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/wp29fdocstts.html

Règlement ONU no 126 — Prescriptions uniformes concernant l'homologation de systèmes de cloisonnement visant à protéger les passagers contre les déplacements de bagages et ne faisant pas partie des équipements d'origine du véhicule [2020/176]

Date d'entrée en vigueur: 9 novembre 2007

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT

1. Domaine d'application
2. Définitions
3. Demande d'homologation
4. Inscriptions
5. Homologation
6. Prescriptions
7. Conformité de la production
8. Sanctions pour non-conformité de la production
9. Modifications du type de système de cloisonnement
10. Arrêt définitif de la production
11. Instructions d'emploi
12. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des autorités compétentes en matière d'homologation

ANNEXES

1 Communication concernant l'homologation, l'extension, le refus ou le retrait d'une homologation ou l'arrêt définitif de la production d'un type de système de cloisonnement conformément au règlement N° 126

2 Exemples de marques d'homologation

3 Méthode d'essai des dispositifs destinés à protéger les occupants contre les déplacements de bagages

Appendice 1 —Couloir de décélération du chariot en fonction du temps

Appendice 2 —Position des masses d'essai de type 1 et de type 2 par rapport au cadre d'essai

Appendice 3 —Position du plan correspondant au déplacement maximal du système de cloisonnement

4 Exemple de dispositif d'essai de résistance des systèmes de cloisonnement

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent règlement s'applique aux dispositifs qui sont conçus pour protéger les occupants contre le danger résultant du déplacement des bagages vers les places assises en cas de choc frontal subi par les véhicules de la catégorie M_1 ([1]), et qui ne sont pas des équipements d'origine de ces véhicules.

([1]) Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragraphe 2.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent règlement, on entend par:

2.1. «Système de cloisonnement», des accessoires ou dispositifs qui, en complément des dossiers de siège, sont destinés à protéger les occupants contre les déplacements de bagages.

2.2. «Équipement non monté d'origine sur le véhicule», un système de cloisonnement qui n'est proposé ni en série ni en option par le constructeur du véhicule pour les utilisations du véhicule prévues par le fabricant du système.

2.3. «Homologation d'un système de cloisonnement», l'homologation d'un type de système de cloisonnement en ce qui concerne sa résistance, sa conception et ses caractéristiques.

2.4. «Type de système de cloisonnement», une catégorie de systèmes de cloisonnement ne différant pas entre eux quant à des aspects essentiels tels que:

2.4.1. Leur structure, leur forme, leurs dimensions et leur masse et les matériaux dont ils sont faits, mais qui peuvent différer par leur revêtement et leur couleur.

2.4.2. Le type et les dimensions de leurs dispositifs de réglage, de verrouillage et de fixation.

2.4.3. Les utilisations spécifiques du véhicule prévues par le demandeur de l'homologation.

2.5. «Siège»: voir les paragraphes 2.3 et 2.4 du règlement n° 17.

2.6. «Ancrage», le système de fixation du système de cloisonnement à la structure du véhicule, y compris les parties intéressées de la structure du véhicule.

2.7. «Dispositif de réglage», le dispositif permettant de régler le système de cloisonnement ou ses parties dans la position d'installation recommandée par le demandeur de l'homologation dans le ou les véhicules spécifiés et la ou les positions spécifiées à l'intérieur du ou des véhicules.

2.8. «Dispositif de verrouillage», un dispositif assurant le maintien en position d'utilisation du système de cloisonnement et de ses parties.

2.9. «Structures intermédiaires», les éléments du véhicule auxquels le système de cloisonnement est fixé, mais qui ne constituent pas les ancrages.

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION

3.1. La demande d'homologation d'un système de cloisonnement est présentée par le détenteur de la marque de fabrique ou par son représentant dûment accrédité.

3.2. Elle doit être accompagnée des pièces et des données suivantes:

3.2.1. Une description technique du système de cloisonnement indiquant les éléments souples et les parties rigides utilisés et accompagnée de dessins des éléments constitutifs du système. Ces dessins doivent montrer la position prévue pour le numéro d'homologation et la position des symboles additionnels par rapport au cercle de la marque d'homologation.

La description doit préciser le ou les types de véhicules sur lesquels le système de cloisonnement peut être monté ainsi que la ou les positions de fixation du système dans ces véhicules.

