



Conseil économique et social

Distr. générale
15 avril 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

160^e session

Genève, 25-28 juin 2013

Point 4.9.4 de l'ordre du jour provisoire

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

Proposition de complément 4 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence)

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-quatorzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/74, par. 24). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19, tel que modifié par l'annexe VI 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 7, paragraphe 4.7.2.1, modifier comme suit:

- «4.7.2.1 L'essai doit être réalisé en utilisant un véhicule utilitaire de série à deux essieux et en bon état de marche et en respectant les conditions suivantes:
- a) Un faible poids sur l'essieu arrière et une puissance suffisante pour obtenir le taux de glissement moyen durant l'essai prescrit aux paragraphes 4.7.5.1 et 4.7.5.2.1 ci-après;
 - b) Une boîte de vitesses manuelle (ou une boîte automatique pouvant être utilisée en mode manuel) comportant un rapport permettant de couvrir un intervalle de vitesses d'au moins 19 km/h entre 4 km/h et 30 km/h;
 - c) Le blocage du différentiel sur l'essieu moteur, recommandé pour accroître la répétabilité;
 - d) Un dispositif standard commercialisé permettant de contrôler/limiter le patinage de l'essieu moteur durant l'accélération (Traction Control, ASR, TCS, etc.).».

Annexe 7, paragraphe 4.7.2.1.1, modifier comme suit:

- «4.7.2.1.1 Dans le cas particulier où il n'est pas possible de disposer d'un véhicule de série équipé d'un système antipatinage, un véhicule dépourvu d'un tel système est autorisé, mais seulement s'il est équipé d'un système d'affichage du taux de glissement (voir le paragraphe 4.3.4) et, de préférence, d'un différentiel pouvant être bloqué sur l'essieu moteur de façon que la procédure décrite au paragraphe 4.7.5.2.1 puisse être appliquée. S'il existe un différentiel de ce type, il doit être utilisé. Dans le cas contraire, le taux de glissement moyen doit être mesuré sur les roues motrices gauche et droite.».

Annexe 7, paragraphe 4.7.4.2, modifier comme suit:

- «4.7.4.2 La pression de gonflage des pneumatiques montés sur les roues motrices doit être égale à 70 % de la pression indiquée sur leur flanc.
- Les pneumatiques des roues directrices doivent être gonflés à la pression nominale indiquée sur leur flanc.
- Si la pression n'est pas indiquée sur le flanc, il convient de se reporter à la pression spécifiée pour la capacité de charge maximale dans les manuels pertinents relatifs aux pneumatiques.».

Annexe 7, paragraphe 4.7.5.1, modifier comme suit:

- «4.7.5.1 Monter en premier sur le véhicule le jeu de pneumatiques de référence. Le montage doit s'effectuer dans la zone des essais.
- Conduire le véhicule à une vitesse constante comprise entre 4 km/h et 11 km/h et sur un rapport permettant de couvrir un intervalle de vitesses d'au moins 19 km/h du début à la fin du programme d'essai (par exemple, R-T1-T2-T3-R).
- Le rapport recommandé en troisième ou quatrième devrait permettre d'obtenir le taux de glissement moyen minimal de 10 % dans l'intervalle de vitesses considéré.».

Annexe 7, paragraphe 4.7.5.2.1, modifier comme suit:

«4.7.5.2.1 Dans le cas particulier du paragraphe 4.7.2.1.1, où il n'est pas possible de disposer d'un véhicule de série équipé d'un système antipatinage, le conducteur maintient lui-même manuellement le taux de glissement moyen entre 10 et 40 % (procédure du glissement contrôlé, remplaçant celle du glissement non contrôlé) dans le même intervalle de vitesses. Si l'on n'utilise pas de différentiel pouvant être bloqué, la différence de taux de glissement moyen entre les roues motrices gauche et droite ne doit pas dépasser 8 % pour chaque essai. La procédure du glissement contrôlé s'applique à l'ensemble des pneumatiques et des essais de la séance d'essais.».

Annexe 7, paragraphe 4.7.5.3, modifier comme suit:

«4.7.5.3 Mesurer la distance parcourue entre la vitesse initiale et la vitesse finale.».

Annexe 7, paragraphe 4.7.5.4, modification sans objet en français.

Annexe 7, paragraphe 4.7.5.5, modifier comme suit:

«4.7.5.5 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système antipatinage, le taux de glissement moyen doit être compris entre 10 % et 40 % (pour le calcul du taux, voir le paragraphe 4.3.4).».

Annexe 7, paragraphe 4.8.6, modifier comme suit:

«4.8.6 Calcul du taux de glissement

Le taux de glissement peut être calculé comme il est indiqué au paragraphe 4.3.4, ou bien en comparant la distance moyenne parcourue (voir le paragraphe 4.7.5.3) lors des six essais au minimum à la distance parcourue lors d'un essai réalisé sans glissement (avec une accélération très faible).

$$\text{Taux de glissement (\%)} = \left[\frac{\text{Distance moyenne} - \text{Distance à glissement nul}}{\text{Distance à glissement nul}} \right] \times 100$$

On entend par "distance à glissement nul" la distance calculée lors d'un essai réalisé à une vitesse constante ou avec une accélération faible continue.».

Annexe 7, appendice 3, paragraphe 5, modifier comme suit:

«5. Résultats de l'essai: accélérations moyennes (m/s²)

<i>Essai (répétitions)</i>	<i>Spécification</i>	<i>SRTT (1^{er} essai)</i>	<i>Pneumatique à contrôler 1</i>	<i>Pneumatique à contrôler 2</i>	<i>Pneumatique à contrôler 3</i>	<i>SRTT (2^e essai)</i>
1						
2						
3						
4						
5						
6						
Valeur moyenne						
Écart type						
Taux de glissement (%)						
Coefficient de variation (%)	≤ ≤6 %					
Validation SRTT	(SRTT) ≤ 6 %					
Moyenne SRTT						
Indice d'adhérence sur neige		1.00				

».
