

Norme internationale 6813

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

Véhicules routiers — Collisions — Terminologie

Road vehicles — Collisions — Terminology

Première édition — 1981-12-15

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 6813:1981

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/c551f71e-7619-47dd-a530-99983bb4a03d/iso-6813-1981>

CDU 629.113.531.66 : 001.4

Réf. n° : ISO 6813-1981 (F)

Descripteurs : véhicule routier, essai de laboratoire, essai au choc, accident, collision, vocabulaire.

Prix basé sur 8 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 6813 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*, et a été soumise aux comités membres en septembre 1979.

STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée :

ISO 6813:1981

Afrique du Sud, Rép. d'	Chili	Pays-Bas
Allemagne, R. F.	Chine	Pologne
Australie	Corée, Rép. de	Roumanie
Autriche	Corée, Rép. dém. p. de	Suède
Belgique	Espagne	Suisse
Brésil	Italie	Tchécoslovaquie
Bulgarie	Japon	URSS
Canada	Mexique	USA

Le comité membre du pays suivant l'a désapprouvée pour des raisons techniques :

Royaume-Uni

Véhicules routiers — Collisions — Terminologie

1 Objet et domaine d'application

La présente Norme internationale établit une terminologie relative aux essais en laboratoire, ainsi qu'aux accidents réels.

Elle est applicable à tous les types de collision, exceptés ceux où la direction du véhicule ne correspond pas à l'un des plans principaux de celui-ci (c'est-à-dire collision de deux véhicules en dérapage, avec une composante transversale).

2 Références

ISO 4130, *Véhicules routiers — Système de référence tridimensionnel et points de repères — Définitions.*

ISO 3984, *Véhicules routiers — Voitures particulières — Essai de collision arrière sur barrière mobile.*

3 Définitions

3.1 accident : Événement brusque ou fortuit qui altère l'état du véhicule et/ou de ses occupants. (Voir figure 1.)

