

CERTIFICAT DE CARROSSAGE

permettant, en application de l'article 12.1 de l'arrêté du 19 juillet 1954, l'immatriculation du véhicule sans réception à titre isolé.

(à fournir en 2 exemplaires pour immatriculation)

Le constructeur, soussigné

inscrit sous le n° 341Z ou le n° 342B du code APE (1)

Le carrossier-constructeur, soussigné

inscrit sous le n° 342A du code APE (1)

demeurant à :

Tél. (33)0240258989

déclare avoir monté sur le véhicule désigné ci-après et appartenant à (nom et adresse) :

N° de cde : 20400061

La carrosserie suivante : **BENNE**

et certifie que le véhicule peut être immatriculé sans réception complémentaire compte tenu de ce que :

- le châssis est resté conforme au type décrit dans la notice du constructeur et n'a subi aucune transformation.
- le véhicule satisfait aux prescriptions des articles R.61, R.62, R.82 à R.94, R.98 à R.102 et R.104 du code de la route et des arrêtés pris en son application.
- le porte à faux AR du véhicule, non compris les ferrures et charnières (X = **2.190 m**) satisfait aux limites minimale (**2.220 m**) et maximale (**3.080 m**) fixées par le constructeur : ~~— dans sa notice descriptive (1)~~ et la longueur des ferrures est inférieure à 120 mm. ~~-- dans l'accord joint de son service technique (1)~~
- les poids en charge sur les essieux sont égaux ou supérieurs aux charges au sol minimales et inférieurs ou égaux aux charges au sol maximales prévues par le constructeur.
- la largeur du véhicule (**2.500 m**) n'exède pas celle fixée par le constructeur (**2.550 m**).
- le véhicule ne sera pas immatriculé dans les genres TCP ou n'est pas un véhicule spécialisé non affecté au transport de marchandises (RESP, SRSP, VASP sauf VASP-BOM).
- le véhicule ne sera pas immatriculé sous un double genre et (ou) une double carrosserie.

CARACTERISTIQUES DU VEHICULE (2) :

Genre (3) : **CAM**
 Carrosserie (4) : **BENNE**
 Marque : **DAF**
 Type : **AT867C**
 N° d'identification : **XLRAT85XC0E646896**
 Nbre de places assises (conducteur compris) : **2**
 Empattement : F = **3.350 m**
 F' (5) = **4.050 m**
 Longueur L = **7.700 m**
 Largeur l = **2.500 m**
 Surface L x l = **19.250 m²**

CARACTERISTIQUES DE LA CARROSSERIE :

Longueur utile du chargement : T = **5.200 m**
 Porte à faux arrière du véhicule : X = **2.190 m**
 Longueur des ferrures et charnières : c = **0.060 m**
 Distance du centre de gravité du chargement à l'axe de la force, (ou de la résultante des forces), appliquée(s) au sol par l' (ou les) essieu(x) arrière :
 Y = **0.460 m**
 Porte à faux arrière utile : Xu = T / 2 - Y = **2.140 m**
 Distance du centre de gravité du chargement à l'axe de la force, (ou de la résultante des forces), appliquée(s) au sol par l' (ou les) essieu(x) avant, ou à l'axe du pivot :
 F' - Y = **3.590 m**

