

**Conseil économique et social**

Distr. générale
7 juillet 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 20-23 septembre 2016

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 55**Proposition d'amendements au Règlement n° 55
(Pièces mécaniques d'attelage)****Communication du Président du groupe informel du Règlement n° 55***

Le texte reproduit ci-dessous, établi par les experts du groupe de travail informel du Règlement n° 55, propose une procédure permettant de déterminer les combinaisons autorisées des valeurs fonctionnelles D_c et V pour l'équipement des chapes d'attelage. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou en caractères biffés pour suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/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 dans le cadre de ce mandat.

GE.16-11603 (F) 200716 050816



* 1 6 1 1 6 0 3 *

Merci de recycler



I. Proposition

Ajouter un nouveau paragraphe 5.3.5.2, ainsi conçu :

« 5.3.5.2 Dans les conditions indiquées au paragraphe 4.1.1 de l'annexe 8, les prescriptions fonctionnelles calculées s'écartant des conditions du paragraphe 5.3.5.1 ci-dessus peuvent être traitées. ».

Annexe 8,

Ajouter un nouveau paragraphe 4, ainsi conçu :

« 4. Fonctionnement particulier

Le paragraphe 5.3.5.1 contient les prescriptions générales relatives aux valeurs de performance caractéristiques.

Les désignations D_{cert} , D_{c-cert} , V_{cert} et S_{cert} utilisées ci-après indiquent la capacité de performance certifiée d'une pièce d'attelage donnée. Les valeurs D_{Creq} , V_{req} et S_{req} désignent les prescriptions fonctionnelles de la combinaison de véhicules calculées conformément aux règles énoncées dans la présente annexe. Elles doivent être évaluées en regard des capacités de performance certifiées. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 4.1 et 4.1.1, ainsi conçus :

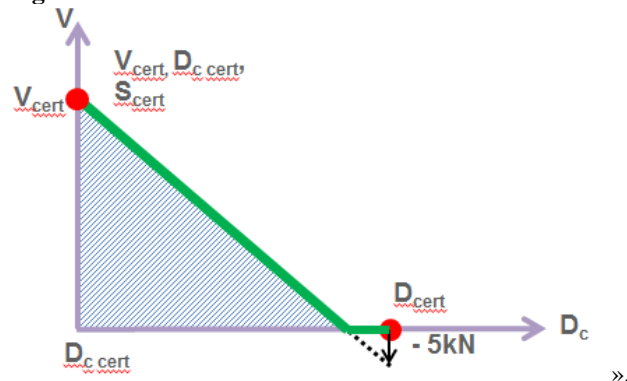
« 4.1 Systèmes d'attelage à chape avec barres d'attelage et anneaux de timon

Pour chaque combinaison de valeurs de capacité de performance on peut établir un diagramme de la manière indiquée à la figure 28 et l'inclure dans le manuel d'utilisation. Les prescriptions fonctionnelles D_{Creq} et V_{req} tombant dans la zone hachurée du diagramme permettent une utilisation dans le contexte de la circulation routière.

S_{req} doit toujours être inférieur ou égal à 1 000 kg.

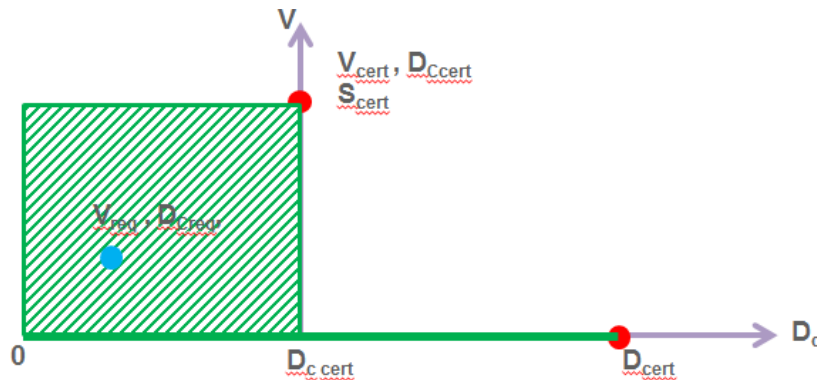
4.1.1 Si des diagrammes tels que celui qui est décrit au paragraphe 4.1 de la présente annexe font partie de la documentation soumise en vue de l'homologation de type, le fabricant de la pièce qui détient le certificat d'homologation de type pour ce produit est habilité à émettre un certificat de fabrication attestant qu'une demande a été faite pour une combinaison dans laquelle D_{Creq} et V_{req} tombent dans la zone hachurée. Un tel certificat de fabrication doit toujours accompagner la combinaison de véhicules concernée.

