|  |  |
| --- | --- |
| E/ECE/324/Rev.2/Add.139/Amend.2−E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.139/Amend.2 | |
|  | 16 janvier 2019 |

Accord

Concernant l’adoption de Règlements techniques harmonisés   
de l’ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements   
et pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur les véhicules   
à roues et les conditions de reconnaissance réciproque   
des homologations délivrées conformément à ces Règlements[[1]](#footnote-2)\*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Additif 139 : Règlement ONU no 140

Amendement 2

Complément 2 à la version originale du Règlement − Date d’entrée en vigueur : 29 décembre 2018

Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des voitures particulières en ce qui concerne les systèmes de contrôle   
électronique de la stabilité (ESC)

Le présent document est communiqué uniquement à titre d’information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2018/61.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_



**Nations Unies**

*Paragraphe 5.1*, lire :

« 5.1 Les véhicules doivent être équipés d’un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) satisfaisant aux prescriptions fonctionnelles énoncées au chapitre 6 et aux prescriptions d’efficacité énoncées au chapitre 7, dans le cadre des procédures d’essai décrites au chapitre 9 et dans les conditions d’essai spécifiées au chapitre 8 du présent Règlement. ».

*Annexe 4*,

*Paragraphe 2.1*, lire :

« 2.1 Il convient de vérifier la validité de l’outil de modélisation et de simulation utilisé en procédant à des comparaisons avec des essais effectués sur un véhicule dans des conditions réelles. Les essais à prendre en compte pour la validation doivent être les manœuvres dynamiques décrites au paragraphe 9.9 du présent Règlement.

Pendant les essais, les variables de mouvement ci-après, selon le cas, doivent être enregistrées ou calculées conformément à la norme ISO 15037 − Partie 1:2006 : Conditions générales pour voitures particulières ou Partie 2:2002 : Conditions générales pour véhicules lourds et autobus (selon la catégorie du véhicule) :

a) Angle de braquage (*δ*H) ;

b) Vitesse longitudinale (*vX*) ;

c) Angle de dérive (*β*) ou vitesse latérale (*vY*) ; (facultatif) ;

d) Accélération longitudinale (*aX*) ; (facultatif) ;

e) Accélération latérale (*aҮ*) ;

f) Vitesse de lacet (d*ψ*/d*t*) ;

g) Vitesse de roulis (d*ϕ*/d*t*) ;

h) Vitesse de tangage (d*θ*/d*t*) ;

i) Angle de roulis (*ϕ*) ;

j) Angle de tangage (*θ*) ».

1. \* Anciens titres de l’Accord :

   Accord concernant l’adoption de conditions uniformes d’homologation et la reconnaissance réciproque de l’homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

   Accord concernant l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2). [↑](#footnote-ref-2)