



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2004/39
31 mars 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Cent trente-troisième session, 22-25 juin 2004,
point 4.2.3 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET DE SÉRIE 10 D'AMENDEMENTS
AU RÈGLEMENT N° 13

(Freinage)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement
et de freinage (GRRF)

Note: Le texte reproduit ci-après, adopté par le GRRF à sa cinquante-cinquième session, est transmis pour examen au WP.29 et à l'AC.1. Il est fondé sur les documents TRANS/WP.29/GRRF/2003/3, TRANS/WP.29/GRRF/2003/4, TRANS/WP.29/GRRF/2003/5, TRANS/WP.29/GRRF/2003/29, TRANS/WP.29/GRRF/53, annexe 3 et les documents sans cote n^{os} 1 et 10, tels qu'amendés par le document TRANS/WP.29/GRRF/55, annexe 3.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Paragraphe 2.15, supprimer l'appel de note ¹ et la note correspondante.

Paragraphe 2.15.2.2, supprimer l'appel de note ² et la note correspondante.

Dans l'ensemble du Règlement, les appels de note ³ à ⁹ et les notes correspondantes deviennent les appels de note et les notes ¹ à ⁷.

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«... dont les deux premiers chiffres (actuellement 10) correspondent...».

Paragraphe 5.2.1.28.2, modifier comme suit:

«5.2.1.28.2 La commande de la force d'attelage doit servir à réduire la différence entre la force de freinage dynamique du véhicule tracteur et celle du véhicule tracté. Le fonctionnement de cette commande doit être vérifié au moment de l'homologation de type selon une méthode qui doit être convenue entre le constructeur et le service technique. La méthode utilisée et les résultats de la vérification doivent être annexés au procès-verbal de l'homologation de type.».

Paragraphe 5.2.1.28.6, modifier comme suit:

«5.2.1.28.6 Le système de commande de la force d'attelage ne doit commander que les forces d'attelage produites par le système de freinage de service du véhicule tracteur et de la remorque. Les forces d'accouplement produites par le système de freinage d'endurance ne doivent pas être compensées par le système de freinage de service du véhicule tracteur ou de la remorque. Le système de freinage d'endurance n'est pas considéré comme faisant partie du système de freinage de service.».

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«12.1.1.2 Sauf indication contraire ou à moins que la situation n'exige le contraire, les compléments à la série 10 d'amendements s'appliquent aussi à la délivrance et au maintien des homologations accordées au titre de la série 9.

12.1.1.3 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation en vertu du présent Règlement tel qu'amendé par la série 10 d'amendements.».

Ajouter trois nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«12.1.2.5 À l'expiration d'un délai de 24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront accorder d'homologation CEE que si le type de véhicule à homologuer est conforme aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par la série 10 d'amendements.

- 12.1.2.6 Passé un délai de 48 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser une homologation de type nationale à un type de véhicule homologué conformément à la série précédente d'amendements au présent Règlement.
- 12.1.2.7 Passé un délai de 48 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser la première immatriculation sur leur territoire (la première mise en circulation) d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions de la série 10 d'amendements au présent Règlement.».

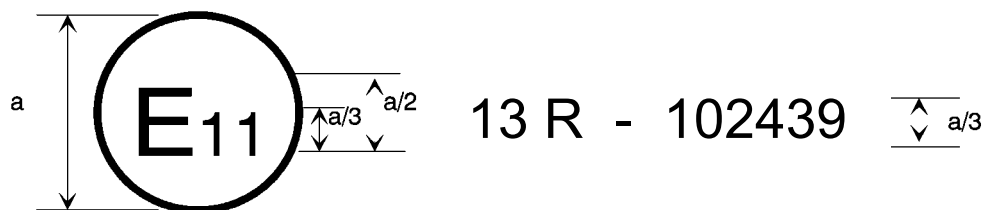
Annexe 3, modifier comme suit:

«Annexe 3

EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION

Modèle A

(voir par. 4.4 du présent Règlement)

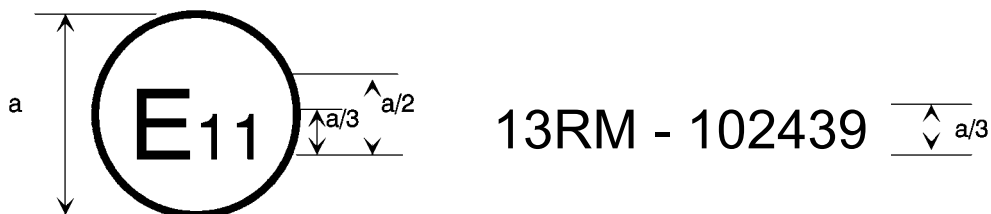


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), en ce qui concerne le freinage, en application du Règlement n° 13, sous le numéro d'homologation 102439. Ce numéro signifie que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 13, tel que modifié par la série 10 d'amendements. Pour les véhicules des catégories M₂ et M₃, cette marque signifie que ce type de véhicule a été soumis à l'essai du type II.

