

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/1999/18
30 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

Groupe de travail des dispositions
générales de sécurité

(Soixante-dix-septième session, 25-28 octobre 1999,
point 9 de l'ordre du jour)

**PROPOSITION DE PROJET DE RÉVISION 3 DU RÈGLEMENT No 18 :
(Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée)**

Transmis par l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles (OICA)

Note : Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert de l'OICA, afin d'éliminer du Règlement toutes les dispositions concernant les véhicules des catégories M1 et N1. Le texte du Règlement a été modifié et les paragraphes renumérotés en conséquence (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 67).

Note : Le présent document n'est distribué qu'aux experts des dispositions générales de sécurité.

GE.99-23030 (F)

Règlement No 18

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES
EN CE QUI CONCERNE LEUR PROTECTION CONTRE UNE UTILISATION NON AUTORISÉE

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
RÈGLEMENT	
1. DOMAINE D'APPLICATION	3
2. DÉFINITIONS	3
3. DEMANDE D'HOMOLOGATION	4
4. HOMOLOGATION	4
5. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES	6
6. SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES	7
7. MODIFICATION DU TYPE DE VÉHICULE ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION	9
8. PROCÉDURES CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION	9
9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION	10
10. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION	10
11. DISPOSITIFS SUPPLÉMENTAIRES OU COMPLÉMENTAIRES	10
12. DISPOSITIONS TRANSITOIRES	11
13. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS	11
ANNEXES	
<u>Annexe 1</u> - 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 véhicule en ce qui concerne sa protection contre une utilisation non autorisée conformément à la première partie du Règlement No 18	
<u>Annexe 2</u> - Exemples de marques d'homologation	
<u>Annexe 3</u> - Epreuve d'usure des dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée agissant sur la direction	

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique : aux véhicules automobiles ayant au moins trois roues à l'exception de ceux de la catégorie M_1 et N_1 , en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend

- 2.1 par "homologation d'un véhicule", l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne sa protection contre une utilisation non autorisée;
- 2.2 par "type de véhicule" les véhicules à moteur des catégories M_2 , M_3 , N_2 et N_3 ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter, notamment, sur les points suivants :
- 2.2.1 indications relatives au type de véhicule données par le constructeur,
- 2.2.2 aménagement et construction de l'élément ou des éléments du véhicule sur lesquels agit le dispositif de protection,
- 2.2.3 type du dispositif de protection;
- 2.3 par "dispositif de protection", un système destiné à empêcher la mise en marche non autorisée du moteur par les moyens normaux ou l'utilisation d'une autre source d'énergie motrice principale du véhicule, en combinaison avec au moins un dispositif permettant :
- le verrouillage de la direction; ou
 - le verrouillage de la transmission; ou
 - le verrouillage de la commande du changement de vitesses;
- 2.4 par "dispositif de conduite", la commande de direction, la colonne de direction et ses éléments annexes d'habillage, l'arbre de direction, le boîtier de direction ainsi que tous les autres éléments qui conditionnent directement l'efficacité du dispositif de protection;
- 2.5 par "combinaison", une des variantes conçue et fabriquée spécialement à cet usage d'un système de verrouillage, qui, lorsqu'elle est actionnée convenablement, permet de faire fonctionner ledit système de verrouillage;
- 2.6 par "clé", tout dispositif conçu et fabriqué pour faire fonctionner un système de verrouillage lui-même conçu et fabriqué pour être actionné uniquement par ce dispositif;

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION

- 3.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne un dispositif de protection destiné à empêcher son utilisation non autorisée est présentée par le constructeur ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2 Elle doit être accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :
 - 3.2.1 description détaillée du type de véhicule, en ce qui concerne la disposition et la conception de la commande ou de l'élément sur lequel le dispositif de protection agit;
 - 3.2.2 dessins, à l'échelle requise et suffisamment détaillés, du dispositif de protection et des pièces de montage sur le véhicule;
 - 3.2.3 description technique du dispositif.
- 3.3 Il sera présenté au service technique chargé des essais d'homologation :
 - 3.3.1 un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer si le service technique le demande;
 - 3.3.2 à la demande du service technique, les composants du véhicule qu'il juge indispensables pour effectuer les contrôles prescrits aux paragraphes 5 et 6 du présent Règlement.

