



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 4.8.2 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 1 à la série 01 d'amendements
au Règlement ONU n° 13-H (Freins des véhicules
des catégories M₁ et N₁)****Communication du Groupe de travail en matière de roulement
et de freinage***

Le texte reproduit ci-après, 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), est fondé sur l'annexe III du rapport. 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.

* 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 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 13-H (Freins des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Paragraphe 5.2.10, lire :

« 5.2.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent

...

...

Néanmoins, dans tous les cas, la source de freinage à friction constamment en fonction doit garantir que tant le système de freinage de service que le système de freinage de secours continuent de fonctionner 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, et au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

La télécommande susmentionnée doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques d'une fonction de direction à commande automatique de la catégorie A, conformément aux spécifications de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou d'une série ultérieure d'amendements audit Règlement. ».

Paragraphe 5.2.19.4, lire :

« 5.2.19.4 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.

Néanmoins, il doit être possible de desserrer le système de freinage de stationnement lorsque cette action est commandée au moyen d'une télécommande satisfaisant aux prescriptions techniques d'une fonction de direction à commande automatique de la catégorie A, conformément aux spécifications de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou d'une série ultérieure d'amendements audit Règlement. ».