3.2.2. Un dessin montrant l'installation du système de cloisonnement dans le ou les types de véhicules et la ou les positions dans lesquelles le système peut être installé; et indiquant notamment les dimensions suffisantes pour faciliter la mise en place des masses d'essais, des points d'ancrage à la structure du véhicule, des structures intermédiaires, des sièges et des panneaux de garnissage, conformément au paragraphe 2 de l'annexe 3.

3.2.3. Trois échantillons du type de système de cloisonnement, dont un de référence.

3.2.4. Des échantillons des matériaux utilisés, dont le nombre est fixé par le service technique qui effectue les essais d'homologation.

3.2.5. Des échantillons de siège, de structures intermédiaires et de panneaux de garnissage nécessaires pour les essais prescrits aux paragraphes 2.4 et 2.6 de l'annexe 3.

3.2.6. Le service technique chargé d'effectuer les essais d'homologation de type peut demander des échantillons supplémentaires.

4. INSCRIPTIONS

Les échantillons d'un type de système de cloisonnement présentés pour l'homologation conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus porteront les inscriptions suivantes, nettement visibles et indélébiles: nom, initiales ou marque de fabrique ou de commerce du fabricant.

5. HOMOLOGATION

5.1. Si les échantillons d'un type de système de cloisonnement présentés pour homologation conformément aux dispositions du paragraphe 3 satisfont aux prescriptions du paragraphe 6 ci-dessous, l'homologation pour ce type de système de cloisonnement est accordée.

5.2. Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 00 pour le règlement dans sa forme original) indiquent la série d'amendements englobant les plus récentes modifications techniques majeures apportées au règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut attribuer ce numéro à un autre type de système de cloisonnement.

5.3. L'homologation ou l'extension ou le refus d'homologation d'un type de système de cloisonnement en application du présent règlement est notifié aux Parties à l'accord de 1958 appliquant le présent règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent règlement.

5.4. Sur tout système de cloisonnement conforme à un type homologué en application du présent règlement, il est apposé de manière bien visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque internationale d'homologation composée:

5.4.1. D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation ([2]).

5.4.2. Du numéro d'homologation, placé à droite du cercle prévu au paragraphe 5.4.1.

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

5.6. La marque d'homologation doit être apposée sur le système de cloisonnement par le fabricant.

5.7. L'annexe 2 du présent règlement donne des exemples de marques d'homologation.

6. PRESCRIPTIONS

6.1. Essais

Les systèmes de cloisonnement feront l'objet d'essais effectués conformément aux méthodes décrites à l'annexe 3.

Les systèmes de cloisonnement qui, conformément au paragraphe 3.2.1, peuvent être montés sur plusieurs types de véhicules ou dans plus d'une position spécifiée dans le véhicule spécifié doivent subir avec succès les essais prescrits à l'annexe 3 pour tous ces véhicules et toutes ces positions.

6.2. Spécifications

6.2.1. Lorsqu'ils font l'objet d'essais effectués conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1, les systèmes de cloisonnement doivent résister à des forces suffisamment importantes pour que soit démontrée leur capacité à protéger les occupants contre les déplacements de bagages en cas de choc frontal.

([2]) La liste des numéros distinctifs des Parties contractantes à l'accord de 1958 est reproduite à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. - http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

On considère qu'il est satisfait à cette prescription si la ou les masses d'essai se déplacent vers l'avant de moins de 300 mm au-delà du plan Y-Y (voir appendice 3 de l'annexe 3) qui est perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule et qui passe par le bord arrière des dossiers des sièges situés immédiatement devant le système de cloisonnement réglé conformément au paragraphe 2.7 de l'annexe 3, à moins que le fabricant puisse prouver à la satisfaction du service technique chargé d'effectuer les essais d'homologation qu'un déplacement vers l'avant supérieur à 300 mm n'accroîtrait pas le risque de blessures graves encouru par les occupants en cas de choc frontal.

Aucune des attaches du système de cloisonnement ne devrait céder. À l'issue de l'essai, les parties rigides du système de cloisonnement ne doivent présenter aucune arrête vive qui puisse blesser les occupants du véhicule.

