



Conseil économique et social

Distr. générale
27 juillet 2010
Français
Original: anglais et français
Anglais et français seulement

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

Quatre-vingt-dix-neuvième session

Genève, 19-22 octobre 2010

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 43 (Vitrage de sécurité)

Proposition d'amendements au Règlement n° 43

Communication de l'expert de la France*

Cet amendement a été préparé par l'expert de la France pour introduire de nouvelles dispositions dans le cas des véhicules avec une conduite en place centrale avant. Les modifications apportées au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras ou barrés.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

I. Proposition

Insérer un nouveau paragraphe 2.26, libellé comme suit:

« **2.26.** "Position de conduite en place centrale", définie lorsque la coordonnée en Y du point R se situe en Y0 à + ou - 60 mm. »

Annex 18, paragraphe 2.2, modifier comme suit

« 2.2 La "zone d'essai A" est la zone de la surface extérieure du pare-brise qui est délimitée par l'intersection avec les quatre plans suivants (voir figure 1a et 1b) :

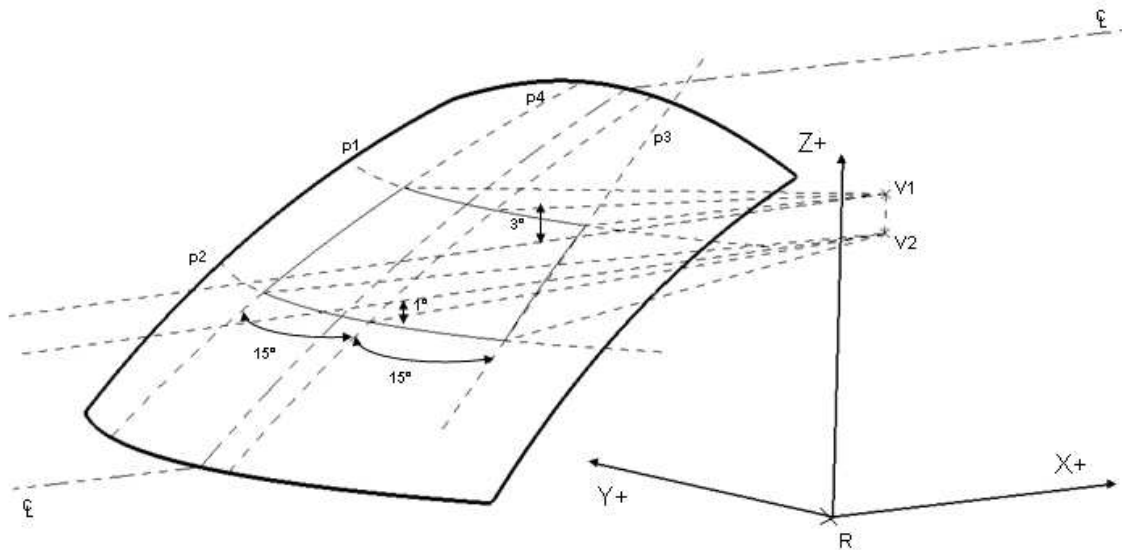
- a) un plan faisant vers le haut un angle de 3 ° avec l'axe des X, passant par V₁, et parallèle à l'axe des Y (plan 1);
- b) un plan faisant vers le bas un angle de 1 ° avec l'axe des X, passant par V₂, et parallèle à l'axe des Y (plan 2);
- c) un plan vertical passant par V₁ et V₂ et faisant un angle de 13 ° avec l'axe des X vers la gauche pour les véhicules à conduite à gauche et vers la droite pour les véhicules à conduite à droite (plan 3);
- d) un plan vertical passant par V₁ et V₂ et faisant un angle de 20 ° avec l'axe des X vers la droite pour les véhicules à conduite à gauche et vers la gauche pour les véhicules à conduite à droite (plan 4).
- e) **Dans le cas d'une position de conduite en place centrale, deux plans vers le haut et vers le bas décrits au a) et b) de ce paragraphe et deux plans verticaux passant par V1 et V2 et faisant un angle avec l'axe des X, de 15° vers la droite pour le plan 3 et 15 ° vers la gauche pour le plan 4 ;(voir figure 1b). »**

Figure 1, renuméroter en figure 1a

Insérer une nouvelle figure 1b, libellée comme suit :

« Figure 1b:

Zone d'essai A (dans le cas d'une position de conduite en place centrale)



CL : trace du plan médian longitudinal du véhicule

Pi : trace du plan considéré (voir texte) »

II. Justification

1. Le texte actuel du règlement No. 43 ne prend pas en compte le cas de véhicules ayant une position de conduite en place centrale. Dans ce cas, la zone de test A se trouve en dehors de la zone de test B si le texte n'est pas amendé.
2. Cet amendement donne une définition de la position de conduite en place centrale et propose dans ce cas une méthode pour tracer la zone A à l'intérieur de la zone B.

A. Définition de la position de conduite en place centrale avant:

3. Cette définition n'existe pas dans le texte actuel du Règlement No. 43. Nous avons ajouté une nouvelle définition dans le corps principal du texte réglementaire (ajout du paragraphe 2.26). Cette position est définie lorsque la coordonnée en Y du point R se situe en Y_0 à plus ou moins 60 mm autour de cette position.
4. Cette valeur de 60 mm a été définie selon une analyse des coordonnées de point R de différents véhicules disponibles sur le marché actuel et correspond à la dispersion que l'on a autour de la coordonnée en Y du point R. Nous avons ensuite pris deux écarts type de l'ensemble des valeurs analysées.
5. Pour les véhicules avec position de conduite à gauche ou à droite, la coordonnée en Y est habituellement comprise entre 350 et 430 mm. Ainsi la position de conduite centrale ($Y_0 +$ ou $- 60$ mm) ne pourra pas être confondue avec les autres positions de conduite possibles.

B. Méthode pour construire la zone de test A à l'intérieur de la zone de test B

6. Cet amendement concerne uniquement les véhicules avec une position de conduite centrale, le but **est d'inclure la zone A dans la zone B**. Il est proposé de tracer la zone de test A en prenant 15° de chaque côté (gauche et droite). Cela signifie que la zone A sera plus large vers la gauche que la zone A actuelle pour les véhicules à conduite à gauche et plus petite à droite que pour ces mêmes véhicules. Et dans ce cas la zone A sera bien comprise à l'intérieur de la zone B (qui elle est symétrique avec 17° à gauche et à droite).

7. Utiliser un autre angle de symétrie (par exemple de 20°) donnerait dans ce cas une zone A trop large, qui sortirait de la zone B, avec un risque de rencontrer les montants A et donc de rendre impossible le tracé.

8. Cette proposition permet de laisser un espace autour de la zone A, comme nous l'avons pour les véhicules avec conduite à droite ou à gauche, car la zone B est tracée avec un angle de 17° par rapport à l'axe médian du véhicule.
