



# PROJET DE NORME INTERNATIONALE ISO/DIS 7176-1

ISO/TC 173/SC 1

Secrétariat: **SABS**

Début de vote  
**2012-10-15**

Vote clos le  
**2013-01-15**

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

## Fauteuils roulants —

### Partie 1: Détermination de la stabilité statique

*Wheelchairs —*

*Part 1: Determination of static stability*

[Révision de la deuxième édition (ISO 7176-1:1999)]

ICS 11.180.10

**Pour accélérer la distribution, le présent document est distribué tel qu'il est parvenu du secrétariat du comité. Le travail de rédaction et de composition de texte sera effectué au Secrétariat central de l'ISO au stade de publication.**

**To expedite distribution, this document is circulated as received from the committee secretariat. ISO Central Secretariat work of editing and text composition will be undertaken at publication stage.**

CE DOCUMENT EST UN PROJET DIFFUSÉ POUR OBSERVATIONS ET APPROBATION. IL EST DONC SUSCEPTIBLE DE MODIFICATION ET NE PEUT ÊTRE CITÉ COMME NORME INTERNATIONALE AVANT SA PUBLICATION EN TANT QUE TELLE.

OUTRE LE FAIT D'ÊTRE EXAMINÉS POUR ÉTABLIR S'ILS SONT ACCEPTABLES À DES FINS INDUSTRIELLES, TECHNOLOGIQUES ET COMMERCIALES, AINSI QUE DU POINT DE VUE DES UTILISATEURS, LES PROJETS DE NORMES INTERNATIONALES DOIVENT PARFOIS ÊTRE CONSIDÉRÉS DU POINT DE VUE DE LEUR POSSIBILITÉ DE DEVENIR DES NORMES POUVANT SERVIR DE RÉFÉRENCE DANS LA RÉGLEMENTATION NATIONALE.

LES DESTINATAIRES DU PRÉSENT PROJET SONT INVITÉS À PRÉSENTER, AVEC LEURS OBSERVATIONS, NOTIFICATION DES DROITS DE PROPRIÉTÉ DONT ILS AURAIENT ÉVENTUELLEMENT CONNAISSANCE ET À FOURNIR UNE DOCUMENTATION EXPLICATIVE.

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
(standards.iteh.ai)  
Full standard:  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/11ab8b4a-d1a7-4b04-997c-413e14734f51/iso-7176-1-2014>

### **Notice de droit d'auteur**

Ce document de l'ISO est un projet de Norme internationale qui est protégé par les droits d'auteur de l'ISO. Sauf autorisé par les lois en matière de droits d'auteur du pays utilisateur, aucune partie de ce projet ISO ne peut être reproduite, enregistrée dans un système d'extraction ou transmise sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé électronique ou mécanique, y compris la photocopie, les enregistrements ou autres, sans autorisation écrite préalable.

Les demandes d'autorisation de reproduction doivent être envoyées à 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.org](mailto:copyright@iso.org)  
Web [www.iso.org](http://www.iso.org)

Toute reproduction est soumise au paiement de droits ou à un contrat de licence.

Les contrevenants pourront être poursuivis.

