



## Conseil économique et social

Distr. générale  
13 décembre 2012  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

##### 159<sup>e</sup> session

Genève, 12-15 mars 2013

Point 4.10.1 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets de rectificatifs  
à des Règlements existants, proposés par le GRRF**

### **Proposition de rectificatif 3 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (Freinage des véhicules lourds)**

#### **Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage\***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-treizième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/73, par. 11). Il est fondé sur le document informel GRRF-73-02 tel que modifié par l'annexe III au rapport. 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 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Annexe 12, paragraphes 10.3 à 10.4.1, rectifier comme suit:

«10.3 Contrôle de l'efficacité du freinage

10.3.1 La somme des forces de freinage exercées à la circonférence des roues de la remorque doit être au moins de  $B^* = 0,50 \text{ g} \cdot G_A$ , y compris une résistance au roulement de  $0,01 \text{ g} \cdot G_A$ , ce qui correspond à une force de freinage  $B = 0,49 \text{ g} \cdot G_A$ . Dans ce cas, la poussée maximale autorisée sur l'attelage est au maximum de:

$D^* = 0,067 \text{ g} \cdot G_A$  pour les remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot;

et

$D^* = 0,10 \text{ g} \cdot G_A$  pour les remorques à timon rigide.

Pour vérifier si ces conditions sont respectées, on doit appliquer les inégalités suivantes:

10.3.1.1 Pour les freins à inertie à transmission mécanique:

$$\left[ \frac{B.R}{\rho} + n \cdot P_o \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq i_H$$

10.3.1.2 Pour les freins à inertie à transmission hydraulique:

$$\left[ \frac{B.R}{n \cdot \rho'} + P_o \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq \frac{i_h}{F_{HZ}}$$

10.4 Contrôle de la course de la commande

10.4.1 Pour les dispositifs de commande des remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot dont la tringlerie des freins dépend de la position du dispositif d'attelage, la course de la commande  $s$  doit être plus longue que la course utile de la commande  $s'$ , la différence étant au moins égale à la perte de course  $s_0$ . La course  $s_0$  ne doit pas dépasser 10 % de la course utile  $s'$  ».