6.2.2. Le système de cloisonnement une fois monté ne doit présenter aucune rugosité dangereuse ou arrête vive susceptible d'accroître le risque de blessures graves pour les occupants. Les éléments rigides du système de cloisonnement ou les structures intermédiaires qui peuvent entrer en contact avec les occupants lors d'un choc et qui sont constitués d'un matériau dont la dureté est supérieure à 50 Shore A doivent présenter des bords arrondis dont le rayon de courbure ne doit pas être inférieur à 3,2 mm.

7. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent satisfaire aux dispositions de l'appendice 2 de l'accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) et aux prescriptions suivantes:

7.1. Chaque système de cloisonnement homologué en application du présent règlement doit être fabriqué de façon à être conforme au type homologué en répondant aux prescriptions du paragraphe 6 ci-dessus;

7.2. L'autorité compétente qui a délivré l'homologation de type peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de la conformité appliquées dans chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications est d'une par an. L'autorité peut aussi effectuer des contrôles au hasard sur des systèmes de cloisonnement de série pour vérifier la conformité aux prescriptions énoncées au paragraphe 6 ci-dessus.

8. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

8.1. L'homologation délivrée pour un type de système de cloisonnement en application du présent règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 6 ci-dessus n'est pas respectée ou si les véhicules n'ont pas subi avec succès les vérifications prévues au paragraphe 6 ci-dessus.

8.2. Si une Partie à l'accord appliquant le présent règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle doit en informer aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent règlement.

9. MODIFICATIONS DU TYPE DE SYSTÈME DE CLOISONNEMENT

9.1. Toute modification du type de système de cloisonnement ou du type de véhicules sur lesquels il peut être installé ou des positions dans lesquelles il peut être monté doit être portée à la connaissance de l'autorité compétente en matière d'homologation qui a accordé l'homologation du type de système de cloisonnement. L'autorité peut alors:

9.1.1. Soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir des conséquences fâcheuses notables, et qu'en tout cas ce système de cloisonnement satisfait encore aux prescriptions;

9.1.2. Soit considérer que les modifications sont suffisamment peu importantes pour que les résultats visés au paragraphe 6 puissent être vérifiés au moyen des renseignements techniques fournis par le fabricant;

9.1.3. Soit demander un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.

9.2. 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 selon la procédure indiquée au paragraphe 5.3 ci-dessus.

9.3. L'autorité compétente ayant délivré l'extension de l'homologation attribue un numéro de série à ladite extension et en informe les autres Parties à l'accord de 1958 appliquant le présent règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent règlement.

10. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

Si le détenteur d'une homologation arrête définitivement la fabrication d'un type de système de cloisonnement homologué conformément au présent règlement, il en informera l'autorité qui a délivré l'homologation, laquelle, à son tour, avisera les autres Parties à l'accord appliquant le présent règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent règlement.

11. INSTRUCTIONS D'EMPLOI

Chaque système de cloisonnement doit être accompagné d'instructions d'emploi dont la teneur est indiquée ci-après et qui sont libellées dans les langues du pays où il doit être commercialisé.

11.1. Des instructions de montage qui indiquent pour quel(s) type(s) de véhicule(s) le système de cloisonnement est adapté ainsi que la marche à suivre pour fixer correctement le système auxdits véhicules.

11.2. Des instructions d'emploi qui indiquent comment tirer le meilleur parti possible du système de cloisonnement. Dans ces instructions il faut notamment:

a) Souligner combien il importe d'utiliser le système de cloisonnement pour tous les trajets au cours desquels des bagages sont transportés;

b) Indiquer comment installer et positionner correctement le système de cloisonnement;

c) Indiquer comment utiliser le dispositif de réglage et/ou le dispositif de verrouillage incorporé au système de cloisonnement;

d) Inclure des recommandations sur la manière de disposer et maintenir en place les bagages dans le compartiment à bagages du ou des types de véhicules pour lesquels le système de cloisonnement est conçu;

e) Souligner la nécessité de remplacer tout système de cloisonnement endommagé.

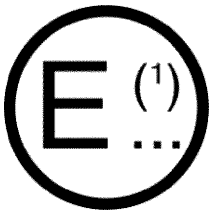
12. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des autorités compétentes en matière d'homologation

Les Parties contractantes 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 des autorités compétentes en matière d'homologation qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation, ou de refus, d'extension 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:

.....