- Poids total autorisé en charge : PTAC = **26000 kg**
 - Poids à vide (avec carrosserie) (6)
 PV = PC + M + Ca = **12460 kg**
 PC : poids du châssis cabine en ordre de marche comprenant : réservoirs pleins, outillage de bord, sans conducteur ni passager, sans porte-roues ni roue de secours, avec accumulateurs.
 M : poids du ou des porte-roues de secours garnis.
 Ca : poids de la carrosserie vide et de ses équipements.
 - Poids à vide sous l'(ou les) essieu(x) avant du véhicule carrossé(6)
 (ou sous pivot semi-remorque) :
 PV.AV = **4800 kg**
 - Poids à vide sous l'(ou les) essieu(x) arrière du véhicule carrossé(6)
 PV.AR = **7660 kg**
 - Poids du conducteur et des passagers :
 p = 75 kg X (conducteur+passagers) = **150 kg**
 - Poids du conducteur et des passagers sur l'(ou les) essieu(x) avant (7)
 (cas de cabine avancée)(1)p.AV = P = **150 kg**
 (cas de cabine normale)(1)p.AV = 2 p / 3 = **kg**
 - Poids du conducteur et des passagers sur l'(ou les) essieu(x) arrière (7)
 (cas de cabine avancée)(1)p.AR = 0 kg
 (cas de cabine normale)(1)p.AR = P / 3 = **kg**
 - Chargement : Ch = PTAC - PV - p = **13390 kg**

(1) Barrer la mention inutile.

(2) Voir notice descriptive.

(3) Le genre indiqué ne peut être différent de celui ou de ceux prévus sur la notice descriptive.

(4) La carrosserie indiquée doit épondre à la nomenclature des carrosseries prévues par le code de la route.

(5) F' = distance de l'axe de la force (ou de la résultante des forces) appliquée(s) au sol par l'(ou les) essieu(x) avant, ou de l'axe du pivot d'attelage, à l'axe de la force (ou de la résultante des forces) appliquée(s) au sol par l'(ou les) essieu(x) arrière.

(6) Joindre les tickets de pesée correspondants.

(7) Dans le cas de cabine "hors série" p.AV et p.AR seront calculés en fonction de la position du conducteur et de ses passagers par rapport à l'essieu considéré.

Si le véhicule comporte plus d'un essieu, ou si les essieux arrière sont inégalement chargés ou espacés, reproduire ci-dessous un schéma analogue à ceux figurant en appendice aux Annexes VII et VII de l'arrêté du 19 juillet 1954.

REPARTITION DU POIDS DU CHARGEMENT :

Essieu(x) AV (ou pivot)	Ch AV = Ch x $\frac{Y}{F'}$	=	13390 X $\frac{0.460}{4.050}$	=	1521 kg
Essieu(x) AR	Ch AR = Ch x $\frac{F' - Y}{F'}$	=	13390 X $\frac{4.050 - 0.460}{4.050}$	=	11869 kg

REPARTITION DU POIDS DU CHARGEMENT :

<u>Essieu(x) AV</u> (ou pivot)	Poids à vide : PV.AV =	4800 kg	<u>Essieu(x) AR</u>	Poids à vide : PV.AR =	7660 kg
	Poids conducteur et passagers :			Poids conducteur et passagers :	
	p.AV =	150 kg		p.AR =	0 kg
	Ch AV =	1521 kg		Ch AR =	11869 kg
	PT AV total =	6471 kg		PT AR total =	19529 kg
	PT AV autorisé :			PT AR autorisé :	
	minimal (2).	3955 kg		minimal (2).	3550 kg
	maximal (2).	7500 kg		maximal (2).	21000 kg

Fait à NANTES , le 28/07/2004

signature et cachet

Mr CURNEL

Services Techniques MARREL OUEST

NOTA :

Porte à faux AR utile : distance de l'extrémité AR hors tout d'un véhicule non compris, s'il y a lieu, l'épaisseur du dispositif de fermeture (portes, hayon...) et la longueur des ferrures et charnières, à l'axe de la force (ou de la résultante des forces) appliquée(s) au sol par l'(es) essieu(x) arrière.

Ferrures et charnières : dispositifs (ferrures et charnières de la porte AR, tampons, crochet d'attelage...) de poids négligeable placés à l'arrière d'un véhicule. Le chargement est supposé concentré au point G (centre de gravité), milieu de la longueur utile de chargement.

Dans les cas contraire, la position du centre de gravité doit être déterminée en premier lieu.

Caisses mobiles multiples : G à indiquer sur le véhicule porteur en fonction du Ca, qui dans le cas particulier doit correspondre au poids de l'élément mobile vide et de ses équipements.