



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****Cent cinquantième session**

Genève, 9-12 mars 2010

Point 4.2.27 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958: examen des projets d'amendements  
aux Règlements existants****Proposition de complément 11 à la série 01 d'amendements  
au Règlement n° 53 (Installation des dispositifs d'éclairage et  
de signalisation lumineuse sur les véhicules de la catégorie L<sub>3</sub>)****Communication du Groupe de travail de l'éclairage  
et de la signalisation lumineuse\***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) à sa soixante-deuxième session. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2009/39, tel qu'il est reproduit à l'annexe IX du rapport, et sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2009/40, non modifié. Il est présenté pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) (ECE/TRANS/WP.29/GRE/62, par. 32 et 35).

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Table des matières, liste des annexes, ajouter un renvoi à la nouvelle annexe 6, libellé comme suit:

«Annexe 6 Schéma montrant l'“angle d'inclinaison transversale du faisceau”, l'“angle de roulis du véhicule” et l'“angle  $\delta$ ”».

*Corps du Règlement,*

*Ajouter les nouveaux paragraphes 2.24 à 2.29, ainsi conçus:*

- «2.24 “Angle d'inclinaison transversale du faisceau”, l'angle formé entre la ligne de coupure du faisceau lorsque le motorcycle est dans la position spécifiée au paragraphe 5.4 et la ligne de coupure lorsque le motorcycle est à un angle de roulis (voir le schéma à l'annexe 6);
- 2.25 “Système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau”, un dispositif qui corrige l'inclinaison transversale du faisceau pour la rapprocher de zéro;
- 2.26 “Angle de roulis du motorcycle”, l'angle entre la verticale et le plan longitudinal médian vertical du véhicule, lorsque le motorcycle est en rotation le long de son axe longitudinal (voir le schéma à l'annexe 6);
- 2.27 “Signal du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau”, tout signal de commande ou tout signal de commande additionnel d'entrée du système, ou tout signal de commande de sortie du système émis vers le motorcycle;
- 2.28 “Générateur de signal du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau”, un dispositif reproduisant un ou plusieurs signaux du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau pour les essais du système;
- 2.29 “Angle d'essai du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau”, l'angle  $\delta$  formé entre la ligne de coupure du faisceau (ou la partie horizontale de la ligne de coupure dans le cas d'un projecteur émettant un faisceau asymétrique) et la ligne HH (voir le schéma à l'annexe 6).».

*Paragraphes 6.1.5 à 6.1.5.2, modifier comme suit:*

- «6.1.5 Orientation
- 6.1.5.1 Vers l'avant. Le ou les feux peuvent pivoter en fonction du braquage de la direction.
- 6.1.5.2 Un système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau de route peut être installé.».

*Paragraphes 6.1.8 à 6.1.8.2, modifier comme suit:*

- «6.1.8 Témoins
- 6.1.8.1 “Témoin d'enclenchement”  
Obligatoire; voyant lumineux bleu non clignotant.
- 6.1.8.2 “Témoin de défaillance” du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau  
Obligatoire; voyant clignotant jaune-auto, qui peut être combiné avec le témoin visé au paragraphe 6.2.8.2. Il doit être activé toutes les fois qu'une défaillance est détectée en ce qui concerne les signaux du système de correction. Il doit demeurer activé tant que la défaillance subsiste.».

*Paragraphe 6.1.9, modifier comme suit:*

«6.1.9 Autres prescriptions

6.1.9.1 L'intensité maximale totale des feux de route pouvant être allumés simultanément ne doit pas dépasser 430 000 cd, soit une valeur de référence de 100 (valeur d'homologation).».

*Ajouter le nouveau paragraphe 6.1.9.2, libellé comme suit:*

«6.1.9.2 En cas de défaillance du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau de route, il doit être possible, sans l'aide d'outils spéciaux:

a) de désactiver le système jusqu'à ce qu'il puisse être remis en fonction conformément aux instructions du constructeur; et

b) de recalibrer le faisceau de route de telle manière que son réglage horizontal et vertical soit le même que pour un projecteur non équipé du système.