## Sommaire

Page

Avant-propos .....	iv
Introduction.....	vi
1 <b>Domaine d'application .....</b>	<b>1</b>
2 <b>Références normatives .....</b>	<b>1</b>
3 <b>Termes et définitions .....</b>	<b>1</b>
4 <b>Principes .....</b>	<b>3</b>
4.1 <b>Stabilité statique.....</b>	<b>3</b>
4.2 <b>Stabilité quasi-statique .....</b>	<b>4</b>
5 <b>Appareillage d'essai .....</b>	<b>4</b>
6 <b>Procédure de réglage.....</b>	<b>5</b>
7 <b>Procédure d'essai générale.....</b>	<b>5</b>
8 <b>Essai de stabilité statique avant .....</b>	<b>6</b>
8.1 <b>Généralités .....</b>	<b>6</b>
8.2 <b>Roues débloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus instable .....</b>	<b>6</b>
8.3 <b>Roues bloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus instable.....</b>	<b>8</b>
8.4 <b>Roues débloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus stable.....</b>	<b>10</b>
8.5 <b>Roues bloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus stable.....</b>	<b>10</b>
9 <b>Essai de stabilité statique vers l'arrière.....</b>	<b>11</b>
9.1 <b>Généralités .....</b>	<b>11</b>
9.2 <b>Roues débloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus instable .....</b>	<b>11</b>
9.3 <b>Roues bloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus instable.....</b>	<b>12</b>
9.4 <b>Roues débloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus stable.....</b>	<b>14</b>
9.5 <b>Roues bloquées et fauteuil roulant dans sa configuration la plus stable.....</b>	<b>14</b>
10 <b>Essai de stabilité statique latérale.....</b>	<b>15</b>
10.1 <b>Généralités .....</b>	<b>15</b>
10.2 <b>Fauteuil roulant dans la configuration la plus instable.....</b>	<b>15</b>
10.3 <b>Fauteuil roulant dans la configuration la plus stable .....</b>	<b>20</b>
11 <b>Essai de stabilité statique avec dispositifs anti-basculement avant ou arrière .....</b>	<b>20</b>
11.1 <b>Généralités .....</b>	<b>20</b>
11.2 <b>Dispositif anti-basculement dans sa configuration la moins efficace.....</b>	<b>20</b>
11.3 <b>Dispositif anti-basculement dans sa configuration la plus efficace.....</b>	<b>24</b>
12 <b>Rapport d'essai.....</b>	<b>25</b>
13 <b>Diffusion des informations .....</b>	<b>26</b>
<b>Annexe A (informative) Moyen d'empêcher les roues et béquilles anti-bascule de glisser .....</b>	<b>27</b>

## 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 2.

La tâche principale des comités techniques est d'élaborer les Normes internationales. 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 du présent document 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.

L'ISO 7176-1 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 173, *Appareils et accessoires fonctionnels pour les personnes handicapées*, sous-comité SC 1, *Fauteuils roulants*.

Cette troisième édition annule et remplace la deuxième édition (ISO 7176-1:1999), dont les articles, paragraphes, tableaux, figures et annexes ont fait l'objet d'une révision technique.

L'ISO 7176 comprend les parties suivantes, présentées sous le titre général *Fauteuils roulants* :

- *Partie 1 : Détermination de la stabilité statique*
- *Partie 2 : Détermination de la stabilité dynamique des fauteuils roulants électriques*
- *Partie 3 : Détermination de l'efficacité des freins*
- *Partie 4 : Consommation d'énergie des fauteuils roulants et des scooters électriques pour la détermination de la distance théorique*
- *Partie 5 : Détermination des dimensions, de la masse et de l'espace de manœuvre*
- *Partie 6 : Détermination de la vitesse, de l'accélération et du ralentissement maximaux des fauteuils roulants électriques*
- *Partie 7 : Mesurage des dimensions d'assise et des roues*
- *Partie 8 : Exigences et méthodes d'essai pour la résistance statique, la résistance aux chocs et la résistance à la fatigue*
- *Partie 9 : Essais climatiques pour fauteuils roulants électriques*
- *Partie 10 : Détermination de l'aptitude des fauteuils roulants électriques à gravir les obstacles*
- *Partie 11 : Mannequins d'essai*

- *Partie 13 : Détermination du coefficient de frottement des surfaces d'essai*
- *Partie 14 : Systèmes d'alimentation et de commande des fauteuils roulants et des scooters électriques — Exigences et méthodes d'essai*
- *Partie 15 : Exigences relatives à la diffusion des informations, à la documentation et à l'étiquetage*
- *Partie 16 : Résistance à l'inflammation des parties rembourrées – Exigences et méthodes d'essai*
- *Partie 19 : Dispositifs de mobilité montés sur roues et destinés à être utilisés dans des véhicules à moteur*
- *Partie 21 : Exigences et méthodes d'essai pour la compatibilité des fauteuils roulants électriques et des scooters motorisés*
- *Partie 22 : Modes opératoires de réglage*
- *Partie 23 : Exigences et méthodes d'essai pour les monte-escalier manipulés par une tierce personne*
- *Partie 24 : Exigences et méthodes d'essai pour les monte-escalier manipulés par l'utilisateur*
- *Partie 25 : Exigences et méthodes d'essai pour les accumulateurs et chargeurs pour fauteuils roulants électriques et scooters motorisés*
- *Partie 26 : Vocabulaire*

Un rapport technique (ISO/TR 13570-1) donnant une explication simplifiée de ces parties est également disponible.