Modèle B

(voir par. 4.5 du présent Règlement)

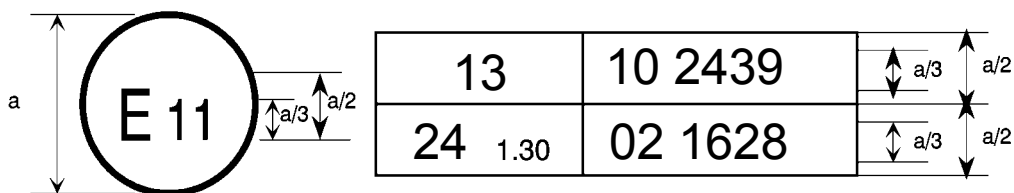


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), en ce qui concerne le freinage, en application du Règlement n° 13. Pour les véhicules des catégories M₂ et M₃, cette marque signifie que ce type de véhicule a été soumis à l'essai du type IIA.

Modèle C

(Voir par. 4.6 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11), en application des Règlements n° 13 et 24* . (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est 1,30 m⁻¹.)

* Ce numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.»

Annexe 10,

Paragraphe 1.1: Insérer un nouvel appel de note * et la note de bas de page correspondante, comme suit:

«... tel qu'il est défini à l'annexe 13 du présent Règlement doivent satisfaire à toutes les prescriptions énoncées dans la présente annexe. Si un dispositif spécial est utilisé, il doit fonctionner automatiquement*.

Toutefois, les véhicules autres que ceux de la catégorie M₁ – ...

* Dans le cas de remorques équipées de systèmes de répartition de la force de freinage à commande électronique, les prescriptions de la présente annexe ne s'appliquent que si la remorque est reliée électriquement à un véhicule tracteur par le raccord ISO 7638:1997.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi libellé:

«1.1.1 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un système de freinage d'endurance, la force de ralentissement produite par ce système ne doit pas être prise en compte pour déterminer la conformité du véhicule avec les dispositions de la présente annexe.».

Paragraphe 1.2, modifier comme suit:

«... de la présente annexe s'appliquent aussi bien aux véhicules équipés d'une conduite de commande pneumatique conforme au paragraphe 5.1.3.1.1 du présent Règlement qu'aux véhicules équipés d'une ligne de commande électrique conforme au paragraphe 5.1.3.1.3 du présent Règlement. Dans les deux cas, ... dans la ligne de commande électrique, selon la norme ISO 11992:2003. Les véhicules équipés conformément...».

Ajouter les nouveaux paragraphes 1.3 à 1.3.1.1 et la note de bas de page correspondante, ainsi libellés:

«1.3 Validation du début du freinage

1.3.1 Au moment de l'homologation de type, on doit vérifier que le début du freinage sur un essieu de chaque groupe d'essieux indépendants* se situe dans les plages de pression ci-après:

a) Véhicules en charge:

Au moins un essieu doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est comprise entre 0,2 et 1,0 bar.

Au moins un essieu de tout autre groupe d'essieux doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est inférieure ou égale à 1,2 bar.

b) Véhicules à vide:

Au moins un essieu doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est comprise entre 0,2 et 1,0 bar.

* Dans le cas d'essieux multiples si l'écartement entre les essieux est supérieur à 2 m, chaque essieu doit être considéré comme un groupe d'essieux indépendant.».

1.3.1.1 Une ou toutes les roues du ou des essieux étant décollées du sol et pouvant tourner librement, exercer une pression croissante sur la commande de freinage et mesurer la pression à la tête d'accouplement au moment où la ou les roues ne peuvent plus être tournées à la main, c'est-à-dire au début du freinage.

Le paragraphe 1.3 (ancien) devient le paragraphe 1.4.

