



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2006/141
6 octobre 2006

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 quarantième session
Genève, 14-17 novembre 2006
Point 4.2.57 de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITION DE COMPLÉMENT 4 AU RÈGLEMENT N° 13-H

(Freinage)

Transmise par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)*

Note: Le texte reproduit ci-après, adopté par le GRRF à sa soixantième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, par. 10), est transmis pour examen au WP.29 et à l'AC.1. Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/29, tel qu'amendé par le paragraphe 10 du rapport. Les modifications proposées dans le présent document sont semblables à celles apportées au Règlement n° 13 (ECE/TRANS/WP.29/2006/44).

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>.

* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite en raison de son adoption tardive par le GRRF.

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «2.21 Par “signal de freinage”, le signal logique indiquant que le système de freinage a été actionné, tel qu’il est défini au paragraphe 5.2.22;
- 2.22 Par “signal de freinage d’urgence”, le signal logique indiquant que le système de freinage d’urgence a été actionné, tel qu’il est défini au paragraphe 5.2.23.».

Paragraphe 5.2.22, modifier comme suit:

«5.2.22 Envoi d’un signal de freinage pour l’allumage des feux stop.».

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«5.2.23 Sur les véhicules qui en sont équipés, le signal de freinage d’urgence doit être activé et désactivé conformément aux prescriptions ci-dessous:

5.2.23.1 Il doit être activé lorsque la décélération provoquée par le système de freinage de service atteint ou dépasse 6 m/s^2 ;

Le signal doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération devient inférieure à $2,5 \text{ m/s}^2$.

5.2.23.2 Le signal peut aussi être activé dans les conditions suivantes:

a) Par l’utilisation du système de freinage de service de manière à produire, véhicule à vide et moteur débrayé, dans les conditions d’essai du type O décrites à l’annexe 3, une décélération égale ou supérieure à 6 m/s^2 ;

Le signal doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération devient inférieure à $2,5 \text{ m/s}^2$.

ou

b) Le signal peut être activé lorsque le système de freinage de service est utilisé à une vitesse supérieure à 50 km/h et le système antiblocage exécute des cycles complets (comme défini au paragraphe 2 de l’annexe 6).

Le signal doit être désactivé lorsque le système antiblocage cesse d’exécuter des cycles complets.».