.....

concernant (2): Délivrance d'une homologation

Extension d'homologation

Refus d'homologation

Retrait d'homologation

Arrêt définitif de la production

d'un type de système de cloisonnement conformément au règlement n° 126

N° d'homologation: ..... N° d'extension: .....

1. Marque de fabrique ou de commerce du système de cloisonnement: .....
2. Conçu pour le ou les types de véhicules suivants: .....
3. Nom et adresse du fabricant: .....
4. Nom et adresse du représentant du fabricant (le cas échéant): .....
5. Description du système de cloisonnement: .....
6. Description des dispositifs de réglage et de verrouillage du système de cloisonnement et de ses parties: .....
7. Description de la ou des positions du système de cloisonnement à l'intérieur du ou des types de véhicules: .....
8. Description des ancrages et du matériel d'ancrage fournis avec le système de cloisonnement: .....
9. Système de cloisonnement présenté à l'homologation le: .....
10. Service technique chargé des essais d'homologation: .....
11. Date du procès-verbal d'essais: .....
12. Numéro du procès-verbal d'essais: .....
13. Remarques: .....
14. L'homologation est accordée/refusée/étendue/retirée (2)

(1) Numéro distinctif du pays qui a accordé/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions du règlement relatives à l'homologation).

(2) Biffer les mentions inutiles.

15. Motif(s) de l'extension d'homologation (le cas échéant): .....

16. Emplacement de la marque d'homologation sur le système de cloisonnement: .....

17. Lieu: .....

18. Date: .....

19. Signature: .....

20. Les pièces ci-après, portant le numéro d'homologation indiqué ci-dessus, sont annexées à la présente communication:

    a) Dessins, diagrammes et plans du système de cloisonnement, de ses ancrages sur le véhicule, des dispositifs de réglage du système et de ses parties ainsi que des dispositifs de verrouillage;

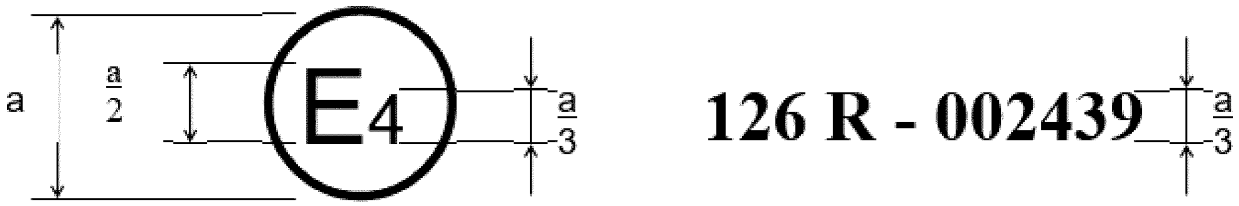
    b) Photographies du système de cloisonnement et de ses ancrages, des dispositifs de réglage du système et de ses parties ainsi que des dispositifs de verrouillage.

ANNEXE 2

EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

(voir paragraphe 5.4 du présent règlement)

SYSTÈME DE CLOISONNEMENT



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un système de cloisonnement, indique que le type de système de cloisonnement a été homologué aux Pays-Bas (E4) en ce qui concerne la résistance, en application du règlement nº 126, sous le numéro d'homologation 002439. Dans le présent exemple, les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le règlement nº 126 n'a pas été amendé.

Note:

Le numéro d'homologation et le(s) symbole(s) additionnel(s) doivent être placés à proximité du cercle et être disposés soit au-dessus ou au-dessous de la lettre «E», soit à gauche ou à droite de cette lettre. Les chiffres du numéro d'homologation doivent être disposés du même côté par rapport à la lettre «E» et orientés dans le même sens. L'utilisation de chiffres romains pour les numéros d'homologation devrait être évitée afin d'exclure toute confusion avec d'autres symboles.

ANNEXE 3

MÉTHODE D'ESSAI DES DISPOSITIFS DESTINÉS À PROTÉGER LES OCCUPANTS CONTRE LES DÉPLACEMENTS DE BAGAGES

1. MASSES D'ESSAI

Masses rigides dont le centre d'inertie se confond avec le centre géométrique.

