
NORME INTERNATIONALE 2416

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

Voitures particulières — Répartition des charges

Passenger cars — Load distribution

Deuxième édition — 1976-11-01

CDU 629.114.6

Réf. n° : ISO 2416-1976 (F)

Descripteurs : véhicule routier, véhicule à moteur, voiture particulière, spécification, poids, répartition de charge.

Prix basé sur 3 pages

AVANT-PROPOS

L'ISO (Organisation Internationale de Normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (Comités Membres ISO). L'élaboration des Normes Internationales est confiée aux Comités Techniques 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 2416 a été établie par le Comité Technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*.

Cette deuxième édition a été soumise aux Comités Membres en juin 1975.

Elle a été approuvée par les Comités Membres des pays suivants :

Afrique du Sud, Rép. d'	Finlande	Pologne
Allemagne	France	Roumanie
Autriche	Hongrie	Royaume-Uni
Belgique	Iran	Suède
Bésil	Italie	Suisse
Bulgarie	Japon	Turquie
Chili	Mexique	Yougoslavie
Espagne	Pays-Bas	

Les Comités Membres des pays suivants ont désapprouvé le document pour des raisons techniques :

Australie
Tchécoslovaquie

Cette deuxième édition annule et remplace la première édition (ISO 2416-1972).

Voitures particulières – Répartition des charges

1 OBJET

La présente Norme Internationale fixe :

- une masse conventionnelle moyenne des passagers et une masse conventionnelle des bagages;
- une répartition conventionnelle de la masse totale transportable.

Le total des masses ainsi définies représente une valeur minimale pour un véhicule déterminé.

2 DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions de la présente Norme Internationale sont applicables exclusivement aux voitures particulières telles qu'elles sont définies dans l'ISO 3833.

3 RÉFÉRENCES

ISO 3832, *Voitures particulières – Méthode de mesurage du volume de référence des coffres à bagages.*

ISO 3833, *Automobiles, remorques et ensembles de véhicules – Désignations et définitions.*

4 TERMES ET VALEURS CONVENTIONNELLES

4.1 Masse totale transportable

La masse totale transportable M_t est fixée par le constructeur. Elle s'exprime en kilogrammes.

4.2 Masse conventionnelle d'un passager

La masse conventionnelle d'un passager sans bagages est fixée à 68 kg.

4.3 Masse conventionnelle des bagages

La masse conventionnelle des bagages, pour chaque passager, est fixée à 7 kg.

4.4 Masse des choses transportables

La masse totale des choses transportables m_t , en kilogrammes, est déterminée par la formule

$$m_t = M_t - 68 n$$

où

M_t est défini en 4.1;

n est le nombre de places occupées.

5 RÉPARTITION DES CHARGES

5.1 Passagers

La charge correspondante est appliquée comme suit :

5.1.1 Sièges non réglables

À la verticale d'un point situé à 50 mm en avant du point R¹⁾ du siège correspondant.

5.1.2 Sièges réglables

À la verticale d'un point situé à 100 mm en avant du point R du siège correspondant ou à la plus proche position de verrouillage.

5.2 Bagages

La charge conventionnelle des bagages est représentée par une force dont la direction est verticale et passe par le milieu de la projection, sur un plan horizontal, de la plus grande longueur utile du compartiment à bagages située dans le plan longitudinal médian du véhicule. Voir figure 1.

P₁ représente le plan longitudinal médian du véhicule;

P₂ représente le plan horizontal de projection;

L₁ est la longueur maximale utile du compartiment à bagages (ce compartiment étant limité au volume de référence défini dans l'ISO 3832);

L est la longueur de la projection horizontale de L₁.