Le constructeur doit fournir une description détaillée de la procédure de remise en fonction du système.

Le constructeur a aussi la possibilité d'installer un système automatique qui soit effectuée les deux tâches mentionnées ci-dessus, soit remet en fonction le système de correction. Dans ce cas, il doit fournir au laboratoire d'essais une description du système automatique et, en attendant que des prescriptions harmonisées aient été établies, donner les moyens de vérifier que le système automatique fonctionne comme décrit.».

*Ajouter les nouveaux paragraphes 6.2.5.5 et 6.2.5.6, ainsi conçus:*

«6.2.5.5 Un système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau de croisement peut être installé. L'angle de correction toutefois ne doit pas être supérieur à l'angle de roulis du véhicule.

6.2.5.6 La conformité avec les prescriptions du paragraphe 6.2.5.5 est vérifiée dans les conditions suivantes:

Le véhicule est placé dans la position indiquée au paragraphe 5.4. Il est alors mis en position inclinée et l'angle d'essai est mesuré.

Le véhicule doit être essayé dans les deux positions suivantes:

a) l'angle de correction maximal de l'inclinaison transversale du faisceau, spécifié par le constructeur (vers la gauche et vers la droite);

b) la demi-valeur de l'angle de correction maximal de l'inclinaison transversale du faisceau, spécifié par le constructeur (vers la gauche et vers la droite).

Quand le véhicule est replacé dans la position indiquée au paragraphe 5.4, l'angle d'essai doit repasser rapidement à zéro.

Le guidon peut être bloqué dans la position de marche en ligne droite de façon à empêcher tout braquage lorsque le véhicule est mis en position inclinée.

Pour l'essai, un générateur de signal du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau est utilisé pour activer le système.

Le système est considéré comme satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 6.2.5.5, si aucune des valeurs mesurées de l'angle d'essai n'est

inférieure à zéro. Cette condition peut être démontrée par le constructeur par d'autres moyens avec l'accord de l'autorité responsable de l'homologation de type.».

*Paragraphes 6.2.8 et 6.2.9, modifier comme suit:*

«6.2.8 Témoins

6.2.8.1 “Témoin d'enclenchement”

Facultatif, voyant lumineux vert non clignotant.

6.2.8.2 “Témoin de défaillance” du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau

Obligatoire; voyant lumineux clignotant jaune-auto, qui peut être combiné avec le témoin visé au paragraphe 6.1.8.2. Il doit être activé toutes les fois qu'une défaillance est détectée en ce qui concerne les signaux du système de correction. Il doit demeurer activé tant que la défaillance subsiste.

6.2.9 Autres prescriptions

En cas de défaillance du système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau de croisement, il doit être possible, sans l'aide d'outils spéciaux:

a) de désactiver le système jusqu'à ce qu'il puisse être remis en fonction conformément aux instructions du constructeur; et

b) de recalibrer le faisceau de croisement de telle manière que son réglage horizontal et vertical soit le même que pour un projecteur non équipé du système.

Le constructeur doit fournir une description détaillée de la procédure de remise en fonction du système.

Le constructeur a aussi la possibilité d'installer un système automatique qui soit effectuée les deux tâches mentionnées ci-dessus, soit remet en fonction le système de correction. Dans ce cas, il doit fournir au laboratoire d'essais une description du système automatique et, en attendant que des prescriptions harmonisées aient été établies, donner les moyens de vérifier que le système automatique fonctionne comme décrit.».

*Paragraphe 6.13.4.1.4, modifier comme suit:*

«6.13.4.1.4 S'il y a deux feux de circulation diurne, la distance entre leurs plages éclairantes ne doit pas être supérieure à 420 mm.».

*Ajouter le nouveau paragraphe 6.13.4.1.5, ainsi conçu:*

«6.13.4.1.5 La prescription concernant la distance maximale susmentionnée ne s'applique pas lorsque les feux de circulation diurne:

a) sont groupés, combinés ou mutuellement incorporés avec un autre feu; ou

b) sont à l'intérieur de la projection de la silhouette frontale du motocycle sur un plan orthogonal perpendiculaire au plan médian longitudinal du véhicule.».

