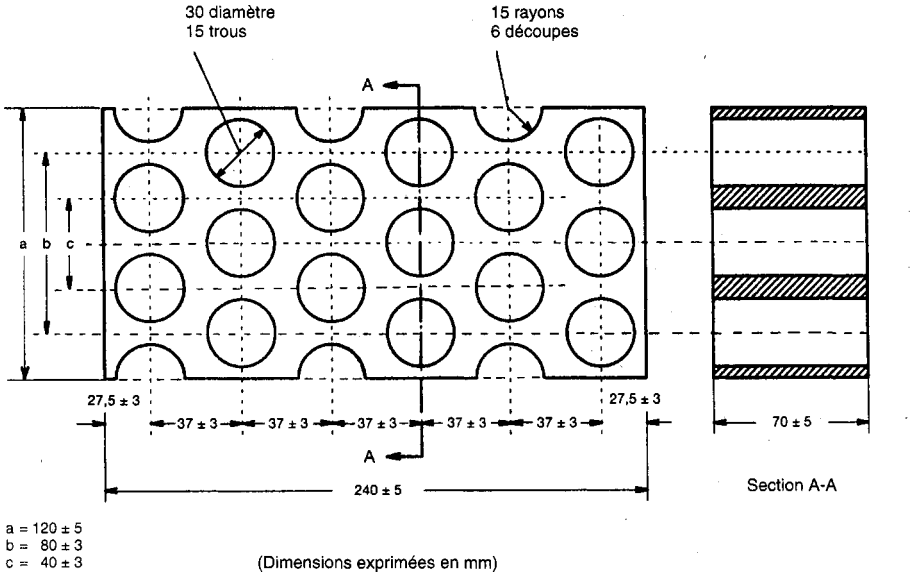


Figure 4

▼M4

Appendice 2

DIMENSIONS ET SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DES BRIQUES RÉFRACTAIRES



Résistance au feu (Seger-Kegel)	SK 30
Teneur en Al_2O_3	30-33 %
Porosité ouverte (Po)	20-22 en vol
Densité	1 900-2 000 kg/m^3
Surface percée utile	44,18 %

▼M4

Appendice 3

FICHE DE RENSEIGNEMENTS N° ...

conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE (*) aux fins de la réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne ses réservoirs de carburant liquide

(Directive 70/221/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive 2000/8/CE)

Les informations ci-après sont, les cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les éventuelles photographies doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances doivent être fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): .....

0.2. Type et dénomination(s) commerciale(s) générale(s): .....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ([b]): .....

0.3.1. Emplacement: .....

0.4. Catégorie ([c]): .....

0.5. Nom et adresse du constructeur: .....

0.8. Adresse des ateliers de montage: .....

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

1.1. Photos ou dessins d'un véhicule type (uniquement styles de carrosserie différents): .....

3. MOTEUR ([d])

3.2.2. Carburant: gazole/essence/GPL/autre ([1]): .....

3.2.3. Réservoir(s) de carburant:

3.2.3.1. Réservoir(s) de carburant de service

3.2.3.1.1. Nombre, contenance, matériau: .....

3.2.3.1.2. Dessin et description du ou des réservoirs incluant l'ensemble des joints et des canalisations du système d'aération et de compensation de la surpression, les bouchons, les soupapes et les dispositifs de fixation: .....
.....

3.2.3.1.3. Dessin indiquant clairement l'emplacement du ou des réservoirs: .....

3.2.3.2. Réservoir(s) de carburant auxiliaire(s)

3.2.3.2.1. Nombre, contenance, matériau: .....

3.2.3.2.2. Dessin et description du ou des réservoirs incluant l'ensemble des joints et des canalisations du système d'aération et de compensation de la surpression, les bouchons, les soupapes et les dispositifs de fixation: .....
.....

3.2.3.2.3. Dessin indiquant clairement l'emplacement du ou des réservoirs: .....

.....
(Date, dossier)

(*) Les numéros de rubriques et les notes de bas de page employés dans la présente fiche de renseignements correspondent à ceux de l'annexe I de la directive 70/156/CEE. Les rubriques sans objet aux fins de la présente directive sont omises.