## Introduction

Pour bien prescrire et régler un fauteuil roulant, il est important de connaître ses caractéristiques de stabilité statique. En effet, certains utilisateurs réclament de grandes réserves de stabilité pour garantir leur sécurité, tandis que d'autres préfèrent des fauteuils à l'équilibre fin mais possédant une meilleure manœuvrabilité. Il convient que les utilisateurs et les prescripteurs de fauteuil roulant soient conscients que la stabilité statique n'est que l'un des facteurs influant sur la stabilité dynamique – les autres étant la position de l'utilisateur dans le fauteuil, sa dextérité, le type de propulsion du fauteuil et l'environnement dans lequel il évolue.

La présente partie de l'ISO 7176 spécifie des essais dans lesquels la stabilité statique est mesurée roues bloquées (par exemple par des freins de stationnement), comme c'est le cas lorsque le fauteuil roulant est stationné sur une pente. Des essais sont aussi réalisés avec les roues débloquées, pour simuler les situations où le fauteuil roulant est stationné sur une pente avec ses roues butant contre des obstacles, ou bien où il se trouve sur une surface horizontale avec ses roues débloquées et avec l'utilisateur penché pour attraper un objet, ou encore pour simuler l'instabilité lors de la conduite. Ces essais renseignent également sur la facilité avec laquelle un fauteuil roulant peut être incliné sur ses roues arrière, comme cela peut se produire dans une courbe ou dans un balancement sur les roues arrière. Certains essais sont en outre destinés à déterminer la stabilité statique du fauteuil roulant lorsqu'il est protégé de tout basculement par un dispositif anti-basculement vers l'avant et/ou l'arrière, ainsi que l'efficacité de ces dispositifs si le fauteuil devait basculer dans leur direction.

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
(standards.iteh.ai)  
Full standard:  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/11ab04d1a7-4b04-997c-413e14734f51/iso-7176-1-2014>

# Fauteuils roulants — Partie 1: Détermination de la stabilité statique

## 1 Domaine d'application

La présente partie de l'ISO 7176 spécifie les méthodes d'essai pour déterminer la stabilité statique des fauteuils roulants. Elle est applicable aux fauteuils roulants manuels et électriques – y compris les scooters – ne dépassant pas 15 km/h, destinés à apporter une mobilité en intérieur et/ou extérieur à une personne handicapée dont la masse corporelle appartient à celles définies par l'ISO 7176-11.

La présente partie de l'ISO 7176 donne une méthode de mesurage des angles de basculement (du fauteuil ou du dispositif anti-basculement). Elle ne s'applique pas aux fauteuils roulants à dispositif anti-basculement latéral et ne s'intéresse pas au glissement sur le sol.

Le présent document contient également des exigences concernant les rapports d'essai et la diffusion des informations.

## 2 Références normatives

Les documents ci-après, dans leur intégralité ou non, sont des références normatives indispensables à l'application du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

ISO 7176-11, *Fauteuils roulants — Partie 11 : Mannequins d'essai*

ISO 7176-15, *Fauteuils roulants — Partie 15 : Exigences relatives à la diffusion des informations, à la documentation et à l'étiquetage*

ISO 7176-22, *Fauteuils roulants — Partie 22 : Modes opératoires de réglage*

ISO 7176-26, *Fauteuils roulants — Partie 26 : Vocabulaire*

## 3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions donnés dans l'ISO 7176-26 ainsi que les suivants s'appliquent.

### 3.1

#### **dispositif anti-basculement**

élément qui limite l'ampleur du basculement d'un fauteuil roulant

Les dispositifs anti-basculement peuvent fonctionner dans les directions avant, arrière ou latérales. Certains sont dotés d'une suspension élastique. Certaines roues porteuses peuvent faire office de dispositif anti-basculement, mais leur fonction initiale est d'être des roues porteuses. Les repose-pieds peuvent aussi servir de dispositif anti-basculement si le fabricant déclare les avoir conçus dans ce but. Une modification de la configuration du fauteuil roulant ou de ses caractéristiques de contrôle afin d'améliorer sa stabilité n'est pas considérée comme un dispositif anti-basculement.

### 3.2

#### **angle de basculement de dispositif anti-basculement**

angle de la plateforme d'essai par rapport à l'horizontale auquel le fauteuil roulant commence à basculer au-dessus du dispositif anti-basculement

### 3.3

#### **point de contact**

point auquel une roue ou une béquille touche le sol

Lorsqu'une roue touche le sol de toute une surface, le point de contact désigne le centre de cette surface. Lorsque c'est une béquille qui touche le sol de toute une surface, le point de contact se situe au point le plus bas de cette surface.

