



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2003/3
12 décembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent vingt-neuvième session, 11-14 mars 2003,
point 4.2.3 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET DE COMPLÉMENT 8 À LA SÉRIE 09
D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13
(Freinage)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)

Note: Le texte reproduit ci-après, adopté par le GRRF à sa cinquante-deuxième session, est transmis pour examen au WP.29 et à l'AC.1. Il se fonde sur le rapport de la session (TRANS/WP.29/GRRF/52, par. 4, 7, 8 et annexe 2).

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via INTERNET: <http://www.unece.org/trans/main/wlcwp29.htm>

Dans l'ensemble du Règlement et de ses annexes, remplacer le renvoi à la norme «ISO 11992-1:1998» par un renvoi à la norme «[ISO 11992-1:2003]»

Dans l'ensemble du Règlement et de ses annexes, remplacer le renvoi à la norme «ISO 11992-2:1998» par un renvoi à la norme «[ISO 11992-2:2003]»

Texte du Règlement,

Paragraphe 5.1.3.6, modifier comme suit:

«5.1.3.6 La ligne de commande électrique doit satisfaire aux normes [ISO 11992-1 et 11992-2:2003] et être du type point-à-point utilisant le raccord à sept broches ISO 7638-1 ou 7638-2:1997. Les contacts de transmission de données du raccord ISO 7638 doivent être utilisés pour transmettre des renseignements concernant exclusivement les fonctions de freinage (y compris les systèmes antiblocage) et de roulement (direction, pneumatique et suspension) conformément à la norme [ISO 11992-2:2003]. Les fonctions de freinage ont priorité et doivent être maintenues en mode normal et en mode de défaillance. La transmission de renseignements concernant le train de roulement ne doit pas retarder les fonctions de freinage. L'alimentation électrique, fournie par le raccord ISO 7638, doit être utilisée exclusivement pour les fonctions de freinage et de roulement et pour la transmission des renseignements relatifs à la remorque qui ne passent pas par la ligne de commande électrique. Cependant, les dispositions du paragraphe 5.2.2.18 du présent Règlement doivent s'appliquer dans tous les cas. L'alimentation électrique de toutes les autres fonctions doit utiliser d'autres moyens.»

Paragraphe 5.1.3.6.1, modifier comme suit:

«... l'homologation de type en vérifiant qu'il est satisfait aux dispositions pertinentes des parties 1 et 2 de la norme [ISO 11992:2003]. On trouvera à l'annexe 17 du présent Règlement...»

Paragraphe 5.2.2.18, modifier comme suit:

«5.2.2.18 Chaque fois que l'énergie électrique fournie par le raccord ISO 7638:1997 est utilisée pour les fonctions définies au paragraphe 5.1.3.6 plus haut, le système de freinage doit être prioritaire et à l'abri d'une surcharge extérieure. Cette protection doit faire partie des fonctions du système de freinage.»

Annexe 6,

Paragraphe 3.4.1, modifier comme suit:

«3.4.1 Le simulateur doit produire un signal de demande numérique dans la ligne de commande électrique conforme à la norme [ISO 11992-2:2003] et acheminer ... (voir par. 6.4.2.2.24 et 6.4.2.2.25 de la norme [ISO 11992-2:2003]).»

Annexe 15

Paragraphe 4.6.3.1, remplacer le renvoi au «paragraphe 1.7.4 de l'annexe 4» par un renvoi au «paragraphe 1.7.2 de l'annexe 4».

Annexe 16, modifier comme suit:

«Annexe 16

(Réservé)»

Annexe 17,

Paragraphe 3.1.2, modifier comme suit:

«3.1.2 Pouvoir recevoir tous les messages transmis par le véhicule automobile à homologuer et pouvoir transmettre tous les messages provenant de la remorque d'après la norme [ISO 11992-2:2003];»

Le paragraphe 3.2.2.1.1 devient le 3.2.2.2.1 et l'intitulé de la troisième colonne du tableau est modifié comme suit: «Valeur du signal de la ligne de commande électrique».

