

22 juin 2015

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*

(Révision 2, comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

Additif 33: Règlement n° 34

Révision 2 – Amendement 2

Série 03 d'amendements au Règlement – Date d'entrée en vigueur: 15 juin 2015

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie

Ce document constitue un outil de documentation. Le texte authentique et contraignant juridique est ECE/TRANS/WP.29/2014/65 (tel que modifié par le paragraphe 61 du rapport ECE/TRANS/WP.29/1112).



Nations Unies

* Ancien titre de l'Accord: Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958.

Paragraphe 1.2, modifier comme suit:

«1.2 Partie II-1: À l’homologation, à la demande du constructeur, des véhicules de catégories M, N et O, équipés d’un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide, qui ont été homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d’incendie en cas de choc frontal et/ou latéral ainsi que des véhicules de catégories M₁ et N₁, qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 2,8 tonnes, et de catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O, équipés d’un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide, qui ont été homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d’incendie en cas de choc arrière.

Partie II-2: À l’homologation des véhicules de catégories M₁ et N₁, qui ont une masse maximale autorisée ne dépassant pas 2,8 tonnes et qui sont équipés d’un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide et homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d’incendie en cas de choc arrière.».

Paragraphe 3.1.4.2, modifier comme suit:

«3.1.4.2 Du numéro du présent Règlement, suivi de “RI” si le véhicule est homologué en application de la partie I du Règlement ou de “RII-1” si le véhicule est homologué en application des parties I ou IV et de la partie II-1 du Règlement, ou de “RII-2” si le véhicule est homologué en application des parties I ou IV et de la partie II-2 du Règlement, d’un tiret et du numéro d’homologation placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 3.1.4.1.».

Ajouter une nouvelle partie, libellée comme suit:

«Partie II-2 – Homologation d’un véhicule en ce qui concerne la prévention des risques d’incendie en cas de choc arrière

9.6 Définitions et prescriptions relatives aux essais

9.6.1 Les paragraphes 7 à 8.2.2 de la partie II-1 s’appliquent.

9.6.2 Les essais doivent être effectués sur le véhicule conformément aux procédures décrites à l’annexe 4 du présent Règlement.

9.6.3 Après l’essai de choc, les prescriptions d’efficacité visées aux paragraphes 9.1 à 9.4 de la partie II-1 doivent être satisfaites.».

Ajouter de nouveaux paragraphes 17.7 à 17.11, libellés comme suit:

«17.7 À compter de la date officielle d’entrée en vigueur de la série 03 d’amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser de délivrer ou d’accepter une homologation de type accordée en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d’amendements.

17.8 À compter du 1^{er} septembre 2018, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne délivreront des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d’amendements.

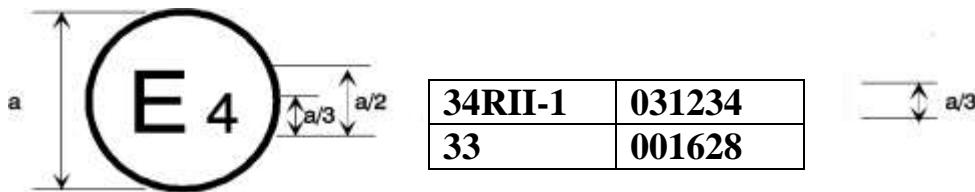
- 17.9 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions pour les homologations de types existants qui ont été délivrées conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 17.10 Même après l'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le Règlement continuent d'accepter les homologations de type qui ont été accordées en vertu des précédentes séries d'amendements au présent Règlement et qui ne sont pas concernées par la série 03 d'amendements.
- 17.11 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en application après la date d'entrée en vigueur des séries d'amendements les plus récentes ne sont pas tenues d'accepter les homologations qui ont été accordées conformément à l'une ou l'autre des séries précédentes d'amendements au présent Règlement.».

Dans l'ensemble de l'annexe 2, remplacer le nombre «02» par «03».

Annexe 2, Modèle B, modifier comme suit:

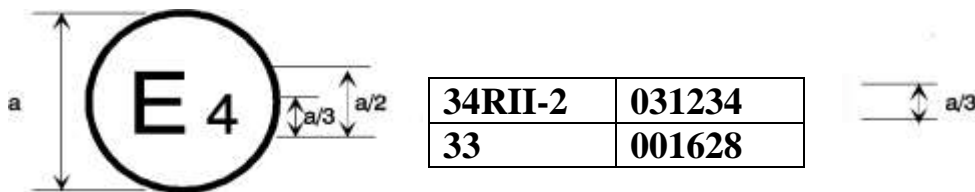
«Modèle B

(Voir le paragraphe 3.1.5 du présent Règlement.)



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

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4) en vertu des Règlements n^{os} 34, parties I ou IV et II-1, et 33*. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été délivrées, le Règlement n^o 34 incluait la série 03 d'amendements et le Règlement n^o 33 se trouvait toujours sous sa forme d'origine.



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de véhicule concerné a été homologué aux Pays-Bas (E 4) en vertu des Règlements n^{os} 34, parties I ou IV et II-2, et 33*. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été délivrées, le Règlement n^o 34 incluait la série 03 d'amendements et le Règlement n^o 33 se trouvait toujours sous sa forme d'origine.».

Annexe 4,

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Lieu d'essai

L'emplacement où l'essai est effectué doit avoir une surface suffisante pour recevoir le système de propulsion de l'élément de frappe, et permettre le déplacement du véhicule heurté et l'installation de l'équipement nécessaire à l'essai. L'endroit où se produiront la collision et le déplacement du véhicule heurté doit être horizontal, plat et sans inégalités, et représentatif d'une chaussée normale, sèche et régulière.».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 La surface d'impact doit être plane, avoir une largeur d'au moins 2 500 mm, une hauteur de 800 mm, et ses arêtes doivent présenter un arrondi compris entre 40 et 50 mm de rayon. Elle doit être recouverte de contre-plaqué en bon état de 20 +/- 2 mm d'épaisseur.».

Paragraphe 2.4.2, modifier comme suit:

«2.4.2 La vitesse d'impact doit être comprise entre 48 km/h et 52 km/h.».
