



**Conseil économique
et social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/WP.29/2010/2
18 décembre 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS ET FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent cinquantième session
Genève, 9 -12 mars 2010
Point 4.2.8 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1958

Considération des projets d'amendements aux Règlements existants

Proposition de rectificatif 3 à la révision 6 du Règlement No. 13
(Freinage des poids lourds)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage */

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-sixième session et vise à corriger certaines erreurs figurant dans la révision 6 du Règlement No. 13. Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/26, modifié par le rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/76, para. 14). Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité Administratif (AC.1).

*/ Conformément au programme de travail pour 2006-2010 du Comité des Transports Intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), la mission du Forum mondial est de développer, harmoniser et mettre à jour les Règlements dans le but d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

Annexe 19, paragraphe 5.4.1.2.4.2, lire:

«5.4.1.2.4.2 Le répartiteur de freinage étant réglé en position “en charge” et le niveau initial d’énergie étant conforme aux dispositions du paragraphe 6.1.2 de l’annexe 13 du présent Règlement, l’un ou les réservoirs d’énergie doivent être isolés de l’alimentation en air. Les freins doivent être actionnés avec une pression de commande de 650 kPa à la tête d’accouplement, puis être relâchés. D’autres freinages sont effectués jusqu’à ce que la pression dans les chambres soit la même que celle obtenue après avoir exécuté les essais définis aux paragraphes 6.1.3 et 6.1.4 de l’annexe 13 précitée. Le nombre de freinages équivalent (n_{er}) doit être consigné.

Le nombre équivalent de freinages statiques (n_e) doit être consigné dans le procès-verbal d’essai.

Où $n_e = 1,2 \cdot n_{er}$ arrondi au nombre entier le plus proche.».

Annexe 20,Paragraphe 3.2.1, lire:

«3.2.1 Les prescriptions des paragraphes 1.2.7, 3.1.2 et 3.1.3 de l’annexe 4 (efficacité prescrite à froid et obtention de cette efficacité sans blocage de roue, sans que le véhicule ne quitte sa trajectoire et sans vibration anormale) sont considérées comme remplies par la remorque considérée si elle répond aux critères de contrôle énoncés dans le paragraphe ci-après, aussi bien en charge qu’à vide.».

Appendice 2, formule de z_c , lire:

$$\ll z_c = (0,45 - 0,01) \left(\frac{F_R}{(P + 7000)g} \right) + 0,01 \gg$$

Appendice 3, formule de z_c , lire:

$$\ll z_c = (0,5 - 0,01) \left(\frac{F_R}{(P + 7000)g} \right) + 0,01 \gg$$

Appendice 4, formule de z_c , lire:

$$\ll z_c = (0,5 - 0,01) \left(\frac{F_R}{(P + 7000)g} \right) + 0,01 \gg$$