4. HOMOLOGATION

- 4.1 Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5 et 6 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.2 Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 03 qui correspond à la série 03 d'amendements entrée en vigueur le ...) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut attribuer ce numéro au même type de véhicule muni d'un autre type de dispositif de protection ou dont le dispositif de protection est installé d'une autre manière, ou sur un autre type de véhicule.
- 4.3 L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule en application du présent Règlement est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'un formulaire conforme au modèle figurant à l'annexe 1 du présent Règlement, accompagné

des dessins du dispositif de protection et des pièces de montage présentés par le demandeur de l'homologation. Ce formulaire et ces dessins ne doivent pas être d'un format supérieur au format A4 (210 x 297 mm) ou doivent être pliés à ce format et être à l'échelle requise.

- 4.4 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :
- 4.4.1 d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E" suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation ¹,
- 4.4.2 du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre "R", d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à droite du cercle prescrit au paragraphe 4.4.1.
- 4.5 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un ou de plusieurs autres Règlements joints en annexe à l'Accord, dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 4.4.1; en pareil cas, les numéros de Règlement et d'homologation et les symboles additionnels pour tous les Règlements en application desquels l'homologation a été accordée dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement sont inscrits l'un au-dessous de l'autre à droite du symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.
- 4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

¹/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Islande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33-36 (libres), 37 pour la Turquie, 38 et 39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (l'homologation est accordée par ses États membres en utilisant leur symbole CEE respectif) et 43 pour le Japon. Les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ou de leur adhésion à cet Accord, et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

- 4.7 La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur ou à proximité.
- 4.8 L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de marques d'homologation.
5. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES
- 5.1 Le dispositif de protection doit être conçu de telle sorte qu'il soit nécessaire de le mettre hors d'action :
- 5.1.1 pour la mise en marche du moteur par la commande normale,
- 5.1.2 pour l'orientation, la conduite ou le déplacement du véhicule vers l'avant par ses propres moyens.
- 5.2 Les prescriptions visées au paragraphe 5.1 doivent être satisfaites en manoeuvrant une seule clé.
- 5.3 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 6.1.5, si le système est commandé par une clé introduite dans une serrure, la clé ne doit pas pouvoir être enlevée sans que le dispositif visé au paragraphe 5.1 soit entré en action ou ait été armé.
- 5.4 Le dispositif de protection mentionné au paragraphe 5.1 ci-dessus et les pièces qu'il commande dans le véhicule doivent être conçus de telle sorte qu'il soit impossible, rapidement et sans attirer l'attention, de l'ouvrir, de le rendre inopérant, ou de le détruire, par exemple en utilisant des outils, du matériel ou des instruments ordinaires bon marché et faciles à dissimuler.
- 5.5 Le dispositif de protection doit faire partie de l'équipement d'origine du véhicule (c'est-à-dire qu'il doit être installé par le constructeur avant la première vente au détail). Il doit être fixé de telle manière que, une fois verrouillé, il ne puisse être démonté qu'avec des outils spéciaux, même lorsque les différentes garnitures ont été enlevées. Lorsqu'il est possible de neutraliser le dispositif de protection en enlevant certaines vis, ces vis, si elles ne sont pas indémontables, doivent être couvertes par des parties du dispositif de protection lorsqu'il est verrouillé.
- 5.6 Les systèmes de verrouillage à clé doivent comporter au moins 1 000 combinaisons différentes, ou un nombre égal à celui des véhicules construits annuellement si ce nombre est inférieur à 1 000. Pour un même type de véhicule, la fréquence d'utilisation d'une combinaison doit être approximativement de 1 pour 1 000.
- 5.7 Le code de la clé et de la serrure ne doit pas être visible.
- 5.8 La serrure doit être conçue, fabriquée et fixée de telle sorte qu'il soit impossible de faire tourner le barillet, quand il est en position verrouillée, en exerçant un couple de moins de 2,45 mdaN avec aucun autre instrument que la clé correspondante, et

