



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2007/2  
19 décembre 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules

Cent quarante et unième session  
Genève, 13-16 mars 2007  
Point 4.2.1 de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITION DE COMPLÉMENT 4 À LA SÉRIE 10 D'AMENDEMENTS  
AU RÈGLEMENT N° 13**

(Freinage)

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

Note: Le texte ci-dessous a été adopté par le GRRF à sa soixantième session. Il se fonde sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33 avec les modifications présentées dans l'annexe 2 du rapport du GRRF, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/20 non modifié, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3 tel que modifié par le paragraphe 8 du rapport, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/31 non modifié, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/18 non modifié et sur l'annexe 4 du rapport. Il est transmis au Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité administratif (AC.1) de l'Accord de 1958 pour examen et vote (voir le rapport du GRRF ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, par. 4, 6, 8, 11, 12 et 16).

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION  
DES VÉHICULES DES CATÉGORIES M, N ET O  
EN CE QUI CONCERNE LE FREINAGE

1. DOMAINE D'APPLICATION
  - 1.1 Le présent Règlement s'applique aux véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N et O<sup>1</sup> en ce qui concerne le freinage<sup>2</sup>.
  - 1.2 Le domaine d'application du présent Règlement ne s'étend pas:
    - 1.2.1 aux véhicules dont, par construction, la vitesse ne peut dépasser 25 km/h,
    - 1.2.2 aux remorques qu'il n'est pas autorisé d'atteler à des véhicules à moteur pouvant, par construction, dépasser 25 km/h,
    - 1.2.3 aux véhicules aménagés pour être conduits par des invalides.
  - 1.3 Sous réserve des prescriptions applicables du présent Règlement, l'équipement, les dispositifs, méthodes et conditions visés à l'annexe 1 ne sont pas couverts par le Règlement.
2. DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend:

  - 2.1 par «homologation d'un véhicule», l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le freinage;
  - 2.2 par «type de véhicule», des véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter, notamment, sur les points suivants:
    - 2.2.1 en ce qui concerne les véhicules à moteur,
      - 2.2.1.1 catégorie du véhicule (voir par. 1.1 ci-dessus);

---

<sup>1</sup> Telles qu'elles sont définies à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, le dernier amendement étant l'amendement 4).

<sup>2</sup> Conformément aux dates de mise en application visées au paragraphe 12 du présent Règlement, les prescriptions en matière de freinage applicables aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> figurent exclusivement dans le Règlement n° 13-H. Pour les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, les Parties contractantes qui sont signataires du Règlement n° 13-H et du présent Règlement reconnaissent comme étant également valables les homologations accordées en vertu de l'un ou de l'autre de ces Règlements.

- 2.2.1.2 masse maximale, comme défini au paragraphe 2.16 ci-après;
- 2.2.1.3 répartition de la masse sur les essieux;
- 2.2.1.4 vitesse maximale par construction;
- 2.2.1.5 équipement de freinage de type différent, notamment présence ou absence d'un équipement pour le freinage d'une remorque ou présence d'un système de freinage électrique à récupération;
- 2.2.1.6 nombre et disposition des essieux;
- 2.2.1.7 type du moteur;
- 2.2.1.8 nombre de rapports et leur démultiplication;
- 2.2.1.9 rapports des ponts des essieux propulseurs;
- 2.2.1.10 dimensions des pneumatiques;
- 2.2.2 en ce qui concerne les remorques,
  - 2.2.2.1 catégorie du véhicule (voir par. 1.1 ci-dessus);
  - 2.2.2.2 masse maximale, comme défini au paragraphe 2.16 ci-après;
  - 2.2.2.3 répartition de la masse sur les essieux;
  - 2.2.2.4 système de freinage de type différent;
  - 2.2.2.5 nombre et disposition des essieux;
  - 2.2.2.6 dimensions des pneumatiques;
- 2.3 par «système de freinage», l'ensemble des organes qui ont pour fonctions de déduire progressivement la vitesse d'un véhicule en marche, de l'arrêter ou de le maintenir immobile s'il se trouve déjà à l'arrêt; ces fonctions sont spécifiées au paragraphe 5.1.2 ci-après. Le système se compose de la commande, de la transmission et du frein proprement dit;
- 2.4 par «commande», l'organe directement actionné par le conducteur (ou, le cas échéant, par un convoyeur, lorsqu'il s'agit d'une remorque) pour fournir à la transmission l'énergie nécessaire pour freiner, ou pour régler son action. Cette énergie peut être soit l'énergie musculaire du conducteur, soit une énergie d'une autre source commandée par le conducteur, soit, le cas échéant, l'énergie cinétique d'une remorque, soit une combinaison de ces diverses formes d'énergie;
  - 2.4.1 par «manœuvre», l'actionnement, ainsi que le relâchement de la commande;

2.5 par «transmission», l'ensemble des éléments compris entre la commande et les freins et les reliant de façon fonctionnelle. La transmission peut être mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique ou mixte. Lorsque le freinage est assuré ou est assisté par une source d'énergie indépendante du conducteur, la réserve d'énergie que comporte le dispositif fait aussi partie de la transmission.

La transmission a deux fonctions indépendantes: la transmission de commande et la transmission d'énergie. Chaque fois que le terme «transmission» est utilisé seul dans le présent Règlement, il désigne à la fois la «transmission de commande» et la «transmission d'énergie». Les conduites et lignes de commande et d'alimentation entre le véhicule tracteur et la remorque ne sont pas considérées comme faisant partie de la transmission;

2.5.1 par «transmission de commande», l'ensemble des éléments de la transmission qui commandent le fonctionnement des freins, y compris la fonction de commande et la (les) réserve(s) d'énergie nécessaire(s);

2.5.2 par «transmission d'énergie», l'ensemble des éléments qui fournissent aux freins l'énergie dont ils ont besoin pour fonctionner, y compris la (les) réserve(s) d'énergie nécessaire(s) au fonctionnement des freins;

2.6 par «frein», l'organe où se développent les forces qui s'opposent au mouvement du véhicule. Le frein peut être du type à friction (lorsque les forces sont produites par frottement entre deux pièces en mouvement relatif faisant partie du véhicule), électrique (lorsque les forces sont produites par action électromagnétique entre deux éléments en mouvement relatif – ne se touchant pas – faisant partie du véhicule), à fluide (lorsque les forces sont produites par l'action d'un fluide circulant entre deux éléments en mouvement relatif faisant partie du véhicule), ou par effet moteur (lorsque les forces proviennent d'une augmentation artificielle de l'action freinante du moteur qui est transmise aux roues);

2.7 par «systèmes de freinage de types différents», des systèmes présentant entre eux des différences essentielles, ces différences pouvant porter notamment sur les points suivants:

2.7.1 systèmes dont les composants ont des caractéristiques différentes;

2.7.2 systèmes pour lesquels les caractéristiques des matériaux constituant un composant quelconque sont différentes ou dont les composants ont une forme ou une taille différente;

2.7.3 systèmes dont les composants sont combinés différemment;

2.8 par «élément d'un système de freinage», un des composants isolés dont l'ensemble forme le dispositif de freinage;

- 2.9 par «freinage continu», le freinage sur les ensembles de véhicules obtenu au moyen d'une installation ayant les caractéristiques suivantes:
- 2.9.1 il existe un organe de commande unique que le conducteur de sa place de conduite actionne progressivement par une seule manœuvre;
- 2.9.2 l'énergie utilisée pour le freinage des véhicules constituant l'ensemble est fournie par la même source d'énergie (qui peut être la force musculaire du conducteur);
- 2.9.3 l'installation de freinage assure, de façon simultanée ou convenablement décalée, le freinage de chacun des véhicules formant l'ensemble, quelle que soit leur position relative;
- 2.10 par «freinage semi-continu», le freinage sur les ensembles de véhicules obtenu au moyen d'une installation ayant les caractéristiques suivantes:
- 2.10.1 il existe un organe de commande unique que le conducteur de sa place de conduite actionne progressivement par une seule manœuvre;
- 2.10.2 l'énergie utilisée pour le freinage des véhicules constituant l'ensemble est fournie par deux sources d'énergie différentes (l'une pouvant être la force musculaire du conducteur);
- 2.10.3 l'installation de freinage assure, de façon simultanée ou convenablement décalée, le freinage de chacun des véhicules formant l'ensemble, quelle que soit leur position relative;
- 2.11 par «freinage automatique», le freinage de la ou des remorques intervenant automatiquement, lors d'une séparation d'éléments de l'ensemble de véhicules couplés, y compris lors d'une rupture d'attelage, sans que soit annulée l'efficacité du freinage du reste de l'ensemble;
- 2.12 par «freinage par inertie», le freinage obtenu à partir des forces engendrées par le rapprochement de la remorque par rapport au véhicule tracteur;
- 2.13 par «freinage modérable», un freinage pendant lequel, à l'intérieur de la plage de fonctionnement normal de l'équipement, et lors de la manœuvre des freins (voir par. 2.4.1 ci-dessus);
- 2.13.1 le conducteur peut, à chaque instant, augmenter ou diminuer la force de freinage par action sur la commande;
- 2.13.2 la force de freinage varie dans le même sens que l'action sur la commande (fonction monotone); et
- 2.13.3 il est possible de régler facilement avec une précision suffisante la force de freinage;

- 2.14 par «freinage coordonné», un moyen qui peut être utilisé, lorsque deux sources de freinage ou plus sont actionnées par une même commande, pour donner la priorité à l'une en atténuant l'action de l'autre ou des autres, un mouvement accru à la commande étant nécessaire pour faire entrer en action cette ou ces dernières;
- 2.15 par «système de freinage d'endurance», un système de freinage supplémentaire capable de fournir et de maintenir un effet de freinage pendant une longue durée sans diminution sensible de l'efficacité. Le mot «système de freinage d'endurance» désigne le système complet, y compris le dispositif de commande.
- 2.15.1 Le système de freinage d'endurance peut se composer d'un dispositif unique ou d'une combinaison de plusieurs dispositifs. Chaque dispositif peut avoir sa propre commande.
- 2.15.2 Configurations de la commande des systèmes de freinage d'endurance:
- 2.15.2.1 par «système de freinage d'endurance indépendant», un système de freinage d'endurance dont le dispositif de commande est distinct de celui du freinage de service et des autres systèmes de freinage;
- 2.15.2.2 par «système de freinage d'endurance intégré», un système de freinage d'endurance dont le dispositif de commande est intégré à celui du système de freinage de service, de telle façon que les systèmes de freinage d'endurance et de freinage de service sont actionnés simultanément ou avec un ordre de priorité approprié au moyen du dispositif de commande commun;
- 2.15.2.3 par «système de freinage d'endurance combiné», un système de freinage d'endurance intégré muni, de plus, d'un dispositif de désactivation permettant d'actionner uniquement le frein de service au moyen de la commande commune;
- 2.16 par «véhicule en charge», sauf indications particulières, le véhicule chargé de manière à atteindre sa «masse maximale»;
- 2.17 par «masse maximale», la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur (cette masse peut être supérieure à la «masse maximale autorisée» admise par l'administration nationale);
- 2.18 par «répartition de la masse sur les essieux», la répartition de l'effet de la pesanteur sur la masse du véhicule et/ou de sa composante sur les essieux;
- 2.19 par «charge par roue ou par essieu», la réaction (force) statique verticale de la surface du sol dans l'aire de contact de la roue, ou des roues de l'essieu;
- 2.20 par «charge statique maximale par roue ou par essieu», la charge statique par roue ou par essieu obtenue en condition véhicule en charge;

- 2.21 par «système de freinage électrique à récupération», un système de freinage qui, pendant la décélération, permet de convertir l'énergie cinétique du véhicule en énergie électrique;
- 2.21.1 par «commande de freinage électrique à récupération», on entend un dispositif qui module l'action du système de freinage électrique à récupération;
- 2.21.2 par «système de freinage électrique à récupération de la catégorie A», on entend un système de freinage électrique à récupération ne faisant pas partie du système de freinage de service;
- 2.21.3 par «système de freinage électrique à récupération de la catégorie B», on entend un système de freinage électrique à récupération faisant partie du système de freinage de service;
- 2.21.4 par «état de charge électrique», on entend le rapport instantané entre la quantité d'énergie électrique stockée dans la batterie de traction et la quantité maximale d'énergie électrique pouvant être stockée dans cette batterie;
- 2.21.5 par «batterie de traction», on entend un ensemble d'accumulateurs constituant la réserve d'énergie utilisée pour alimenter le(s) moteur(s) de traction du véhicule;
- 2.22 par «dispositif de freinage à centrale hydraulique», un système de freinage dont l'énergie de fonctionnement est fournie par un liquide hydraulique sous pression, emmagasiné dans un ou plusieurs accumulateurs alimentés par un ou plusieurs générateurs de pression munis chacun d'un régulateur limitant cette pression à une valeur maximale. Cette valeur sera spécifiée par le constructeur;
- 2.23 par «blocage simultané des roues avant et arrière», la situation dans laquelle l'intervalle de temps entre le premier blocage de la dernière (deuxième) roue de l'essieu arrière et le premier blocage de la dernière (deuxième) roue de l'essieu avant est inférieure à 0,1 s;
- 2.24 par «ligne de commande électrique», la liaison électrique entre le véhicule à moteur et la remorque, qui assure la fonction de commande de freinage de la remorque. Elle comprend le câblage et les raccords, les éléments de communication de données, et l'alimentation en énergie électrique nécessaire à la transmission de commande de la remorque;
- 2.25 par «communication de données», le transfert de données numériques conformément à un protocole;
- 2.26 par «liaison point à point», un type de réseau de communication composé seulement de deux unités, dont chacune est équipée d'une résistance d'extrémité intégrée pour la ligne de communication;

- 2.27 par «commande en fonction de la force sur l'attelage», un système/une fonction destiné à équilibrer automatiquement la force de freinage du véhicule tracteur et celle de la remorque;
- 2.28 par «valeur nominale», des définitions de l'efficacité de référence du freinage, nécessaires pour donner une valeur à la fonction de transfert du système de freinage en comparant les valeurs de sortie et les valeurs d'entrée, pour les véhicules considérés isolément et pour les ensembles de véhicules;
- 2.28.1 par «valeur nominale» pour un véhicule à moteur, la caractéristique démontrable lors de l'homologation de type qui exprime la relation entre la force de freinage du véhicule seul et la valeur d'entrée du freinage;
- 2.28.2 par «valeur nominale» pour une remorque, la caractéristique démontrable lors de l'homologation de type qui exprime la relation entre la force de freinage et le signal au niveau de la tête d'accouplement;
- 2.28.3 par «valeur nominale de la demande», pour le réglage en fonction de la force sur l'attelage, la caractéristique qui exprime la relation entre le signal au niveau de la tête d'accouplement et la force de freinage, et qui peut être démontrée lors de l'homologation de type, dans les limites des bandes de compatibilité de l'annexe 10;
- 2.29 par «freinage à commande automatique», une fonction d'un système électronique complexe de commande dans laquelle il y a actionnement du (des) système(s) de freinage ou des freins de certains essieux en vue de produire la décélération du véhicule avec ou sans intervention directe du conducteur, action résultant de l'évaluation automatique des informations communiquées par les systèmes de bord du véhicule;
- 2.30 par «freinage sélectif», une fonction d'un système électronique complexe de commande dans laquelle il y a actionnement du frein de chaque roue individuelle par un système automatique, la décélération du véhicule étant d'importance secondaire par rapport à la modification du comportement dynamique de celui-ci;
- 2.31 par «forces de freinage de référence», les forces de freinage d'un essieu produites à la circonférence du pneumatique sur un banc à rouleaux et rapportées à la pression d'actionnement, déclarées au moment de l'homologation de type.
3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
- 3.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le freinage doit être présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.



- 3.2 Elle doit être accompagnée des documents mentionnés ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes:
- 3.2.1 description du type de véhicule en ce qui concerne les points mentionnés au paragraphe 2.2 ci-dessus. Les numéros et/ou les symboles caractérisant le type du véhicule et, dans le cas des véhicules à moteur, le type de moteur, doivent être indiqués;
- 3.2.2 bordereau des éléments, dûment identifiés, formant le système de freinage;
- 3.2.3 schéma de l'ensemble du système de freinage et indication de la position de ses composants sur le véhicule;
- 3.2.4 dessins détaillés relatifs à chaque composant afin de permettre facilement leur repérage et leur identification.
- 3.3 Un véhicule, représentatif du type de véhicule à homologuer, doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.
- 3.4 L'autorité compétente doit vérifier l'existence de dispositions satisfaisantes pour assurer un contrôle efficace de la conformité de la production avant que soit accordée l'homologation de type.
4. HOMOLOGATION
- 4.1 Lorsque le type de véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5 et 6 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.2 Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 10) correspondent à la série d'amendements contenant les modifications techniques majeures les plus récentes apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation. Une même partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro au même type de véhicule équipé d'un autre type de système de freinage, ni à un autre type de véhicule.
- 4.3 L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, est communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 2 du présent Règlement et d'un résumé des informations contenues dans les documents mentionnés aux paragraphes 3.2.1 à 3.2.4 ci-dessus, les dessins fournis par le demandeur de l'homologation étant au format maximal A4 (210 x 297 mm) ou pliés à ce format, et à une échelle appropriée.
- 4.4 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un emplacement facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée:

- 4.4.1 d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E», suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation<sup>3</sup>; et
- 4.4.2 du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre «R», d'un tiret et du numéro d'homologation, placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus.
- 4.5 Toutefois, si un véhicule des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> a été homologué conformément aux dispositions de l'annexe 4, paragraphe 1.8 du présent Règlement, le numéro du Règlement est suivi de la lettre M.
- 4.6 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre ou d'autres Règlements annexés à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1 n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros d'homologation et les symboles additionnels de tous les Règlements pour lesquels l'homologation est accordée dans le pays ayant délivré l'homologation en application du présent Règlement sont rangés en colonnes verticales situées à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus.
- 4.7 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.8 La marque d'homologation doit être placée sur la plaque signalétique apposée par le constructeur, ou à proximité.
- 4.9 L'annexe 3 du présent Règlement donne des exemples de marques d'homologation.

---

<sup>3</sup> 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Serbie-et-Monténégro, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 (libre), 36 pour la Lituanie, 37 pour la Turquie, 38 (libre), 39 pour l'Azerbaïdjan, 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par les États membres qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour Chypre, 50 pour Malte, 51 pour la République de Corée, 52 pour la Malaisie et 53 pour la Thaïlande. Les numéros suivants sont attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de ratification de l'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, ou de leur adhésion à cet accord et les chiffres ainsi attribués sont communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

5. SPÉCIFICATIONS
- 5.1 Dispositions générales
- 5.1.1 Système de freinage
- 5.1.1.1 Le système de freinage doit être conçu, construit et monté de telle façon que, dans des conditions normales d'utilisation et en dépit des vibrations auxquelles il peut être soumis, le véhicule puisse satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.
- 5.1.1.2 En particulier, le système de freinage doit être conçu, construit et monté de façon à résister aux phénomènes de corrosion et de vieillissement auxquels il est exposé.
- 5.1.1.3 Les garnitures de frein ne doivent pas contenir d'amiante.
- 5.1.1.4 L'efficacité des systèmes de freinage, y compris la ligne de commande électrique, ne doit pas être affectée par les champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie s'il est satisfait au Règlement n° 10, série 02 d'amendements.
- 5.1.1.5 Un signal de détection de défaillance peut interrompre momentanément (< 10 ms) le signal de demande de la transmission de commande, à condition que l'efficacité du freinage n'en soit pas altérée.
- 5.1.2 Fonctions du système de freinage
- Le système de freinage, tel qu'il est défini au paragraphe 2.3 du présent Règlement, doit remplir les fonctions suivantes:
- 5.1.2.1 Système de freinage de service
- Le système de freinage de service doit permettre de maîtriser le déplacement du véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle le véhicule se trouve. Son action doit être modérable. Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite sans enlever les mains de la commande de direction.
- 5.1.2.2 Système de freinage de secours
- Le système de freinage de secours doit permettre d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable en cas de défaillance du système de freinage de service. Son action doit être modérable. Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite tout en gardant au moins une main sur la commande de direction. Aux fins de la présente prescription, il est admis qu'il ne peut se produire à la fois plus d'une défaillance du système de freinage de service.

### 5.1.2.3 Système de freinage de stationnement

Le système de freinage de stationnement doit permettre de maintenir le véhicule immobile sur une déclivité ascendante ou descendante, même en l'absence du conducteur, les éléments actifs restant alors maintenus en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique.

Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite sous réserve, dans le cas d'une remorque, des prescriptions du paragraphe 5.2.2.10 du présent Règlement. Il est admis que le frein pneumatique de la remorque et le système de freinage de stationnement du véhicule tracteur soient commandés simultanément, à condition que le conducteur soit en mesure de s'assurer, en permanence, que l'efficacité du frein de stationnement de l'ensemble de véhicules, fournie par le système de freinage de stationnement à action purement mécanique, est suffisante.

### 5.1.3 Liaisons entre véhicules tracteurs et remorques pour les systèmes de freinage à air comprimé

#### 5.1.3.1 Les liaisons des systèmes de freinage à air comprimé entre véhicules tracteurs et remorques doivent être conformes aux paragraphes 5.1.3.1.1, 5.1.3.1.2 ou 5.1.3.1.3:

5.1.3.1.1 une conduite d'alimentation pneumatique et une conduite de commande pneumatique;

5.1.3.1.2 une conduite d'alimentation pneumatique, une conduite de commande pneumatique et une ligne de commande électrique;

5.1.3.1.3 une conduite d'alimentation pneumatique et une ligne de commande électrique<sup>4</sup>.

5.1.3.2 La ligne de commande électrique du véhicule tracteur doit signaler si elle peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.18.2, sans le concours de la conduite de commande pneumatique. Elle doit aussi signaler si elle est équipée conformément au paragraphe 5.1.3.1.2 de deux conduites de commande ou conformément au paragraphe 5.1.3.1.3 d'une seule ligne de commande électrique.

5.1.3.3 Un véhicule à moteur équipé conformément au paragraphe 5.1.3.1.3 doit pouvoir reconnaître s'il est incompatible avec une remorque équipée conformément au paragraphe 5.1.3.1.1. Lorsque de tels véhicules sont reliés électriquement au moyen de la ligne de commande électrique du véhicule tracté, le conducteur doit être mis en garde au moyen du signal d'avertissement optique rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1, et dès que le système est mis

---

<sup>4</sup> Tant que des normes techniques uniformes garantissant la compatibilité et la sécurité n'ont pas été arrêtées, les liaisons entre véhicules tracteurs et remorques conformément au paragraphe 5.1.3.1.3 ne sont pas autorisées.

sous tension, les freins du véhicule tracteur doivent être automatiquement actionnés. Ce freinage doit avoir une efficacité au moins équivalente à celle prescrite au frein de stationnement par le paragraphe 2.3.1 de l'annexe 4 du présent Règlement.

- 5.1.3.4 Sur les véhicules à moteur équipés d'une conduite de commande et d'une ligne de commande comme défini au paragraphe 5.1.3.1.2, lorsqu'ils sont électriquement reliés à une remorque elle aussi équipée d'une conduite et d'une ligne de commande, les conditions ci-dessous doivent être remplies:
- 5.1.3.4.1 les deux signaux doivent être présents à la tête d'accouplement et la remorque doit utiliser le signal de commande électrique, sauf si celui-ci est jugé défaillant. Dans ce cas, la remorque doit automatiquement passer sur le mode conduite de commande pneumatique;
- 5.1.3.4.2 chaque véhicule doit satisfaire aux prescriptions pertinentes de l'annexe 10 du présent Règlement, aussi bien pour les lignes de commande électriques que pour les conduites de commande pneumatiques; et
- 5.1.3.4.3 lorsque le signal de commande électrique dépasse l'équivalent de 1 kPa pendant plus d'1 s, la remorque doit contrôler si un signal pneumatique est présent; si tel n'est pas le cas, le conducteur doit être averti, depuis la remorque, au moyen du signal d'avertissement distinct jaune, défini au paragraphe 5.2.1.29.2 ci-dessous.
- 5.1.3.5 Une remorque peut être équipée conformément au paragraphe 5.1.3.1.3, à condition qu'elle ne puisse être attelée qu'à un véhicule à moteur équipé d'une ligne de commande électrique conforme aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.18.2. Dans tous les autres cas, la remorque, lorsqu'elle est électriquement raccordée, doit automatiquement actionner ses freins ou les garder serrés. Le conducteur doit être averti au moyen du signal d'avertissement distinct jaune, défini au paragraphe 5.2.1.29.2.
- 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 7368 doivent être utilisés pour transmettre des informations 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 sont prioritaires et doivent être maintenues en mode normal et en mode 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 d'informations relatives 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.

- 5.1.3.6.1 La compatibilité fonctionnelle entre véhicules tracteurs et véhicules tractés équipés de lignes de commande électriques comme défini ci-dessus doit être évaluée au moment de 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 un exemple d'essai pouvant être utilisé pour cette évaluation.
- 5.1.3.6.2 Sur les véhicules à moteur équipés d'une ligne de commande électrique et raccordés électriquement à une remorque équipée d'une ligne de commande électrique, toute défaillance durable (> 40 ms) de la ligne de commande électrique doit être détectée sur le véhicule à moteur et le conducteur doit être prévenu au moyen du signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2, lorsque lesdits véhicules sont reliés au moyen de la ligne de commande électrique.
- 5.1.3.7 Si l'actionnement du système de freinage de stationnement du véhicule à moteur actionne aussi un système de freinage sur la remorque, ainsi que l'autorise le paragraphe 5.1.2.3, les conditions supplémentaires suivantes doivent être satisfaites.
- 5.1.3.7.1 Si le véhicule à moteur est équipé conformément au paragraphe 5.1.3.1.1, l'actionnement du frein de stationnement du véhicule à moteur doit aussi actionner un système de freinage sur la remorque par l'intermédiaire de la conduite de commande pneumatique.
- 5.1.3.7.2 Si le véhicule à moteur est équipé conformément au paragraphe 5.1.3.1.2, l'actionnement du frein de stationnement du véhicule à moteur doit aussi actionner un système de freinage sur la remorque, conformément au paragraphe 5.1.3.7.1. En outre, l'actionnement du frein de stationnement peut aussi actionner un système de freinage sur la remorque par l'intermédiaire de la ligne de commande électrique.
- 5.1.3.7.3 Si le véhicule à moteur est équipé conformément au paragraphe 5.1.3.1.3 ou s'il satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.18.2 sans l'assistance de la conduite de commande pneumatique (par. 5.1.3.1.2), l'actionnement du frein de stationnement du véhicule à moteur doit aussi actionner le système de freinage sur la remorque par l'intermédiaire de la ligne de commande électrique. Dès que l'alimentation en électricité du système de freinage du véhicule à moteur est coupée, le freinage de la remorque doit s'effectuer par évacuation de la conduite d'alimentation (ce qui n'exclut pas que la conduite de commande pneumatique reste sous pression); la conduite d'alimentation doit seulement rester vide jusqu'à ce que l'équipement de freinage du véhicule à moteur soit de nouveau alimenté en électricité et que, simultanément, le freinage de la remorque par la conduite de commande électrique soit rétabli.

- 5.1.3.8 Les dispositifs de désactivation qui ne sont pas actionnés automatiquement ne sont pas autorisés. Sur les ensembles de véhicules articulés, les conduites flexibles et les câbles font partie du véhicule à moteur. Dans tous les autres cas, les conduites flexibles et les câbles font partie de la remorque.
- 5.1.4 Prescriptions relatives au contrôle technique périodique des systèmes de freinage
- 5.1.4.1 Il doit être possible d'évaluer l'état d'usure des éléments du frein de service qui sont soumis à l'usure, par exemple les garnitures de friction et les tambours ou disques (dans le cas des tambours ou disques, l'usure n'est pas nécessairement évaluée au moment du contrôle technique périodique). La méthode permettant d'effectuer cette évaluation est décrite aux paragraphes 5.2.1.11.2 et 5.2.2.8.2 du présent Règlement.
- 5.1.4.2 Afin de déterminer les forces de freinage en service de chaque essieu du véhicule, lorsqu'il est équipé d'un système de freinage pneumatique, des raccords de contrôle de pression sont exigés:
- 5.1.4.2.1 sur chaque circuit indépendant du système de freinage, en un point facilement accessible et aussi proche que possible du cylindre de frein le plus défavorisé en ce qui concerne le temps de réponse tel que défini à l'annexe 6;
- 5.1.4.2.2 dans les systèmes de freinage comportant un dispositif de modulation de la pression comme visé au paragraphe 7.2 de l'annexe 10, sur la conduite de pression en amont et en aval du dispositif, en des points aussi proches de celui-ci que possible. Si ce dispositif est pneumatique, un raccord de contrôle de pression supplémentaire est exigé en vue de simuler les conditions en charge. En l'absence d'un tel dispositif, un seul raccord de contrôle de pression, équivalant au raccord en aval susmentionné, est exigé. Ces raccords doivent être disposés de manière à être facilement accessibles du sol ou de l'intérieur du véhicule;
- 5.1.4.2.3 à l'emplacement facilement accessible le plus proche du réservoir d'énergie le moins favorablement placé au sens du paragraphe 2.4 de l'annexe 7, section A;
- 5.1.4.2.4 sur chaque circuit indépendant du système de freinage de manière qu'il soit possible de contrôler les pressions d'entrée et de sortie tout au long de la conduite de commande;
- 5.1.4.2.5 les raccords de contrôle de pression doivent être conformes au paragraphe 4 de la norme ISO 3583:1984.
- 5.1.4.3 L'accès aux raccords de contrôle de pression prescrits ne doit être entravé ni par des modifications ou par le montage d'accessoires ni par la carrosserie du véhicule.
- 5.1.4.4 Il doit être possible de produire les forces maximales de freinage dans des conditions statiques, sur un dynamomètre à inertie ou sur un banc à rouleaux pour freins.

## 5.1.4.5 Données relatives aux systèmes de freinage

5.1.4.5.1 Les données caractéristiques relatives au système de freinage pneumatique pour l'essai fonctionnel et d'efficacité doivent être indiquées sur le véhicule en un endroit visible et sous une forme indélébile ou être librement accessibles d'une autre manière (manuel, enregistreur de données informatisées, etc.).

5.1.4.5.2 Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de freinage pneumatiques, les données ci-après au moins doivent être communiquées:

Données caractéristiques pneumatiques:

Compresseur/soupape de décharge <sup>1</sup>	Pression maximale de disjonction = ..... kPa	Pression minimale de conjonction = ..... kPa
Soupape de protection quatre circuits	Pression statique de fermeture = ..... kPa	
Valve de commande pour la remorque ou valve relais d'urgence, selon le cas <sup>4</sup>	Pression de sortie correspondante pour une pression de commande de 150 kPa = ..... kPa	
Pression nominale minimale dans le réservoir du système de freinage de service aux fins du calcul <sup>1, 2</sup>		

	Essieu(x)		
Type de cylindre de frein <sup>3</sup> service/stationnement	/	/	/
Course maximale <sup>3</sup> $s_{max}$ = .....mm			
Longueur de levier <sup>3</sup> = .....mm			

<sup>1</sup> Sans objet pour les remorques.

<sup>2</sup> Lorsqu'elle est différente de la pression minimale de conjonction.

<sup>3</sup> Remorques uniquement.

<sup>4</sup> Sans objet pour les véhicules équipés d'un système de freinage à commande électronique.

## 5.1.4.6 Forces de freinage de référence

5.1.4.6.1 Les forces de freinage de référence sont définies pour les véhicules équipés de freins à air comprimé sur un banc à rouleaux.



- 5.1.4.6.2 Les forces de freinage de référence doivent être déterminées pour une plage de pression au cylindre de frein comprise entre 100 kPa et la pression produite dans les conditions de l'essai de type 0 pour chaque essieu. Elles doivent être déclarées par le demandeur de l'homologation de type pour une plage de pression au cylindre de frein commençant à 100 kPa. Ces données doivent être communiquées par le constructeur du véhicule, conformément au paragraphe 5.1.4.5.1 ci-dessus.
- 5.1.4.6.3 Les forces de freinage de référence déclarées doivent garantir que le véhicule est capable de produire un taux de freinage équivalent à celui prescrit à l'annexe 4 du présent Règlement pour la catégorie de véhicule visée (soit 50 % dans le cas des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> à l'exception des semi-remorques, et 45 % dans le cas des semi-remorques), chaque fois que la force de freinage mesurée au banc, pour chacun des essieux et quelle que soit la charge, n'est pas inférieure à la force de freinage de référence pour une pression au cylindre de frein donnée, dans les limites de la plage de pressions de service déclarée<sup>5</sup>.
- 5.1.4.7 Il doit être possible de vérifier d'une façon simple le fonctionnement correct des systèmes électroniques complexes qui commandent le freinage. Il doit aussi être possible d'obtenir des renseignements spéciaux, sans aucune restriction.
- 5.1.4.7.1 Au moment de l'homologation de type, les moyens mis en œuvre pour assurer la protection contre une modification non autorisée facile du fonctionnement des méthodes de vérification choisies par le constructeur (signal d'alarme par exemple) doivent être décrits à titre confidentiel.
- À défaut, il est satisfait à cette prescription relative à la protection lorsqu'il existe un moyen secondaire de vérifier le bon fonctionnement des systèmes.
- 5.1.5 Les prescriptions de l'annexe 18 s'appliquent pour les questions de sécurité relatives à tous les systèmes complexes de commande électronique du véhicule qui assurent la transmission de commande de la fonction de freinage ou en font partie, y compris ceux qui utilisent le ou les systèmes de freinage pour le freinage à commande automatique ou le freinage sélectif.
- Toutefois, les systèmes ou fonctions qui utilisent le système de freinage pour répondre à un objectif de niveau supérieur ne sont soumis aux dispositions de l'annexe 18 que dans la mesure où ils ont un effet direct sur le système de freinage. Si de tels systèmes sont présents, ils ne doivent pas être désactivés pendant l'essai d'homologation de type du système de freinage.

---

<sup>5</sup> Aux fins du contrôle technique périodique, le taux de freinage minimum défini pour l'ensemble du véhicule peut devoir être modifié pour respecter les prescriptions nationales ou internationales applicables aux véhicules en circulation.

- 5.2 Caractéristiques des dispositifs de freinage
- 5.2.1 Véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> et N
- 5.2.1.1 L'ensemble des systèmes de freinage dont est équipé le véhicule doit satisfaire aux conditions exigées pour les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement.
- 5.2.1.2 Les systèmes assurant le freinage de service, de secours et de stationnement peuvent avoir des parties communes, sous réserve de satisfaire aux prescriptions suivantes:
- 5.2.1.2.1 il doit y avoir au moins deux commandes, indépendantes l'une de l'autre, aisément accessibles au conducteur de sa place de conduite normale.
- Pour toutes les catégories de véhicules, à l'exception des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>, toutes les commandes de frein (à l'exclusion de celle du système de freinage d'endurance) doivent être conçues de façon à revenir à leur position inactive quand elles sont desserrées. Cette prescription ne s'applique pas à la commande de frein de stationnement (ou à cette partie de la commande commune) quand elle est verrouillée mécaniquement en position;
- 5.2.1.2.2 la commande du système de freinage de service doit être indépendante de celle du système de freinage de stationnement;
- 5.2.1.2.3 si les systèmes de freinage de service et de secours ont la même commande, l'efficacité de la liaison entre cette commande et les différentes parties des transmissions ne doit pas pouvoir être altérée après une certaine période d'utilisation;
- 5.2.1.2.4 si les systèmes de freinage de service et de secours ont la même commande, le système de freinage de stationnement doit être conçu de telle sorte qu'il puisse être actionné lorsque le véhicule est en mouvement. Cette prescription ne s'applique pas s'il est possible d'actionner, même partiellement, le système de freinage de service du véhicule au moyen d'une commande auxiliaire;
- 5.2.1.2.5 sans préjudice des prescriptions du paragraphe 5.1.2.3 du présent Règlement, le système de freinage de service et le système de freinage de stationnement peuvent comporter des éléments de transmission communs, à condition qu'en cas de défaillance de l'un d'eux les prescriptions applicables au freinage de secours continuent d'être respectées;
- 5.2.1.2.6 toute rupture d'un élément autre que les freins (au sens du paragraphe 2.6 du présent Règlement) ou les éléments visés au paragraphe 5.2.1.2.8 ci-après, ou toute autre défaillance dans le système de freinage de service (défaut de fonctionnement, épuisement partiel ou total d'une réserve d'énergie) ne doit pas empêcher le système de freinage de secours, ou la fraction du système de freinage de service qui n'est pas affectée par la défaillance, de pouvoir arrêter le véhicule dans les conditions requises pour le freinage de secours;

- 5.2.1.2.7 en particulier, lorsque la commande et la transmission du système de freinage de secours sont communes au système de freinage de service:
- 5.2.1.2.7.1 si le freinage de service est assuré par l'action de l'énergie musculaire du conducteur avec l'assistance d'une ou de plusieurs réserves d'énergie, le freinage de secours doit, en cas d'une défaillance de cette assistance, pouvoir être assuré par l'énergie musculaire du conducteur, avec l'assistance, le cas échéant, des réserves d'énergie non affectées par la défaillance, la force sur la commande ne dépassant pas les maxima prescrits;
- 5.2.1.2.7.2 si la force et la transmission du freinage de service dépendent exclusivement de l'utilisation, commandée par le conducteur, d'une réserve d'énergie, il doit y exister au moins deux réserves d'énergie complètement indépendantes et munies de leurs propres transmissions également indépendantes; chacune d'elles peut n'agir que sur les freins de deux ou plus de deux roues choisies de façon qu'elles puissent assurer, seules, le freinage de secours dans les conditions prescrites et sans compromettre la stabilité du véhicule pendant le freinage; en outre, chacune de ces réserves d'énergie doit être munie d'un dispositif d'alarme défini au paragraphe 5.2.1.13 ci-après; dans chaque circuit de freinage de service l'un au moins des réservoirs d'air doit comporter un dispositif de purge et d'évacuation situé à un emplacement approprié et facilement accessible;
- 5.2.1.2.7.3 si la force et la transmission du frein de service sont exclusivement dépendantes d'une réserve d'énergie, une seule réserve d'énergie pour la transmission peut être jugée suffisante, à condition que le freinage de secours prescrit soit assuré par l'énergie musculaire du conducteur agissant sur la commande du frein de service et que les prescriptions du paragraphe 5.2.1.6 soient respectées;
- 5.2.1.2.8 certaines pièces, comme la pédale et son support, le maître cylindre et son ou ses pistons (cas des systèmes hydrauliques), le distributeur (cas des systèmes hydrauliques et/ou pneumatiques), la timonerie entre la pédale et le maître cylindre ou le distributeur, les cylindres de freins et leurs pistons (systèmes hydrauliques et/ou pneumatiques) et les ensembles leviers-cames des freins, ne sont pas considérées comme éléments sujets à rupture si elles sont largement dimensionnées, si elles sont facilement accessibles pour l'entretien et si elles présentent des caractéristiques de sécurité au moins équivalentes à celles requises pour d'autres organes essentiels du véhicule (par exemple, pour la timonerie de direction).

Si la défaillance d'une seule de ces pièces peut rendre impossible le freinage du véhicule avec une efficacité au moins égale à celle prescrite pour le freinage de secours, cette pièce doit être en métal ou en un matériau de caractéristiques équivalentes et ne doit pas subir de déformation notable au cours du fonctionnement normal des systèmes de freinage.

- 5.2.1.3 En cas de commandes distinctes pour le système de freinage de service et le système de freinage de secours, la manœuvre simultanée des deux commandes ne doit pas avoir pour résultat de rendre inopérants à la fois le système de freinage de service et le système de freinage de secours, que ce soit lorsque les deux systèmes de freinage sont en bon état de fonctionnement, ou lorsque l'un d'eux a une défaillance.
- 5.2.1.4 Le système de freinage de service doit, qu'il soit ou non combiné avec le système de freinage de secours, être tel qu'en cas de défaillance d'une partie de sa transmission, il reste possible de freiner un nombre suffisant de roues par action sur la commande du système de freinage de service; ces roues doivent être choisies de façon que l'efficacité résiduelle du système de freinage de service satisfasse aux prescriptions du paragraphe 2.4 de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 5.2.1.4.1 Toutefois, ces prescriptions ne sont pas applicables aux tracteurs pour semi-remorque lorsque la transmission du système de freinage de service de la semi-remorque est indépendante de celle du tracteur.
- 5.2.1.4.2 La défaillance d'une partie d'un système de transmission hydraulique doit être signalée au conducteur par un dispositif comprenant un signal d'avertissement rouge, comme défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1. À défaut, l'allumage de ce signal lorsque le liquide contenu dans le réservoir de frein descend en dessous d'un certain niveau défini par le fabricant est permis.
- 5.2.1.5 Lorsqu'il est fait appel à une énergie autre que l'énergie musculaire du conducteur, la source d'énergie (pompe hydraulique, compresseur d'air, etc.) peut être unique, mais le mode d'entraînement du dispositif constituant cette source doit être aussi sûr que possible.
- 5.2.1.5.1 En cas de défaillance de toute partie de la transmission d'un système de freinage, l'alimentation de la portion non affectée par la défaillance doit continuer à être assurée si cela est nécessaire pour pouvoir arrêter le véhicule avec l'efficacité prescrite pour le freinage résiduel et/ou de secours. Cette condition doit être réalisée au moyen de dispositifs pouvant aisément être actionnés lorsque le véhicule est à l'arrêt, ou de dispositifs automatiques.
- 5.2.1.5.2 En outre, les réservoirs situés en aval de ce dispositif doivent être tels qu'en cas de défaillance dans l'alimentation en énergie, après quatre manœuvres à fond de course de la commande du frein de service, dans les conditions prescrites au paragraphe 1.2 de l'annexe 7 du présent Règlement, il soit encore possible d'arrêter le véhicule à la cinquième manœuvre avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours.
- 5.2.1.5.3 Toutefois, pour les dispositifs de freinage à centrale hydraulique et réserve d'énergie, on pourra considérer qu'il est satisfait à ces dispositions si les conditions fixées au paragraphe 1.2.2 de la section C de l'annexe 7 du présent Règlement sont respectées.

- 5.2.1.6 Les prescriptions des paragraphes 5.2.1.2, 5.2.1.4 et 5.2.1.5 du présent Règlement doivent être respectées sans recours à un dispositif automatique d'un type tel que son inefficacité risque de ne pas être remarquée du fait qu'il comporte des pièces qui sont normalement au repos et n'ont à fonctionner que lors d'une défaillance dans le système de freinage.
- 5.2.1.7 Le dispositif de freinage de service doit agir sur toutes les roues du véhicule et cette action doit être répartie de manière appropriée entre les essieux.
- 5.2.1.7.1 Dans le cas de véhicules à plus de deux essieux, afin d'éviter un blocage des roues ou un glaçage des garnitures de frein, la force de freinage sur certains essieux peut être automatiquement ramenée à zéro lors du transport d'une charge très réduite, à condition que le véhicule réponde à toutes les prescriptions d'efficacité stipulées dans l'annexe 4 du présent Règlement.
- 5.2.1.7.2 Dans le cas de véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> équipés de systèmes de freinage électrique à récupération de la catégorie B, l'action d'autres sources de freinage peut être convenablement réglée de manière que le système de freinage électrique à récupération puisse être actionné seul, pour autant que les deux conditions suivantes soient remplies:
- 5.2.1.7.2.1 toute variation intrinsèque du couple produit par le système de freinage électrique à récupération (par exemple à la suite de variations de l'état de charge électrique des batteries de traction) doit être automatiquement compensée par une variation appropriée de l'action relative des systèmes de freinage, pour autant que les prescriptions<sup>6</sup> de l'une des annexes suivantes du présent Règlement soient respectées:
- annexe 4, paragraphe 1.3.2, ou  
annexe 13, paragraphe 5.3 (y compris les cas où le moteur électrique est en fonction), et
- 5.2.1.7.2.2 dans tous les cas où cela est nécessaire, afin de garantir que le taux de freinage<sup>6</sup> soit proportionnel à la demande du conducteur, compte tenu de l'adhérence roue/chaussée disponible, le freinage doit automatiquement être appliqué à toutes les roues du véhicule.
- 5.2.1.8 L'action du dispositif de freinage de service doit être répartie symétriquement entre les roues de chaque essieu pris individuellement, par rapport au plan longitudinal médian du véhicule. Les actions de compensation et les fonctions telles que l'antiblocage qui peuvent motiver des dérogations à une répartition symétrique doivent être déclarées.

