



Côte d'Ivoire - Normalisation

01 B. P.: 1872 Abidjan 01

Tél.: 27 22 41 17 91

Fax: 27 22 41 52 97

info@codinorm.ci

PROJET DE NORME IVOIRIENNE

PNI UNECE R18: Janvier 2025

**Prescriptions uniformes relatives à l'homologation
des véhicules automobiles en ce qui concerne leur
protection contre l'utilisation non autorisée.**

<i>Décision d'homologation</i>	<i>Imprimé par le Centre d'Information sur les Normes et la Réglementation de CODINORM</i>
<i>Edition</i>	<i>Droits de reproduction et de traduction Réservés à tous pays</i>

Avant-propos national

CODINORM est la structure concessionnaire des activités de normalisation et de la gestion de la marque nationale de conformité aux normes au titre :

- ✓ De la Loi N° 2013-866 du 23 décembre 2013, relative à la normalisation et à la promotion de la qualité,
- ✓ Du Décret N° 2014-460 du 06 août 2014, portant attribution, organisation et fonctionnement de l'organisme national de normalisation, dénommé Comité Ivoirien de Normalisation, en abrégé CIN,
- ✓ Et du Décret N° 2014-461 du 2014/08/06 portant modalités d'application de la loi N° 2013-866 du 23 décembre 2013 relative à la normalisation et à la promotion de la qualité.

Côte d'Ivoire Normalisation (CODINORM) est membre : De l'Organisation internationale de normalisation (ISO), de l'Organisation africaine de normalisation (ARSO), de La Commission Africaine de Normalisation Electrotechnique (AFSEC), et membre affilié de la Commission électrotechnique internationale (CEI).

Le Projet de Norme Ivoirienne PNI UNECE R18 a été adoptée par le Comité Technique CT55 « CERTIFICATION VÉHICULES ».

Elle est une adoption à l'identique de la norme UNECE 18 révision 3 du 11 juillet 2005 - *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne leur protection contre l'utilisation non autorisée.*

Tout au long du texte de cette norme, lire "...ce règlement CEE-ONU..." pour signifier "...cette norme IVOIRIENNE..."

11 juillet 2005

ACCORD

**CONCERNANT L'ADOPTION DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES
APPLICABLES AUX VEHICULES A ROUES, AUX EQUIPEMENTS ET AUX PIECES
SUSCEPTIBLES D'ETRE MONTES OU UTILISES SUR UN VEHICULE A ROUES
ET LES CONDITIONS DE RECONNAISSANCE RECIPROQUE DES
HOMOLOGATIONS DELIVREES CONFORMEMENT A CES PRESCRIPTIONS */**

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

Additif 17: Règlement No. 18

Révision 3

Comprenant:

La série 03 d'amendements - Date d'entrée en vigueur : 23 juin 2005

**PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VEHICULES
AUTOMOBILES EN CE QUI CONCERNE LEUR PROTECTION CONTRE UNE UTILISATION
NON AUTORISEE**



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.

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

RÈGLEMENT	<u>Page</u>
1. Domaine d'application.....	4
2. Définitions.....	4
3. Demande d'homologation	5
4. Homologation.....	5
5. Spécifications générales	7
6. Spécifications particulières	8
7. Modification du type de véhicule et extension de l'homologation.....	10
8. Procédures de contrôle de la conformité de la production.....	10
9. Sanctions pour non-conformité de la production	11
10. Arrêt définitif de la production	11
11. Dispositifs supplémentaires ou complémentaires	11
12. Dispositions transitoires	12
13. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs.....	12
 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 au Règlement No. 18.
<u>Annexe 2</u>	Exemples de marque d'homologation
<u>Annexe 3</u>	Épreuve d'usure des dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée agissant sur le mécanisme de 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 M₁ et N₁ 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 M₂, M₃, N₂ et N₃ ne différant pas entre eux sur des aspects essentiels, tels que :
- 2.2.1 les indications relatives au type de véhicule données par le constructeur,
- 2.2.2 l'aménagement et construction de l'élément ou des éléments du véhicule sur lesquels agit le dispositif de protection,
- 2.2.3 le 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;

1/ Tels que définis à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1, tel qu'amendé).

- 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 Un numéro d'homologation est attribué à chaque type homologué. Ses deux premiers chiffres (actuellement 03 qui correspond à la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 23 juin 2005) 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 2/,
- 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.

2/ 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 Serbie et Monténégro, 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'Irlande, 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 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 (libre), 36 pour la Lituanie, 37 pour la Turquie, 38 (libre), 39 pour l'Azerbaïdjan, 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (Les homologations sont accordées par les Etats membres qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour la Chypre, 50 pour la Malte et 51 pour la République de Corée. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de 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.