Paragraphe 7.5, modifier comme suit:

«7.5 Les systèmes de répartition de la force de freinage à commande électronique qui ne peuvent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 7.1, 7.2, 7.3 et 7.4 ci-dessus doivent être équipés d'un dispositif de contrôle automatique des fonctions qui influent sur la répartition de la force de freinage. En outre, lorsque le véhicule est à l'arrêt, il doit être possible d'effectuer les contrôles définis au paragraphe 1.3.1 ci-dessus, en produisant la pression nominale correspondant au début du freinage aussi bien en charge qu'à vide.».

Paragraphe 8, modifier comme suit:

«8. ESSAI DU VÉHICULE

Au moment de l'homologation de type, le service technique doit vérifier la conformité avec les prescriptions de la présente annexe et procéder aux essais complémentaires jugés nécessaires à cette fin. Les résultats de tout essai complémentaire doivent être consignés et joints au procès-verbal d'homologation de type.».

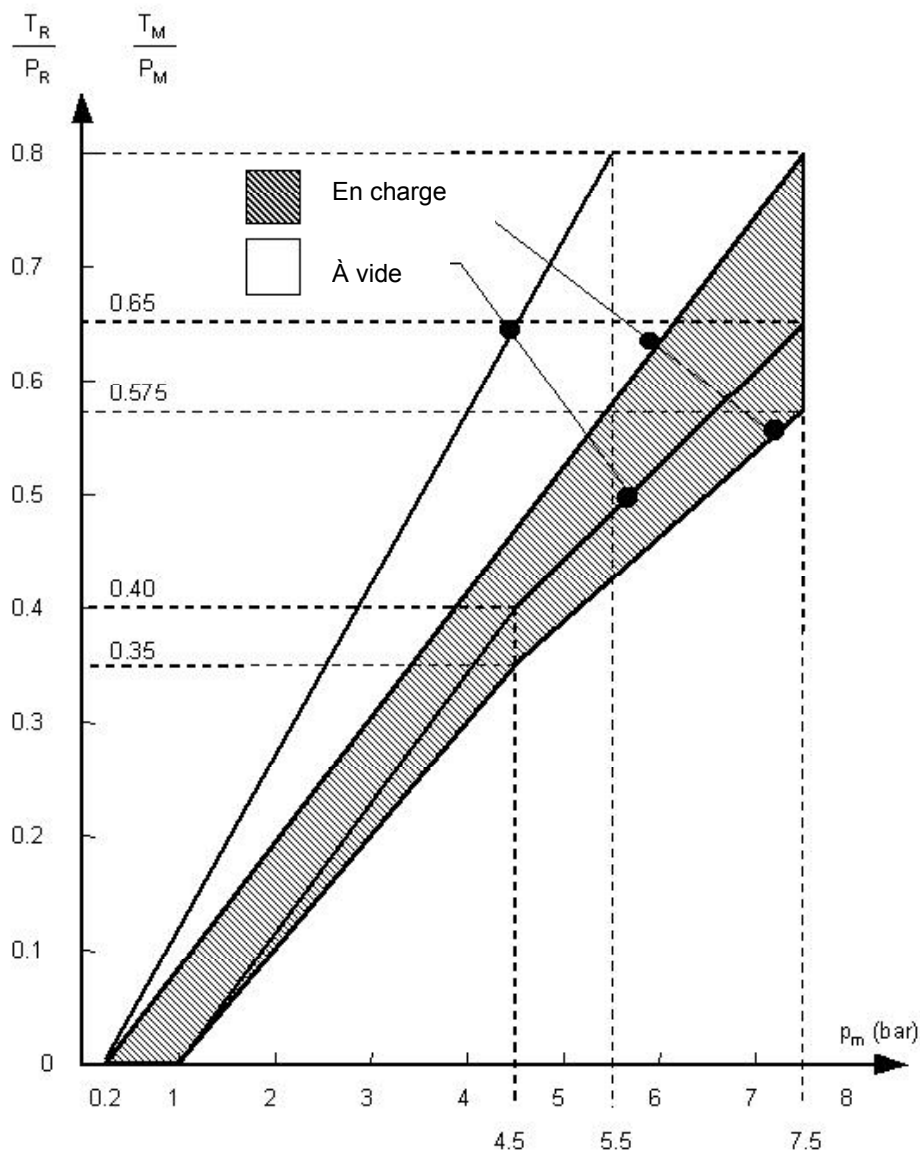
Diagrammes 2, 3 et 4A, modifier comme suit:

