



Conseil économique et social

Distr. générale
22 février 2019
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Soixante-cinquième session

Genève, 13-17 mai 2019

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

Proposition de série 10 d'amendements au Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

Communication de l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile*

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) en vue de modifier l'option d'essai dynamique du projet de série 10 d'amendements soumis par les experts du Japon et de la Commission européenne (ECE/TRANS/GRSP/2018/34). Il est fondé sur le document informel GRSP-64-44 soumis à la soixante-quatrième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du document ECE/TRANS/GRSP/2018/34 apparaissent en caractères gras ou biffés.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 2.28, lire :

« 2.28 “Rebond”, le mouvement que fait la tête après avoir touché l'appuie-tête ; le mouvement de la tête après avoir perdu le contact avec l'appuie-tête aux instants ultérieurs à $T\text{-HRC}(\text{end})$. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.30, libellé comme suit :

« 2.30 “Soutien latéral”, les éléments d’assise réglables situés sur les côtés de l’assise du siège et/ou du dossier du siège, offrant un soutien latéral à son occupant. ».

Paragraphe 5.9.2, lire :

« 5.9.2 Critères d’évaluation

Tous les appuie-tête doivent contenir le déplacement de la tête et de la nuque dans les limites suivantes :

Tableau 1
Critères de blessures

		<i>AISI+ : valeur 50 %</i>
		<i><Équivalence></i>
		<i>WAD2+ : valeur 82,9 %</i>
		IV-NIC = 1,1
NIC Max		28 m²/s²
Haut de la nuque	FX (Vers l'arrière) FX+ supérieure	790 N
	MY+/- supérieure	37,8 Nm
Bas de la nuque	FX (Vers l'arrière) FX- inférieure	790 N
	MY+/- inférieure	37,8 Nm

Note : La phase de rebond n’est pas prise en compte et les valeurs de FX peuvent être négatives ou positives. ».

Annexe 14, paragraphes 4.2.1.3 et 4.2.1.4, lire :

« 4.2.1.3 Définition de l’instant $T\text{-HRC}(\text{end})$ **T(end)**

L’instant auquel l’accélération du chariot, filtrée au moyen d’un CFC 60, descend pour la première fois en dessous de 0 g est appelé **T(end)**.

4.2.1.4 Définition de la durée prise en compte

La durée prise en compte pour la courbe d’impulsion du chariot est définie comme suit : $dT = T\text{-HRC}(\text{end}) - T_0$. ».

II. Justification

1. La CLEPA estime que le GRSP devrait choisir les limites de risque de blessure en fonction, non seulement, des courbes de risque de blessure qui ont été présentées, mais aussi en fonction de la faisabilité technique, sur la base des variations de mesure de l’outil, qui est le mannequin biomécanique pour choc arrière (BioRID).

2. L'argumentaire de la CLEPA a été présenté dans le document informel GRSP-64-44, à la session de décembre 2018 du GRSP. Il s'appuie sur les résultats de répétabilité et de reproductibilité pour le mannequin BioRID II, présentés dans le document GTR-16-02 HIS du groupe de travail informel.
 3. La CLEPA corrige également la définition de T(end), qui est différente de celle de T-HRC(end).
-