

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE: UNATIONS NEWYORK

Référence : C.N.418.2000.TREATIES-1 (Notification Dépositaire)

ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES
D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE
L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À
MOTEUR. GENÈVE, 20 MARS 1958

RÈGLEMENT NO 14. PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À
L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES EN CE QUI CONCERNE LES
ANCRAGES DE CEINTURES DE SÉCURITÉ CE QUI CONCERNE LES
ANCRAGES DE CEINTURES DE SÉCURITÉ

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT

Le 23 juin 2000, le Secrétaire général a reçu du Comité administratif de l'Accord susmentionné, conformément au premier paragraphe de l'article 12 de l'Accord, certains amendements proposés au Règlement susmentionné.

..... On trouvera ci-joint un exemplaire du document, en langues anglaise et française, contenant le texte du projet d'amendements (TRANS/WP.29/710).

A cet égard, le Secrétaire général croit bon de rappeler les deuxième et troisième paragraphes de l'article 12 de l'Accord, qui stipulent :

"2. Un amendement à un règlement est réputé adopté si, dans un délai de six mois à compter de la date où le Secrétaire général en a donné notification, plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement à la date de la notification n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord concernant l'amendement. Si à l'issue de cette période plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord, celui-ci déclare le plus tôt possible que l'amendement est adopté et obligatoire pour les Parties contractantes appliquant le règlement qui n'ont pas contesté l'amendement. Si un règlement fait l'objet d'un amendement et si au moins un cinquième des Parties contractantes qui en appliquent la version non amendée déclarent ultérieurement qu'elles souhaitent continuer de l'appliquer, cette version non amendée est considérée comme une variante de la version amendée et est incorporée formellement à ce titre dans le règlement avec prise d'effet à la date de l'adoption de l'amendement ou de son entrée en vigueur. Dans ce cas, les obligations des Parties contractantes appliquant le règlement sont les mêmes que celles énoncées au paragraphe 1.

3. Au cas où un pays serait devenu Partie à cet Accord entre la notification de

Attention : Services des Traités des Ministères des Affaires Étrangères et organisations internationales concernés.

l'amendement à un règlement adressée au Secrétaire général et l'entrée en vigueur de l'amendement, le règlement en cause ne pourrait entrer en vigueur à l'égard de cette Partie contractante que deux mois après qu'elle aurait accepté formellement l'amendement ou qu'un délai de six mois se serait écoulé depuis la communication que le Secrétaire général lui aurait faite du projet d'amendement."

Le 26 juin 2000

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines.



Conseil Economique
et Social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/710
11 avril 2000

FRANCAIS
Original : ANGLAIS
et FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial sur l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)

PROJET DE COMPLÉMENT 1 À LA SÉRIE 05 D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT NO 14

(Ancrages de ceintures de sécurité)

Note : Le texte reproduit ci-après, a été adopté par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié à sa quatorzième session, suite à la recommandation du WP.29 à sa cent-vingtième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2000/24, tel qu'il a été corrigé (anglais et russe seulement) (TRANS/WP.29/703, par. 158).

Paragraphe 2.2., modifier comme suit:

" ... les ancrages sont fixés, et, dans le cas où la résistance des ancrages est testée selon l'essai dynamique, les caractéristiques de tout composant du système de retenue, notamment la fonction limiteur d'effort, ayant une influence sur les forces transmises aux ancrages de ceinture de sécurité."

Insérer un nouveau paragraphe 2.16., ainsi libellé:

"2.16. "Fonction limiteur d'effort thorax"

Toute partie de la ceinture de sécurité et/ou du siège et/ou du véhicule destinée à limiter le niveau des efforts de retenue exercés sur le thorax de l'occupant en cas de collision."

Insérer un nouveau paragraphe 3.2.5., ainsi libellé:

"3.2.5. une preuve que la ceinture de sécurité ou le système de retenue utilisé(e) dans l'essai d'homologation des ancrages est conforme au Règlement No 16, dans l'hypothèse où le constructeur choisit l'alternative dynamique de l'essai de résistance."

Paragraphe 4.1., modifier comme suit:

"4.1. Si le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions appropriées contenues dans ce Règlement, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée."

Insérer un nouveau paragraphe 4.4.3., ainsi libellé:

"4.4.3. la lettre "e", placée à la droite du numéro du présent Règlement dans le cas d'une homologation par type selon l'essai dynamique de l'annexe 7."

