



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/645  
16 février 1999

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et  
FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

PROJET DE COMPLÉMENT 1 À LA SÉRIE 07  
D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 17

(Résistance des sièges)

Note: Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié à sa dixième session, suite à la recommandation du Groupe de travail à sa cent-seizième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/1998/59, non modifié (TRANS/WP.29/640, par. 154).

Amendements de caractère général:

Sans objet en français.

Paragraphe 2.15, modifier comme suit:

"... en position relevée ou abaissée. Les appuie-tête montés en série sur les véhicules munis de tels accessoires ou dispositifs doivent être considérés comme faisant partie du système de cloisonnement. Toutefois, un siège équipé d'un appuie-tête ne doit pas être considéré comme constituant lui-même un système de cloisonnement."

Paragraphe 5.1, modifier comme suit (y compris l'ajout d'une nouvelle note de bas de page \*/):

"... de la catégorie M1 \*/"

et ajouter une nouvelle note de bas de page \*/ libellée comme suit:

"/ Les véhicules de la catégorie M2 qui sont homologués conformément aux dispositions du présent Règlement comme solution de rechange à l'homologation suivant les dispositions du Règlement n° 80 (en accord avec les dispositions du paragraphe 1.2 de ce Règlement) doivent également satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe."

Paragraphe 5.13.1, modifier comme suit:

"... Cette condition est considérée comme remplie si, pendant et après l'exécution de l'essai décrit à l'annexe 9, les dossiers de siège restent dans leur position et que les mécanismes de verrouillage sont toujours en place. La déformation des dossiers de siège et de leurs fixations pendant l'essai est toutefois autorisée à condition que le profil avant des parties du dossier de siège et/ou des appuie-tête à l'essai, dont la dureté est supérieure à 50 Shore A, ne s'avance pas au-delà d'un plan vertical transversal passant par:

- a) un point situé 150 mm devant le point R du siège en question, pour les parties de l'appuie-tête;
- b) un point situé 100 mm devant le point R du siège en question, pour les parties du dossier du siège;

à l'exclusion des phases de rebond des masses d'essai.

Pour les appuie-têtes intégrés, la limite entre l'appuie-tête et le dossier de siège est définie par le plan perpendiculaire à la ligne de référence à 540 mm du point R.

Toutes les mesures doivent être effectuées dans le plan longitudinal médian du siège correspondant ou de la place assise pour chacune de celles qui constituent la limite avant du compartiment à bagages.

Au cours de l'essai décrit dans l'annexe 9, les masses d'essai doivent rester derrière le ou les dossiers de siège en question."

Paragraphe 5.13.2, modifier comme suit:

"...

Cette condition est considérée comme remplie si, au cours de l'essai, les systèmes de cloisonnement restent dans leur position. La déformation des systèmes de cloisonnement au cours de l'essai est toutefois autorisée à condition que le profil avant des systèmes de cloisonnement (y compris les parties du ou des dossiers de siège et/ou du ou des appuie-tête à l'essai dont la dureté est supérieure à 50 Shore A) ne s'avance pas au-delà d'un plan vertical transversal passant par:

- a) un point situé 150 mm devant le point R du siège en question, pour les parties de l'appuie-tête;
- b) un point situé 100 mm devant le point R du siège en question, pour les parties du dossier de siège et la partie du système de cloisonnement autres que l'appuie-tête.

S'agissant de l'appuie-tête intégré, la limite entre l'appuie-tête et le dossier de siège est celle définie au paragraphe 5.13.1.

Toutes les mesures doivent être effectuées dans le plan longitudinal médian du siège correspondant ou de la place assise pour chacune de celles qui constituent la limite avant du compartiment à bagages.

Après l'essai, il ne doit y avoir aucun angle aigu ou rugueux susceptible d'accroître le danger ou la gravité des blessures des occupants.

Paragraphe 5.13.3, supprimer.

Paragraphe 5.13.4, renuméroter 5.13.3.

Annexe 9,

Ajouter un nouveau paragraphe 2.1.1.1, libellé comme suit:

"2.1.1.1 Au gré du constructeur d'automobiles, les parties dont la dureté est inférieure à 50 Shore A peuvent être ôtées du siège et de l'appuie-tête soumis à l'essai."

Paragraphe 2.1.1.1 (ancien), renuméroter 2.1.1.2.

Paragraphe 2.1.1.2 (ancien), renuméroter 2.1.1.3 et, dans la version française seulement, supprimer le mot "avant" (deux fois, dans la première et dans la dernière phrase du paragraphe).

Paragraphe 2.1.1.3 à 2.1.1.5 (anciens), renuméroter 2.1.1.4 à 2.1.1.6.

Paragraphe 3.1, modifier comme suit:

"... Après installation des masses d'essai selon les paragraphes 2.1 ou 2.2, la carrosserie de la voiture doit subir une accélération comme indiqué dans l'appendice de l'annexe 9, de manière qu'au moment de l'impact, sa vitesse en roue libre soit de 50 +2/-0 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."

-----