

9 novembre 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 106: Règlement no 107

Révision 6 – Amendement 2

Complément 2 à la série 06 d'amendements au Règlement – Date d'entrée en vigueur:
8 octobre 2015

Complément 3 à la série 06 d'amendements au Règlement – Date d'entrée en vigueur:
8 octobre 2015

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M₂ ou M₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction

Ce document constitue un outil de documentation. Les textes authentiques et contraignants juridiques sont:

- ECE/TRANS/WP.29/2014/77
- ECE/TRANS/WP.29/2015/44.



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.

Annexe 3

Paragraphe 7.5.1.5, modifier comme suit:

«7.5.1.5 Sur les véhicules où le moteur se trouve en arrière de l'habitacle du conducteur, celui-ci doit être équipé d'un système d'alarme qui attire l'attention du conducteur au moyen d'un signal sonore et visuel et qui active les feux de détresse en cas de température excessive dans le compartiment moteur et dans chacun des compartiments renfermant un dispositif de chauffage à combustion.».

Paragraphe 7.5.6.2, modifier comme suit:

«7.5.6.2 Lorsqu'un incendie est détecté, le système visé au paragraphe 7.5.6.1 doit attirer l'attention du conducteur au moyen d'un signal sonore et visuel dans son habitacle et activer les feux de détresse.».

Annexe 11,

Paragraphe 3.2.3.2.1, modifier comme suit:

«3.2.3.2.1 Le véhicule en ordre de marche est chargé d'une masse correspondant au nombre P de voyageurs assis de masse unitaire Q ; d'une masse correspondant au nombre SP de voyageurs debout de masse unitaire Q , uniformément répartie sur la surface S_1 réservée aux voyageurs debout; d'une masse WP uniformément répartie sur chaque emplacement pour fauteuil roulant, le cas échéant; d'une masse égale à B (kg), uniformément répartie dans les compartiments à bagages; et d'une masse égale à BX (kg), uniformément répartie sur la surface du toit prévue pour porter des bagages, où:

P est le nombre de places assises;

S_1 est la surface réservée aux voyageurs debout. Pour les véhicules des classes III ou B, $S_1 = 0$;

SP , déclaré par le constructeur, ne peut être supérieur à la valeur S_1/S_{Sp} , où S_{Sp} est l'espace prévu par convention pour un voyageur debout et précisé dans le tableau ci-dessous;

WP (kg) est le nombre d'emplacements pour fauteuils roulants multiplié par 250 kg, correspondant à la masse du fauteuil et de son utilisateur;

B (kg), déclaré par le constructeur, est une valeur numérique d'au moins $100 \times V$;

V est le volume total en m^3 des compartiments à bagages, y compris les racks, les coffres à skis et les coffres à bagages qui sont fixés à l'extérieur du véhicule;

BX , déclaré par le constructeur, doit avoir une valeur numérique d'au moins 75 kg/m^2 .

Les véhicules à deux étages ne doivent pas être équipés de porte-bagages sur le toit. Par conséquent, leur valeur BX doit être égale à zéro.

...».