

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/2001/20
11 septembre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)
(Trentième session, 3-6 décembre 2001,
point 1.4 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 17

(Résistance des sièges)

Communication de l'expert de la République tchèque

Note: Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'expert de la République tchèque pour modifier le champ couvert par le Règlement, améliorer son libellé, l'harmoniser avec la directive correspondante de la Communauté européenne et permettre l'homologation d'un siège en tant que composant. Il a été établi sur la base du texte d'un document distribué sans cote (document informel n° 24) à la vingt-neuvième session (TRANS/WP.29/GRSP/29, par. 41).

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts de la sécurité passive.

GE.01-23712 (F)

A. PROPOSITION

Paragraphe 1, modifier comme suit (pas de changement pour les notes ¹ et ²):

«1. Le présent Règlement s'applique à la résistance des sièges et de leurs ancrages dans les véhicules des catégories M et N¹, qu'ils soient munis ou non d'appui-tête².

Il s'applique également à l'aménagement...»

Paragraphe 2.6.1 à 2.6.3, modifier comme suit:

«2.6.1 un mouvement de translation longitudinale;

2.6.2 un mouvement de translation verticale;

2.6.3 un mouvement angulaire (rotation, inclinaison ou pivotement);»

Paragraphe 5.3.1 et 5.3.2, modifier comme suit:

«5.3.1 Un appui-tête doit équiper les places avant latérales de tous les véhicules de la catégorie M1. Les sièges munis d'un appui-tête conçu pour être installé à d'autres places assises peuvent aussi être homologués en application du présent Règlement dans les conditions applicables à ladite catégorie de véhicules.

5.3.2 Un appui-tête doit équiper les places avant latérales de tous les véhicules de la catégorie M2 ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3 500 kg et de tous les véhicules de la catégorie N1; les appuis-tête installés dans de tels véhicules doivent satisfaire aux prescriptions du Règlement n° 25, modifié par la série 03 d'amendements. Les sièges munis d'un appui-tête conçu pour être installé à d'autres places assises peuvent aussi être homologués en application du présent Règlement dans les conditions applicables auxdites catégories de véhicules.»

[Remarque: Avec cette formulation du paragraphe 5.3.2, la conformité aux prescriptions supérieures énoncées au paragraphe 5.3.1 est aussi acceptable.]

Insérer un nouveau paragraphe 5.3.3 libellé comme suit:

«5.3.3 Les sièges munis d'un appui-tête conçu pour être installé dans des catégories de véhicules non visées aux paragraphes 5.3.1 et 5.3.2 peuvent aussi être homologués en application du présent Règlement si les appuis-tête installés dans de tels véhicules satisfont aux prescriptions du Règlement n° 25, modifié par la série 03 d'amendements.»

Paragraphe 13.4 à 13.6, insérer comme suit un nouvel appel de note* et la note elle-même:

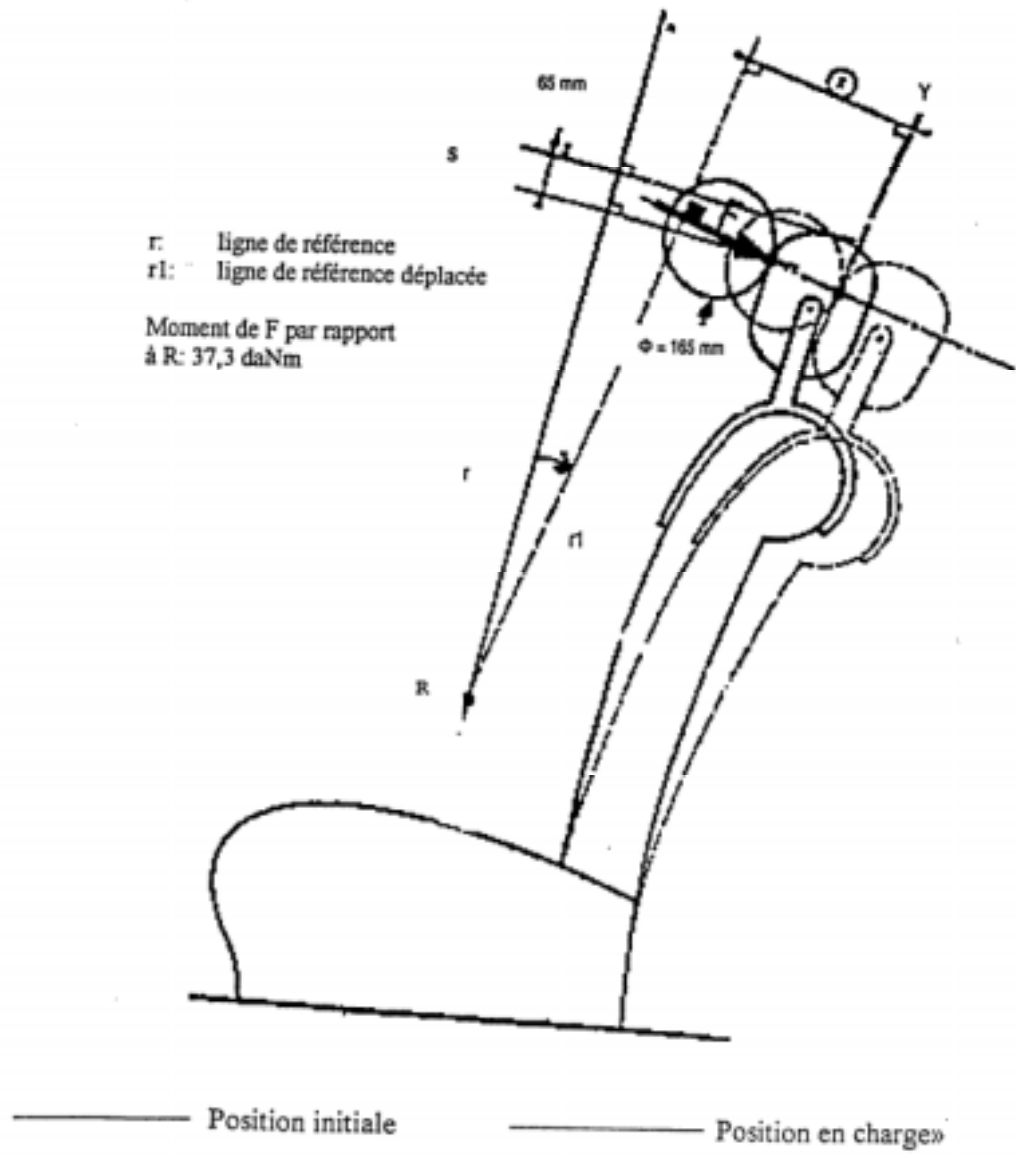
«... modifié par la série 07 d'amendements* »