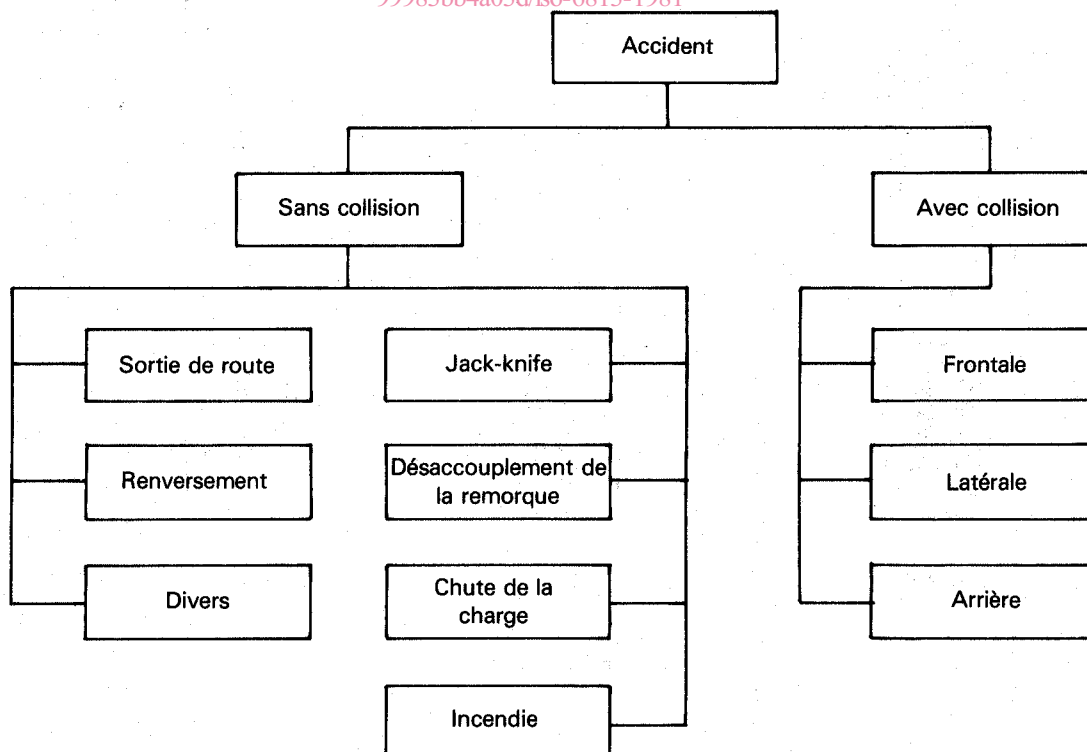


Figure 1

3.2 collision : Accident dans lequel un véhicule heurte un autre véhicule, ou un obstacle, des dégâts en découlant à l'un ou aux deux. Un accident est caractérisé par les facteurs suivants :

- type de collision;
- obstacle heurté;
- direction de la collision;
- alignement des axes;
- vitesse de rapprochement $V_1 + V_2$.

(Voir figures 2 et 5.)

3.2.1 collision frontale

- entre deux véhicules : les deux véhicules subissent un choc frontal;
- entre un véhicule et un obstacle fixe : le véhicule subit un choc frontal. [Voir figure 2 a).]

3.2.2 collision latérale entre deux véhicules : L'un des véhicules subit un choc latéral, l'autre un choc frontal. [Voir figure 2 b).]

3.2.3 collision arrière

- entre deux véhicules : l'un des véhicules subit un choc arrière, l'autre un choc frontal;
- entre un véhicule et un obstacle fixe : le véhicule subit un choc arrière. [Voir figure 2 c).]

3.2.4 direction de la collision : Une collision peut être longitudinale ou angulaire (voir figure 3).

3.2.5 angle de collision entre deux véhicules : L'angle de la collision est mesuré entre les deux plans verticaux correspondant aux plans longitudinaux médians¹⁾ de chaque véhicule. C'est un angle compris entre 0 et 180 ° (droite ou gauche), une collision frontale correspondant à un angle de 0° et une collision arrière à 180° (voir figure 4).

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

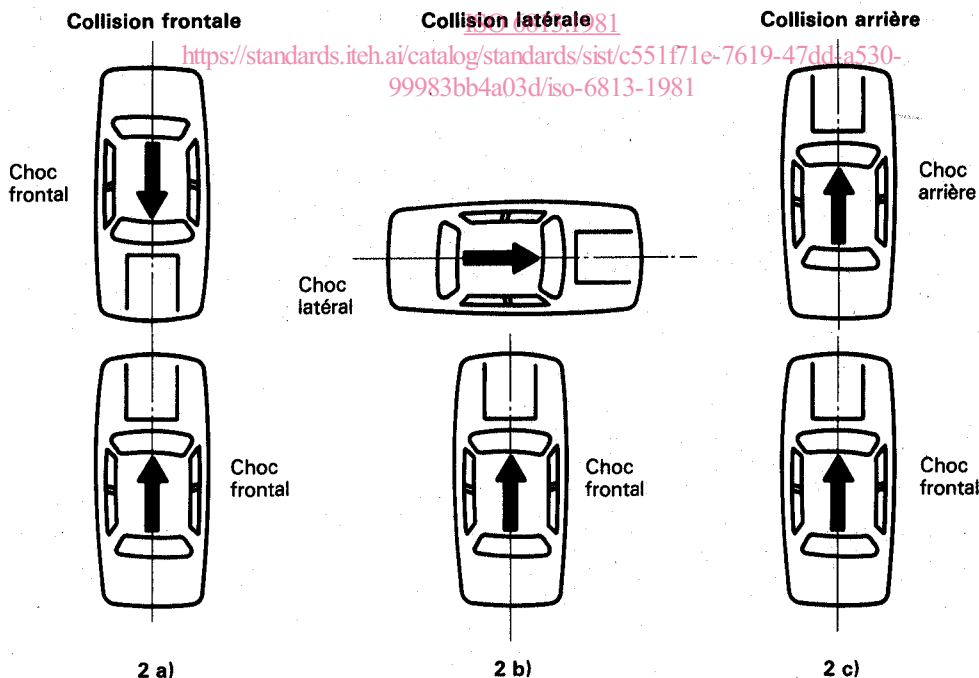


Figure 2

1) Tels que définis dans l'ISO 4130.