Paragraphe 3.2.2.3.1 et 3.2.2.3.2, remplacer le renvoi au «paragraphe 5.2.1.29.2» par un renvoi au «paragraphe 5.2.1.29.1.2».

Ajouter un paragraphe 3.2.2.4, libellé comme suit:

«3.2.2.4 Demande de freinage par le biais de la conduite d'alimentation:

Pour les véhicules automobiles conçus pour tracter des remorques raccordées seulement au moyen d'une ligne de commande électrique:

Seule la ligne de commande électrique est raccordée.

Simuler un message EBS 22 (octets 4 et bits 3-4) fixé à 01b et vérifier que, lorsque le frein de service, le frein d'urgence ou le frein de stationnement est actionné à fond, la pression dans la conduite d'alimentation chute à 1,5 bar dans les deux secondes qui suivent.

Simuler une absence prolongée de communication de données et vérifier que, lorsque le frein de service, le frein d'urgence ou le frein de stationnement est actionné à fond, la pression dans la conduite d'alimentation chute à 1,5 bar dans les deux secondes qui suivent.»

Les paragraphes 3.2.2.4 et 3.2.2.4.1 deviennent les paragraphes 3.2.2.5 et 3.2.2.5.1.

Paragraphe 4.1.3, modifier comme suit:

«... répondant à la norme [ISO 11992-2:2003].»

Paragraphe 4.2.2.1.1.1, modifier le tableau comme suit:

«

Message transmis par le simulateur		Pression dans les chambres de frein
Octets	Valeur du signal de demande numérique	
3-4	0	0 bar
3-4	33280 d (6,5 bar)	Telle que définie dans les spécifications de freinage du constructeur

»

Paragraphe 4.2.2.1.1.2, modifier le tableau comme suit:

«

Message transmis par le simulateur		Pression dans les chambres de frein
Octets	Valeur du signal de demande numérique	
3-4	0	0 bar
3-4	33280 d (6,5 bar)	Telle que définie dans les spécifications de freinage du constructeur

»

Ajouter un paragraphe 4.2.2.1.3, libellé comme suit:

«4.2.2.1.3 Pour les remorques raccordées seulement au moyen d'une ligne de commande électrique, la réaction de la remorque à une défaillance de la transmission de commande électrique de la remorque entraînant une réduction de l'efficacité de freinage à au moins 30 % de la valeur prescrite doit être vérifiée grâce à la procédure suivante:

La ligne d'alimentation pneumatique doit être ≥ 7 bar au début de chaque essai.

La ligne de commande électrique doit être raccordée au simulateur.

Le signal EBS 12 (octets 3 et bits 5-6) doit être fixé à 00b pour indiquer à la remorque qu'une ligne de commande pneumatique n'est pas disponible.

Le signal EBS 12 (octets 3 et bits 1-2) doit être fixé à 01b pour indiquer à la remorque que le signal de la ligne de commande électrique est produit par deux circuits indépendants.

Les paramètres ci-après doivent être vérifiés:

Conditions d'essai	Réaction du système de freinage
Aucune défaillance dans le système de freinage de la remorque	Vérifier que le système de freinage communique avec le simulateur et que le signal EBS 22 (octets 4 et bits 3-4) est fixé à 00b.
Introduire une défaillance dans la transmission de commande électrique du système de freinage de la remorque qui empêche de maintenir au moins 30 % de l'efficacité de freinage prescrite	Vérifier que le signal EBS 22 (octets 4 et bits 3-4) est fixé à 01b ou Que la communication de données vers le simulateur a été interrompue.

»

Paragraphe 4.2.2.2.1.1, modifier comme suit:

«4.2.2.2.1.1 Dans le cas où une défaillance permanente de la transmission de commande électrique du système de freinage de la remorque empêche le frein de service d'atteindre l'efficacité requise, simuler une telle défaillance et vérifier que le signal EBS 22 (octets 2 et bits 3-4) transmis par la remorque est réglé à 01b. En outre, un signal doit être transmis par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord ISO 7638 (signal de couleur jaune).»