Type 1

Dimensions: 300 mm × 300 mm × 300 mm

Toutes les arrêtes et tous les angles doivent être arrondis jusqu'à un rayon de courbure de 20 mm

Masse: 18 kg

Type 2

Dimensions: 500 mm × 350 mm × 125 mm

Toutes les arrêtes et tous les angles doivent être arrondis jusqu'à un rayon de courbure de 20 mm

Masse: 10 kg

2. PRÉPARATION DE L'ESSAI

2.1. Le système de cloisonnement doit être fixé à un cadre rigide au moyen des éléments de fixation fournis par le fabricant. Ce cadre doit comprendre un plan horizontal rigide «E» (voir annexe 4) qui reproduit le niveau général du plancher du compartiment à bagages du véhicule. Les points d'attache A, B, C et D doivent reproduire la disposition géométrique des points d'attache prévus sur le véhicule comme prescrit au paragraphe 3.2.2 du présent règlement, les positions étant mesurées à partir du plan de référence «E».

S'il existe différentes positions de montage à l'intérieur d'un type de véhicules spécifiées par le demandeur de l'homologation, la position correspondant au cas le plus défavorable doit être choisie en accord avec le service technique.

Toutes les sangles de fixation, toutes les structures intermédiaires et tous les éléments de fixation devraient être installés conformément aux instructions du fabricant.

2.2. Le plancher sur le montage d'essai décrit au paragraphe 2.1 devrait reproduire le plancher réel eu égard aux points d'ancrage A, B, C et D de manière à correspondre à la relation entre les points d'ancrage sur les véhicules effectifs et le plancher dans l'installation proposée, comme indiqué au paragraphe 3.2.2 du présent règlement.

2.3. Deux masses d'essai de type 1 doivent être placées sur la surface «E» du cadre rigide.

2.3.1. Pour déterminer l'emplacement des masses d'essai dans le sens longitudinal, il faut tout d'abord les placer de manière que leur face avant soit en contact avec le système de cloisonnement et que leur face inférieure repose sur le plan horizontal «E» du cadre rigide. On les déplace ensuite vers l'arrière, parallèlement au plan longitudinal médian du cadre rigide, sur une distance horizontale de 200 mm. Dans cette position, ils doivent être fixés contre tout déplacement vers l'arrière. Si, avec la configuration du véhicule décrite au paragraphe 3.2.2 du présent règlement, il n'est pas possible de déplacer les deux masses d'essai du type 1 sur une distance de 200 mm, on les déplace jusqu'à la position la plus reculée possible. La distance entre le plan longitudinal médian du cadre rigide et la face intérieure de chaque masse d'essai doit être de 25 mm pour obtenir une distance de 50 mm entre les deux masses (voir appendice 2 de la présente annexe).

2.3.2. Les configurations visées au paragraphe 3.2.2 du présent règlement pour lesquelles des masses d'essai de type 1 ne peuvent pas être installées feront l'objet d'essais sans ces masses.

2.3.3. Le cadre rigide doit être muni d'un plancher d'essai fixe surélevé ayant une surface de charge telle que le centre de gravité d'une masse d'essai de type 2 se trouve au centre, entre le bord supérieur du dossier situé juste devant le système de cloisonnement (sans tenir compte des appuis-tête) et le bord inférieur de la doublure du toit, directement au-dessus de ce point (X-X dans l'annexe 3, appendice 2) ainsi que défini au paragraphe 3.2.2 du présent règlement. Une masse d'essai du type 2 est placée sur le plancher d'essai surélevé, sa plus grande surface (500 mm × 350 mm) étant située au centre par rapport à l'axe longitudinal du cadre rigide et sa surface de 500 mm × 125 mm étant placée à l'avant, directement en contact avec le système de cloisonnement. Les systèmes de cloisonnement derrière lesquels il n'est pas possible d'installer une masse d'essai de type 2 feront l'objet d'essais sans cette masse (voir appendice 2 de la présente annexe).

2.4. S'il est prévu que les points d'attache du système de cloisonnement se trouvent sur une structure intermédiaire (telle que dossier, garniture latérale, etc.), ces éléments intermédiaires doivent être fixés au cadre rigide avec les pièces de fixation spécifiées par le fabricant.