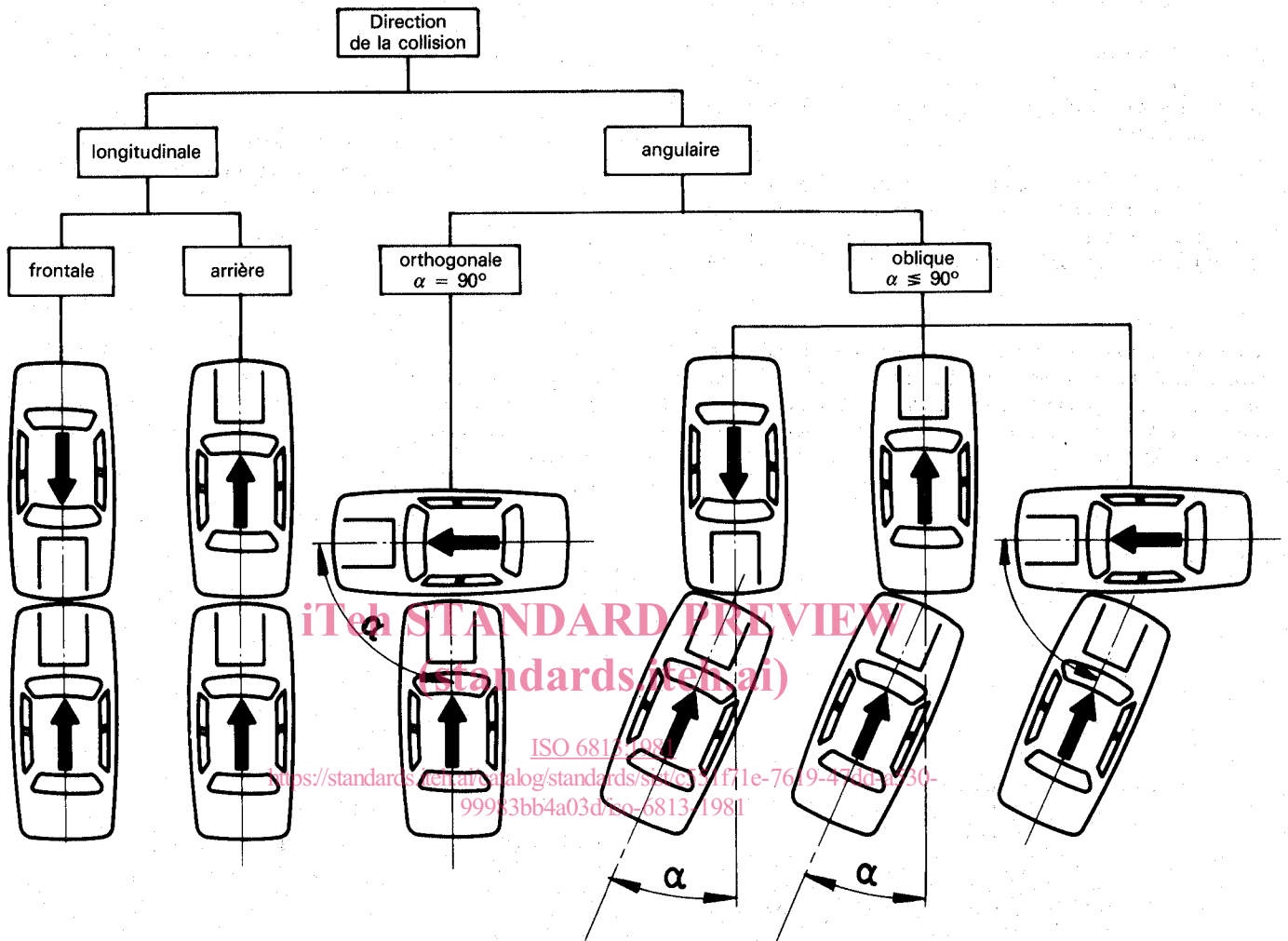


Figure 3

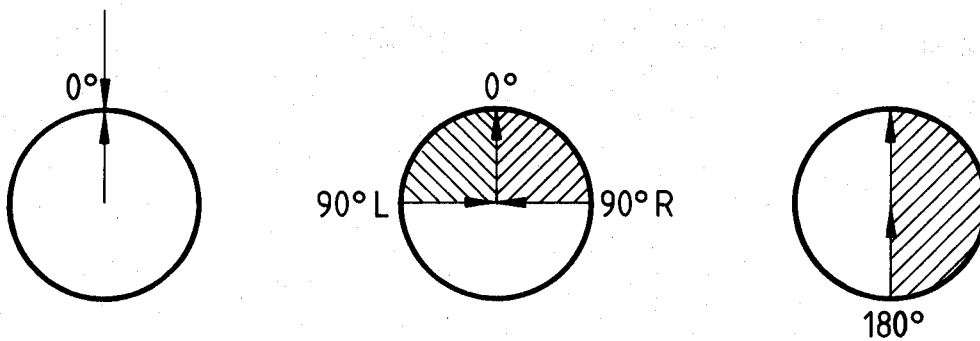


Figure 4

3.2.6 collision entre un véhicule et un obstacle fixe ou mobile : Si la surface de l'obstacle est plane et verticale (par exemple, une barrière), la surface de l'obstacle ou de la barrière doit être considérée comme étant l'avant d'un autre véhicule.

L'angle de collision est mesuré entre deux plans verticaux, l'un étant le plan longitudinal médian du véhicule, l'autre un plan perpendiculaire à la surface plane et verticale de l'obstacle. [Voir figure 5 a).]

Si l'obstacle présente une surface courbe (poteau, arbre, etc.), la direction de la collision est, dans tous les cas, longitudinale (pour les collisions frontales et arrières) [voir figures 5 b) et c)] ou orthogonale (pour les collisions latérales) [voir figure 5 d).]

3.3 alignement des axes : Une collision entre deux véhicules, ou entre un véhicule et un obstacle fixe ou mobile, est centrée si les plans principaux des deux véhicules ou du véhicule et de l'obstacle coïncident; dans le cas contraire, elle est décalée. (Voir figures 6 et 7.)

Par plans principaux, on entend :

- pour une collision frontale ou arrière, le plan longitudinal médian de chaque véhicule;¹⁾
- pour une collision latérale, le plan longitudinal médian du véhicule heurtant, et le plan vertical transversal (contenant le point R du conducteur) pour le véhicule heurté.

3.4 décalage : Lors d'une collision entre deux véhicules, ou entre un véhicule et un obstacle fixe ou mobile, distance entre les plans verticaux correspondant aux plans principaux de chaque véhicule ou du véhicule et de l'obstacle. (Voir figures 6, 7, 8 et 9.)

