



Transports Canada
Sécurité et sûreté

Transport Canada
Safety and Security

Sécurité routière

Road Safety

Division des normes et règlements

DOCUMENT DE NORMES TECHNIQUES

N° 124, Révision 0

Systemes de commande d'accélération

Le texte du présent document repose sur le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, titre 49, partie 571, *Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 124, Accelerator Control Systems*, révisé le 1^{er} octobre 2004.

Date d'entrée en vigueur : xx mois 200x
Date d'application obligatoire : mois +6 200x

Direction de la recherche et du développement en matière de normes
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
TRANSPORTS CANADA
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Document de normes techniques Numéro 124, Révision 0

Systèmes de commande d'accélération

(This document is also available in English.)

Introduction

Conformément à l'article 12 de la *Loi sur la sécurité automobile*, un Document de normes techniques (DNT) est un document qui reproduit un texte réglementaire d'un gouvernement étranger (par ex., une *Federal Motor Vehicle Safety Standard* publiée par la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis). Conformément à la Loi, le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* peut modifier ou supplanter certaines dispositions incluses dans un DNT ou prescrire des exigences supplémentaires. En conséquence, il est recommandé d'utiliser un DNT conjointement avec la Loi et le Règlement pertinents. À titre indicatif, lorsque des modifications ont été apportées, le numéro du paragraphe est indiqué entre parenthèses dans la marge du DNT.

Les DNT sont révisés de temps à autre afin d'y incorporer les modifications apportées au document de référence et un avis de révision est publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Un numéro de révision est assigné à tous les DNT, « Révision 0 » indiquant la version originale.

Identification des changements

Afin de faciliter l'incorporation d'un DNT, certains changements de nature non technique peuvent être apportés au texte réglementaire étranger. Il peut s'agir de la suppression de mots, d'expressions, de figures ou de passages qui ne s'appliquent pas aux termes de la Loi ou du Règlement, de la conversion d'unités impériales en unités métriques, de la suppression de dates périmées et de remaniements mineurs du texte. Les ajouts sont soulignés, et les dispositions qui ne s'appliquent pas sont ~~rayées~~. Lorsqu'un passage complet a été supprimé, il est remplacé par « [PASSAGE SUPPRIMÉ] ». Des changements sont aussi apportés dans les exigences relatives aux rapports ou dans la référence à un texte réglementaire étranger qui ne s'applique pas au Canada. Par exemple, le nom et l'adresse du *Department of Transportation* des États-Unis sont remplacés par ceux du ministère des Transports.

Dates d'entrée en vigueur

La version originale d'un DNT entre en vigueur à la date de la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* du Règlement dans lequel elle est incorporée pour la première fois par renvoi. Les révisions subséquentes d'un DNT entrent en vigueur à la date de publication de l'avis de révision dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La date d'entrée en vigueur est celle de la publication de la modification finale ou de l'avis de révision dans la *Gazette du Canada*. La conformité aux exigences d'un nouveau DNT n'est pas obligatoire pendant les six mois qui suivent la date d'entrée en vigueur. Au cours de cette période, il est permis de continuer de se conformer aux exigences du Règlement ou du DNT antérieur. Les fabricants

et les importateurs doivent se conformer aux exigences du nouveau DNT à partir de la date de son application obligatoire.

Version officielle des Documents de normes techniques

Les Documents de normes techniques peuvent être consultés électroniquement dans les formats HTML et PDF sur le site Web du ministère des Transports à www.tc.gc.ca/Securiteroutiere/mvstm_tsd/index_f.htm. La version PDF est une réplique du DNT publié par le Ministère et elle doit être utilisée aux fins d'interprétation et d'application juridiques. La version HTML est fournie à titre d'information seulement.

(Copie originale signée par)

Directeur, Recherche et développement en
matière de normes
pour le ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

TABLE DES MATIÈRES**Document de normes techniques
Numéro 124, Révision 0****SYSTÈMES DE COMMANDE D'ACCÉLÉRATION**

<i>Introduction</i>	<i>i</i>
<i>S1. Portée</i>	<i>1</i>
<i>S2. Objet</i>	<i>1</i>
<i>S3. Domaine d'application</i>	<i>1</i>
<i>S4. Définitions</i>	<i>1</i>
<i>S5. Exigences</i>	<i>2</i>

Document de normes techniques
Numéro 124, Révision 0

SYSTÈMES DE COMMANDE D'ACCÉLÉRATION

Le texte du présent document repose sur le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, titre 49, partie 571, *Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 124, Accelerator Control Systems*, révisé le 1^{er} octobre 2004.

