

15.5.2. COUPE- BATTERIE

9.2.2.3 Coupe-circuit de batteries : Obligatoire uniquement sur les véhicules EXIII, MEMU et FL.

9.2.2.3.1 Un interrupteur servant à couper les circuits électriques doit être monté aussi près de la batterie que possible. Lorsqu'un interrupteur mono polaire est employé, il doit être placé sur le fil d'alimentation + et non sur le fil de terre. Applicable aux véhicules immatriculés pour la première fois (ou qui entrent en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire) à partir du 1er juillet 2005.



9.2.2.3.2 Un dispositif de commande pour l'ouverture et la fermeture de l'interrupteur doit être installé dans la cabine de conduite. Il doit être facilement accessible au conducteur et signalé distinctement. Il doit être équipé soit d'un couvercle de protection, soit d'une commande à mouvement complexe, soit de tout autre dispositif évitant son déclenchement involontaire. Des dispositifs de commande additionnels peuvent être installés à condition d'être identifiés de manière distincte par une marque et protégés contre une manœuvre intempestive. Si le ou les dispositifs de commande sont actionnés électriquement, leurs circuits sont soumis aux prescriptions du 9.2.2.5.



9.2.2.3.3 L'interrupteur doit être placé dans un boîtier ayant un degré de protection IP65 conforme à la norme CEI 529. Obligatoire uniquement sur les véhicules FL.

9.2.2.3.4 Les connexions électriques sur l'interrupteur doivent avoir un degré de protection IP54. Toutefois, ceci n'est pas exigé si les connexions sont à l'intérieur d'un coffre, qui peut être le coffre à batterie, et il suffit alors de protéger ces connexions contre des courts-circuits au moyen, par exemple, d'un couvercle en caoutchouc.



15.5.2.1. ETAT

15.5.2.1.1. Détérioration | O |

Observation à mentionnée en cas de détérioration d'une commande de coupe-batterie ne rendant pas son fonctionnement inopérant.

15.5.2.2. FONCTIONNEMENT

15.5.2.2.1. Non fonctionnement | R |



Formation Contrôle Automobile

Motif de contre-visite avec interdiction de circuler dans le cas où l'action sur la commande n'est pas suivie d'effet.

Non fonctionnement du mouvement complexe de la commande intérieure si présente.

Non respect des prescriptions de fonctionnement de l'annexe III de la présente SR/V.

- **Avant le 16 février 1978**

Un coupe-circuit mono-polaire à deux positions. Une commande manœuvrable du poste de conduite.

En position ouverte, tous les circuits sont coupés à l'exception des circuits des feux de position et de gabarit.

Si ADR, deuxième coupe-batterie permettant exclusivement en position ouverte, l'alimentation du chrono tachygraphe

Pas d'essai moteur tournant.

- **A partir du 16 février 1978**

Un coupe-circuit bipolaire à deux positions.

- protection du chrono tachygraphe par une résistance 80 mA sous 24 V ou 250 mA sous 12 V

- un fusible pour le circuit R 41 Deux commandes : une directe à l'extérieur de la cabine, l'autre placée dans la cabine.

En position ouverte, tous les circuits sont coupés à l'exception :

- du chrono tachygraphe
- des circuits des feux de position et de gabarit

Pour l'ADR, un interrupteur sur le circuit R 41 est adjoint. Tous les circuits électriques devant être coupés

Essai moteur tournant.

Mise en conformité lors d'un changement de propriétaire.

- **A partir du 1er mai 1983**

Un coupe-circuit bipolaire à trois positions.

- protection du chrono tachygraphe par une résistance 80 mA sous 24 V ou 250 mA sous 12 V

- fusible 10 A max. pour le circuit R 41

Deux commandes une directe à l'extérieur de la cabine à 3 positions (1,2 et 3), l'autre à l'intérieur de la cabine à 2 positions (1 et 2).

Trois positions :

1. circuit fermé
2. circuit ouvert ADR : chrono tachygraphe fonctionnant
3. circuit ouvert RTMDR : chrono tachygraphe fonctionnant, possibilité de remettre les feux de position et de gabarit (interrupteur au tableau de bord)

Essai moteur tournant

- **A partir du 1er janvier 1985**

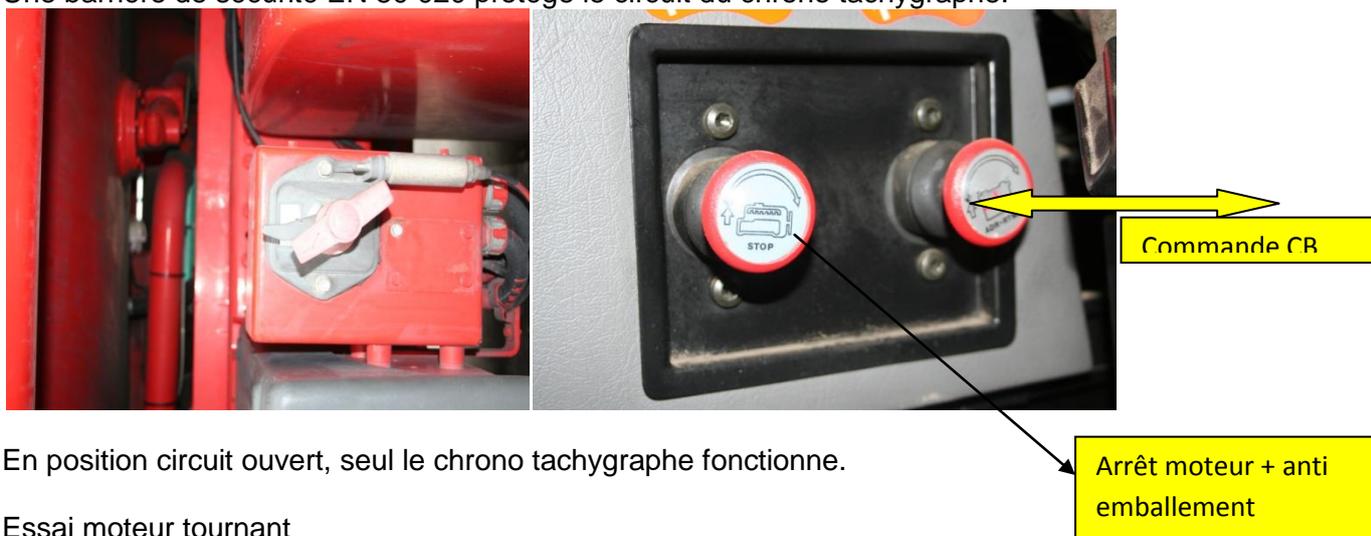
Le coupe-batterie doit par sa seule action en position 3 rétablir les feux de position et de gabarit.

