



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

Soixante-cinquième session

Genève, 13-17 mai 2019

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Règlement technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête)**Proposition d'amendement 1 (phase 2) au Règlement
technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête)****Communication de l'expert de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) en vue de modifier l'option d'essai dynamique de la proposition d'amendement 1 au Règlement technique mondial ONU n° 7 présentée par le groupe de travail informel chargé de la phase 2 du RTM ONU n° 7 (ECE/TRANS/GRSP/2018/27). Il est fondé sur le document informel GRSP-64-44 distribué à la soixante-quatrième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du document ECE/TRANS/GRSP/2018/27 apparaissent en caractères gras ou biffés.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 3.17, lire :

« 3.17 Par “rebond”, on entend ~~que la tête a rebondi après avoir heurté l’appuie-tête.~~
le mouvement que fait la tête après avoir perdu le contact avec
l’appuie-tête aux instants ultérieurs à T-HRC(end). ».

Ajouter le nouveau paragraphe 3.18, libellé comme suit :

« 3.18 “Soutien latéral”, les éléments d’assise réglables situés sur les côtés de
l’assise du siège et/ou du dossier du siège, offrant un soutien latéral à son
occupant. ».

Paragraphe 5.3.3.2, lire :

« 5.3.3.2 Critères d’évaluation

**Tout appuie-tête doit permettre de contrôler le mouvement de la tête et
du cou dans les limites suivantes :**

Critères relatifs aux blessures		AISI+ : 50 % (Abbreviated Injury Scale) <Équivalence> WAD2+ : 82,9 % (Whiplash Associated Disorders)
		IV-NIC = 1,1
NIC Max		28 m²/s²
Partie supérieure de la nuque	FX (vers l’arrière) FX+ supérieure	790 N
	MY+/- supérieure	37,8 Nm
Partie inférieure de la nuque	FX (vers l’arrière) FX- inférieure	790 N
	MY+/- inférieure	37,8 Nm

Notes : Ne comprend pas les chiffres négatifs ou positifs de la force longitudinale FX pour les
mesures de la phase de rebond (exclues). ».

Annexe 9, paragraphes 4.2.1.3 et 4.2.1.4, lire :

« 4.2.1.3 Définition de ~~T-[HRC]_(end)~~ **T(end)**

Le moment où l’accélération du chariot filtrée conformément à la CFC60
passe pour la première fois en dessous de 0 g est appelé ~~T-[HRC]_(end)~~ **T(end)**.

4.2.1.4 Définition de l’intervalle de temps

L’intervalle de temps pour le couloir d’accélération du chariot est défini
comme $dT = \text{T-[HRC]_(end) T(end)} - T_0$. ».

II. Justification

1. La CLEPA estime que le GRSP devrait choisir les limites de risque de blessure en
fonction, non seulement, des courbes de risque de blessure qui ont été présentées, mais
aussi en fonction de la faisabilité technique, sur la base des variations de mesure de l’outil,
à savoir le mannequin biomécanique pour choc arrière (BioRID).

2. L’argumentaire de la CLEPA a été présenté dans le document informel GRSP-64-44, à
la session de décembre 2018 du GRSP. Il s’appuie sur les résultats de répétabilité et de
reproductibilité pour le mannequin BioRID II, présentés dans le document GTR-16-02 HIS
du groupe de travail informel.

3. La CLEPA corrige également la définition de T(end), qui est différente de celle de T-HRC(end).
-