Insérer un nouveau paragraphe 6.5., ainsi libellé:

"6.5. Dans le cas d'un groupe de sièges tel que décrit au paragraphe 1. de l'annexe 7, l'essai dynamique de l'annexe 7 peut, au choix du constructeur, être réalisé en alternative à l'essai statique prescrit aux paragraphes 6.3. et 6.4."

Paragraphe 7., modifier comme suit:

" ... APRES LES ESSAIS STATIQUES"

Insérer les nouvelles annexes 7. et 8., ainsi libellées:

"Annexe 7

ESSAI DYNAMIQUE EN ALTERNATIVE A L'ESSAI STATIQUE DE RÉSISTANCE
DES ANCRAGES DE CEINTURES DE SÉCURITÉ

1. DOMAINE D'APPLICATION

Cette annexe décrit un essai dynamique sur chariot, qui peut être conduit en alternative à l'essai statique de résistance des ancrages de ceinture de sécurité prescrit aux paragraphes 6.3. et 6.4. du présent Règlement.

Cette alternative peut s'appliquer à l'initiative du constructeur, dans le cas d'un groupe de sièges dont toutes les places assises sont équipées de ceintures 3 points auxquelles sont associées des fonctions limiteur d'effort thorax et lorsque que le groupe de siège comporte en outre une place pour laquelle l'ancrage supérieur de ceinture est fixé à la structure du siège.

2. PRESCRIPTIONS :

- 2.1. Lors de l'essai dynamique décrit au paragraphe 3. de la présente annexe, il ne doit y avoir aucune rupture d'aucun ancrage ni de la zone qui l'entoure. Une rupture programmée, nécessaire pour le fonctionnement du dispositif limiteur d'effort, est néanmoins admise.

Les distances minimales pour les ancrages inférieurs effectifs prescrites dans le paragraphe 5.4.2.5. du présent Règlement, et les exigences formulées pour les ancrages supérieurs effectifs dans le paragraphe 5.4.3.6. du présent Règlement, le cas échéant complétées par le paragraphe 2.1.1. ci-dessous, doivent être respectées.

- 2.1.1. Pour les véhicules de la catégorie M1 dont la masse totale admissible ne dépasse pas 2,5 tonnes, l'ancrage supérieur, si celui-ci est fixé à l'armature du siège, ne doit pas dépasser un plan transversal passant par les points R et C du siège en question (voir fig.1 de l'annexe 3 du présent Règlement).

Pour les véhicules autres que ceux mentionnés ci-dessus, l'ancrage supérieur ne doit pas dépasser un plan transversal incliné de 10° vers l'avant et passant par le point R du siège.

- 2.2. Dans les véhicules où ces systèmes sont utilisés, les systèmes de déplacement et de verrouillage permettant aux occupants de tous les sièges de sortir du véhicule doivent encore pouvoir être actionnés à la main après l'essai.

- 2.3. Le manuel d'utilisation du véhicule doit comporter une mention indiquant que chaque ceinture de sécurité ne peut être remplacée que par une ceinture homologuée pour la place assise considérée dans le véhicule, et doit en particulier identifier les places assises sur lesquelles ne peut être installée qu'une ceinture appropriée équipée d'un limiteur d'effort.

3. CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'ESSAI DYNAMIQUE

3.1. Dispositions générales

Les dispositions générales décrites au paragraphe 6.1. du présent Règlement s'appliquent à l'essai de la présente annexe.

3.2. Installation et préparation

3.2.1. Chariot

Le chariot doit être construit de manière à ne présenter aucune déformation permanente après l'essai. Il doit être dirigé de façon à ce que, au moment du choc, il ne s'écarte pas de plus de 5° du plan vertical et de 2° du plan horizontal.

3.2.2. Fixation de la structure du véhicule

La partie de la structure du véhicule considérée comme essentielle pour la rigidité du véhicule par rapport aux ancrages des sièges et aux ancrages de ceintures de sécurité doit être fixée au chariot d'essai conformément aux dispositions indiquées dans le paragraphe 6.2. du présent Règlement.

3.2.3. Systèmes de retenue

- 3.2.3.1. Les systèmes de retenue (sièges complets, systèmes de ceinturage et dispositifs limiteur d'effort thorax) doivent être montés sur la structure du véhicule selon les spécifications du véhicule en production.

L'environnement du véhicule faisant face au siège testé (planche de bord, siège, etc., selon le siège en essai) peut être monté sur le chariot d'essai. S'il y a un coussin gonflable frontal, il doit être désactivé.