Essai moteur tournant

- **A partir du 1er janvier 1993**

Un coupe-circuit mono polaire. Deux commandes directes ou à distance doivent être installées l'une à l'intérieur de la cabine, l'autre à l'extérieur.

Une barrière de sécurité EN 50 020 protège le circuit du chrono tachygraphe.



En position circuit ouvert, seul le chrono tachygraphe fonctionne.

Essai moteur tournant

- **1er janvier 1995 (Obligatoire au 1^{er} juillet 1995) EXIII / FL**

Un coupe-circuit mono polaire. Deux commandes directes ou indirectes doivent être installées l'une à l'intérieur de la cabine, l'autre à l'extérieur.

La commande dans la cabine est munie d'un couvercle protection ou est à mouvement complexe. Le boîtier de l'interrupteur est IP 65 (FL)

Une barrière de sécurité EN 50 020 protège le circuit du chrono tachygraphe.

En position circuit ouvert, seul le chrono tachygraphe fonctionne ainsi que les éventuels circuits alimentés en permanence sous réserve que ces derniers soient explicitement prévus dans la notice descriptive (réception par type) et (ou) l'état descriptif (réception à titre isolé)

Essai moteur tournant

- **A partir du 1er janvier 1999**

- les véhicules transportant des produits ONU 1202 (carburant diesel, huile de chauffe légère, gasoil) ne sont plus classés en FL mais en AT : **sur les véhicules EXIII / FL, le connecteur 15 broches entre le véhicule à moteur et la remorque est présent obligatoirement depuis le 01/07/1999 (ADR 99). Aucune liaison de type prise 24S/24N ne peut être installée en parallèle.**

- **A partir du 1er janvier 2001 (Obligatoire au 1^{er} juillet 2003) EXIII / FL**



Formation Contrôle Automobile

Contrôle technique Poids Lourds 15. MATIERS DANGEREUSES

15.5.2 COUPE-BATTERIE

Un coupe-circuit mono polaire. Un dispositif de commande pour l'ouverture **et** la fermeture de l'interrupteur du coupe-circuit doit être installé dans la cabine. Des dispositifs de commande additionnels sont possibles. La commande dans la cabine est munie d'un couvercle de protection ou est à mouvement complexe. *Le boîtier de l'interrupteur est IP 65 (FL)*
Le circuit du chrono tachygraphe devient un circuit alimenté en permanence qui doit être conforme aux normes visées au § 9.2.2.5.1. (FL)

En position circuit ouvert, seul le chrono tachygraphe fonctionne ainsi que les éventuels circuits alimentés en permanence sous réserve que ces derniers soient explicitement prévus dans la notice descriptive (réception par type) et (ou) l'état descriptif (réception à titre isolé)

Essai moteur tournant

- A partir du 1er janvier 2005 EXIII / FL

Un coupe-circuit. S'il est mono polaire, il doit être placé sur le fil d'alimentation et non sur le fil de terre. Cette dernière disposition est applicable aux véhicules mis en circulation à partir du.01/01/ 2006.



Mono polaire coupe le +



Coupe batterie
bipolaire autorisé

Un dispositif de commande pour l'ouverture **et** la fermeture de l'interrupteur du coupe-circuit doit être installé dans la cabine. Des dispositifs de commande additionnels sont possibles. La commande dans la cabine est munie d'un couvercle de protection ou est à mouvement complexe.

Le boîtier de l'interrupteur est IP 65

Le circuit coupe-batterie et ses composants sont considérés comme alimentés en permanence (conformité au § 9.2.2.5.)

Le circuit du chrono tachygraphe devient un circuit alimenté en permanence qui doit être conforme aux normes visées au § 9.2.2.5.1. (FL)

En position circuit ouvert, seul le chrono tachygraphe fonctionne ainsi que les éventuels circuits alimentés en permanence sous réserve que ces derniers soient explicitement prévus dans la notice descriptive (réception par type) et (ou) l'état descriptif (réception à titre isolé)

Essai moteur tournant

15.5.2.3. FIXATION

15.5.2.3.1. Défaut de positionnement I O I

Observation à mentionner en cas de défaut de positionnement du coupe-batterie.



Formation Contrôle Automobile

15.5.2.4. DIVERS

15.5.2.4.1. Absence | R |

Motif de contre-visite avec interdiction de circuler en cas d'absence d'une commande de coupe-batterie, si prévu à la notice descriptive.

15.5.2.4.2. Contrôle impossible | R |

Motif de contre-visite avec interdiction de circuler en cas de contrôle impossible d'une commande de coupe-batterie pour des raisons non liées à la conception du véhicule.

15.5.2.4.3. Défaut de signalisation | O |

Observation à mentionner en cas de mauvaise signalisation du coupe-batterie.