3.4.1 Pour les collisions longitudinales, on tient compte des plans médians longitudinaux.¹⁾ (Voir figure 6.)

3.4.2 Pour les collisions orthogonales, on tient compte du plan médian longitudinal¹⁾ du véhicule heurtant et du plan vertical transversal (contenant le point R du conducteur) du véhicule heurté.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

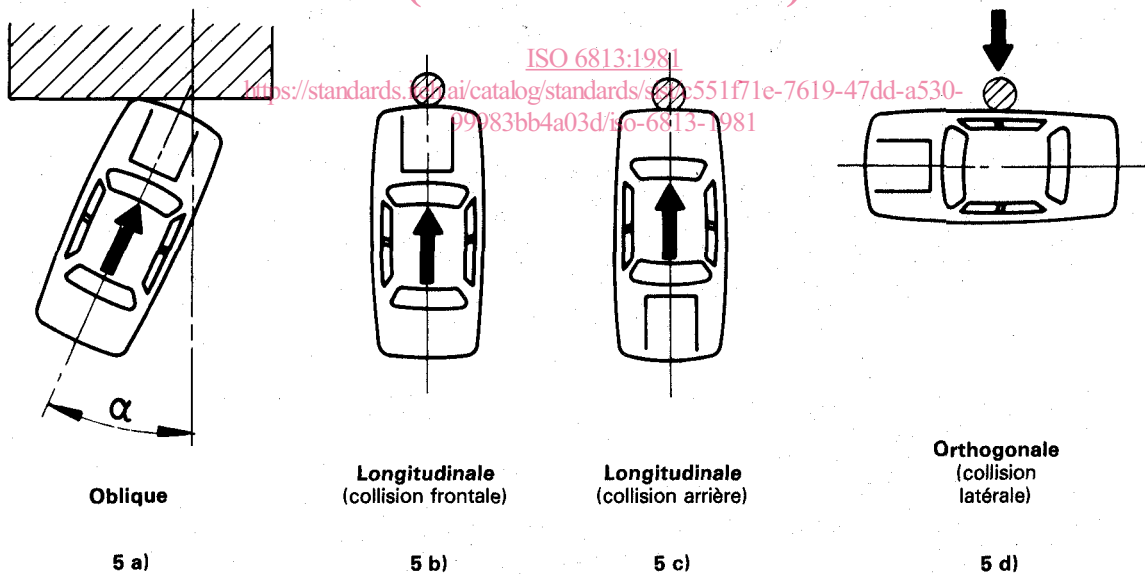
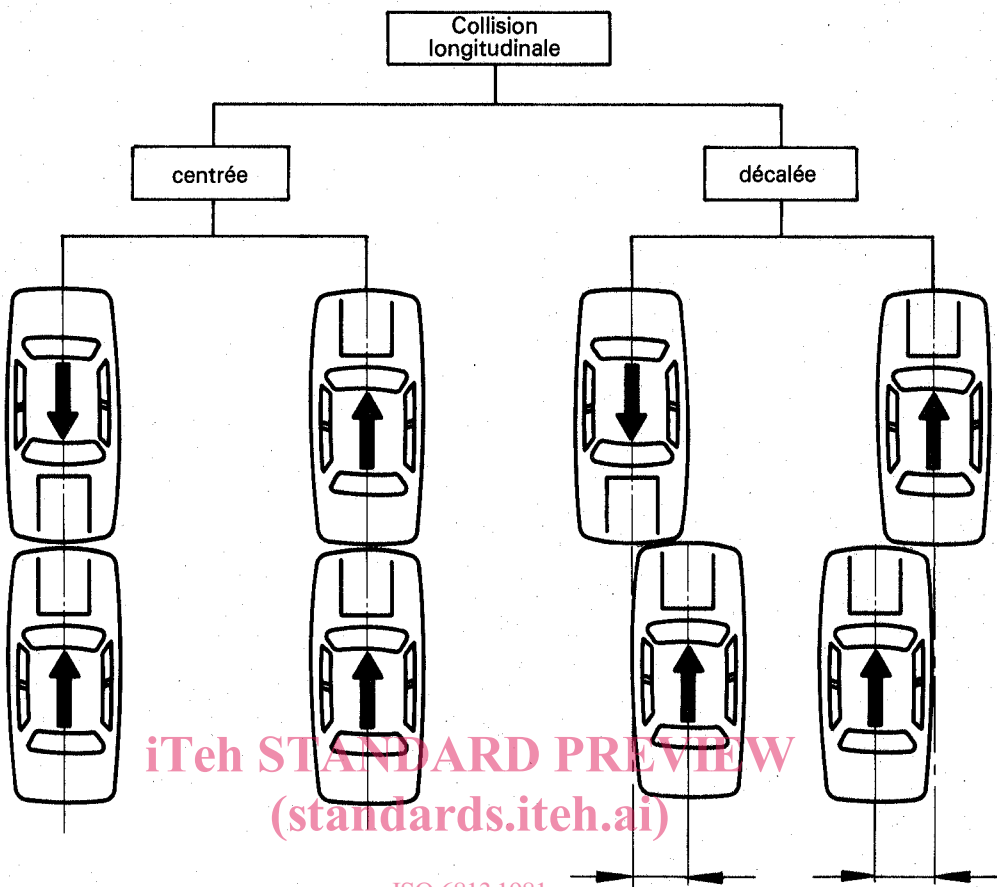


