
**Voitures particulières — Piste d'essai de
déboîtement latéral brusque —**

**Partie 2:
Évitement d'obstacle**

*Passenger cars — Test track for a severe lane-change manoeuvre —
Part 2: Obstacle avoidance*
(standards.iteh.ai)

ISO 3888-2:2002

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b49c1fd9-5509-4e80-8201-c1d142f8c59a/iso-3888-2-2002>



PDF — Exonération de responsabilité

Le présent fichier PDF peut contenir des polices de caractères intégrées. Conformément aux conditions de licence d'Adobe, ce fichier peut être imprimé ou visualisé, mais ne doit pas être modifié à moins que l'ordinateur employé à cet effet ne bénéficie d'une licence autorisant l'utilisation de ces polices et que celles-ci y soient installées. Lors du téléchargement de ce fichier, les parties concernées acceptent de fait la responsabilité de ne pas enfreindre les conditions de licence d'Adobe. Le Secrétariat central de l'ISO décline toute responsabilité en la matière.

Adobe est une marque déposée d'Adobe Systems Incorporated.

Les détails relatifs aux produits logiciels utilisés pour la création du présent fichier PDF sont disponibles dans la rubrique General Info du fichier; les paramètres de création PDF ont été optimisés pour l'impression. Toutes les mesures ont été prises pour garantir l'exploitation de ce fichier par les comités membres de l'ISO. Dans le cas peu probable où surviendrait un problème d'utilisation, veuillez en informer le Secrétariat central à l'adresse donnée ci-dessous.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 3888-2:2002

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b49c1fd9-5509-4e80-8201-c1d142f8c59a/iso-3888-2-2002>

© ISO 2002

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'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.ch
Web www.iso.ch

Imprimé en Suisse

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 Normes internationales sont rédigées conformément aux règles données dans les Directives ISO/CEI, Partie 3.

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.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments de la présente partie de l'ISO 3888 peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence.

La Norme internationale ISO 3888-2 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*, sous-comité SC 9, *Dynamique des véhicules et tenue de route*.

L'ISO 3888 comprend les parties suivantes, présentées sous le titre général *Voitures particulières — Piste d'essai de déboîtement latéral brusque*:

— *Partie 1: Double déboîtement*

[ISO 3888-2:2002](#)

— *Partie 2: Évitement d'obstacle*

standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b49c1fd9-5509-4e80-8201-c1d142f8c59a/iso-3888-2-2002

L'annexe A de la présente partie de l'ISO 3888 est donnée uniquement à titre d'information.

Introduction

La manœuvre d'évitement d'obstacle fait partie des essais utilisés pour une évaluation subjective des caractéristiques dynamiques des véhicules routiers.

Dans le passé, seul l'essai de double déboîtement latéral brusque était couvert; il a fait l'objet d'un rapport technique, ISO/TR 3888:1975, annulé et remplacé par l'ISO 3888-1:1999. La présente partie de l'ISO 3888, qui donne les dimensions de la piste d'essai d'évitement d'obstacle, permettra de faciliter la comparaison avec l'évaluation subjective des caractéristiques dynamiques du véhicule, cependant que l'addition de l'essai d'évitement d'obstacle, faisant l'objet de la présente partie de l'ISO 3888, peut s'avérer utile pour les besoins de l'évaluation subjective de la stabilité latérale

Comme les essais effectués sur le couloir d'évitement d'obstacle ne quantifient qu'une faible part de la totalité des caractéristiques de tenue de route d'un véhicule, les résultats obtenus sur ce couloir ne peuvent être considérés comme significatifs que pour une part proportionnellement faible du comportement dynamique global du véhicule concerné. En conséquence, il n'est pas possible d'utiliser la présente partie de l'ISO 3888 à des fins réglementaires.

iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

ISO 3888-2:2002

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b49c1fd9-5509-4e80-8201-c1d142f8c59a/iso-3888-2-2002>

Voitures particulières — Piste d'essai de déboîtement latéral brusque —

Partie 2:

Évitement d'obstacle

1 Domaine d'application

La présente partie de l'ISO 3888 spécifie les dimensions du couloir d'essai pour un essai de déboîtement latéral brusque, en boucle fermée, visant à déterminer subjectivement la capacité d'un véhicule à éviter les obstacles, qui constitue un aspect spécifique de la dynamique et de la tenue de route des véhicules. Elle est applicable aux voitures particulières telles qu'elles sont définies dans l'ISO 3833 ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers dont la masse maximale totale calculée est inférieure ou égale à 3,5 t.

2 Référence normative

Le document normatif suivant contient des dispositions qui, par suite de la référence qui y est faite, constituent des dispositions valables pour la présente partie de l'ISO 3888. Pour les références datées, les amendements ultérieurs ou les révisions de cette publication ne s'appliquent pas. Toutefois, les parties prenantes aux accords fondés sur la présente partie de l'ISO 3888 sont invitées à rechercher la possibilité d'appliquer l'édition la plus récente du document normatif indiqué ci-après. Pour les références non datées, la dernière édition du document normatif en référence s'applique. Les membres de l'ISO et de la CEI possèdent le registre des Normes internationales en vigueur.

