



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2007/3
15 décembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante et unième session
Genève, 13-16 mars 2007
Point 4.2.2 de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITION DE COMPLÉMENT 5 AU RÈGLEMENT N° 13-H

(Freinage)

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

Note: Le texte reproduit ci-après a été adopté par le GRRF à sa soixantième session. Il est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/21, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/30 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/19, non modifiés, et sur les annexes 3 et 5 au rapport. Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, par. 5, 9, 11, 12 et 17).

Paragraphe 1.1, modifier comme suit (note de bas de page 1/ comprise):

«1.1 Le présent Règlement s'applique au freinage des véhicules des catégories M₁ et N₁ 1/.».

Note de bas de page 1/, modifier comme suit:

«1/ Le présent Règlement propose une série de prescriptions applicables aux véhicules de la catégorie N₁, différentes de celles contenues dans le Règlement n° 13. Les Parties contractantes qui sont signataires du Règlement n° 13 et du présent Règlement reconnaissent comme étant également valables les homologations accordées en vertu de l'un ou de l'autre de ces Règlements. Les catégories M₁ et N₁ de véhicules sont définies à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).».

Paragraphe 5.1.1.5, supprimer.

Le paragraphe 5.1.1.6 devient le paragraphe 5.1.1.5.

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1.4 à 5.1.4.3, ainsi conçus:

«5.1.4 Prescriptions relatives au contrôle technique périodique des systèmes de freinage

5.1.4.1 Il doit être possible de contrôler l'état d'usure des éléments du frein de service qui sont soumis à usure, par exemple les garnitures de friction et les tambours ou les disques (dans le cas des tambours ou des disques, l'évaluation de l'usure n'est pas nécessairement faite lors du contrôle technique périodique). Les modalités de ce contrôle sont définies dans le paragraphe 5.2.11.2 du présent Règlement.

5.1.4.2 Il doit être possible de vérifier de façon simple le fonctionnement correct des systèmes électroniques complexes qui commandent le freinage. Si des informations spéciales sont nécessaires à cette fin, elles doivent être mises à disposition.

5.1.4.2.1 Au moment de l'homologation de type, les moyens mis en œuvre de protection contre la simple modification non autorisée du fonctionnement des systèmes de contrôle choisis par le constructeur (témoin d'alarme par exemple) doivent être décrits de façon confidentielle. À défaut, on considère qu'il est satisfait à cette prescription relative à la protection des systèmes lorsqu'il existe un autre moyen de vérifier leur fonctionnement correct.

5.1.4.3 Il doit être possible de produire des forces maximales de freinage dans des conditions statiques sur un dynamomètre à inertie ou sur un banc d'essai de freinage à rouleaux.».

Paragraphes 5.2.11.2 à 5.2.11.2.2, modifier comme suit:

«5.2.11.2 Contrôle de l'usure des éléments de friction du frein de service

- 5.2.11.2.1 Il doit être possible d'évaluer facilement l'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, sans enlever les roues, par les trous de visite prévus à cet effet ou par tout autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant. Un dispositif monté sur au moins une garniture par frein sur chaque roue transmettant au conducteur, à son poste de conduite, un signal sonore ou lumineux l'avertissant que les garnitures doivent être remplacées, est également acceptable. Le signal d'avertissement lumineux peut être le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.21.1.2.
- 5.2.11.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou des tambours de frein ne peut être évalué que par une mesure directe de l'élément proprement dit ou par un examen des témoins d'usure des disques ou des tambours de frein, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage. Par conséquent, lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:
- a) Indiquer la méthode à utiliser pour évaluer le degré d'usure des surfaces de friction des disques et des tambours, y compris le degré de démontage nécessaire et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
 - b) Définir la limite d'usure maximale admissible des surfaces de friction, à partir de laquelle elles doivent être remplacées.

Ces renseignements doivent être mis à disposition, par exemple dans le manuel d'utilisation du véhicule ou sur un support électronique.»

Paragraphe 5.2.19.2, modifier comme suit:

- «5.2.19.2 En cas de défaillance électrique de la commande ou de rupture du câblage de la transmission de commande électrique entre ladite commande et le module de gestion électronique auquel elle est directement reliée, et non de l'alimentation électrique, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement à partir du siège du conducteur et donc de maintenir le véhicule chargé immobile sur une pente de 8 %. L'actionnement automatique du frein de stationnement est admis lorsque le véhicule est à l'arrêt, à condition que le niveau d'efficacité ci-dessus soit atteint et que le frein de stationnement reste serré quelle que soit la position du contacteur d'allumage (de démarrage). Le frein de stationnement doit automatiquement se desserrer lorsque le conducteur remet le véhicule en marche. L'enclenchement d'un rapport ou la transmission automatique (en position "parc") peuvent servir ou contribuer à atteindre le niveau d'efficacité ci-dessus.»

Paragraphe 5.2.19.2.1, modifier comme suit:

- «5.2.19.2.1 Toute rupture du câblage de transmission électrique, ou toute défaillance électrique de la commande du frein de stationnement, doit être signalée au conducteur au moyen du signal d'avertissement de couleur jaune défini au paragraphe 5.2.21.1.2. Lorsqu'il est causé par une rupture du câblage de transmission de commande électrique du frein de stationnement, le signal d'avertissement de couleur jaune doit

se déclencher instantanément. En outre, toute défaillance électrique de la commande ou rupture du câblage...».

Paragraphe 5.2.22.2, modifier comme suit:

«5.2.22.2 L'actionnement du frein de service par "la fonction de freinage à commande automatique" doit produire le signal mentionné ci-dessus. Toutefois, lorsque le ralentissement induit est inférieur à $0,7 \text{ m/s}^2$, le signal peut être omis.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12 et 12.1, ainsi conçus:

«12. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

12.1 Pendant les 24 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur du complément 5 à la version initiale du présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer de délivrer des homologations CEE conformément au Règlement non amendé.».

Annexe 5, paragraphe 2, modifier comme suit:

«2. SYMBOLES

...

g: accélération de la pesanteur: $g = 9,81 \text{ m/s}^2$

...».
