

---

# Norme internationale



# 6055

---

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION • МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ • ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

---

## Chariots de manutention à grande levée à conducteur porté — Protège-conducteurs — Spécifications et essais

*High-lift rider trucks — Overhead guards — Specification and testing*

Première édition — 1979-09-15

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
**(standards.iteh.ai)**

[ISO 6055:1979](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/5f71ffe4-34e3-4bc6-8e0b-b5bf0cba1c05/iso-6055-1979)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/5f71ffe4-34e3-4bc6-8e0b-b5bf0cba1c05/iso-6055-1979>

page 2

---

CDU 621.868.27 : 62-784.12

Réf. n° : ISO 6055-1979 (F)

**Descripteurs** : chariot de manutention, chariot élévateur, dispositif de sécurité, prévention des accidents, protection contre les chutes d'objets, spécification, essai, essai statique, essai de chute

Prix basé sur 2 pages

## Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique correspondant. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO.

La Norme internationale ISO 6055 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 110, *Chariots de manutention*, et a été soumise aux comités membres en décembre 1977.

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée :

Afrique du Sud, Rép. d'	Inde	ISO 6055:1979	Suède
Autriche	Italie	<a href="http://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/5f71ff4-34e3-4bc6-8e0b-b5bf0cba2010/iso-6055-1979">http://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/5f71ff4-34e3-4bc6-8e0b-b5bf0cba2010/iso-6055-1979</a>	Suisse
Belgique	Japon		Tchécoslovaquie
Bulgarie	Mexique		Turquie
Danemark	Nouvelle-Zélande		URSS
Espagne	Roumanie		USA
France	Royaume-Uni		Yougoslavie

Les comités membres des pays suivants l'ont désapprouvée pour des raisons techniques :

Allemagne, R. F.  
Australie  
Pologne

# Chariots de manutention à grande levée à conducteur porté — Protège-conducteurs — Spécifications et essais

## 1 Objet

La présente Norme internationale spécifie les exigences et les essais des protège-conducteurs destinés à protéger le conducteur contre la chute des objets, mais non contre l'impact d'une charge correspondant à la capacité nominale du chariot.

## 2 Domaine d'application

La présente Norme internationale s'applique aux protège-conducteurs pour tous les types de chariots de manutention à grande levée à conducteur porté, à l'exception des chariots élévateurs à poste de conduite éleveable pour lesquels des spécifications particulières seront prévues.

## 3 Détails de conception

### 3.1 Généralités

**3.1.1** Le protège-conducteur doit s'étendre au-dessus du conducteur dans toutes les circonstances normales de travail du chariot. Lorsque le protège-conducteur est fixé au mât, cette exigence s'applique également dans le cas d'inclinaison du mât vers l'avant.

Les leviers de commande peuvent s'étendre au-delà de la projection du contour du protège-conducteur, en direction du mât, jusqu'à une distance maximale de 150 mm.

**3.1.2** Lorsque des défauts du (des) vérin(s) d'inclinaison ou des pièces associées peuvent provoquer des mouvements du protège-conducteur, des dispositions doivent être prises pour éviter que le conducteur ne soit blessé.

### 3.2 Dimensions

**3.2.1** Le protège-conducteur doit être construit de façon à laisser subsister une bonne visibilité.

**3.2.2** Les ouvertures dans la partie supérieure du protège-conducteur ne doivent pas dépasser 150 mm (6 in) dans l'une des deux dimensions : largeur ou longueur.

**3.2.3** Pour les chariots à grande levée à conducteur assis, un jeu vertical d'au moins 1 000 mm (39 in) doit être maintenu depuis le point d'affaissement maximal du siège sous la masse d'un conducteur de 75 kg (165 lb), jusqu'au-dessous de la partie du protège-conducteur sous laquelle est située la tête du

conducteur, pendant la conduite normale du chariot. Tout réglage vertical du siège, s'il en existe un, est effectué à sa valeur moyenne.

**3.2.4** Pour les chariots à grande levée à conducteur debout, un jeu vertical d'au moins 1 880 mm (74 in) doit être prévu depuis la plate-forme où se tient le conducteur jusqu'au-dessous de la partie du protège-conducteur sous laquelle est située la tête du conducteur pendant la conduite normale du chariot.

**3.2.5** Lorsque cela est demandé par l'utilisateur, le constructeur peut réduire la hauteur hors tout du protège-conducteur, ainsi que le jeu vertical pour la tête du conducteur sous celui-ci, pour permettre le fonctionnement du chariot avec un protège-conducteur dans les zones où le jeu au-dessus de la tête limite la hauteur hors tout du chariot.

## 4 Essais

### 4.1 Généralités

**4.1.1** Les essais suivants doivent être effectués sur le prototype d'un protège-conducteur, monté sur un chariot du type et de la capacité nominale pour lesquels il a été conçu. Un montage simulé peut être également utilisé.