* Il est tenu compte des paragraphes 3.2.1.1, 5.1.6, 5.15 à 5.15.4 et 6.3.1 et des annexes 1 (points 7 et 21), 2 et 9.»

Annexe 5,

Figure à modifier comme suit:

«



Annexe 9,

Figures 1 et 2: Les masses d'essai de 18 kg devraient être de forme carrée.

* * *

B. JUSTIFICATION

Paragraphe 1:

Les paragraphes du Règlement examiné ne mentionnent pas toutes les catégories de véhicules mais seulement celles-ci.

Paragraphes 2.6.1 à 2.6.3:

Pour ne plus utiliser une expression unique pour deux activités différentes et ne conserver le mot «déplacement» que dans le paragraphe 2.7.

Paragraphe 5.3.3:

Si des appuis-tête étaient installés, il faudrait qu'ils soient conformes à certaines prescriptions.

Paragraphes 13.4 à 13.6:

Le document E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.16/Rev.3/Amend.3 du 4 novembre 1998 mentionnait deux dates différentes d'entrée en vigueur pour les séries 06 et 07 d'amendements. Malheureusement, on ne trouve dans ce document unifié aucune information sur la façon de faire le tri entre ses autres paragraphes eu égard auxdites séries, c'est-à-dire sur le moment où il faut introduire l'essai de protection contre les déplacements de bagages. Il est difficile de trouver la bonne réponse sans s'appuyer sur les documents de travail fondamentaux distincts de la CEE-ONU concernant lesdits projets d'amendements. Cependant, il semblerait que les textes n'autorisent pas une telle procédure.

À la cent dix-septième réunion du WP.29, il a été recommandé d'adopter le rectificatif 1 à la série 06 d'amendements. Malheureusement, celui-ci ne fait qu'éliminer les chevauchements entre les dispositions transitoires concernant les séries 05 et 06 d'amendements, mais pas la discordance importante mentionnée plus haut entre les séries 06 et 07.

Annexe 5:

On modifiera comme suit la figure pour la rendre conforme à la prescription pertinente figurant dans le texte:

a) Le **rayon de la sphère** $165/2 = 82,5$ mm apparaîtra plus grand que la distance de 65 mm;

b) La **position déplacée de l'appui-tête** soumis à la force **F** correspondra à sa rotation autour du point **R**;

c) La **déformation mesurée** «x» sera donnée par la distance entre deux lignes parallèles: la ligne de référence déplacée **r1** et la tangente **Y** à l'«appui-tête».

Des quatre figures présentant le même problème de «Détails des lignes tracées et des mesures effectuées pendant les essais» qui ont été officiellement publiés dans l'annexe 5 de la version Rev.4 du Règlement n° 17 (avec les erreurs pour a et b), dans l'annexe 5 de la version Rev.5 du Règlement n° 25 (avec l'erreur pour b), dans la figure 2 de l'appendice 3 de l'annexe II de la Directive **96/37/CE** (avec les erreurs pour a, b et c) et dans l'annexe IV de la Directive **78/932/CEE** (pas d'erreurs), seule la dernière mentionnée ici est tout à fait correcte (voir pièces jointes 1 et 2). L'utilisation de la dernière figure ainsi que de celle qui est la plus simple et la plus éclairante pour tous les autres cas mentionnés pourrait faire ressortir l'opportunité d'harmoniser les textes de la CE et de la CEE-ONU.

* * *

C. HARMONISATION DES TEXTES DE LA CEE-ONU AVEC CEUX DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

La dernière série valide 07 d'amendements au Règlement n° 17 devrait être adaptée en fonction des progrès techniques de manière à permettre, dans le contexte de la CEE-ONU, une homologation de types de sièges en tant que composants. Cette possibilité si souhaitable est déjà intégrée dans la Directive 96/37/CE qui constitue le dernier amendement de la Directive 74/408/CEE de la Communauté européenne.