Figure 5

1) Tels que définis dans l'ISO 4130.



iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 6813:1981

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/c551f71e-7619-47dd-a530-99983bb4a03d/iso-6813-1981>

Figure 6

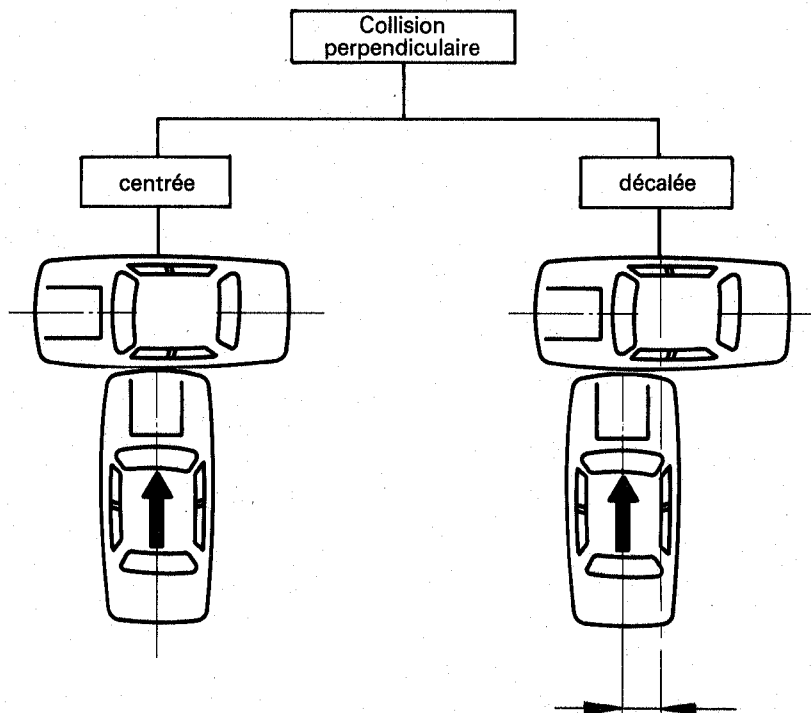
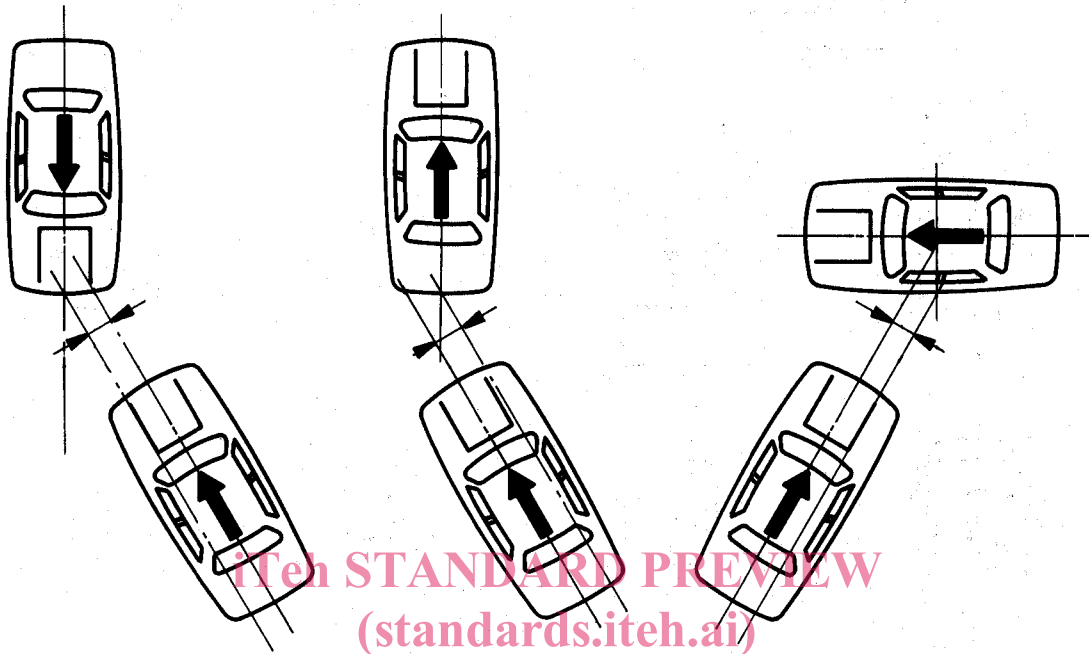