S1. Portée

Le présent Document de normes techniques (DNT) ~~La présente norme~~ prescrit des exigences visant le retour du papillon des gaz à la position de ralenti lorsque le conducteur relâche la commande d'accélération ou en cas de séparation ou de rupture dans le système de commande d'accélération.

S2. Objet

Le présent DNT ~~La présente norme~~ vise à réduire les pertes de vie et les blessures dues à un emballement du moteur en raison de défauts de fonctionnement du système de commande d'accélération.

(1) **S3. Domaine d'application**

~~[PASSAGE SUPPRIMÉ]~~ Aux fins d'application, se référer à l'Annexe III et à l'article 124 de l'Annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

S4. Définitions

4.1

* **Dispositif de dosage du carburant** désigne ~~le carburateur ou, dans le cas de certains moteurs, l'injecteur de carburant, le distributeur de carburant ou la pompe d'injection.~~ (*Fuel metering device*)

* **Papillon des gaz** désigne ~~la pièce du dispositif de dosage du carburant qui est rattachée au système de commande d'accélération actionné par le conducteur et qui, grâce au système de commande d'accélération, commande le régime du moteur.~~ (*Throttle*)

* **Position de ralenti** désigne ~~la position du papillon des gaz lorsque celui-ci entre en contact avec la commande du ralenti réglée selon les conditions existantes et conformément aux recommandations du fabricant. Ces conditions incluent, sans y être limitées, les réglages de régime du moteur pour le démarrage à froid, la climatisation et les dispositifs anti-pollution, ainsi que les dispositifs de réglage du papillon des gaz.~~ (*Idle position*)

* Se référer au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* pour la définition qui s'applique.

* **Système de commande d'accélération actionné par le conducteur** désigne toutes les pièces d'un véhicule, à l'exception du dispositif de dosage du carburant, qui agissent sur le régime du moteur sous l'action directe de la commande actionnée par le conducteur et qui ramènent le papillon des gaz à la position de ralenti dès que le conducteur relâche la commande d'accélération. (*Driver-operated accelerator control system*)

* **Température ambiante** désigne la température de l'air environnant, mesurée à un point suffisamment éloigné du véhicule à l'essai pour n'être pas influencée de façon sensible par la chaleur que dégage le véhicule. (*Ambient temperature*)

S4.2 Dans le cas d'un véhicule à moteur électrique, « *papillon des gaz* » et « *ralenti* » désignent respectivement la commande du régime du moteur et l'arrêt du moteur.

S5. Exigences

Tout véhicule doit répondre aux exigences suivantes lorsque le moteur est en marche dans n'importe quelle condition de charge et à n'importe quelle température ambiante située entre -40°C et $+52^{\circ}\text{C}$ après conditionnement pendant 12 heures à une température qui se situe dans ces limites.

S5.1 Tout véhicule doit être muni d'au moins deux sources d'énergie capables de ramener le papillon des gaz à la position de ralenti dans la limite de temps prescrite en S5.3, à partir de n'importe quelle position d'accélération ou de n'importe quel régime, lorsque le conducteur relâche la commande d'accélération. En cas de défaillance d'une source d'énergie par suite d'une seule séparation ou rupture, le papillon des gaz doit revenir à la position de ralenti dans la limite de temps prescrite en S5.3, à partir de n'importe quelle position d'accélération ou de n'importe quel régime, lorsque le conducteur relâche la commande d'accélération.

S5.2 Le papillon des gaz doit revenir à la position de ralenti à partir de n'importe quelle position d'accélération ou de n'importe quel régime que le moteur peut atteindre lorsqu'un élément quelconque du système de commande d'accélération se détache ou se brise à un seul point. Le retour au ralenti doit se faire dans la limite de temps prescrite en S5.3, mesurée soit à partir du moment où l'élément se détache ou se brise soit à partir du moment où le conducteur relâche pour la première fois la commande d'accélération.

S5.3 Sauf ce qui est prescrit ci-dessous, le temps maximal de retour du papillon des gaz d'un véhicule à la position de ralenti doit être de 1 seconde dans le cas d'un véhicule d'un PNBV de 4 536 kg ou moins, et de 2 secondes dans le cas d'un véhicule d'un PNBV de plus de 4 536 kg. Le temps maximal de retour à la position de ralenti doit être de 3 secondes dans le cas d'un véhicule qui est exposé à une température ambiante de -18°C à -40°C au cours de l'essai ou pendant une partie de la période de conditionnement de 12 heures.

* Se référer au paragraphe 2(1) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles pour la définition qui s'applique.