([1]) Rayer les mentions inutiles.

▼M4

Appendice 4

MODÈLE

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

Cachet de l'administration

Communication concernant:

- la réception (1)
- l'extension de la réception (1)
- le refus de la réception (1)
- le retrait de la réception (1)

d'un type de véhicule/composant/entité technique (1) en vertu de la directive 70/221/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive 2000/8/CE.

Numéro de réception: .....

Motif de l'extension: .....

PARTIE I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): .....

0.2. Type et description(s) commerciale(s) générale(s): .....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/composant/entité technique (1) (2): .....

.....

0.3.1. Emplacement de ce marquage: .....

0.4. Catégorie de véhicule (1) (3): .....

0.5. Nom et adresse du constructeur: .....

0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE:

.....

0.8. Adresse des installations de montage: .....

PARTIE II

1. Renseignements complémentaires (le cas échéant): voir addenda
2. Service technique chargé d'effectuer les essais: .....
3. Date du procès-verbal d'essai: .....
4. Numéro du procès-verbal d'essai: .....
5. Observations éventuelles: voir addenda

▼M4

6. Lieu: .....

7. Date: .....

8. Signature: .....

9. L'index du dossier d'information soumis à l'autorité responsable de la réception, qui peut être obtenu sur demande, est joint en annexe.

(1) Rayer les mentions inutiles.
(2) Si le moyen d'identification du type contient des caractères qui ne sont pas pertinents pour décrire le type de véhicule, de composant ou d'entité technique couvert par la présente fiche de réception, ces caractères sont représentés dans la documentation par le symbole "?" (exemple: ABC??123??).
(3) Conformément à la définition de l'annexe II partie A de la directive 70/156/CEE.

Addenda à la fiche de réception CE n° ...

concernant la réception d'un type de véhicule en vertu de la directive 70/221/CEE (réservoirs de carburant) modifiée en dernier lieu par la directive 2000/8/CE

1. Renseignements complémentaires

1.1. Matériau: .....

1.2. Contenance: .....

1.3. Emplacement(s): .....

1.4. Carburant: gazole/essence/autre (1)

5. Observations: .....

(1) Rayer les mentions inutiles.

▼M3

ANNEXE II

DISPOSITIF DE PROTECTION ARRIÈRE CONTRE L'ENCASTREMENT

1. GÉNÉRALITÉS

Les véhicules visés par la présente directive doivent être conçus de manière à offrir une protection efficace contre l'encastrement aux véhicules des catégories M_1 et N_1 ([1]) les heurtant à l'arrière.

2. DÉFINITIONS

2.1. Type de véhicule en ce qui concerne la protection arrière contre l'encastrement

On entend par «type de véhicule en ce qui concerne la protection arrière contre l'encastrement» des véhicules ne présentant pas entre eux de différences quant aux caractéristiques essentielles ci-après:

2.1.1. largeur de l'essieu arrière, structure, dimensions, forme et matériaux de la partie arrière du véhicule, dans la mesure où ils ont une incidence sur les prescriptions des points 5.1 à 5.4.5.5;

2.1.2. caractéristiques de la suspension, dans la mesure où elles ont une incidence sur les prescriptions des points 5.1 à 5.4.5.5;

2.1.3. type de dispositif de protection arrière contre l'encastrement, le cas échéant.

2.2. Type de dispositif de protection arrière contre l'encastrement

On entend par «type de dispositif de protection arrière contre l'encastrement» des dispositifs ne présentant pas entre eux de différences quant aux caractéristiques essentielles ci-après:

2.2.1. forme;

2.2.2. dimensions;

2.2.3. fixation;

2.2.4. matériaux.

3. DEMANDE DE RÉCEPTION CE

3.1. Demande de réception CE d'un type de véhicule

3.1.1. La demande de réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne son dispositif de protection arrière contre l'encastrement en vertu de l'article 3 paragraphe 4 de la directive 70/156/CEE doit être introduite par le constructeur du véhicule.

