



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/41  
7 avril 2005

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 trente-sixième session, 21-24 juin 2005,  
point 4.2.7 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET DE COMPLÉMENT 14 À LA SÉRIE 02 D'AMENDEMENTS  
AU RÈGLEMENT N° 30

(Pneumatiques)

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

Note: Le texte reproduit ci-après, a été adopté par le GRRF à sa cinquante-septième session (TRANS/WP.29/GRRF/57, par. 30 et annexe 2). Il est présenté pour examen par le WP.29 et l'AC.1.

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/welcwp29.htm>

Paragraphe 2.1.4, modifier comme suit:

«la structure ... radiale, pour roulage à plat;».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«2.3.7 “Pneumatique capable de rouler à plat” ou “pneumatique autoportant”, un pneumatique présentant une solution technique (par exemple, renforcement des flancs) permettant au pneumatique, à condition qu’il soit monté sur la jante appropriée et en l’absence de tout élément supplémentaire, de remplir les fonctions élémentaires d’un pneumatique à une vitesse de 80 km/h et sur une distance de 80 km au moins, en mode de roulage à plat.».

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«2.32 “Mode de roulage à plat”, l’état d’un pneumatique essentiellement capable de préserver l’intégrité de sa structure lorsque sa pression de gonflage est comprise entre 0 et 70 kPa.

2.33 “Fonctions élémentaires d’un pneumatique”, la capacité normale d’un pneumatique gonflé à supporter une charge donnée, à une vitesse donnée, et à transmettre au sol la force motrice et les forces de braquage et de freinage.

2.34 “Système de roulage à plat” ou “système de mobilité prolongée”, un ensemble d’éléments fonctionnant de façon interdépendante, comprenant un pneumatique, qui mis ensemble assurent l’efficacité requise en remplissant les fonctions élémentaires d’un pneumatique à une vitesse de 80 km/h et sur une distance de 80 km au moins en mode de roulage à plat.

2.35 “Hauteur de la partie comprimée du boudin”, la différence entre le rayon du boudin comprimé, mesuré à partir du centre de la jante jusqu’à la surface du boudin, et la moitié du diamètre nominal de la jante, tel qu’il est défini dans la norme ISO 4000-1.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

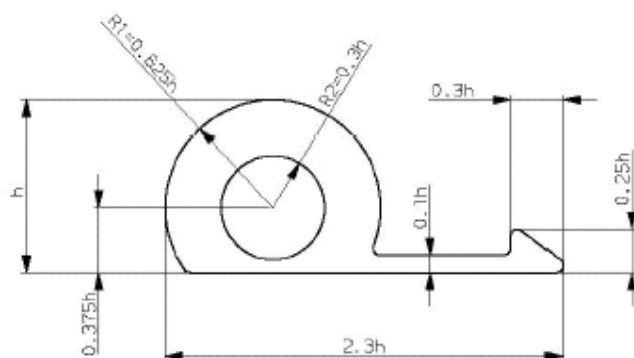
«3.1.3.5 sur les pneumatiques “capables de rouler à plat” ou les pneumatiques “autoportants”, la lettre “F” placée devant l’indication du diamètre de la jante.».

Paragraphe 3.1.4.1, modifier comme suit:

«3.1.4.1 Pour les pneumatiques conçus pour des vitesses supérieures à 300 km/h, la lettre “R” placée avant l’indication du diamètre de la jante doit être remplacée par l’inscription “ZR” et le pneu doit porter un code de service composé du symbole de catégorie de vitesse “Y” et de l’indice de capacité de charge. Ce code de service doit figurer entre guillemets, par exemple: “(95Y)”.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«3.1.12 Le symbole ci-dessous si le pneumatique est “capable de rouler à plat” ou est “autoportant”, la lettre “h” mesurant au moins 12 mm de hauteur.



».

