

E/ECE/324 } Rev.1/Add.79/Amend.4
E/ECE/TRANS/505 }

8 août 2007

ACCORD

**CONCERNANT L'ADOPTION DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES
APPLICABLES AUX VEHICULES A ROUES, AUX EQUIPEMENTS ET AUX PIECES
SUSCEPTIBLES D'ETRE MONTES OU UTILISES SUR UN VEHICULE A ROUES ET
LES CONDITIONS DE RECONNAISSANCE RECIPROQUE DES HOMOLOGATIONS
DELIVREES CONFORMEMENT A CES PRESCRIPTIONS */**

(Révision 2, comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

Additif 79 : Règlement No 80

Amendement 4

Complément 3 à la série 01 d'amendements - Date d'entrée en vigueur : 18 juin 2007

**PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES A L'HOMOLOGATION DES SIEGES
DE VEHICULE DE GRANDES DIMENSIONS POUR LE TRANSPORT DE
VOYAGEURS ET DE CES VEHICULES EN CE QUI CONCERNE LA RESISTANCE
DES SIEGES ET DE LEURS ANCRAGES**



NATIONS UNIES

*/ Ancien titre de l'Accord

Accord concernant l'Adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958.

GE.07-24920

Paragraphe 1 à 1.2, modifier comme suit (en incluant la note 1/):

«1. DOMAINE D'APPLICATION

1.1 Le présent Règlement s'applique aux:

- a) Sièges de passager faisant face vers l'avant montés sur des véhicules des catégories M₂ et M₃ et des classes II, III et B 1/;
- b) Véhicules des catégories M₂ et M₃ et des classes II, III et B 1/ en ce qui concerne les ancrages et le montage de leurs sièges de passager.

1.2 À la demande du constructeur, les véhicules de la catégorie M₂ 1/ homologués en application du Règlement n^o 17 sont considérés comme satisfaisant aux prescriptions du présent Règlement.».

«1/ Selon les définitions figurant à 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 2.20, appel de note 1/ et note 1/, renuméroter 2/.

Paragraphe 4.5.1, appel de note 2/ et note 2/ renuméroter 3/ et modifier comme suit:

« 3/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Serbie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 (libre), 36 pour la Lituanie, 37 pour la Turquie, 38 (libre), 39 pour l'Azerbaïdjan, 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (Les homologations sont accordées par les Etats membres qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour la Chypre, 50 pour la Malte, 51 pour la République de Corée, 52 pour la Malaisie, 53 pour la Thaïlande, 54 et 55 (libres) et 56 pour le Monténégro. Les numéros suivants seront attribués ... ».

Paragraphe 5.2.2.1.2, appel de note 3/ et note 3/, renuméroter 4/.

Appendice 1,

Paragraphe 3.4.1 à 3.4.3, modifier comme suit:

- «3.4.1 La variation totale de la vitesse du chariot simulant le choc doit être comprise entre 30 et 32 km/h.
- 3.4.2 La décélération ou, au choix du demandeur, l'accélération du chariot pendant la simulation de choc doit être conforme aux indications données dans la figure 1 ci-après. Sauf pendant des durées représentant au total moins de 3 ms, la courbe de décélération ou d'accélération du chariot en fonction du temps doit demeurer entre les courbes limites indiquées dans la figure 1.
- 3.4.3 En outre, la décélération ou l'accélération moyenne doit être comprise entre 6,5 g et 8,5 g.».

Figure 1, remplacer le mot «décélération (g)» par «décélération (g) ou accélération (g)».

Appendice 3, paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Mesures à effectuer sur le chariot d'essai

Les caractéristiques de la décélération ou de l'accélération du chariot doivent être mesurées, à partir des valeurs des décélérations ou des accélérations mesurées au niveau du cadre rigide du chariot, à l'aide d'une chaîne de mesure ayant une CFC égale à 60.».

Annexe 1,

Ajouter un nouveau point 7, libellé comme suit:

«7. Type du dispositif: dispositif de décélération ou dispositif d'accélération 2/».

Les points 7 à 16 (anciens) deviennent les points 8 à 17.
