

NORME  
INTERNATIONALE

**ISO**  
**6055**

Deuxième édition  
1997-03-15

---

---

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

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

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

[ISO 6055:1997](#)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/a2c60526-af88-4465-b404-9f6bcf7352f1/iso-6055-1997>



Numéro de référence  
ISO 6055:1997(F)

## 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 en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

(standards.iteh.ai)

La Norme internationale ISO 6055 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 110, *Chariots de manutention*, sous-comité SC 2, *Sécurité des chariots de manutention automoteurs*.

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/a2c60526-af88-4465-b404-9f6bcf7352f1/iso-6055-1997>

Cette deuxième édition annule et remplace la première édition (ISO 6055:1979), dont elle constitue une révision technique.

© ISO 1997

Droits de reproduction réservés. Sauf prescription différente, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'éditeur.

Organisation internationale de normalisation  
Case postale 56 • CH-1211 Genève 20 • Suisse  
Internet central@iso.ch  
X.400 c=ch; a=400net; p=iso; o=isocs; s=central

Imprimé en Suisse

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

## 1 Domaine d'application

La présente Norme internationale prescrit les exigences et les essais des protège-conducteurs pour tous les types de chariots de manutention à grande levée à conducteur porté ayant une hauteur de levage supérieure à 1 800 mm.

Elle ne s'applique pas aux cavaliers transporteurs.

iTeh STANDARD PREVIEW  
(standards.iteh.ai)

## 2 Référence normative

La norme suivante contient des dispositions qui, par suite de la référence qui en est faite, constituent des dispositions valables pour la présente Norme internationale. Au moment de la publication, l'édition indiquée était en vigueur. Toute norme est sujette à révision et les parties prenantes des accords fondés sur la présente Norme internationale sont invitées à rechercher la possibilité d'appliquer l'édition la plus récente de la norme indiquée ci-après. Les membres de la CEI et de l'ISO possèdent le registre des Normes internationales en vigueur à un moment donné.

ISO 5353:1995, *Engins de terrassement, et tracteurs et matériels agricoles et forestiers — Point repère du siège.*

## 3 Détails de conception

### 3.1 Généralités

**3.1.1** Le protège-conducteur doit s'étendre au-dessus du conducteur lorsque celui-ci se trouve assis à son poste de conduite et actionne les commandes fournies par le constructeur du chariot. Lorsque le protège-conducteur est fixé au mât, cette exigence s'applique également dans le cas d'inclinaison du mât.

Les leviers de commande (en position neutre), les pédales non protégées, les pieds et le volant peuvent s'étendre en direction du mât jusqu'à une distance maximale de 150 mm sur un plan horizontal au-delà de la projection verticale du contour du protège-conducteur (voir figure 1). On ne tient aucun compte du frein de stationnement dans sa position «desserrée».

La protection des jambes et des pieds du conducteur est considérée comme satisfaisante si la distance, projetée verticalement sur un plan horizontal, entre l'avant du protège-conducteur et l'arrière de l'avant du châssis protecteur du chariot qui offre la protection, ne dépasse pas 150 mm (voir figure 1).

**3.1.2** Une défaillance au niveau du mécanisme d'inclinaison ne doit pas, directement ou indirectement, faire du protège-conducteur un danger pour le conducteur.