3.1.2. Un modèle de la fiche de réception est joint à l'appendice 1.

3.1.3. Il doit être présenté au service technique responsable des essais de réception un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner.

3.2. Demande de réception CE d'un type de dispositif de protection arrière contre l'encastrement considéré comme une entité technique

3.2.1. La demande de réception CE, en vertu de l'article 3 paragraphe 4 de la directive 70/156/CEE, d'un type de dispositif de protection arrière contre l'encastrement considéré comme une entité technique doit être introduite par le constructeur du véhicule ou par le constructeur du dispositif de protection arrière contre l'encastrement.

3.2.2. Un modèle de la fiche de réception est joint à l'appendice 2.

3.2.3. Il doit être présenté au service technique responsable des essais de réception un échantillon du type de dispositif de protection arrière contre l'encastrement à réceptionner. Ce service peut, s'il le juge nécessaire, exiger un échantillon supplémentaire. Ces échantillons doivent porter, clairement lisibles et indélébiles, la marque de fabrique ou de commerce du demandeur ainsi que l'indication du type.

([1]) Conformément à la définition de l'annexe II partie A de la directive 70/156/CEE.

▼M3

4. OCTROI DE LA RÉCEPTION CE

4.1. Si les exigences applicables sont remplies, il est octroyé la réception CE de type conformément à l'article 4 paragraphe 3 et, le cas échéant, à l'article 4 paragraphe 4 de la directive 70/156/CEE.

4.2. Un modèle de la fiche de réception CE de type figure:

4.2.1. à l'appendice 3 pour les demandes visées au point 3.1

et

4.2.2. à l'appendice 4 pour les demandes visées au point 3.2.

4.3. Il est attribué à chaque type de véhicule ou de dispositif de protection arrière contre l'encastrement réceptionné un numéro de réception conformément à l'annexe VII de la directive 70/156/CEE. Un même État membre ne doit pas attribuer le même numéro à un autre type de véhicule.

5. SPÉCIFICATIONS

5.1. Tout véhicule doit être construit et/ou équipé de manière à offrir sur toute la largeur une protection efficace contre l'encastrement aux véhicules de catégories M_1 et N_1 ([1]) le heurtant à l'arrière.

▼M5

5.1. *bis* Conditions d'essai applicables aux véhicules:

— le véhicule doit être à l'arrêt sur une surface horizontale, plane, rigide et lisse,

— les roues avant doivent être en position de marche en ligne droite,

— les pneumatiques doivent être gonflés à la pression recommandée par le constructeur du véhicule,

— si cela est nécessaire pour obtenir les forces d'essai prescrites, le véhicule peut être maintenu par une méthode spécifiée par le constructeur du véhicule,

— si le véhicule est doté d'une suspension hydropneumatique, hydraulique ou pneumatique, ou d'un dispositif de correction automatique d'assiette en fonction de la charge, il doit être essayé avec la suspension ou le dispositif dans les conditions de marche normales prévues par le constructeur.

▼M3

5.2. Tout véhicule d'une des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 ou O_2 ([1]) est réputé satisfaire à la condition visée au point 5.1:

— s'il satisfait aux conditions visées au point 5.3

ou

— si la hauteur sous la partie arrière du véhicule à vide ne dépasse pas 55 cm, sur une largeur qui ne doit pas être inférieure de plus de 10 cm, de chaque côté, à celle de l'essieu arrière (sans tenir compte du renflement des pneumatiques au voisinage du sol).

S'il existe plusieurs essieux arrière, la largeur à prendre en considération est celle de l'essieu arrière le plus large.

Cette prescription doit être respectée au moins sur une ligne distante de 45 cm au maximum de l'extrémité arrière du véhicule.

5.3. Tout véhicule d'une des catégories N_2, N_3, O_3 ou O_4 ([1]) est réputé satisfaire à la condition visée au point 5.1:

— si le véhicule est équipé d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement, conformément aux prescriptions du point 5.4,

ou

— si le véhicule est construit et/ou équipé de manière que les parties qui le composent peuvent être considérées, en raison de leur forme et de leurs caractéristiques, comme éléments remplaçant

([1]) Conformément à la définition de l'annexe II partie A de la directive 70/156/CEE.

