



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2006/114  
13 juillet 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

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

Cent quarantième session

Genève, 14-17 novembre 2006

Point 4.2.8 de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITION DE COMPLÉMENT 3 À LA SÉRIE 07 D'AMENDEMENTS  
AU RÈGLEMENT N° 17  
(Résistance mécanique des sièges)**

Communication du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)

Note: Le texte ci-après a été adopté par le GRSP à sa trente-neuvième session. Il est basé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8 non modifié et sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10 modifié comme indiqué à l'annexe 3 du rapport. Il est soumis au WP.29 et à l'AC.1 pour examen (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39, par. 37 et 38).

Le présent document est un document de travail distribué pour discussion et observations. Toute autre utilisation n'engage que la responsabilité de l'utilisateur.

Les documents sont aussi disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

Paragraphe 1, modifier comme suit (y compris la suppression de la note 2/):

«1.           DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique:

- a) Aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N 1/ en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête;
- b) Aux véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> 1/ en ce qui concerne les sièges non visés par le Règlement n° 80, en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête;
- c) Aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> en ce qui concerne l'aménagement des parties arrière de leur dossier et la conception des dispositifs destinés à protéger leurs occupants contre le danger résultant du déplacement des bagages en cas de choc frontal.

Il ne s'applique pas aux véhicules en ce qui concerne les strapontins repliables, les sièges faisant face vers le côté ou vers l'arrière et les appuie-tête équipant éventuellement ces sièges.

---

1/ Selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, modifié en dernier lieu par l'amendement 4).».

Paragraphe 4.4.1, note 3/, renuméroter note 2/, et lire:

«2/ 1 pour l'Allemagne, ..., 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour Chypre, 50 pour Malte, 51 pour la République de Corée, 52 pour la Malaisie et 53 pour la Thaïlande. Les numéros suivants ...».

Paragraphe 5.1, note 4/, renuméroter note 3/.

Paragraphe 5.1.3.2, modifier comme suit:

«5.1.3.2 Les prescriptions du paragraphe 5.1.3 ne s'appliquent ni aux sièges situés le plus à l'arrière, ni aux sièges à dossier opposés, ni aux sièges satisfaisant aux dispositions du Règlement n° 21 intitulé "Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur aménagement intérieur" (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.20/Rev.2, tel que modifié par l'amendement le plus récent).».

Paragraphe 5.1.4.1.2, modifier comme suit:

«5.1.4.1.2 Aux sièges les plus en arrière, aux sièges à dossier opposés ou aux sièges satisfaisant aux dispositions du Règlement n° 21 intitulé “Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des véhicules en ce qui concerne leur aménagement intérieur” (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.20/Rev.2, tel que modifié par l’amendement le plus récent);».

Paragraphes 6.3.1. et 6.3.2., modifier comme suit:

«6.3.1 On applique une décélération longitudinale horizontale ou, au choix du demandeur, une accélération dans une direction d’au moins 20 g pendant 30 millisecondes à l’ensemble de la coque du véhicule pour simuler un choc frontal, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l’annexe 7. À la demande du constructeur, l’impulsion d’essai décrite dans l’appendice de l’annexe 9 peut être utilisée à la place.

6.3.2 On applique une décélération longitudinale ou, au choix du demandeur, une accélération conforme aux prescriptions du paragraphe 6.3.1 pour simuler un choc arrière.».

Annexe 1,

Ajouter un nouveau point 10, libellé comme suit:

«10. Type de dispositif: dispositif de décélération ou dispositif d’accélération 2/».

Les points 10 à 21 deviennent les points 11 à 22.

Annexe 6, paragraphe 2, remplacer «décéléromètres» par «accéléromètres».

Annexe 7, paragraphe 1.5, modifier comme suit:

«1.5. La décélération ou l’accélération du chariot est mesurée à l’aide d’une chaîne de mesurage de la classe 60 correspondant aux caractéristiques de la Norme ISO n° 6487 (2002).».

Annexe 9, paragraphe 3.1, modifier comme suit:

«3.1 La carrosserie de la voiture particulière doit être arrimée solidement à un chariot d’essai et cet ancrage ne doit consolider ni les dossiers de siège ni le système de cloisonnement. Après installation des masses d’essai selon les paragraphes 2.1 ou 2.2, la carrosserie de la voiture doit subir une décélération ou, au choix du demandeur, une accélération de manière que la courbe reste à l’intérieur de la partie ombrée du graphique de l’appendice de l’annexe 9 et que la variation de la vitesse  $\Delta V$  soit de  $50 + 0 / - 2$  km/h. Avec l’accord du constructeur, on peut utiliser à titre de solution de remplacement le couloir d’impulsion d’essai décrit ci-dessus pour exécuter l’essai de résistance des sièges conformément au paragraphe 6.3.1.».

Annexe 9 – Appendice,

Titre du graphique, modifier comme suit:

«Annexe 9 – Appendice

COULOIR DE DÉCÉLÉRATION OU D'ACCÉLÉRATION  
DU CHARIOT EN FONCTION DU TEMPS  
(Simulation d'un choc frontal)

Graphique, remplacer “Décélération g” par “Valeur de g”».

-----