---

<sup>6</sup> L'autorité ayant à accorder l'homologation peut vérifier le système de freinage de service en soumettant le véhicule à des procédures d'essais supplémentaires.

- 5.2.1.8.1 Toute action de compensation par la transmission de commande électrique d'une défaillance ou d'un défaut du système de freinage doit être indiquée au conducteur au moyen du signal d'avertissement jaune prescrit au paragraphe 5.2.1.29.1.2. Cette prescription s'applique quel que soit l'état de charge du véhicule, lorsque la compensation dépasse les limites suivantes:
- 5.2.1.8.1.1 un écart entre les pressions de freinage aux extrémités de tout essieu:
- égal à 25 % de la valeur de pression supérieure pour toute décélération du véhicule  $\geq 2 \text{ m/s}^2$ ,
  - correspondant à 25 % à  $2 \text{ m/s}^2$  pour toute décélération inférieure à cette valeur;
- 5.2.1.8.1.2 une valeur de compensation individuelle sur tout essieu:
- $> 50 \%$  de la valeur nominale pour toute décélération du véhicule  $\geq 2 \text{ m/s}^2$ ,
  - correspondant à 50 % de la valeur nominale à  $2 \text{ m/s}^2$  pour toute décélération inférieure à cette valeur.
- 5.2.1.8.2 L'action de compensation définie ci-dessus n'est autorisée que si l'actionnement initial des freins s'effectue alors que le véhicule roule à plus de 10 km/h.
- 5.2.1.9 Les défaillances de la transmission de commande électrique ne doivent pas avoir pour effet d'actionner les freins contre la volonté du conducteur.
- 5.2.1.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées reliées aux roues par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Lorsque le couple de freinage pour tel ou tel essieu est assuré à la fois par un système de freinage à friction et un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, la mise hors fonction de cette dernière source est autorisée, pour autant que la source de freinage à friction demeure constamment en fonction et capable d'assurer l'action de compensation dont il est question au paragraphe 5.2.1.7.2.1.

Toutefois, en cas d'effets transitoires de mise hors contact de brève durée, une compensation incomplète est admise, mais elle doit avoir atteint dans un délai d'1 s au moins 75 % de sa valeur finale.

Néanmoins, dans tous les cas, la source de freinage à friction constamment en fonction doit garantir que le système de freinage de service aussi bien que le système de freinage de secours continuent de fonctionner avec le degré d'efficacité prescrit.

Pour le système de freinage de stationnement, une mise hors fonction des surfaces freinées n'est admis qu'à condition que cette opération soit commandée exclusivement par le conducteur de sa place de conduite au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

- 5.2.1.11 L'usure des freins doit pouvoir être facilement rattrapée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande et les éléments de la transmission et des freins doivent posséder une réserve de course et, si nécessaire, des moyens de compensation appropriés tels que, lors d'un échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessité d'un réglage immédiat.
- 5.2.1.11.1 Le rattrapage de l'usure doit être automatique pour les freins de service. Le montage d'un dispositif de réglage automatique est toutefois facultatif pour les véhicules tout-terrain des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> et pour les freins arrière des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>. Les freins équipés d'un dispositif de réglage automatique doivent, après échauffement puis refroidissement, permettre le roulement libre du véhicule au sens du paragraphe 1.5.4 de l'annexe 4 après l'essai du type I également décrit dans cette annexe.
- 5.2.1.11.2 Vérification de l'usure des pièces de friction du frein de service
- 5.2.1.11.2.1 Il doit être possible de contrôler facilement l'usure des garnitures des freins de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, sans avoir à déposer les roues, grâce à la présence de trous de visite convenablement disposés ou par tout autre moyen. Ce contrôle doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils d'atelier ou d'un équipement d'inspection courant.
- Une autre solution admise est la présence d'un capteur à chaque roue (une roue jumelée est considérée comme une seule roue) qui avertit le conducteur à son poste de conduite que les garnitures doivent être remplacées. Le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 ci-dessous peut être utilisé.
- 5.2.1.11.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué que par une mesure effectuée directement sur les pièces elles-mêmes ou par un examen des témoins d'usure éventuels des disques ou tambours, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage. Par conséquent, lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:
- a) indiquer la méthode à utiliser pour évaluer le degré d'usure des surfaces de friction des disques et des tambours, y compris le degré de démontage nécessaire et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
  - b) définir la limite d'usure maximale admissible des surfaces de friction, à partir de laquelle elles doivent être remplacées.

Ces renseignements doivent être librement accessibles par le biais par exemple du manuel du véhicule ou de l'enregistreur de données informatisées.

- 5.2.1.12 Sur les systèmes de freinage à transmission hydraulique, les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles; en outre, les récipients contenant la réserve de liquide devront être conçus et construits de manière à permettre un contrôle facile sans avoir à ouvrir les récipients. Si cette dernière condition n'est pas remplie, le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 doit prévenir le conducteur de toute chute du niveau de la réserve de liquide susceptible de provoquer une défaillance du système de freinage. Le type de liquide à utiliser pour les systèmes de freinage à transmission hydraulique doit être indiqué par le symbole conformément à la figure 1 ou 2 de la Norme ISO 9128:1987. Le symbole doit être indélébile et apposé dans un emplacement visible à une distance de 100 mm au plus de l'orifice de remplissage des réservoirs de liquide; le fabricant peut fournir des indications complémentaires.
- 5.2.1.13 Dispositif d'alarme
- 5.2.1.13.1 Tout véhicule équipé d'un frein de service alimenté à partir d'un réservoir d'énergie doit être muni, s'il est impossible d'obtenir avec ce système de freinage l'efficacité prescrite pour le freinage de secours sans faire usage de l'énergie accumulée, d'un dispositif d'alarme en sus du manomètre éventuel. Ce dispositif d'alarme signale optiquement ou acoustiquement que, dans toute partie du système, l'énergie accumulée est tombée à une valeur telle que, sans réalimentation du réservoir et quel que soit l'état de charge du véhicule, il demeure possible, après quatre manœuvres à fond de la commande du frein de service, d'obtenir à la cinquième mise en action l'efficacité prescrite pour le freinage de secours (la transmission du frein de service fonctionnant normalement et les freins étant réglés au plus près). Le dispositif d'alarme doit être raccordé directement et de façon permanente au circuit. Lorsque le moteur fonctionne dans des conditions normales et qu'il n'y a pas de déféctuosité du système de freinage, comme c'est le cas lors des essais d'homologation de type, le dispositif d'alarme ne doit pas émettre de signal, en dehors de la période nécessaire pour réalimenter le ou les réservoirs d'énergie après le démarrage du moteur. Le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 doit être utilisé comme signal d'avertissement optique.
- 5.2.1.13.1.1 Toutefois, dans le cas des véhicules qui sont seulement considérés comme satisfaisant aux dispositions du paragraphe 5.2.1.5.1 du présent Règlement du fait qu'ils répondent aux conditions du paragraphe 1.2.2 de la section C de l'annexe 7 du présent Règlement, le dispositif d'alarme doit comprendre un dispositif acoustique en plus d'un dispositif optique. Il ne sera pas nécessaire que ces dispositifs fonctionnent simultanément, pourvu que tous deux soient conformes aux prescriptions ci-dessus et que le signal acoustique ne soit pas activé avant le signal optique. Le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 doit être utilisé comme signal d'avertissement optique.



- 5.2.1.13.1.2 Ce dispositif acoustique peut être rendu inopérant lorsque le frein à main est actionné et/ou, au gré du constructeur, lorsque, dans une voiture équipée d'une transmission automatique, le sélecteur est placé sur la position «P».
- 5.2.1.14 Sans préjudice des conditions énoncées au paragraphe 5.1.2.3 du présent Règlement, lorsqu'une source auxiliaire d'énergie est indispensable au fonctionnement du système de freinage, la réserve d'énergie doit être telle qu'en cas d'arrêt du moteur, ou de défaillance du mode d'entraînement de la source d'énergie, l'efficacité du freinage reste suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule dans les conditions prescrites. En outre, si l'action musculaire du conducteur sur le système de freinage de stationnement est renforcée par un dispositif d'assistance, il doit être possible d'actionner le frein de stationnement en cas d'une défaillance de l'assistance, au besoin en recourant à une réserve d'énergie indépendante de celle assurant normalement cette assistance. Cette réserve d'énergie peut être celle qui est destinée au système de freinage de service.
- 5.2.1.15 Pour les véhicules à moteur auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le système de freinage de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif conçu de manière qu'en cas de défaillance du système de freinage de la remorque, ou en cas d'interruption de la liaison pneumatique (ou de tout autre type de liaison adopté) entre le véhicule tracteur et sa remorque, il soit encore possible de freiner le véhicule tracteur avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours; à cet effet, il est prescrit notamment que ce dispositif se trouve sur le véhicule tracteur.
- 5.2.1.16 Si l'équipement auxiliaire pneumatique/hydraulique doit être alimenté en énergie de façon que, pendant son utilisation, les niveaux de décélération prescrits puissent être atteints et que, même en cas d'avarie de la source d'énergie, le fonctionnement de l'équipement auxiliaire ne puisse avoir pour effet de réduire les réserves d'énergie alimentant les systèmes de freinage à un niveau inférieur à celui indiqué au paragraphe 5.2.1.13 ci-dessus.
- 5.2.1.17 Si la remorque appartient aux catégories O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub>, le système de freinage de service doit être de type continu ou semi-continu.
- 5.2.1.18 Dans le cas d'un véhicule autorisé à tracter une remorque appartenant aux catégories O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub>, les systèmes de freinage doivent satisfaire aux conditions suivantes:
- 5.2.1.18.1 lorsque le système de freinage de secours du véhicule tracteur entre en action, un freinage modérable doit également être réalisé sur la remorque;
- 5.2.1.18.2 en cas de défaillance du système de freinage de service du véhicule tracteur, si ce système est constitué par au moins deux sections indépendantes, la ou les sections qui ne sont pas affectées par cette défaillance doivent pouvoir actionner complètement ou partiellement les freins de la remorque. Cette action

doit être modérable. Si cette fonction est assurée par une soupape qui est normalement en position repos, l'utilisation d'une telle soupape n'est admise que si son bon fonctionnement peut être facilement contrôlé par le conducteur sans l'utilisation d'outils, soit de l'intérieur de la cabine, soit de l'extérieur du véhicule;

- 5.2.1.18.3 en cas de défaillance (rupture ou fuite, par exemple) de l'une des conduites de liaison pneumatique, ou d'interruption ou de défaut de la ligne de commande électrique, il doit néanmoins être possible au conducteur d'actionner complètement ou partiellement les freins de la remorque au moyen de la commande du frein de service, de la commande du frein de secours ou de la commande du frein de stationnement, sauf si ladite défaillance cause automatiquement le freinage de la remorque avec l'efficacité prescrite au paragraphe 3.3 de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 5.2.1.18.4 Le freinage automatique défini au paragraphe 5.2.1.18.3 ci-dessus est considéré comme satisfaisant lorsque les conditions ci-dessous sont remplies:
- 5.2.1.18.4.1 lorsque la commande de frein utilisée parmi les commandes mentionnées au paragraphe 5.2.1.18.3 ci-dessus est actionnée à fond, la pression dans la conduite d'alimentation doit tomber à 150 kPa dans les 2 s qui suivent; de plus, lorsque la commande de frein est relâchée, la pression dans la conduite d'alimentation doit être rétablie;
- 5.2.1.18.4.2 lorsque la conduite d'alimentation est vidée à un taux égal ou supérieur à 100 kPa/s, le freinage automatique de la remorque doit commencer à entrer en action avant que la pression dans la conduite d'alimentation soit tombée à 200 kPa.
- 5.2.1.18.5 En cas de défaillance de l'une des lignes ou conduites de commande reliant deux véhicules équipés conformément au paragraphe 5.1.3.1.2, la ligne ou conduite de commande non affectée doit automatiquement assurer le freinage avec l'efficacité prescrite pour la remorque au paragraphe 3.1 de l'annexe 4.
- 5.2.1.19 Dans le cas d'un véhicule à moteur équipé pour tracter une remorque munie d'un système de freinage électrique conformément au paragraphe 1.1 de l'annexe 14 du présent Règlement, les prescriptions suivantes doivent être respectées:
- 5.2.1.19.1 le circuit d'alimentation électrique (génératrice et batterie) du véhicule à moteur doit avoir une capacité suffisante pour pouvoir alimenter un système de freinage électrique. Même lorsque le moteur tourne au régime de ralenti recommandé par le constructeur et que tous les accessoires électriques montés de série par le constructeur sont alimentés, la tension dans les circuits électriques, à l'intensité maximale absorbée par le système de freinage électrique (15 A), ne doit pas tomber au-dessous de 9,6 V, cette valeur étant mesurée au point de branchement. Les circuits électriques ne doivent pas pouvoir entrer en court-circuit, même en cas de surcharge;

- 5.2.1.19.2 en cas de défaillance du système de freinage de service du véhicule à moteur, lorsque ce système comprend deux sections indépendantes ou plus, la ou les sections non affectées par la défaillance doivent permettre d'actionner complètement ou partiellement les freins de la remorque;
- 5.2.1.19.3 l'utilisation du contacteur et du circuit de feux-stop pour mettre sous tension ou pour commander la mise sous tension du système de freinage électrique n'est admise que sur un circuit parallèle au circuit de feux-stop, et si le contacteur et le circuit de feux-stop existants peuvent supporter le surcroît de charge.
- 5.2.1.20 Dans le cas d'un système pneumatique de freinage de service comprenant deux sections indépendantes ou plus, toute fuite entre ces sections au niveau de la commande ou en aval de celle-ci doit être évacuée dans l'atmosphère de façon continue.
- 5.2.1.21 Dans le cas d'un véhicule à moteur auquel il est autorisé d'atteler une remorque de la catégorie O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub>, le système de freinage de service de la remorque ne doit pouvoir être actionné que conjointement avec le système de freinage de service, de secours ou de stationnement du véhicule à moteur. L'actionnement des freins de remorque seuls est toutefois permis s'il est commandé automatiquement par le véhicule à moteur aux seules fins de stabilisation du véhicule.
- 5.2.1.22 Les véhicules à moteur de la catégorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, et N<sub>3</sub> ne comportant pas plus de quatre essieux doivent être équipés de système antiblocage de la catégorie 1 conformément à l'annexe 13 du présent Règlement.
- 5.2.1.23 À l'exception des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, les véhicules à moteur autorisés à tracter une remorque équipée d'un système antiblocage doivent aussi être équipés d'un raccord électrique spécial conforme à la norme ISO 7638:1997<sup>7</sup>, pour la transmission de la commande électrique et/ou les systèmes antiblocage des remorques.
- 5.2.1.24 Prescriptions supplémentaires pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> et ceux de la catégorie N<sub>2</sub> < 5 t équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie A:
- 5.2.1.24.1 le système de freinage électrique à récupération doit être actionné uniquement par la commande d'accélérateur et/ou la position point mort du levier de vitesses sur les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>;
- 5.2.1.24.2 en outre, pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub> (< 5 t), la commande de freinage électrique à récupération peut être un interrupteur ou levier distinct;

---

<sup>7</sup> Le raccord conforme à la norme ISO 7638:1997 peut être utilisé avec 5 ou 7 broches, selon le cas.

- 5.2.1.24.3 les prescriptions des paragraphes 5.2.1.25.6 et 5.2.1.25.7 s'appliquent également aux systèmes de freinage électrique à récupération de la catégorie A.
- 5.2.1.25 Prescriptions supplémentaires pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> et ceux de la catégorie N<sub>2</sub> < 5 t équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B:
- 5.2.1.25.1 Il ne doit pas être possible de débrancher partiellement ou totalement une partie du système de freinage de service autrement que par un dispositif automatique. Cette disposition ne doit pas être interprétée comme allant à l'encontre des prescriptions du paragraphe 5.2.1.10.
- 5.2.1.25.2 Le système de freinage de service ne doit comporter qu'un seul dispositif de commande.
- 5.2.1.25.3 Pour les véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération des deux catégories, toutes les prescriptions pertinentes doivent être respectées, sauf celles du paragraphe 5.2.1.24.1.
- Dans ce cas, le freinage électrique à récupération peut être actionné par la commande d'accélérateur et/ou la position point mort du levier de vitesses sur les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>.
- De plus, l'actionnement de la commande du frein de service ne doit pas réduire l'effet de freinage obtenu comme décrit ci-dessus par relâchement de la commande d'accélérateur.
- 5.2.1.25.4 Le fonctionnement du système de freinage de service ne doit pas être perturbé par la mise du ou des moteurs au point mort ou par le rapport de vitesse utilisé.
- 5.2.1.25.5 Si le fonctionnement de la composante électrique de freinage est basé sur une relation établie entre l'information provenant de la commande de freinage de service et la force de freinage aux roues respectives, une défaillance relative à cette relation entraînant une modification de la répartition du freinage entre les essieux (annexe 10 ou 13, suivant le cas) doit être signalée au conducteur par un signal d'avertissement optique s'allumant au plus tard lorsque la commande est actionnée et devant rester allumé aussi longtemps que ce défaut existe et que l'interrupteur de contact (clef) est sur la position «marche».
- 5.2.1.25.6 Le fonctionnement du freinage électrique ne doit pas être perturbé par des champs magnétiques ou électriques.
- 5.2.1.25.7 Pour les véhicules équipés d'un dispositif antiblocage, ce dernier doit commander le système de freinage électrique à récupération de l'une ou l'autre catégorie.
- 5.2.1.26 Prescriptions supplémentaires spéciales pour la transmission électrique du frein de stationnement.

- 5.2.1.26.1 En cas de défaillance de la transmission électrique, tout actionnement non voulu du frein de stationnement doit être évité.
- 5.2.1.26.2 En cas de défaillance de la transmission électrique, il doit être satisfait aux prescriptions ci-après:
- 5.2.1.26.2.1 Véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>:
- En cas de défaillance électrique de la commande ou de rupture du câblage de la transmission de commande électrique en dehors du ou des modules de gestion électronique, à l'exclusion de la réserve d'énergie, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement de la place du conducteur et de maintenir ainsi immobile le véhicule en charge dans une montée ou dans une descente d'une pente de 8 %. À défaut, dans un tel cas, l'actionnement automatique du frein de stationnement est admis lorsque le véhicule est à l'arrêt, à condition que l'efficacité prescrite ci-dessus soit atteinte et que le frein de stationnement, une fois serré, le reste quelle que soit la position du contacteur d'allumage (de marche). Dans ce cas, le frein de stationnement doit automatiquement se desserrer dès que le conducteur remet le véhicule en marche. Il doit être possible de desserrer le frein de stationnement si nécessaire avec des outils ou au moyen d'un dispositif auxiliaire transporté ou monté sur le véhicule.
- 5.2.1.26.2.2 Véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>:
- En cas de défaillance électrique de la commande ou de rupture du câblage de la transmission de commande électrique entre la commande et le (premier) module de gestion électronique auquel elle est directement reliée, à l'exclusion de la réserve d'énergie, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement de la place du conducteur et de maintenir ainsi immobile le véhicule en charge dans une montée ou dans une descente d'une pente de 8 %. À défaut, dans un tel cas, l'actionnement automatique du frein de stationnement est admis lorsque le véhicule est à l'arrêt, à condition que l'efficacité prescrite ci-dessus soit atteinte et que le frein de stationnement, une fois serré, le reste quelle que soit la position du contacteur d'allumage (de marche). Dans ce cas, le frein de stationnement doit automatiquement se desserrer dès que le conducteur remet le véhicule en marche. L'enclenchement d'un rapport de boîte ou de la position «P» d'une transmission automatique peuvent permettre d'obtenir l'efficacité ci-dessus ou y contribuer.
- 5.2.1.26.2.3 Toute rupture du câblage de la transmission électrique ou toute défaillance électrique de la commande du frein de stationnement doit être signalée au conducteur au moyen du signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2. Lorsque la cause est une rupture du câblage de la transmission de commande électrique du frein de stationnement, le signal d'avertissement jaune doit s'allumer instantanément. En outre, toute défaillance électrique de la commande ou rupture du câblage en dehors du ou des modules de gestion électronique, à l'exclusion de la réserve d'énergie, doit être indiquée au conducteur par le clignotement du signal d'avertissement

rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1, aussi longtemps que le contact d'allumage (démarrage) est sur la position «marche», et pendant au moins 10 s encore après la coupure du contact. Si l'actionnement du frein de stationnement est normalement indiqué au moyen d'un signal d'avertissement distinct rouge, satisfaisant à toutes les prescriptions du paragraphe 5.2.1.29.3, ledit signal doit être utilisé pour répondre aux prescriptions ci-dessus concernant le signal rouge.

- 5.2.1.26.3 L'équipement auxiliaire peut être alimenté en énergie par l'intermédiaire de la transmission électrique du frein de stationnement, à condition que l'énergie disponible soit suffisante pour actionner le frein de stationnement et alimenter en plus tous les autres consommateurs électriques du véhicule, en l'absence de toute défaillance. De plus, lorsque cette réserve d'énergie est aussi utilisée par le frein de service, les dispositions du paragraphe 5.2.1.27.7 doivent s'appliquer.
- 5.2.1.26.4 Une fois que le contacteur d'allumage/démarrage qui commande l'alimentation en électricité du système de freinage a été mis sur la position «arrêt» et/ou que la clef de contact a été retirée, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement, mais il doit être impossible de le desserrer.
- 5.2.1.27 Dispositions supplémentaires spéciales pour les systèmes de freinage de service à transmission de commande électrique.
- 5.2.1.27.1 Lorsque le frein de stationnement est desserré, le frein de service doit être capable de produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle requise lors de l'essai de type 0, même lorsque le contacteur d'allumage/démarrage a été mis sur la position «arrêt» et/ou que la clef de contact a été retirée. Les véhicules à moteur autorisés à tracter des remorques des catégories O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub> doivent fournir un signal de commande complet pour le système de freinage de service de la remorque. Il est entendu qu'une quantité d'énergie suffisante doit être disponible dans le système de transmission de l'énergie du frein de service.
- 5.2.1.27.2 En cas de défaillance temporaire unique (< 40 ms) de la transmission de commande électrique, à l'exclusion de sa réserve d'énergie (signal non transmis ou erreur de données, par exemple), l'efficacité du frein de service ne doit pas être affectée de manière perceptible.
- 5.2.1.27.3 Toute défaillance de la transmission de la commande électrique<sup>8</sup>, à l'exclusion de sa réserve d'énergie, qui affecte le fonctionnement et l'efficacité des systèmes visés par le présent Règlement, doit être signalée au conducteur au

---

<sup>8</sup> Tant que des procédures d'essai uniformes n'auront pas été définies, le constructeur doit communiquer aux services techniques une analyse des défaillances potentielles de la transmission de commande et de leurs effets. Les renseignements communiqués doivent faire l'objet d'un examen et d'un accord entre les services techniques et le constructeur.

moyen des signaux d'avertissement rouge ou jaune, respectivement définis aux paragraphes 5.2.1.29.1.1 et 5.2.1.29.1.2, selon le cas. Lorsque l'efficacité prescrite du freinage de service ne peut plus être obtenue (signal d'avertissement rouge), toute défaillance résultant d'une perte de continuité électrique (rupture, déconnexion, par exemple) doit être signalée au conducteur dès qu'elle se produit, et l'efficacité prescrite du freinage résiduel doit être obtenue par actionnement de la commande du frein de service conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 4 du présent Règlement. Cette prescription ne doit pas être interprétée comme une dérogation aux prescriptions relatives au freinage secondaire.

- 5.2.1.27.4 Tout véhicule à moteur raccordé électriquement à une remorque au moyen d'une commande électrique doit avertir clairement le conducteur chaque fois que la remorque émet des informations de défaillance indiquant que le niveau d'énergie accumulé dans le système de freinage de service de la remorque descend en dessous de la valeur d'alerte, conformément au paragraphe 5.2.2.16 ci-dessous. Le même signal doit aussi être donné lorsqu'une défaillance durable ( $> 40$  ms) de la transmission de commande électrique de la remorque, à l'exception de sa réserve d'énergie, empêche le système de freinage de service de la remorque d'atteindre l'efficacité prescrite au paragraphe 5.2.2.15.2.1 ci-dessous. Le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.2.1 doit être utilisé à cet effet.
- 5.2.1.27.5 En cas de défaillance de la source d'énergie de la transmission de commande électrique, à partir de la valeur nominale du niveau d'énergie, toute la plage de commande du système de freinage de service doit être garantie après 20 actionnements consécutifs de la pédale de commande du frein de service. Pendant l'essai, la commande de freinage doit être à chaque fois actionnée à fond pendant 20 s, puis relâchée pendant 5 s. Il est entendu qu'au cours de cet essai, une quantité d'énergie suffisante doit être disponible dans le système de transmission d'énergie pour permettre un actionnement à fond de course de la commande du frein de service. Cette prescription ne doit pas être interprétée comme une dérogation aux prescriptions de l'annexe 7.
- 5.2.1.27.6 Si la tension d'alimentation descend en dessous d'une valeur fixée par le constructeur, à partir de laquelle l'efficacité prescrite du frein de service ne peut plus être assurée et/ou au moins deux circuits de freinage de service indépendants ne peuvent atteindre ni l'un ni l'autre l'efficacité de freinage de secours ou résiduel prescrite, le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 doit se déclencher. Une fois que le signal d'avertissement s'est déclenché, il doit être possible d'actionner la commande du frein de service et d'obtenir au moins l'efficacité résiduelle définie au paragraphe 2.4 de l'annexe 4 du présent Règlement. Il est entendu qu'au cours de cet essai, une quantité d'énergie suffisante doit être disponible dans le système de transmission d'énergie du système de freinage de service. Cette prescription ne doit pas être interprétée comme une dérogation aux prescriptions relatives au système de freinage de secours.

- 5.2.1.27.7 Si l'équipement auxiliaire est alimenté en énergie par la même réserve que la transmission de commande électrique, il faut s'assurer que, lorsque le régime du moteur est inférieur ou égal à 80 % du régime maximum, l'alimentation en énergie soit suffisante pour permettre les valeurs de décélération prescrites, soit au moyen d'une source d'énergie capable d'empêcher l'épuisement de cette réserve, lorsque tous les équipements auxiliaires fonctionnent, soit par disjonction automatique d'éléments prédéterminés de l'équipement auxiliaire lorsque la tension tombe au seuil critique défini au paragraphe 5.2.1.27.6 du présent Règlement, de manière à empêcher toute décharge ultérieure de la réserve. La conformité à cette prescription peut être démontrée par calcul ou au moyen d'un essai pratique. Sur les véhicules autorisés à tracter une remorque de catégorie O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub>, la consommation d'énergie de la remorque doit être prise en considération, à raison de 400 W. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux véhicules sur lesquels les valeurs de décélération prescrites peuvent être atteintes sans recourir à l'énergie électrique.
- 5.2.1.27.8 Si l'équipement auxiliaire est alimenté en énergie par la transmission de commande électrique, les prescriptions suivantes doivent être satisfaites:
- 5.2.1.27.8.1 en cas de défaillance de la source d'énergie alors que le véhicule est en mouvement, l'énergie accumulée dans le réservoir doit être suffisante pour mettre en action les freins quand la commande est actionnée;
- 5.2.1.27.8.2 en cas de défaillance de la source d'énergie alors que le véhicule est à l'arrêt et que le frein de stationnement est serré, l'énergie accumulée dans le réservoir doit être suffisante pour alimenter les feux même lorsque les freins sont actionnés;
- 5.2.1.27.9 en cas de défaillance de la transmission de commande électrique du système de freinage de service d'une remorque équipée d'une ligne de commande électrique conforme au paragraphe 5.1.3.1.2 ou 5.1.3.1.3, l'actionnement à fond des freins de la remorque doit encore être possible;
- 5.2.1.27.10 en cas de défaillance de la transmission de commande électrique d'une remorque, raccordée au moyen d'une seule ligne de commande électrique, conformément au paragraphe 5.1.3.1.3, le freinage de la remorque doit être assuré conformément aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.18.4.1. Il doit en être ainsi chaque fois que la remorque émet le signal de «demande de freinage par la ligne d'alimentation» par l'intermédiaire de la voie communication de données sur la ligne de commande électrique, ou en cas d'absence prolongée de communication de données. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux véhicules à moteur non conçus pour tracter des remorques raccordées au moyen d'une seule ligne de commande électrique, telle que décrite au paragraphe 5.1.3.5.



- 5.2.1.28 Dispositions spéciales pour la commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage.
- 5.2.1.28.1 La commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage est uniquement autorisée sur le véhicule tracteur.
- 5.2.1.28.2 La commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage doit avoir pour effet de réduire l'écart entre le taux de freinage dynamique du véhicule tracteur et celui du véhicule tracté. Le fonctionnement de cette commande doit être vérifié au moment de l'homologation de type selon une méthode qui doit être convenue entre le constructeur et le service technique. Des informations sur la méthode utilisée et les résultats de la vérification doivent être annexés au procès-verbal de l'homologation de type.
- 5.2.1.28.2.1 La commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage peut déterminer le taux de freinage  $T_M/P_M$  et/ou la (les) valeur(s) de la demande de freinage de la remorque. Si le véhicule tracteur est équipé à la fois d'une conduite et d'une ligne de commande conformément au paragraphe 5.1.3.1.2 ci-dessus, les deux signaux doivent être soumis à des réglages de commande analogues.
- 5.2.1.28.2.2 La commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage ne doit pas empêcher l'utilisation de la pression maximale possible de freinage.
- 5.2.1.28.3 Le véhicule doit satisfaire aux prescriptions de compatibilité en charge définies à l'annexe 10, mais pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 5.2.1.28.2, le véhicule peut déroger à ces prescriptions lorsque la commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage est en action.
- 5.2.1.28.4 Toute défaillance de la commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage doit être détectée et signalée au conducteur au moyen du signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2. En cas de défaillance, les dispositions pertinentes de l'annexe 10 doivent être respectées.
- 5.2.1.28.5 L'action de compensation par le système de commande du freinage en fonction de la force sur l'attelage doit être indiquée au moyen du signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 si elle s'écarte de plus de 150 kPa de la valeur nominale de demande définie au paragraphe 2.28.3, jusqu'à une limite, en  $p_m$ , de 650 kPa (ou de la valeur numérique de demande équivalente). Au-dessus de 650 kPa, le signal doit être donné si l'action de compensation est telle que le point de travail se situe en dehors de la bande de compatibilité en charge, comme indiqué à l'annexe 10 pour le véhicule à moteur.

Figure 1

VÉHICULES TRACTEURS (NON COMPRIS LES TRACTEURS DE SEMI-REMORQUES)

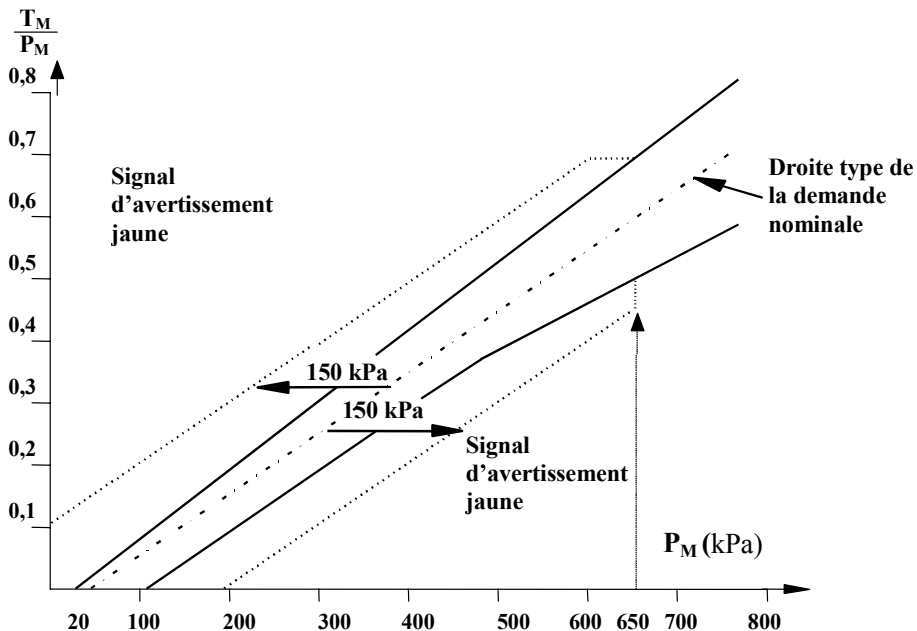
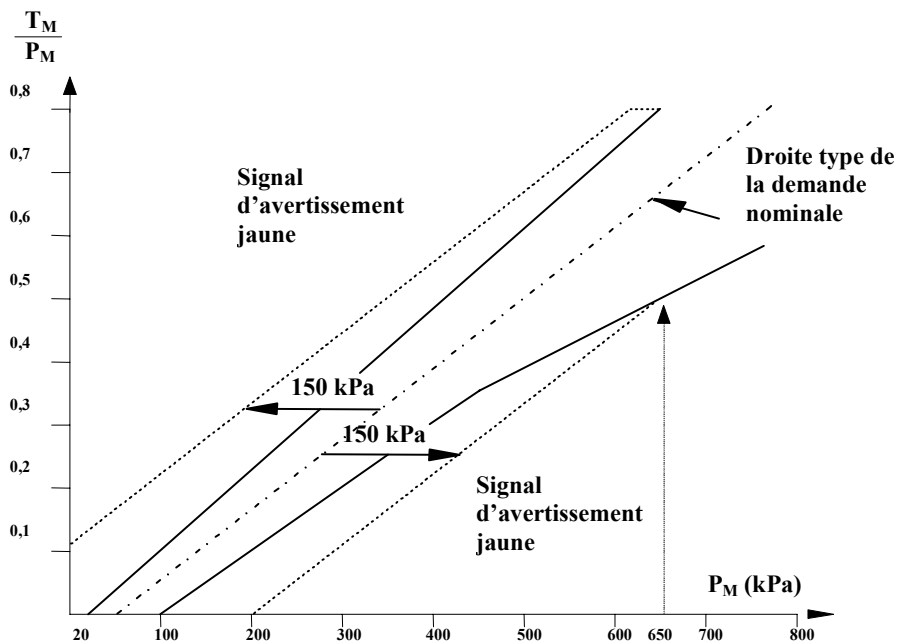


Figure 2

TRACTEURS DE SEMI-REMORQUES



- 5.2.1.28.6 Le système de commande en fonction de la force sur l'attelage ne doit s'appliquer qu'aux forces sur l'attelage produites par le système de freinage de service du véhicule à moteur et de la remorque, à l'exclusion des systèmes de freinage d'endurance. Les forces sur l'attelage résultant de l'action des systèmes de freinage d'endurance ne doivent pas être compensées par le système de freinage de service. Les systèmes de freinage d'endurance ne sont pas considérés comme faisant partie des systèmes de freinage de service.
- 5.2.1.29 Les prescriptions générales applicables aux signaux d'avertissement optiques servant à signaler au conducteur certaines défaillances ou certains défauts spécifiés du système de freinage du véhicule à moteur ou, le cas échéant, de sa remorque, sont énoncées dans les alinéas qui suivent. En dehors des cas prévus au paragraphe 5.2.1.29.6 ci-dessous, ces signaux doivent exclusivement être utilisés aux fins définies dans le présent Règlement.
- 5.2.1.29.1 Les véhicules à moteur doivent être conçus pour émettre des signaux d'avertissement optiques en cas de défaillance ou de défaut du système de freinage, comme suit:
- 5.2.1.29.1.1 un signal d'avertissement rouge indiquant les défaillances du système de freinage du véhicule, définies ailleurs dans le présent Règlement, qui empêchent le frein de service d'atteindre l'efficacité prescrite et/ou mettent hors d'état de fonctionner au moins l'un des deux circuits indépendants de freinage de service;
- 5.2.1.29.1.2 le cas échéant, un signal d'avertissement jaune indiquant les défauts, détectés électriquement, du système de freinage du véhicule, qui ne sont pas indiqués au moyen du signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 ci-dessus.
- 5.2.1.29.2 À l'exception des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, les véhicules à moteur équipés d'une ligne de commande électrique et/ou autorisés à tracter une remorque équipée d'une transmission de commande électrique et/ou d'un système de freinage antiblocage doivent être conçus pour émettre un signal d'avertissement distinct jaune pour signaler une défaillance du système antiblocage et/ou de la transmission de commande électrique du système de freinage de la remorque. Le signal doit être actionné depuis la remorque, par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord électrique conforme à la norme ISO 7638:1997<sup>9</sup>, et, dans tous les cas, le signal émis par la remorque doit être affiché sans retard ni modification dans le véhicule tracteur. Ce signal d'avertissement ne doit pas s'allumer lorsque le véhicule est attelé à une remorque dépourvue de ligne de commande électrique et/ou de transmission de commande électrique et/ou de système de freinage antiblocage ou lorsqu'il n'est pas attelé à une remorque. Cette fonction doit être automatique.

---

<sup>9</sup> Le raccord conforme à la norme ISO 7638:1997 peut être utilisé avec 5 ou 7 broches, selon le cas.

- 5.2.1.29.2.1 Sur les véhicules à moteur équipés d'une ligne de commande électrique, lorsqu'ils sont électriquement raccordés à une remorque au moyen d'une ligne de commande électrique, le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 ci-dessus doit aussi être utilisé pour indiquer certaines défaillances spécifiées du système de freinage de la remorque, chaque fois que la remorque communique des informations relatives à une défaillance via la voie communication de données sur la ligne de commande électrique. Le signal rouge s'ajoute au signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.2 ci-dessus. Au lieu d'utiliser le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 et le signal d'avertissement jaune d'accompagnement comme indiqué ci-dessus, le véhicule tracteur peut être équipé d'un signal d'avertissement rouge distinct pour indiquer une défaillance du système de freinage de la remorque.
- 5.2.1.29.3 Les signaux d'avertissement doivent être visibles, même en plein jour; le bon état des voyants doit pouvoir être vérifié par le conducteur de sa place de conduite; la défaillance d'un des éléments de dispositifs d'alarme ne doit pas nuire à l'efficacité du système de freinage.
- 5.2.1.29.4 Sauf indication contraire:
- 5.2.1.29.4.1 tout défaut ou toute défaillance spécifié(e) doit être signalé(e) au conducteur au moyen du ou des signaux d'avertissement mentionnés ci-dessus, au plus tard au moment où il actionne la commande du frein concerné;
- 5.2.1.29.4.2 le ou les signaux d'avertissement doivent rester allumés aussi longtemps que le défaut ou la défaillance persiste et que le contact est mis (position «marche»);  
et
- 5.2.1.29.4.3 le signal d'avertissement doit être continu (et non pas clignotant).
- 5.2.1.29.5 Le ou les signaux d'avertissement mentionnés ci-dessus doivent s'allumer lorsque les circuits électriques du véhicule (et son système de freinage) sont mis sous tension. Lorsque le véhicule est à l'arrêt, le système de freinage doit vérifier qu'aucun(e) des défaillances ou défauts spécifié(e) ci-dessus n'est présent avant l'extinction des signaux. Les défaillances ou les défauts spécifiés qui sont censés déclencher les signaux d'avertissement mentionnés ci-dessus, mais qui ne sont pas détectés dans des conditions statiques, doivent être enregistrés au moment de leur détection et s'afficher au moment du démarrage et aussi longtemps que le contact est mis, tant que la défaillance ou le défaut persiste.
- 5.2.1.29.6 Les défaillances ou les défauts non spécifiés, ainsi que d'autres renseignements concernant les freins et/ou le train de roulement d'un véhicule à moteur peuvent être indiqués au moyen du signal jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 ci-dessus, pourvu que toutes les conditions ci-dessus soient remplies:

- 5.2.1.29.6.1 le véhicule est immobile;
- 5.2.1.29.6.2 après la première mise sous tension du système de freinage et le signal a indiqué que, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 5.2.1.29.5 ci-dessus, aucune défaillance ni défaut spécifié n'a été détecté;
- 5.2.1.29.6.3 les défauts non spécifiés ainsi que les autres informations doivent être indiqués exclusivement par un clignotement du signal d'avertissement. Ce signal doit s'éteindre dès que le véhicule dépasse la vitesse de 10 km/h.
- 5.2.1.30 Émission d'un signal pour l'allumage des feux-stop.
- 5.2.1.30.1 L'actionnement du frein de service par le conducteur doit commander l'émission d'un signal d'allumage des feux-stop.
- 5.2.1.30.2 Émission d'un signal dans le cas des systèmes de freinage d'endurance.
- 5.2.1.30.2.1 L'émission d'un signal lors de l'actionnement du système de freinage d'endurance est autorisée, sauf lorsque le ralentissement est dû exclusivement au frein moteur.
- 5.2.1.30.3 L'actionnement du frein de service par «la fonction de freinage à commande automatique» doit commander l'émission du signal susmentionné. Toutefois, lorsque la décélération induite est inférieure à  $0,7 \text{ m/s}^2$ , le signal peut être inhibé<sup>10</sup>.
- 5.2.1.30.4 L'actionnement d'une partie du système de freinage de service par la fonction «freinage sélectif» ne doit pas commander l'émission du signal susmentionné<sup>11</sup>.
- 5.2.1.30.5 Sur les véhicules munis d'une ligne de commande électrique, le signal doit être émis par le véhicule tracteur lorsqu'il reçoit un message «allumer les feux-stop» de la remorque par l'intermédiaire de ladite ligne<sup>12</sup>.
- 5.2.1.30.6 Les systèmes de freinage électrique à récupération qui commandent le ralentissement par relâchement de la pédale d'accélérateur ne doivent pas émettre le signal susmentionné.

---

<sup>10</sup> Au moment de l'homologation de type, le constructeur automobile devra confirmer le respect de ces dispositions.

<sup>11</sup> En mode «freinage sélectif», le passage à la fonction «freinage à commande automatique» est possible.

<sup>12</sup> Cette disposition ne s'appliquera que lorsque l'on aura modifié la norme ISO 11992 pour y inclure un message «allumer les feux-stop».

## 5.2.2 Véhicules de la catégorie O

5.2.2.1 Les remorques de la catégorie O<sub>1</sub> ne doivent pas obligatoirement être équipées d'un système de freinage de service; toutefois, si elles en sont équipées, ce système doit répondre aux mêmes prescriptions que pour les remorques de la catégorie O<sub>2</sub>.

Les remorques de la catégorie O<sub>2</sub> doivent être équipées d'un système de freinage de service qui doit être soit du type continu ou semi-continu, soit du type par inertie. Ce dernier type ne sera admis que pour les remorques à essieu médian. Toutefois, des freins de service électriques conformes aux prescriptions de l'annexe 14 du présent Règlement sont autorisés.

5.2.2.3 Les remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> doivent être équipées d'un système de freinage de service du type continu ou semi-continu.

5.2.2.4 Le système de freinage de service:

5.2.2.4.1 doit agir sur toutes les roues du véhicule;

5.2.2.4.2 doit répartir de manière appropriée son action entre les essieux;

5.2.2.4.3 doit comporter dans l'un au moins des réservoirs d'air un dispositif de purge et d'évacuation situé à un emplacement approprié et facilement accessible.

5.2.2.5 L'action du dispositif de freinage de service doit être répartie symétriquement entre les roues de chaque essieu pris individuellement, par rapport au plan longitudinal médian du véhicule. Les actions de compensation et les fonctions telles que l'antiblocage qui peuvent motiver des dérogations à une répartition symétrique doivent être déclarées.

5.2.2.5.1 Toute action de compensation par la transmission de commande électrique d'une défaillance ou d'un défaut du système de freinage doit être indiquée au conducteur au moyen du signal d'avertissement jaune prescrit au paragraphe 5.2.1.29.1.2. Cette prescription s'applique quel que soit l'état de charge du véhicule, lorsque la compensation dépasse les limites suivantes:

5.2.2.5.1.1 un écart entre les pressions de freinage aux extrémités de tout essieu:

a) égal à 25 % de la valeur de pression supérieure pour toute décélération du véhicule  $\geq 2 \text{ m/s}^2$ ;

b) correspondant à 25 % à  $2 \text{ m/s}^2$  pour toute décélération inférieure à cette valeur;

5.2.2.5.1.2 une valeur de compensation individuelle sur tout essieu:

a)  $> 50 \%$  de la valeur nominale pour toute décélération du véhicule  $\geq 2 \text{ m/s}^2$ ;

b) correspondant à 50 % de la valeur nominale à  $2 \text{ m/s}^2$  pour toute décélération inférieure à cette valeur.