▼M3

le dispositif de protection arrière contre l'encastrement. Sont assimilés au dispositif de protection arrière contre l'encastrement les éléments dont l'action conjuguée répond aux prescriptions du point 5.4.

5.4. Un dispositif de protection arrière contre l'encastrement, ci-après dénommé «dispositif», consiste en règle générale en une traverse et en éléments de raccordement aux longerons ou à ce qui en tient lieu.

Il doit se présenter comme suit:

5.4.1. le dispositif doit être monté aussi près que possible de l'arrière du véhicule. Le véhicule étant à vide ([1]), le bord inférieur du dispositif ne doit être en aucun point à une hauteur au-dessus du sol supérieure à 55 cm;

5.4.2. la largeur du dispositif ne doit dépasser en aucun point celle de l'essieu arrière, mesurée aux points extrêmes des roues, à l'exclusion du renflement du pneumatique au voisinage du sol, ni lui être inférieure de plus de 10 cm de chaque côté. S'il existe plusieurs essieux arrière, la largeur à considérer est celle de l'essieu arrière le plus large;

5.4.3. la hauteur du profil de la traverse doit être de 10 cm au moins. Les extrémités latérales de la traverse ne doivent pas être recourbées vers l'arrière, ni présenter aucun bord coupant vers l'extérieur: cette condition est remplie lorsque les extrémités latérales de la traverse présentent vers l'extérieur des arrondis ayant un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm;

5.4.4. le dispositif peut aussi être réalisé de manière à permettre une modification de sa position à l'arrière du véhicule. Dans ce cas, doit être garanti en position de service un verrouillage excluant toute modification de position involontaire. La position du dispositif doit pouvoir être modifiée par application, par l'opérateur, d'une force ne dépassant pas 40 daN;

5.4.5. le dispositif doit posséder une résistance suffisante aux forces appliquées parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule et être relié, en position de service, aux longerons du véhicule ou à ce qui en tient lieu.

Il est satisfait à cette prescription s'il est prouvé que ni pendant ni après l'application, la distance horizontale entre l'arrière du dispositif et la partie extrême arrière du véhicule ne dépasse 40 cm en aucun des points P1, P2 et P3. Cette distance est mesurée à l'exclusion de toute partie du véhicule située à plus de 3 m au-dessus du sol, le véhicule étant à vide;

5.4.5.1. les points P1 sont situés à une distance de 30 cm des plans longitudinaux tangents aux côtés extérieurs des roues de l'essieu arrière; les points P2, qui se trouvent sur la ligne de jonction des points P1, sont disposés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, à une distance l'un de l'autre comprise entre 70 et 100 cm inclus, la position exacte étant précisée par le constructeur. La hauteur au-dessus du sol des points P1 et P2 est définie par le constructeur du véhicule à l'intérieur des lignes qui bornent horizontalement le dispositif. Cette hauteur ne doit toutefois pas dépasser 60 cm, le véhicule étant à vide. Le point P3 est le milieu du segment de droite P2;

▼M5

5.4.5.2. une force horizontale égale à 25 % de la masse maximale techniquement admissible du véhicule, mais ne dépassant pas 5×10^4N, est appliquée successivement aux deux points P1 et au point P3;

▼M3

5.4.5.3. une force horizontale égale à 50 % du poids total techniquement admissible du véhicule, avec un maximum de 10×10^4 N, doit être appliquée successivement aux deux points P2;

5.4.5.4. les forces prescrites aux points 5.4.5.2 et 5.4.5.3 doivent être appliquées séparément. L'ordre dans lequel ces forces sont appliquées peut être spécifié par le constructeur.

([1]) Conformément à la définition du point 2.6 de l'appendice 1.