- 3.2.3.2. A la demande du constructeur et en accord avec le service technique chargé des essais, certains éléments des systèmes de retenue (autres que les sièges complets, les systèmes de ceinturage et les dispositifs limiteur d'effort), peuvent ne pas être montés sur le chariot d'essai ou peuvent être remplacés par des éléments de résistance équivalente ou inférieure s'inscrivant dans la géométrie des aménagements intérieurs du véhicule, à condition que la configuration en essai soit au moins aussi pénalisante que la

configuration série pour les efforts appliqués aux ancrages de ceinture de sécurité et du siège.

- 3.2.3.3. Les sièges doivent être ajustés comme prescrit au paragraphe 6.1.2. du présent Règlement, dans la position d'utilisation choisie par le service technique en charge des essais comme étant la plus défavorable pour la résistance des ancrages et compatible avec l'installation des mannequins dans le véhicule.

3.2.4. Mannequins

Un mannequin dont les dimensions et la masse sont définis dans l'annexe 8 doit être positionné sur chaque siège et retenu par la ceinture de sécurité fournie dans le véhicule.

Aucune instrumentation du mannequin n'est requise.

3.3. Essai

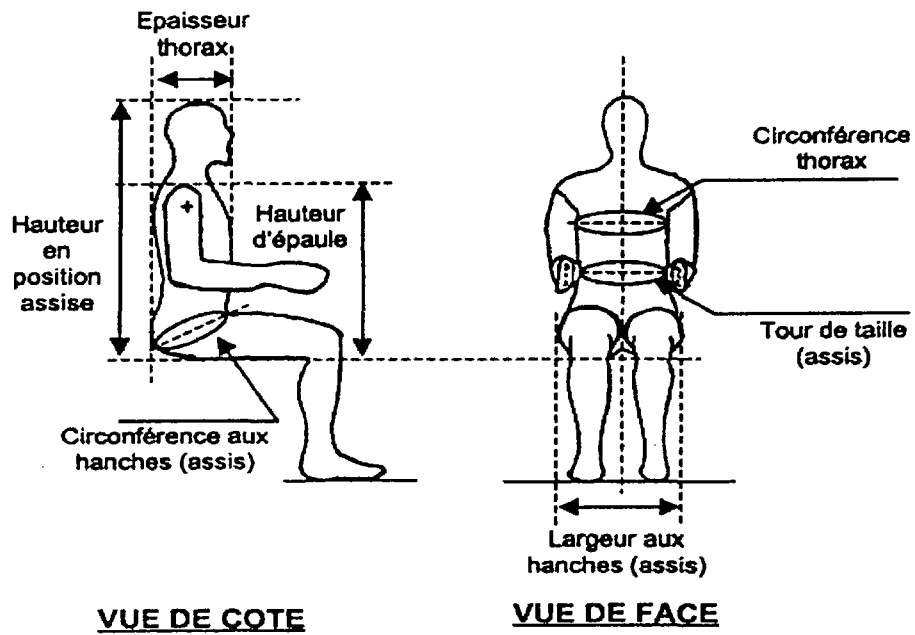
- 3.3.1. Le chariot doit être propulsé de sorte que, au cours de l'essai, sa variation de vitesse soit de 50 km/h. La décélération du chariot doit être à l'intérieur du corridor spécifié dans l'annexe 8 du Règlement No. 16.
- 3.3.2. Le cas échéant, l'activation des dispositifs de retenue complémentaires (dispositifs de précharge, etc., à l'exception des coussins gonflables frontaux) est déclenchée en fonction des indications du constructeur.
- 3.3.3. Il doit être vérifié que le déplacement des ancrages de ceinture de sécurité n'excède pas les limites spécifiées aux paragraphes 2.1. et 2.1.1. de la présente annexe.

Annexe 8

SPECIFICATIONS DU MANNEQUIN */

Masse	97,5 ± 5 kg
Hauteur en position assise	965 mm
Largeur aux hanches (assis)	415 mm
Circonférence aux hanches (assis)	1200 mm
Tour de taille (assis)	1080 mm
Epaisseur throax	265 mm
Circonférence thorax	1130 mm
Hauteur d'épaule	680 mm
Tolérance sur toutes les dimensions de longueur:	± 5%

Remarque: un schéma expliquant les différentes dimensions est donné ci-dessous.



*/ Les dispositifs d'essai équivalents décrits dans les réglementations Australian Design Rule (ADR) 4/03 et Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 208 peuvent être utilisés."