- 5.2.2.5.2 L'action de compensation définie ci-dessus n'est autorisée que si l'actionnement initial des freins s'effectue alors que le véhicule roule à plus de 10 km/h.
- 5.2.2.6 Les défaillances de la transmission de commande électrique ne doivent pas avoir pour effet d'actionner les freins contre la volonté du conducteur.
- 5.2.2.7 Les surfaces freinées nécessaires pour atteindre l'efficacité prescrite doivent être constamment en liaison avec les roues, de façon rigide ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.
- 5.2.2.8 L'usure des freins doit pouvoir être facilement rattrapée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande et les éléments de la transmission et des freins doivent posséder une réserve de course et, si nécessaire, des moyens de compensation appropriés tels que, lors d'un échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessité d'un réglage immédiat.
- 5.2.2.8.1 Le rattrapage de l'usure doit être automatique pour les freins de service. Le montage d'un dispositif de réglage automatique est toutefois facultatif pour les véhicules des catégories O<sub>1</sub> et O<sub>2</sub>. Les freins équipés d'un dispositif de réglage automatique doivent, après échauffement puis refroidissement, permettre le roulement libre du véhicule au sens du paragraphe 1.7.3 de l'annexe 4, après l'essai du type I ou du type III, selon le cas, également décrits dans cette annexe.
- 5.2.2.8.1.1 Dans le cas des remorques de la catégorie O<sub>4</sub>, on estime qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 5.2.2.8.1 ci-dessus si les conditions énoncées au paragraphe 1.7.3 de l'annexe 4 sont remplies.
- 5.2.2.8.1.2 Dans le cas des remorques des catégories O<sub>2</sub> et O<sub>3</sub>, on estime qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 5.2.2.8.1 ci-dessus si les conditions énoncées au paragraphe 1.7.3<sup>13</sup> de l'annexe 4 sont remplies.
- 5.2.2.8.2 Vérification de l'usure des pièces de friction du frein de service
- 5.2.2.8.2.1 Il doit être possible de contrôler facilement l'usure des garnitures des freins de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, sans avoir à déposer les roues, grâce à la présence de trous de visite convenablement disposés ou par tout autre moyen. Ce contrôle doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils d'atelier ou d'un équipement d'inspection courant.

---

<sup>13</sup> Tant qu'un mode opératoire uniforme n'a pas été retenu pour l'évaluation du fonctionnement du dispositif de réglage automatique, on considère qu'il est satisfait à la condition concernant le roulement libre lorsque cette condition est effectivement remplie pendant tous les essais de freins prescrits pour la remorque.

Une autre solution admise est la présence sur la remorque d'un dispositif d'affichage signalant que les garnitures sont à remplacer, ou de capteurs à chaque roue (une roue jumelée est considérée comme une seule roue) qui avertit le conducteur à son poste de conduite que les garnitures doivent être remplacées. Le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.2 ci-dessus peut être utilisé, à condition que le signal satisfasse aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.29.6 ci-dessus.

5.2.2.8.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué que par une mesure effectuée directement sur les pièces elles-mêmes, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage. Par conséquent, lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:

- a) indiquer la méthode à utiliser pour évaluer l'usure des surfaces de friction des disques et tambours, y compris le degré de démontage requis et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
- b) définir la limite d'usure maximale admissible, à partir de laquelle le remplacement devient nécessaire.

Ces renseignements doivent être librement accessibles, par le biais par exemple du manuel du véhicule ou de l'enregistreur de données informatisées.

5.2.2.9 Les systèmes de freinage doivent être tels que l'arrêt de la remorque soit assuré automatiquement en cas de rupture de l'attelage pendant la marche. Cette obligation ne s'applique toutefois pas aux remorques dont la masse maximale ne dépasse pas 1,5 t, à condition que ces remorques soient munies, en plus du dispositif d'attelage, d'une attache secondaire (chaîne, câble, etc.) qui, en cas de rupture de l'attelage principal, puisse empêcher le timon de toucher le sol et assurer un certain guidage résiduel de la remorque.

5.2.2.10 Sur toute remorque qui doit être équipée d'un système de freinage de service, le freinage de stationnement doit également être assuré, même lorsque la remorque est séparée du véhicule tracteur. Le dispositif de freinage de stationnement doit pouvoir être actionné par une personne à terre; toutefois, sur les remorques affectées au transport de personnes, ce frein doit pouvoir être actionné de l'intérieur de la remorque.

5.2.2.11 Si la remorque est équipée d'un dispositif permettant de mettre hors fonction l'alimentation pneumatique du système de freinage, autre que le système de freinage de stationnement, ce dispositif doit être conçu et construit de telle sorte qu'il soit automatiquement ramené en position neutre, au plus tard lorsque la remorque est de nouveau alimentée en air comprimé.

5.2.2.12 Les remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> doivent satisfaire aux dispositions énoncées au paragraphe 5.2.1.18.4.2. Un raccord de contrôle de pression facilement accessible est exigé en aval de la tête d'accouplement de la conduite de commande.



- 5.2.2.12.1 Sur les remorques équipées d'une ligne de commande électrique et électriquement raccordées à un véhicule tracteur au moyen d'une ligne de commande électrique, l'actionnement automatique des freins prévu au paragraphe 5.2.1.18.4.2 peut être inhibé, à condition que la pression dans les réservoirs d'air comprimé de la remorque soit suffisante pour obtenir l'efficacité de freinage définie au paragraphe 3.3 de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 5.2.2.13 Les remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> doivent être équipées de dispositifs antiblocage conformes aux dispositions de l'annexe 13 du présent Règlement.
- 5.2.2.14 Lorsque l'équipement auxiliaire est alimenté en énergie par le système de freinage de service, ce dernier doit être protégé de telle façon que la somme des forces de freinage exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 80 % de la valeur prescrite pour la remorque tractée, telle qu'elle est définie au paragraphe 3.1.2.1 de l'annexe 4 du présent Règlement. Cette prescription doit être remplie dans les deux situations suivantes:
- pendant le fonctionnement de l'équipement auxiliaire; et
- en cas de rupture ou de fuite de l'équipement auxiliaire, sauf si cette rupture ou cette fuite affecte le signal de commande mentionné au paragraphe 6 de l'annexe 10 du présent Règlement, auquel cas les prescriptions d'efficacité dudit paragraphe s'appliquent.
- 5.2.2.14.1 Les dispositions ci-dessus sont considérées comme remplies lorsque le ou les dispositifs d'accumulation d'énergie du frein de service maintiennent une pression au moins égale à 80 % de la pression de demande dans la conduite de commande ou de la valeur numérique de demande équivalente telle qu'elle est définie au paragraphe 3.1.2.2 de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 5.2.2.15 Prescriptions particulières supplémentaires applicables aux systèmes de freinage de service équipés d'une transmission de commande électrique.
- 5.2.2.15.1 En cas de défaillance temporaire unique (< 40 ms) de la transmission de commande électrique, à l'exclusion de sa réserve d'énergie (signal non transmis ou erreur de données, par exemple), l'efficacité du frein de service ne doit pas être affectée de manière perceptible.
- 5.2.2.15.2 En cas de défaillance de la transmission de commande électrique (rupture ou déconnexion, par exemple), une efficacité au moins égale à 30 % de l'efficacité prescrite pour le frein de service de la remorque concernée doit être maintenue. Pour les remorques uniquement raccordées au moyen d'une ligne de commande électrique conformément au paragraphe 5.1.3.1.3, et satisfaisant au paragraphe 5.2.1.18.4.2 avec l'efficacité prescrite au paragraphe 3.3 de l'annexe 4 du présent Règlement, il suffit de se fonder sur les dispositions du paragraphe 5.2.1.27.10, lorsqu'une efficacité d'au moins 30 % de l'efficacité prescrite du frein de service de la remorque ne peut plus être assurée, en

émettant le signal de «demande de freinage par la ligne d'alimentation» par l'intermédiaire de la voie communication de données sur la ligne de commande électrique, ou en cas d'absence prolongée de communication de données.

5.2.2.15.2.1 Toute défaillance de la transmission de commande électrique de la remorque, à l'exclusion de sa réserve d'énergie, qui affecte le fonctionnement et l'efficacité des systèmes visés par le présent Règlement et toute défaillance de l'alimentation en énergie par l'intermédiaire du raccord ISO 7638:1997<sup>14</sup> doivent être indiquées au conducteur au moyen du signal d'avertissement distinct défini au paragraphe 5.2.1.29.2, par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord ISO 7638:1997<sup>15, 16</sup>. En outre, les remorques équipées d'une ligne de commande électrique, lorsqu'elles sont électriquement raccordées à un véhicule tracteur lui-même équipé d'une ligne de commande électrique doivent émettre des informations de défaillance pour actionner le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.2.1, par l'intermédiaire de la voie communication de données sur la ligne de commande électrique, lorsque l'efficacité prescrite du frein de service de la remorque ne peut plus être assurée.

5.2.2.16 Lorsque la réserve d'énergie dans l'une des parties du système de freinage de service d'une remorque équipée d'une ligne de commande électrique et électriquement reliée à un véhicule tracteur au moyen d'une ligne de commande électrique s'abaisse jusqu'à la valeur seuil définie au paragraphe 5.2.2.16.1 ci-dessous, le conducteur du véhicule tracteur doit en être prévenu au moyen du signal rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.2.1, et la remorque doit signaler cette défaillance par l'intermédiaire de la voie communication de données sur la ligne de commande électrique. L'allumage du signal d'avertissement jaune distinct défini au paragraphe 5.2.1.29.2 doit aussi être commandé par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord électrique conforme à la norme ISO 7638:1997<sup>17</sup>, afin de prévenir le conducteur que la réserve d'énergie est insuffisante sur la remorque.

---

<sup>14</sup> Le raccord conforme à la norme ISO 7638:1997 peut être utilisé avec 5 ou 7 broches, selon le cas.

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> En attendant que des procédures uniformes d'essai aient été convenues, le fabricant doit fournir au service technique une analyse des défaillances éventuelles de la transmission de commande et de leurs effets. Ces renseignements doivent faire l'objet d'une discussion et d'un accord entre le service technique et le constructeur du véhicule.

<sup>17</sup> Le raccord conforme à la norme ISO 7638:1997 peut être utilisé avec 5 ou 7 broches, selon le cas.

- 5.2.2.16.1 La valeur seuil d'énergie mentionnée au paragraphe 5.2.2.16 ci-dessus correspond à une valeur telle que, sans recharger le réservoir d'énergie, quel que soit l'état de chargement de la remorque, il ne soit plus possible d'actionner quatre fois consécutivement à fond la commande du frein de service et d'obtenir à la cinquième fois au moins 50 % de l'efficacité prescrite du système de freinage de service de la remorque en question.
- 5.2.2.17 Les remorques équipées d'une ligne de commande électrique et les remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> équipées d'un système antiblocage doivent être dotées d'un raccord électrique spécial pour le système de freinage et/ou le système antiblocage conforme à la norme ISO 7638:1997<sup>18, 19</sup>. La commande de l'allumage des signaux d'avertissement par les remorques en cas de défaillance en vertu du présent Règlement doit s'effectuer par l'intermédiaire du raccord mentionné ci-dessus. Les prescriptions applicables aux remorques en ce qui concerne la transmission des signaux de défaillance sont celles énoncées pour les véhicules automobiles aux paragraphes 5.2.1.29.4, 5.2.1.29.5 et 5.2.1.29.6, selon le cas.
- Les remorques équipées du raccord ISO 7638:1997 défini ci-dessus doivent porter une inscription indélébile indiquant l'état de fonctionnement du système de freinage lorsque le raccord ISO 7638:1997 est branché ou débranché. Cette inscription doit être placée de façon à être visible au moment de l'accouplement des raccords pneumatiques et électriques.
- 5.2.2.17.1 Les remorques qui utilisent le freinage sélectif comme moyen d'améliorer la stabilité du véhicule doivent, en cas de défaillance de la transmission de la commande électrique du système de stabilisation, signaler celle-ci au moyen du signal d'avertissement jaune distinct, défini au paragraphe 5.2.1.29.2 ci-dessus, par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord électrique ISO 7638:1997.
- Note: Cette prescription devra être reconsidérée chaque fois qu'un nouvel amendement sera apporté au Règlement n° 13, en attendant: i) que soit adopté un amendement à la norme ISO 11992 relative à la communication des données qui prévoit un message indiquant une défaillance de la transmission de la commande électrique du système de stabilisation de la remorque; et ii) que les véhicules conformes à cette norme se soient généralisés.
- 5.2.2.17.2 Le raccordement du système de freinage à une alimentation électrique en sus de celle fournie par le raccord ISO 7638:1997 comme défini ci-dessus est autorisé, à condition que les prescriptions ci-dessous soient respectées:

---

<sup>18</sup> Les prescriptions de câblage contenues dans la norme ISO 7638:1997 relatives aux remorques dépourvues de ligne de commande électrique peuvent être assouplies si celles-ci sont équipées de leur propre fusible indépendant. Le calibre de ce fusible interdira, dans les conducteurs, le passage de tout courant d'une intensité supérieure à la valeur nominale.

<sup>19</sup> Le raccord conforme à la norme ISO 7638:1997 peut être utilisé avec 5 ou 7 broches, selon le cas.

- a) Dans tous les cas, le raccord ISO 7638:1997 constitue l'alimentation électrique principale du système de freinage, quelle que soit l'alimentation électrique supplémentaire existante. L'alimentation supplémentaire est destinée à remplacer, en cas de défaillance, celle fournie par le raccord ISO 7638:1997;
- b) Elle ne doit pas perturber le fonctionnement du système de freinage en conditions normales d'utilisation, ni en cas de défaillance;
- c) En cas de défaillance de l'alimentation fournie par le raccord ISO 7638:1997, l'énergie consommée par le système de freinage ne doit pas être telle qu'elle dépasse la puissance maximale de l'alimentation supplémentaire;
- d) Aucune inscription ni étiquette ne doit être apposée sur la remorque, indiquant qu'elle est équipée d'une alimentation électrique supplémentaire;
- e) Il ne doit pas être monté sur la remorque de dispositif d'alarme en cas de défaillance du système de freinage lorsque celui-ci est alimenté par l'alimentation supplémentaire;
- f) Lorsqu'une alimentation électrique supplémentaire est montée, il doit être possible de vérifier le fonctionnement du système de freinage alimenté à partir de cette source;
- g) En cas de défaillance de l'alimentation électrique fournie par l'intermédiaire du raccord ISO 7638:1997, les prescriptions des paragraphes 5.2.2.15.2.1 et du paragraphe 4.1 de l'annexe 13 relatifs au signal d'avertissement de défaillance s'appliquent, que le système de freinage soit à ce moment-là alimenté ou non par le système d'alimentation électrique supplémentaire.

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 protégé contre les effets d'une surcharge due à des causes extérieures. Cette protection doit faire partie des fonctions du système de freinage.

5.2.2.19 En cas de défaillance de l'une des lignes de commande reliant deux véhicules équipés conformément au paragraphe 5.1.3.1.2, la remorque doit utiliser la ligne de commande intacte, afin d'assurer automatiquement une efficacité de freinage de la remorque conforme aux dispositions du paragraphe 3.1 de l'annexe 4.

5.2.2.20 Si la tension d'alimentation de la remorque tombe en dessous d'une valeur spécifiée par le constructeur, à partir de laquelle l'efficacité prescrite du frein de service ne peut plus être assurée, l'allumage du signal d'avertissement jaune

distinct, défini au paragraphe 5.2.1.29.2 doit être commandé par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord conforme à la norme ISO 7638:1997<sup>20</sup>. En outre, les remorques équipées d'une ligne de commande électrique et électriquement raccordées au véhicule tracteur au moyen d'une ligne de commande électrique doivent émettre des informations de défaillance pour commander l'allumage du signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.2.1, par l'intermédiaire de la voie communication de données sur la ligne de commande électrique.

- 5.2.2.21 Outre les cas prévus aux paragraphes 5.2.1.18.4.2 et 5.2.1.21 ci-dessus, l'actionnement automatique des freins de la remorque est aussi autorisé s'il est commandé par le système de freinage de la remorque lui-même après analyse des données produites à bord.
- 5.2.2.22 Actionnement du système de freinage de service
- 5.2.2.22.1 Dans le cas des remorques munies d'une ligne de commande électrique, le message «allumer les feux-stop» est transmis par la remorque par l'intermédiaire de la ligne de commande électrique lorsque le système de freinage de la remorque est actionné lors d'un «freinage à commande automatique» commandé par la remorque. Toutefois, lorsque la décélération induite est inférieure à  $0,7 \text{ m/s}^2$ , le signal peut être inhibé<sup>21, 22</sup>.
- 5.2.2.22.2 Dans le cas de remorques munies d'une ligne de commande électrique, le message «allumer les feux-stop» n'est pas émis par la remorque par l'intermédiaire de la ligne de commande électrique lors d'un «freinage sélectif» commandé par la remorque<sup>23, 24</sup>.

## 6. ESSAIS

Les essais de freinage que doivent subir les véhicules présentés à l'homologation, ainsi que les performances de freinage exigées, sont décrits à l'annexe 4 du présent Règlement.

---

<sup>20</sup> Le raccord conforme à la norme ISO 7638:1997 peut être utilisé avec 5 ou 7 broches, selon le cas.

<sup>21</sup> Au moment de l'homologation de type, le constructeur du véhicule devra confirmer le respect de ces dispositions.

<sup>22</sup> Cette disposition ne s'appliquera que lorsque l'on aura modifié la norme ISO 11992 pour y inclure un message «allumer les feux-stop».

<sup>23</sup> En mode «freinage sélectif», le passage à la fonction «freinage à commande automatique» est possible.

<sup>24</sup> Cette disposition ne s'appliquera que lorsque l'on aura modifié la norme ISO 11992 pour y inclure un message «allumer les feux-stop».

7. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE OU DE SON SYSTÈME DE FREINAGE ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION
  - 7.1 Toute modification du type de véhicule ou de son système de freinage en ce qui concerne les caractéristiques décrites à l'annexe 2 du présent Règlement doit être portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation de type du véhicule. Ce service peut alors:
    - 7.1.1 soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable notable, et qu'en tout cas ce véhicule satisfait encore aux prescriptions;
    - 7.1.2 soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.
  - 7.2 La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation avec l'indication des modifications est communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus.
  - 7.3 L'autorité compétente qui délivre l'extension de l'homologation attribue un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour une telle extension et en informe les autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 2 du présent Règlement.
8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
  - 8.1 Le véhicule homologué en application du présent Règlement doit être fabriqué de façon à être conforme au type homologué dans la mesure où il satisfait aux prescriptions du paragraphe 5 ci-dessus.
  - 8.2 Afin de vérifier que les conditions énoncées au paragraphe 8.1 sont remplies, des contrôles appropriés de la production doivent être effectués.
  - 8.3 Le détenteur de l'homologation est notamment tenu:
    - 8.3.1 de veiller à l'existence de procédures de contrôle efficace de la qualité des produits;
    - 8.3.2 d'avoir accès à l'équipement de contrôle nécessaire au contrôle de la conformité à chaque type homologué;
    - 8.3.3 de veiller à ce que les données concernant les résultats d'essais soient enregistrées et à ce que les documents annexés soient tenus à disposition pendant une période définie en accord avec le service administratif;
    - 8.3.4 d'analyser les résultats de chaque type d'essai, afin de contrôler et d'assurer la constance des caractéristiques du produit eu égard aux variations admissibles en fabrication industrielle;

- 8.3.5 de faire en sorte que pour chaque type de produit, les essais ou certains d'eux prescrits dans le présent Règlement soient effectués;
- 8.3.6 de faire en sorte que tout prélèvement d'échantillons ou d'éprouvettes mettant en évidence la non-conformité pour le type d'essai considéré soit suivi d'un nouveau prélèvement et d'un nouvel essai. Toutes les dispositions nécessaires doivent être prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.
- 8.4 Les autorités compétentes qui ont délivré l'homologation peuvent vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque unité de production.
- 8.4.1 Lors de chaque inspection, les registres d'essais et de suivi de la production doivent être communiqués à l'inspecteur.
- 8.4.2 L'inspecteur peut sélectionner au hasard des échantillons qui seront essayés dans le laboratoire du fabricant. Le nombre minimal des échantillons peut être déterminé en fonction des résultats des propres contrôles du fabricant.
- 8.4.3 Quand le niveau de qualité n'apparaît pas satisfaisant ou quand il semble nécessaire de vérifier la validité des essais effectués en application du paragraphe 8.4.2 ci-dessus, l'inspecteur doit prélever des échantillons qui seront envoyés au service technique qui a effectué les essais d'homologation.
- 8.4.4 Les autorités compétentes peuvent effectuer tous les essais prescrits dans le présent Règlement.
- 8.4.5 Normalement, les autorités compétentes procèdent à une inspection tous les deux ans. Si, au cours de l'une de ces inspections, des résultats négatifs sont constatés, l'autorité compétente veille à ce que toutes les dispositions nécessaires soient prises pour rétablir aussi rapidement que possible la conformité de production.
9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 9.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 8.1 ci-dessus n'est pas respectée.
- 9.2 Au cas où une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informe aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 2 du présent Règlement.

10. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

Si le détenteur d'une homologation cesse totalement la fabrication d'un type de véhicule faisant l'objet du présent Règlement, il le notifie à l'autorité qui a délivré l'homologation. À la suite de cette communication, cette autorité en informe les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 2 du présent Règlement.

11. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement doivent communiquer au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation, d'extension de l'homologation et de refus ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

12. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

12.1 Dispositions générales

12.1.1 À partir de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 8 à la série 09 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder l'homologation conformément au présent Règlement tel que modifié par le complément 8 à la série 09 d'amendements.

12.1.2 Sauf autre disposition ou à moins que la situation n'oblige à prendre des dispositions contraires, les compléments à la série 10 d'amendements s'appliquent aussi à la délivrance et au maintien des homologations accordées au titre de la série 09.

12.1.3 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation en vertu du présent Règlement tel qu'amendé par la série 10 d'amendements.

12.1.4 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 4 à la série 10 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation en vertu du présent Règlement tel qu'amendé par le complément 4.

12.1.5 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation en application des précédentes séries d'amendements à ce règlement.



- 12.2 Nouvelles homologations de type
- 12.2.1 À l'expiration d'un délai de vingt-quatre mois à compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 8 à la série 09 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent d'homologations CEE que si le type de véhicule à homologuer est conforme aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par le complément 8 à la série 09 d'amendements.
- 12.2.2 Passé un délai de vingt-quatre mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent d'homologation CEE que si le type de véhicule à homologuer est conforme aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par la série 10 d'amendements.
- 12.2.3 Pendant les quarante-huit mois suivant la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser une homologation de type nationale à un type de véhicule homologué conformément à la série précédente d'amendements au présent Règlement.
- 12.2.4 Pendant les quarante-huit mois suivant la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer de délivrer des homologations CEE conformément au complément 3 à la série 10 d'amendements au présent Règlement.
- 12.3 Limite de validité des anciennes homologations de type
- 12.3.1 Passé un délai de quarante-huit mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser la première immatriculation sur leur territoire (première mise en circulation) d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions de la série 10 d'amendements au présent Règlement.
- 12.4 Nouvelles Parties contractantes
- 12.4.1 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en vigueur après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas obligées d'accepter les homologations accordées conformément à l'une des précédentes séries d'amendements au présent Règlement.

Annexe 1

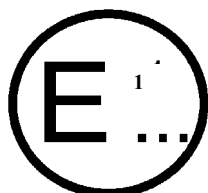
SYSTÈMES, MÉTHODES ET CONDITIONS NON COUVERTS  
PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

1. Méthode de mesure des temps de réponse pour des freins autres qu'à air comprimé.
-

Annexe 2

COMMUNICATION\*

(format maximal: A4 (210 x 297 mm))



émanant de: Nom de l'administration:

.....  
.....  
.....

concernant<sup>2</sup>: DÉLIVRANCE D'UNE HOMOLOGATION  
EXTENSION D'HOMOLOGATION  
REFUS D'HOMOLOGATION  
RETRAIT D'HOMOLOGATION  
ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne le freinage en application du Règlement n° 13.

Homologation n° .....

Extension n° .....

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule .....
2. Catégorie du véhicule .....
3. Type du véhicule .....
4. Nom et adresse du constructeur .....
5. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur .....
6. Masse du véhicule:
  - 6.1 Masse maximale du véhicule .....
  - 6.2 Masse minimale du véhicule .....
7. Répartition de la masse par essieu (valeur maximale) .....

---

\* Les renseignements contenus dans l'appendice 1 de la présente annexe doivent être communiqués par l'autorité qui délivre l'homologation aux demandeurs de l'homologation en vertu du Règlement n° 90 s'ils en font la demande. Cependant, ces renseignements ne doivent pas être communiqués à d'autres fins que pour les homologations en vertu du Règlement n° 90.

8. Marques et types des garnitures de freins
- 8.1 Garnitures de frein soumises aux essais conformément aux prescriptions pertinentes de l'annexe 4 .....
- 8.2 Garnitures de frein de rechange soumises aux essais conformément à l'annexe 15 .....
9. Dans le cas d'un véhicule à moteur:
- 9.1 Type du moteur .....
- 9.2 Nombre de rapports et leur démultiplication .....
- 9.3 Rapport(s) du (des) pont(s) de l'essieu (des essieux) propulseur(s) .....
- 9.4 Selon le cas<sup>2</sup>, masse maximale de la remorque qui peut être attelée:
- 9.4.1 Remorque .....
- 9.4.2 Semi-remorque .....
- 9.4.3 Remorque à essieu médian (indiquer le rapport maximal entre le porte-à-faux de l'attelage<sup>3</sup> et l'empattement) .....
- 9.4.4 Remorque non freinée .....
- 9.4.5 Masse maximale de l'ensemble de véhicules .....
10. Dimensions des pneumatiques .....
- 10.1 Dimensions de la roue/du pneumatique de rechange à usage temporaire .....
11. Nombre et disposition des essieux .....
12. Description sommaire du système de freinage .....
13. Masse du véhicule pendant l'essai:

	À vide (en kg)	En charge (en kg)
Charge supportée par le pivot d'attelage <sup>4</sup>		
Essieu n° 1		
Essieu n° 2		
Essieu n° 3		
Essieu n° 4		
Total		

14. Résultat des essais et caractéristiques du véhicule:

RÉSULTATS D'ESSAIS		Vitesse d'essai [km/h]	Efficacité mesurée	Force mesurée sur la commande [daN]
14.1 Essai du type 0, moteur débrayé:	freinage de service			
	freinage de secours			
14.2 Essai du type 0, moteur embrayé:	freinage de service comme prescrit au paragraphe 2.1.1 de l'annexe 4			
14.3 Essai du type I:	avec freinage répété <sup>5</sup>			
	avec freinage continu <sup>4</sup>			
	Les freins doivent permettre le roulement libre conformément au paragraphe 1.5.4 <sup>5</sup> de l'annexe 4 et au paragraphe 1.7.3 <sup>4</sup> de l'annexe 4, respectivement.			
14.4 Essai du type II ou IIA <sup>2</sup> suivant le cas:	freinage de service			
14.5 Essai du type III <sup>6</sup>	Les freins doivent permettre le roulement libre conformément au paragraphe 1.7.3 de l'annexe 4.			

14.6 Système de freinage utilisé lors de l'essai du type II/IIA<sup>2</sup>: .....

.....

14.7 Temps de réponse et dimensions des tuyaux flexibles:

14.7.1 Temps de réponse au cylindre de freins ..... s

14.7.2 Temps de réponse à la tête d'accouplement de la conduite de commande ..... s

.....

14.7.3 Tuyaux flexibles du tracteur d'un véhicule articulé:

– longueur ..... m

– diamètre intérieur ..... mm

- 14.8 Informations à fournir conformément au paragraphe 7.3. de l'annexe 10 du présent Règlement.
- 14.9 Le véhicule est/n'est pas<sup>2</sup> équipé pour tracter une remorque avec freins électriques.
- 14.10 Le véhicule est/n'est pas<sup>2</sup> équipé d'un système antiblocage.
- 14.10.1 Le véhicule satisfait aux prescriptions de l'annexe 13: oui/non<sup>2</sup>
- 14.10.2 Catégorie du système antiblocage: Catégorie 1/2/3<sup>2,5</sup>  
Catégorie A/B<sup>2,6</sup>
- 14.10.3 Le véhicule est/n'est pas<sup>2</sup> équipé pour tracter une remorque avec système antiblocage.
- 14.10.4 Lorsqu'un procès-verbal d'essai du système antiblocage conforme à l'annexe 19 a été utilisé, il convient d'en indiquer le ou les numéros.
- 14.11 Le véhicule est soumis aux dispositions de l'annexe 5 (ADR) oui/non<sup>2</sup>
- 14.11.1 Le véhicule satisfait aux dispositions concernant l'efficacité du freinage d'endurance conformément à l'essai du type IIA jusqu'à une masse maximale totale de ... t oui/non<sup>2</sup>
- 14.11.2 Dans le cas d'un véhicule à moteur, le véhicule est muni d'un dispositif de commande du système de freinage d'endurance sur la remorque oui/non<sup>2</sup>
- 14.11.3 Dans le cas d'une remorque, le véhicule est muni d'un système de freinage d'endurance oui/non<sup>2</sup>
- 14.12 Le véhicule est équipé d'une (de) ligne(s) de commande conformément aux paragraphes 5.1.3.1.1/5.1.3.1.2/5.1.3.1.3<sup>2</sup>.
- 14.13 Une documentation appropriée a été fournie, conformément à l'annexe 18, au sujet du (des) système(s) suivant(s): ..... oui/non/sans objet<sup>2</sup>
15. Renseignements supplémentaires à utiliser pour la variante de la procédure d'homologation de type conformément à l'annexe 20.
- 15.1 Description de la suspension: .....
- 15.1.1 Fabricant: .....
- 15.1.2 Marque: .....
- 15.1.3 Type: .....

- 15.1.4 Modèle: .....
- 15.2 Empattement du véhicule soumis à l'essai: .....
- 15.3 Éventuelle différence de force d'actionnement à l'intérieur d'un même bogie:  
.....
16. Remorque homologuée conformément à l'annexe 20: ..... oui/non<sup>2</sup>  
(Si oui, l'appendice 2 de la présente annexe doit être rempli.)
17. Véhicule présenté à l'homologation le .....
18. Service technique chargé des essais d'homologation .....
19. Date du procès-verbal délivré par ce service .....
20. Numéro du procès-verbal délivré par ce service .....
21. L'homologation est accordée/refusée/étendue/retirée<sup>2</sup>
22. Emplacement de la marque d'homologation sur le véhicule.....
23. Lieu .....
24. Date .....
25. Signature .....
26. Est annexé à la présente communication le résumé visé au paragraphe 4.3 du présent Règlement.

---

<sup>1</sup> Numéro distinctif du pays qui a accordé/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositifs relatifs à l'homologation dans le Règlement).

<sup>2</sup> Biffer les mentions inutiles.

<sup>3</sup> Le «porte-à-faux de l'attelage» est la distance horizontale qui sépare l'attelage des remorques à essieu central et la ligne médiane du ou des essieux arrière.

<sup>4</sup> S'applique seulement aux véhicules des catégories O<sub>2</sub> et O<sub>3</sub>.

<sup>5</sup> S'applique seulement aux véhicules à moteur.

<sup>6</sup> S'applique seulement aux véhicules de la catégorie O<sub>4</sub>.

Annexe 2 – Appendice 1

LISTE DES DONNÉES RELATIVES AUX VÉHICULES AUX FINS  
D'HOMOLOGATION EN VERTU DU RÈGLEMENT N° 90

1. Description du type du véhicule .....
- 1.1 Marque de fabrique ou de commerce du véhicule, si disponible .....
- 1.2 Catégorie du véhicule .....
- 1.3 Type du véhicule selon l'homologation au titre du Règlement n° 13 .....
- 1.4 Modèle ou nom de commerce des véhicules constituant le type,  
si disponible .....
- 1.5 Nom et adresse du constructeur .....
2. Marques et types des garnitures de frein .....
- 2.1 Garnitures de frein soumises à l'essai conformément à toutes  
les prescriptions de l'annexe 4 .....
- 2.2 Garnitures de frein soumises à l'essai conformément à l'annexe 15 .....
3. Masse minimale du véhicule .....
- 3.1 Répartition du poids par essieu (valeur maximale) .....
4. Masse maximale du véhicule .....
- 4.1 Répartition du poids sur chaque essieu (valeur maximale) .....
5. Vitesse maximale du véhicule .....
6. Cotes des pneumatiques et des roues .....
7. Configuration du circuit de freinage (par exemple essieu avant/essieu arrière  
ou répartition diagonale) .....
8. Déclaration indiquant quel est le frein de secours .....
9. Spécifications des valves de freins (s'il y a lieu) .....
- 9.1 Spécifications du réglage du répartiteur de freinage .....
- 9.2 Tarage du régulateur de pression .....
10. Répartition de la force de freinage par construction .....



- 11. Spécification des freins .....
  - 11.1 Type de frein à disque (par exemple nombre de pistons avec indication du (des) diamètre(s), disque ventilé ou plein) .....
  - 11.2 Type de frein à tambour (par exemple duo servo, avec indication de la taille du piston et des dimensions du tambour) .....
  - 11.3 Dans le cas de systèmes de freinage à air comprimé, indiquer par exemple le type et la dimension des chambres, des leviers, etc. ....
  - 12. Type et taille du maître-cylindre .....
  - 13. Type et taille du servo-frein .....
-

Annexe 2 – Appendice 2CERTIFICAT D'HOMOLOGATION DE TYPE CONCERNANT  
LE SYSTÈME DE FREINAGE D'UN VÉHICULE

## 1. Généralités

Les rubriques supplémentaires suivantes doivent être complétées lorsque la remorque a été homologuée en appliquant la variante de procédure définie à l'annexe 20 du présent Règlement.

## 2. Procès-verbaux d'essai selon l'annexe 19

2.1	Chambres de frein à diaphragme:	Procès-verbal n° .....
2.2	Freins à ressort:	Procès-verbal n° .....
2.3	Caractéristiques de l'efficacité de freinage à froid de la remorque:	Procès-verbal n° .....
2.4	Système antiblocage:	Procès-verbal n° .....

## 3. Contrôle de l'efficacité

3.1	La remorque satisfait aux prescriptions des paragraphes 3.1.2 et 1.2.7 de l'annexe 4 (efficacité à froid du système de freinage de service)	oui/non <sup>1</sup>
3.2	La remorque satisfait aux prescriptions de l'annexe 4, paragraphe 3.2 (efficacité à froid du système de freinage de stationnement)	oui/non <sup>1</sup>
3.3	La remorque satisfait aux prescriptions de l'annexe 4, paragraphe 3.3 (efficacité du système de freinage d'urgence/automatique)	oui/non <sup>1</sup>
3.4	La remorque satisfait aux prescriptions de l'annexe 10, paragraphe 6 (efficacité du freinage en cas de défaillance du système de répartition de freinage)	oui/non <sup>1</sup>
3.5	La remorque satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2.2.14.1 du présent Règlement (efficacité du freinage en cas de fuite de l'équipement auxiliaire)	oui/non <sup>1</sup>
3.6	La remorque satisfait aux prescriptions de l'annexe 13 (système antiblocage)	oui/non <sup>1</sup>

---

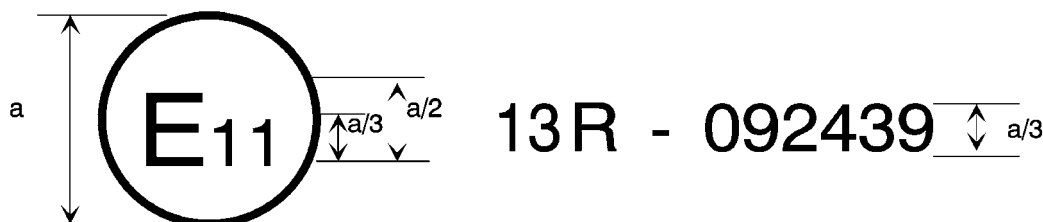
<sup>1</sup> Biffer les mentions inutiles.

Annexe 3

## EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

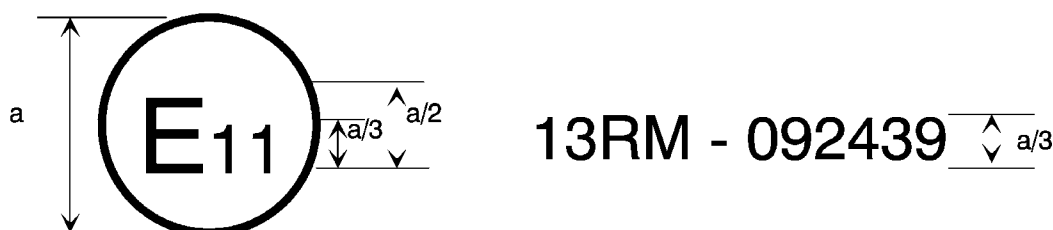
(voir par. 4.4 du présent Règlement)

 $a = 8 \text{ mm min}$ 

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11) en ce qui concerne le freinage en application du Règlement n° 13 sous le numéro d'homologation 092439. Ce numéro signifie que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 13 tel qu'il est modifié par la série 09 d'amendements. Pour un véhicule des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub>, cette marque signifie que ce type de véhicule a été soumis à l'essai du type II.

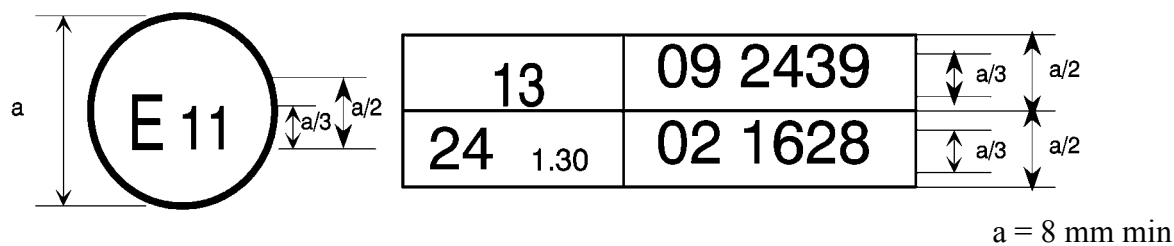
Modèle B

(voir par. 4.5 du présent Règlement)

 $a = 8 \text{ mm min}$ 

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11) en ce qui concerne le freinage en application du Règlement n° 13. Pour un véhicule des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub>, cette marque signifie que ce type de véhicule a été soumis à l'essai du type IIA.

Modèle C  
(voir par. 4.6 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E 11) en application des Règlements n<sup>os</sup> 13 et 24<sup>1</sup>. (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est  $1,30 \text{ m}^{-1}$ .)

---

<sup>1</sup> Ce numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

Annexe 4

## ESSAIS ET PERFORMANCES DE FREINAGE

## 1. ESSAIS DE FREINAGE

## 1.1 Dispositions générales

1.1.1 L'efficacité prescrite pour les systèmes de freinage est basée sur la distance de freinage et/ou sur la décélération moyenne en régime. L'efficacité d'un système de freinage est déterminée d'après la mesure de la distance de freinage rapportée à la vitesse initiale du véhicule et/ou de la décélération moyenne réalisée au cours de l'essai.

1.1.2 La distance de freinage est la distance couverte par le véhicule depuis le moment où le conducteur commence à actionner la commande du système de freinage jusqu'au moment où le véhicule s'arrête; la vitesse initiale est la vitesse au moment où le conducteur commence à actionner la commande du système de freinage; la vitesse initiale ne doit pas être inférieure à 98 % de la vitesse prescrite pour l'essai en question.

La décélération moyenne en régime ( $d_m$ ) sera calculée comme étant la décélération moyenne en fonction de la distance sur l'intervalle  $v_b - v_e$  conformément à la formule suivante:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)} \left[ m / s^2 \right]$$

dans laquelle

- $v_o$  – vitesse initiale des véhicules en km/h,
- $v_b$  – vitesse du véhicule à 0,8  $v_o$  en km/h,
- $v_e$  – vitesse du véhicule à 0,1  $v_o$  en km/h,
- $s_b$  – distance parcourue entre  $v_o$  et  $v_b$  en m,
- $s_e$  – distance parcourue entre  $v_o$  et  $v_e$  en m.

La vitesse et la distance sont calculées à l'aide d'instruments ayant une justesse de  $\pm 1 \%$  à la vitesse d'essai prescrite. La décélération moyenne en régime peut être calculée par d'autres méthodes que la mesure de la vitesse et de la distance. Dans ce cas, la justesse du calcul de la décélération moyenne en régime doit être de  $\pm 3 \%$ .

1.2 Pour l'homologation de tout véhicule, l'efficacité du freinage sera mesurée lors d'essais sur route; ces essais doivent être effectués dans les conditions suivantes:

1.2.1 le véhicule doit être dans les conditions de masse indiquées pour chaque type d'essai; ces conditions doivent être indiquées dans le procès-verbal d'essai;

- 1.2.2 l'essai doit être effectué aux vitesses prescrites pour chaque type d'essai. Lorsque, par construction, la vitesse maximale du véhicule est inférieure à celle prescrite pour un essai, l'essai se fera à la vitesse maximale du véhicule;
- 1.2.3 pendant les essais, la force exercée sur la commande du système de freinage pour obtenir l'efficacité prescrite ne doit pas dépasser la valeur maximale fixée pour chaque catégorie de véhicules;
- 1.2.4 sous réserve des dispositions énoncées dans les annexes y relatives, la route doit avoir une surface présentant de bonnes conditions d'adhérence;
- 1.2.5 les essais doivent être effectués en l'absence de vent susceptible d'influer sur les résultats;
- 1.2.6 au début des essais, les pneumatiques doivent être à froid, à la pression prescrite pour la charge supportée effectivement par les roues en conditions statiques;
- 1.2.7 l'efficacité prescrite doit être obtenue sans blocage de roues, sans que le véhicule quitte sa trajectoire et sans vibrations anormales<sup>1</sup>.
- 1.2.8 Pour les véhicules dont la traction est assurée entièrement ou en partie par un moteur ou des moteurs électriques, reliés en permanence aux roues, tous les essais doivent être effectués moteurs accouplés.
- 1.2.9 Pour les véhicules visés au paragraphe 1.2.8 ci-dessus, équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie A, les essais de comportement décrits au paragraphe 1.4.3.1 de la présente annexe doivent être effectués sur une piste à faible coefficient d'adhérence (telle qu'elle est définie au paragraphe 5.2.2 de l'annexe 13).
- 1.2.9.1 En outre, sur les véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie A, des conditions momentanées telles que les changements de vitesse ou le relâchement de la commande d'accélération ne doivent pas avoir d'incidence sur le comportement du véhicule dans les conditions d'essai définies au paragraphe 1.2.9.
- 1.2.10 Au cours des essais spécifiés aux paragraphes 1.2.9 et 1.2.9.1, le blocage des roues n'est pas autorisé. Une correction de la direction est toutefois admise si l'angle de rotation de la commande de direction est inférieur à 120° pendant les deux premières secondes et à 240° au total.
- 1.2.11 Sur les véhicules munis d'un frein de service électrique alimenté par des batteries de traction (ou par une batterie auxiliaire) dont l'énergie provient exclusivement d'un système de charge extérieur indépendant, les batteries en question doivent, lors de l'essai de freinage, avoir une charge moyenne ne dépassant pas de plus de 5 % l'état de charge en-dessous duquel le signal de défaillance des freins prescrit au paragraphe 5.2.1.27.6 doit s'allumer.

Si ledit signal s'allume effectivement, une légère recharge des batteries est autorisée afin que leur état de charge soit conforme aux prescriptions.