▼M3

5.4.5.5. Lorsqu'on a recours à un essai pratique pour la vérification des prescriptions précédentes, les conditions suivantes doivent être remplies:

5.4.5.5.1. le dispositif doit être relié aux longerons du véhicule ou à ce qui en tient lieu;

5.4.5.5.2. les forces prescrites doivent être appliquées au moyen de poussoirs convenablement articulés (par exemple, par joint de cardan), parallèlement au plan longitudinal médian du véhicule, par l'intermédiaire d'une surface d'appui d'une hauteur maximale de 25 cm — la hauteur précise devant être indiquée par le constructeur — et d'une largeur de 20 cm, dont les bords verticaux ont un rayon de courbure de 5 mm ± 1 mm et dont le centre est placé successivement aux points P1, P2 et P3.

▼M5

5.4 *.bis* Sur les véhicules équipés d'une plateforme de levage, l'installation du dispositif de protection arrière peut être interrompue pour les besoins du mécanisme. Quand tel est le cas, les dispositions suivantes sont applicables:

5.4. *bis*.1 la distance latérale entre les éléments de fixation du dispositif de protection arrière et les éléments de la plateforme de levage, qui rendent nécessaire l'interruption, ne peut excéder 2,5 cm;

5.4. *bis*.2 es éléments individuels du dispositif de protection arrière doivent, dans chaque cas, avoir une superficie active d'au moins 350 cm^2;

5.4. *bis*.3 les éléments individuels du dispositif de protection arrière doivent avoir des dimensions suffisantes pour satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.4.5.1, déterminant les positions relatives des points d'essai. Si les points P1 se trouvent à l'intérieur de la zone d'interruption visée au point 5.5, les points P1 à utiliser sont situés au milieu de la section latérale du dispositif de protection arrière;

5.4. *bis*.4 les dispositions du paragraphe 5.4.1 ne sont pas applicables à la zone d'interruption du dispositif de protection arrière si cette interruption est motivée par l'installation de la plateforme de levage.

▼M3

5.5. Par dérogation aux dispositions précédentes, les véhicules des types suivants peuvent ne pas être conformes aux prescriptions de la présente annexe en ce qui concerne la protection arrière contre l'encastrement:

— tracteurs pour semi-remorques,

— remorques «triqueballes» et autres remorques analogues destinées au transport de bois en grume ou d'autres pièces de grande longueur,

— véhicules pour lesquels l'existence d'une protection arrière contre l'encastrement est incompatible avec leur utilisation.

6. MARQUE DE RÉCEPTION CE

6.1. Tout dispositif de protection arrière contre l'encastrement du type réceptionné en vertu de la présente directive en tant qu'entité technique doit être pourvu d'une marque de réception CE.

6.2. Cette marque se compose d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre «e» minuscule, suivie d'un numéro distinctif ou d'une lettre distinctive de l'État membre ayant délivré la réception:

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

▼A2

7 pour la Hongrie

▼M3

8 pour la République tchèque

9 pour l'Espagne

11 pour le Royaume-Uni

12 pour l'Autriche

13 pour le Luxembourg

17 pour la Finlande

18 pour le Danemark

▼M6

19 pour le Roumanie

▼A2

20 pour la Pologne

▼M3

21 pour le Portugal

23 pour la Grèce

▼A2

26 pour la Slovénie

27 pour la Slovaquie

29 pour l'Estonie

32 pour la Lettonie

▼M6

34 pour la Bulgarie

▼A2

36 pour la Lituanie

CY pour Chypre

▼M3

IRL pour l'Irlande

▼A2

MT pour Malte.

▼M3

Elle doit également comporter, près du rectangle, le «numéro de réception de base» figurant au point 4 du numéro de réception visé à l'annexe VII de la directive 70/156/CEE, précédé par les deux chiffres indiquant le numéro de série attribué à l'adaptation technique importante de la directive 70/221/CEE la plus récente à la date de délivrance de la réception CE. Le numéro de série correspondant à la présente directive est «00».

6.3. La marque de réception est apposée sur le dispositif de protection arrière contre l'encastrement de manière indélébile et clairement lisible, même lorsque le dispositif est monté sur un véhicule.