Figure 28

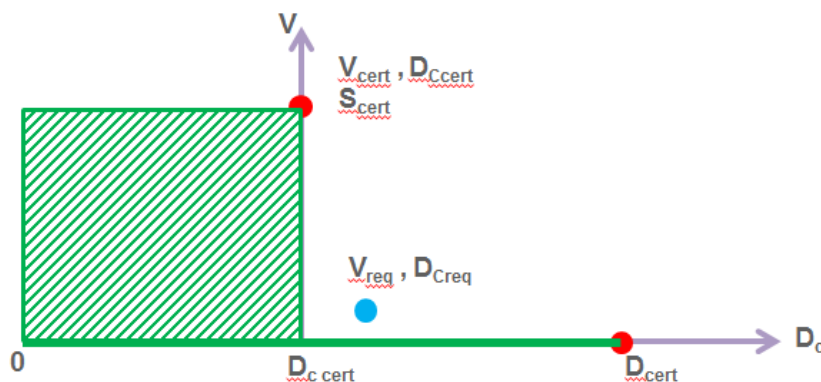


II. Justification

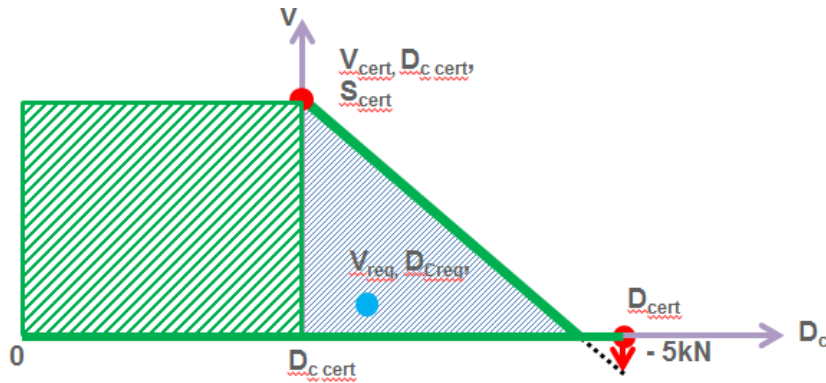
1. Il n'est pas possible actuellement de mettre en œuvre du matériel d'attelage lorsque les valeurs des prescriptions fonctionnelles D_{Creq} , V_{req} et S_{req} calculées tombent dans la zone hachurée de la figure 28. Ce qui revient à dire qu'aucune application dans laquelle D_{Creq} est supérieur à D_{Ccert} et V_{req} supérieur à zéro n'est autorisée.
2. Il est possible de soumettre ces produits à une nouvelle homologation concernant les points d'application dans la zone hachurée. Cela se fait également à l'occasion. Cette procédure a toutefois pour effet de modifier un certain nombre de valeurs de performance, dont certaines figurent sur la plaque signalétique. En vertu de la présente proposition, une nouvelle demande d'homologation ne s'imposerait que pour une application au-dessus de la zone hachurée de la figure 28.
3. Il a été procédé de cette manière à titre exceptionnel avec de bons résultats. La proposition a également été analysée d'un point de vue théorique, en appliquant une analyse de fatigue basée sur le formalisme de Haig. Il en est ressorti que la charge statique devait être maintenue à la valeur certifiée de S_{cert} . Une modification de S_{req} ne saurait être échangée contre une modification de la limite de la valeur V . Il en résulte que de nouvelles combinaisons de la valeur S_{cert} nécessitent une nouvelle homologation.
4. Quelques illustrations graphiques sont présentées ci-dessous :



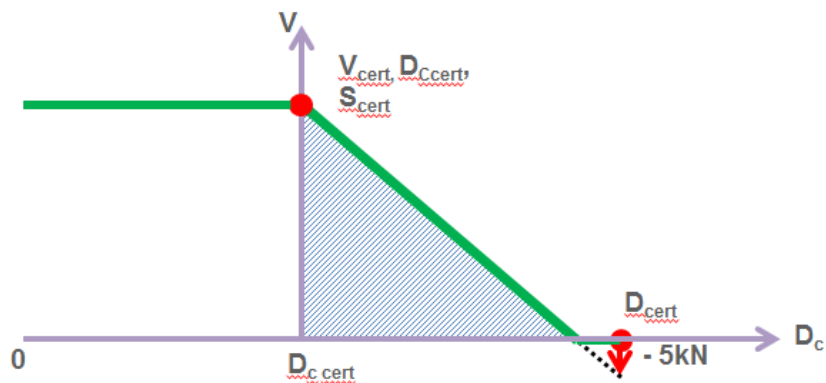
- Si la prescription calculée D_{Creq} et V_{req} tombe sur les lignes vertes ou à l'intérieur de la zone grossièrement hachurée, l'application correspondante est **acceptable** en vertu du Règlement n° 55.
- On suppose que la charge supportée est inférieure à 1 000 kg.



- Si la prescription calculée D_{Creq} et V_{req} tombe hors de la zone, comme il est représenté ci-dessus l'application correspondante est **inacceptable** en vertu du Règlement n° 55.
- On suppose que la charge supportée est inférieure à 1 000 kg.



- De nouvelles homologations, l'expérience et des recherches spéciales ont montré que les applications pour lesquelles la prescription calculée D_{Creq} et V_{req} tombe dans la zone finement hachurée sont sans danger.
- On suppose que la charge supportée est inférieure à 1 000 kg.



- Il est proposé que :
 - Les applications pour lesquelles la prescription calculée D_{Creq} et V_{req} tombe sous la ligne verte (épaisse), c'est-à-dire également dans la zone finement hachurée, soient autorisées en vertu du Règlement n° 55.
- On suppose que la charge supportée est inférieure à 1 000 kg.