ISO 3833:1977, *Véhicules routiers — Types — Dénominations et définitions*

3 Terme et définition

Pour les besoins de la présente partie de l'ISO 3888, le terme et la définition suivants s'appliquent.

3.1

largeur du véhicule

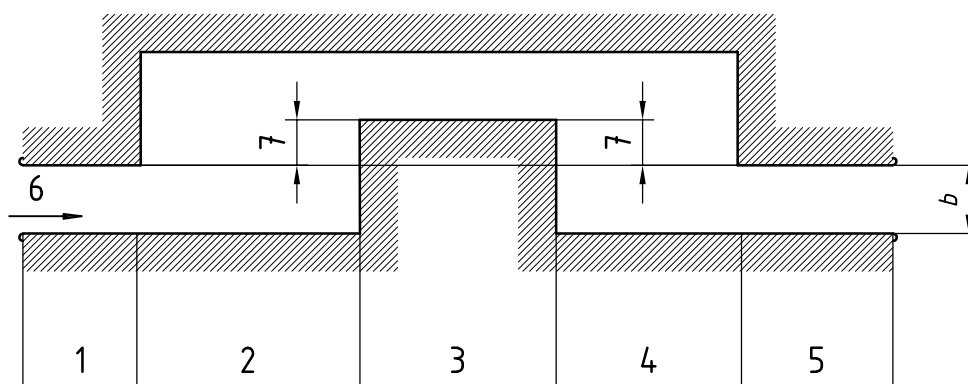
largeur hors tout du véhicule sans les rétroviseurs

4 Spécifications

4.1 Dimensions du couloir d'évitement d'obstacle

Le couloir d'évitement d'obstacle par déboîtement latéral brusque doit être comme représenté à la Figure 1 et ses dimensions doivent être telles que données dans le Tableau 1. Le véhicule d'essai doit être conduit dans ce couloir.

Les longueurs des sections de ce couloir sont fixes, alors que la largeur du couloir, b , est fonction de la largeur du véhicule. La longueur totale du couloir doit être de 61 m.



Légende

- 1 Section 1
- 2 Section 2
- 3 Section 3
- 4 Section 4
- 5 Section 5
- 6 Direction de la conduite
- 7 Décalage

Figure 1 — Couloir d'évitement d'obstacle avec désignation des sections

Tableau 1 — Dimensions du couloir d'évitement d'obstacle

ISO 3888-2:2002

Dimensions en mètres

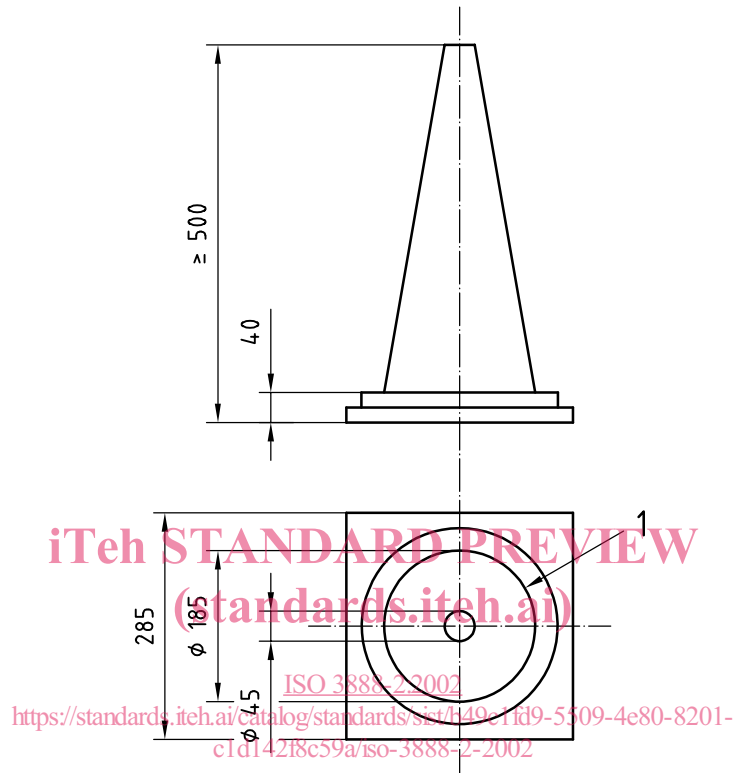
Section	Longueur	Détalage	Largeur <i>b</i>
1	12	—	$1,1 \times \text{largeur du véhicule} + 0,25$
2	13,5	—	—
3	11	1	Largeur du véhicule + 1
4 ^a	12,5	—	—
5	12	—	$1,3 \times \text{largeur du véhicule} + 0,25$, mais pas moins de 3 m

^a Pour garantir des accélérations latérales élevées à la fin du couloir, la section 4 est plus courte de 1 m que la section 2.