6.4. Un exemple de la marque de réception CE figure à l'appendice 5.

7. MODIFICATIONS DU TYPE ET MODIFICATION DES RÉCEPTIONS

En cas de modification du type réceptionné en vertu de la présente directive, les dispositions de l'article 5 de la directive 70/156/CEE sont applicables.

8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

8.1. En règle générale, les mesures visant à assurer la conformité de la production sont prises conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive 70/156/CEE.

▼M3

Appendice 1

FICHE DE RENSEIGNEMENTS N° ...

conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE (*) aux fins de la réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne le dispositif de protection arrière contre l'encastrement

(Directive 70/221/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive . . ./. . ./CE)

Les informations ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A 4 ou sur dépliant de ce format. Les éventuelles photographies doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances doivent être fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): .....

0.2. Type et dénomination(s) commerciale(s) générale(s): .....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule [b]: .....

0.3.1. Emplacement: .....

0.4. Catégorie [c]: .....

0.5. Nom et adresse du constructeur: .....

0.8. Adresse des ateliers de montage: .....

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

1.1. Photos ou dessins d'un véhicule type: .....

1.5. Matériaux des longerons [d]: .....

2. MASSES ET DIMENSIONS [e]

(en kg et mm) (renvoyer au dessin, le cas échéant)

2.3.3. Largeur de l'essieu arrière le plus large: .....

2.4. Gamme des dimensions du véhicule (hors tout)

2.4.1. Pour les châssis non carrossés

2.4.1.2. Largeur [k]: .....

2.4.2. Pour les châssis carrossés

2.4.2.2. Largeur [k]: .....

2.6. Masse du véhicule carrossé et, dans le cas d'un véhicule tracteur d'une catégorie autre que M_1, muni du dispositif d'attelage, en ordre de marche, ou masse du châssis-cabine si le constructeur ne fournit pas la carrosserie et/ou le dispositif d'attelage [avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, 100 % des autres liquides à l'exception des eaux usées, outillage, roue de secours et conducteur et, pour les autobus et autocars, masse du membre d'équipage (75 kg) si le véhicule est muni d'un siège pour membre d'équipage] [o] [r]: .....

.....

2.8. Masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur [y] (masse maximale et masse minimale): .....

(*) Les numéros de rubriques et les notes de bas de page employés dans la présente fiche de renseignements correspondent à ceux de l'annexe I de la directive 70/156/CEE. Les rubriques sans objet aux fins de la présente directive sont omises.

▼M3

9. CARROSSERIE

9.1. Type de carrosserie (*): .....

9.2. Matériaux et modes de construction (*): .....

9.15. Protection arrière contre l'encastrement

9.15.1. Dessins des parties du véhicule intervenant dans la protection arrière contre l'encastrement, à savoir dessin du véhicule ou du châssis indiquant l'emplacement et la fixation de l'essieu situé le plus en arrière, et dessin du montage ou des attaches du dispositif de protection arrière contre l'encastrement. Si la protection arrière contre l'encastrement n'est pas assurée par un dispositif spécial, le dessin doit faire clairement apparaître que les dimensions requises sont respectées: .....

9.15.2. Lorsque cette protection est assurée par un dispositif spécial, description complète ou dessin dudit dispositif (y compris les accessoires) ou numéro de réception, si ce dispositif a été réceptionné en tant qu'entité technique: .....

.....
(Date, fichier)

(*) Le cas échéant, lorsqu'une partie du dispositif de protection arrière contre l'encastrement est constituée par la carrosserie.

▼M3

Appendice 2

FICHE DE RENSEIGNEMENTS N° ...

aux fins de la réception CE, en tant qu'unité technique, d'un type de dispositif de protection arrière contre l'encastrement

(Directive 70/221/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

Les informations ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A 4 ou sur dépliant de ce format. Les éventuelles photographies doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances doivent être fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): .....

0.2. Type et dénomination(s) commerciale(s) générale(s): .....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule [b]: .....