Ajouter la nouvelle annexe 6, ainsi conçue:

«Annexe 6

SCHÉMA MONTRANT L'“ANGLE D'INCLINAISON TRANSVERSALE  
DU FAISCEAU”, L'“ANGLE DE ROULIS DU VÉHICULE”  
ET L'“ANGLE  $\delta$ ”

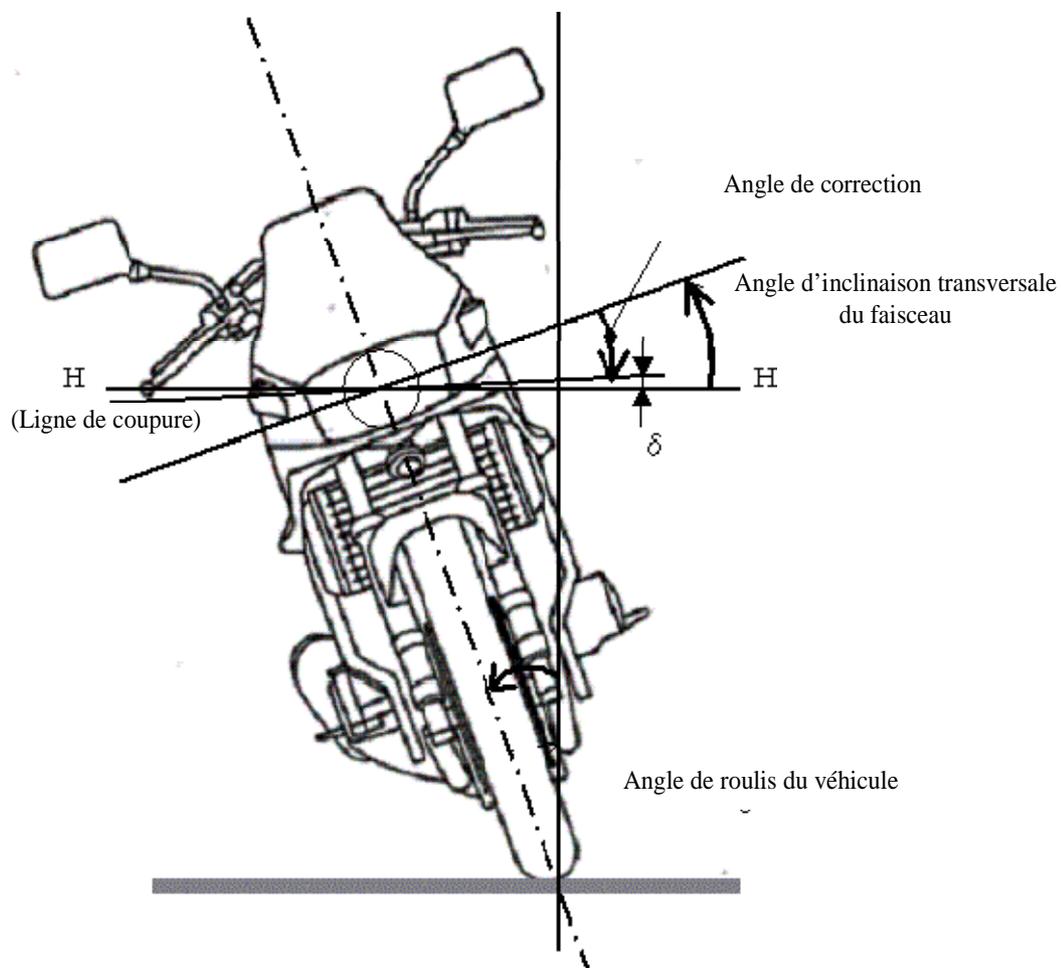


Figure 3

Note: Sur cette figure, le motocycle est incliné du côté droit.»