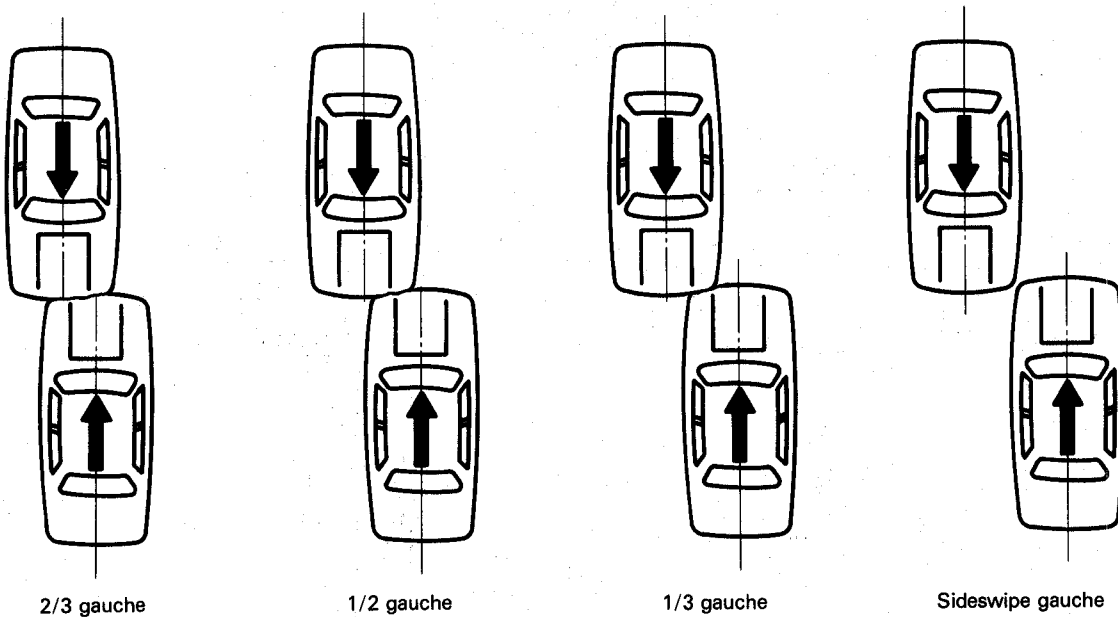
Figure 7

3.4.3 Pour les collisions obliques, on tient compte des plans principaux, mais le mesurage doit être fait dans un plan tangent à la projection horizontale du véhicule (mesuré entre les flèches dans la figure 8.)