0.3.1. Emplacement: .....

0.4. Catégorie [c]: .....

0.5. Nom et adresse du constructeur: .....

0.8. Adresse des ateliers de montage: .....

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU OU DES VÉHICULES sur lesquels le dispositif est destiné à être monté, dans la mesure où ces caractéristiques concernent la protection arrière contre l'encastrement (joindre des photos et/ou des dessins): .....

1.1. Somme minimale des moments d'inertie autour de l'axe horizontal des longerons du châssis en coupe transversale: .....

1.2. Distance entre les longerons du châssis aux points de montage du dispositif: .....

.....

2. MASSES ET DIMENSIONS

2.1. Masse maximale en charge techniquement admissible: .....

3. CARROSSERIE

3.1. Description complète et/ou dessin du dispositif de protection arrière contre l'encastrement (y compris les accessoires): .....

.....
(Date, dossier)

▼M3

Appendice 3

MODÈLE

[Format maximal: A 4 (210 × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

Cachet de l'administration

Communication concernant:

— la réception (1)

— l'extension de la réception (1)

— le refus de la réception (1)

— le retrait de la réception (1)

d'un type de véhicule/composant/entité technique (1) en vertu de la directive . . ./. . ./CEE, modifiée en dernier lieu par la directive . . ./. . ./CE:

Numéro de réception: .....

Motif de l'extension: .....

PARTIE I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): .....

0.2. Type et description(s) commerciale(s) générale(s): .....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/composant/entité technique (1) (2): .....

0.3.1. Emplacement de ce marquage: .....

0.4. Catégorie de véhicule (1) (3): .....

0.5. Nom et adresse du constructeur: .....

0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE: .....

0.8. Adresse des installations de montage: .....

PARTIE II

1. Renseignements complémentaires (le cas échéant): voir addenda

2. Service technique chargé d'effectuer les essais: .....

3. Date du procès-verbal d'essai: .....

4. Numéro du procès-verbal d'essai: .....

5. Observations éventuelles: voir addenda

▼M3

6. Lieu: .....

7. Date: .....

8. Signature: .....

9. L'index du dossier d'information soumis à l'autorité responsable de la réception, qui peut être obtenu sur demande, est joint en annexe.

(1) Rayer les mentions inutiles.
(2) Si le moyen d'identification du type contient des caractères qui ne sont pas pertinents pour décrire le type de véhicule, de composant ou d'entité technique couvert par la présente fiche de réception, ces caractères sont représentés dans la documentation par le symbole «?» (exemple: ABC??123??).
(3) Conformément à la définition de l'annexe II partie A de la directive 70/156/CEE.

Addenda à la fiche de réception CE n° ...

concernant la réception d'un type de véhicule en ce qui concerne le dispositif de protection arrière contre l'encastrement

(Directive 70/221/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

1. Renseignements complémentaires

1.1. Catégorie du véhicule: .....

1.2. Le véhicule n'est pas équipé d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement(1): .....

1.3. Le véhicule est équipé d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement(1): .....

1.3.1. Le dispositif a été réceptionné en tant qu'entité technique(1):

— distance par rapport au sol et par rapport à l'arrière du véhicule: .....

— marque de réception: .....

1.3.2. Le dispositif n'a pas été réceptionné en tant qu'entité technique(1):

— largeur, profondeur du système, distance par rapport au sol et par rapport à l'arrière du véhicule: .....

— méthode de montage: .....

5. Observations: .....

(1) Rayer les mentions inutiles.

▼M3

Appendice 4

MODÈLE

[Format maximal: A 4 (210 × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

Cachet de l'administration

Communication concernant:

— la réception (1)

— l'extension de la réception (1)

— le refus de la réception (1)

— le retrait de la réception (1)

d'un type de véhicule/composant/entité technique (1) en vertu de la directive . . ./. . ./CEE, modifiée en dernier lieu par la directive . . ./. . ./CE.

Numéro de réception: .....

Motif de l'extension: .....

PARTIE I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): .....