«DIAGRAMME 2

VÉHICULES TRACTEURS ET REMORQUES

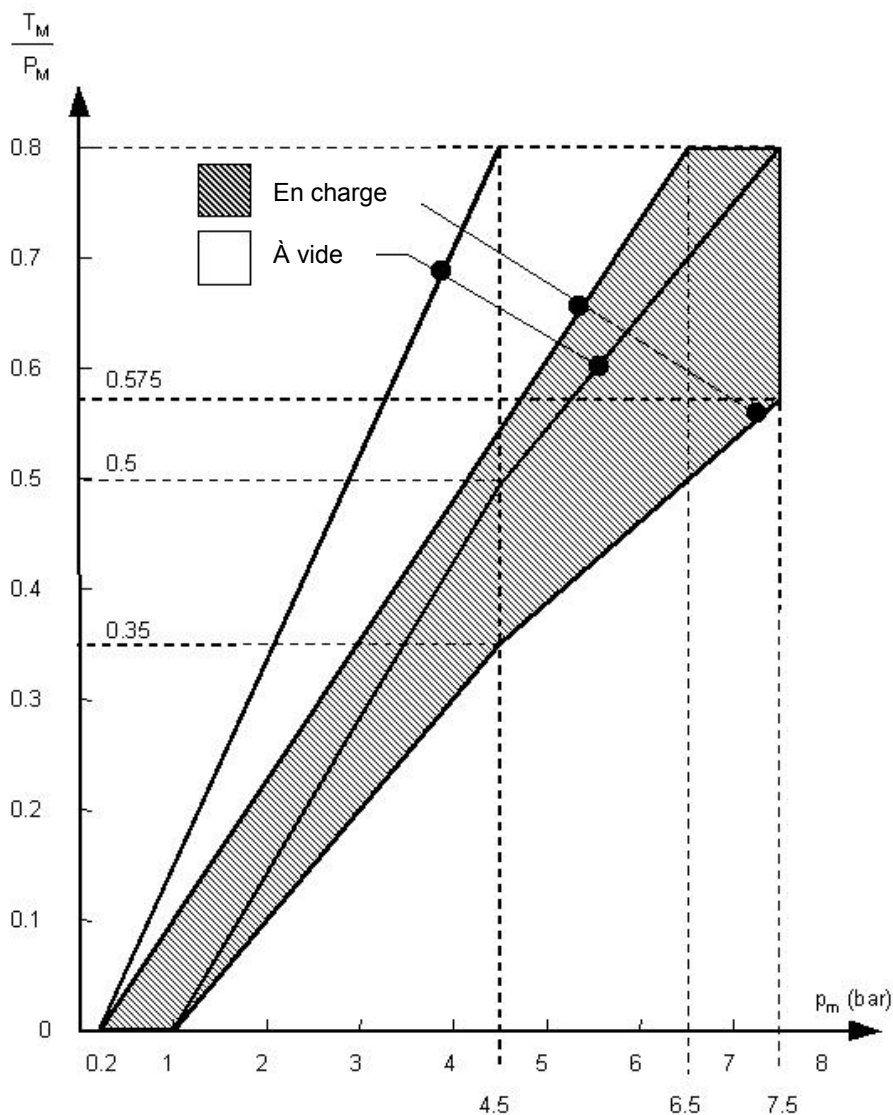
(à l'exception des tracteurs pour semi-remorques et semi-remorques)

(voir par. 3.1.5.1 de la présente annexe)



Note: Les rapports fixés dans le présent diagramme doivent s'appliquer progressivement aux états intermédiaires entre à vide et en charge et être obtenus grâce à des systèmes automatiques.