- 5.8.1 si le barillet est à goupilles, qu'il n'y ait pas plus de deux gorges identiques, opérant dans le même sens, adjacentes, et de 60 % de gorges identiques, ou
- 5.8.2 si le barillet est à plateaux, qu'il n'y ait pas plus de deux gorges identiques, opérant dans le même sens, adjacentes, et de 50 % de gorges identiques.
- 5.9 Les dispositifs de protection doivent être tels que soit exclu tout risque de blocage accidentel lorsque le véhicule est en mouvement, susceptible en particulier de compromettre la sécurité.
- 5.9.1 Il ne doit pas être possible de faire jouer les dispositifs de protection agissant sur la direction, la transmission ou la commande du changement de vitesses sans mettre au préalable les commandes du moteur en position d'arrêt et exécuter ensuite une opération qui n'est pas une continuation ininterrompue de la manoeuvre d'arrêt du moteur.
- 5.9.2 Dans le cas de dispositifs de protection agissant sur la direction, la transmission ou la commande du changement de vitesses, si le retrait de la clé enclenche le dispositif, il nécessitera un déplacement minimum de 2 mm avant que le dispositif s'enclenche ou un dispositif de chevauchement doit empêcher le retrait accidentel ou partiel de la clé.
- 5.10 L'emploi d'énergie auxiliaire est autorisé seulement pour la commande de verrouillage ou de déverrouillage du dispositif de protection. Le maintien de ce dispositif en position doit être assuré seulement par des moyens mécaniques.
- 5.11 Il ne doit être possible de mettre en route le moteur du véhicule par les moyens normaux qu'après déverrouillage du dispositif de protection.
- 5.12 Les dispositifs de protection empêchant le desserrage des freins du véhicule ne sont pas autorisés.
- 5.13 Si le dispositif de protection est équipé d'un mécanisme d'avertissement du conducteur, celui-ci doit se déclencher quand on ouvre la porte du côté du conducteur, à moins qu'il n'ait été déclenché et la clé retirée.

6. SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

Outre les spécifications générales prescrites au paragraphe 5, le dispositif de protection doit satisfaire aux conditions particulières prévues ci-après :

- 6.1 Dispositifs de protection agissant sur la direction
- 6.1.1 Un dispositif de protection agissant sur la direction doit bloquer la direction.

- 6.1.2 Lorsque le dispositif de protection est armé, il ne doit pas être possible de l'empêcher de fonctionner.
- 6.1.3 Le dispositif de protection doit continuer de satisfaire aux prescriptions des paragraphes 5.9, 6.1.1., 6.1.2. et 6.1.4., après qu'il a subi 2 500 manoeuvres de verrouillage dans chaque sens dans l'épreuve d'usure spécifiée à l'annexe 6.
- 6.1.4 Une fois armé, le dispositif de protection doit être suffisamment solide pour résister, sans détérioration du mécanisme de direction susceptible de compromettre la sécurité, à l'application, dans les deux sens et dans des conditions statiques, d'un couple de 20 mdaN dans l'axe de l'arbre de direction.
- 6.1.5. Si le dispositif de protection est tel que la clé peut être enlevée dans une position autre que celle dans laquelle la direction est verrouillée, il doit être conçu de telle façon que la manoeuvre requise pour atteindre cette position et enlever la clé ne puisse être effectuée involontairement.
- 6.2 Dispositifs de protection agissant sur la transmission
- 6.2.1 Un dispositif de protection agissant sur la transmission doit empêcher la rotation des roues motrices du véhicule.
- 6.2.2 Quand le dispositif de protection est armé, il doit être impossible de l'empêcher de fonctionner.
- 6.2.3 Il ne doit pas pouvoir se produire un blocage accidentel de la transmission lorsque la clé est dans la serrure du dispositif de protection, même si le dispositif empêchant la mise en marche du moteur est entré en action ou a été armé.
- 6.2.4 Le dispositif de protection doit être conçu et réalisé de façon à conserver toute son efficacité même après un certain degré d'usure, après 2 500 manoeuvres de verrouillage dans chaque sens.
- 6.2.5 Lorsque le dispositif de protection comporte une position autre que celle qui assure le verrouillage de la transmission et dans laquelle la clé peut être retirée, il doit être conçu de telle sorte que la manoeuvre consistant à atteindre cette position et à retirer la clé ne puisse être effectuée par inadvertance.
- 6.2.6 Le dispositif de protection doit pouvoir résister, sans détérioration susceptible de compromettre la sécurité, à l'application, dans les deux sens et dans des conditions statiques, d'un couple de 50 % supérieur au couple maximal pouvant être normalement appliqué sur la transmission. Pour déterminer la valeur de ce couple d'essai, on tiendra compte non pas du couple maximal du moteur, mais du couple maximal pouvant être transmis par l'embrayage ou par la transmission automatique.

