



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****164<sup>e</sup> session**

Genève, 11-14 novembre 2014

Point 14.1 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1998 – Examen et mise au voix par l'AC.3  
de projets de Règlements techniques mondiaux  
et/ou de projets d'amendements à des Règlements  
techniques mondiaux existants****Proposition d'amendements au Règlement technique  
mondial sur les pneumatiques****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-dix-septième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/77, par. 27). Fondé sur l'annexe II au rapport, il énumère les amendements au texte original du Règlement technique mondial sur les pneumatiques qui ont été adoptés (ECE/TRANS/WP.29/2013/63). Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94 et ECE/TRANS/2012/12, 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 en vertu de ce mandat.



Au chapitre 1, partie A, ajouter un nouveau paragraphe 4, libellé comme suit:

- «4. Une évaluation technique supplémentaire s'impose pour déterminer s'il convient de prendre en considération certains types de pneumatiques typiques du marché nord-américain en relation avec les spécifications du paragraphe 3.12 (concernant l'essai de mesure de l'adhérence sur sol mouillé). Aux États-Unis d'Amérique, le Gouvernement et l'industrie procèdent conjointement à cette évaluation.».

Paragraphe 3.12.2.1.1.1, modifier comme suit:

- «3.12.2.1.1.1 Méthode du pneumatique d'essai de référence normalisé (SRTT)

Lors d'un essai combinant cette méthode et la méthode définie au paragraphe 3.12.3.1, le coefficient de force de freinage maximal (cffm) moyen doit être compris entre 0,6 et 0,8. Les valeurs mesurées doivent être corrigées des effets de la température comme suit:

$$\text{cffm} = \text{valeur mesurée} + 0,0035 (t - 20)$$

Où "t" est la température du revêtement de la piste mouillée en degrés C.

L'essai doit être effectué sur les voies et sur la longueur de la piste prévues pour l'essai sur sol mouillé;».

Paragraphe 3.12.2.3, modifier comme suit:

- «3.12.2.3 Arrosage de la piste

La piste peut être arrosée soit depuis le bord de la piste soit par un système d'arrosage placé sur le véhicule ou la remorque d'essai.

Dans le premier cas, la piste doit être arrosée pendant au moins une demi-heure avant l'essai afin de porter le revêtement à la même température que l'eau. Il est recommandé de continuer à arroser la piste tout au long de l'essai.

Dans les deux cas, la hauteur d'eau doit être comprise entre 0,5 et 1,5 mm.».

Paragraphe 3.12.3.1.1.5, modifier comme suit:

- «3.12.3.1.1.5 Dans le cas des véhicules équipés d'un système d'arrosage de la piste, le ou les gicleurs d'eau doivent être conçus de telle sorte que le film d'eau ait une épaisseur uniforme et que sa largeur dépasse d'au moins 25 mm celle de la surface de contact des pneumatiques. Le ou les gicleurs doivent être dirigés vers le bas sous un angle de 20 à 30° et l'eau doit entrer en contact avec la piste entre 250 et 450 mm en avant du centre de la surface de contact des pneumatiques. Le ou les gicleurs doivent être placés à une hauteur de 25 mm, voire plus haut, pour éviter tout obstacle sur la piste, sans toutefois dépasser 100 mm. Le débit de l'eau doit être suffisant pour assurer une hauteur d'eau comprise entre 0,5 et 1,5 mm et doit être maintenu constant pendant toute la durée de l'essai à  $\pm 10$  % près. Une valeur typique pour un essai à 65 km/h est de 18 l par seconde par mètre de largeur de la piste mouillée.».

*Paragraphe 3.12.3.1.2.3*, modifier comme suit:

- «3.12.3.1.2.3 Le pneumatique doit être conditionné pendant au moins 2 h afin d'atteindre une température stabilisée égale à la température ambiante de la zone d'essai. Il ne doit pas être exposé au rayonnement solaire direct pendant le conditionnement.».

*Paragraphe 3.12.3.1.2.5*, modifier comme suit:

- «3.12.3.1.2.5 Il faut procéder au conditionnement de la piste, par exemple en exécutant au moins 10 essais de freinage sur la partie devant servir aux essais d'efficacité, avec des pneumatiques qui ne seront pas réutilisés pendant ces *essais*.».

*Paragraphe 3.12.3.1.2.10*, modifier comme suit:

- «3.12.3.1.2.10 Dans le cas d'un pneumatique neuf, deux essais au moins doivent être effectués pour le conditionner. Ces essais pourront servir à vérifier le fonctionnement du matériel d'enregistrement, mais leur résultat ne doit pas être pris en considération pour l'évaluation finale.».

*Paragraphe 3.12.3.1.2.13*, modifier comme suit:

- «3.12.3.1.2.13 La valeur moyenne du coefficient de force de freinage maximal (c<sub>ffm</sub>) doit être calculée sur la base d'au moins six résultats valables. Pour que les résultats soient considérés comme valables, le coefficient de variation déterminé par l'écart type divisé par les résultats moyens, exprimé en pourcentage, doit être au maximum de 5 %. S'il n'est pas possible d'obtenir des résultats valables avec un nouvel essai du SRTT, l'évaluation du ou des pneumatique(s) à contrôler doit être annulée et la série d'essais entière doit être répétée. Toutefois, si seul l'essai du ou des pneumatique(s) à contrôler est non valable, il ne faut pas considérer la série entière d'essai comme non valable.».

---