2.5. Si, dans la configuration prescrite à l'intérieur du cadre d'essai rigide, le système de cloisonnement n'a aucune structure s'étendant jusqu'à 400 mm du plan rigide horizontal «E» (annexe 4), l'essai peut être effectué en l'absence de masses d'essai de type 1.

2.6. Si des éléments du véhicule tels que des parties de la carrosserie, des sièges, des panneaux de garnissage risquent de provoquer un déplacement du système de cloisonnement vers l'avant, ces éléments peuvent être attachés au cadre rigide visé au paragraphe 2.1 à condition que ce soit dans une position qui se rapproche le plus possible de ce que devrait être leur position dans le véhicule par rapport au système de cloisonnement telle qu'elle est prescrite au paragraphe 3.2.2 du présent règlement, à la demande du fabricant. Si l'on excepte les sièges réglables dans le sens longitudinal, lorsque ces positions sont réglables dans le véhicule (comme par exemple pour les dossiers des sièges arrière), ces éléments doivent être positionnés de façon à influer le moins possible sur le déplacement du système de cloisonnement vers l'avant.

2.7. Lorsque le déplacement du système de cloisonnement vers l'avant est limité par une rangée de sièges réglables longitudinalement, ces sièges, s'ils sont fixés sur le cadre rigide prescrit au paragraphe 2.1, à la demande du fabricant, doivent être placés au maximum à 10 mm de la position d'utilisation la plus reculée et la plus basse possible et le dossier, s'il est réglable, doit former avec la verticale un angle le plus proche possible de 25°. Si les dossiers des sièges sont munis d'appuis-tête, ceux-ci doivent être placés dans la position la plus basse.