- a) Un essai statique.
- b) Un essai dynamique en des points répartis au hasard, dans des conditions contrôlables et répétitives, pour déterminer la déformation permanente maximale de la partie du protège-conducteur sous laquelle se tient le conducteur.

Pour certaines conditions d'utilisation, un protège-conducteur plus résistant, ou avec des ouvertures plus petites, peut être demandé par l'utilisateur, après accord avec le constructeur du chariot.

Dans le cas de protège-conducteurs utilisés sur des chariots de conception spéciale, d'autres moyens (par exemple : calculs ou résultats d'un essai précédent) peuvent être utilisés.

**4.1.2** Le constructeur du chariot est responsable de l'exécution des essais spécifiés en 4.2 et 4.3.

**4.1.3** L'essai statique (voir 4.2) doit être effectué en premier, et le même protège-conducteur, avec sa fixation, peut être utilisé pour effectuer l'essai de chute du cube (voir 4.3).

**4.2 Essai statique**

**4.2.1 Charge d'essai**

La charge d'essai doit être uniformément répartie sur le dessus du protège-conducteur. La masse de cette charge, en fonction de la capacité nominale du chariot, est spécifiée dans le tableau.

**4.2.2 Mode opératoire**

Le protège-conducteur doit être chargé avec la charge d'essai durant au moins 10 min.

**4.2.3 Résultats d'essai**

Aucune partie du protège-conducteur ou de ses fixations ne doit présenter un défaut évident ou une déformation permanente verticale supérieure à 10 mm.

**4.3 Essai de chute du cube**

**4.3.1 Généralités**

Le protège-conducteur et ses fixations doivent être capables de supporter l'impact de l'objet d'essai spécifié en 4.3.2, appliqué dans les conditions spécifiées en 4.3.3.

**4.3.2 Objet d'essai**

L'objet utilisé pour l'essai doit être un cube, ayant une masse de 45 kg (100 lb), constitué d'un bois dur (ou équivalent), mesurant 300 mm (12 in) de côté. La masse de ce cube peut être ajustée à 45 kg au moyen de plomb ou d'un autre matériau dense, pourvu que l'épaisseur des parois du cube ne soit pas inférieure à 50 mm (2 in).

**4.3.3 Mode opératoire**

Le cube d'essai doit être positionné pour tomber en chute libre

avec une face approximativement parallèle au-dessus du protège-conducteur, et non pas frapper avec un coin ou une arête.

On laissera tomber le cube dix fois, d'une hauteur de 1 500 mm (60 in), de telle façon que la totalité du cube frappe le protège-conducteur en des points répartis au hasard à l'intérieur d'un cercle de 600 mm (24 in) de diamètre, dont le centre est sur la verticale élevée au-dessus du centre de l'emplacement conducteur.

**4.3.4 Résultats d'essai**

Le protège-conducteur ne doit pas montrer de cassures, ni de séparations entre ses divers éléments (l'apparition de légères craquelures est autorisée). De plus, la déformation permanente verticale ne doit pas dépasser 20 mm (3/4 in) mesurés sur le dessous du protège-conducteur, à l'intérieur d'un cercle de 600 mm (24 in) de diamètre, dont le centre est sur la verticale élevée au-dessus du centre de l'emplacement du conducteur (voir figure).

Pendant l'essai de chute du cube, on ne tiendra pas compte des déformations qui pourraient se produire sur des pièces auxiliaires, telles que grillages ou toiles.

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
(standards.itih.ai)

ISO 6055:1979  
<https://standards.itih.ai/catalog/standards/sist/51711e4-34e3-45c6-8c05/iso-6055-1979>

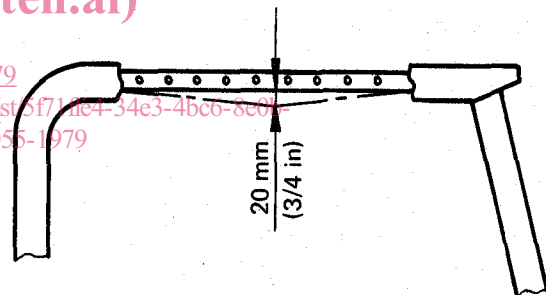


Figure — Déformation permanente admise après l'essai

Tableau — Charges pour l'essai statique

Capacité nominale du chariot, Q		Charge d'essai	
kg	lb	kg	lb
jusqu'à 2 000	jusqu'à 4 400	2 Q	2 Q
de 2 000 à 5 000	de 4 400 à 11 000	2 000 + Q	4 400 + Q
de 5 000 à 10 000	de 11 000 à 22 000	4 500 + Q/2	9 900 + Q/2
supérieure à 10 000	supérieure à 22 000	9 500	20 900