



## 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 21 de l'ordre du jour provisoire

**Projet de nouveau Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants**

### **Proposition de complément 1 au projet de nouveau Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants**

#### **Communication de l'expert du Japon\***

Le texte ci-après, établi par l'expert du Japon, vise à modifier les conditions de l'essai de choc latéral du projet de nouveau Règlement ONU sur les dispositifs de retenue pour enfants (ECE/TRANS/WP.29/2012/53). Il est fondé sur un document informel (GRSP-51-41) distribué à la cinquante et unième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/51, par. 40). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

---

\* 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 dans le cadre de ce mandat.

## I. Proposition

Paragraphe 7.1.3.1.3.4, modifier comme suit:

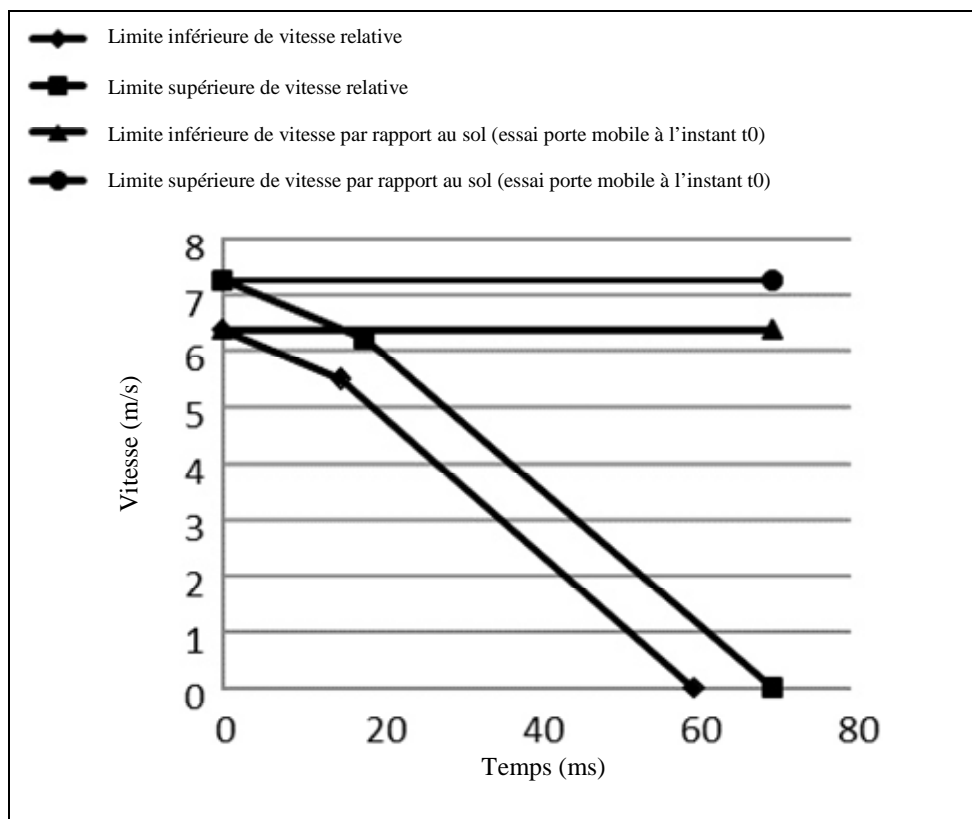
«7.1.3.1.3.4 Le montage d'essai doit permettre de reproduire une vitesse relative entre le panneau de porte et la banquette d'essai conforme aux prescriptions de l'annexe 7, appendice 3. La pénétration maximale dans le panneau de portière est définie à l'annexe 6, appendice 3. La valeur de la vitesse relative entre le panneau de portière et la banquette d'essai ne doit pas être faussée par un contact avec le dispositif de retenue et doit rester dans la plage de tolérance définie à l'annexe 7, appendice 3. **Dans un essai où la porte est stationnaire à l'instant  $t_0$ , la porte doit être fixe et le mannequin doit avoir une vitesse par rapport au sol à l'instant  $t_0$  comprise entre [6,375 m/s] et [7,25 m/s]. Dans un essai où la porte est mobile à l'instant  $t_0$ , la vitesse de la porte par rapport au sol doit demeurer dans la plage de tolérance définie à l'annexe 7, appendice 3, au moins jusqu'à ce que la pénétration maximale soit atteinte, et le mannequin doit être stationnaire à l'instant  $t_0$ .».**

Annexe 7,

Appendice 3, figure, supprimer

Appendice 3, insérer une nouvelle figure, comme suit:

«



».

## II. Justification

Dans le projet de nouveau Règlement ONU (ECE/TRANS/WP.29/2012/53), la seule condition d'essai fixée est la valeur de la vitesse relative entre le panneau de portière et la banquette pour l'essai de choc latéral. Cette condition d'essai cependant risque d'engendrer diverses situations où tous les essais n'auraient pas le même degré de rigueur. C'est pourquoi il est proposé d'ajouter une nouvelle condition d'essai de manière à instaurer une situation unique dans laquelle le degré de rigueur sera le même dans les essais de décélération et d'accélération sur chariot.

---