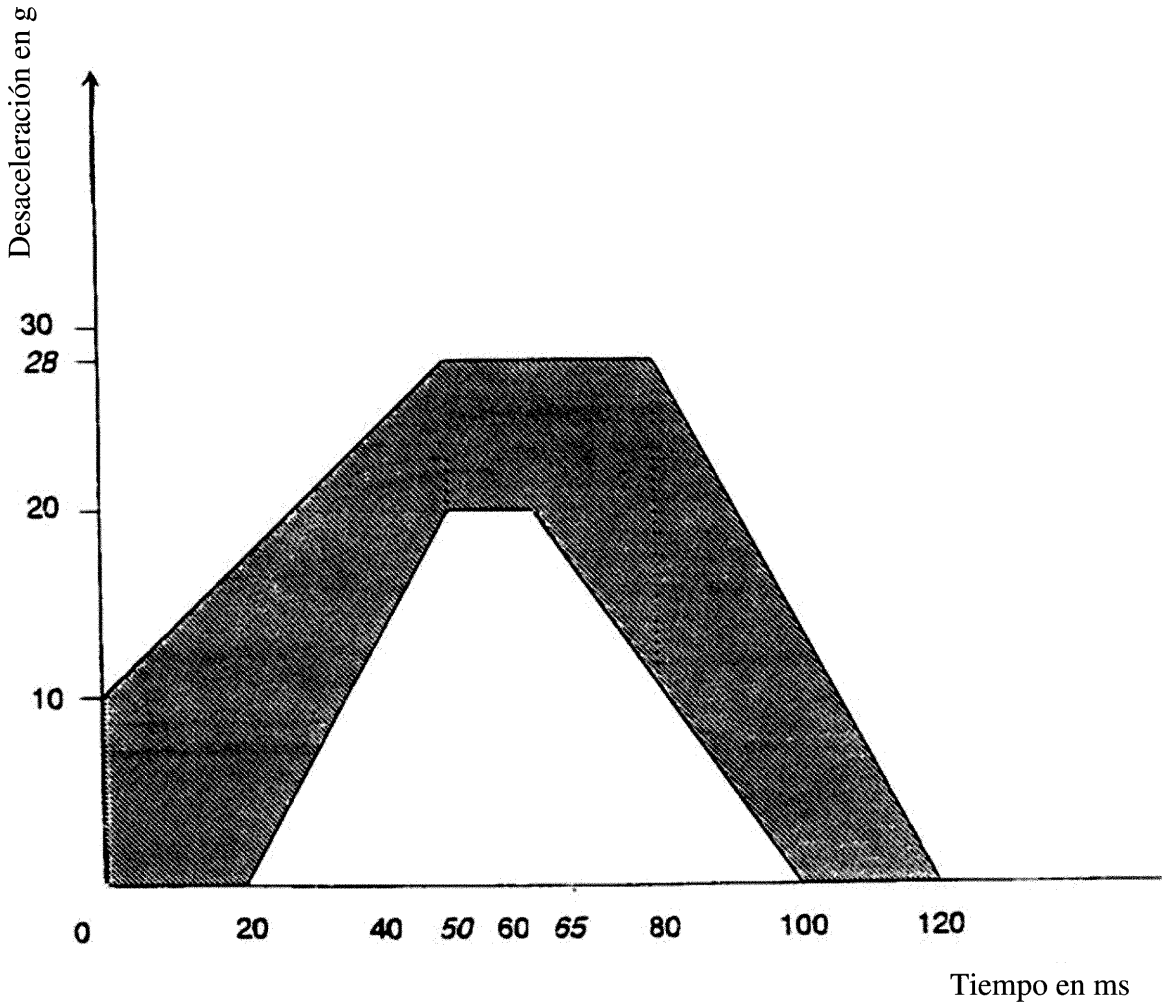
3. RÉALISATION DE L'ESSAI

Le cadre d'essai et ses attaches tels qu'ils sont décrits aux paragraphes 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 et 2.7 doivent être fixés solidement sur un chariot d'essai, qui est soumis à une décélération à partir d'une vitesse initiale donnée jusqu'à l'arrêt, de telle manière que la décélération du chariot et du cadre reste comprise dans un couloir dont les limites sont représentées graphiquement dans l'appendice 1 à l'annexe 3.

APPENDICE 1

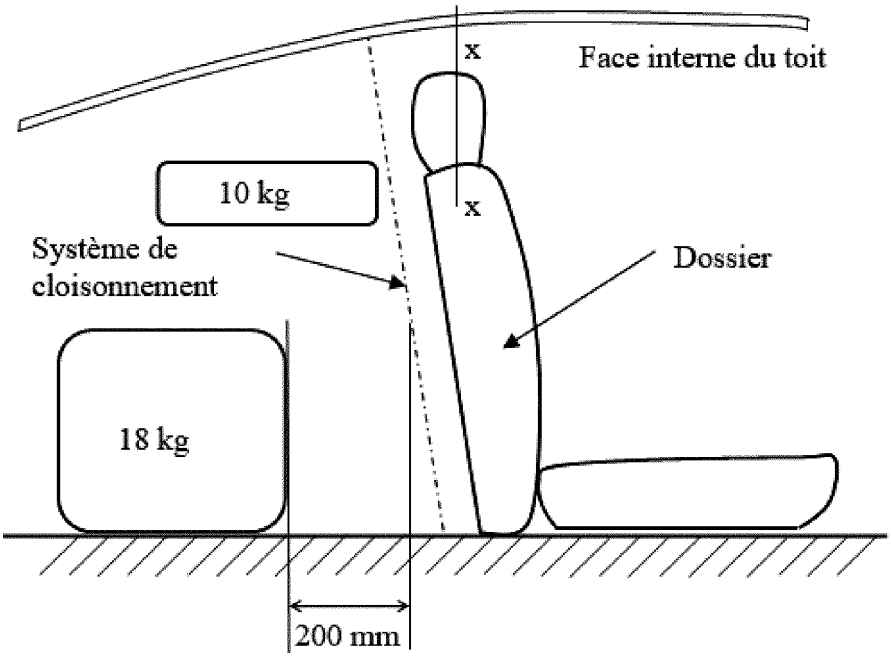
COULOIR DE DÉCÉLÉRATION DU CHARIOT EN FONCTION DU TEMPS