- 1.3 Comportement du véhicule pendant le freinage
  - 1.3.1 Lors des essais de freinage, notamment ceux à vitesse élevée, on devra vérifier le comportement général du véhicule lors du freinage.
  - 1.3.2 Comportement du véhicule lors du freinage sur une route ayant une adhérence réduite. Le comportement des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> sur une route où l'adhérence est réduite devra satisfaire aux conditions indiquées à l'annexe 10 et/ou 13 du présent Règlement.
    - 1.3.2.1 Dans le cas d'un système de freinage conforme au paragraphe 5.2.1.7.2, dans lequel le freinage pour tel ou tel essieu est assuré par plus d'une source et où il peut y avoir répartition variable entre sources, le véhicule doit satisfaire aux prescriptions de l'annexe 10, ou à défaut de l'annexe 13, dans tous les cas de répartition que permet la stratégie de commande appliquée<sup>2</sup>.
- 1.4 Essai du type 0 (essai ordinaire de l'efficacité avec freins à froid)
  - 1.4.1 Dispositions générales
    - 1.4.1.1 Les freins doivent être à froid; un frein est considéré comme étant à froid lorsque la température, mesurée au disque ou à l'extérieur du tambour, est inférieure à 100 °C.
    - 1.4.1.2 L'essai doit être effectué dans les conditions suivantes:
      - 1.4.1.2.1 le véhicule doit être en charge, la répartition de sa masse sur les essieux étant celle déclarée par le constructeur. Dans le cas où plusieurs dispositions de la charge sur les essieux sont prévues, la répartition de la masse maximale entre les essieux devra être telle que la charge sur chaque essieu soit proportionnelle à la masse maximale admissible pour chaque essieu. Dans le cas des véhicules à moteur conçus pour tracter une semi-remorque, la charge peut être repositionnée approximativement à mi-distance entre la position du pivot d'attelage résultant de l'état de chargement ci-dessus et la ligne médiane du ou des essieux arrière;
      - 1.4.1.2.2 tous les essais doivent être répétés sur le véhicule à vide. Pour les véhicules à moteur, il peut y avoir, outre le conducteur, une personne assise sur la banquette avant qui est chargée de noter les résultats de l'essai.

Dans le cas des véhicules à moteur conçus pour tracter une semi-remorque, les essais à vide sont effectués avec le véhicule en solo, avec une masse représentant la sellette d'attelage. Une masse représentant une roue de secours doit être incluse si elle fait partie de la dotation normale du véhicule.

Dans le cas des véhicules présentés en tant que châssis-cabine nu, une charge supplémentaire peut être ajoutée pour simuler la masse de la carrosserie, sans que la masse minimale déclarée par le constructeur à l'annexe 2 du présent Règlement puisse être dépassée.

Dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage à récupération, les prescriptions dépendent du type du système:

Catégorie A. Pendant les essais de type 0, aucune commande distincte du système de freinage à récupération, si elle existe, ne doit être utilisée.

Catégorie B. La contribution du système de freinage à récupération à la force de freinage produite ne doit pas être supérieure au niveau minimal garanti par la conception du système.

Il est satisfait à cette prescription si les batteries se trouvent dans l'un des états de charge suivants, l'état de charge<sup>3</sup> étant déterminé au moyen de la méthode d'essai définie à l'appendice 1 de la présente annexe:

- a) au niveau de charge maximal recommandé par le constructeur dans les spécifications du véhicule; ou
- b) à un niveau au moins égal à 95 % de la pleine charge, lorsque le constructeur n'a pas fait de recommandation particulière; ou
- c) au niveau maximal que permet la commande de charge automatique du véhicule.

1.4.1.2.3 Les limites prescrites pour l'efficacité minimale, soit pour les essais à vide, soit pour les essais en charge, sont celles indiquées ci-après pour chaque catégorie de véhicules; le véhicule doit respecter à la fois la distance d'arrêt prescrite et la décélération moyenne en régime prescrite pour la catégorie de véhicule correspondante, mais il peut ne pas être nécessaire de mesurer effectivement les deux paramètres.

1.4.1.2.4 La route doit être horizontale.

1.4.2 Essai du type 0 avec moteur débrayé

L'essai doit être effectué à la vitesse prescrite pour chaque catégorie de véhicules; pour les valeurs indiquées à ce sujet une certaine tolérance est admise. L'efficacité minimale prescrite pour chaque catégorie doit être atteinte.

1.4.3 Essai du type 0 avec moteur embrayé

1.4.3.1 On fera également des essais à des vitesses diverses, la plus basse étant égale à 30 % de la vitesse maximale du véhicule et la plus élevée à 80 % de cette vitesse. Si le véhicule est équipé d'un régulateur de vitesse, c'est la vitesse maximale permise par



le régulateur qui sera considérée comme vitesse maximale du véhicule. Les valeurs d'efficacité pratique maximale seront mesurées et le comportement du véhicule sera indiqué dans le procès-verbal d'essai. Les tracteurs de semi-remorques, chargés artificiellement pour simuler les effets d'une semi-remorque en charge, ne doivent pas être essayés au-delà de 80 km/h.

1.4.3.2 D'autres essais doivent être effectués moteur embrayé à partir de la vitesse prescrite pour la catégorie à laquelle le véhicule appartient. L'efficacité minimale prescrite pour chaque catégorie doit être atteinte. Les tracteurs de semi-remorques, chargés artificiellement pour simuler les effets d'une semi-remorque en charge, ne doivent pas être essayés au-delà de 80 km/h.

1.4.4 Essai de freins du type 0 pour les véhicules de la catégorie O, équipés de systèmes de freinage à air comprimé

1.4.4.1 L'efficacité du freinage de la remorque peut être calculée soit à partir du taux de freinage du véhicule tracteur plus la remorque et de la poussée mesurée sur l'attelage soit, dans certains cas, à partir du taux de freinage du véhicule tracteur plus la remorque, le freinage s'exerçant seulement sur la remorque. Pendant l'essai de freinage, le moteur du véhicule tracteur doit être débrayé.

Dans le cas où le freinage s'exerce seulement sur la remorque, on considérera, pour tenir compte de la masse supplémentaire ralentie, que l'efficacité sera donnée par la décélération moyenne en régime.

1.4.4.2 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 1.4.4.3 et 1.4.4.4 de la présente annexe, il est nécessaire, pour déterminer le taux de freinage de la remorque, de mesurer le taux de freinage du véhicule tracteur plus la remorque et la poussée exercée sur l'attelage. Le véhicule tracteur doit satisfaire aux prescriptions énoncées à l'annexe 10 du présent Règlement pour ce qui est de la relation entre le rapport  $T_M/P_M$  et la pression  $p_m$ . Le taux de freinage de la remorque est calculé d'après la formule suivante:

$$z_R = z_{R+M} + \frac{D}{P_R}$$

où

- $z_R$  – taux de freinage de la remorque,
- $z_{R+M}$  – taux de freinage du véhicule tracteur plus la remorque,
- $D$  – poussée exercée sur l'attelage  
(+D – force de traction)  
(-D – force de compression),
- $P_R$  – réaction statique totale normale de toutes les roues de la remorque ou de la semi-remorque sur le sol (annexe 10).

- 1.4.4.3 Dans le cas d'une remorque munie d'un système de freinage continu ou semi-continu dans lequel la pression dans les récepteurs de frein ne varie pas durant le freinage malgré le transfert de charge dynamique entre essieux et dans le cas de semi-remorques, on peut freiner seulement la remorque. Le taux de freinage de la remorque est calculé par la formule suivante:

$$z_R = (z_{R+M} - R) \cdot \frac{P_M + P_R}{P_R} = R$$

où

- R – résistance au roulement = 0,01,  
 P<sub>M</sub> – réaction statique totale normale de toutes les roues du véhicule tracteur de remorque ou de semi-remorque sur le sol (annexe 10).

- 1.4.4.4 Une autre méthode pour déterminer le taux de freinage de la remorque peut être de freiner la remorque seule. Dans ce cas, la pression utilisée doit être la même que celle mesurée dans les récepteurs de freins lors du freinage de l'ensemble.

- 1.5 Essai du type I (essai de perte d'efficacité)

- 1.5.1 Avec freinages répétés

- 1.5.1.1 Les freins de service de tous les véhicules à moteur seront essayés en effectuant un certain nombre de freinages successifs, le véhicule étant en charge, selon les modalités indiquées dans le tableau ci-après:

Catégorie de véhicules	Modalités			
	v <sub>1</sub> (km/h)	v <sub>2</sub> (km/h)	Δt (sec)	n
M <sub>2</sub>	80 % v <sub>max</sub> ≤ 100	1/2 v <sub>1</sub>	55	15
N <sub>1</sub>	80 % v <sub>max</sub> ≤ 120	1/2 v <sub>1</sub>	55	15
M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	80 % v <sub>max</sub> ≤ 60	1/2 v <sub>1</sub>	60	20

où les symboles ont les significations suivantes:

- v<sub>1</sub> – vitesse initiale au début du freinage,  
 v<sub>2</sub> – vitesse à la fin du freinage,  
 v<sub>max</sub> – vitesse maximale du véhicule,  
 n – nombre de freinages,  
 Δt – durée d'un cycle de freinage; temps s'écoulant entre le début d'un freinage et le début du suivant.

- 1.5.1.2 Si les caractéristiques du véhicule ne permettent pas de respecter la durée prescrite pour  $\Delta t$ , on pourra augmenter cette durée; en tout cas, on devra disposer, en sus du temps nécessaire pour le freinage et l'accélération du véhicule, de 10 s lors de chaque cycle pour la stabilisation de la vitesse  $v_1$ .
- 1.5.1.3 Pour ces essais, la force exercée sur la commande doit être réglée de manière à atteindre, lors du premier freinage, une décélération moyenne en régime de  $3 \text{ m/s}^2$ ; cette force doit rester constante pendant tous les freinages successifs.
- 1.5.1.4 Pendant les freinages, le moteur restera embrayé sur le rapport de transmission le plus élevé (à l'exclusion des rapports spéciaux tels que surmultiplication, etc.).
- 1.5.1.5 Pendant la reprise après un freinage, le changement de vitesse devra être utilisé de façon à atteindre la vitesse  $v_1$  dans le temps le plus court possible (accélération maximale permise par le moteur et la boîte).
- 1.5.1.6 Sur les véhicules ne disposant pas d'une autonomie suffisante pour exécuter les cycles d'échauffement des freins, on doit atteindre la vitesse prescrite avant le premier freinage, après quoi on doit accélérer au maximum pour reprendre de la vitesse et freiner ensuite à la vitesse atteinte à la fin de la durée fixée pour chaque cycle telle qu'elle est définie, pour chaque catégorie de véhicule, au paragraphe 1.5.1.1 ci-dessus.
- 1.5.1.7 Dans le cas des véhicules équipés de dispositifs de réglage automatique des freins, le réglage de ces derniers doit, avant l'essai du type I prescrit ci-dessus, être effectué conformément aux modalités suivantes, dans la mesure où elles s'appliquent:
- 1.5.1.7.1 dans le cas des véhicules équipés de freins à commande pneumatique, le réglage des freins doit être tel qu'il permette au dispositif de réglage automatique de fonctionner. À cette fin, la course du cylindre de frein doit être réglée à:

$$s_o \geq 1,1 \times s_{\text{régl.}}$$

(la limite supérieure ne doit pas dépasser une valeur recommandée par le constructeur)

où

$s_{\text{régl.}}$  – course de rattrapage selon les indications du fabricant du dispositif de réglage automatique, c'est-à-dire course à partir de laquelle il y a rattrapage du jeu des garnitures au frein pour une pression dans le cylindre égale à 15 % de la pression de fonctionnement du circuit de frein mais au moins égale à 100 kPa.

Dans les cas où, en accord avec le service technique, il est jugé difficile de mesurer la course au cylindre de frein, le réglage initial doit être choisi en accord avec ce service.

À partir de l'état ci-dessus, le frein doit être actionné 50 fois de suite avec une pression au cylindre égale à 30 % de la pression de fonctionnement du circuit de freinage mais au moins égale à 200 kPa. Il est ensuite actionné une seule fois avec une pression au cylindre  $\geq 650$  kPa;

- 1.5.1.7.2 dans le cas des véhicules équipés de freins à disque à commande hydraulique, aucune disposition concernant le réglage n'est considérée nécessaire;
- 1.5.1.7.3 dans le cas des véhicules équipés de freins à tambour à commande hydraulique, le réglage des freins doit être conforme aux instructions du constructeur.
- 1.5.1.8 Pour les véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, l'état des batteries du véhicule au début de l'essai doit être tel que la contribution du système électrique à récupération à la force de freinage ne dépasse pas la valeur minimale garantie par le concepteur.

Cette prescription est réputée satisfaite si les batteries se trouvent dans l'un des états de charge énumérés dans la quatrième clause du paragraphe 1.4.1.2.2 ci-dessus.

## 1.5.2 Avec freinage continu

- 1.5.2.1 Les freins de service des remorques des catégories O<sub>2</sub> et O<sub>3</sub> doivent être essayés de manière que, le véhicule étant en charge, l'absorption d'énergie aux freins soit équivalente à celle qui se produit dans le même temps pour un véhicule en charge maintenu à une vitesse stabilisée de 40 km/h sur une pente descendante de 7 % et sur une distance de 1,7 km.
- 1.5.2.2 L'essai peut être effectué sur route horizontale, la remorque étant tractée par un véhicule à moteur; pendant l'essai, la force sur la commande doit être ajustée de façon à maintenir constante la résistance de la remorque (7 % de la charge statique maximale par essieu de la remorque). Si la puissance disponible pour la traction n'est pas suffisante, l'essai pourra être effectué à une vitesse inférieure et sur une distance plus longue, selon le tableau suivant:

Vitesse (km/h)	Distance (m)
40	1 700
30	1 950
20	2 500
15	3 100

- 1.5.2.3 Dans le cas des remorques équipées de dispositifs de réglage automatique des freins, le réglage de ces derniers doit, avant l'essai du type I prescrit ci-dessus, être effectué conformément aux modalités définies dans le paragraphe 1.7.1.1 de cette annexe.

### 1.5.3 Efficacité à chaud

1.5.3.1 À la fin de l'essai du type I (essai décrit au paragraphe 1.5.1 ou essai décrit au paragraphe 1.5.2 de la présente annexe), on mesurera l'efficacité à chaud du freinage de service dans les mêmes conditions que pour l'essai du type 0 moteur débrayé (en particulier avec une force constante exercée sur les commandes qui ne soit pas supérieure à la force moyenne effectivement utilisée, mais avec des conditions de température pouvant être différentes).

1.5.3.1.1 Pour les véhicules à moteur, cette efficacité à chaud ne doit pas être inférieure à 80 % de celle qui est prescrite pour la catégorie en question, ni à 60 % de la valeur constatée lors de l'essai du type 0 moteur débrayé.

1.5.3.1.2 Pour les véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie A, lors de l'application des freins, le rapport le plus élevé doit rester engagé en permanence et la commande distincte de freinage électrique, si elle existe, ne doit pas être utilisée.

1.5.3.1.3 Dans le cas de véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, après avoir exécuté les cycles d'échauffement selon le paragraphe 1.5.1.6 de la présente annexe, on effectue l'essai d'efficacité à chaud à la vitesse maximale que peut atteindre le véhicule à la fin des cycles d'échauffement, à moins que la vitesse prescrite au paragraphe 1.4.2 de la présente annexe puisse être atteinte.

Aux fins de comparaison, l'essai de type 0 freins froids sera répété à partir de la même vitesse et avec une contribution du système de freinage électrique à récupération, assurée par une charge appropriée de la batterie, qui soit égale à celle obtenue lors de l'essai d'efficacité à chaud.

Un nouveau conditionnement des garnitures est autorisé avant l'essai pour pouvoir comparer les résultats de ce second essai d'efficacité à froid de type 0 avec ceux qui ont été obtenus dans l'essai à chaud, en fonction des critères énoncés aux paragraphes 1.5.3.1.1 et 1.5.3.2 de la présente annexe.

1.5.3.1.4 Toutefois, dans le cas des remorques, la force de freinage à chaud à la périphérie des roues, lors d'un essai à 40 km/h, ne doit pas être inférieure à 36 % de la force correspondant à la charge statique maximale par roue de la remorque, ni à moins de 60 % du chiffre enregistré dans l'essai du type 0 à la même vitesse.

1.5.3.2 Dans le cas d'un véhicule à moteur qui satisfait à la prescription de 60 % énoncée au paragraphe 1.5.3.1.1 ci-dessus mais pas à celle de 80 % énoncée au paragraphe 1.5.3.1.1 ci-dessus, un nouvel essai d'efficacité à chaud peut être effectué par application sur les commandes d'une force ne dépassant pas celle qui est spécifiée au paragraphe 2 de la présente annexe pour la catégorie de véhicules correspondante. Les résultats des deux essais doivent être indiqués dans le procès-verbal.

## 1.5.4 Essai de roulement libre

Dans le cas des véhicules automobiles équipés de dispositifs de réglage automatique des freins, après l'achèvement des essais prescrits en 1.5.3 ci-dessus, on laisse les freins refroidir jusqu'à une température correspondant à l'état froid (c'est-à-dire  $\leq 100$  °C) et on vérifie que le véhicule peut rouler librement en s'assurant que l'une des conditions ci-après est remplie:

- a) les roues tournent librement (c'est-à-dire qu'on peut les faire tourner à la main);
- b) si, lorsque le véhicule circule à une vitesse constante de  $v = 60$  km/h, freins relâchés, les températures stabilisées des tambours ou des disques n'augmentent pas de plus de  $80$  °C, le moment résiduel de freinage est considéré comme acceptable.

## 1.6 Essai du type II (essai de comportement du véhicule dans les longues descentes)

1.6.1 Les véhicules à moteur en charge doivent être essayés de telle manière que l'absorption d'énergie soit équivalente à celle qui se produit dans le même temps pour un véhicule en charge conduit à une vitesse moyenne de  $30$  km/h sur une pente descendante de  $6$  % sur une distance de  $6$  km, le rapport de transmission convenable étant engagé et le système de freinage d'endurance, si le véhicule en est équipé, étant utilisé. Le rapport de transmission engagé doit être tel que le régime de rotation du moteur ( $\text{min}^{-1}$ ) ne dépasse pas la valeur maximale prescrite par le constructeur.

1.6.2 Pour les véhicules sur lesquels l'énergie est absorbée par l'action du freinage moteur seul, une tolérance de  $5$  km/h sur la vitesse moyenne sera admise et le rapport de transmission qui permet d'obtenir la stabilisation de la vitesse à la valeur la plus proche de  $30$  km/h sur la pente descendante de  $6$  % sera engagé. Si la détermination de l'efficacité de l'action de freinage du moteur seul est effectuée au moyen d'une mesure de décélération, il suffit que la décélération moyenne mesurée soit d'au moins  $0,5$   $\text{m/s}^2$ .

1.6.3 À la fin de cet essai, on mesure dans les conditions de l'essai du type 0 moteur débrayé (mais avec des conditions de température pouvant être différentes) l'efficacité à chaud du dispositif de freinage de service. Cet essai d'efficacité à chaud doit donner une distance d'arrêt qui ne soit pas supérieure aux valeurs suivantes, et une décélération moyenne en régime qui ne soit pas inférieure aux valeurs suivantes, la force exercée sur la commande n'étant pas supérieure à  $70$  daN:

Catégorie  $M_3$        $0,15 v + (1,33 v^2/130)$  (le second terme correspondant à une décélération moyenne en régime  $d_m = 3,75$   $\text{m/s}^2$ ),

Catégorie  $N_3$        $0,15 v + (1,33 v^2/115)$  (le second terme correspondant à une décélération moyenne en régime  $d_m = 3,30$   $\text{m/s}^2$ ).

- 1.6.4 Les véhicules visés aux paragraphes 1.8.1.1, 1.8.1.2 et 1.8.1.3 ci-après doivent subir l'essai du type IIA décrit au paragraphe 1.8 ci-dessous et non l'essai du type II.
- 1.7 Essai du type III (essai de perte d'efficacité à chaud pour les véhicules de la catégorie O<sub>4</sub>)
- 1.7.1 Essai sur piste
- 1.7.1.1 Le réglage des freins doit, avant l'essai du type III prescrit ci-dessous, être effectué conformément aux modalités suivantes, dans la mesure où elles s'appliquent:
- 1.7.1.1.1 dans le cas des remorques équipées de freins à commande pneumatique, le réglage des freins doit être tel qu'il permette au dispositif de réglage automatique de fonctionner. À cette fin, la course du cylindre doit être réglée à:

$$s_o \geq 1,1 \times s_{\text{régl.}}$$

(la limite supérieure ne doit pas dépasser une valeur recommandée par le constructeur)

où

$s_{\text{régl.}}$  – course de rattrapage selon les indications du fabricant du dispositif de réglage automatique, c'est-à-dire course à partir de laquelle il y a rattrapage du jeu des garnitures au frein pour une pression dans le cylindre égale à 100 kPa.

Dans les cas où, en accord avec le service technique, il est jugé difficile de mesurer la course au cylindre de frein, le réglage initial doit être choisi en accord avec ce service.

À partir de l'état ci-dessus, le frein doit être actionné 50 fois de suite avec une pression au cylindre égale à 200 kPa. Il est ensuite actionné une seule fois avec une pression au cylindre  $\geq 650$  kPa;

- 1.7.1.1.2 dans le cas des remorques équipées de freins à disque à commande hydraulique, aucune disposition concernant le réglage n'est considérée nécessaire;
- 1.7.1.1.3 dans le cas des remorques équipées de freins à tambour à commande hydraulique, le réglage des freins doit être effectué selon les indications du constructeur.

1.7.1.2 Pour l'essai sur route, les conditions à appliquer sont les suivantes:

Nombre de freinages	20
Durée d'un cycle de freinage	60 s
Vitesse initiale au début du freinage	60 km/h
Force du freinage	Dans ces essais, la force exercée sur la commande doit être réglée de manière telle à atteindre la décélération moyenne en régime de $3 \text{ m/s}^2$ en ce qui concerne la masse $P_R$ de la remorque au premier freinage; cette force doit rester constante lors des freinages ultérieurs.

Le taux de freinage d'une remorque est calculé selon la formule définie au paragraphe 1.4.4.3 de cette annexe, qui est la suivante:

$$z_R = (z_{R+M} - R) \cdot \frac{(D_M + P_R)}{P_R} + R$$

vitesse en fin de freinage (annexe 11, appendice 2, par. 3.1.5):

$$v_2 = v_1 \sqrt{\frac{P_M + P_1 + P_2/4}{P_M + P_1 + P_2}}$$

où

- $z_R$  – taux de freinage de la remorque,
- $z_{R+M}$  – taux de freinage de l'ensemble de véhicules (véhicule à moteur plus remorque),
- $R$  – résistance au roulement (= 0,01),
- $P_M$  – réaction statique normale totale entre le revêtement de la route et les roues du véhicule tracteur (en kg),
- $P_R$  – réaction statique normale totale entre le revêtement de la route et les roues de la remorque (en kg),
- $P_1$  – partie de la masse de la remorque portée par l'essieu (les essieux) non freiné(s) (en kg),
- $P_2$  – partie de la masse de la remorque portée par l'essieu (les essieux) freiné(s) (en kg),
- $v_1$  – vitesse initiale (en km/h),
- $v_2$  – vitesse finale (en km/h).



### 1.7.2 Efficacité à chaud

À la fin de l'essai effectué conformément au paragraphe 1.7.1, l'efficacité à chaud du système de freinage de service doit être mesurée dans les mêmes conditions que pour l'essai du type 0, mais dans des conditions de température différentes et à une vitesse initiale de 60 km/h. La force de freinage à chaud à la périphérie des roues ne doit pas être inférieure à 40 % de la masse maximale supportée par les roues quand le véhicule est à l'arrêt, ni inférieure à 60 % du chiffre relevé lors de l'essai du type 0 effectué à la même vitesse.

### 1.7.3 Essai de roulement libre

Après l'achèvement des essais prescrits au paragraphe 1.7.2 ci-dessus, on laisse les freins refroidir jusqu'à une température correspondant à l'état froid (c'est-à-dire  $\leq 100$  °C) et on vérifie que le véhicule peut rouler librement en s'assurant que l'une des conditions ci-après est remplie:

- a) les roues tournent librement (c'est-à-dire qu'on peut les faire tourner à la main);
- b) si, lorsque le véhicule circule à une vitesse constante de  $v = 60$  km/h, freins relâchés, les températures stabilisées des tambours ou des disques n'augmentent pas de plus de 80 °C, le moment résiduel de freinage est considéré comme acceptable.

## 1.8 Essai du type IIA (efficacité du freinage d'endurance)

1.8.1 Les véhicules des catégories ci-après doivent être soumis à l'essai du type IIA:

1.8.1.1 autocars interurbains et autocars de tourisme au long cours de la catégorie M<sub>3</sub>;

1.8.1.2 pour les véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> admis à tracter une remorque de la catégorie O<sub>4</sub>, si la masse maximale dépasse 26 t, la masse pour l'essai doit être limitée à 26 t, ou, si la masse à vide dépasse cette valeur, cette masse doit être prise en compte par calcul;

1.8.1.3 certains véhicules visés par l'ADR (voir annexe 5).

### 1.8.2 Conditions d'essai et efficacité prescrite

1.8.2.1 L'efficacité du système de freinage d'endurance doit être essayée à la masse maximale du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.

1.8.2.2 Les véhicules en charge sont essayés de telle manière que l'absorption d'énergie soit équivalente à celle obtenue au cours de la même durée pour un véhicule en charge circulant à une vitesse moyenne de 30 km/h en pente descendante de 7 % sur une distance de 6 km. Pendant l'essai, les dispositifs de freinage de service, de secours et de stationnement ne doivent pas être en fonction. Le rapport de transmission engagé doit être tel que le régime de rotation ne dépasse pas la valeur maximale fixée par le

constructeur. Un système de freinage d'endurance à commande intégrée peut être utilisé à condition que la commande soit réglée de manière que le dispositif de freinage de service ne soit pas actionné pendant l'essai; cette condition peut être vérifiée en contrôlant que les freins restent froids, au sens du paragraphe 1.4.1.1 de la présente annexe.

- 1.8.2.3 Pour les véhicules à moteur sur lesquels l'énergie est absorbée par la seule action du freinage moteur, une tolérance de 5 km/h sur la vitesse moyenne est admise, et le rapport de transmission qui permet de maintenir une vitesse stabilisée à la valeur la plus proche possible de 30 km/h sur une pente descendante de 7 % sera engagé. Si l'efficacité de l'action du freinage moteur seul est déterminée par une mesure de décélération, il suffira que la décélération moyenne mesurée soit d'au moins  $0,6 \text{ m/s}^2$ .

## 2. PERFORMANCES DES SYSTÈMES DE FREINAGE DES VÉHICULES DES CATÉGORIES M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> ET N

### 2.1 Système de freinage de service

- 2.1.1 Les essais des freins de service des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> et N sont exécutés dans les conditions indiquées dans le tableau ci-après:

	Catégorie	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>
	Type d'essai	0-I	0-I-II ou IIA	0-I	0-I	0-I-II
	v	60 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	60 km/h
Essai du type 0 moteur débrayé	$s \leq$	$0,15 v + \frac{v^2}{130}$				
	$d_m \geq$	$5,0 \text{ m/s}^2$				
Essai du type 0 moteur embrayé	v = 0,80 v <sub>max</sub> mais pas supérieure à:	100 km/h	90 km/h	120 km/h	100 km/h	90 km/h
	$s \leq$	$0,15 v + \frac{v^2}{103,5}$				
	$d_m \geq$	$4,0 \text{ m/s}^2$				
	F ≤	$70 \text{ daN}$				

où

- v – vitesse d'essai en km/h,
- s – distance d'arrêt en m,
- $d_m$  – décélération moyenne en régime en  $\text{m/s}^2$ ,
- F – force exercée sur la commande à pied, en daN,
- v<sub>max</sub> – vitesse maximale du véhicule, en km/h.

- 2.1.2 Dans le cas d'un véhicule à moteur autorisé à tracter une remorque non freinée, l'efficacité minimale prescrite pour la catégorie de véhicules à moteur correspondante (pour l'essai du type 0 moteur débrayé) doit être atteinte avec la remorque non freinée attelée au véhicule à moteur, et avec la remorque non freinée chargée à la masse maximale déclarée par le constructeur du véhicule à moteur.

L'efficacité du freinage de l'ensemble est vérifiée par des calculs de l'efficacité de freinage maximale effectivement obtenue par le véhicule à moteur seul (en charge) au cours de l'essai du type 0 moteur débrayé, en utilisant la formule suivante (aucun essai pratique avec une remorque non freinée attelée n'est exigé):

$$d_{M+R} = d_M \cdot \frac{PM}{PM + PR}$$

où

- $d_{M+R}$  – décélération moyenne en régime calculée du véhicule à moteur quand il est attelé à une remorque non freinée, en  $m/s^2$ ,
- $d_M$  – décélération moyenne maximale en régime du véhicule à moteur seul, obtenue pendant l'essai du type 0 moteur débrayé, en  $m/s^2$ ,
- PM – masse du véhicule à moteur (en charge),
- PR – masse maximale d'une remorque non freinée qui peut être attelée, selon les indications du constructeur du véhicule à moteur.

## 2.2 Système de freinage de secours

- 2.2.1 Le système de freinage de secours, même si la commande qui le met en action sert aussi à d'autres fonctions de freinage, doit donner une distance d'arrêt ne dépassant pas les valeurs indiquées ci-après et une décélération moyenne en régime au moins égale aux valeurs indiquées ci-après:

Catégorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>     $0,15 v + (2 v^2/130)$  (ce second terme correspondant à une décélération moyenne en régime  $d_m = 2,5 m/s^2$ ),

Catégorie N         $0,15 v + (2 v^2/115)$  (ce second terme correspondant à une décélération moyenne en régime  $d_m = 2,2 m/s^2$ ).

- 2.2.2 Si la commande du frein de secours est à main, l'efficacité prescrite doit être obtenue en exerçant sur la commande une force ne dépassant pas 60 daN, et la commande doit être placée de telle façon qu'elle puisse être actionnée facilement et rapidement par le conducteur.
- 2.2.3 Si la commande du frein de secours est à pied, l'efficacité prescrite doit être obtenue en exerçant sur la commande une force ne dépassant pas 70 daN, et la commande doit être placée de telle façon qu'elle puisse être actionnée facilement et rapidement par le conducteur.

2.2.4 L'efficacité du freinage de secours doit être vérifiée par l'essai du type 0 moteur débrayé à partir des vitesses initiales ci-après:

M<sub>2</sub>: 60 km/h

M<sub>3</sub>: 60 km/h

N<sub>1</sub>: 70 km/h

N<sub>2</sub>: 50 km/h

N<sub>3</sub>: 40 km/h

2.2.5 L'efficacité du freinage de secours sera vérifiée en simulant les conditions d'une défaillance réelle dans le système de freinage de service.

2.2.6 Pour les véhicules utilisant des systèmes de freinage électrique à récupération, l'efficacité du freinage doit également être vérifiée dans le cas des deux types de défaillance suivants:

2.2.6.1 défaillance totale de la composante électrique du freinage de service;

2.2.6.2 cas où, du fait de la défaillance, la composante électrique produit la force maximale de freinage.

2.3 Systèmes de freinage de stationnement

2.3.1 Le système de freinage de stationnement, même s'il est combiné avec l'un des autres systèmes de freinage, doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente, ascendante ou descendante de 18 %.

2.3.2 Sur les véhicules auxquels il est autorisé d'atteler une remorque, le système de freinage de stationnement du véhicule tracteur doit pouvoir maintenir l'ensemble à l'arrêt sur une pente de 12 %.

2.3.3 Si la commande est à main, la force exercée sur la commande ne doit pas dépasser 60 daN.

2.3.4 Si la commande est à pied, la force exercée sur la commande ne doit pas dépasser 70 daN.

2.3.5 Un système de freinage de stationnement qui doit être actionné plusieurs fois avant d'atteindre l'efficacité prescrite peut être admis.

2.3.6 Pour vérifier la conformité aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.2.4 du présent Règlement, on doit exécuter un essai du type 0 moteur débrayé, à une vitesse d'essai initiale de 30 km/h. Lors d'un freinage exécuté par manœuvre de la commande du système de frein de stationnement, la décélération moyenne en régime et la décélération juste avant l'arrêt du véhicule ne doivent pas être inférieures à 1,5 m/s<sup>2</sup>. L'essai est exécuté sur le véhicule en charge.

La force exercée sur le dispositif de commande de frein ne doit pas dépasser les valeurs prescrites.

2.4 Efficacité résiduelle du système de freinage de service en cas de défaillance de la transmission

2.4.1 L'efficacité résiduelle du système de freinage de service, en cas de défaillance dans une partie de sa transmission, doit permettre d'obtenir une distance de freinage qui ne soit pas supérieure aux valeurs ci-après et une décélération moyenne en régime qui ne soit pas inférieure aux valeurs ci-après, avec une force sur la commande ne dépassant pas 70 daN, lors d'un essai du type 0 moteur débrayé à partir des vitesses initiales ci-après pour la catégorie de véhicules concernée:

Distance de freinage (m) et décélération moyenne  
en régime ( $d_m$ ) ( $m/s^2$ )

Cat. véh.	v (km/h)	Distance de freinage en charge (m)	$d_m$ ( $m/s^2$ )	Distance de freinage à vide (m)	$d_m$ ( $m/s^2$ )
M <sub>2</sub>	60	$0,15v + (100/30) \cdot (v^2/130)$	1,5	$0,15v + (100/25) \cdot (v^2/130)$	1,3
M <sub>3</sub>	60	$0,15v + (100/30) \cdot (v^2/130)$	1,5	$0,15v + (100/30) \cdot (v^2/130)$	1,5
N <sub>1</sub>	70	$0,15v + (100/30) \cdot (v^2/115)$	1,3	$0,15v + (100/25) \cdot (v^2/115)$	1,1
N <sub>2</sub>	50	$0,15v + (100/30) \cdot (v^2/115)$	1,3	$0,15v + (100/25) \cdot (v^2/115)$	1,1
N <sub>3</sub>	40	$0,15v + (100/30) \cdot (v^2/115)$	1,3	$0,15v + (100/30) \cdot (v^2/115)$	1,3

2.4.2 L'efficacité résiduelle du système de freinage sera vérifiée en simulant les conditions d'une défaillance réelle dans le système de freinage de service.

### 3. PERFORMANCES DES SYSTÈMES DE FREINAGE DES VÉHICULES DE LA CATÉGORIE O

3.1 Systèmes de freinage de service

3.1.1 Prescription relative aux essais des véhicules de la catégorie O<sub>1</sub>:

Dans les cas où la présence d'un système de freinage de service est obligatoire, son efficacité doit satisfaire aux prescriptions énoncées pour les catégories O<sub>2</sub> et O<sub>3</sub>.

3.1.2 Prescriptions relatives à l'essai des véhicules de catégories O<sub>2</sub> et O<sub>3</sub>:

3.1.2.1 Si le système de freinage de service est du type continu ou semi-continu, la somme des forces qui s'exercent à la périphérie des roues freinées doit être égale à au moins x % de la force correspondant à la charge statique maximale par roue, x ayant les valeurs suivantes:

x %

remorque, en charge et à vide:	50
semi-remorque, en charge et à vide:	45
remorque à essieu médian, en charge et à vide:	50

3.1.2.2 Si la remorque est équipée de freins à air comprimé, la pression dans la conduite d'alimentation ne doit pas dépasser 700 kPa au cours de l'essai de freinage et la valeur du signal dans la conduite ou la ligne de commande ne doit pas dépasser les valeurs suivantes, respectivement:

- a) 650 kPa dans la conduite de commande pneumatique;
- b) une valeur numérique de demande correspondant à 650 kPa (voir norme ISO 11992:2003) dans la ligne de commande électrique.

La vitesse d'essai est de 60 km/h. Un essai supplémentaire à 40 km/h doit être effectué avec la remorque chargée aux fins de comparaison avec le résultat de l'essai du type I.

3.1.2.3 Si le système de freinage est du type à inertie, il doit satisfaire aux prescriptions de l'annexe 12 du présent Règlement.

3.1.2.4 De plus, les véhicules doivent être soumis à l'essai du type I.

3.1.2.5 Pour les essais du type I d'une semi-remorque, la masse freinée par le ou les essieux de cette dernière doit correspondre à la charge maximale sur le ou les essieux (charge sur la sellette non comprise).

3.1.3 Prescriptions relatives aux essais des véhicules de la catégorie O<sub>4</sub>:

3.1.3.1 Si le système de freinage de service est de type continu ou semi-continu, la somme des forces exercées à la périphérie des roues freinées doit représenter au moins x % de la masse maximale statique sur les roues, x ayant les valeurs suivantes:

<u>x %</u>		
	remorque, en charge et à vide:	50
	semi-remorque, en charge et à vide:	45
	remorque à essieu médian, en charge et à vide:	50

3.1.3.2 Si la remorque est équipée d'un système de freinage à air comprimé, la pression ne doit pas dépasser 650 kPa dans la conduite de commande, ni 700 kPa dans la conduite d'alimentation pendant l'essai de freinage. La vitesse d'essai est de 60 km/h.

3.1.3.3 En outre, les véhicules doivent être soumis à l'essai du type III.

3.1.3.4 Dans l'essai du type III sur une semi-remorque, la masse freinée par le ou les essieux de cette dernière doit correspondre à la charge maximale sur le ou les essieux.

3.2 Système de freinage de stationnement

3.2.1 Le système de freinage de stationnement dont est équipée la remorque ou la semi-remorque doit pouvoir maintenir immobile la remorque ou la semi-remorque en charge et dételée du véhicule tracteur, sur une pente ascendante ou descendante de 18 %. La force exercée sur la commande ne doit pas dépasser 60 daN.

- 3.3           Système de freinage automatique
- 3.3.1        L'efficacité du freinage automatique en cas de défaillance, selon la description du paragraphe 5.2.1.18.3 du présent Règlement, lors de l'essai du véhicule chargé à partir d'une vitesse de 40 km/h, ne doit pas être inférieure à 13,5 % de la charge statique maximale par roue. Le blocage des roues à des niveaux d'efficacité supérieurs à 13,5 % est autorisé.
4.            TEMPS DE RÉPONSE
- 4.1           Sur tout véhicule où le système de freinage de service fait appel totalement ou partiellement à une source d'énergie autre que l'effort musculaire du conducteur, la condition suivante doit être remplie:
- 4.1.1        lors d'une manœuvre d'urgence, le délai entre le moment où la commande commence à être actionnée et le moment où la force de freinage sur l'essieu le plus défavorisé atteint la valeur correspondant à l'efficacité prescrite ne doit pas dépasser 0,6 s;
- 4.1.2        dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage à air comprimé, on considère qu'il est satisfait à la condition énoncée au paragraphe 4.1.1 ci-dessus si le véhicule répond aux dispositions de l'annexe 6 du présent Règlement;
- 4.1.3        dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage hydraulique, les conditions du paragraphe 4.1.1 ci-dessus sont considérées comme remplies si, lors d'une manœuvre d'urgence, la décélération du véhicule ou la pression dans le cylindre le plus défavorisé atteint la valeur correspondant à l'efficacité prescrite dans un délai de 0,6 s.

---

<sup>1</sup> Le blocage des roues est autorisé s'il en est fait mention expressément.

<sup>2</sup> Le fabricant doit communiquer au service technique la famille de courbes de freinage qu'autorise la stratégie de commande automatique appliquée. Ces courbes peuvent être vérifiées par le service technique.

<sup>3</sup> En accord avec le service technique, l'évaluation de l'état de charge n'est pas nécessaire sur les véhicules disposant d'une source d'énergie embarquée leur permettant de charger leurs batteries de traction et d'un moyen de régulation de leur état de charge.

Annexe 4 – Appendice

MÉTHODE DE SURVEILLANCE DE L'ÉTAT DE CHARGE DES BATTERIES

Cette méthode s'applique aux batteries de véhicules utilisés pour la traction et le freinage par récupération.

Cette méthode nécessite l'utilisation d'un wattheuremètre bidirectionnel pour courant continu.

1. MÉTHODE

- 1.1 Si les batteries sont neuves ou ont été entreposées longtemps, elles doivent subir les cycles recommandés par le fabricant, après quoi elles doivent subir une phase de stabilisation d'au moins 8 h à température ambiante.
  - 1.2 Les batteries doivent être complètement chargées selon la méthode recommandée par le fabricant.
  - 1.3 À l'issue des essais de freinage prescrits aux paragraphes 1.2.11, 1.4.1.2.2, 1.5.1.7 et 1.5.3.1.3 de l'annexe 4, on enregistre la puissance (en wattheures) consommée par les moteurs de traction et fournie par le système de freinage à récupération, comme consommation totale de marche qui servira à déterminer l'état de charge existant au début ou à la fin de tel ou tel essai.
  - 1.4 Pour reproduire un état de charge donné des batteries en vue des essais comparatifs prévus au paragraphe 1.5.3.1.3, les batteries doivent être soit rechargées à ce niveau, soit chargées à un niveau supérieur puis déchargées à puissance approximativement constante jusqu'à l'état de charge requis. À défaut, sur les véhicules équipés uniquement pour la traction électrique sur batterie, l'état de charge peut être modifié par utilisation du véhicule. Dans le cas des essais effectués batteries partiellement chargées, les essais doivent commencer le plus tôt possible après que les batteries auront atteint l'état de charge requis.
-



Annexe 5DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES  
À CERTAINS VÉHICULES VISÉS PAR L'ADR

## 1. DOMAINE D'APPLICATION

La présente annexe s'applique à certains véhicules pour lesquels l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) contient des prescriptions particulières en ce qui concerne le dispositif antiblocage et l'efficacité du freinage d'endurance.

## 2. PRESCRIPTIONS

## 2.1 Dispositions générales

Les véhicules à moteur et les remorques conçus pour le transport de marchandises dangereuses doivent satisfaire à toutes les prescriptions techniques pertinentes du présent Règlement. Le cas échéant, ils doivent aussi satisfaire aux prescriptions techniques ci-dessous.

## 2.2 Dispositif antiblocage sur les remorques

2.2.1 Les remorques de la catégorie O<sub>4</sub> doivent être équipées d'un dispositif antiblocage de la catégorie A tel qu'il est défini à l'annexe 13 du présent Règlement.

## 2.3 Système de freinage d'endurance

2.3.1 Les véhicules à moteur dont la masse maximale dépasse 16 t ou qui sont autorisés à tracter une remorque de la catégorie O<sub>4</sub> doivent être équipés d'un système de freinage d'endurance conforme au paragraphe 2.15 du présent Règlement et qui satisfait aux prescriptions suivantes:

## 2.3.1.1 les caractéristiques de la commande du système de freinage d'endurance doivent être d'un type décrit aux paragraphes 2.15.2.1 à 2.15.2.3 du présent Règlement;

## 2.3.1.2 en cas de défaillance électrique du dispositif antiblocage, les systèmes de freinage d'endurance à commande intégrée ou combinée doivent être automatiquement mis hors fonction;

## 2.3.1.3 l'action du système de freinage d'endurance doit être contrôlée par le dispositif antiblocage de façon que le ou les essieux freinés par le système de freinage d'endurance ne puissent pas se bloquer sous l'action de ce dernier à des vitesses supérieures à 15 km/h. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas à la partie du système de freinage représentée par l'effet de frein moteur naturel;

- 2.3.1.4 l'action du système de freinage d'endurance doit être modulable selon plusieurs niveaux d'efficacité, y compris un niveau bas adapté à l'état du véhicule à vide. Lorsque le système de freinage d'endurance d'un véhicule à moteur utilise le frein moteur, les différents rapports de transmission sont considérés comme fournissant les différents niveaux d'efficacité;
- 2.3.1.5 l'efficacité du système de freinage d'endurance doit être telle qu'elle satisfasse aux prescriptions du paragraphe 1.8 de l'annexe 4 du présent Règlement (essai de type IIA), la masse du véhicule en charge comprenant la masse du tracteur en charge et la masse remorquée maximale autorisée, le total ne devant pas dépasser 44 t.
- 2.3.2 Si une remorque est équipée d'un système de freinage d'endurance, elle doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2.3.1.1 à 2.3.1.4 ci-dessus, selon le cas.
-

## Annexe 6

### MÉTHODE DE MESURE DU TEMPS DE RÉPONSE POUR LES VÉHICULES ÉQUIPÉS DE SYSTÈMES DE FREINAGE À AIR COMPRIMÉ

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES
  - 1.1 Les temps de réponse du système de freinage de service sont déterminés sur le véhicule à l'arrêt, la pression devant être mesurée à l'entrée du cylindre du frein le plus défavorisé. Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de freinage mixtes à air comprimé/hydraulique, la pression peut être mesurée à l'entrée de l'unité pneumatique la plus défavorisée. Si le véhicule est équipé de répartiteurs de freinage en fonction de la charge, ces dispositifs devront être mis en position «en charge».
  - 1.2 Lors des essais, la course des cylindres des freins des différents essieux doit être celle qui répond à des freins réglés au plus près.
  - 1.3 Les temps de réponse déterminés conformément aux dispositions de la présente annexe sont arrondis au dixième de seconde le plus proche. Si le chiffre des centièmes est égal ou supérieur à 5, le temps de réponse est arrondi au dixième supérieur.
2. VÉHICULES À MOTEUR
  - 2.1 Au début de chaque essai, la pression dans les réservoirs doit être égale à la pression à laquelle le régulateur rétablit l'alimentation du système. Dans les systèmes non munis de régulateur (par exemple, compresseur à plafond), la pression dans le réservoir au début de chaque essai doit être égale à 90 % de la pression déclarée par le constructeur et définie au paragraphe 1.2.2.1 de la section A de l'annexe 7 du présent Règlement, utilisée pour les essais prescrits dans la présente annexe.
  - 2.2 Les temps de réponse en fonction du temps d'actionnement ( $t_f$ ) sont à obtenir par une succession de manœuvres à fond de course, en partant du temps d'actionnement le plus court possible jusqu'à un temps d'environ 0,4 s. Les valeurs mesurées doivent être portées sur un diagramme.
  - 2.3 Le temps de réponse à prendre en considération pour l'essai est celui correspondant à un temps d'actionnement de 0,2 s. Ce temps de réponse peut être obtenu, à partir du diagramme, par interpolation graphique.
  - 2.4 Pour un temps d'actionnement de 0,2 s, le temps entre le début de la manœuvre de la pédale de commande et l'instant où la pression dans le cylindre de frein atteint 75 % de sa valeur asymptotique ne doit pas dépasser 0,6 s.