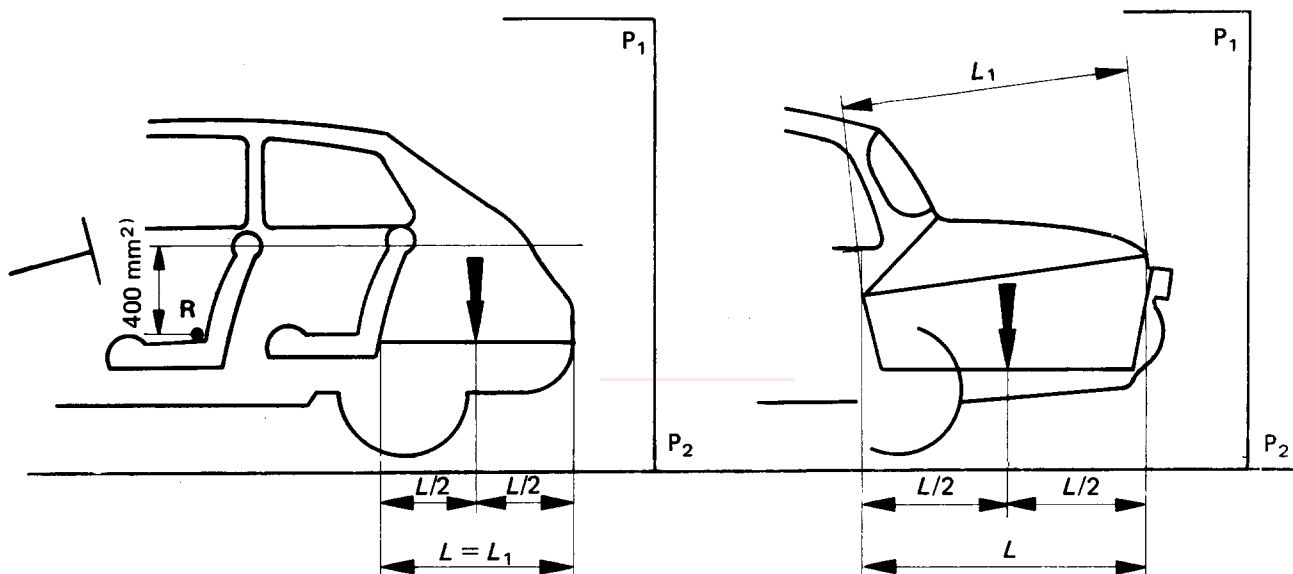


FIGURE 1

1) Le point R, qui est le point de référence de place assise, est le point de référence de construction, indiqué par le constructeur, qui correspond à la position normale d'utilisation la plus reculée de chaque place assise prévue par le constructeur dans un véhicule; il a des coordonnées définies par rapport à la structure du véhicule étudié et représente la position du centre de pivotement entre le tronc et les cuisses d'un occupant (point H).

La vérification de la position du point H peut être effectuée conformément aux indications de l'Annexe 4 du document E/ECE/324/REV.1/ADD.13 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, dans l'attente de la publication d'une Norme Internationale traitant de ce sujet. Ce document est intitulé : *Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur* - en date, à GENEVE, du 20 mars 1958 - Additif 13 : Règlement n° 14 à annexer à l'Accord : *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité sur les voitures particulières.*

La vérification de la relation qui existe entre les deux points sera considérée comme satisfaisante pour la position assise dont il est question si les coordonnées du point H sont situées dans un rectangle longitudinal dont les côtés horizontaux et verticaux sont 30 mm et 20 mm respectivement et dont l'intersection des diagonales est située au point R.

2) La cote 400 mm correspond à la limite supérieure de chargement du véhicule considéré (voir ISO 3832).

5.3 Choses susceptibles d'être transportées

5.3.1 La charge totale des choses définie par le constructeur est représentée par une force dont la direction est verticale et passe par le milieu de la projection, sur un plan horizontal, de la plus grande longueur utile de l'emplacement disponible située dans le plan longitudinal médian du véhicule. Voir figure 2.

P_1 représente le plan longitudinal médian du véhicule;

P_2 représente le plan horizontal de projection;

L_1 est la longueur maximale utile de l'emplacement

disponible (cet emplacement étant limité au volume de référence défini dans l'ISO 3832);

L est la longueur de la projection horizontale de L_1 .

5.3.2 Si les sièges arrière ou leurs dossiers peuvent être rabattus, repliés ou retirés, on fera deux déterminations du point d'application de la charge :

- l'une avec les sièges arrière en position normale;
- l'autre avec les sièges arrière escamotés et les sièges avant dans la position la plus reculée d'utilisation normale.

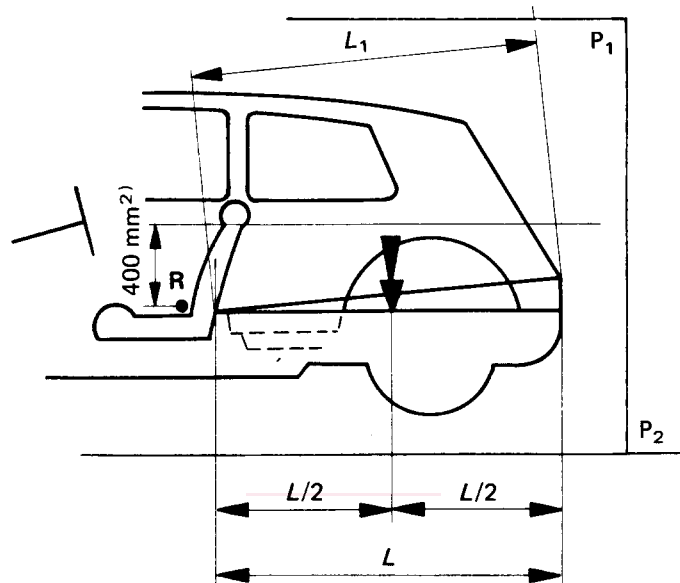


FIGURE 2

1) La cote 400 mm correspond à la limite supérieure de chargement du véhicule considéré (voir ISO 3832).

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 2416:1976

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8a0dc387-866f-46a7-8a7c-8d1c41d94512/iso-2416-1976>