- 6.3 Dispositifs de protection agissant sur la commande du changement de vitesses
- 6.3.1 Le dispositif de protection agissant sur la commande du changement de vitesses doit pouvoir empêcher tout changement de vitesse.
- 6.3.2 Sur les boîtes de vitesses manuelles, le levier de vitesses ne doit pouvoir être verrouillé qu'en marche arrière; le verrouillage au point mort est admis.
- 6.3.3 Sur les boîtes de vitesses automatiques disposant de la position "parc" le verrouillage ne doit pouvoir se faire que dans cette position; un verrouillage en position "point mort" ou "arrière" est admis.
- 6.3.4 Sur les boîtes de vitesses automatiques ne disposant pas de la position "parc", le verrouillage ne doit pouvoir se faire que dans les positions "point mort" ou "arrière".
- 6.3.5 Le dispositif de protection doit être conçu et réalisé de façon à conserver toute son efficacité même après un certain degré d'usure, après 2 500 manoeuvres de verrouillage dans chaque sens.
7. MODIFICATION DU TYPE DE VÉHICULE ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION
- 7.1 Toute modification du type de véhicule est portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation du type de ce véhicule. Ce service peut alors :
- 7.1.1 soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable notable, et qu'en tout cas les dispositifs de protection satisfont encore aux prescriptions,
- 7.1.2 soit demander un nouveau procès-verbal au service technique chargé des essais.
- 7.2 La confirmation ou le refus de l'homologation avec indication de la modification est notifié aux Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement selon la procédure indiquée au paragraphe 4.3.
- 7.3 L'autorité compétente qui délivre l'extension d'homologation attribue un numéro de série à chaque fiche de communication établie en vue de cette extension.
8. PROCÉDURES CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- Les procédures de la conformité de la production doivent être conformes à celles de l'Appendice 2 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), avec les prescriptions suivantes :

- 8.1 Les véhicules homologués en vertu du présent Règlement en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée doivent être construits de façon à être conformes au type homologué et à satisfaire aux prescriptions des paragraphes 5 et 6 ci-dessus.

9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 9.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si les conditions énoncées au paragraphe 8 ci-dessus ne sont pas respectées.

- 9.2 Si une Partie contractante à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche 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 production du type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il en informe l'autorité qui a délivré l'homologation qui, à son tour, le notifiera aux autres Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.

11. DISPOSITIFS SUPPLÉMENTAIRES OU COMPLÉMENTAIRES

- 11.1 Une homologation en application du présent Règlement peut être accordée en ce qui concerne un dispositif de protection comportant en outre un système d'alarme acoustique ou optique ou en ce qui concerne l'installation facultative de dispositifs supplémentaires pour empêcher l'utilisation non autorisée du véhicule à condition que l'actionnement de ces dispositifs supplémentaires soit obtenu par une commande séparée; les dispositions de l'article 3 de l'Accord auquel le Règlement est annexé ne peuvent être considérées comme empêchant les Parties contractantes à cet Accord appliquant le présent Règlement d'interdire ces dispositifs complémentaires pour les véhicules qu'elles immatriculent.

- 11.2 Si le dispositif de protection comporte un dispositif d'alarme externe complémentaire, acoustique et/ou optique, les signaux émis doivent être brefs et s'interrompre automatiquement après 30 secondes au plus pour ne reprendre que lors d'une nouvelle mise en action. En outre,

- 11.2.1 si le signal est acoustique, il peut être émis par l'avertisseur normalement monté sur le véhicule,

- 11.2.2 si le signal est optique, il ne doit être obtenu que par le clignotement des seuls feux-croisement du véhicule.

12. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser un type de véhicule autre que celui des catégories M₁ et N₁, homologué en application de la série 01 d'amendements au présent Règlement.

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

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

Annexe 1

COMMUNICATION

(format maximal : A4 (210 x 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 véhicule en ce qui concerne sa protection contre une utilisation non autorisée conformément à la première partie du Règlement No 18.

Homologation No ...

Extension No ...

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule :
2. Type de véhicule :
3. Nom et adresse du constructeur :
4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur : . . .
.
5. Description sommaire du dispositif de protection, de son montage et de l'élément du véhicule sur lequel il agit, en plus de la mise en marche du moteur (direction/commande du changement de vitesses/transmission 2/
.
6. Le véhicule est muni d'un dispositif d'alarme acoustique/optique 2/complémentaire du type suivant :
.

7. Véhicule présenté à l'homologation le :
8. Service technique chargé des essais d'homologation :
.
9. Date du procès-verbal délivré par ce service :
10. Numéro du procès-verbal délivré par ce service :
11. Homologation accordée/étendue/refusée/retirée 2/
12. Raison(s) de l'extension de l'homologation :
.
13. Emplacement de la marque d'homologation sur le véhicule :
14. Lieu :
15. Date :
16. Signature :
17. Une liste des pièces portant le numéro d'homologation indiqué ci-dessus, déposée auprès du service administratif qui a délivré l'homologation de type, et qui peut être obtenue sur demande, est annexée à la présente communication.