- 4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 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 marque 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.
- 5.1.3 La condition prescrite au paragraphe 5.1 peut être réalisée soit simultanément, soit antérieurement aux actions décrites aux paragraphes 5.1.1 et 5.1.2.
- 5.2 Les prescriptions visées au paragraphe 5.1 doivent être satisfaites en manœuvrant 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, 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 Nm 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, lorsque le véhicule est en mouvement, tout risque de blocage accidentel susceptible en particulier de compromettre la sécurité.
- 5.9.1 Il ne doit pas être possible de mettre en fonction le dispositif de protection contre une autorisation non autorisée sans mettre au préalable les commandes du moteur en position arrêt et exécuter ensuite une opération qui n'est pas la continuation ininterrompue de la manœuvre d'arrêt du moteur, ou sans mettre au préalable les commandes du moteur en position arrêt alors que le véhicule est à l'arrêt avec le frein de stationnement mis ou que la vitesse du véhicule ne dépasse pas 4 km/h.
- 5.9.2 Dans le cas de dispositifs de protection agissant sur la direction, la transmission ou la commande du changement de vitesses et à enclenchement par retrait de la clé, l'enclenchement du dispositif doit nécessiter un déplacement minimum de 2 mm, ou un dispositif de chevauchement doit empêcher le retrait accidentel total ou partiel de la clé.
- 5.9.3 Les paragraphes 5.8, 5.8.1 ou 5.8.2, et 5.9.2 ne s'appliquent qu'aux dispositifs à système de verrouillage mécanique.
- 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 manœuvres de verrouillage dans chaque sens dans l'épreuve d'usure spécifiée à l'annexe 3.
- 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 200 Nm 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 manœuvre 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 La transmission ne doit pas pouvoir se bloquer accidentellement 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 manœuvres de verrouillage dans chaque sens.
- 6.2.5 Lorsque le dispositif de protection est tel que la clé peut être retirée dans une position autre que celle qui assure le verrouillage de la transmission, il doit être conçu de telle sorte que la manœuvre pour atteindre cette position et 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 "marche 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 "marche 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 manœuvres 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 DE CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

Les procédures de contrôle 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 acoustique et/ou optique complémentaire, 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, soit :

11.2.2.1 il ne doit être obtenu que par le clignotement des seuls feux de croisement du véhicule;

11.2.2.2 il doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 11.2.2.2.1 et 11.2.2.2.2 ci-dessous;

11.2.2.2.1 Durée du signal optique

Le signal optique doit durer entre 25 secondes et 5 minutes à partir du moment où l'alarme a été déclenchée. La mise hors fonction du système d'alarme doit immédiatement faire cesser le signal.

11.2.2.2.2 Type de signal optique

Clignotement de tous les feux indicateurs de direction et/ou du plafonnier, y compris de toutes les lampes faisant partie du même circuit électrique.

Fréquence de déclenchement : 2 " 1 Hz

Pour le signal acoustique, les signaux asynchrones sont aussi autorisés.

Durée du signal : temps mort " 10 %.

12. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser un type de véhicule d'autres catégories que les catégories M₁ et N₁, homologué en application des séries 01 et 02 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/ DELIVRANCE D'UNE HOMOLOGATION
EXTENSION D'HOMOLOGATION
REFUS D'HOMOLOGATION
RETRAIT D'HOMOLOGATION
ARRET DEFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne sa protection contre une utilisation non autorisée conformément au 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 MARQUE D'HOMOLOGATION

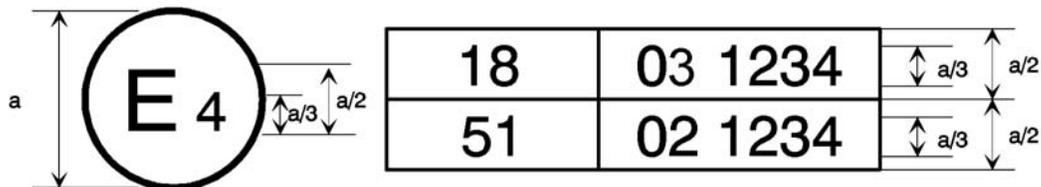
Modèle A



a = 8 mm mini.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type en question 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 mm mini.

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 51³ 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.

^{3/} Le deuxième numéro est donné simplement à titre d'exemple.

Annexe 3

ÉPREUVE D'USURE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION CONTRE
UNE UTILISATION NON AUTORISÉE AGISSANT SUR
LE MÉCANISME DE DIRECTION

1. Matériel d'essai

Le matériel d'essai comprend :

- 1.1 Un montage pour l'échantillon de mécanisme de direction complet, équipé du dispositif de protection, tel qu'il est défini au paragraphe 2.3 du présent Règlement;
- 1.2 Un système pour enclencher et désenclencher le dispositif de protection fonctionnant à l'aide de la clé;
- 1.3 Un système pour faire tourner l'arbre de direction par rapport au dispositif de protection.

2. Méthode d'essai

- 2.1 Un échantillon de mécanisme de direction complet, équipé du dispositif de protection est fixé au montage 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 de protection 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 de protection est armé à l'aide de 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 de protection, soit de 5,85 Nm " 0,25 Nm.
 - 2.2.4 Désenclenchement. Le dispositif de protection 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

1/ Si le dispositif de protection permet le verrouillage dans n'importe quelle position du mécanisme de direction, les opérations visées aux paragraphes 2.2.3 et 2.2.5 sont omises.

permet pas l'enclenchement du dispositif de protection.

- 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 Entre deux enclenchements successifs du dispositif il doit s'écouler 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.
