

**Conseil économique et social**

Distr. générale
10 avril 2015
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****166^e session**

Genève, 23-26 juin 2015

Point 4.8.3 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958: examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRB****Proposition de complément 3 à la série 04 d'amendements
au Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles)****Communication du Groupe de travail du bruit***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail du bruit (GRB) à sa soixantième et unième session (ECE/TRANS/WP.29/GRB/59, par. 6 et 17), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/2 et Corr.1 et sur l'annexe VIII du document ECE/TRANS/WP.29/GRB/59. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* 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 élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

GE.15-07452 (F) 080515 080515



* 1 5 0 7 4 5 2 *

Merci de recycler



Paragraphe 2.13, modifier comme suit:

«2.13 ...

<i>Symbole</i>	<i>Unités</i>	<i>Explication</i>	<i>Référence</i>
...
n	min ⁻¹	régime du moteur	
...

Les indices ci-après servent à préciser le lieu ou plutôt le moment où sont mesurés le régime du moteur n et la vitesse v du véhicule:

...».

Paragraphe 12.3, modifier comme suit:

«12.3 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser de délivrer des extensions d'homologations accordées au titre des précédentes séries d'amendements au présent Règlement, les essais devant être réalisés sur des terrains conformes aux prescriptions de l'annexe 4 au présent Règlement ou à la norme ISO 10844:2014».

Ajouter de nouveaux paragraphes 12.8 et 12.9, ainsi conçus:

«12.8 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 3 à la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type au titre dudit complément.

12.9 Passé un délai de 60 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du complément 3 à la série 04 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant ce Règlement ne devront accorder des homologations de type que si les types des véhicules concernés satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par ledit complément».

Annexe 1,

Point 20, supprimer.

Les points 21 à 29 deviennent les points 20 à 28.

Annexe 3,

Paragraphe 1.1.2, modifier comme suit:

«1.1.2 Instruments de mesure du régime moteur et de la vitesse

Le régime du moteur doit être mesuré au moyen d'un instrument d'une exactitude d'au moins $\pm 2\%$ aux régimes du moteur prescrits pour les mesures. Lorsque sont réalisées d'autres mesures liées aux régimes du moteur, on dispose aussi d'une valeur calculée (obtenue, par exemple, à partir de la mesure de la vitesse du véhicule).

...».

Paragraphe 1.2.1, modifier comme suit:

«1.2.1. Terrain d'essai

Le terrain d'essai doit être composé d'une piste d'accélération centrale entourée d'une zone d'essai pratiquement plane. La piste d'accélération doit être horizontale; son revêtement doit être sec et conçu de façon que le bruit de roulement reste faible.

Sur le terrain d'essai, les variations d'un champ acoustique libre entre la source sonore au centre de la piste d'accélération et le microphone doivent être maintenues dans un écart de moins de 1 dB(A). Cette condition est considérée comme remplie s'il n'y a pas d'objets volumineux réfléchissant le son, tels que clôtures, rochers, ponts ou bâtiments, à moins de 50 m du centre de la piste d'accélération. Le revêtement du terrain d'essai doit être conforme aux prescriptions de l'annexe 4 ou à la norme ISO10844:2014.

Aucun obstacle ne doit pouvoir perturber le champ acoustique au voisinage du microphone et personne ne doit se trouver entre le microphone et la source sonore. L'observateur chargé de faire les mesures doit se placer de façon à ne pas influencer les valeurs indiquées par l'appareil de mesure».

Annexe 4,

Après le titre, insérer un appel de note de bas de page 1 ainsi que la note correspondante, libellée comme suit:

«¹ Les caractéristiques du terrain d'essai reprises dans la présente annexe sont valables jusqu'au terme de la période indiquée au paragraphe 12.9».

Paragraphe 1, l'appel de note 1 devient l'appel de note 2 et le numéro de la note correspondante est modifié en conséquence.

Paragraphe 2.2, l'appel de note 2 devient l'appel de note 3 et le numéro de la note correspondante est modifié en conséquence.

Annexe 7, paragraphe 3.2.3, modifier comme suit:

«3.2.3 Traitement et communication des données

Les prescriptions du paragraphe 1.4 de l'annexe 3 doivent être respectées.

En outre, les valeurs du régime du moteur relevées au franchissement des lignes AA', BB' et PP', exprimées en min-1 doivent être arrondies au chiffre entier le plus proche en vue de calculs ultérieurs. Pour chaque type d'essai, il faut calculer la moyenne arithmétique des trois valeurs de régime du moteur relevées.

Les niveaux finals de pression acoustique pour l'accélération à pleins gaz ne doivent pas dépasser les limites définies au paragraphe 2.6 ci-dessus».