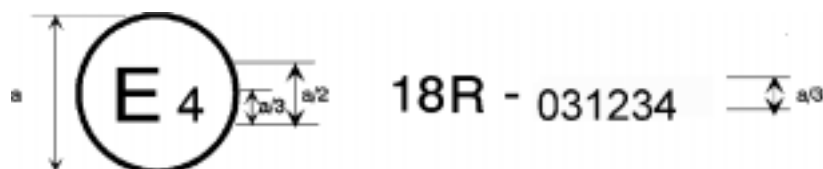
1/ Numéro distinctif du pays qui a délivré/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions du Règlement qui ont trait à l'homologation).

2/ Biffer les mentions inutiles.

Annexe 2

EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

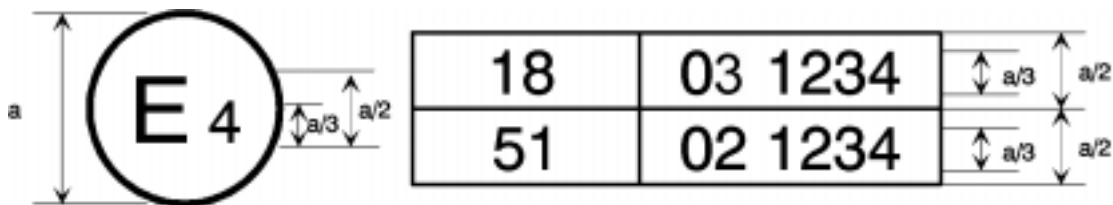
Modèle A



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type concerné a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application du Règlement No 18, sous le numéro 031234. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation (03) indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement No 18 y compris la série 03 d'amendements.

Modèle B



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type concerné a été homologué aux Pays-Bas (E 4) en application des Règlements Nos 18 et 51¹. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation indiquent qu'à la date à laquelle ces homologations ont été accordées, le Règlement No 18 comprenait la série 03 d'amendements et le Règlement No 51 la série 02 d'amendements.

¹Le deuxième numéro est donné simplement à titre d'exemple.

Annexe 3

ÉPREUVE D'USURE DES DISPOSITIFS DESTINÉS A EMPÊCHER UNE UTILISATION
NON AUTORISÉE AGISSANT SUR LA DIRECTION

1. Matériel d'essai

Le matériel d'essai comprend :

- 1.1 Un appareil permettant de monter tout le mécanisme échantillon de direction équipé du dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée, tel qu'il est défini au paragraphe 2.3 du présent Règlement;
- 1.2 Un système pour enclencher et désenclencher le dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée comprenant l'utilisation de la clé;
- 1.3 Un système pour faire tourner l'arbre de direction par rapport au dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée.

2. Méthode d'essai

- 2.1 Un échantillon de tout le mécanisme de direction équipé du dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée est monté sur l'appareil visé au paragraphe 1.1 ci-dessus.
- 2.2 Un cycle d'épreuve comprend les opérations suivantes :
 - 2.2.1 Position de départ. Le dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée est désenclenché et l'arbre de direction est placé dans une position qui empêche l'enclenchement du dispositif, sauf s'il est du type qui permet le verrouillage dans n'importe quelle position du mécanisme de direction.
 - 2.2.2 Armement. Le dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée est mis en position armée en utilisant la clé.
 - 2.2.3 1/ Enclenchement. On fait tourner l'arbre de direction de telle façon que le couple qui lui est appliqué, à l'instant où est enclenché le dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée, soit de $5.85 \text{ Nm} \pm 0.25 \text{ Nm}$.
 - 2.2.4 Désenclenchement. Le dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée est désenclenché par les moyens normaux, le couple étant ramené à zéro pour faciliter le désenclenchement.

- 2.2.5 ¹ Position de retour. On fait tourner l'arbre de direction jusqu'à une position qui ne permet pas l'enclenchement du dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée.
- 2.2.6 Rotation en sens inverse. On répète les opérations 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 et 2.2.5, mais dans le sens de rotation inverse de l'arbre de direction.
- 2.2.7 Le temps écoulé entre deux enclenchements successifs du dispositif doit être d'au moins 10 secondes.
- 2.3 On répète le cycle d'usure le nombre de fois prévu au paragraphe 6.1.3 du présent Règlement.

¹Si le dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée permet le verrouillage dans n'importe quelle position du mécanisme de direction, les opérations visées aux paragraphes 2.2.3 et 2.2.5 seront supprimées.