Dimensions en millimètres

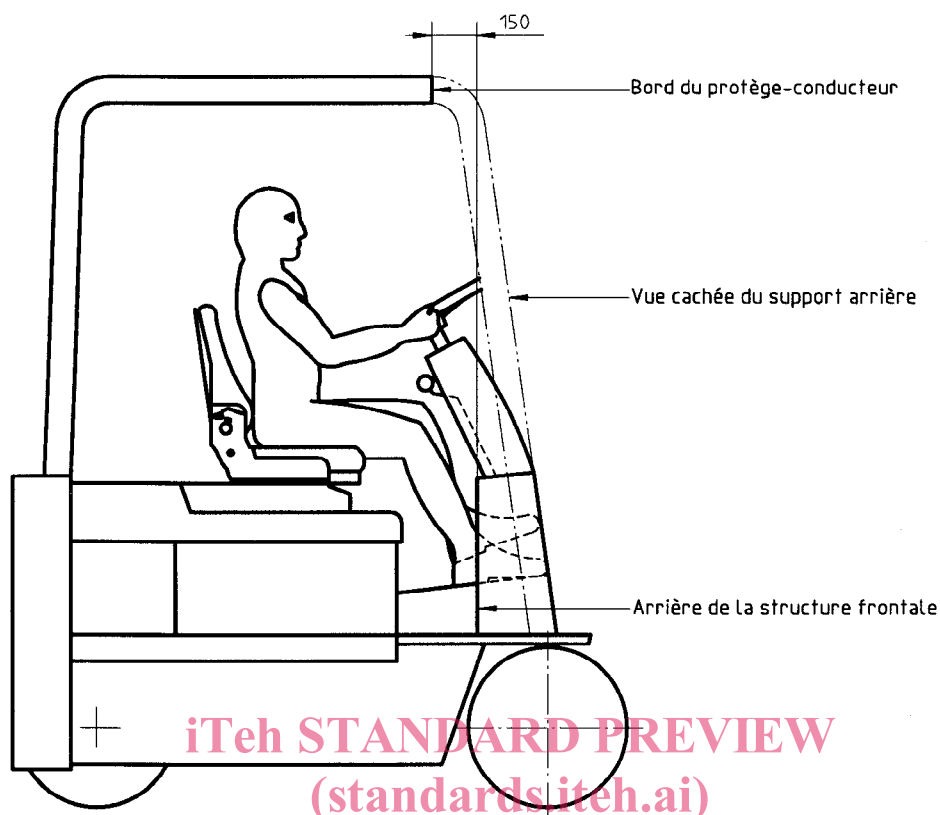


Figure 1 — Protection satisfaisante réalisée par le protège-conducteur

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/a2c60526-af88-4465-b404-9f6bcf7352f1/iso-6055-1997>

## 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 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 doit être maintenu depuis le point d'affaissement maximal du siège sous la masse d'un conducteur de 90 kg, 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, doit être effectué à sa valeur moyenne.

**3.2.4** Pour les chariots à grande levée à conducteur porté, un jeu vertical d'au moins 1 880 mm doit être maintenu 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 ceci 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** Un essai type statique et dynamique doit être effectué sur un protège-conducteur monté sur un chariot du type et de la capacité nominale pour lesquels il a été conçu. En variante, le protège-conducteur peut être monté sur un châssis d'essai à condition que la fixation soit la même que celle sur le chariot pour lequel il a été conçu.

Sur des chariots à poste de conduite éleuable sans dispositif de chargement, l'essai statique prescrit en 4.2 peut être abandonné si un dispositif tel qu'un dispositif de blocage du levage est monté sur le protège-conducteur ou sur le toit de la cabine. Sur des mécanismes de levage hydrauliques, le limiteur de pression peut être utilisé à cet effet si le protège-conducteur est suffisamment solide.

**4.1.2** L'essai statique doit être effectué en premier sur le même protège-conducteur avec sa fixation conformément à 4.2 suivi de l'essai dynamique conformément à 4.3.

## 4.2 Essai statique

### 4.2.1 Principe

Pour déterminer que la résistance intrinsèque du protège-conducteur est adéquate.

### 4.2.2 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 prescrite dans le tableau 1.

### 4.2.3 Mode opératoire

Le protège-conducteur doit être chargé avec la charge d'essai pendant au moins 1 min.

**Tableau 1 — Charges pour l'essai statique**

Valeurs en kilogrammes

Capacité nominale du chariot, $Q$	Charge d'essai
$Q \leq 2\,000$	$2Q$
$2\,000 < Q \leq 5\,000$	$2\,000 + Q$
$5\,000 < Q \leq 10\,000$	$4\,500 + Q/2$
$Q > 10\,000$	9 500

## 4.3 Essai dynamique

### 4.3.1 Principe

Pour déterminer la résistance à la déformation permanente de la partie du protège-conducteur sous laquelle s'assoit où se tient le conducteur.

NOTE 1 Dans le cas de protège-conducteurs montés sur des chariots de conception spéciale, d'autres moyens, par exemple calculs ou résultats d'un essai précédent, peuvent être utilisés pour déterminer la conformité aux exigences.

### 4.3.2 Généralités

Le protège-conducteur et ses fixations doivent être capables de supporter l'impact de l'objet d'essai prescrit en 4.3.3, appliqué dans les conditions spécifiées en 4.3.4.

### 4.3.3 Objet d'essai

L'objet d'essai doit avoir une masse de 45 kg et présenter une face percutante carrée mesurant 300 mm de côté. La face percutante doit être constituée de bois de chêne ou d'un matériau de masse volumique identique ayant une épaisseur d'au moins 50 mm. Les coins et les arêtes doivent être arrondis à un rayon compris entre 10 mm et 15 mm (bornes comprises).