2.5 Dans le cas des véhicules à moteur ayant une conduite de commande pneumatique pour les remorques, le temps de réponse est, outre les conditions de mesure définies dans le paragraphe 1.1 de la présente annexe, mesuré à l'extrémité d'un tuyau d'une longueur de 2,5 m et d'un diamètre intérieur de 13 mm, qui doit être raccordé à la tête d'accouplement de la conduite de commande du système de freinage de service. Durant cet essai, un volume de  $385 \pm 5 \text{ cm}^3$  (censé correspondre au volume d'un tuyau d'une longueur de 2,5 m et d'un diamètre intérieur de 13 mm sous une pression de 650 kPa) est raccordé à la tête d'accouplement de la conduite d'alimentation. Les tracteurs pour semi-remorques doivent être équipés de tuyaux flexibles pour la liaison avec la semi-remorque. Les têtes d'accouplement sont donc situées à l'extrémité de ces tuyaux flexibles. La longueur et le diamètre intérieur de ces tuyaux doivent être indiqués au point 14.6 du document dont le modèle est présenté dans l'annexe 2 du présent Règlement.

2.6 Le temps s'écoulant entre le début de l'actionnement de la pédale de commande et l'instant où

- a) la pression mesurée à la tête d'accouplement de la conduite de commande pneumatique
- b) la valeur numérique de la demande dans la conduite de commande électrique mesurée conformément à la norme ISO 11992:2003

atteint x % de sa valeur asymptotique, c'est-à-dire finale, ne doit pas dépasser les valeurs figurant dans le tableau ci-après:

x [%]	t [s]
10	0,2
75	0,4

2.7 Dans le cas des véhicules à moteur autorisés à tracter des remorques de la catégorie O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub> équipés de systèmes de freinage à air comprimé, outre les conditions susmentionnées, on vérifie que les prescriptions du paragraphe 5.2.1.18.4.1 du présent Règlement sont remplies en procédant à l'essai suivant:

- a) en mesurant la pression à l'extrémité d'un tube de 2,5 m de long et d'un diamètre intérieur de 13 mm qui doit être raccordé à la tête d'accouplement de la conduite d'alimentation;
- b) en simulant une défaillance de la conduite de commande à la tête d'accouplement;
- c) en actionnant le dispositif de commande de freinage de service pendant 0,2 s, selon la description du paragraphe 2.3 ci-dessus.

### 3. REMORQUES

- 3.1 Les temps de réponse de la remorque sont mesurés sans le véhicule à moteur. Pour remplacer ce dernier, il est utilisé un simulateur auquel les têtes d'accouplement de la conduite d'alimentation, de la conduite de commande pneumatique et/ou le connecteur de la ligne de commande électrique sont reliés.
- 3.2 La pression dans la conduite d'alimentation doit être de 650 kPa.
- 3.3 Le simulateur pour les conduites de commande pneumatique doit avoir les caractéristiques suivantes:
- 3.3.1 Il doit comprendre un réservoir de 30 l rempli à une pression de 650 kPa avant chaque essai et qui ne doit pas être rechargé au cours de l'essai. Le simulateur doit comporter à la sortie du dispositif de commande du freinage un orifice d'un diamètre de 4,0 à 4,3 mm. Le volume de la conduite mesuré depuis l'orifice jusqu'à la tête d'accouplement comprise, doit être de  $385 \pm 5 \text{ cm}^3$  (ce qui est censé correspondre au volume d'un tuyau de 2,5 m de long et de 13 mm de diamètre intérieur sous une pression de 650 kPa). Les pressions dans la conduite de commande spécifiées au paragraphe 3.3.3 de la présente annexe doivent être mesurées juste en aval de l'orifice.
- 3.3.2 Le dispositif de commande du système de freinage doit être conçu de telle sorte que son fonctionnement ne dépende pas de l'essayeur.
- 3.3.3 Le simulateur doit être réglé, par exemple par le choix du diamètre de l'orifice mentionné au paragraphe 3.3.1 de la présente annexe de telle sorte que, lorsqu'il est raccordé à un réservoir de  $385 \pm 5 \text{ cm}^3$ , le temps de montée en pression de 65 à 490 kPa (c'est-à-dire de 10 à 75 % respectivement, de la pression nominale de 650 kPa) soit de  $0,2 \pm 0,01 \text{ s}$ . Si ce réservoir est remplacé par un réservoir de  $1\,155 \pm 15 \text{ cm}^3$ , le temps de montée en pression de 65 à 490 kPa, sans nouveau réglage, doit être de  $0,38 \pm 0,02 \text{ s}$ . Entre ces deux valeurs de pression, la pression doit croître de manière sensiblement linéaire. Les tuyaux de raccordement de ces réservoirs ne doivent pas être flexibles, et ils doivent avoir un diamètre intérieur égal ou supérieur à 10 mm.
- 3.3.4 Les figures de l'appendice à la présente annexe donnent un exemple de configuration du simulateur pour l'étalonnage et l'essai.
- 3.4 Le simulateur servant à vérifier la réponse aux signaux transmis par l'intermédiaire de la ligne de commande électrique doit présenter les caractéristiques suivantes:
- 3.4.1 le simulateur doit produire un signal numérique de demande dans la ligne de commande électrique conforme à la norme ISO 11992-2:2003 et acheminer les renseignements appropriés à la remorque par l'intermédiaire des broches n<sup>os</sup> 6 et 7 du raccord ISO 7638:1997. Pour la mesure du temps de réponse, le simulateur peut, à la demande du fabricant, signaler à la remorque qu'il n'existe aucune conduite

de commande pneumatique et que le signal de demande passant par la ligne de commande électrique est acheminé par deux circuits indépendants (voir par. 6.4.2.2.24 et 6.4.2.2.25 de la norme ISO 11992-2:2003);

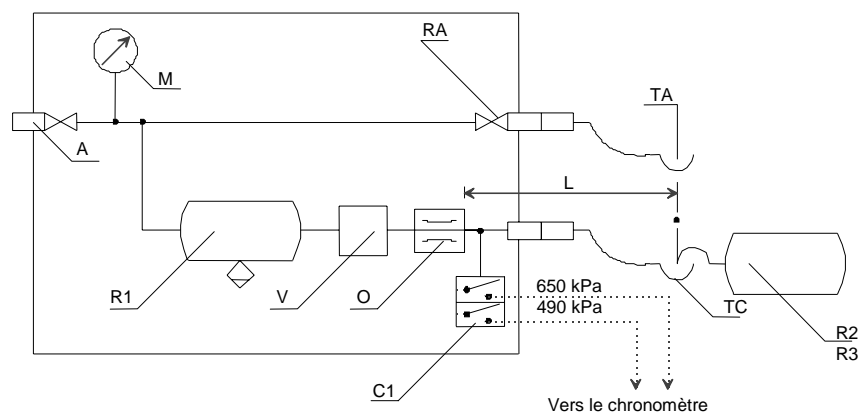
- 3.4.2 la commande du système de freinage doit être conçue de telle sorte que son efficacité en service ne soit pas diminuée par le dispositif d'essai;
- 3.4.3 pour la mesure du temps de réponse, le signal produit par le simulateur électrique doit être équivalent à une augmentation linéaire de la pression pneumatique de 0,0 à 650 kPa en  $0,2 \pm 0,01$  s;
- 3.4.4 Les schémas figurant dans l'appendice de la présente annexe expliquent comment installer et utiliser correctement le simulateur.
- 3.5 Prescriptions d'efficacité
- 3.5.1 Sur les remorques équipées d'une conduite de commande pneumatique, le temps s'écoulant entre le moment où la pression produite dans la conduite de commande par le simulateur atteint 65 kPa et le moment où la pression dans les chambres de frein de la remorque atteint 75 % de sa valeur asymptotique ne doit pas dépasser 0,4 s.
- 3.5.1.1 Les remorques équipées d'une conduite de commande pneumatique et d'une transmission de commande électrique doivent être soumises à l'essai alors qu'elles sont alimentées par l'intermédiaire d'un raccord ISO 7638:1997, à 5 ou 7 broches.
- 3.5.2 Sur les remorques équipées d'une ligne de commande électrique, le temps s'écoulant entre le moment où le signal produit par le simulateur dépasse l'équivalent de 65 kPa et le moment où la pression dans la chambre de frein de la remorque dépasse 75 % de sa valeur asymptotique ne doit pas dépasser 0,4 s.
- 3.5.3 Sur les remorques équipées d'une conduite de commande pneumatique et d'une ligne de commande électrique, la mesure du temps de réponse pour chacune d'entre elles doit être déterminée de façon séparée, conformément à la procédure prescrite ci-dessus.
-

## Annexe 6 – Appendice

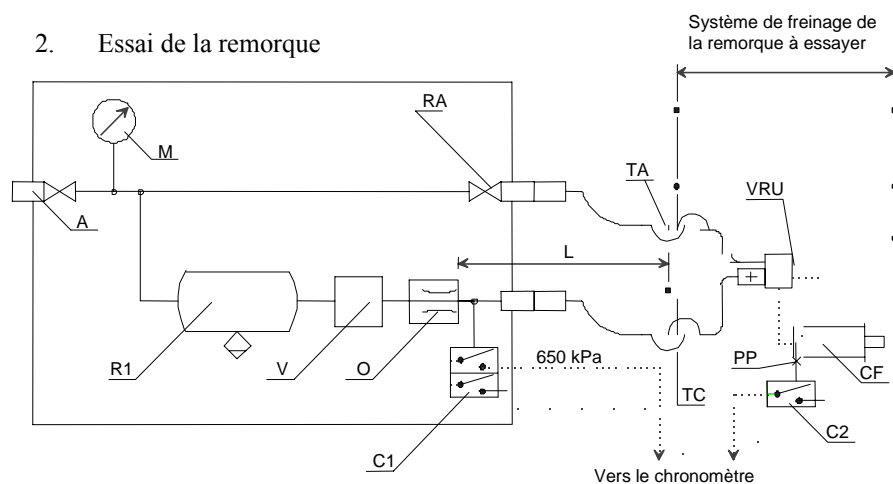
## EXEMPLES DE CONFIGURATION DU SIMULATEUR

(voir annexe 6, par. 3)

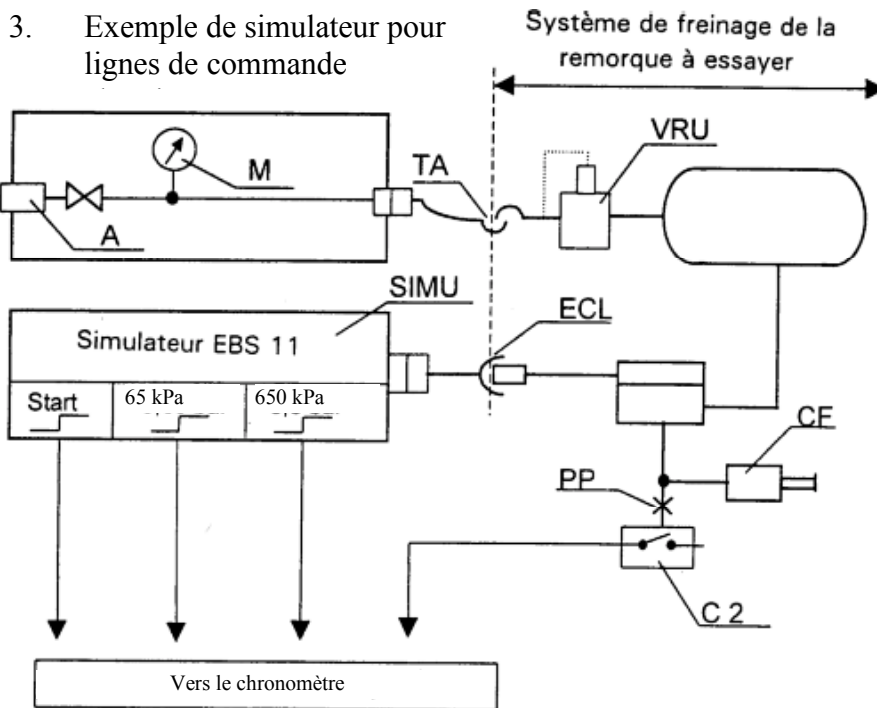
## 1. Configuration du simulateur



## 2. Essai de la remorque



- A – raccord d'alimentation avec robinet d'arrêt,
- C1 – manocontacteur du simulateur, réglé à 650 kPa et à 490 kPa,
- C2 – manocontacteur à raccorder au cylindre de frein de la remorque, réglé à 75 % de la valeur asymptotique de la pression dans le cylindre de frein CF,
- CF – cylindre de frein,
- L – tuyau ayant, depuis l'orifice O jusqu'à la tête d'accouplement TC comprise, un volume intérieur de  $385 \pm 5 \text{ cm}^3$  sous une pression de 650 kPa,
- M – manomètre,
- O – orifice ayant un diamètre minimal de 4 mm et maximal de 4,3 mm,
- PP – prise de pression pour l'essai,
- R1 – réservoir d'air de 30 l avec robinet de purge,
- R2 – réservoir d'étalonnage ayant, y compris sa tête d'accouplement TC, un volume intérieur de  $385 \pm 5 \text{ cm}^3$ ,
- R3 – réservoir d'étalonnage ayant, y compris sa tête d'accouplement TC, un volume intérieur de  $1\,155 \pm 15 \text{ cm}^3$ ,
- RA – robinet d'arrêt,
- TA – tête d'accouplement de la conduite d'alimentation,
- TC – tête d'accouplement de la conduite de commande,
- V – dispositif de commande du système de freinage,
- VRU – valve-relais d'urgence de la remorque.



- ECL – ligne de commande électrique conforme à la norme ISO 7638,
- SIMU – simulateur EBS 11 (Byte 3,4) conforme à la norme ISO 11992, avec signaux de sortie au départ, à 65 kPa et à 650 kPa,
- A – raccord d'alimentation avec robinet d'arrêt,
- C2 – manoccontacteur à raccorder au cylindre de frein de la remorque, réglé à 75 % de la valeur asymptotique de la pression dans le cylindre de frein CF,
- CF – cylindre de frein,
- M – manomètre,
- PP – prise de pression pour l'essai,
- TA – tête d'accouplement de la conduite d'alimentation,
- VRU – valve-relais d'urgence de la remorque.



Annexe 7PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX SOURCES ET RÉSERVOIRS D'ÉNERGIE  
(ACCUMULATEURS D'ÉNERGIE)

## A. SYSTÈMES DE FREINAGE À AIR COMPRIMÉ

1. CAPACITÉ DES RÉSERVOIRS D'ÉNERGIE
  - 1.1 Prescriptions générales
    - 1.1.1 Les véhicules sur lesquels le fonctionnement du système de freinage nécessite l'utilisation d'air comprimé doivent être munis de réservoirs d'énergie répondant, du point de vue capacité, aux prescriptions énoncées aux paragraphes 1.2 et 1.3 de la présente annexe (sect. A).
    - 1.1.2 Les réservoirs des différents circuits doivent être facilement reconnaissables.
    - 1.1.3 Aucune prescription de capacité des réservoirs n'est toutefois imposée lorsque le système de freinage est tel qu'il soit possible d'obtenir, en l'absence de toute réserve d'énergie, une efficacité de freinage au moins égale à celle prescrite pour le freinage de secours.
    - 1.1.4 Pour la vérification des prescriptions visées aux paragraphes 1.2 et 1.3 ci-après, les freins doivent être réglés au plus près.
  - 1.2 Véhicules à moteur
    - 1.2.1 Les réservoirs des freins à air comprimé des véhicules à moteur doivent être conçus de telle manière qu'après huit manœuvres à fond de course de la commande du système de freinage de service, la pression résiduelle dans le ou les réservoirs ne soit pas inférieure à celle nécessaire pour assurer le freinage de secours avec l'efficacité prescrite.
    - 1.2.2 Lors de l'essai, les conditions ci-dessous sont à respecter:
      - 1.2.2.1 le niveau initial d'énergie dans le ou les réservoirs doit être égal à la valeur déclarée par le constructeur<sup>1</sup>. Cette valeur doit permettre d'assurer l'efficacité prescrite pour le freinage de service;
      - 1.2.2.2 le ou les réservoirs ne doivent pas être alimentés. En outre, au cours de l'essai, le ou les réservoirs des équipements auxiliaires doivent être isolés;
      - 1.2.2.3 Sur les véhicules à moteur autorisés à tracter une remorque et équipés d'une conduite de commande pneumatique, la conduite d'alimentation doit être obturée et un réservoir d'air comprimé de 0,5 l doit être raccordé directement à la tête d'accouplement de la conduite de commande pneumatique. Avant chacun des freinages, la pression dans ce réservoir d'air comprimé doit être ramenée à zéro.

Après l'essai décrit au paragraphe 1.2.1 ci-dessus, le niveau d'énergie alimentant la conduite de commande pneumatique ne doit pas descendre au-dessous de la moitié de la valeur obtenue lors du premier freinage.

### 1.3 Remorques

1.3.1 Les réservoirs équipant les remorques et semi-remorques doivent être tels qu'après huit actionnements à fond de course du système de freinage de service du véhicule tracteur, le niveau d'énergie fourni aux organes utilisateurs ne descende pas au-dessous de la moitié de la valeur obtenue lors du premier freinage, et n'actionne ni le frein automatique ni le frein de stationnement de la remorque.

1.3.2 Lors de l'essai, les conditions ci-dessous sont à respecter:

1.3.2.1 la pression dans les réservoirs au début de l'essai doit être de 850 kPa;

1.3.2.2 la conduite d'alimentation doit être obturée; en outre, le ou les réservoirs des équipements auxiliaires doivent être isolés;

1.3.2.3 il ne doit pas y avoir réalimentation du ou des réservoirs pendant l'essai;

1.3.2.4 pour chaque freinage, la pression dans la conduite de commande pneumatique doit être de 750 kPa;

1.3.2.5 pour chaque freinage, la valeur numérique de la demande dans la ligne de commande électrique doit correspondre à une pression de 750 kPa.

## 2. CAPACITÉ DES SOURCES D'ÉNERGIE

### 2.1 Dispositions générales

Les compresseurs doivent satisfaire aux conditions des paragraphes ci-après.

### 2.2 Définitions

2.2.1 « $p_1$ » est la pression correspondant à 65 % de la pression  $p_2$  définie au paragraphe 2.2.2 ci-après.

2.2.2 « $p_2$ » est la valeur déclarée par le constructeur et mentionnée au paragraphe 1.2.2.1 ci-dessus.

2.2.3 « $t_1$ » est le temps nécessaire à la pression relative pour passer de la valeur 0 à la valeur  $p_1$ , et « $t_2$ » le temps nécessaire pour passer de la valeur 0 à la valeur  $p_2$ .

- 2.3 Conditions de mesure
- 2.3.1 Dans tous les cas, le régime de rotation du compresseur est celui obtenu quand le moteur tourne au régime correspondant à sa puissance maximale ou au régime permis par le limiteur.
- 2.3.2 Au cours des essais pour la détermination des temps  $t_1$  et  $t_2$ , le ou les réservoirs des équipements auxiliaires doivent être isolés.
- 2.3.3 Lorsqu'il est prévu d'atteler une remorque à un véhicule à moteur, celle-ci sera représentée par un réservoir dont la pression maximale relative  $p$  (exprimée en  $\text{kPa} \cdot 100$ ) est celle pouvant être fournie par le circuit d'alimentation du véhicule tracteur, et dont le volume  $V$  exprimé en l est donné par la formule  $p \cdot V = 20 R$  ( $R$  étant la masse maximale admissible sur les essieux de la remorque, exprimée en t).
- 2.4 Interprétation des résultats
- 2.4.1 Le temps  $t_1$  correspondant au réservoir le plus défavorisé ne doit pas dépasser:
- 2.4.1.1 3 min pour les véhicules auxquels il n'est pas autorisé d'atteler une remorque, ou
- 2.4.1.2 6 min pour les véhicules auxquels il est autorisé d'atteler une remorque.
- 2.4.2 Le temps  $t_2$  correspondant au réservoir le plus défavorisé ne doit pas dépasser:
- 2.4.2.1 6 min pour les véhicules auxquels il n'est pas autorisé d'atteler une remorque, ou
- 2.4.2.2 9 min pour les véhicules auxquels il est autorisé d'atteler une remorque.
- 2.5 Essai complémentaire
- 2.5.1 Lorsque le véhicule à moteur est muni d'un ou de plusieurs réservoirs pour équipements auxiliaires ayant une capacité totale supérieure à 20 % de la capacité totale des réservoirs des freins, il doit être procédé à un essai complémentaire pendant lequel aucune perturbation du fonctionnement des valves commandant le remplissage du ou des réservoirs d'équipements auxiliaires ne doit survenir.
- 2.5.2 Il doit être vérifié, au cours de cet essai, que le temps  $t_3$  nécessaire pour élever la pression de 0 à  $p_2$  dans le réservoir de frein le plus défavorisé est inférieur à:
- 2.5.2.1 8 min pour les véhicules auxquels il n'est pas autorisé d'atteler une remorque,
- 2.5.2.2 11 min pour les véhicules auxquels il est autorisé d'atteler une remorque.
- 2.5.3 L'essai doit se dérouler dans les conditions prescrites aux paragraphes 2.3.1 et 2.3.3 ci-dessus.

## 2.6 Véhicules tracteurs

- 2.6.1 Les véhicules à moteur qui sont autorisés à tracter une remorque doivent aussi satisfaire aux conditions énoncées ci-dessus pour les véhicules qui n'y sont pas autorisés. Dans ce cas, les essais des paragraphes 2.4.1 et 2.4.2 (et 2.5.2) sont effectués sans le réservoir mentionné au paragraphe 2.3.3 ci-dessus.

## B. SYSTÈMES DE FREINAGE À DÉPRESSION

### 1. CAPACITÉ DES RÉSERVOIRS D'ÉNERGIE

#### 1.1 Prescriptions générales

- 1.1.1 Les véhicules sur lesquels le fonctionnement du système de freinage nécessite l'utilisation de la dépression doivent être munis de réservoirs d'énergie répondant, du point de vue capacité, aux prescriptions visées aux paragraphes 1.2 et 1.3 de la présente annexe (sect. B).
- 1.1.2 Aucune prescription de capacité des réservoirs n'est toutefois imposée lorsque le système de freinage est tel qu'il soit possible d'obtenir, en l'absence de toute réserve d'énergie, une efficacité de freinage au moins égale à celle prescrite pour le freinage de secours.
- 1.1.3 Pour la vérification des prescriptions visées aux paragraphes 1.2 et 1.3 de la présente annexe, les freins doivent être réglés au plus près.

#### 1.2 Véhicules à moteur

- 1.2.1 Les réservoirs d'énergie des véhicules à moteur doivent être tels qu'il soit encore possible d'obtenir l'efficacité prescrite pour le freinage de secours:
- 1.2.1.1 après huit actionnements à fond de course de la commande du système de freinage de service lorsque la source d'énergie est une pompe à vide,
- 1.2.1.2 après quatre actionnements à fond de course de la commande du système de freinage de service lorsque la source d'énergie est le moteur.
- 1.2.2 Lors de l'essai, les conditions ci-dessous sont à respecter:
- 1.2.2.1 le niveau initial d'énergie dans le ou les réservoirs doit être égal à la valeur déclarée par le constructeur<sup>2</sup>. Cette valeur doit permettre d'obtenir l'efficacité prescrite pour le freinage de service et doit correspondre à une dépression qui n'est pas supérieure à 90 % de la dépression maximale fournie par la source d'énergie;
- 1.2.2.2 le ou les réservoirs ne doivent pas être alimentés. En outre, au cours de l'essai, le ou les réservoirs des équipements auxiliaires doivent être isolés;

- 1.2.2.3 pour les véhicules à moteur auxquels il est autorisé d'atteler une remorque, la conduite d'alimentation doit être obturée et une capacité de 0,5 l doit être raccordée à la conduite de commande. Après l'essai visé au paragraphe 1.2.1 ci-dessus, le niveau de dépression fourni à la conduite de commande ne doit pas descendre au-dessous de la moitié de la valeur obtenue pendant le premier freinage.
- 1.3 Remorques (catégories O<sub>1</sub> et O<sub>2</sub> seulement)
- 1.3.1 Les réservoirs d'énergie équipant les remorques doivent être tels que le niveau de dépression fourni aux organes utilisateurs ne descende pas au-dessous de la moitié de la valeur obtenue pendant le premier freinage après un essai comportant quatre manœuvres à fond du système de freinage de service de la remorque.
- 1.3.2 Lors de l'essai, les conditions ci-dessous sont à respecter:
- 1.3.2.1 le niveau initial d'énergie dans le ou les réservoirs doit être égal à la valeur déclarée par le constructeur<sup>2</sup>. Cette valeur doit permettre d'assurer l'efficacité prescrite pour le freinage de service;
- 1.3.2.2 le ou les réservoirs ne doivent pas être alimentés. En outre, au cours de l'essai, le ou les réservoirs des équipements auxiliaires doivent être isolés.
2. CAPACITÉ DES SOURCES D'ÉNERGIE
- 2.1 Prescriptions générales
- 2.1.1 La source d'énergie doit être capable de réaliser en 3 min dans le ou les réservoirs, en partant de la pression atmosphérique ambiante, le niveau initial de dépression indiqué au paragraphe 1.2.2.1 ci-dessus. Pour les véhicules à moteur auxquels il est autorisé d'atteler une remorque, ce temps doit être au plus égal à 6 min dans les conditions indiquées au paragraphe 2.2 ci-après.
- 2.2 Conditions de mesure
- 2.2.1 Le régime de rotation de la source de dépression doit être:
- 2.2.1.1 lorsque la source de dépression est le moteur du véhicule, le régime obtenu véhicule à l'arrêt, boîte de vitesses au point mort et moteur au ralenti;
- 2.2.1.2 lorsque la source de dépression est une pompe, le régime obtenu quand le moteur tourne à un régime égal à 65 % de celui correspondant à sa puissance maximale; et
- 2.2.1.3 lorsque la source de dépression est une pompe et que le moteur est muni d'un limiteur, le régime obtenu quand le moteur tourne à un régime égal à 65 % du régime maximal permis par le limiteur.
- 2.2.2 Lorsqu'il est prévu d'atteler au véhicule à moteur une remorque dont le système de freinage de service utilise la dépression, cette remorque sera représentée par un

réservoir dont le volume (exprimé en l) sera donné par la formule  $V = 15 R$  (R étant la masse maximale admissible sur les essieux de la remorque, exprimée en t).

### C. SYSTÈMES DE FREINAGE À CENTRALE HYDRAULIQUE ET RÉSERVE D'ÉNERGIE

#### 1. CAPACITÉ DES DISPOSITIFS DE RÉSERVE D'ÉNERGIE (ACCUMULATEURS D'ÉNERGIE)

##### 1.1 Dispositions générales

1.1.1 Les véhicules sur lesquels le fonctionnement du système de freinage exige une réserve d'énergie fournie par un liquide hydraulique sous pression doivent être équipés de dispositifs de réserve d'énergie (accumulateurs d'énergie) d'une capacité telle qu'il soit satisfait aux prescriptions du paragraphe 1.2 de la présente annexe (sect. C).

1.1.2 Aucune prescription de capacité des réservoirs n'est toutefois imposée lorsque le système de freinage est tel qu'il soit possible d'obtenir avec la commande de système de freinage de service, en l'absence de toute réserve d'énergie, une efficacité de freinage au moins égale à celle prescrite pour le freinage de secours.

1.1.3 Lors du contrôle de la conformité aux prescriptions des paragraphes 1.2.1, 1.2.2 et 2.1 de la présente annexe, les freins seront réglés au plus près et, en ce qui concerne le paragraphe 1.2.1, la cadence des manœuvres à fond de course de la commande devra être telle que le délai soit d'au moins 60 s entre chaque manœuvre.

##### 1.2 Véhicules à moteur

1.2.1 Les véhicules à moteur équipés d'un système de freinage à centrale hydraulique et réserve d'énergie devront satisfaire aux conditions suivantes:

1.2.1.1 après huit manœuvres à fond de course de la commande du système de freinage de service, il devra encore être possible d'obtenir à la neuvième manœuvre l'efficacité prescrite pour le freinage de secours:

1.2.1.2 lors des essais, les conditions ci-après devront être respectées:

1.2.1.2.1 les essais commenceront à une pression qui peut être spécifiée par le constructeur, mais qui ne doit pas être supérieure à la pression minimale de fonctionnement du système (pression de conjonction);

1.2.1.2.2 le ou les accumulateurs ne devront pas être alimentés. En outre, au cours de l'essai, le ou les réservoirs des équipements auxiliaires doivent être isolés.

1.2.2 Les véhicules à moteur équipés d'un système de freinage à centrale hydraulique et réserve d'énergie qui ne peuvent satisfaire aux conditions fixées dans le paragraphe 5.2.1.5.1 du présent Règlement seront considérés comme répondant

néanmoins aux dispositions de ce paragraphe si les conditions suivantes sont respectées:

- 1.2.2.1 Après toute défaillance unique de la transmission, il doit encore être possible, après huit manœuvres à fond de course de la commande du système de freinage de service, d'obtenir à la neuvième manœuvre au moins l'efficacité prescrite pour le système de freinage de secours ou, si le fonctionnement du freinage de secours nécessite le recours à une réserve d'énergie et est obtenu par une commande distincte, il doit encore être possible, après huit manœuvres à fond de course, d'obtenir à la neuvième manœuvre l'efficacité résiduelle prescrite au paragraphe 5.2.1.4 du présent Règlement.
- 1.2.2.2 L'essai doit être effectué conformément aux prescriptions suivantes:
  - 1.2.2.2.1 la source d'énergie étant à l'arrêt ou en marche à un régime correspondant au ralenti du moteur, on provoque une défaillance quelconque de la transmission. Avant que cette défaillance ne soit provoquée, le ou les dispositifs de réserve d'énergie doivent être à une pression qui peut être spécifiée par le constructeur, mais qui ne doit pas dépasser la pression de conjonction;
  - 1.2.2.2.2 l'équipement auxiliaire et ses accumulateurs, s'ils existent, doivent être isolés.
2. CAPACITÉ DES GÉNÉRATEURS HYDRAULIQUES DE PRESSION
  - 2.1 Les générateurs de pression doivent satisfaire aux conditions fixées ci-après:
    - 2.1.1 Définitions
      - 2.1.1.1 « $p_1$ » est la pression maximale de fonctionnement du système (pression de disjonction) dans le ou les accumulateurs spécifiée par le constructeur.
      - 2.1.1.2 « $p_2$ » est la pression après quatre manœuvres à fond de course de la commande du système de freinage de service, à partir de la pression  $p_1$ , sans que le ou les accumulateurs aient été réalimentés.
      - 2.1.1.3 « $t$ » est le délai nécessaire pour que la pression dans le ou les accumulateurs monte de  $p_2$  à  $p_1$  sans que la commande du système de freinage de service n'ait été manœuvrée.
    - 2.1.2 Conditions de mesure
      - 2.1.2.1 Au cours de l'essai visant à déterminer le délai « $t$ », le débit du générateur d'énergie doit être celui obtenu lorsque le moteur tourne à un régime correspondant à la puissance maximale ou à la vitesse autorisée par le limiteur de régime.
      - 2.1.2.2 Au cours de l'essai visant à déterminer le délai « $t$ », le ou les accumulateurs des équipements auxiliaires ne doivent pas être isolés autrement que par une action automatique.

2.1.3 Interprétation des résultats

2.1.3.1 Pour tous les véhicules autres que ceux des catégories M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, le délai «t» ne doit pas dépasser 20 s.

2.1.3.2 Pour les véhicules des catégories M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, le délai «t» ne doit pas dépasser 30 s.

3. CARACTÉRISTIQUES DES DISPOSITIFS D'ALARME

Moteur à l'arrêt et en partant d'une pression qui peut être spécifiée par le constructeur mais ne doit pas dépasser la pression de conjonction, le dispositif d'alarme ne doit pas se déclencher après deux manœuvres à fond de course de la commande du système de freinage de service.

---

<sup>1</sup> Le niveau initial d'énergie doit être indiqué sur le document d'homologation.

<sup>2</sup> Le niveau initial d'énergie doit être indiqué sur le document d'homologation.



## Annexe 8

### PRESCRIPTIONS RELATIVES AU CAS PARTICULIER DES FREINS À RESSORT

1. DÉFINITIONS
  - 1.1 Les «freins à ressort» sont des systèmes de freinage dans lesquels l'énergie nécessaire pour freiner est fournie par un ou plusieurs ressorts jouant le rôle d'accumulateurs d'énergie.
    - 1.1.1 L'énergie nécessaire pour comprimer ce ressort afin de desserrer le frein est fournie et réglée par une «commande» actionnée par le conducteur (voir définition du paragraphe 2.4 du présent Règlement).
  - 1.2 La «chambre de compression des ressorts» s'entend comme étant la chambre où la variation de pression qui entraîne la compression des ressorts se produit effectivement.
  - 1.3 Si la compression des ressorts est obtenue au moyen d'un dispositif à dépression, la «pression» doit s'entendre comme une pression négative dans toute la présente annexe.
2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES
  - 2.1 Un système de freinage à ressort ne doit pas être utilisé pour le système de freinage de service. Toutefois, en cas de défaillance d'une partie de la transmission du système de freinage de service, un système de freinage à ressort peut être utilisé pour obtenir l'efficacité résiduelle prescrite au paragraphe 5.2.1.4 du présent Règlement, à condition que le conducteur puisse graduer cette action. Dans le cas des véhicules à moteur, excepté les tracteurs de semi-remorques satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.4.1 du présent Règlement, le système de freinage à ressort ne peut pas être l'unique source du freinage résiduel. Des freins à ressort à dépression ne doivent pas être utilisés pour les remorques.
  - 2.2 Une légère variation des valeurs de la pression pouvant être rencontrée dans le circuit d'alimentation de la chambre de compression des ressorts ne doit pas provoquer une forte variation de la force de freinage.
  - 2.3 Les prescriptions suivantes s'appliquent aux véhicules à moteur équipés de freins à ressort:
    - 2.3.1 le circuit d'alimentation de la chambre de compression des ressorts doit, soit comporter sa propre réserve d'énergie, soit être alimenté par au moins deux réserves d'énergie indépendantes. La conduite d'alimentation de la remorque peut être branchée sur ce circuit d'alimentation, à condition qu'une baisse de pression dans la conduite d'alimentation de la remorque ne puisse pas mettre en action les récepteurs des freins à ressort.

- 2.3.2 Les équipements auxiliaires ne peuvent recevoir leur énergie de la conduite d'alimentation des freins à ressort qu'à condition que leur mise en action, même dans le cas où la source d'énergie est endommagée, ne fasse pas tomber la réserve d'énergie des récepteurs de freins à ressort à un niveau inférieur à celui qui permet de les desserrer.
- 2.3.3 Dans tous les cas, pendant le rechargement du circuit du système de freinage à partir d'une pression nulle, les freins à ressort doivent rester serrés quelle que soit la position de la commande du frein à ressort jusqu'à ce que la pression dans le circuit du système de freinage de service soit suffisante pour assurer au moins l'efficacité de freinage résiduelle prescrite pour le freinage de secours du véhicule en charge, en utilisant la commande du système de freinage de service.
- 2.3.4 De même, une fois actionnés, les freins à ressort ne doivent pas se desserrer sauf si la pression dans le système de freinage de service est suffisante pour assurer au véhicule en charge au moins l'efficacité résiduelle prescrite lorsque l'on actionne la commande du frein de service.
- 2.4 Dans le cas des véhicules à moteur, le système doit être conçu de telle sorte qu'il soit possible de serrer et de desserrer les freins au moins trois fois à partir d'une pression initiale dans la chambre de compression des ressorts égale à la pression maximale prévue. Dans le cas des remorques, il doit être possible de desserrer au moins trois fois les freins de la remorque détélee, la pression dans la conduite d'alimentation devant être de 750 kPa avant le dételage. Le frein d'urgence doit être desserré avant l'essai. Ces conditions doivent être remplies lorsque les freins sont réglés au plus près. En outre, il doit être possible de serrer et de desserrer le système de freinage de stationnement comme il est prescrit au paragraphe 5.2.2.10 du présent Règlement, lorsque la remorque est attelée au véhicule tracteur.
- 2.5 Pour les véhicules à moteur, la pression de la chambre de compression à partir de laquelle les ressorts commencent à actionner les freins, ceux-ci étant réglés au plus près, ne doit pas être supérieure à 80 % du niveau minimum de pression normalement disponible.
- Dans le cas des remorques, la pression de la chambre de compression à partir de laquelle les ressorts commencent à actionner les freins ne doit pas être supérieure à celle qui est obtenue après quatre actionnements complets du système de freinage de service, conformément au paragraphe 1.3 de la section A de l'annexe 7 du présent Règlement. La pression initiale est fixée à 700 kPa .
- 2.6 Lorsque la pression dans la conduite d'alimentation en énergie de la chambre de compression des ressorts – à l'exclusion des conduites d'un dispositif auxiliaire de desserrage utilisant un fluide sous pression – chute à un niveau tel que certaines parties des freins commencent à bouger, un signal d'avertissement optique ou auditif doit être actionné. Sous réserve que cette condition soit remplie, le dispositif d'avertissement peut comprendre le signal d'avertissement rouge défini au

paragraphe 5.2.1.29.1.1 du présent Règlement. Cette disposition ne s'applique pas aux remorques.

- 2.7 Lorsqu'un véhicule à moteur autorisé à tracter une remorque à freinage continu ou semi-continu est équipé de système de freinage à ressort, le fonctionnement automatique de ces freins à ressort doit entraîner le fonctionnement des freins de la remorque.

### 3. SYSTÈME AUXILIAIRE DE DESSERRAGE

- 3.1 Le système de freinage à ressort doit être conçu de telle façon qu'en cas de défaillance du système il soit encore possible de desserrer les freins. Cette condition peut être remplie au moyen d'un dispositif auxiliaire de desserrage (pneumatique, mécanique, etc.).

Les dispositifs auxiliaires de desserrage fonctionnant par utilisation d'énergie en réserve doivent tirer celle-ci d'une réserve indépendante de celle qui est normalement utilisée pour le système de freinage à ressort. L'air comprimé ou le liquide contenu dans le dispositif auxiliaire de desserrage peut agir sur la même surface de piston de la chambre de compression des ressorts que celle utilisée pour le système normal de freinage à ressort, à condition que le dispositif auxiliaire de desserrage utilise une conduite distincte. Le raccord de cette conduite avec la conduite normale qui relie la commande aux freins à ressort doit se trouver sur chacun d'eux immédiatement avant l'orifice d'entrée dans la chambre de compression, à moins qu'il ne fasse partie intégrante de cette dernière. Ce raccord doit comporter un dispositif qui empêche une interaction entre une conduite et l'autre. Les conditions du paragraphe 5.2.1.6 du présent Règlement s'appliquent aussi à ce dispositif.

- 3.1.1 Aux fins de la prescription du paragraphe 3.1 ci-dessus, on ne considérera pas comme sujets à défaillance les éléments de la transmission du système de freinage qui, aux termes du paragraphe 5.2.1.2.7 du présent Règlement, ne sont pas considérés comme sujets à rupture, à condition qu'ils soient en métal ou en un matériau de caractéristiques équivalentes, et qu'ils ne subissent pas de déformation notable au cours du fonctionnement normal des freins.
- 3.2 Si l'actionnement du dispositif mentionné au paragraphe 3.1 ci-dessus exige un outil ou une clef, ceux-ci doivent se trouver à bord du véhicule.
- 3.3 Lorsqu'un système de desserrage auxiliaire utilise une réserve d'énergie pour le desserrage des freins à ressort, les prescriptions supplémentaires suivantes s'appliquent:
- 3.3.1 si la commande du système auxiliaire de desserrage des freins à ressort est la même que celle du frein de secours/stationnement, les prescriptions énoncées ci-dessus au paragraphe 2.3 s'appliquent dans tous les cas;

- 3.3.2 si la commande du système auxiliaire de desserrage des freins à ressort est distincte de celle du frein de secours/stationnement, les prescriptions énoncées ci-dessus au paragraphe 2.3 s'appliquent dans tous les cas. Cependant, les prescriptions énoncées ci-dessus au paragraphe 2.3.4 ne s'appliquent pas au système auxiliaire de desserrage des freins à ressort. De plus, la commande auxiliaire de desserrage doit être placée de manière à ne pas pouvoir être actionnée par le conducteur depuis sa place de conduite normale.
- 3.4 Si le système de desserrage auxiliaire utilise de l'air comprimé, le système doit être mis en action au moyen d'une commande distincte, indépendante de la commande des freins à ressort.
-

Annexe 9PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX SYSTÈMES DE FREINAGE DE STATIONNEMENT  
PAR VERROUILLAGE MÉCANIQUE DES CYLINDRES DES FREINS

(Freins à verrou)

## 1. DÉFINITION

Par «système de verrouillage mécanique des cylindres de freins», on entend un dispositif qui assure la fonction de système de freinage de stationnement en coinçant mécaniquement la tige du piston du frein. Le verrouillage mécanique s'obtient en évacuant le fluide comprimé contenu dans la chambre de verrouillage; pour déverrouiller, la pression doit être rétablie dans la chambre de verrouillage.

## 2. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

- 2.1 Lorsque la pression dans la chambre de verrouillage approche le niveau auquel se produit le verrouillage mécanique, un signal d'avertissement optique ou auditif doit se déclencher. Sous réserve que cette disposition soit remplie, le dispositif d'avertissement peut comprendre le signal rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 du présent Règlement. Cette disposition ne s'applique pas aux remorques.

Dans le cas des remorques, la pression correspondant au verrouillage mécanique ne doit pas dépasser 400 kPa. Il doit être possible d'obtenir l'efficacité prescrite du freinage de stationnement après toute défaillance unique du système de freinage de service de la remorque. De plus, il doit être possible de desserrer au moins trois fois les freins de la remorque dételée, la pression dans le circuit d'alimentation étant égale à 650 kPa avant le dételage de la remorque. Ces conditions doivent être respectées lorsque les freins sont réglés au plus près. En outre, il doit être possible de serrer et de desserrer le système de freinage de stationnement comme il est prescrit au paragraphe 5.2.2.10 du présent Règlement lorsque la remorque est attelée au véhicule tracteur.