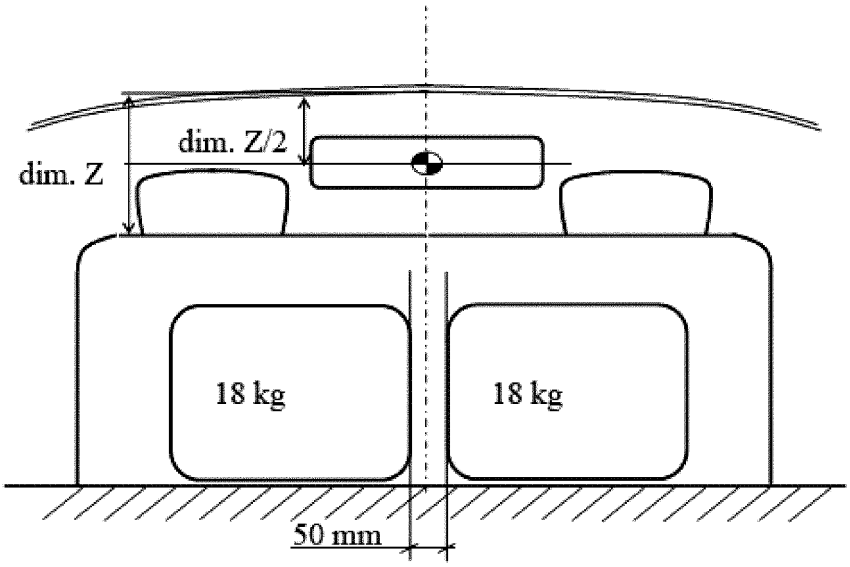
(Choc frontal)



APPENDICE 2

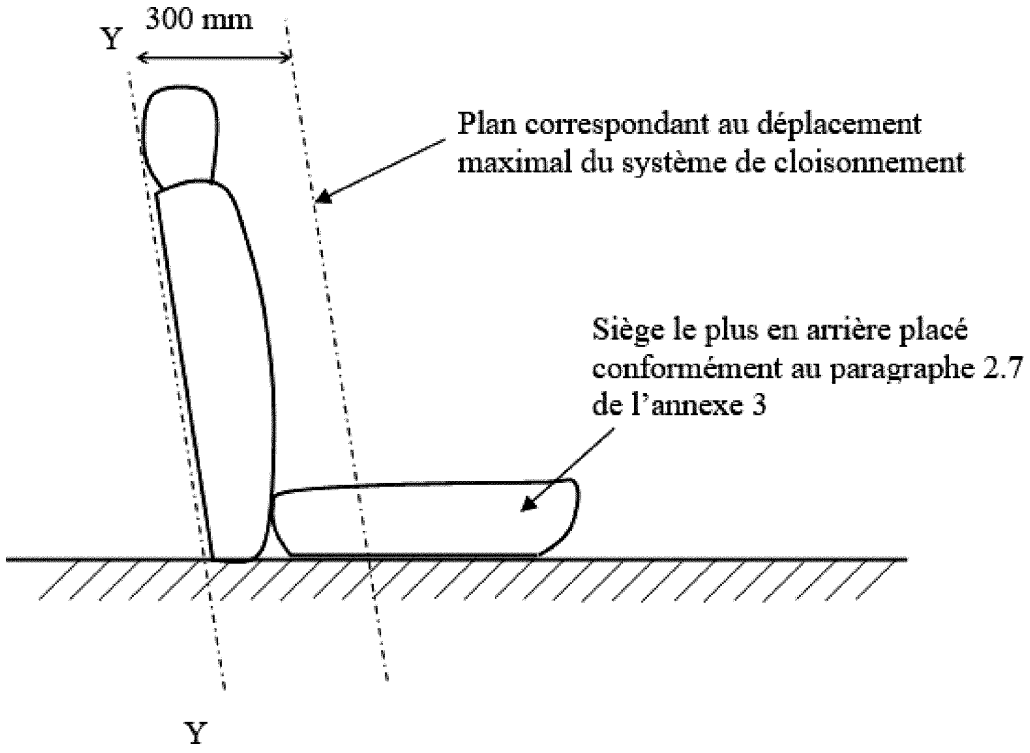
POSITION DES MASSES D'ESSAI DE TYPE 1 ET DE TYPE 2 PAR RAPPORT AU CADRE D'ESSAI





APPENDICE 3

POSITION DU PLAN CORRESPONDANT AU DÉPLACEMENT MAXIMAL DU SYSTÈME DE CLOISONNEMENT



ANNEXE 4

EXEMPLE DE DISPOSITIF D'ESSAI DE RÉSISTANCE DES SYSTÈMES DE CLOISONNEMENT

