

**Conseil économique et social**

Distr. générale
25 septembre 2012
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****Cinquante-deuxième session**

Genève, 11-14 décembre 2012

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)**Proposition de complément 2 à la série 02 d'amendements
et de complément 1 à la série 03 d'amendements****Communication de l'expert de l'Allemagne***

Le texte reproduit ci-dessous, qui a été établi par l'expert de l'Allemagne, propose de modifier la configuration du mannequin d'essai. Par rapport au libellé actuel du Règlement n° 29, les ajouts apparaissent en caractères gras et les suppressions apparaissent biffées.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

I. Proposition n° 1

(Projet de complément 2 à la série 02 d'amendements)

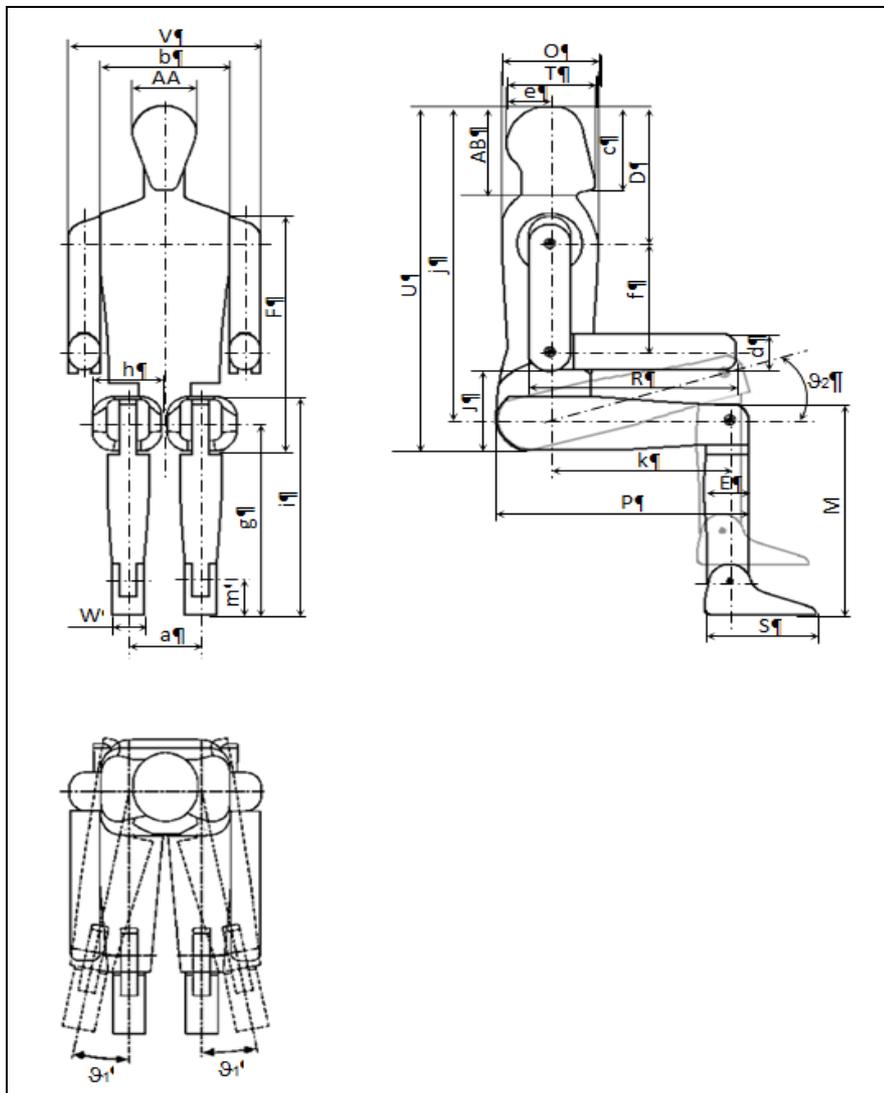
Paragraphe 5.3.1, modifier comme suit:

«5.3.1 Après avoir subi chacun des essais visés au paragraphe 5.2 ci-dessus, ... évaluation de l'espace de survie. **Au lieu du mannequin défini à l'annexe 3, appendice 2, on peut utiliser un mannequin mâle du type Hybrid II ou III du 50^e centile, équipé ou non d'instruments de mesure, tel qu'il est décrit dans le Règlement n° 94.**».

Annexe 3, appendice 2,

Figure, modifier comme suit:

«



».

