



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-sixième session

Genève, 9-12 décembre 2014

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 17 (Résistance des sièges)**Proposition de complément 3 à la série 08 d'amendements
au Règlement n° 17 (Résistance des sièges)****Communication de l'expert de la CLEPA***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), vise à améliorer la reproductibilité des essais de protection contre les déplacements de bagages décrite à l'annexe 9 du Règlement ONU n° 17. Il est fondé sur un document informel (GRSP-55-15) distribué à la cinquante-cinquième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/55, par. 18). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, 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

1. *Annexe 9, paragraphe 1, modifier comme suit:*

«1. Masses d'essai

Masses rigides dont le centre d'inertie se confond avec le centre géométrique.

Type 1

Dimensions: 300 mm x 300 mm x 300 mm

toutes les arêtes et tous les angles doivent être arrondis jusqu'à un rayon de courbure de 20 mm

Masse: 18 kg

Moment d'inertie $0,3 \pm 0,05 \text{ kgm}^2$ (autour des 3 principaux axes d'inertie des masses d'essai)

Type 2

...».

II. Justification

1. Le Règlement n° 17 contient des prescriptions applicables aux essais de protection contre les déplacements de bagages, réalisés à l'aide de deux masses rigides de 18 kg chacune. Ces masses sont définies en termes de géométrie et de poids, leur centre d'inertie devant se confondre avec leur centre géométrique. Cependant, le Règlement ne définit par le moment d'inertie des masses d'essai, ce qui entraîne une variabilité de la trajectoire et du comportement des masses avant et après l'impact.

2. Ceci revêt une importance particulière pour les masses placées sur le plancher du compartiment à bagages car celles-ci sont placées à une distance de 200 mm des sièges arrière et disposent donc de suffisamment d'espace pour décrire une trajectoire en fonction de leur moment d'inertie.

3. Les valeurs admissibles proposées pour le moment d'inertie se situent dans une plage comprise entre $0,267 \text{ kgm}^2$, ce qui correspond à un matériau parfaitement homogène, et $0,35 \text{ kgm}^2$, ce qui correspond aux masses rigides les plus larges utilisées dans l'industrie pour réaliser ces essais. Cette solution est plus appropriée que le recours à une répartition homogène de différents matériaux légers, qui suppose une adaptation de la géométrie interne des masses d'essai afin de respecter la masse de 18 kg prescrite par le Règlement.