



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/827  
22 janvier 2002

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS  
et FRANCAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

PROJET DE COMPLEMENT 5 AU REGLEMENT No 50

(Feux de position, feux stop et feux indicateurs  
de direction pour motocycles)

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté à sa dix-neuvième session par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié, suite à la recommandation du WP.29 adoptée à sa cent vingt-cinquième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2001/47, tel qu'il a été corrigé (TRANS/WP.29/815, par. 133).

Ajouter un nouveau paragraphe 3.1.4, ainsi conçu :

"3.1.4 Si le demandeur déclare que le dispositif peut être monté sur le véhicule selon différents angles d'inclinaison de l'axe de référence par rapport aux plans de référence du véhicule et par rapport au sol ou pivoter autour de son axe de référence ou, dans le cas d'un feu de plaque arrière, que le dispositif peut être monté en plusieurs positions ou dans une plage de positions par rapport à l'emplacement que doit occuper la plaque d'immatriculation; ces différents montages doivent être indiqués sur la fiche de communication."

Paragraphe 3.2.1, modifier comme suit :

"... les conditions géométriques du (des) montage(s) sur le véhicule, ainsi que l'axe d'observation qui doit être pris dans les essais comme axe de référence ... (angle horizontal  $H = 0/$ ; angle vertical  $V = 0/$ ) et le point qui doit être pris comme centre de référence dans ces essais; les dessins doivent montrer l'emplacement prévu pour la marque d'homologation et, le cas échéant, pour les symboles additionnels par rapport au cercle de la marque d'homologation;"

Paragraphe 7.8, modifier comme suit :

"7.8 De façon générale, les intensités sont mesurées avec la source lumineuse allumée en permanence.

Dans le cas des feux conçus pour fonctionner par intermittence, on veillera à éviter l'échauffement excessif du dispositif. Cependant, suivant la façon dont ce dernier est construit, par exemple, lorsqu'il est équipé de diodes électroluminescentes ou si des précautions sont prises pour éviter un échauffement excessif, l'intensité peut être mesurée lorsque les feux fonctionnent en mode clignotant.

Pour ce faire, le dispositif doit être réglé sur une fréquence de  $f = 1,5 \pm 0,5$  Hz, avec une période supérieure à 0,3 s, mesurée à 95 % de l'intensité lumineuse maximale.

Dans le cas des lampes à incandescence remplaçables, elles doivent émettre le flux lumineux de référence pendant la mise sous tension. Dans tous les autres cas, la tension prescrite au paragraphe 8.1 doit monter et descendre en moins de 0,01 s; aucun dépassement n'est autorisé.

Si les mesures sont faites en mode clignotant, l'intensité lumineuse relevée correspond à l'intensité maximale."

Annexe 2, point 9, modifier comme suit :

"9. Description sommaire 3/ :

Par catégorie de feu :

Couleur de la lumière émise : rouge / jaune sélectif / blanc / jaune-auto 2/

Nombre et catégorie de lampe(s) à incandescence .....

.....

Conditions géométriques de montage et variantes éventuelles: ..... "

Ajouter un nouveau paragraphe 1.3, ainsi conçu :

"1.3 Si le dispositif peut être monté sur le véhicule en plusieurs positions ou dans une plage de positions, il faut recommencer les mesures photométriques pour chaque position ou pour les positions extrêmes de la plage d'axes de référence définie par le fabricant."

Paragraphe 3.2, modifier comme suit :

"3.2 Pour les lampes à incandescence remplaçables : si elles comportent des lampes à incandescence de 6,75 V, 13,5 V ou 28,0 V, les valeurs d'intensité lumineuse (de luminance) obtenues doivent être corrigées. Le facteur de correction est le rapport entre le flux lumineux de référence et la valeur moyenne du flux lumineux obtenue à la tension utilisée (6,75 V, 13,5 V ou 28,0 V). Les flux lumineux réels de chaque lampe à incandescence ne doivent pas s'écarter de plus de  $\pm 5\%$  de la valeur moyenne. On peut aussi utiliser, dans chacune des positions, une lampe à incandescence étalon émettant un flux de référence, et additionner les valeurs relevées pour les différentes positions."

Annexe 5, modifier comme suit :

".....

Jaune-auto : Limite vers le vert :  $y \# x - 0,120$   
 Limite vers le rouge :  $y \# 0,390$   
 Limite vers le blanc :  $y \# 0,790 - 0,670 x$ "

Jaune-sélectif \*/:.....  
 ....."

Annexe 6, paragraphe 3, modifier comme suit :

"3. Angle d'incidence

Le fabricant du dispositif d'éclairage indique un ou plusieurs montages ou une plage de montages de ce dispositif par rapport à l'emplacement que doit occuper la plaque d'immatriculation; lorsque le dispositif d'éclairage est monté dans la(les) position(s) définie(s) par le fabricant, l'angle d'incidence de la lumière sur la surface de la plaque ne doit pas dépasser 82°, en aucun des points de la surface à éclairer, cet angle étant mesuré par rapport à l'extrémité de la plage éclairante du dispositif la plus éloignée de la surface de la plaque. Lorsqu'il y a plus d'un élément optique, cette exigence ne s'applique qu'à la partie de la plaque destinée à être éclairée par l'élément correspondant.

Le dispositif doit être conçu de façon qu'aucun rayon de lumière ne soit dirigé directement vers l'arrière, exception faite de rayons de lumière rouge dans le cas où le dispositif est combiné ou groupé avec un feu arrière."

---