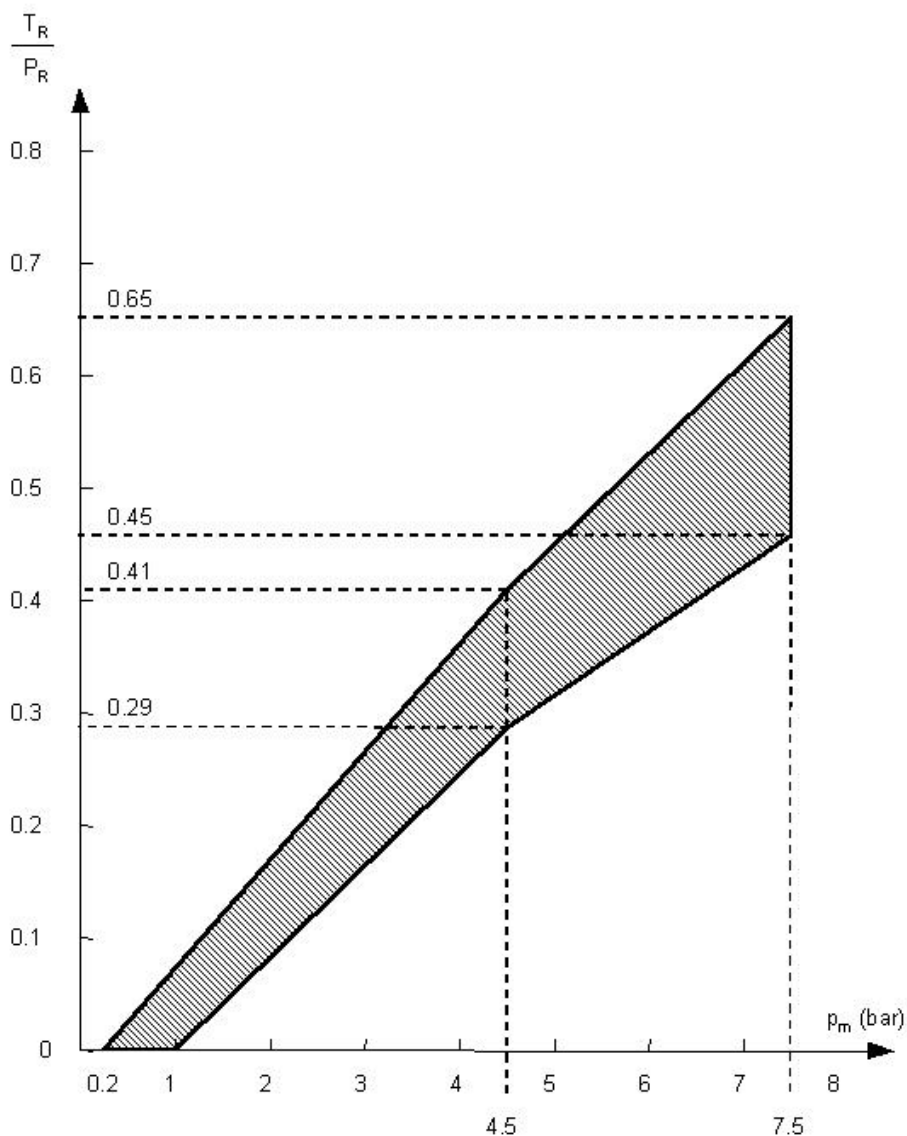
DIAGRAMME 3
TRACTEURS POUR SEMI-REMORQUES
(voir par. 3.1.6 de la présente annexe)



Note: Les rapports fixés dans le présent diagramme doivent s'appliquer progressivement aux états intermédiaires entre à vide et en charge et être obtenus grâce à des systèmes automatiques.

DIAGRAMME 4A
SEMI-REMORQUES

(voir par. 4 de la présente annexe)



Note: Le rapport entre le taux de freinage T_R/P_R et la pression dans la conduite de commande pour les états en charge et à vide est déterminé comme suit:

Les facteurs K_c (en charge), K_v (à vide) sont obtenus par référence au diagramme 4B. Pour déterminer les zones correspondant aux états en charge et à vide, on multiplie les valeurs des ordonnées des limites supérieure et inférieure de la zone hachurée du diagramme 4A respectivement par les facteurs K_c et K_v .

Annexe 13,

Paragraphe 1.1, ajouter à la fin:

«... de compatibilité de l'annexe 10 du présent Règlement. Cependant, quel que soit l'état de charge, une force de freinage doit être produite entre 0,2 et 1 bar ou la valeur numérique équivalente à la tête d'accouplement de la conduite (des conduites) ou de la ligne (des lignes) de commande.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi libellé:

«4.6 Les véhicules équipés d'un système de freinage d'endurance à commande intégrée doivent aussi être munis d'un système antiblocage au moins sur le frein de service de l'essieu sur lequel agit le système de freinage d'endurance et sur le système de freinage d'endurance lui-même, et satisfaire aux prescriptions pertinentes de la présente annexe.».