Paragraphe 4.1.4, modifier comme suit:

«4.1.4 La structure (diagonale, diagonale ceinturée, radiale, pour roulage à plat).».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«4.1.16 le moyen d'identification du bord de la jante propre aux pneumatiques “capables de rouler à plat” en “mode de roulage à plat”.».

Paragraphe 6.1.4.2.2, modifier comme suit:

«6.1.4.2.2 sur les pneumatiques à structure radiale, sur les pneumatiques capables de rouler à plat 4 %.».

Paragraphe 6.1.5.3.2, remplacer «à structure radiale» par «à structure radiale, pour roulage à plat».

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«6.2.1.2 En cas de demande d'homologation d'un système “de roulage à plat”, l'essai de vitesse en charge ci-dessus est effectué sur un pneumatique gonflé conformément aux prescriptions du paragraphe 1.2 de l'annexe 7, conformément aux conditions de charge et de vitesse figurant sur le pneumatique (voir par. 3.1.4.1). Un autre essai de charge et/ou de vitesse doit être effectué sur un deuxième échantillon appartenant au même type de pneumatique, comme indiqué au paragraphe 3 de l'annexe 7. Le second essai peut être effectué sur le premier échantillon si le fabricant est d'accord.

6.2.2.2 Cependant, un système “de roulage à plat” qui, à l'issue de l'essai (voir par. 3 de l'annexe 7), ne présente pas de diminution de la hauteur de la partie comprimée de

son boudin supérieure à 20 % et dont la bande de roulement ne s'est pas détachée de ses flancs est considéré comme ayant satisfait à l'essai.».

Annexe 1,

Point 5.3, modifier comme suit:

«5.3 La structure: diagonale, diagonale ceinturée, radiale ou pour roulage à plat<sup>2</sup>.».

Annexe 7,

Paragraphe 1.2, tableau, remplacer «Pneumatiques à structure radiale» par «Systèmes à structure radiale et/ou de roulage à plat».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

- «3. Procédure d'évaluation du "mode de roulage à plat" des "systèmes de roulage à plat"
- 3.1 Monter un pneumatique neuf sur la jante d'essai prescrite par le fabricant conformément aux paragraphes 4.1.12 et 4.1.15 du présent Règlement.
- 3.2 Suivre la procédure décrite aux paragraphes 1.2 à 1.5 ci-dessus, à une température ambiante de  $38 \pm 3$  °C, la roue complète ayant été conditionnée conformément au paragraphe 1.4.
- 3.3 Dévisser la valve et attendre jusqu'à ce que le pneumatique est complètement dégonflé.
- 3.4 Monter la roue complète sur un essieu d'essai et plaquer celle-ci contre la face externe d'une roue lisse d'un diamètre de  $1,70 \text{ m} \pm 1 \%$  ou de  $2,0 \text{ m} \pm 1 \%$ .
- 3.5 Appliquer sur l'essieu d'essai une charge égale à 65 % de la capacité maximale de charge du pneumatique.
- 3.6 Au début de l'épreuve, mesurer la hauteur Z1 de la partie comprimée du boudin.
- 3.7 La température ambiante doit être maintenue à  $38 \pm 3$  °C pendant la totalité de l'essai.
- 3.8 Procéder à la totalité de l'essai, sans interruption, en respectant les paramètres ci-dessous:
- 3.8.1 Temps de passage de la vitesse 0 à une vitesse d'essai constante: 5 mn.
- 3.8.2 Vitesse d'essai: 80 km/h.
- 3.8.3 Durée de l'essai à la vitesse d'essai: 60 mn.
- 3.9 À la fin de l'essai, mesurer la hauteur de la partie comprimée du boudin.

- 3.9.1 Calculer en pourcentage la diminution de la hauteur de la partie comprimée du boudin par rapport au début de l'essai  $((Z1-Z2)/Z1) \times 100$ ».

Le paragraphe 3 devient le paragraphe 4 et il est modifié comme suit:

- «4. Méthodes d'essai équivalentes  
... définies aux paragraphes 2 et/ou 3 ci-dessus...».

-----