



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****175^e session**

Genève, 19-22 juin 2018

Point 4.8.1 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements à des Règlements ONU existants,
soumis par le GRRF****Proposition de complément 15 à la série 11 d'amendements
au Règlement ONU 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 quatre-vingt-sixième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/86, par. 14). Il est fondé sur l'annexe III du rapport de la session. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2018.

* Nouveau tirage pour raisons techniques (9 mai 2018).

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), 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.



Complément 15 à la série 11 d'amendements au Règlement ONU n° 13 (Freinage des véhicules lourds)

Paragraphe 5.2.1.10, lire :

« 5.2.1.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent agir sur des surfaces de freinage reliées aux roues par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Lorsque le couple de freinage pour tel ou tel essieu est assuré à la fois par un système de freinage à friction et un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, la mise hors fonction de cette dernière source est autorisée pour autant que la source de freinage à friction demeure constamment en fonction et soit capable de fournir la compensation dont il est question au paragraphe 5.2.1.7.2.1.

Toutefois, en cas d'effets transitoires de perte de contact de brève durée, une compensation incomplète est admise à condition qu'elle atteigne, dans la seconde, au moins 75 % de sa valeur finale.

Dans tous les cas néanmoins, la source de freinage à friction constamment en fonction doit fonctionner de telle sorte que tant le système de freinage de service que le système de freinage de secours continuent d'opérer avec le degré d'efficacité prescrit.

Pour le système de freinage de stationnement, un désaccouplement des surfaces freinées n'est admis qu'à condition d'être commandé par le conducteur de sa place de conduite ou à l'aide d'une télécommande, au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

La télécommande mentionnée ci-dessus doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques s'appliquant à une ACSF de catégorie A, qui sont énoncées dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou dans les séries d'amendements ultérieures. ».

Paragraphe 5.2.1.26.4, lire :

« 5.2.1.26.4 Une fois que le contact d'allumage/démarrage qui commande l'alimentation en électricité de l'équipement de freinage a été coupé et/ou que la clef de contact a été retirée, il doit encore être possible d'actionner le système de freinage de stationnement, mais il doit être impossible de le desserrer.

Toutefois, le système de freinage de stationnement doit pouvoir être desserré en actionnant une télécommande satisfaisant aux prescriptions techniques s'appliquant à une ACSF de catégorie A, qui sont énoncées dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou dans les séries d'amendements ultérieures. ».