NOTE Dans les modes opératoires d'essai de la présente Norme, le sol peut être la plateforme d'essai ou le revêtement souple situés entre la plateforme d'essai et la roue ou béquille.

### 3.4

#### **roues verrouillables**

roues équipées de freins de stationnement ou roues dont le roulement est bloqué par les moyens de propulsion (par exemple les mains, des leviers, des moteurs)

### 3.5

#### **roues non verrouillables**

roues qui ne sont pas équipées de freins de stationnement ni de moyens de propulsion (par exemple les mains, des leviers, des moteurs) qui puissent bloquer leur roulement

### 3.6

#### **point de détection de force nulle**

point auquel la force sous une roue amont est surveillée afin de détecter quand elle devient nulle

NOTE Peut être déterminé comme le point où une feuille de papier peut être glissée entre la roue et la surface de contact.

### 3.7

#### **roues porteuses**

toute roue tournant normalement sur la surface pendant que le fauteuil roulant se déplace sans accélération ni décélération sur un plan

### 3.8

#### **angle de basculement de fauteuil roulant**

angle de la plateforme d'essai par rapport à l'horizontale auquel la projection verticale du centre de gravité sort du polygone formé par les points de contact de toutes les roues porteuses

NOTE 1 L'instant où le fauteuil roulant commence à basculer est celui où les forces deviennent nulles sous toutes les roues porteuses amont (c'est-à-dire que la force ne s'exerce plus que sur un seul côté du polygone).

NOTE 2 Il existe toute une série de méthodes pour déterminer quand la force s'annule sous les roues amont, dont les suivantes : la capacité à glisser des feuilles de papier sous les roues, l'observation visuelle du décollement des roues de la plateforme ou l'emploi d'instruments mesureurs de force.