4.2 Matérialisation du couloir d'évitement d'obstacle

Le couloir d'évitement d'obstacle doit être délimité avec des cônes ayant une hauteur minimale de 500 mm (voir Figure 2). Ces cônes doivent être placés aux points spécifiés à la Figure 3, et les limites du couloir doivent être tangentes aux cercles de base des cônes.

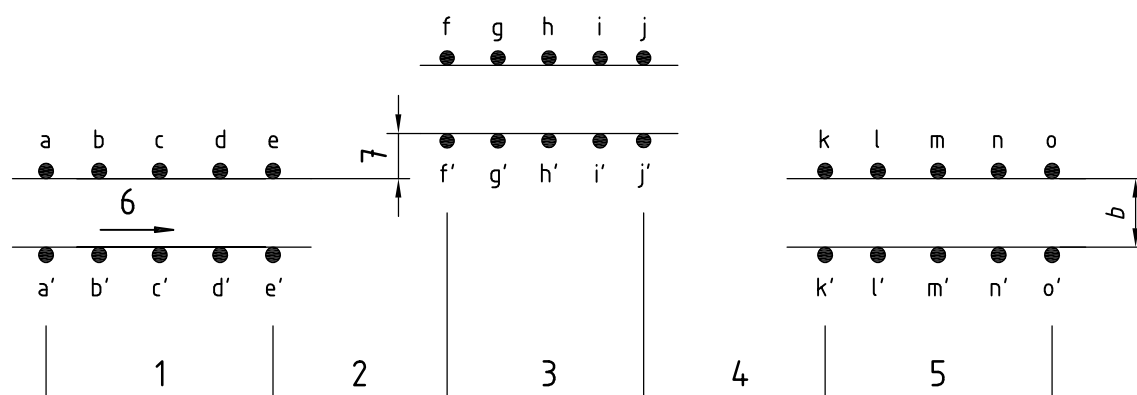
Dimensions en millimètres



Légende

- 1 Cercle de base du cône

Figure 2 — Cône utilisé pour la matérialisation du couloir d'évitement d'obstacle



Légende

- 1 Section 1
- 2 Section 2
- 3 Section 3
- 4 Section 4
- 5 Section 5
- 6 Direction de la conduite
- 7 Décalage

NOTE Les lettres indiquent les points d'emplacement des cônes.

Figure 3 — Points d'emplacement des cônes pour la matérialisation du couloir d'évitement d'obstacle
(standards.iteh.ai)

ISO 3888-2:2002
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b49c1fd9-5509-4e80-8201-c1d142f8c59a/iso-3888-2-2002>

Annexe A (informative)

Méthode d'essai

A.1 Principe de la manœuvre d'évitement d'obstacle

La manœuvre d'évitement d'obstacle est un processus dynamique qui consiste, pour le conducteur, à passer rapidement d'une file à une file parallèle pour revenir sur la file initiale sans dépasser les limites des files. L'objectif est que le véhicule atteigne une certaine séquence d'accélération latérales fortes alternées afin que les caractéristiques dynamiques latérales du véhicule puissent être évaluées.

A.2 Exemple de mode opératoire d'essai

A.2.1 Utilisation type

L'évitement d'obstacle doit être effectué par des conducteurs expérimentés. Un passage est validé quand aucun des cônes mis en place conformément à 4.2 n'a été déplacé. Une utilisation type de cet essai est l'évaluation subjective des véhicules.

A.2.2 Mode opératoire

- iTeh STANDARD PREVIEW**
(standards.iteh.ai)
- a) La section 1 doit être abordée avec le rapport de boîte de vitesse le plus élevé, garantissant une vitesse moteur minimale de 2 000 r/min (pour un véhicule à transmission automatique, placer le sélecteur de la boîte de vitesses sur la position D).
- b) 2 m après l'entrée dans la section 1 (voir Figure A.1), relâcher la pédale d'accélération et parcourir la distance restante du couloir d'évitement pied levé.

Afin de maintenir la reproductibilité du mode opératoire d'essai autant que possible, mesurer la vitesse longitudinale initiale du véhicule à la fin de la section 1 et la porter dans le rapport d'essai.

A.2.3 Limites

En raison de l'influence du conducteur (stratégie de conduite) dans cet essai en boucle fermée, il n'y a aucune possibilité que les données dynamiques du véhicule puissent être mesurées de façon objective; seule une évaluation subjective est recommandée.

Les différentes trajectoires obtenues lors des divers essais conduisent à une dispersion considérable des vitesses mesurées. Bien que la dynamique longitudinale soit restreinte (la pédale d'accélération étant relâchée 2 m après l'entrée dans la section 1), cela n'entraîne pas la minimisation désirée de la dispersion des vitesses mesurées. Par conséquent, aucun classement en fonction de la vitesse du véhicule et aucune limite de vitesse minimale ne sont permis pour les véhicules.

NOTE En raison de ces limitations, la présente partie de l'ISO 3888 ne définit que les dimensions du couloir d'essai destiné à l'appréciation subjective de la dynamique des véhicules.