3.4.4 Pour les collisions frontales et arrière, le décalage peut aussi être exprimé comme une fraction de la partie avant (ou arrière) incriminée en indiquant aussi droite ou gauche. (Par exemple, voir figure 9.)



ISO 6813:1981
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/c551f71e-7619-47dd-a530-99983bb4a03d/iso-6813-1981>
 Figure 8



NOTE — Le «sideswipe» est le cas limite de décalage.

Figure 9

3.5 vitesse de rapprochement : Vitesse relative d'un véhicule par rapport à l'autre ou à l'obstacle, au début de la collision.

3.6 choc : Contact brusque entre deux véhicules ou entre un véhicule et un obstacle. Un choc est caractérisé par les facteurs suivants :

- type de choc;
- direction et module de la force principale agissant sur le véhicule;
- déformation;
- zone de choc.

3.6.1 choc frontal : Choc dans lequel la déformation du véhicule est principalement localisée entre les deux extrémités avant de ce véhicule.

Un « choc purement frontal » est un choc dans lequel la force principale agissant sur le véhicule au moment du choc forme un angle inférieur ou égal à 45° (à droite ou à gauche) avec le plan vertical longitudinal médian¹⁾ du véhicule.

3.6.2 choc latéral : Choc dans lequel la déformation du véhicule est principalement localisée entre les extrémités avant et arrière d'un même côté de ce véhicule.

Un « choc purement latéral » est un choc pour lequel la force principale agissant sur le véhicule forme un angle compris entre 45° et 135° (à droite ou à gauche) avec le plan vertical longitudinal médian¹⁾ du véhicule.

3.6.3 choc arrière : Choc dans lequel la déformation du véhicule est localisée principalement entre les deux extrémités arrière de ce véhicule.

Un « choc arrière pur » est un choc dans lequel la force principale agissant sur le véhicule au moment du choc forme un angle inférieur ou égal à 45° (à droite ou à gauche) avec le plan vertical longitudinal médian¹⁾ du véhicule.

3.6.4 angle de choc : Angle formé par deux plans verticaux l'un étant le plan longitudinal médian du véhicule, l'autre contenant la force principale agissant sur ce véhicule. Cet angle se mesure sur le véhicule à partir de l'avant, à droite ou à gauche, et est inférieur à 180° .

3.7 force principale : Valeur maximale de la résultante des forces concourant à la déformation et au déplacement du véhicule et agissant au moment du choc.

3.8 déformation : Déplacement d'un ou plusieurs points par rapport à leur position initiale avant le choc. Ce déplacement est mesuré parallèlement au plan principal vertical approprié du véhicule, en tant que valeur maximale (pour un seul point) ou une valeur moyenne pour une surface plus ou moins grande (voir figure 10).

ITEH STANDARD PREVIEW
standards.iteh.ai
ISO 6813:1981
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/c551f71e-7619-47dd-a530-99983bb4a03d/iso-6813-1981>

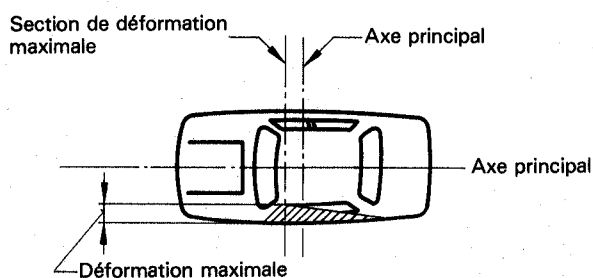


Figure 10

1) Tels que définis dans l'ISO 4130.