0.2. Type et description(s) commerciale(s) générale(s): .....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/composant/entité technique (1) (2): .....

0.3.1. Emplacement de ce marquage: .....

0.4. Catégorie de véhicule (1) (3): .....

0.5. Nom et adresse du constructeur: .....

0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE: .....

0.8. Adresse des installations de montage: .....

PARTIE II

1. Renseignements complémentaires (le cas échéant): voir addenda

2. Service technique chargé d'effectuer les essais: .....

3. Date du procès-verbal d'essai: .....

4. Numéro du procès-verbal d'essai: .....

5. Observations éventuelles: voir addenda

▼M3

6. Lieu: .....

7. Date: .....

8. Signature: .....

9. L'index du dossier d'information soumis à l'autorité responsable de la réception, qui peut être obtenu sur demande, est joint en annexe.

(1) Rayer les mentions inutiles.
(2) Si le moyen d'identification du type contient des caractères qui ne sont pas pertinents pour décrire le type de véhicule, de composant ou d'entité technique couvert par la présente fiche de réception, ces caractères sont représentés dans la documentation par le symbole «?» (exemple: ABC??123??).
(3) Conformément à la définition de l'annexe II partie A de la directive 70/156/CEE.

Addenda à la fiche de réception CE n° ...

concernant la réception CE d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement en tant qu'entité technique

(Directive 70/221/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

1. Renseignements complémentaires

1.1. Constitution

1.1.1. Matériaux: .....

1.1.2. Méthode de montage: .....

1.1.3. Dimension du dispositif: .....

1.2. Masse maximale techniquement admissible du véhicule sur lequel le dispositif doit être monté: .....

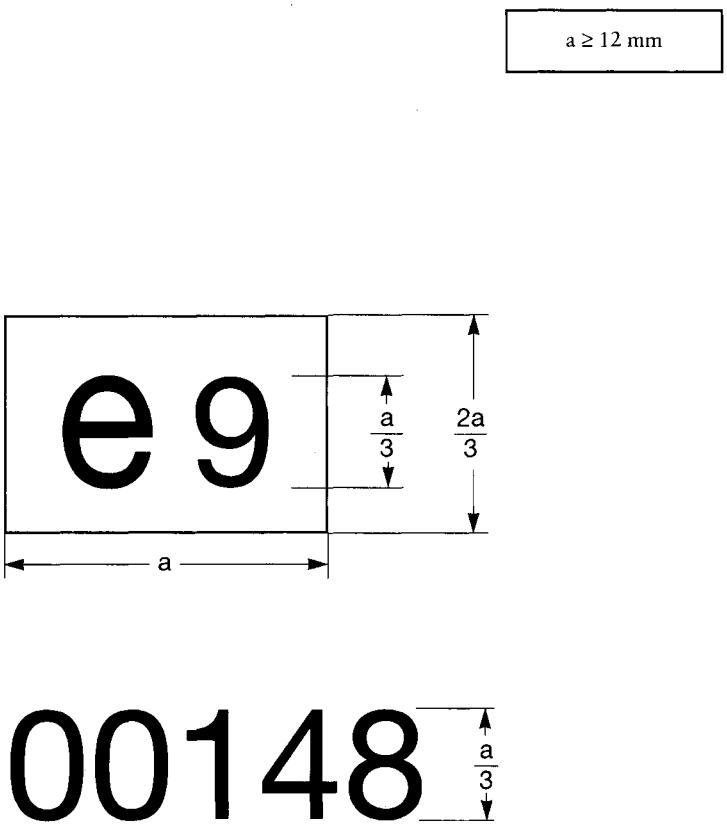
1.3. Restrictions éventuelles d'utilisation du dispositif: .....

5. Observations: .....

▼M3

Appendice 5

Modèle de marque de réception CE



Le dispositif de protection arrière contre l'encastrement pourvu de la marque de réception CE ci-dessus est un dispositif qui a été réceptionné en Espagne (e 9) sous le numéro de réception de base 0148 en vertu de la présente directive (00).

Les chiffres utilisés sont uniquement indicatifs.