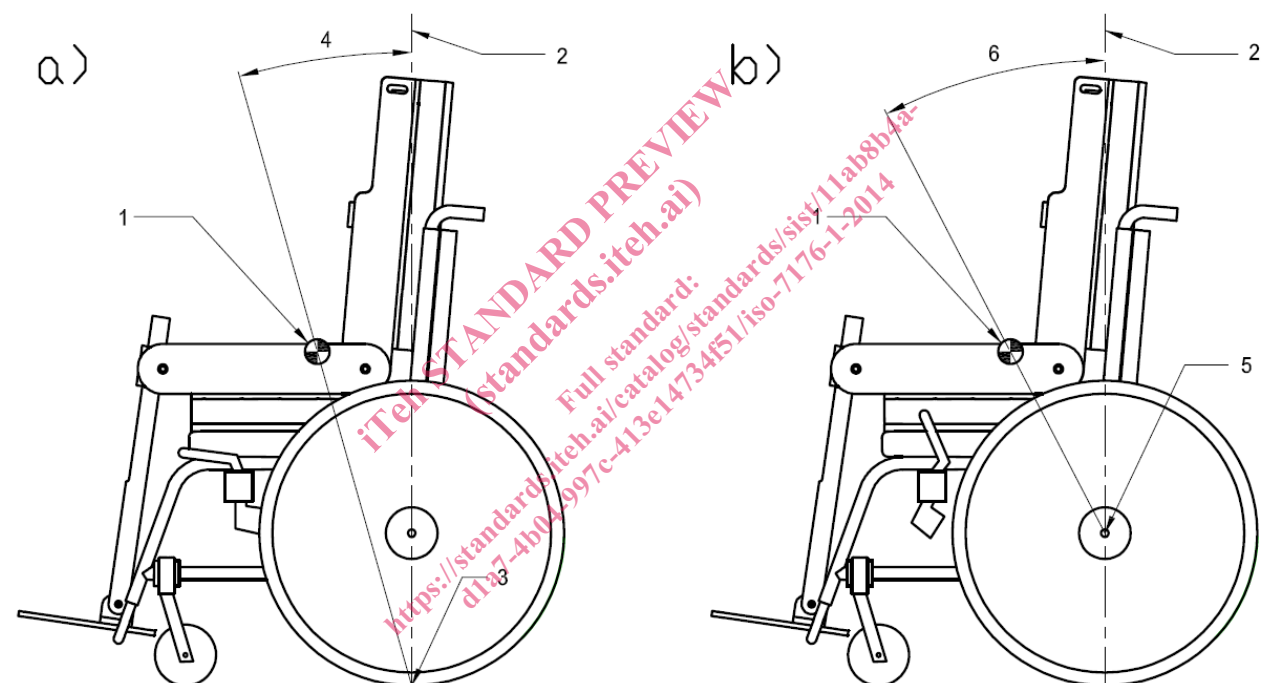


## 4 Principes

### 4.1 Stabilité statique

Théoriquement, un fauteuil roulant chargé est statiquement stable tant que la projection de son centre de gravité se situe dans son polygone de sustentation (surface au sol comprise entre les côtés délimités par les points de contact (3.3) de ses roues). La stabilité d'un fauteuil augmente en même temps que l'angle entre un plan vertical passant par l'axe de basculement et un plan passant par le centre de gravité et l'axe de basculement. Incliné au-delà de cet angle, un fauteuil roulant bascule. Il peut basculer autour du point de contact lorsque les roues sont bloquées ou autour de l'essieu des roues lorsque celles-ci sont débloquées (voir Figure 1).

La position du centre de gravité n'étant pas connue, il n'est pas possible de mesurer l'angle de basculement directement. On le détermine donc en plaçant le fauteuil roulant sur une plateforme d'essai dont la pente peut être réglée. On mesure alors l'angle de la pente auquel le fauteuil commence à basculer. Cette inclinaison de la pente correspond à l'angle de basculement recherché.



#### Légende

- |  |   |
|--|---|
| a) Fauteuil roulant avec roues bloquées        | 3 Axe de basculement roues bloquées                 |
| b) Fauteuil roulant avec roues débloquées      | 4 Angle de basculement du fauteuil roues bloquées   |
| 1 Centre de gravité du fauteuil avec mannequin | 5 Axe de basculement roues débloquées               |
| 2 Verticale                                    | 6 Angle de basculement du fauteuil roues débloquées |

**Figure 1 – Angles de basculement d'un fauteuil roulant (basculement vers l'arrière)**

Pour un essai roues débloquées, l'axe de basculement se situe au niveau de l'essieu des roues et le centre de gravité est celui du fauteuil chargé – non comprise la masse des roues débloquées autour de l'axe de basculement.

NOTE L'effet étant relativement réduit, il n'est pas indiqué de façon explicite dans les figures de la présente Norme.

## 4.2 Stabilité quasi-statique

Le fauteuil roulant est placé dans une position d'équilibre instable autour d'un axe passant par les deux roues porteuses les plus proches des dispositifs anti-basculement. Depuis cette position, il convient que le fauteuil puisse basculer librement jusqu'à ce que ses dispositifs anti-basculement touchent la surface d'essai. On observe alors si les dispositifs anti-basculement sont capables d'empêcher le fauteuil de basculer complètement.

## 5 Appareillage d'essai

**5.1** Plateforme d'essai dure et plate dont la pente peut être réglée et assez large pour recevoir le fauteuil roulant à soumettre à essai. Sa surface d'essai doit se situer entre deux plans parallèles imaginaires distants de 5 mm et sa pente et son dévers ne doivent pas varier de plus de 0,5 degré tout au long de l'essai.

NOTE 1 Les plans imaginaires servent à contrôler la planéité de la plateforme d'essai.

NOTE 2 Des lignes visibles parallèles et perpendiculaires à la charnière de la plateforme d'essai peuvent aider à positionner le fauteuil roulant.

**5.2** Moyens de réglage de la pente de la plateforme d'essai.

**5.2.1** La pente de la plateforme d'essai peut être réglable par paliers ou de façon continue. Si le réglage se fait par paliers, il convient que, lors des deux à trois derniers degrés d'inclinaison de la pente, les paliers ne dépassent pas 0,5 ° et qu'ils ne soient pas si brutaux qu'ils nuisent à la précision de mesure de l'angle de basculement (du fauteuil roulant ou des dispositifs anti-basculement). Il est recommandé d'observer à chaque palier une pause assez longue pour laisser s'amortir toute oscillation du fauteuil roulant. Il convient qu'aucun moyen d'amortir les oscillations du fauteuil ne soit de nature à affecter la justesse de l'angle de basculement (du fauteuil ou des dispositifs anti-basculement). Si le réglage se fait de façon continue, il convient que sur les deux à trois derniers degrés d'inclinaison de la plateforme, la vitesse d'inclinaison ne dépasse pas 0,5 °/s.