- 2.2 Pour les cylindres équipés d'un dispositif de verrouillage mécanique, le déplacement du piston de frein doit pouvoir être assuré au moyen de l'une ou l'autre des deux réserves indépendantes d'énergie.
- 2.3 Il ne doit pas être possible de déverrouiller le cylindre du frein s'il n'est pas garanti que le frein puisse être à nouveau actionné après ce déblocage.
- 2.4 En cas de défaillance de la source d'énergie qui alimente la chambre de verrouillage, un dispositif auxiliaire de déverrouillage (par exemple, mécanique ou pneumatique qui peut utiliser l'air contenu dans un pneumatique du véhicule) doit exister.
- 2.5 La commande doit être conçue de telle manière que, lorsqu'elle est actionnée, elle assure dans l'ordre les fonctions suivantes: serrage des freins avec l'efficacité requise pour le freinage de stationnement, verrouillage des freins en position serrée, puis suppression de la force d'application des freins.
-

Annexe 10

RÉPARTITION DU FREINAGE ENTRE LES ESSIEUX DES VÉHICULES  
ET CONDITIONS DE COMPATIBILITÉ ENTRE  
VÉHICULE TRACTEUR ET REMORQUE

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1 Les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> qui ne sont pas équipés d'un dispositif antiblocage tel qu'il est défini à l'annexe 13 du présent Règlement doivent satisfaire à toutes les conditions énoncées dans la présente annexe. Si un dispositif spécial est utilisé, il doit fonctionner automatiquement<sup>1</sup>.

Toutefois, les véhicules des catégories susmentionnées qui sont équipés d'un système antiblocage tel que celui défini à l'annexe 13 doivent également satisfaire aux prescriptions des paragraphes 7 et 8 de la présente annexe s'ils sont en outre équipés d'un dispositif spécial qui contrôle automatiquement la répartition du freinage entre les essieux. En cas de défaillance de ce dispositif, il doit être possible d'arrêter le véhicule dans les conditions prévues au paragraphe 6 de la présente annexe.

- 1.1.1 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un système de freinage d'endurance, la force de freinage produite par ce système ne doit pas être prise en compte pour déterminer la conformité du véhicule avec les dispositions de la présente annexe.

- 1.2 Les prescriptions relatives aux diagrammes cités aux paragraphes 3.1.5, 3.1.6, 4.1, 5.1 et 5.2 de la présente annexe s'appliquent aussi bien aux véhicules équipés d'une conduite de commande pneumatique conforme au paragraphe 5.1.3.1.1 du présent Règlement qu'aux véhicules équipés d'une ligne de commande électrique conforme au paragraphe 5.1.3.1.3 du présent Règlement. Dans les deux cas, la valeur de référence (abscisse des graphiques) est la valeur de la pression transmise dans la conduite de commande:

- a) pour les véhicules équipés conformément au paragraphe 5.1.3.1.1 du présent Règlement, il s'agit de la pression réelle de l'air dans la conduite de commande ( $p_m$ );
- b) pour les véhicules équipés conformément au paragraphe 5.1.3.1.3 du présent Règlement, il s'agit de la pression correspondant à la valeur numérique de la demande transmise dans la ligne de commande électrique selon la norme ISO 11992:2003.

Les véhicules équipés conformément au paragraphe 5.1.3.1.2 du présent Règlement (avec conduite de commande pneumatique et ligne de commande électrique) doivent satisfaire aux prescriptions des diagrammes correspondant aussi bien à la conduite qu'à la ligne de commande. Les courbes des caractéristiques de freinage, toutefois, ne doivent pas obligatoirement être identiques pour les deux.

- 1.3 Validation du début du freinage
- 1.3.1 Au moment de l'homologation de type, on doit vérifier que le début du freinage sur un essieu de chaque groupe d'essieux indépendants<sup>2</sup> se situe dans les plages de pression ci-après:
- a) Véhicules en charge:
- Au moins un essieu doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est comprise entre 20 et 100 kPa.
- Au moins un essieu de tout autre groupe d'essieux doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est inférieure ou égale à 120 kPa.
- b) Véhicules à vide:
- Au moins un essieu doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est comprise entre 20 et 100 kPa.
- 1.3.1.1 Une ou toutes les roues du ou des essieux étant soulevées du sol et pouvant tourner librement, exercer une pression croissante sur la commande de freinage et mesurer la pression à la tête d'accouplement au moment où la ou les roues ne peuvent plus être tournées à la main, c'est-à-dire au début du freinage.
- 1.3 Dans le cas des véhicules de la catégorie O équipés d'un système de freinage pneumatique, lorsque l'autre procédure d'homologation de type décrite à l'annexe 21 est appliquée, les calculs prescrits dans cette annexe doivent être effectués sur la base des données d'efficacité notées dans les procès-verbaux de contrôle prévus selon l'annexe 19 ainsi que de la hauteur du centre de gravité déterminée par la méthode décrite à l'appendice 1 de l'annexe 20.

## 2. SYMBOLES

- $i$  – indice de l'essieu ( $i = 1$ , essieu avant;  $i = 2$ , 2<sup>e</sup> essieu, etc.),
- $P_i$  – réaction normale de la route sur l'essieu  $i$ , en conditions statiques,
- $N_i$  – réaction normale de la route sur l'essieu  $i$ , pendant le freinage,
- $T_i$  – force exercée par les freins sur l'essieu  $i$ , dans les conditions de freinage sur route,
- $f_i$  –  $T_i/N_i$ , adhérence utilisée de l'essieu  $i^3$ ,
- $J$  – décélération du véhicule,
- $g$  – accélération de la pesanteur:  $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ ,
- $z$  – taux de freinage du véhicule =  $J/g^4$ ,
- $P$  – masse du véhicule,
- $h$  – hauteur du centre de gravité spécifiée par le constructeur et agréée par les services techniques chargés des essais d'homologation,
- $E$  – empattement,

- k – coefficient théorique d'adhérence entre pneumatique et route,
- $K_c$  – facteur de correction – semi-remorque en charge,
- $K_v$  – facteur de correction – semi-remorque à vide,
- $T_M$  – somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues du véhicule tracteur,
- $P_M$  – réaction statique totale normale du sol sur les roues du véhicule tracteur<sup>5</sup>,
- $p_m$  – pression dans la conduite de commande mesurée à la tête d'accouplement,
- $T_R$  – somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues de la remorque,
- $P_R$  – réaction statique totale normale du sol sur toutes les roues de la remorque<sup>5</sup>,
- $P_{Rmax}$  – valeur de  $P_R$  pour la masse maximale de la semi-remorque,
- $E_R$  – distance entre le pivot et le centre du ou des essieux de la semi-remorque,
- $h_r$  – hauteur au-dessus du sol du centre de gravité de la semi-remorque spécifiée par le constructeur et agréée par les services techniques qui procèdent aux essais d'homologation.

### 3. PRESCRIPTIONS POUR LES VÉHICULES À MOTEUR

#### 3.1 Véhicules à deux essieux

- 3.1.1 Pour les valeurs de  $k$  comprises entre 0,2 et 0,8, toutes les catégories de véhicules doivent satisfaire à la relation<sup>6</sup>:

$$z \geq 0,10 + 0,85 (k - 0,20)$$

- 3.1.2 Pour tous les états de chargement du véhicule, la courbe d'utilisation de l'adhérence de l'essieu arrière ne doit pas être située au-dessus de celle de l'essieu avant:

- 3.1.2.1 pour tous les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,80 dans le cas des véhicules de la catégorie  $N_1$  ayant un rapport de masse sur l'essieu arrière en charge/à vide ne dépassant pas 1,5 ou ayant une masse maximale inférieure à 2 t, dans la gamme des valeurs de  $z$  comprises entre 0,30 et 0,45, une inversion des courbes d'utilisation de l'adhérence est admise à condition que cette courbe d'utilisation de l'adhérence pour l'essieu arrière ne dépasse pas de plus de 0,05 la droite d'équation  $k = z$  (droite d'équid'adhérence – voir diagramme 1A de la présente annexe);

- 3.1.2.2 pour tous les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,50 dans le cas des autres véhicules de la catégorie  $N_1$ , on estime qu'il est satisfait à cette condition si, pour des taux de freinage compris entre 0,15 et 0,30 les courbes d'utilisation de l'adhérence pour chaque essieu sont situées entre deux parallèles à la droite d'utilisation idéale, données par la formule  $k = z \pm 0,08$  selon le diagramme 1C de la présente annexe, où la courbe d'utilisation de l'adhérence de l'essieu arrière peut couper la droite  $k = z - 0,08$  et satisfait pour un taux de freinage situé entre 0,30 et 0,50, à la relation  $z \geq k - 0,08$ , et situé entre 0,50 et 0,61, à la relation  $z \geq 0,5 k + 0,21$ ;



- 3.1.2.3 pour tous les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,30, dans le cas des véhicules des autres catégories; cette condition est aussi considérée comme remplie si, pour des taux de freinage compris entre 0,15 et 0,30, les courbes d'utilisation de l'adhérence pour chaque essieu se situent entre deux parallèles à la droite d'équiadhérence d'équation  $k = z \pm 0,08$  (voir diagramme 1B de la présente annexe) et si la courbe d'adhérence utilisée pour l'essieu arrière, pour les taux de freinage  $z \geq 0,3$ , satisfait à la relation:

$$z \geq 0,3 + 0,74 (k - 0,38)$$

- 3.1.3 Dans le cas d'un véhicule à moteur autorisé à tracter des remorques des catégories O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub> équipées de systèmes de freinage à air comprimé.
- 3.1.3.1 Lors de l'essai avec arrêt de la source d'énergie et obturation de la conduite d'alimentation, un réservoir d'une capacité de 0,5 l raccordé à la conduite de commande pneumatique, le système étant essayé à la pression de jonction et à la pression de disjonction, la pression doit, quand la commande de freinage est actionnée à fond de course, être comprise entre 650 et 850 kPa aux têtes d'accouplement de la conduite d'alimentation et de la conduite de commande pneumatique, quel que soit l'état de chargement du véhicule.
- 3.1.3.2 Sur les véhicules équipés d'une ligne de commande électrique, un actionnement à fond de course de la commande du système de freinage de service doit donner une valeur numérique de demande correspondant à une pression comprise entre 650 et 850 kPa (voir la norme ISO 11992:2003).
- 3.1.3.3 Ces valeurs doivent pouvoir être vérifiées sur le véhicule à moteur quand il est dételé de la remorque. Les zones de compatibilité des diagrammes mentionnés aux paragraphes 3.1.5, 3.1.6, 4.1, 5.1 et 5.2 de la présente annexe ne doivent pas s'étendre au-delà de 750 kPa et/ou de la valeur numérique de demande correspondante (voir la norme ISO 11992:2003).
- 3.1.3.4 Une pression d'au moins 700 kPa doit être assurée à la tête d'accouplement de la conduite d'alimentation lorsque la pression du système correspond à la pression de jonction. Cette pression doit être contrôlée sans utilisation du freinage de service.
- 3.1.4 Vérification de la conformité aux prescriptions des paragraphes 3.1.1 et 3.1.2.
- 3.1.4.1 Pour le contrôle de la conformité aux prescriptions des paragraphes 3.1.1 et 3.1.2 de la présente annexe, le constructeur doit communiquer les courbes d'utilisation de l'adhérence de l'essieu avant et de l'essieu arrière, calculées par les formules:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

$$f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

Les courbes sont à établir dans les deux états de chargement suivants:

- 3.1.4.1.1 à vide, en ordre de marche, avec le conducteur à bord. Dans le cas des véhicules présentés en tant que châssis cabine nu, une charge supplémentaire peut être ajoutée pour simuler la masse de la carrosserie, mais cette charge ne doit pas excéder la masse minimale déclarée par le constructeur dans l'annexe 2 au présent Règlement,
- 3.1.4.1.2 en charge. Dans les cas où plusieurs possibilités de répartition de la charge sont prévues, on prend en considération celle où l'essieu avant est le plus chargé.
- 3.1.4.2 S'il n'est pas possible, pour les véhicules à traction intégrale (permanente), de procéder à la vérification mathématique prévue au paragraphe 3.1.4.1, le fabricant peut vérifier au moyen de l'essai servant à déterminer l'ordre de blocage des roues que, pour tous les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,8, le blocage des roues avant se produit soit en même temps, soit avant le blocage des roues arrière.
- 3.1.4.3 Marche à suivre pour vérifier les prescriptions du paragraphe 3.1.4.2.
- 3.1.4.3.1 L'essai servant à déterminer l'ordre de blocage des roues doit être effectué sur un revêtement ayant un coefficient d'adhérence inférieur ou égal à 0,3, et un autre d'environ 0,8 (route sèche), aux vitesses d'essai initiales fixées au paragraphe 3.1.4.3.2.
- 3.1.4.3.2 Vitesses d'essai:  
  
60 km/h, mais au maximum  $0,8 v_{\max}$  pour les décélérations sur revêtement à faible coefficient de frottement;  
  
80 km/h, mais au maximum  $v_{\max}$  pour les décélérations sur revêtement à fort coefficient de frottement.
- 3.1.4.3.3 La force exercée sur la pédale peut dépasser les forces d'actionnement prescrites au paragraphe 2.1.1 de l'annexe 4.
- 3.1.4.3.4 La force exercée sur la pédale est augmentée de façon à ce que la deuxième roue du véhicule se bloque 0,5 à 1 s après le début de l'actionnement du frein, et jusqu'au blocage des deux roues d'un même essieu (d'autres roues peuvent aussi se bloquer au cours de l'essai, par exemple dans le cas d'un blocage simultané).
- 3.1.4.4 Les essais prescrits au paragraphe 3.1.4.2 sont effectués deux fois sur chaque revêtement. Si l'un des essais donne un résultat défavorable, il est procédé à un troisième essai qui sera déterminant.
- 3.1.4.5 Pour les véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, lorsque la capacité de freinage par récupération électrique est influencée par l'état de charge électrique, les courbes doivent être tracées compte tenu de la composante électrique de freinage par récupération dans les conditions minimales et maximales de l'effort de freinage fourni. Cette prescription n'est pas applicable si le véhicule est équipé d'un dispositif antiblocage qui contrôle les roues sur lesquelles agit le freinage électrique; on doit alors appliquer les prescriptions de l'annexe 13.

- 3.1.5 Véhicules tracteurs autres que les tracteurs de semi-remorques
- 3.1.5.1 Dans le cas d'un véhicule à moteur admis à tracter des remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> équipées d'un système de freinage à air comprimé, le rapport admissible entre le taux de freinage T<sub>M</sub>/P<sub>M</sub> et la pression p<sub>m</sub> doit se situer dans les zones indiquées au diagramme 2 de la présente annexe pour toute pression comprise entre 20 et 750 kPa.

3.1.6 Tracteurs de semi-remorques

- 3.1.6.1 Tracteur avec semi-remorque à vide: On considère comme ensemble articulé à vide un tracteur en état de marche avec conducteur à bord, attelé à une semi-remorque à vide. La charge dynamique de la semi-remorque sur le tracteur est représentée par une masse statique P<sub>s</sub> appliquée sur la sellette d'attelage, et égale à 15 % de la masse maximale pesant sur la sellette d'attelage. Entre les états «tracteur avec semi-remorque à vide» et «tracteur solo», les forces de freinage doivent être réglées de manière continue par le dispositif; les forces de freinage à l'état «tracteur solo» doivent être contrôlées.

- 3.1.6.2 Tracteur avec semi-remorque chargée: On considère comme ensemble articulé chargé un tracteur en état de marche avec conducteur à bord, attelé à une semi-remorque chargée. La charge dynamique de la semi-remorque sur le tracteur est représentée par une masse statique P<sub>s</sub> appliquée sur la sellette d'attelage et égale à:

$$P_s = P_{so} (1 + 0,45 z)$$

où

P<sub>so</sub> représente la différence entre la masse maximale en charge du tracteur et sa masse à vide.

On prend pour h la valeur:

$$h = \frac{h_o \cdot P_o + h_s \cdot P_s}{P}$$

où

h<sub>o</sub> est la hauteur du centre de gravité du tracteur,  
h<sub>s</sub> est la hauteur du plan d'appui de la semi-remorque sur la sellette,  
P<sub>o</sub> est la masse à vide du tracteur seul

$$P = P_o + P_s = \frac{P_1 + P_2}{g}$$

- 3.1.6.3 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système de freinage à air comprimé, le rapport admissible entre le taux de freinage T<sub>M</sub>/P<sub>M</sub> et la pression p<sub>m</sub> doit se situer dans les zones indiquées au diagramme 3 de la présente annexe pour toute pression comprise entre 20 et 750 kPa.

### 3.2 Véhicules à plus de deux essieux

Les prescriptions du paragraphe 3.1 de la présente annexe sont applicables aux véhicules ayant plus de deux essieux. Les prescriptions du paragraphe 3.1.2 de la présente annexe en ce qui concerne l'ordre de blocage des roues sont considérées comme remplies si, pour les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,30, l'utilisation de l'adhérence pour un au moins des essieux avant est supérieure à celle d'un au moins des essieux arrière.

## 4. PRESCRIPTIONS POUR LES SEMI-REMORQUES

### 4.1 Pour les semi-remorques équipées d'un système de freinage à air comprimé:

4.1.1 le rapport admissible entre le taux de freinage  $T_R/P_R$  et la pression  $p_m$  doit se situer dans deux zones données par les diagrammes 4A et 4B pour toute pression comprise entre 20 et 750 kPa, aussi bien en charge qu'à vide. Cette condition doit être remplie pour tous les états de charge autorisés des essieux de la semi-remorque.

4.1.2 S'il ne peut pas être satisfait aux prescriptions du paragraphe 4.1.1 de la présente annexe en même temps qu'à celles du paragraphe 3.1.2.1 de l'annexe 4 au présent Règlement pour les semi-remorques ayant un facteur  $K_c$  inférieur à 0,80, la semi-remorque doit répondre aux performances de freinage minimales prescrites au paragraphe 3.1.2.1 de l'annexe 4 au présent Règlement et être équipée d'un dispositif antiblocage conforme à l'annexe 13 au présent Règlement, sous réserve des prescriptions de compatibilité du paragraphe 1 de ladite annexe.

## 5. PRESCRIPTIONS POUR LES REMORQUES À ESSIEUX ESPACÉS ET LES REMORQUES À ESSIEUX MÉDIANS

### 5.1 Pour les remorques à essieux espacés équipées de systèmes de freinage à air comprimé:

5.1.1 les remorques à deux essieux espacés doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

5.1.1.1 pour les valeurs de  $k$  comprises entre 0,2 et 0,8<sup>6</sup>:

$$z \geq 0,1 + 0,85(k - 0,2)$$

5.1.1.2 pour tous les états de chargement du véhicule, la courbe d'utilisation de l'adhérence de l'essieu arrière ne doit pas être située au-dessus de celle de l'essieu avant pour tous les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,30; cette condition est aussi considérée comme remplie si, pour des taux de freinage compris entre 0,15 et 0,30, les courbes d'utilisation de l'adhérence pour chaque essieu se situent entre deux parallèles à la droite d'équiadhérence d'équations  $k = z + 0,08$  et  $k = z - 0,08$  (voir diagramme 1B de la présente annexe) et si la courbe d'utilisation de l'adhérence pour l'essieu arrière pour les taux de freinage  $z \geq 0,3$  satisfait à la relation:

$$z \geq 0,3 + 0,74(k - 0,38)$$

- 5.1.1.3 pour le contrôle de la conformité aux prescriptions des paragraphes 5.1.1.1 et 5.1.1.2, il convient de suivre la même procédure que celle décrite au paragraphe 3.1.4.
- 5.1.2 Les remorques à plus de deux essieux doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.1.1 de la présente annexe. On considère que cette condition est remplie si, pour tous les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,30, l'utilisation de l'adhérence par au moins un essieu avant est supérieure à celle d'au moins un essieu arrière.
- 5.1.3 Le rapport admissible entre le taux de freinage  $T_R/P_R$  et la pression  $p_m$  doit se situer dans les zones données par le diagramme 2 de la présente annexe pour toute pression comprise entre 20 et 750 kPa, aussi bien en charge qu'à vide.
- 5.2 Pour les remorques à essieu médian équipées de systèmes de freinage à air comprimé:
- 5.2.1 le rapport admissible entre le taux de freinage  $T_R/P_R$  et la pression  $p_m$  doit se situer dans deux zones données par le diagramme 2 de la présente annexe, l'échelle verticale étant multipliée par 0,95. Cette condition doit être remplie pour toute pression comprise entre 20 et 750 kPa, aussi bien en charge qu'à vide;
- 5.2.2 si les prescriptions du paragraphe 3.1.2.1 de l'annexe 4 au présent Règlement ne peuvent être respectées en raison du manque d'adhérence, la remorque à essieu médian doit être équipée d'un dispositif antiblocage conforme à l'annexe 13 du présent Règlement.

## 6. CONDITIONS À RESPECTER EN CAS DE DÉFAILLANCE DU SYSTÈME DE RÉPARTITION DE FREINAGE

Lorsqu'il satisfait aux conditions de la présente annexe grâce à l'utilisation d'un dispositif spécial (commandé mécaniquement par la suspension du véhicule, par exemple), s'il y a défaillance de sa commande, il doit être possible, pour les véhicules à moteur, d'arrêter le véhicule dans les conditions prévues pour le freinage de secours, pour les véhicules à moteur admis à tracter une remorque équipée d'un système de freinage à air comprimé, il doit être possible d'obtenir à la tête d'accouplement de la conduite de commande une pression se situant dans la plage de valeur spécifiée au paragraphe 3.1.3 de la présente annexe. Pour les remorques et les semi-remorques, en cas de défaillance de la commande du dispositif spécial, une efficacité du freinage de service d'au moins 30 % de celle prescrite pour le véhicule visé doit être obtenue.

## 7. MARQUAGE

- 7.1 Les véhicules qui satisfont aux conditions de la présente annexe grâce à l'utilisation d'un dispositif commandé mécaniquement par la suspension du véhicule doivent porter un marquage indiquant la course utile du dispositif entre les positions correspondant respectivement aux états à vide et en charge du véhicule et les informations additionnelles nécessaires pour contrôler le réglage du dispositif.
- 7.1.1 Lorsqu'un dispositif de répartition du freinage en fonction de la charge est commandé par l'intermédiaire de la suspension du véhicule par des moyens autres que mécaniques, le véhicule doit porter un marquage donnant les informations nécessaires pour contrôler le réglage du dispositif.
- 7.2 Lorsqu'il est satisfait aux conditions de la présente annexe grâce à l'utilisation d'un dispositif qui module la pression d'air dans la transmission des freins, le véhicule doit porter un marquage indiquant les charges d'essieu, la pression nominale de sortie, ainsi que la pression d'entrée, qui doit être d'au moins 80 % de la pression nominale maximale d'entrée spécifiée par le constructeur du véhicule, pour les états de chargement suivants:
- 7.2.1 charge maximale techniquement admissible sur le ou les essieux qui commandent le dispositif;
- 7.2.2 charge sur le ou les essieux correspondant à la masse à vide du véhicule en ordre de marche telle qu'elle est spécifiée au paragraphe 13 de l'annexe 2 du présent Règlement;
- 7.2.3 charge sur le ou les essieux approximative pour le véhicule en ordre de marche avec la caisse dont il doit être équipé si la charge sur le ou les essieux indiqués conformément au paragraphe 7.2.2 de la présente annexe s'applique à un véhicule à l'état de châssis-cabine;
- 7.2.4 charge sur le ou les essieux spécifiée par le constructeur pour le contrôle du réglage du dispositif en service si cette ou ces valeurs diffèrent des valeurs indiquées conformément aux paragraphes 7.2.1 à 7.2.3 de la présente annexe.
- 7.3 Des informations doivent être données au point 14.7 de l'annexe 2 du présent Règlement pour permettre de contrôler la conformité aux prescriptions des paragraphes 7.1 et 7.2 de la présente annexe.
- 7.4 Les marques visées aux paragraphes 7.1 et 7.2 de la présente annexe doivent être apposées dans un emplacement bien visible et sous une forme indélébile. La figure du diagramme 5 de la présente annexe donne un exemple de marques pour un dispositif commandé mécaniquement sur un véhicule équipé d'un système de freinage à air comprimé.

- 7.5 Les systèmes de répartition de la force de freinage à commande électronique qui ne peuvent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 7.1, 7.2, 7.3 et 7.4 ci-dessus doivent être équipés d'un dispositif de contrôle automatique des fonctions qui influent sur la répartition de la force de freinage. En outre, lorsque le véhicule est à l'arrêt, il doit être possible d'effectuer les contrôles définis au paragraphe 1.3.1 ci-dessus, en reproduisant la pression de demande nominale correspondant au début du freinage aussi bien en charge qu'à vide.

## 8. ESSAI DU VÉHICULE

Lors des essais d'homologation de type d'un véhicule, le service technique responsable doit procéder aux vérifications et, éventuellement, aux essais complémentaires qu'il juge nécessaires pour s'assurer qu'il est satisfait aux prescriptions de la présente annexe. Le procès-verbal des essais complémentaires doit être joint en appendice à la fiche d'homologation.

Diagramme 1A

CERTAINS VÉHICULES DE LA CATÉGORIE N<sub>1</sub>  
 (à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1990)  
 (voir par. 3.1.2.1 de la présente annexe)

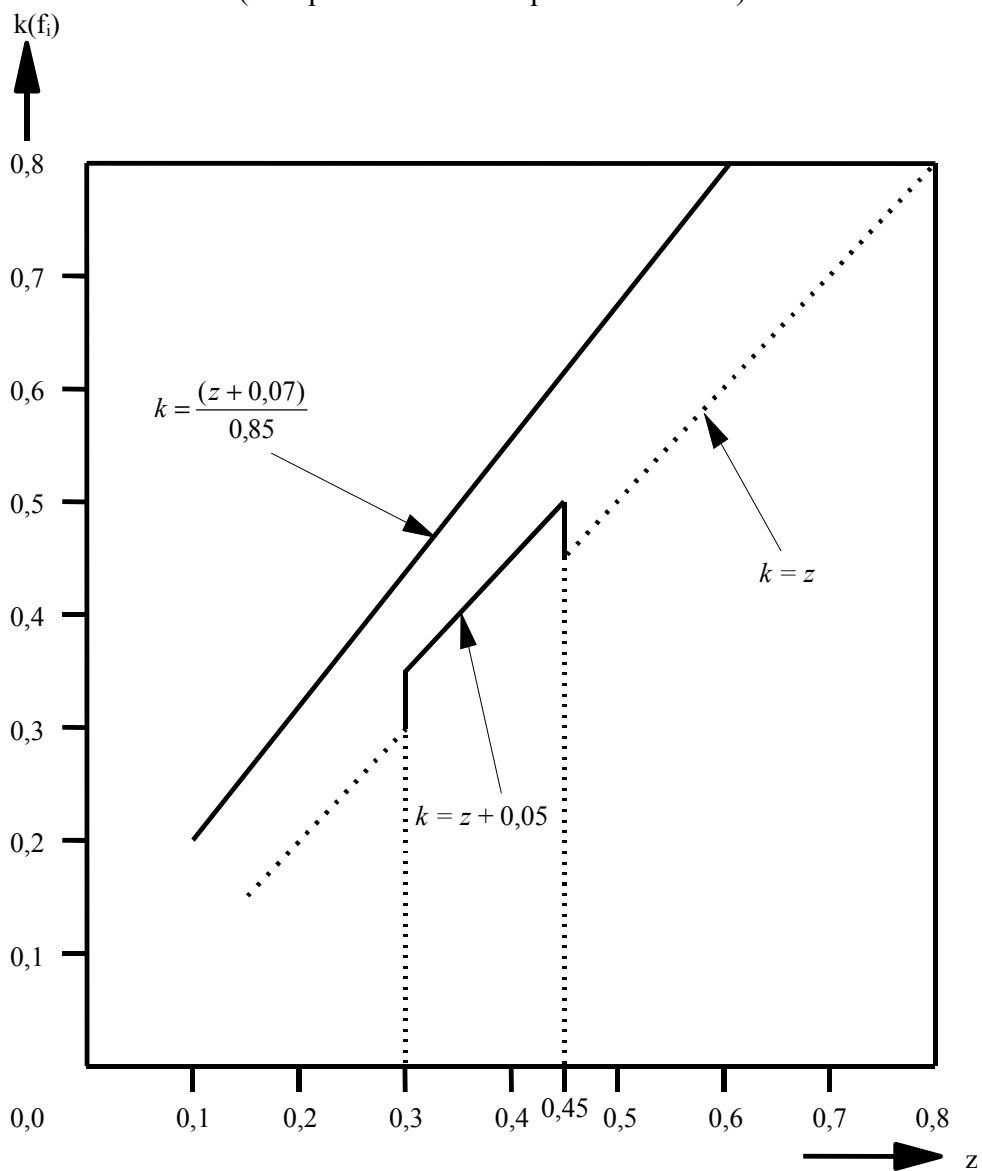
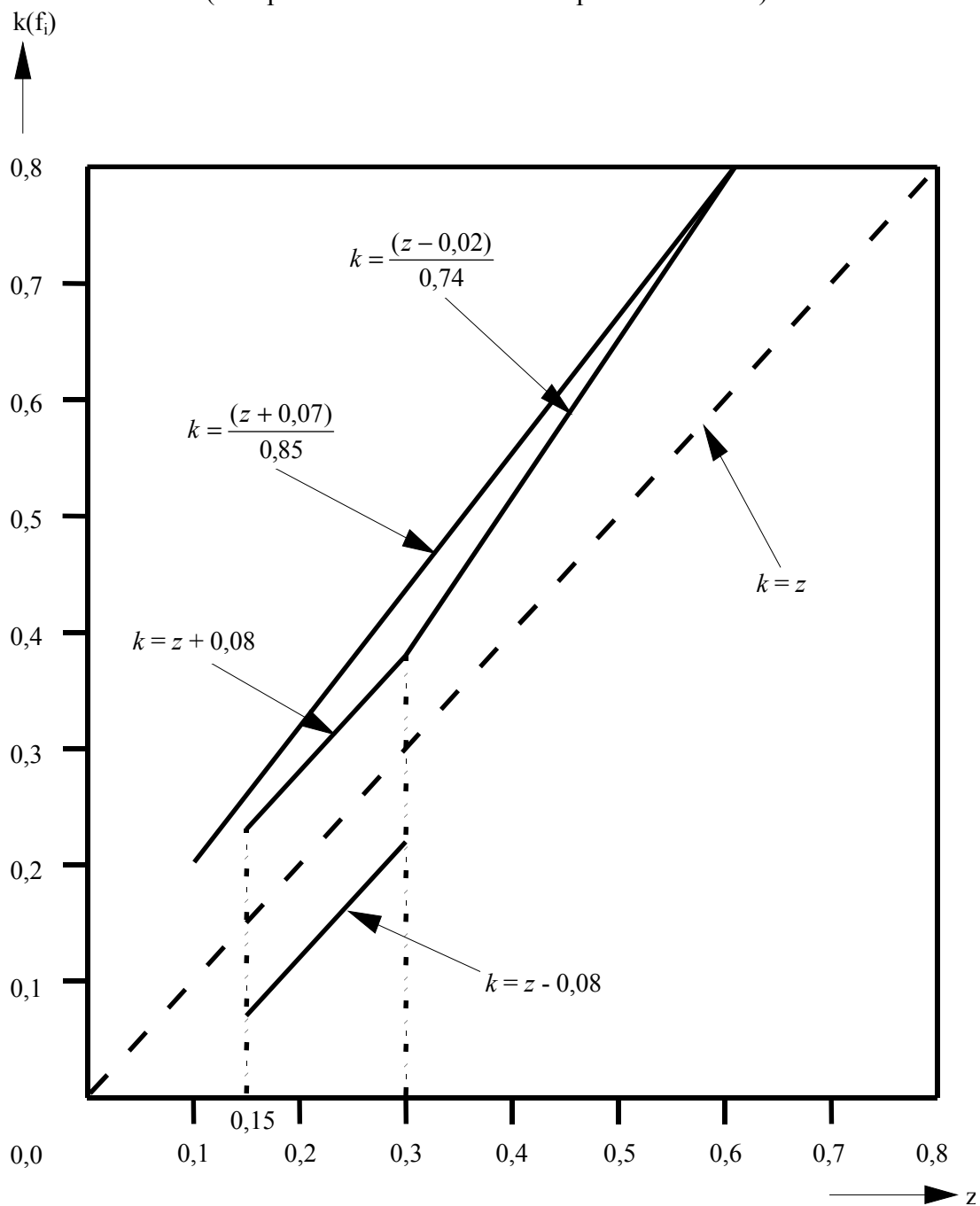




Diagramme 1B

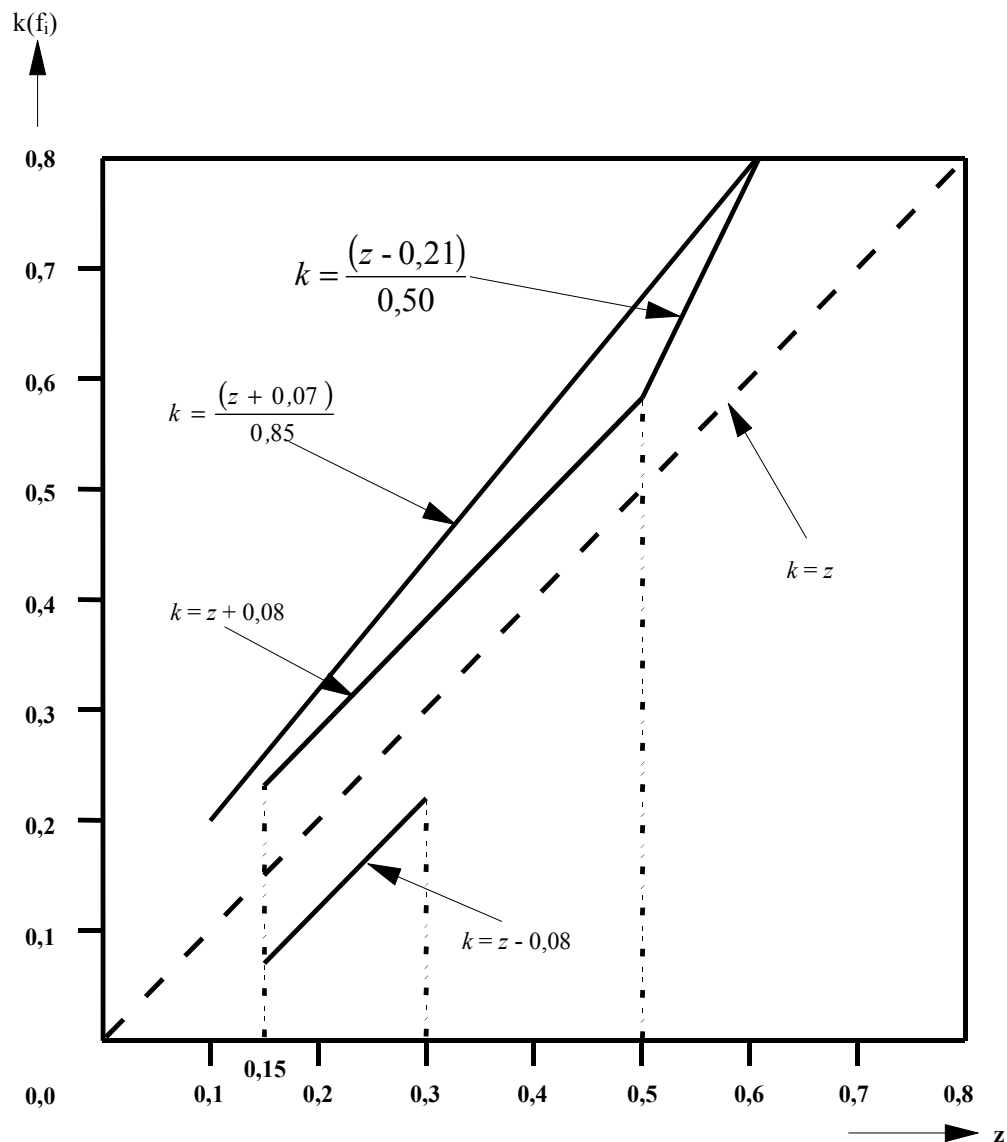
VÉHICULES AUTRES QUE CEUX DE LA CATÉGORIE N<sub>1</sub>  
 ET REMORQUES À ESSIEUX ESPACÉS  
 (voir par. 3.1.2.3 et 5.1.1.2 de la présente annexe)



Note: La limite inférieure du couloir  $k = z - 0,08$  n'est pas applicable pour l'utilisation de l'adhérence de l'essieu arrière.

Diagramme 1C

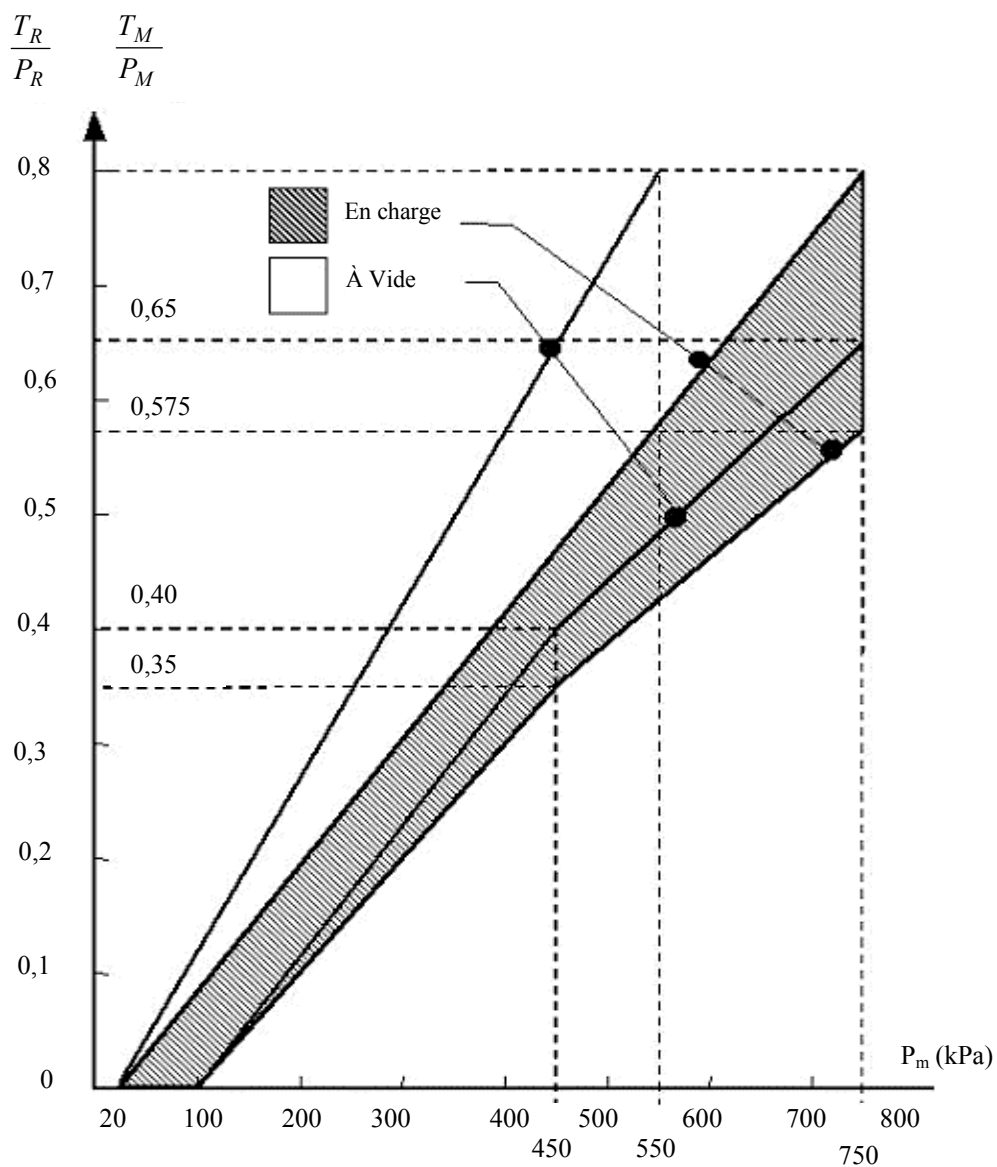
VÉHICULES DE LA CATÉGORIE N<sub>1</sub>  
 (avec certaines exceptions à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1990)  
 (voir par. 3.1.2.1 et 3.1.2.2 de la présente annexe)



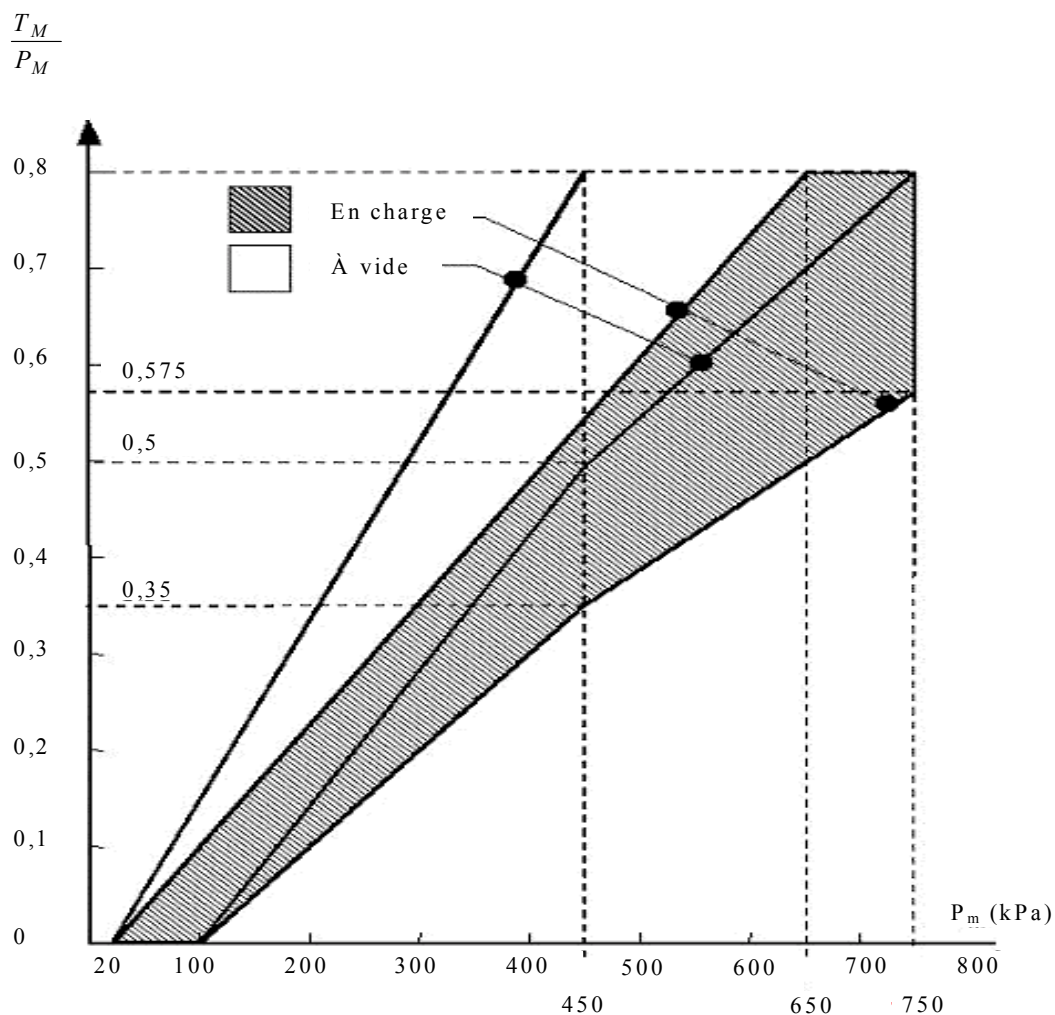
Note: La limite inférieure du couloir  $k = z - 0,08$  n'est pas applicable pour l'utilisation de l'adhérence de l'essieu arrière.

