

E/ECE/324 }
E/ECE/TRANS/505 } Rev.1/Add.16/Rev.4/Amend.1

6 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 16 : Règlement No 17

Révision 4 - Amendement 1

Complément 3 à la série 07 d'amendements - Date d'entrée en vigueur : 11 juin 2007

**PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES A L'HOMOLOGATION DES
VEHICULES EN CE QUI CONCERNE LES SIEGES, LEUR ANCRAGE
ET LES APPUIS-TETE**



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-

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 M₁ et N 1/ en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête;
- b) Aux véhicules des catégories M₂ et M₃ 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 M₁ 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, ..., 10 pour la Serbie, ..., 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 ...».

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 ΔV 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”».