**5.3** Moyen d'empêcher un dispositif anti-basculement ou une roue débloquée de rouler qui ne modifie pas la capacité du fauteuil roulant à basculer autour de l'essieu des roues bloquées (obstacles). Les obstacles doivent avoir des surfaces en contact avec les roues perpendiculaires au plan d'essai, ainsi qu'une hauteur suffisante pour empêcher les roues de rouler pendant les essais (voir Figure 2).

NOTE Placer une cale rigide en contact avec les roues aval est une méthode acceptable pour les essais avec les roues aval débloquées.

**5.4** Moyen d'empêcher une roue bloquée ou un dispositif anti-basculement de glisser qui ne modifie pas la capacité du fauteuil roulant à basculer autour du point de contact (3.3) de la roue ou béquille retenue (antidérapant).

NOTE 1 Voir l'Annexe A.

NOTE 2 Placer une cale rigide en contact avec les roues aval n'est PAS acceptable pour les essais lorsque les roues aval sont bloquées, car cela modifie l'axe de basculement.

**5.5** Moyen de limiter le basculement du fauteuil roulant par rapport à la plateforme d'essai qui ne modifie pas la stabilité du fauteuil ni sa capacité à se déformer ni sa capacité à assez basculer pour détecter une force nulle sous ses roues amont ni – dans le cadre du paragraphe 11.2.9 – de basculer sur ses dispositifs anti-basculement (butée de basculement) (voir Figure 2).

**5.6** Moyen de mesurer, à  $\pm 0,5^\circ$  près, l'angle de la pente de la plateforme d'essai par rapport à l'horizontale.

**5.7** Mannequin d'essai conforme à l'ISO 7176-11.

**5.8** Moyen de fixer le torse, les cuisses et les pieds du mannequin d'essai conformément à l'ISO 7176-22.

## 6 Procédure de réglage

Installer le fauteuil roulant soumis à l'essai comme spécifié dans l'ISO 7176-22.

Choisir et asseoir un mannequin d'essai conforme à l'ISO 7176-22.

Vérifier que le poids total du mannequin d'essai et l'emplacement du centre de gravité sont conformes aux exigences de l'ISO 7176-11 pour le poids du mannequin en question.

Hors les cas particuliers approuvés pour évaluation clinique, ne pas asseoir de personnel d'essai sur le fauteuil.

## 7 Procédure d'essai générale

Réaliser le mode opératoire d'essai général suivant.

- a) Augmenter la pente de la plateforme d'essai jusqu'à ce que l'angle de basculement (du fauteuil ou du dispositif anti-basculement) soit atteint ; puis empêcher tout autre mouvement de la plateforme.

NOTE 1 La pente de la plateforme d'essai peut être réglable par paliers ou de façon continue. Si le réglage se fait par paliers, il convient que, lors des deux à trois derniers degrés d'inclinaison de la pente, les paliers ne dépassent pas 0,5° et qu'ils ne soient pas si brutaux qu'ils nuisent à la précision de mesure de l'angle de basculement (du fauteuil roulant ou des dispositifs anti-basculement). Il est recommandé d'observer à chaque palier une pause assez longue pour laisser s'amortir toute oscillation du fauteuil roulant. Il convient qu'aucun moyen d'amortir les oscillations du fauteuil ne soit de nature à affecter la justesse de l'angle de basculement (du fauteuil ou des dispositifs anti-basculement). Si le réglage se fait de façon continue, il convient que sur les deux à trois derniers degrés d'inclinaison de la plateforme, la vitesse d'inclinaison ne dépasse pas 0,5 °/s.

- b) Vérifier que le résultat n'est pas faussé par un contact involontaire entre le fauteuil roulant et l'appareillage d'essai ou le sol.
- c) Révérifier les positions du mannequin d'essai et du fauteuil roulant pour s'assurer qu'aucun déplacement intempestif ne se soit produit. Si la configuration du fauteuil roulant change de façon reproductible ou irréversible lors de l'essai (par exemple si les roues franchissent le bord ou si le fauteuil se replie partiellement),
- consigner la nature de l'événement et l'angle de la plateforme d'essai auquel il s'est produit dans les commentaires du rapport d'essai (alinéa 12.j) et
  - terminer l'essai.
- d) Mesurer et consigner l'angle de basculement (du fauteuil ou du dispositif anti-basculement) au degré le plus proche.
- e) Ramener la plateforme à l'horizontale.
- f) Le cas échéant (par exemple lors des essais de stabilité statique avec dispositif anti-basculement), laisser les roues porteuses du fauteuil roulant retomber sur la plateforme d'essai.