Tableau, modifier comme suit:

«

<i>Matériau:</i>	Polystyrène, densité 0,0169 g/cm ³	
<i>Masse:</i>	4,54 kg	
<i>Dimensions:</i> cm

ϑ_1	Rotation latérale des jambes	20°
ϑ_2	Rotation des jambes vers le haut	[45°]

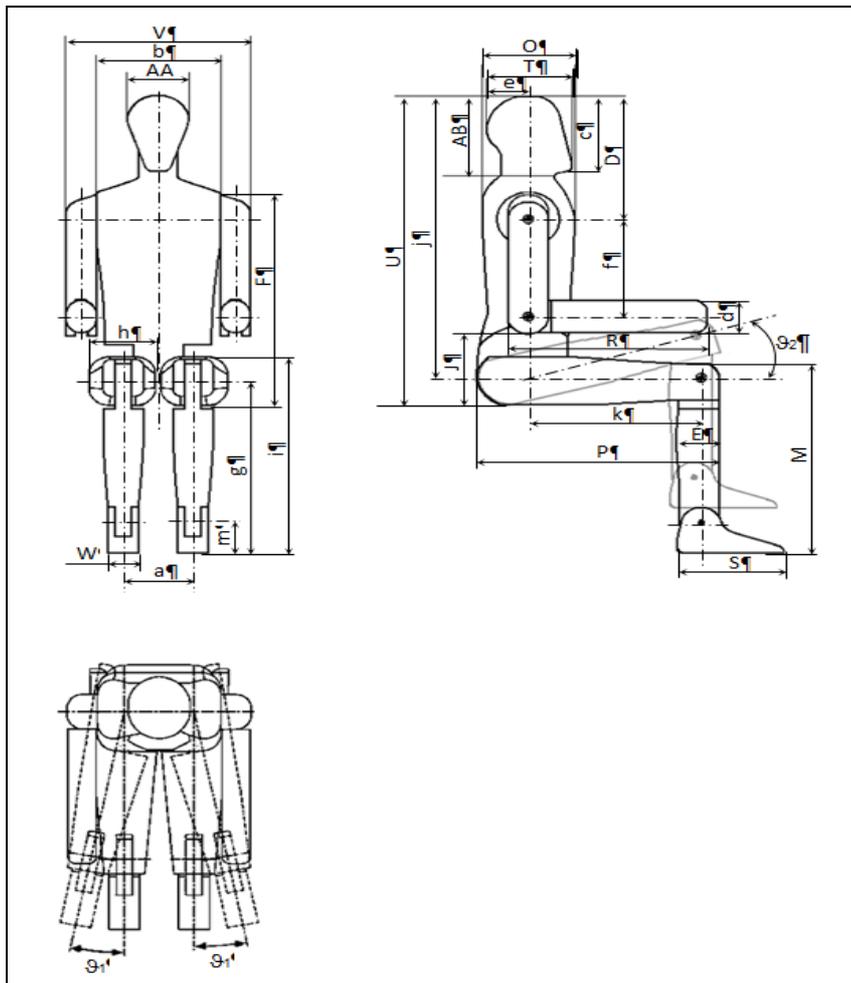
.».

II. Proposition n° 2

Annexe 3, appendice 2

Figure, modifier comme suit:

«



.».

Tableau, modifier comme suit:

«

<i>Dimensions</i>		
<i>Désignation</i>	<i>Description</i>	<i>Cote en mm</i>
AA	Largeur de la tête	153
...
ϑ_1	Rotation latérale des jambes	20°
ϑ_2	Rotation des jambes vers le haut	[45°]

».

III. Justification

1. Dans certaines cabines, la position de conduite est conçue de telle sorte que les pédales sont situées de part et d'autre de la colonne de direction, de sorte que la position du mannequin ne correspond pas à la position réelle du conducteur; pour pallier cet inconvénient, les jambes du mannequin doivent pouvoir être déplacées latéralement.
2. En outre, le plancher de la place assise située entre celle du conducteur et celle du passager est quelquefois surélevé à cause du tunnel qui abrite le moteur. Là encore, le mannequin ne peut pas être placé dans une position correspondant à celle d'un occupant. Il faut donc pouvoir déplacer les jambes du mannequin vers le haut, ce qui suppose un second angle de rotation, dont la valeur est provisoirement placée entre crochets. Le symbole ϑ_1 représente l'angle de rotation latérale et ϑ_2 l'angle de rotation vers le haut.
3. Étant donné que la série 03 d'amendements autorise le remplacement du mannequin habituel par un mannequin de type Hybrid II ou Hybrid III, elle permet la rotation à la fois latérale et vers le haut des jambes du mannequin. De plus, elle prévoit un angle latéral « \odot ».
4. Étant donné que les séries 02 et 03 d'amendements suivent les mêmes principes de sécurité, il devrait être possible à l'issue des essais prévus dans la série 02 d'amendements d'utiliser un mannequin de type Hybrid II ou Hybrid III pour vérifier le volume de l'espace de survie.
5. Il faudrait aussi inclure ces dispositions dans la série 02 d'amendements étant donné que la série 03 n'entrera en vigueur pour les nouvelles homologations de type que le 30 janvier 2017.