Diagramme 2

VÉHICULES TRACTEURS ET REMORQUES  
 (à l'exception des tracteurs de semi-remorques et semi-remorques)  
 (voir par. 3.1.5.1 de la présente annexe)



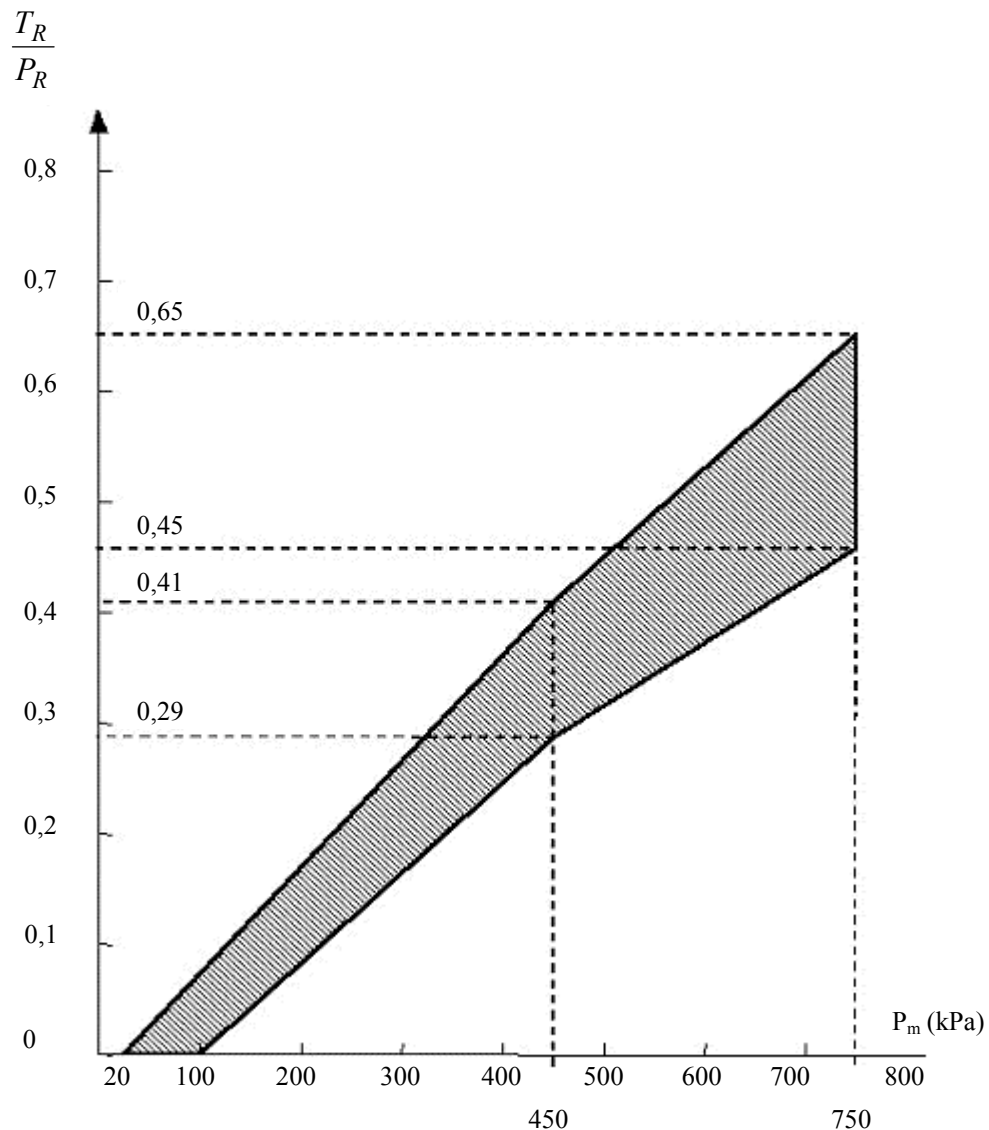
Note: Les rapports prescrits dans le présent diagramme doivent s'appliquer progressivement aux états intermédiaires entre les états à vide et en charge et doivent être obtenus au moyen de systèmes automatiques.

Diagramme 3TRACTEURS DE SEMI-REMORQUES  
(voir par. 3.1.6.3 de la présente annexe)

Note: Les rapports prescrits dans le présent diagramme doivent s'appliquer progressivement aux états intermédiaires entre les états à vide et en charge et doivent être obtenus au moyen de systèmes automatiques.

Diagramme 4A

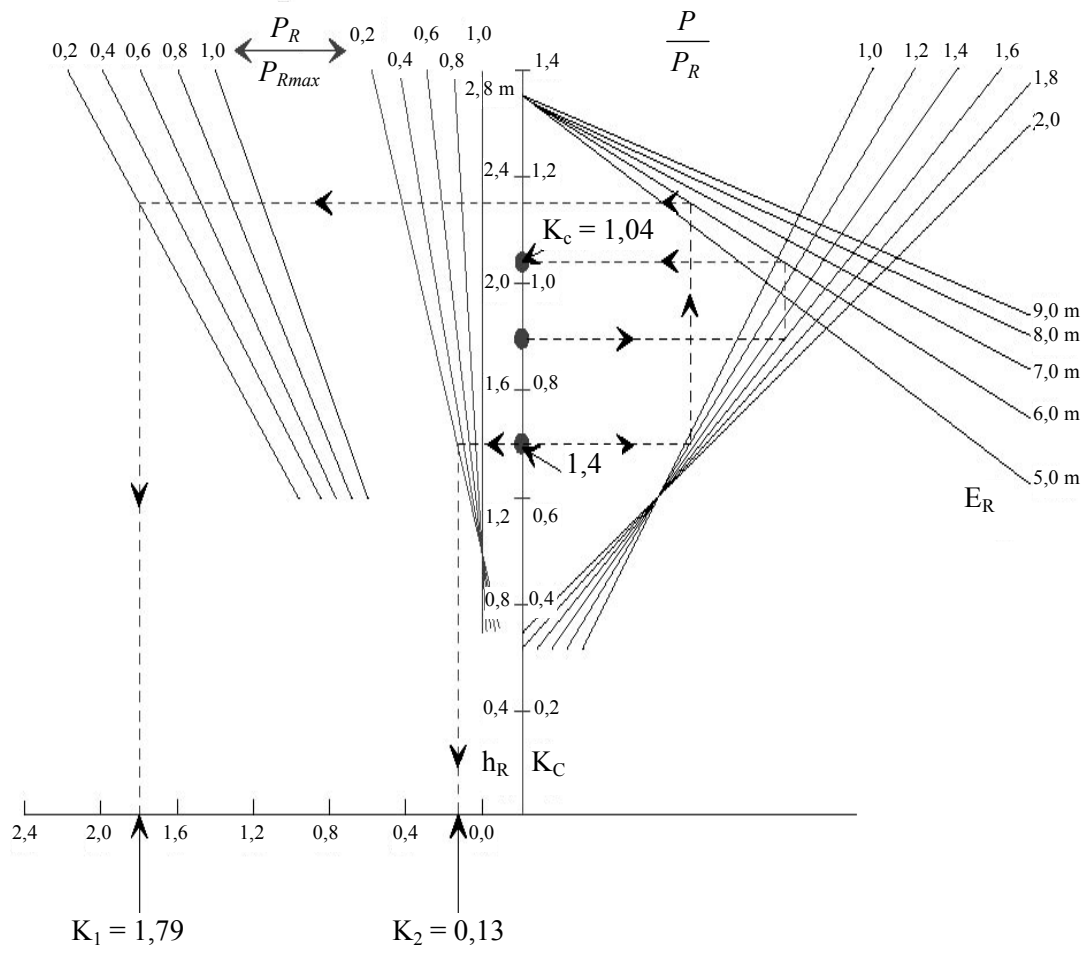
SEMI-REMORQUES  
(voir par. 4 de la présente annexe)



Note: Le rapport entre le taux de freinage  $T_R/P_R$  et la pression dans la conduite de commande pour les états en charge et à vide est déterminé comme suit:

Les facteurs  $K_c$  (en charge),  $K_v$  (à vide) sont obtenus par référence au diagramme 4B. Pour déterminer les zones correspondant aux états en charge et à vide, on multiplie les valeurs des ordonnées des limites supérieure et inférieure de la zone hachurée du diagramme 4A par les facteurs  $K_c$  et  $K_v$ , respectivement.

**Diagramme 4B**  
(voir par. 4 et diagramme 4A de la présente annexe)



NOTE EXPLICATIVE POUR L'UTILISATION  
DU DIAGRAMME 4B

1. Formule dont est dérivé le diagramme 4B:

$$K = \left[ 1,7 - \frac{0,7P_R}{P_{Rmax}} \right] \left[ 1,35 - \frac{0,96}{E_R} \left( 1,0 + (h_R - 1,2) \frac{g \cdot P}{P_R} \right) \right] - \left[ 1,0 - \frac{P_R}{P_{Rmax}} \right] \left[ \frac{h_R - 1,0}{2,5} \right]$$

2. Exemple pratique d'application

- 2.1 Les lignes en traits interrompus du diagramme 4B se réfèrent à la détermination des facteurs  $K_c$  et  $K_v$  pour un véhicule aux valeurs suivantes:

	En charge	À vide
P	24 t (240 kN)	4,2 t (42 kN)
$P_R$	150 kN	30 kN
$P_{Rmax}$	150 kN	150 kN
$h_R$	1,8 m	1,4 m
$E_R$	6,0 m	6,0 m

Dans les paragraphes ci-après, les chiffres entre parenthèses se rapportent seulement au véhicule pris comme exemple d'illustration de la méthode basée sur le diagramme 4B.

- 2.2 Calcul des rapports

a)  $\left[ \frac{g \cdot P}{P_R} \right]$  en charge (= 1,6)

b)  $\left[ \frac{g \cdot P}{P_R} \right]$  à vide (= 1,4)

c)  $\left[ \frac{P_R}{P_{Rmax}} \right]$  à vide (= 0,2)

- 2.3 Détermination du facteur de correction pour l'état en charge  $K_c$ :

- a) Partir de la valeur  $h_R$  appropriée ( $h_R = 1,8$  m),  
 b) Rejoindre horizontalement la droite  $g \cdot P/P_R$  appropriée ( $g \cdot P/P_R = 1,6$ ),

- c) Rejoindre verticalement la droite  $E_R$  appropriée ( $E_R = 6,0$  m),
- d) Rejoindre horizontalement l'échelle  $K_c$ ;  $K_c$  est le facteur de correction en charge requis ( $K_c = 1,04$ ).

2.4 Détermination du facteur de correction pour l'état à vide  $K_v$ :

2.4.1 détermination du facteur  $K_2$ :

- a) partir de la valeur  $h_R$  appropriée ( $h_R = 1,4$  m),
- b) rejoindre horizontalement la droite  $P_R/P_{Rmax}$  appropriée dans le groupe de courbes le plus proche de l'axe vertical ( $P_R/P_{Rmax} = 0,2$ ),
- c) Rejoindre verticalement l'axe horizontal et relever la valeur de  $K_2$  ( $K_2 = 0,13$  m).

2.4.2 détermination du facteur  $K_1$ :

- a) partir de la valeur  $h_R$  appropriée ( $h_R = 1,4$  m),
- b) rejoindre horizontalement la droite  $g \cdot P/P_R$  appropriée ( $g \cdot P/P_R = 1,4$ ),
- c) rejoindre verticalement la droite  $E_R$  appropriée ( $E_R = 6,0$  m),
- d) rejoindre horizontalement la droite  $P_R/P_{Rmax}$  appropriée dans le groupe de courbes le plus éloigné de l'axe vertical ( $P_R/P_{Rmax} = 0,2$ ),
- e) rejoindre verticalement l'axe horizontal et relever la valeur  $K_1$  ( $K_1 = 1,79$ );

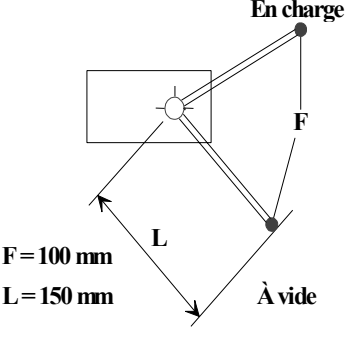
2.4.3 détermination du facteur  $K_v$ :

Le facteur de correction pour l'état à vide  $K_v$  est donné par l'expression suivante:

$$K_v = K_1 - K_2 \quad (K_v = 1,66)$$



Diagramme 5DISPOSITIF RÉPARTITEUR DE FREINAGE EN FONCTION DE LA CHARGE  
(voir par. 7.4 de la présente annexe)

Données de contrôle	État de charge du véhicule	Charge sur l'essieu n° 2 [daN]	Pression d'entrée [kPa]	Pression nominale de sortie [kPa]
 <p>F = 100 mm L = 150 mm</p>	En charge À vide	10 000 1 500	600 600	600 240

<sup>1</sup> Dans le cas de remorques équipées de systèmes de répartition de la force de freinage à commande électronique, les prescriptions de la présente annexe ne s'appliquent que si la remorque est reliée électriquement à un véhicule tracteur par le raccord ISO 7638:1997.

<sup>2</sup> Dans le cas d'essieux multiples, si l'entraxe entre essieux est supérieur à 2 m, chaque essieu doit être considéré comme un groupe d'essieux indépendant.

<sup>3</sup> On désigne par «courbes d'utilisation de l'adhérence» du véhicule, les courbes donnant, pour des conditions de charge déterminées, l'adhérence utilisée par chacun des essieux  $i$  en fonction du taux de freinage du véhicule.

<sup>4</sup> Pour les semi-remorques,  $z$  est la force de freinage divisée par la charge statique sur le ou les essieux de la semi-remorque.

<sup>5</sup> Conformément au paragraphe 1.4.4.3 de l'annexe 4 du présent Règlement.

<sup>6</sup> Les prescriptions des paragraphes 3.1.1 ou 5.1.1 ne modifient pas les dispositions de l'annexe 4 concernant l'efficacité de freinage prescrite. Si, toutefois, lors des essais effectués selon les prescriptions des paragraphes 3.1.1 ou 5.1.1, des efficacités de freinage supérieures à celles prescrites dans l'annexe 4 sont obtenues, on applique les prescriptions relatives aux courbes d'utilisation de l'adhérence à l'intérieur de la zone des diagrammes 1A 1B et 1C de la présente annexe délimitée par les droites:  $k = 0,8$  et  $z = 0,8$ .

Annexe 11

CAS DANS LESQUELS LES ESSAIS DU TYPE I ET/OU DU TYPE II (OU DU TYPE IIA)  
OU DU TYPE III NE SONT PAS NÉCESSAIRES

1. Il n'est pas nécessaire de procéder aux essais du type I et/ou du type II (ou du type IIA) ou du type III sur le véhicule présenté à l'homologation dans les cas suivants:
  - 1.1 Le véhicule considéré est un véhicule à moteur ou une remorque dont, en ce qui concerne les pneumatiques, l'énergie de freinage absorbée par essieu et le mode de montage du pneumatique et du frein, sont identiques, au point de vue du freinage, à un véhicule à moteur ou une remorque:
    - 1.1.1 qui a subi avec succès les essais du type I et/ou du type II (ou du type IIA) ou du type III; et
    - 1.1.2 qui a été homologué, en ce qui concerne l'énergie de freinage absorbée, pour des masses par essieu supérieures ou égales à celles du véhicule considéré.
  - 1.2 Le véhicule considéré est un véhicule à moteur, une remorque ou une semi-remorque dont le ou les essieux sont, en ce qui concerne les pneumatiques, l'énergie de freinage absorbée par essieu et le mode de montage du pneumatique et du frein, identiques, au point de vue du freinage, à l'essieu ou aux essieux ayant subi individuellement avec succès l'essai du type I et/ou du type II (ou du type IIA) ou du type III pour des masses par essieu supérieures ou égales à celles du véhicule considéré, à condition que l'énergie de freinage absorbée par essieu ne soit pas plus grande que l'énergie absorbée par essieu lors du ou des essais de référence de l'essieu pris séparément.
  - 1.3 Le véhicule considéré est équipé d'un système de freinage d'endurance, autre que le frein moteur, identique à un système de freinage d'endurance déjà contrôlé dans les conditions ci-après:
    - 1.3.1 ce système de freinage d'endurance a stabilisé seul, lors d'un essai effectué sur une pente d'au moins 6 % (essai du type II) ou d'au moins 7 % (essai du type IIA), un véhicule dont la masse maximale lors de l'essai est au moins égale à la masse maximale du véhicule à homologuer,
    - 1.3.2 dans l'essai ci-dessus, il doit être vérifié que la vitesse de rotation des parties tournantes du système de freinage d'endurance, lorsque le véhicule à homologuer est porté à la vitesse de 30 km/h, est telle que le couple de ralentissement est au moins égal à celui correspondant à l'essai visé au paragraphe 1.3.1 ci-dessus.
  - 1.4 Le véhicule considéré est une remorque équipée de freins à air comprimé à came en S ou de freins à disque<sup>1</sup> qui satisfait aux conditions énoncées à l'appendice 2 de la présente annexe en ce qui concerne le contrôle des caractéristiques par rapport à

celles qui sont consignées dans le procès-verbal d'essai de l'essieu de référence dont le modèle est donné dans l'appendice 3 de la présente annexe.

2. Le terme «identique», tel qu'il est utilisé aux paragraphes 1.1, 1.2 et 1.3 ci-dessus signifie identique du point de vue des caractéristiques géométriques, mécaniques et des matériaux des éléments du véhicule visés à ces paragraphes.
3. Lorsqu'il est fait application des prescriptions ci-dessus, la communication concernant l'homologation (annexe 2 du Règlement) doit porter les indications suivantes:
  - 3.1 Dans le cas visé au paragraphe 1.1, il est indiqué le numéro d'homologation du véhicule sur lequel l'essai du type I et/ou du type II (ou du type IIA) ou du type III qui sert de référence a été effectué.
  - 3.2 Dans le cas visé au paragraphe 1.2, le tableau I de l'appendice 1 de la présente annexe doit être rempli.
  - 3.3 Dans le cas visé au paragraphe 1.3, le tableau II de l'appendice 1 de la présente annexe doit être rempli.
  - 3.4 Si le paragraphe 1.4 s'applique, le tableau III de l'appendice 1 de la présente annexe doit être rempli.
4. Lorsque celui qui demande l'homologation dans un pays Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement se réfère à une homologation délivrée dans un autre pays Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement, il doit fournir la documentation relative à cette homologation.

---

<sup>1</sup> D'autres modèles de freins peuvent être homologués sur présentation d'informations équivalentes.

Annexe 11 – Appendice 1Tableau I

	Essieux du véhicule			Essieux de référence		
	Masse par essieu <sup>1</sup>	Effort de freinage nécessaire aux roues	Vitesse	Masse par essieu <sup>1</sup>	Effort de freinage développé aux roues	Vitesse
	kg	N	km/h	kg	N	km/h
Essieu 1						
Essieu 2						
Essieu 3						
Essieu 4						

Tableau II

Masse totale du véhicule présenté à l'homologation .....	kg
Effort de freinage nécessaire aux roues .....	N
Couple de ralentissement nécessaire sur l'arbre principal du système de freinage d'endurance .....	Nm
Couple de ralentissement obtenu sur l'arbre principal du système de freinage d'endurance (selon diagramme) .....	Nm

Tableau III

Essieu de référence ..... Procès-verbal n° ..... Date .....			
(copie jointe)			
	Type I		Type III
Énergie absorbée par essieu (N) (voir par. 4.2.1, appendice 2)			
Essieu 1	$T_1 = \dots \% P_e$	$T_1 = \dots \% P_e$	
Essieu 2	$T_2 = \dots \% P_e$	$T_2 = \dots \% P_e$	
Essieu 3	$T_3 = \dots \% P_e$	$T_3 = \dots \% P_e$	
Course calculée du récepteur (en mm) (voir par. 4.3.1.1, appendice 2)			
Essieu 1	$S_1 = \dots$	$S_1 = \dots$	
Essieu 2	$S_2 = \dots$	$S_2 = \dots$	
Essieu 3	$S_3 = \dots$	$S_3 = \dots$	
Poussée moyenne exercée sur la tige (N) (voir par. 4.3.1.2, appendice 2)			
Essieu 1	$Th_{A1} = \dots$	$Th_{A1} = \dots$	
Essieu 2	$Th_{A2} = \dots$	$Th_{A2} = \dots$	
Essieu 3	$Th_{A3} = \dots$	$Th_{A3} = \dots$	
Efficacité du freinage (N) (voir par. 4.3.1.4, appendice 2)			
Essieu 1	$T_1 = \dots$	$T_1 = \dots$	
Essieu 2	$T_2 = \dots$	$T_2 = \dots$	
Essieu 3	$T_3 = \dots$	$T_3 = \dots$	
	Type 0 remorque considérée, résultat d'essai (E)	Type I à chaud (valeur calculée)	Type III à chaud (valeur calculée)
Efficacité de freinage du véhicule (voir par. 4.3.2, appendice 2)			
Prescriptions concernant les essais de freinage à chaud (voir par. 1.5.3, 1.6.3 et 1.7.2 de l'annexe 4)		$\geq 0,36$ et $\geq 0,60 E$	$\geq 0,40$ et $\geq 0,60 E$

<sup>1</sup> Il s'agit de la masse maximale techniquement admissible par essieu.

Annexe 11 – Appendice 2

AUTRES PROCÉDURES ADMISSIBLES D'ESSAI DU TYPE I ET III  
POUR LES FREINS DE REMORQUE

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1 Conformément au paragraphe 1.4 de la présente annexe, il n'est pas nécessaire d'exécuter les essais du type I et du type III, lors de l'homologation du type du véhicule, si les éléments du système de freinage satisfont aux prescriptions du présent appendice, et si l'efficacité calculée correspondante des freins satisfait aux prescriptions du présent Règlement pour la catégorie de véhicule considérée.
- 1.2 Les essais exécutés conformément aux méthodes décrites dans le présent appendice sont considérés comme répondant aux conditions formulées ci-dessus.
- 1.2.1 Les essais exécutés conformément au paragraphe 3.5.1 du présent appendice sur la base du complément 7 à la série 09 d'amendements et des amendements suivants, qui ont donné des résultats satisfaisants sont considérés comme répondant aux dispositions de la dernière version du paragraphe 3.5.1 du présent appendice. Si l'on utilise cette méthode, le procès-verbal d'essai doit renvoyer au procès-verbal d'origine dont sont tirés les résultats repris dans le nouveau procès-verbal actualisé. Toutefois, de nouveaux essais doivent être effectués conformément aux prescriptions de la dernière version amendée du présent Règlement.
- 1.3 Les essais exécutés conformément au paragraphe 3.6 du présent appendice et les résultats consignés dans la section 2 de l'appendice 3 ou de l'appendice 4 sont jugés comme un moyen acceptable de prouver la conformité aux dispositions du paragraphe 5.2.2.8.1 du présent Règlement.
- 1.4 Le réglage des freins doit, avant l'essai du type III prescrit ci-dessous, être effectué conformément aux modalités suivantes, dans la mesure où elles s'appliquent:
- 1.4.1 Dans le cas des remorques équipées de freins à commande pneumatique, le réglage des freins doit être tel qu'il permette au dispositif de réglage automatique de fonctionner. À cette fin, la course du cylindre doit être réglée à:

$$s_o \geq 1,1 \times s_{\text{régl.}}$$

(la limite supérieure ne doit pas dépasser une valeur recommandée par le constructeur),

où:

$s_{\text{régl.}}$  – course de rattrapage selon les indications du fabricant du dispositif de réglage automatique, c'est-à-dire course à partir de laquelle il y a rattrapage du jeu des garnitures au frein pour une pression dans le cylindre égale à 100 kPa.

Dans les cas où, en accord avec le service technique, il est jugé difficile de mesurer la course au cylindre de frein, le réglage initial doit être choisi en accord avec ce service.

À partir de l'état ci-dessus, le frein doit être actionné 50 fois de suite avec une pression au cylindre égale à 200 kPa. Il est ensuite actionné une seule fois avec une pression au cylindre  $\geq 650$  kPa.

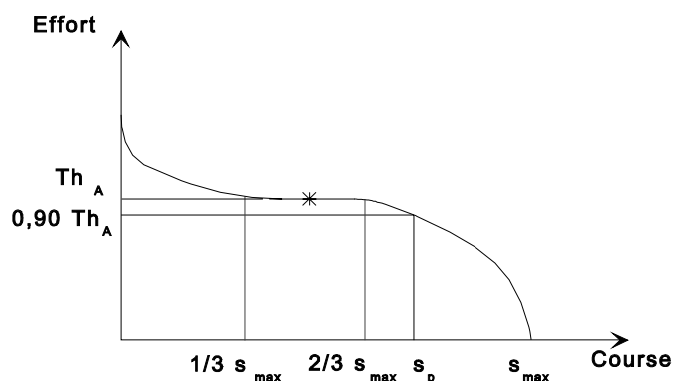
- 1.4.2 Dans le cas des remorques équipées de freins à disque à commande hydraulique, aucune disposition concernant le réglage n'est considérée nécessaire.
- 1.4.3 Dans le cas des remorques équipées de freins à tambour à commande hydraulique, le réglage des freins doit être effectué selon les indications du constructeur.
- 1.5 Dans le cas des remorques équipées de dispositifs de réglage automatique, le réglage des freins doit, avant l'essai du type I prescrit ci-dessous, être effectué conformément aux modalités définies dans le paragraphe 1.4 ci-dessus.

## 2. SYMBOLES ET DÉFINITIONS

Note: Les symboles relatifs au frein de référence portent l'indice «e».

P	–	réaction normale du sol sur l'essieu en conditions statiques,
C	–	couple d'actionnement,
$C_{\max}$	–	couple d'actionnement maximal techniquement admissible,
$C_o$	–	couple d'actionnement minimal utile: couple minimal à appliquer pour engendrer un couple de freinage mesurable,
R	–	rayon de roulement (dynamique) du pneu,
T	–	force de freinage à l'interface entre le pneu et la route,
M	–	couple de freinage = T.R,
z	–	taux de freinage = T/P ou M/RP,
s	–	course du récepteur (course utile + course à vide),
$s_p$	–	voir annexe 19, appendice 7,
$Th_A$	–	voir annexe 19, appendice 7,
l	–	longueur du levier,
r	–	rayon du tambour de frein,
p	–	pression d'actionnement des freins.

### Poussée



## 3. MÉTHODES D'ESSAI

## 3.1 Essai sur piste

3.1.1 Les essais d'efficacité du frein devraient de préférence être exécutés sur un essieu simple.

3.1.2 Les résultats des essais exécutés sur des essieux combinés peuvent être utilisés comme il est prévu au paragraphe 1.1 de la présente annexe, à condition que chaque essieu fournisse une proportion égale de l'énergie de freinage au cours des essais d'efficacité et d'efficacité à chaud.

3.1.2.1 Ce résultat est obtenu si les caractéristiques suivantes sont identiques pour chaque essieu: géométrie de la timonerie de freinage, garnitures, montage des roues, pneumatiques, dispositifs récepteurs et répartition de la pression dans les récepteurs.

3.1.2.2 On enregistre comme résultat pour des essieux combinés la valeur moyenne pour le nombre d'essieux essayés comme s'il s'agissait d'un seul essieu.

3.1.3 Le ou les essieux devraient de préférence être chargés à la charge maximale statique sur l'essieu; cette condition n'est cependant pas impérative s'il est dûment tenu compte lors des essais de la différence de résistance au roulement engendrée par la différence de charge sur le ou les essieux essayés.

3.1.4 Il doit être tenu compte de l'effet de l'accroissement de résistance au roulement résultant de l'utilisation d'un ensemble de véhicules pour l'exécution des essais.

3.1.5 Pour les essais d'efficacité, la vitesse initiale doit être celle prescrite. La vitesse finale est calculée selon la formule:

$$v_2 = v_1 \sqrt{\frac{P_0 + P_1}{P_0 + P_1 + P_2}}$$

où

$v_1$  – vitesse initiale (km/h),

$v_2$  – vitesse finale (km/h),

$P_0$  – masse du véhicule tracteur (kg) dans les conditions d'essai,

$P_1$  – masse de la remorque portée par le ou les essieux non freinés (kg),

$P_2$  – masse de la remorque portée par le ou les essieux freinés (kg).

## 3.2 Essais sur dynamomètre à inertie

3.2.1 La machine d'essai doit avoir une inertie rotative simulant la fraction de l'inertie linéaire de la masse du véhicule agissant sur une roue comme il est nécessaire pour les essais d'efficacité à froid et à chaud, et elle doit pouvoir fonctionner à une vitesse constante pour les besoins de l'essai décrit aux paragraphes 3.5.2 et 3.5.3 du présent appendice.



- 3.2.2 L'essai doit être exécuté avec une roue complète munie de son pneu, montée sur la partie mobile du frein comme elle le serait sur le véhicule. La masse d'inertie peut être soit directement reliée au frein, soit entraînée par l'intermédiaire des pneus et des roues.
- 3.2.3 Il peut être prévu, lors des phases d'échauffement, une circulation d'air de refroidissement à une vitesse et dans une direction représentatives des conditions réelles, la vitesse du flux d'air  $v_{\text{air}}$  étant égale à  $0,33 v$ ,  $v$  étant égal à la vitesse d'essai du véhicule au début du freinage. L'air de refroidissement doit être à la température ambiante.
- 3.2.4 Lorsqu'il n'existe pas de compensation automatique de la résistance au roulement du pneu lors de l'essai, on corrige le couple appliqué au frein en déduisant un couple correspondant à un coefficient de résistance au roulement de 0,01.
- 3.3 Essais sur dynamomètre à loi de freinage fixe («rolling road»).
- 3.3.1 L'essieu devrait de préférence être chargé de la masse maximale statique sur l'essieu; cette condition n'est cependant pas impérative s'il est dûment tenu compte lors des essais de la différence de résistance au roulement engendrée par la différence de charge sur l'essieu essayé.
- 3.3.2 Il peut être prévu, lors des phases d'échauffement, une circulation d'air de refroidissement à une vitesse et dans une direction représentatives des conditions réelles, la vitesse du flux d'air  $v_{\text{air}}$  étant égale à  $0,33 v$ ,  $v$  étant égal à la vitesse d'essai du véhicule au début du freinage. L'air de refroidissement doit être à la température ambiante.
- 3.3.3 Le temps de freinage doit être d'une seconde après un délai maximal de montée en pression de 0,6 s.
- 3.4 Conditions de l'essai
- 3.4.1 Un appareillage doit être monté sur le ou les freins essayés, pour permettre d'exécuter les mesures suivantes:
- 3.4.1.1 Un enregistrement continu du couple de freinage ou de la force de freinage à la périphérie du pneu.
- 3.4.1.2 Un enregistrement continu de la pression de l'air dans le récepteur.
- 3.4.1.3 Une mesure de la vitesse du véhicule pendant l'essai.
- 3.4.1.4 Une mesure de la température initiale à la surface extérieure du tambour ou du disque de frein.
- 3.4.1.5 Une mesure de la course du récepteur utilisée lors des essais du type 0, du type I et du type III.

### 3.5 Méthode d'essai

#### 3.5.1 Essai supplémentaire d'efficacité à froid

3.5.1.1 Cet essai est effectué à une vitesse initiale équivalant à 40 km/h pour l'essai du type I et à 60 km/h pour l'essai du type III, afin d'évaluer l'efficacité du freinage à chaud à l'issue des essais du type I et du type III. L'essai de perte d'efficacité à chaud du type I et/ou du type III doit être exécuté immédiatement après l'essai d'efficacité à froid.

3.5.1.2 On exécute trois freinages à la même pression (p) et à une vitesse initiale équivalant à 40 km/h (pour l'essai du type I) ou à 60 km/h (pour l'essai du type III), et à une température initiale du frein, mesurée à la surface extérieure du tambour ou du disque qui soit sensiblement égale et ne dépasse pas 100 °C. Lors du freinage, la pression dans le récepteur doit être celle nécessaire pour engendrer un couple ou une force de freinage correspondant à un taux de freinage (z) d'au moins 50 %. La pression au récepteur ne doit pas dépasser 650 kPa, et le couple d'actionnement (C) ne doit pas dépasser la valeur maximale admissible ( $C_{max}$ ). On retient comme valeur d'efficacité à froid la moyenne des trois résultats obtenus.

#### 3.5.2 Essai de perte d'efficacité (Essai du type I)

3.5.2.1 Cet essai est exécuté à une vitesse de 40 km/h et à une température initiale du frein, mesurée à la surface extérieure du tambour de frein ou du disque de frein, qui ne dépasse pas 100 °C.

3.5.2.2 On maintient un taux de freinage de 7 %, la résistance au roulement étant prise en compte (voir par. 3.2.4 de cet appendice).

3.5.2.3 L'essai est exécuté pendant 2 min 33 s, ou sur 1,7 km à une vitesse du véhicule de 40 km/h. Si la vitesse d'essai ne peut être atteinte dans ce laps de temps, la durée de l'essai peut être prolongée conformément aux dispositions du paragraphe 1.5.2.2 de l'annexe 4 du présent Règlement.

3.5.2.4 Au plus tard 60 s après la fin de l'essai du type I, on exécute un essai d'efficacité à chaud conformément au paragraphe 1.5.3 de l'annexe 4 du présent Règlement, à une vitesse initiale de 40 km/h. La pression au récepteur doit être celle utilisée lors de l'essai de type 0.

#### 3.5.3 Essai de perte d'efficacité à chaud (essai du type III)

##### 3.5.3.1 Méthodes d'essai pour freinages répétés

###### 3.5.3.1.1 Essais sur piste (voir annexe 4, par. 1.7)

## 3.5.3.1.2 Essai au dynamomètre à inertie

L'essai au banc décrit à l'annexe 11, appendice 2, paragraphe 3.2, peut être effectué dans les mêmes conditions que l'essai sur route défini au paragraphe 1.7.1, soit:

$$v_2 = \frac{v_1}{2}$$

## 3.5.3.1.3 Essai au dynamomètre à loi de freinage fixe

Pour l'essai au banc décrit à l'annexe 11, appendice 2, paragraphe 3.3, les conditions doivent être les suivantes:

Nombre de freinages	20
Durée d'un cycle de freinage (temps de freinage 25 s plus temps de récupération 35 s)	60 s
Vitesse d'essai	30 km/h
Taux de freinage	0,06
Résistance au roulement	0,01

3.5.3.2 Au plus tard 60 s après la fin de l'essai du type III, un essai d'efficacité à chaud est effectué conformément au paragraphe 1.7.2 de l'annexe 4 du présent Règlement. La pression au récepteur doit être la même que lors de l'essai du type 0.

## 3.6 Prescriptions de fonctionnement pour les dispositifs de réglage automatique des freins

3.6.1 Les dispositions ci-après s'appliquent à un dispositif de réglage automatique qui est installé sur un frein et dont le fonctionnement est vérifié conformément aux dispositions du présent appendice.

Après achèvement des essais prescrits aux paragraphes 3.5.2.4 (essai du type I) ou 3.5.3.2 (essai du type III) ci-dessus, on vérifie qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 3.6.3 ci-dessous.

3.6.2 Les dispositions ci-après s'appliquent à une variante de dispositif de réglage automatique des freins installée sur un frein pour lequel il existe déjà un procès-verbal d'essai selon l'appendice 3.

## 3.6.2.1 Efficacité des freins

Après un échauffement des freins effectué conformément aux conditions énoncées aux paragraphes 3.5.2 (essai du type I) ou 3.5.3 (essai du type III) selon le cas, on vérifie qu'il est satisfait à l'une ou l'autre des dispositions ci-après:

- a) l'efficacité à chaud des freins de service doit être  $\geq 80$  % de l'efficacité prescrite pour l'essai du type 0;

- b) le frein doit être actionné avec une pression au cylindre de frein égale à celle utilisée lors de l'essai du type 0; à cette pression, la course totale du cylindre ( $s_A$ ) doit être mesurée et doit être  $\leq 0,9$  (de la valeur de course effective  $s_p$  du cylindre.

$s_p$  – la course effective est la course à laquelle la poussée exercée est de 90 % de la poussée moyenne ( $Th_A$ ) – voir le paragraphe 2 de l'appendice 2 de l'annexe 11 au présent Règlement.

3.6.2.2 Après l'achèvement des essais décrits au paragraphe 3.6.2.1 ci-dessus, on vérifie qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 3.6.3 ci-dessous.

### 3.6.3 Essai de roulement libre

Après l'achèvement des essais prescrits aux paragraphes 3.6.1 ou 3.6.2 ci-dessus, on laisse les freins refroidir jusqu'à une température correspondant à l'état froid (c'est-à-dire  $\leq 100$  °C) et on vérifie que le véhicule peut rouler librement en s'assurant que l'une des conditions ci-après est remplie:

- a) les roues tournent librement (c'est-à-dire qu'on peut les faire tourner à la main);
- b) si, lorsque le véhicule circule à une vitesse constante de  $v = 60$  km/h, freins relâchés, les températures stabilisées des tambours ou des disques n'augmentent pas de plus de 80 °C, le moment résiduel de freinage est considéré comme acceptable.

## 3.7 Procès-verbal d'essai

3.7.1 Les résultats des essais exécutés conformément aux paragraphes 3.5 et 3.6.1 de cet appendice doivent être consignés sur une formule dont le modèle est donné à l'appendice 3 à la présente annexe.

3.7.2 Le frein et l'essieu doivent être identifiés. À cette fin, les caractéristiques des freins et de l'essieu, et la masse techniquement admissible ainsi que le numéro du procès-verbal d'essai correspondant selon l'appendice 3 doivent être inscrits sur l'essieu.

3.7.3 Dans le cas d'un frein équipé d'une variante de dispositif de réglage automatique, les résultats des essais exécutés conformément au paragraphe 3.6.2 du présent appendice doivent être consignés sur un formulaire dont le modèle est présenté à l'appendice 4 à la présente annexe.

## 4. CONTRÔLE

## 4.1 Contrôle des éléments intéressant le freinage

Les caractéristiques des freins du véhicule soumis à l'homologation du type sont contrôlées; il doit être satisfait aux critères énoncés ci-après:

Élément		Critère
4.1.1	a) Section cylindrique du tambour de frein b) Matériau du tambour ou du disque de frein c) Masse du tambour ou du disque de frein	Aucun changement n'est admis Aucun changement n'est admis Peut augmenter jusqu'à plus 20 % de la masse du tambour ou du disque de référence
4.1.2	a) Distance entre la roue et la surface extérieure du tambour ou le diamètre extérieur du disque de frein (cote E) b) Partie du tambour ou du disque de frein non recouverte par la roue (cote F)	Les tolérances doivent être déterminées par le service technique chargé des essais
4.1.3	a) Matériau des garnitures ou des plaquettes de frein b) Largeur des garnitures ou des plaquettes de frein c) Épaisseur des garnitures ou des plaquettes de frein d) Surface effective des garnitures ou des plaquettes de frein e) Mode de fixation des garnitures ou des plaquettes de frein	) ) ) ) ) Aucun changement n'est admis ) ) )
4.1.4	Géométrie de la timonerie (selon la figure 2A ou 2B de l'appendice 3)	Aucun changement n'est admis
4.1.5	Rayon de roulement des pneus (R)	Peut changer, sous réserve qu'il soit satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 4.3.5 du présent appendice
4.1.6	(a) Poussée moyenne ( $T_{hA}$ ) (b) Course d'actionnement (s) (c) Longueur du levier d'actionnement (l) (d) Pression d'actionnement (p)	Peuvent changer, sous réserve que l'efficacité calculée satisfasse aux conditions énoncées au paragraphe 4.3 du présent appendice
4.1.7	Charge statique sur essieu (P)	P ne doit pas être supérieur à $P_e$ (voir par. 2)

## 4.2 Contrôle de l'énergie de freinage absorbée

4.2.1 Les forces de freinage (T) pour chaque frein considéré (pour une même pression dans la conduite de commande  $p_m$ ) nécessaires pour produire l'effort de retenue défini dans les conditions des essais des Types I et III ne doivent pas dépasser les valeurs  $T_e$ , comme prescrites à l'annexe 11 – appendice 3, paragraphes 2.1 et 2.2, prises pour base dans l'essai du frein de référence.

## 4.3 Contrôle de l'efficacité résiduelle

4.3.1 La force de freinage (T) pour chaque frein considéré, pour une pression spécifiée au cylindre récepteur (p) et pour une pression spécifiée dans la conduite de commande ( $p_m$ ) utilisées lors de l'essai de type 0 de la remorque considérée est déterminée comme suit:

4.3.1.1 On détermine la course calculée au récepteur (s) du frein:

$$s = l \frac{S_e}{l_e}$$

Cette valeur ne doit pas dépasser  $s_p$ , lorsque la valeur de  $s_p$  a été vérifiée et consignée conformément à la méthode définie au point 2 de l'annexe 19 du présent Règlement, et elle ne peut être appliquée que dans la gamme de pressions enregistrée au paragraphe 3.3.1 du procès-verbal d'essai défini à l'appendice 1 de l'annexe 19.

4.3.1.2 On mesure la poussée exercée moyenne ( $Th_A$ ) du récepteur de frein considéré à la pression spécifiée au paragraphe 4.3.1 ci-dessus.

4.3.1.3 Le couple d'actionnement du frein (C) est alors calculé comme suit:

$$C = Th_A \cdot l$$

C ne doit pas dépasser  $C_{max}$ .

4.3.1.4 L'efficacité de freinage calculée pour le frein considéré est donnée par la formule:

$$T = (T_e - 0,01 \cdot P_e) \frac{(C - C_o)}{(C_e - C_{oe})} \cdot \frac{R_e}{R} + 0,01 \cdot P$$

R ne doit pas être inférieur à  $0,8 R_e$ .

4.3.2 L'efficacité de freinage calculée pour la remorque considérée est donnée par la formule:

$$\frac{T_R}{P_R} = \frac{\sum T}{\sum P}$$

- 4.3.3 Les efficacités résiduelles de l'essai du type I ou du type III doivent être définies conformément aux paragraphes 4.3.1.1 à 4.3.1.4 ci-dessus. Les valeurs calculées correspondantes, déterminées conformément au paragraphe 4.3.2 doivent satisfaire aux prescriptions du présent Règlement pour la remorque considérée. La valeur utilisée pour le chiffre enregistré lors de l'essai de type 0 comme prescrit au paragraphe 1.5.3 ou 1.7.2 de l'annexe 4 doit être le chiffre enregistré lors de l'essai du type 0 de la remorque essayée.
-

Annexe 11 – Appendice 3

MODÈLE DE FORMULE DU PROCÈS-VERBAL D’ESSAI MENTIONNÉ  
AUX PARAGRAPHERS 3.7.1 ET 3.7.2 DE L’APPENDICE 2  
À LA PRÉSENTE ANNEXE

PROCÈS-VERBAL D’ESSAI N° .....

1. Caractéristiques d’identification

1.1 Essieu:

Fabricant (nom et adresse) .....

Marque .....

Type .....

Modèle .....

Charge techniquement admissible sur l’essieu ( $P_e$ ) ..... daN

1.2 Freins:

Fabricant (nom et adresse) .....

Marque .....

Type .....

Modèle .....

Couple maximal techniquement admissible d’actionnement du frein  $C_{max}$  .....

Rattrapage automatique de l’usure: ..... oui/non<sup>1</sup>

Tambour de frein ou disque de frein<sup>1</sup>

Diamètre intérieur du tambour ou diamètre extérieur du disque<sup>1</sup>

Rayon effectif ..... daN

Épaisseur<sup>2</sup> .....

Masse .....

Matériau .....

Garniture de la mâchoire ou plaquette de frein<sup>1</sup>:

Fabricant .....

Type .....

Identification (doit être visible lorsque la garniture est montée sur  
la mâchoire/plaquette) .....

Largeur .....

Épaisseur .....

Surface effective .....

Mode de fixation .....



Géométrie de la timonerie de frein, joindre schéma coté:

Selon la figure 2A du présent appendice pour les freins à tambour

Selon la figure 2B du présent appendice pour les freins à disque

1.3 Roue(s):

Simple/jumelée<sup>1</sup>

Diamètre de la jante (D) .....  
(Joindre schéma coté selon la figure 1A ou 1B du présent appendice, selon le cas)

1.4 Pneumatiques:

Rayon de roulement ( $R_e$ ) de référence à la charge de référence ( $P_e$ ).....

1.5 Récepteur:

Fabricant .....

Type (cylindre/diaphragme)<sup>1</sup>

Modèle .....

Longueur du levier ( $l_e$ ).....

1.6 Dispositif de réglage automatique (cette rubrique n'est pas applicable dans le cas d'un dispositif de réglage automatique intégré)<sup>3</sup>

Fabricant (nom et adresse).....