### 4.3.4 Mode opératoire

L'objet d'essai doit être positionné de manière à être lâché en chute libre avec la face percutante à peu près parallèle au dessus du protège-conducteur, de façon à ne pas percuter avec un coin ou une arête. L'objet d'essai

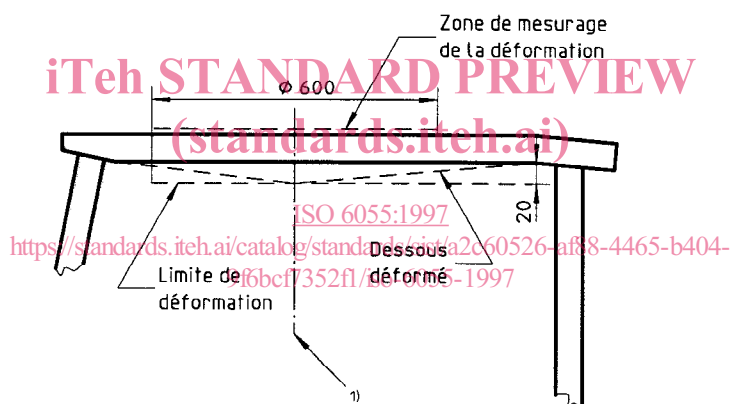
doit être lâché 10 fois d'une hauteur de 1,5 m. L'un des lâchers doit se faire d'un point sur lequel sera placé le centre de l'objet d'essai, situé à la verticale au-dessus du point repère du siège du conducteur défini dans l'ISO 5353, le siège étant en position moyenne de réglage, ou bien à la verticale au-dessus du centre de l'emplacement du conducteur debout. Les neuf autres lâchers doivent se faire à partir de points répartis au hasard à l'intérieur d'un cercle de 600 mm de diamètre, sur lesquels sera placé le centre de l'objet d'essai à la verticale au-dessus du point repère du siège du conducteur, le siège étant en position moyenne de réglage, ou bien à la verticale au-dessus du centre de l'emplacement du conducteur debout.

NOTE 2 Il est reconnu que, dans certaines positions, une partie de l'objet d'essai peut dépasser l'arête du protège-conducteur lors de la percussion.

#### 4.4 Exigences (voir figures 2 et 3)

Une fois les deux essais terminés, le protège-conducteur ne doit pas montrer de cassures, ni de séparations entre ses divers éléments. De plus, la déformation permanente verticale ne doit pas dépasser 20 mm, mesurés sur le dessous du protège-conducteur à l'intérieur d'un cercle de 600 mm de diamètre, dont le centre est situé au-dessus du point repère du siège du conducteur juste à sa verticale, le siège étant en position moyenne de réglage, ou bien situé au-dessus du centre de l'emplacement du conducteur debout juste à sa verticale. Pendant l'essai dynamique, on ne doit pas prendre en compte les défaillances des matériaux fermant les ouvertures admises en 3.2.2 (tels que grillages, tissus, verre trempé, panneaux transparents, etc.).

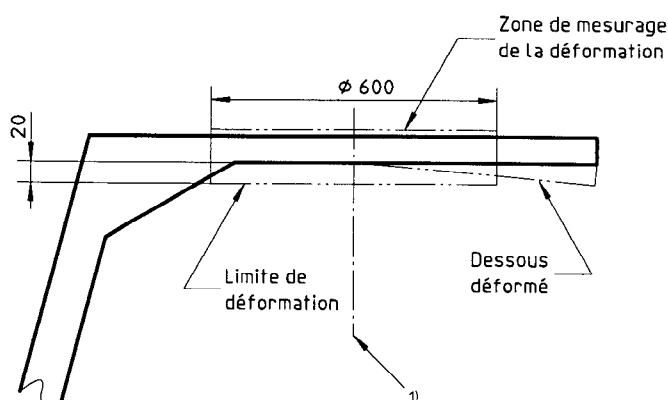
Dimensions en millimètres



1) Centre de l'emplacement du conducteur debout ou du point repère du siège en position moyenne de réglage.

**Figure 2 — Déformation admissible lorsque le protège-conducteur est en appui total**

Dimensions en millimètres



1) Centre de l'emplacement du conducteur debout ou du point repère du siège en position moyenne de réglage.

**Figure 3 — Déformation admissible lorsque le protège-conducteur est en appui d'un seul côté**

Page blanche

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

ISO 6055:1997

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/a2c60526-af88-4465-b404-9f6bcf7352f1/iso-6055-1997>

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

[ISO 6055:1997](#)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/a2c60526-af88-4465-b404-9f6bcf7352f1/iso-6055-1997>

---

---

**ICS 53.060**

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

Prix basé sur 4 pages

---

---