Marque.....

Type.....

Modèle.....

2. ENREGISTREMENT DES RÉSULTATS DES ESSAIS

(corrigés pour tenir compte de la résistance au roulement  $0,01 \cdot P_e$ )

2.1 Pour les véhicules des catégories O<sub>2</sub> et O<sub>3</sub>:

Type d'essai		0	I	
Annexe 11, appendice 2, par.:		3.5.1.2	3.5.2.2/3	3.5.2.4
Vitesse d'essai	km/h	40	40	40
Pression au récepteur ( $P_e$ )	kPa	-	-	-
Durée du freinage	min	-	2,55	-
Force de freinage développée ( $T_e$ )	N			
Efficacité du freinage ( $T_e/9,81P_e$ ) ( $P_e$ en kg)	-			
Course du récepteur ( $S_e$ )	mm		-	
Couple d'actionnement ( $C_e$ )	Nm		-	
Couple d'actionnement minimal ( $C_{o,e}$ )	Nm		-	

2.2 Pour les véhicules de la catégorie O<sub>4</sub>:

Type d'essai		0	III	
Annexe 11, appendice 2, par.:		3.5.1.2	3.5.3.1	3.5.3.2
Vitesse d'essai	initiale km/h	60		60
	finale			
Pression au récepteur (P <sub>e</sub> )	kPa		-	
Nombre de freinages	-	-	20	-
Durée d'un cycle de freinage	s	-	60	-
Force de freinage développée (T <sub>e</sub> )	N			
Efficacité du freinage (T <sub>e</sub> /9,81P <sub>e</sub> ) (P <sub>e</sub> en kg)	-			
Course du récepteur (S <sub>e</sub> )	mm		-	
Couple d'actionnement (C <sub>e</sub> )	Nm		-	
Couple d'actionnement minimal (C <sub>o,e</sub> )	Nm		-	

2.3 Cette rubrique ne doit être remplie que lorsque le frein a été soumis à la méthode d'essai définie au paragraphe 4 de l'annexe 19 du présent Règlement pour contrôler ses caractéristiques d'efficacité à froid au moyen du facteur caractéristique du frein (B<sub>F</sub>) défini comme étant le rapport entre le couple d'actionnement et le couple de freinage, c'est-à-dire le facteur d'amplification entrée/sortie du frein.

2.3.1 Facteur caractéristique du frein B<sub>F</sub>: .....

3. Fonctionnement du dispositif de réglage automatique (s'il y a lieu)

3.1 Roulement libre selon le paragraphe 3.6.3 de l'appendice 2 de l'annexe 11: oui/non<sup>1</sup>

4. Cet essai a été exécuté et ses résultats ont été consignés conformément à l'appendice 2 de l'annexe 11 et, le cas échéant, au paragraphe 4 de l'annexe 19 au Règlement CEE n° 13 tel qu'amendé le plus récemment par la série ... d'amendements Service technique<sup>4</sup> ayant procédé à l'essai

Signature ..... Date .....

5. Autorité d'homologation<sup>4</sup>

Signature ..... Date .....

6. À la fin de l'essai décrit au paragraphe 3.6 de l'appendice 2 de l'annexe 11<sup>3</sup>, il a été constaté que les conditions énoncées au paragraphe 5.2.2.8.1 du Règlement n° 13 étaient remplies/n'étaient pas remplies<sup>1</sup>

Signature ..... Date .....

---

<sup>1</sup> Biffer la mention inutile.

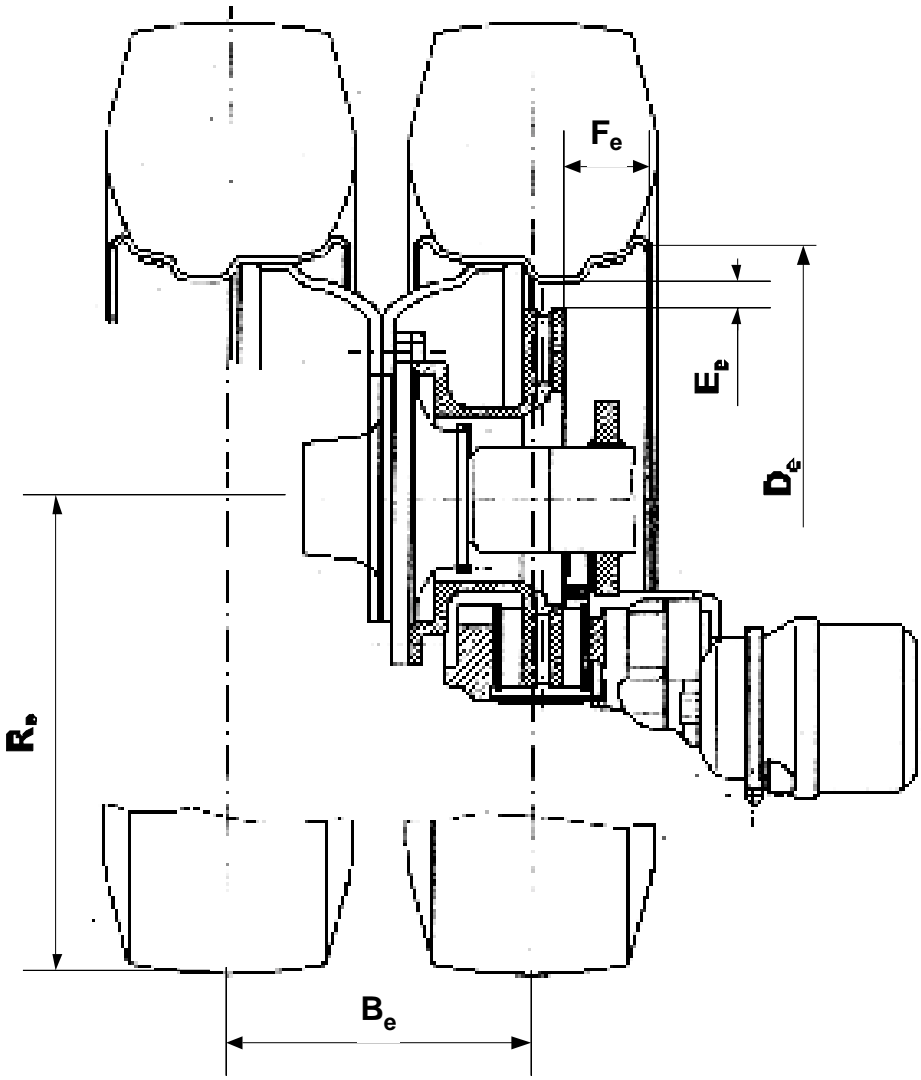
<sup>2</sup> Ne vaut que pour les freins à disque.

<sup>3</sup> Ce point est à remplir seulement si un dispositif de rattrapage automatique d'usure est installé.

<sup>4</sup> Doit être signé par des personnes différentes même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une seule entité, ou bien lorsqu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.



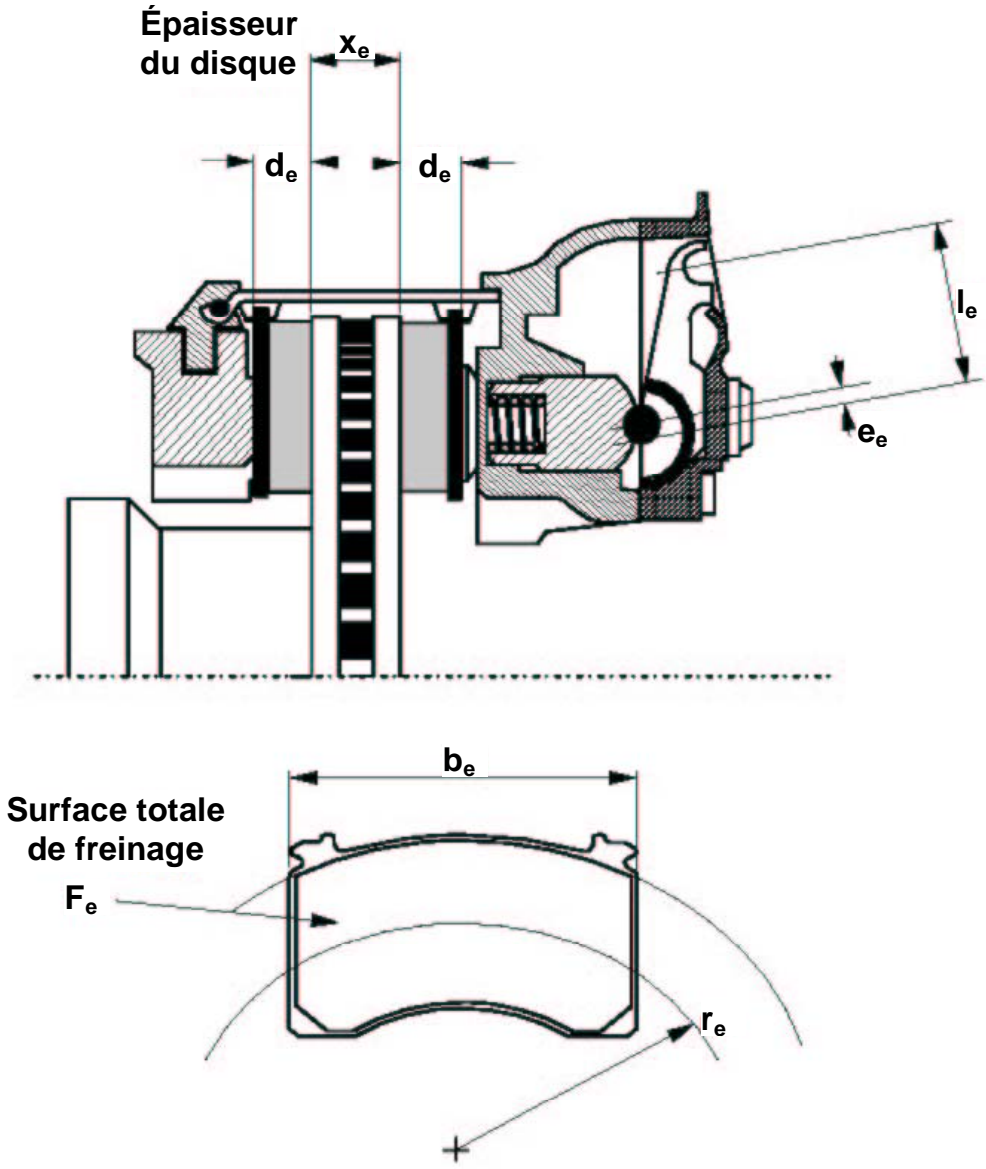
Figure 1B



$B_e$ (mm)	$D_e$ (mm)	$E_e$ (mm)	$F_e$ (mm)	$R_e$ (mm)



Figure 2B



$l_e$ (mm)	$e_e$ (mm)	$d_e$ (mm)	$X_e$ (mm)	$r_e$ (mm)	$b_e$ (mm)	$F_e$ (cm <sup>2</sup> )

Annexe 11 – Appendice 4

MODÈLE DE FORMULE DU PROCÈS-VERBAL D'UNE VARIANTE DE DISPOSITIF  
DE RÉGLAGE AUTOMATIQUE DES FREINS MENTIONNÉ AU PARAGRAPHE 3.7.3  
DE L'APPENDICE 2 À LA PRÉSENTE ANNEXE

PROCÈS-VERBAL D'ESSAI N° .....

1. CARACTÉRISTIQUES D'IDENTIFICATION

1.1 Essieu:

Marque .....

Type .....

Modèle .....

Charge techniquement admissible sur l'essieu ( $P_e$ ) ..... daN

Numéro du procès-verbal d'essai (selon l'appendice 3 de l'annexe 11) .....

1.2 Freins:

Marque .....

Type .....

Modèle .....

Garnitures de frein .....

Marque/Type .....

1.3 Système d'actionnement:

Fabricant .....

Type (cylindre/chambre)<sup>1</sup>: .....

Modèle .....

Longueur du levier (l) ..... mm

1.4 Dispositif de réglage automatique:

Fabricant (nom et adresse) .....

Marque .....

Type .....

Modèle .....

2. RÉSULTATS D'ESSAI

2.1 Fonctionnement du dispositif de réglage automatique

2.1.1 Efficacité à chaud des freins de service déterminée conformément à l'essai prescrit  
au paragraphe 3.6.2.1 a) de l'appendice 2 de l'annexe 11: ..... %

Course du cylindre  $s_A$  déterminée conformément à l'essai prescrit au  
paragraphe 3.6.2.1 b) de l'appendice 2 de l'annexe 11: ..... mm



- 2.1.2 Roulement libre selon le paragraphe 3.6.3 de l'appendice 2 de l'annexe 11: oui/non<sup>1</sup>
3. Nom du service technique/de l'autorité d'homologation de type<sup>1</sup> effectuant l'essai:  
.....
4. Date de l'essai: .....
5. Cet essai a été exécuté et ses résultats ont été consignés conformément au paragraphe 3.6.2 de l'appendice 2 de l'annexe 11 au Règlement CEE n° 13 tel qu'amendé pour la dernière fois par la série ... d'amendements.
6. À la fin de l'essai mentionné au point 5 ci-dessus, il a été constaté que les conditions énoncées au paragraphe 5.2.2.8.1 du Règlement n° 13 étaient remplies/n'étaient pas remplies<sup>1</sup>
- Signature ..... Date .....
7. Service technique<sup>2</sup> ayant procédé à l'essai
- Signature ..... Date .....
8. Autorité d'homologation<sup>2</sup>
- Signature ..... Date .....

---

<sup>1</sup> Biffer la mention inutile.

<sup>2</sup> Doit être signé par des personnes différentes même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une seule entité, ou bien lorsqu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.

## Annexe 12

### CONDITIONS DE CONTRÔLE DES VÉHICULES ÉQUIPÉS DE FREINS À INERTIE

#### 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1 Le système de freinage à inertie d'une remorque se compose du dispositif de commande, de la transmission et des freins sur roues ci-après dénommés freins.
- 1.2 Le dispositif de commande est l'ensemble des éléments solidaires du dispositif de traction (tête d'attelage).
- 1.3 La transmission est l'ensemble des éléments compris entre la sortie de la tête d'attelage et l'organe d'entrée des freins.
- 1.4 On désigne par «frein» l'organe où se développent les forces qui s'opposent au mouvement du véhicule. L'organe d'entrée du frein est soit le levier actionnant la came de frein ou un élément similaire (freins à inertie à transmission mécanique), soit le cylindre du frein (freins à inertie à transmission hydraulique).
- 1.5 Les systèmes de freinage dans lesquels l'énergie accumulée (par exemple, énergie électrique, pneumatique ou hydraulique) est transmise à la remorque par le véhicule de traction et n'est contrôlée que par la poussée sur l'attelage ne constituent pas des systèmes de freinage à inertie au sens du présent Règlement.
- 1.6 Contrôles
  - 1.6.1 Détermination des éléments essentiels du frein.
  - 1.6.2 Détermination des éléments essentiels du dispositif de commande et contrôle de sa conformité avec les dispositions du présent Règlement.
  - 1.6.3 Contrôle sur le véhicule:
    - a) compatibilité entre le dispositif de commande et le frein; et
    - b) transmission.

#### 2. SYMBOLES ET DÉFINITIONS

- 2.1 Unités employées
  - 2.1.1 Masses: kg
  - 2.1.2 Forces: N
  - 2.1.3 Accélération de la pesanteur:  $g = 9,81 \text{ m/s}^2$
  - 2.1.4 Couples et moments: Nm

- 2.1.5 Surfaces: cm<sup>2</sup>
- 2.1.6 Pressions: kPa
- 2.1.7 Longueurs: unité précisée dans chaque cas.
- 2.2 Symboles valables pour tous les types de freins (voir fig. 1 de l'appendice 1 de la présente annexe)
- 2.2.1  $G_A$  – «masse maximale» de la remorque techniquement admissible déclarée par le fabricant,
- 2.2.2  $G'_A$  – «masse maximale» de la remorque pouvant être freinée par le dispositif de commande, d'après la déclaration du fabricant,
- 2.2.3  $G_B$  – «masse maximale» de la remorque qui peut être freinée par l'action commune de tous les freins de la remorque

$$G_B = n \cdot G_{Bo}$$

- 2.2.4  $G_{Bo}$  – fraction de la «masse maximale» autorisée de la remorque pouvant être freinée par un frein, d'après la déclaration du fabricant,
- 2.2.5  $B^*$  – force de freinage nécessaire,
- 2.2.6  $B$  – force de freinage nécessaire, compte tenu de la résistance au roulement,
- 2.2.7  $D^*$  – poussée autorisée sur l'attelage,
- 2.2.8  $D$  – poussée sur l'attelage,
- 2.2.9  $P'$  – force engendrée par le dispositif de commande,
- 2.2.10  $K$  – force complémentaire du dispositif de commande; elle est conventionnellement désignée par la force  $D$  correspondant au point d'intersection avec l'axe des abscisses de la courbe extrapolée exprimant  $P'$  en fonction de  $D$ , mesurée avec le dispositif à mi-course (voir fig. 2 et 3 de l'appendice 1 de la présente annexe),
- 2.2.11  $K_A$  – seuil de contrainte du dispositif de commande; c'est la poussée maximale sur la tête d'attelage qui peut s'exercer pendant un bref laps de temps sans produire de contrainte à la sortie du dispositif de commande. Conventionnellement,  $K_A$  s'applique à la force mesurée lorsque la tête d'attelage commence à s'enfoncer avec une vitesse de 10 à 15 mm/s, la transmission du dispositif de commande étant désaccouplée,

- 2.2.12  $D_1$  – force maximale appliquée à la tête d’attelage lorsque celle-ci est enfoncée, à la vitesse de  $s$  mm/s  $\pm 10$  %, la transmission étant désaccouplée,
- 2.2.13  $D_2$  – force maximale appliquée à la tête d’attelage lorsque celle-ci est tirée à la vitesse de  $s$  mm/s  $\pm 10$  %, à partir de la position de la compression maximale, la transmission étant désaccouplée,
- 2.2.14  $\eta_{H0}$  – rendement du dispositif de commande à inertie,
- 2.2.15  $\eta_{H1}$  – rendement du système de transmission,
- 2.2.16  $\eta_H$  – rendement global du dispositif de commande et de la transmission  
 $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1}$ ,
- 2.2.17  $s$  – course de la commande exprimée en mm,
- 2.2.18  $s'$  – course utile de la commande exprimée en mm et déterminée conformément aux prescriptions du paragraphe 9.4 de la présente annexe,
- 2.2.19  $s''$  – course de garde du maître cylindre, mesurée en mm à la tête d’attelage,
- 2.2.19.1  $s_{Hz}$  – course du maître cylindre en mm selon la figure 8 de l’appendice 1 de la présente annexe,
- 2.2.19.2  $s''_{Hz}$  – garde du maître cylindre, mesurée en mm à la tige de piston selon la figure 8,
- 2.2.20  $s_0$  – perte de course, c’est-à-dire course mesurée en mm que parcourt la tête d’attelage lorsqu’elle est actionnée de façon à passer de 300 mm au-dessus à 300 mm au-dessous de l’horizontale, la transmission étant maintenue immobile,
- 2.2.21  $2s_B$  – course de serrage des mâchoires de freins, mesurée sur un diamètre parallèle au dispositif de serrage et sans réglage des freins pendant l’essai (exprimée en mm),
- 2.2.22  $2s_B^*$  – course minimale de serrage au centre de la mâchoire (exprimée en mm) pour les freins de roue à tambour

$$2s_B^* = 2,4 + \frac{4}{1000} \cdot 2r$$

$2r$  étant le diamètre du tambour de frein exprimé en mm (voir fig. 4 de l’appendice 1 à la présente annexe),

pour les freins de roue à disque à transmission hydraulique

$$2_{sB}^* = 1,1 \cdot \frac{10 \cdot V_{60}}{F_{RZ}} + \frac{1}{1000} \cdot 2r_A$$

où

$V_{60}$  – volume de fluide absorbé par un frein de roue à une pression correspondant à une force de freinage de  $1,2 B^* = 0,6 \cdot G_{BO}$  et à un rayon de pneumatique maximal,

et

$2r_A$  – diamètre extérieur du disque de frein

( $V_{60}$  en  $\text{cm}^3$ ,  $F_{RZ}$  en  $\text{cm}^2$  et  $r_A$  en mm),

- 2.2.23  $M^*$  – moment de freinage spécifié par le fabricant au paragraphe 5 de l'appendice 3. Ce moment de freinage doit produire au moins la force de freinage prescrite  $B^*$ ,
- 2.2.23.1  $M_T$  – moment de freinage d'essai dans le cas où il n'est pas installé de limiteur de surcharge (selon le paragraphe 6.2.1 ci-dessous),
- 2.2.24  $R$  – rayon de roulement (dynamique) du pneumatique (m),
- 2.2.25  $n$  – nombre de freins,
- 2.2.26  $M_r$  – moment de freinage maximum résultant de la course maximale admise  $s_r$  ou du volume de fluide maximum autorisé  $V_r$  lorsque la remorque recule (y compris la résistance au roulement =  $0,01 \cdot g \cdot G_{BO}$ ),
- 2.2.27  $s_r$  – course maximale admissible au levier de commande lorsque la remorque recule,
- 2.2.28  $V_r$  – volume maximum admissible de fluide absorbé par une roue freinée lorsque la remorque recule,
- 2.3 Symboles valables pour les freins à transmission mécanique (voir fig. 5 de l'appendice 1 à la présente annexe)
- 2.3.1  $i_{H0}$  – rapport de démultiplication entre la course de la tête d'attelage et celle du levier à l'extrémité du dispositif de commande,
- 2.3.2  $i_{H1}$  – rapport de démultiplication entre la course du levier à l'extrémité du dispositif de commande et celle du levier de freins (démultiplication de la transmission),

- 2.3.3  $i_H$  – rapport de démultiplication entre la course de la tête d'attelage et celle du levier de freins

$$i_H = i_{Ho} \cdot i_{HI}$$

- 2.3.4  $i_g$  – rapport de démultiplication entre la course du levier de freins et celle de serrage mesuré au centre de la mâchoire (voir fig. 4 de l'appendice 1 à la présente annexe),

- 2.3.5  $P$  – force exercée sur le levier de commande des freins (voir fig. 4 de l'appendice 1 à la présente annexe),

- 2.3.6  $P_o$  – force de rappel du frein lorsque la remorque avance; c'est, dans le diagramme  $M = f(P)$ , la valeur de la force  $P$  au point d'intersection du prolongement de cette fonction avec l'axe des abscisses (voir fig. 6 de l'appendice 1 à la présente annexe),

- 2.3.6.1  $P_{or}$  – force du rappel du frein lorsque la remorque recule (voir fig. 6 de l'appendice 1 à la présente annexe),

- 2.3.7  $P^*$  – force appliquée au levier de commande du frein pour obtenir la force de freinage  $B^*$ ,

- 2.3.8  $P_T$  – force d'essai selon le paragraphe 6.2.1,

- 2.3.9  $\rho$  – caractéristique du frein en marche avant, définie par:

$$M = \rho (P - P_o)$$

- 2.3.9.1  $\rho_r$  – caractéristique du frein en marche arrière, définie par:

$$M_r = \rho_r (P_r - P_{or})$$

- 2.4 Symboles valables pour les freins à transmission hydraulique (voir fig. 8 de l'appendice 1 à la présente annexe)

- 2.4.1  $i_h$  – rapport de démultiplication entre la course de la tête d'attelage et celle du piston du maître cylindre,

- 2.4.2  $i'_g$  – rapport de démultiplication entre la course du point d'attaque du cylindre de frein et celle de serrage mesuré au centre de la mâchoire de frein,

- 2.4.3  $F_{RZ}$  – surface du piston d'un cylindre de roue pour un ou des freins à tambour, un ou des freins à disque, somme de la surface du ou des pistons d'étrier sur un côté du disque,

- 2.4.4  $F_{HZ}$  – surface du piston du maître cylindre,
- 2.4.5  $p$  – pression hydraulique dans le cylindre de frein,
- 2.4.6  $p_o$  – pression de rappel dans le cylindre de frein lorsque la remorque avance; c'est dans le diagramme  $M = f(p)$ , la valeur de la pression  $p$  au point d'intersection du prolongement de cette fonction avec l'axe des abscisses (voir fig. 7 de l'appendice 1 à la présente annexe),
- 2.4.6.1  $p_{or}$  – pression de rétraction du frein lorsque la remorque recule (voir fig. 7 de l'appendice 1 à la présente annexe),
- 2.4.7  $p^*$  – pression hydraulique dans le cylindre de frein pour obtenir la force de freinage  $B^*$ ,
- 2.4.8  $p_T$  – pression d'essai selon le paragraphe 6.2.1,
- 2.4.9  $\rho'$  – caractéristique du frein lorsque la remorque avance, définie par:
- $$M = \rho' (p - p_o)$$
- 2.4.9.1  $\rho'_r$  – caractéristique du frein lorsque la remorque recule, définie par:
- $$M_r = \rho'_r (p_r - p_{or})$$
- 2.5 Symboles relatifs aux prescriptions de freinage concernant les limiteurs de surcharge
- 2.5.1  $D_{op}$  – force d'application à l'entrée du dispositif de commande, à partir de laquelle le limiteur de surcharge est actionné,
- 2.5.2  $M_{op}$  – moment de freinage à partir duquel le limiteur de surcharge est actionné (selon les indications du fabricant),
- 2.5.3  $M_{Top}$  – moment de freinage d'essai minimum lorsque qu'un limiteur de surcharge est monté (selon le paragraphe 6.2.2.2),
- 2.5.4  $P_{op\_min}$  – force appliquée sur le frein, à laquelle le limiteur de surcharge est actionné (selon le paragraphe 6.2.2.1),
- 2.5.5  $P_{op\_max}$  – force maximale (lorsque la tête d'attelage est totalement enfoncée) appliquée par le limiteur de surcharge sur le frein (selon le paragraphe 6.2.2.3),
- 2.5.6  $p_{op\_min}$  – pression appliquée sur le frein, à laquelle le limiteur de surcharge est actionné (selon le paragraphe 6.2.2.1),

- 2.5.7  $p_{op\_max}$  – pression hydraulique maximale (lorsque la tête d'attelage est totalement enfoncée) appliquée par le limiteur de surcharge au récepteur du frein (selon le paragraphe 6.2.2.3),
- 2.5.8  $P_{Top}$  – force minimale de freinage d'essai lorsque qu'un limiteur de surcharge est monté (selon le paragraphe 6.2.2.2),
- 2.5.9  $p_{Top}$  – pression de freinage d'essai minimale lorsqu'un limiteur de surcharge est monté (selon le paragraphe 6.2.2.2).

### 3. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

- 3.1 La transmission des efforts de la tête d'attelage aux freins de la remorque doit être réalisée soit par une tringlerie, soit par un circuit contenant un ou plusieurs fluides. Il est toutefois admis qu'une partie de la transmission soit assurée par un câble sous gaine. Cette partie doit être aussi courte que possible.
- 3.2 Tous les boulons placés aux articulations doivent être suffisamment protégés. Par ailleurs, ces articulations doivent être soit autolubrifiantes, soit facilement accessibles pour la lubrification.
- 3.3 Les dispositifs de freinage à inertie doivent être agencés de telle sorte qu'en cas d'utilisation de la course maximale de la tête d'attelage, aucune partie de la transmission ne se coince, ne subisse une déformation permanente ou ne se rompe. La vérification doit être effectuée après désaccouplement de la partie de la transmission reliée aux leviers de freins.
- 3.4 La conception du système de freinage à inertie doit permettre à la remorque de reculer avec le véhicule tracteur sans produire une force de freinage parasite continue supérieure à  $0,08 g \cdot G_A$ . Les dispositifs utilisés à cet effet doivent agir automatiquement et se libérer automatiquement lorsque la remorque avance.
- 3.5 Tout dispositif spécial incorporé aux fins du paragraphe 3.4 de la présente annexe doit être conçu de telle sorte que l'efficacité du frein de stationnement dans une montée ne soit pas amoindrie.
- 3.6 Les dispositifs de freinage à inertie peuvent comprendre un limiteur de surcharge. Celui-ci ne doit pas pouvoir être actionné à une force inférieure à  $D_{op} = 1,2 \cdot D^*$  (s'il est monté sur le dispositif de commande) ou à une force inférieure à  $P_{op} = 1,2 \cdot P^*$  ou à une pression inférieure à  $P_{op} = 1,2 \cdot p^*$  (s'il est installé sur le frein de roue), la force  $P^*$  ou la pression  $p^*$  correspondant à une force de freinage de  $B^* = 0,5 g \cdot G_{Bo}$ .



#### 4. PRESCRIPTIONS POUR LES DISPOSITIFS DE COMMANDE

- 4.1 Les parties coulissantes du dispositif de commande doivent être assez longues pour que la course puisse être complètement utilisée, même lorsque la remorque est accouplée.
- 4.2 Les parties coulissantes doivent être protégées par un soufflet ou tout autre dispositif équivalent. Elles doivent être lubrifiées ou réalisées en matériaux autolubrifiants. Les surfaces en frottement doivent être en matériaux tels qu'il n'y ait ni couple électrochimique, ni incompatibilité mécanique susceptible de provoquer un frottement ou un grippage des parties coulissantes.
- 4.3 Le seuil de contrainte du dispositif de commande ( $K_A$ ) doit être de  $0,02 \text{ g} \cdot G'_A$  au moins et de  $0,04 \text{ g} \cdot G'_A$  au plus.
- 4.4 La force à l'enfoncement  $D_1$  maximale ne doit pas dépasser  $0,10 \text{ g} \cdot G'_A$  pour les remorques à timon rigide et  $0,067 \text{ g} \cdot G'_A$  pour les remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot.
- 4.5 La force à la traction  $D_2$  maximale doit être comprise entre  $0,1 \text{ g} \cdot G'_A$  et  $0,5 \text{ g} \cdot G'_A$ .

#### 5. CONTRÔLES ET MESURES À EFFECTUER SUR LES DISPOSITIFS DE COMMANDE

- 5.1 Les dispositifs de commande mis à la disposition du service technique chargé des essais doivent être contrôlés quant à leur conformité aux prescriptions des paragraphes 3 et 4 de la présente annexe.
- 5.2 Pour tous les types de freins, il est procédé à la mesure de:
- 5.2.1 la course  $s$  et de la course utile  $s'$ ,
- 5.2.2 la force complémentaire  $K$ ,
- 5.2.3 le seuil de contrainte  $K_A$ ,
- 5.2.4 la force à l'enfoncement  $D_1$ ,
- 5.2.5 la force à la traction  $D_2$ .
- 5.3 Pour les freins à inertie à transmission mécanique, il convient de déterminer:
- 5.3.1 le rapport de démultiplication  $i_{H0}$  mesuré à mi-course de la commande,
- 5.3.2 la force  $P'$  à l'extrémité du dispositif de commande en tant que fonction de la poussée  $D$  sur le timon.

On déduit de la courbe représentative résultant de ces mesures la force complémentaire K et le rendement.

$$\eta_{Ho} = \frac{1}{i_{Ho}} \cdot \frac{P'}{D - K}$$

(voir fig. 2 de l'appendice 1 à la présente annexe)

5.4 Pour les freins à inertie à transmission hydraulique, il convient de déterminer:

5.4.1 le rapport de démultiplication  $i_h$  mesuré à mi-course de la commande,

5.4.2 la pression p à la sortie du maître cylindre en fonction de la poussée D sur le timon et de la surface du piston  $F_{HZ}$  du maître cylindre tels qu'indiqués par le fabricant. On déduit de la courbe représentative résultant de ces mesures la force complémentaire K et le rendement,

$$\eta_{Ho} = \frac{1}{i_h} \cdot \frac{p \cdot F_{HZ}}{D - K}$$

(voir fig. 3 de l'appendice 1 à la présente annexe).

5.4.3 la course de garde du maître cylindre s" définie au paragraphe 2.2.19 de la présente annexe.

5.4.4 surface du piston  $F_{HZ}$  du maître cylindre,

5.4.5 course  $s_{HZ}$  du maître cylindre (en mm),

5.4.6 garde  $s''_{HZ}$  du maître cylindre (en mm).

5.5 Pour les freins à inertie de remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot, il convient de mesurer la perte de course  $s_o$  définie au paragraphe 9.4.1 de la présente annexe.

## 6. PRESCRIPTIONS POUR LES FREINS

6.1 Outre les freins à contrôler, le fabricant doit mettre les plans des freins à la disposition du service technique chargé des essais, avec indication du type, des dimensions et du matériau des éléments essentiels et indication de la marque et du type de garniture. Dans le cas des freins hydrauliques, ces dessins doivent indiquer la surface active  $F_{RZ}$  des cylindres de frein. Le fabricant doit également indiquer le moment de freinage  $M^*$  et la masse  $G_{BO}$ , définie au paragraphe 2.2.4 de la présente annexe.

- 6.2 Conditions d'essais
- 6.2.1 Si le dispositif de freinage à inertie n'a pas de limiteur de surcharge et qu'il n'est pas prévu qu'il en soit équipé, le frein de roue doit être soumis à l'essai sous les forces ou pressions suivantes:

$$P_T = 1,8 P^* \text{ ou } P_T = 1,8 p^* \text{ et } M_T = 1,8 M^* \text{ selon qu'il convient.}$$

- 6.2.2 Si le dispositif de freinage à inertie est équipé d'un limiteur de surcharge ou qu'il est prévu qu'il le soit, le frein de roue doit être soumis à l'essai sous les forces ou pressions suivantes:

- 6.2.2.1 pour le limiteur de surcharge, les valeurs minimales par conception doivent être spécifiées par le fabricant et elles ne doivent pas être inférieures à

$$P_{op} = 1,2 P^* \text{ ou } p_{op} = 1,2 p^*$$

- 6.2.2.2 Les fourchettes de la force d'essai minimum  $P_{Top}$  ou de la pression minimum  $p_{Top}$  et du couple minimum d'essai  $M_{Top}$  sont les suivantes:

$$P_{Top} = 1,1 \text{ à } 1,2 P^* \text{ ou } P_{Top} = 1,1 \text{ à } 1,2 p^* \\ \text{et } M_{Top} = 1,1 \text{ à } 1,2 M^*$$

- 6.2.2.3 Pour le limiteur de charge, les valeurs maximales ( $P_{op\_max}$  ou  $p_{op\_max}$ ) doivent être spécifiées par le fabricant et ne doivent pas être supérieures à  $P_T$  ou  $p_T$  respectivement.

## 7. CONTRÔLES ET MESURES À EFFECTUER SUR LES FREINS

- 7.1 Les freins et les pièces mis à la disposition du service technique chargé des essais doivent faire l'objet d'essais quant à leur conformité aux prescriptions du paragraphe 6 de la présente annexe.
- 7.2 Il convient de déterminer:
- 7.2.1 la course minimale de serrage des mâchoires  $2s_{B^*}$ ,
- 7.2.2 la course de serrage des mâchoires  $2s_B$  (qui doit être supérieure à  $2s_{B^*}$ ).
- 7.3 Dans le cas des freins mécaniques, il convient de déterminer:
- 7.3.1 le rapport de démultiplication  $i_g$  (voir fig. 4 de l'appendice 1 à la présente annexe);
- 7.3.2 La force  $P^*$  pour le moment de freinage  $M^*$ ;
- 7.3.3 Le moment  $M^*$  en fonction de la force  $P^*$  appliquée au levier de commande dans le cas de dispositifs à transmission mécanique. La vitesse de rotation des freins doit

correspondre à une vitesse initiale du véhicule de 60 km/h en marche avant et de 6 km/h en marche arrière. On déduit de la courbe obtenue à partir de ces mesures (voir fig. 6 de l'appendice 1 à la présente annexe):

- 7.3.3.1 la force de rappel  $P_o$  et la caractéristique  $\rho$  en marche avant
- 7.3.3.2 la force de rappel  $P_{or}$  et la caractéristique  $\rho_r$  en marche arrière
- 7.3.3.3 le moment de couple de freinage maximum  $M_r$  jusqu'à la course maximum admise  $s_r$  en marche arrière (voir fig. 6 de l'appendice 1 à la présente annexe).
- 7.3.3.4 la course maximum admise au levier de commande de frein en marche arrière (voir fig. 6 de l'appendice 1 à la présente annexe).
- 7.4 Dans le cas des freins hydrauliques, il convient de déterminer:
  - 7.4.1 le rapport de démultiplication  $i_g'$  (voir fig. 8 de l'appendice 1 à la présente annexe);
  - 7.4.2 La pression  $p^*$  pour le moment de freinage  $M^*$ ;
  - 7.4.3 Le moment  $M^*$  en fonction de la pression  $p^*$  appliquée au cylindre de frein dans le cas de dispositifs à transmission hydraulique. La vitesse de rotation des freins doit correspondre à une vitesse initiale du véhicule de 60 km/h en marche avant et de 6 km/h en marche arrière. On déduit de la courbe obtenue à partir de ces mesures (voir fig. 7 de l'appendice 1 à la présente annexe):
    - 7.4.3.1 la pression de rappel  $p_o$  et la caractéristique  $\rho'$  en marche avant
    - 7.4.3.2 la pression de rappel  $p_{or}$  et la caractéristique  $\rho'_r$  en marche arrière
    - 7.4.3.3 le moment de freinage  $M_r$  jusqu'au volume maximal admis de fluide  $V_r$  lorsque la remorque recule (voir fig. 7 de l'appendice 1 à la présente annexe)
    - 7.4.3.4 Volume maximum admissible de fluide  $V_r$  absorbé par une roue freinée lorsque la remorque recule (voir fig. 7 de l'appendice 1).
  - 7.4.4 La surface du piston  $F_{RZ}$  du cylindre de frein.
- 7.5 Variante pour l'essai de type I
  - 7.5.1 L'essai de type I décrit au paragraphe 1.5 de l'annexe 4 n'a pas à être effectué sur un véhicule présenté pour l'homologation de type si les éléments du système de freinage sont soumis à l'essai sur un banc à inertie pour vérifier qu'ils satisfont aux prescriptions des paragraphes 1.5.2 et 1.5.3 de l'annexe 4.
  - 7.5.2 La variante de l'essai de type I doit correspondre aux dispositions énoncées au paragraphe 3.5.2 de l'appendice 2 de l'annexe 11 (par analogie, également applicable dans le cas de freins à disque).

## 8. PROCÈS-VERBAUX D'ESSAI

Les demandes d'homologation des remorques équipées de systèmes de freinage à inertie doivent être accompagnées des procès-verbaux d'essai du dispositif de commande et des freins ainsi que du procès-verbal d'essai concernant la compatibilité du dispositif de commande par inertie, du dispositif de transmission et des freins sur la remorque, qui doivent contenir au moins les indications figurant dans les appendices 2, 3 et 4 de la présente annexe.

## 9. COMPATIBILITÉ ENTRE LE DISPOSITIF DE COMMANDE ET LES FREINS À INERTIE D'UN VÉHICULE

9.1 On doit vérifier sur le véhicule, compte tenu des caractéristiques des dispositifs de commande (appendice 2) et des caractéristiques des freins (appendice 3), ainsi que des caractéristiques de la remorque visées au paragraphe 4 de l'appendice 4, que le dispositif de freinage à inertie de la remorque est conforme aux conditions prescrites.

### 9.2 Contrôles généraux pour tous types de freins

9.2.1 Les parties de la transmission qui n'auraient pas été contrôlées en même temps que le dispositif de commande ou les freins, doivent être contrôlées sur le véhicule. Les résultats du contrôle sont à consigner dans l'appendice 4 de la présente annexe (par exemple,  $i_{HI}$ , et  $\eta_{HI}$ ).

### 9.2.2 Masse

9.2.2.1 La masse maximale  $G_A$  de la remorque ne doit pas dépasser la masse maximale  $G'_A$  pour laquelle le dispositif de commande est autorisé.

9.2.2.2 La masse maximale  $G_A$  de la remorque ne doit pas dépasser la masse maximale  $G_B$  pouvant être freinée par l'action commune de tous les freins de la remorque.

### 9.2.3 Forces

9.2.3.1 Le seuil de contrainte  $K_A$  ne doit pas être inférieur à  $0,02 g \cdot G_A$  ni supérieur à  $0,04 g \cdot G_A$ .

9.2.3.2 La force à l'enfoncement maximale  $D_1$  ne doit pas être supérieure à  $0,10 g \cdot G_A$  dans le cas des remorques à timon rigide, ni à  $0,067 g \cdot G_A$  dans le cas des remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot.

9.2.3.3 La force de traction maximale  $D_2$  doit être comprise entre  $0,1 g \cdot G_A$  et  $0,5 g \cdot G_A$ .

### 9.3 Contrôle de l'efficacité de freinage

9.3.1 La somme des forces de freinage exercées à la circonférence des roues de la remorque doit être au moins de  $B^* = 0,50 g \cdot G_A$ , y compris une résistance au

roulement de  $0,01 \text{ g} \cdot G_A$ , ce qui correspond à une force de freinage  $B = 0,49 \text{ g} \cdot G_A$ . Dans ce cas, la poussée maximale autorisée sur l'attelage est au maximum de:

$D^* = 0,067 \text{ g} \cdot G_A$  pour les remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot,

$D^* = 0,10 \text{ g} \cdot G_A$  pour les remorques à timon rigide.

Pour vérifier si ces conditions sont respectées, on doit appliquer les inégalités suivantes:

9.3.1.1 Pour les freins à inertie à transmission mécanique:

$$\left[ \frac{B \cdot R}{n \cdot \rho} + nP_o \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq i_H$$

9.3.1.2 Pour les freins à inertie à transmission hydraulique:

$$\left[ \frac{B \cdot R}{n \cdot \rho'} + p_o \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq \frac{i_h}{F_{HZ}}$$

9.4 Contrôle de la course de la commande

9.4.1 Pour les dispositifs de commande des remorques à plusieurs essieux avec timons à pivot dont la tringlerie des freins dépend de la position du dispositif d'attelage, la course de la commande  $s$  doit être plus longue que la course utile de la commande  $s'$ , la différence étant au moins égale à la perte de course  $s_o$ . La course  $s_o$  ne doit pas dépasser 10 % de la course utile  $s'$ .

9.4.2 La course utile de la commande est déterminée de la façon suivante pour les remorques à essieu unique ou à plusieurs essieux:

9.4.2.1 Si la tringlerie des freins est influencée par la position angulaire du dispositif d'attelage, on a:

$$s' = s - s_o$$

9.4.2.2 S'il n'y a aucune perte de course, on a:

$$s' = s$$

9.4.2.3 Dans le cas des systèmes de freinage hydraulique, on a:

$$s' = s - s''$$

9.4.3 Pour vérifier si la course de la commande est suffisante, on applique les inégalités suivantes:

9.4.3.1 Pour les freins à inertie à transmission mécanique:

$$i_H \leq \frac{s'}{s_{B^*} \cdot i_g}$$

9.4.3.2 Pour les freins à inertie à transmission hydraulique:

$$\frac{i_h}{F_{HZ}} \leq \frac{s'}{2s_{B^*} \cdot nF_{RZ} \cdot i'_g}$$

9.5 Contrôles complémentaires

9.5.1 Dans le cas des systèmes de freinage à inertie à transmission mécanique, on vérifie que la tringlerie assurant la transmission des forces du dispositif de commande aux freins est montée correctement.

9.5.2 Dans le cas des systèmes de freinage à inertie à transmission hydraulique, on vérifie que la course du maître cylindre atteint au moins la valeur  $s/i_h$ . Une valeur inférieure n'est pas autorisée.

9.5.3 Le comportement général du véhicule au freinage doit faire l'objet d'un essai sur route à différentes vitesses et en variant l'intensité de la force de freinage et le nombre de freinages. Les oscillations spontanées non amorties ne sont pas autorisées.

## 10. REMARQUES GÉNÉRALES

Les prescriptions ci-dessus s'appliquent aux formes pratiques les plus courantes de systèmes de freinage à inertie à transmission mécanique ou hydraulique, pour lesquelles, notamment, toutes les roues de la remorque sont équipées du même type de frein et du même type de pneumatique. Pour le contrôle de réalisations plus particulières, on doit adapter les prescriptions ci-dessus au cas particulier envisagé.

---

Annexe 12 – Appendice 1

Figure 1

SYMBOLES VALABLES POUR TOUS LES TYPES DE FREINS  
(voir par. 2.2 de la présente annexe)

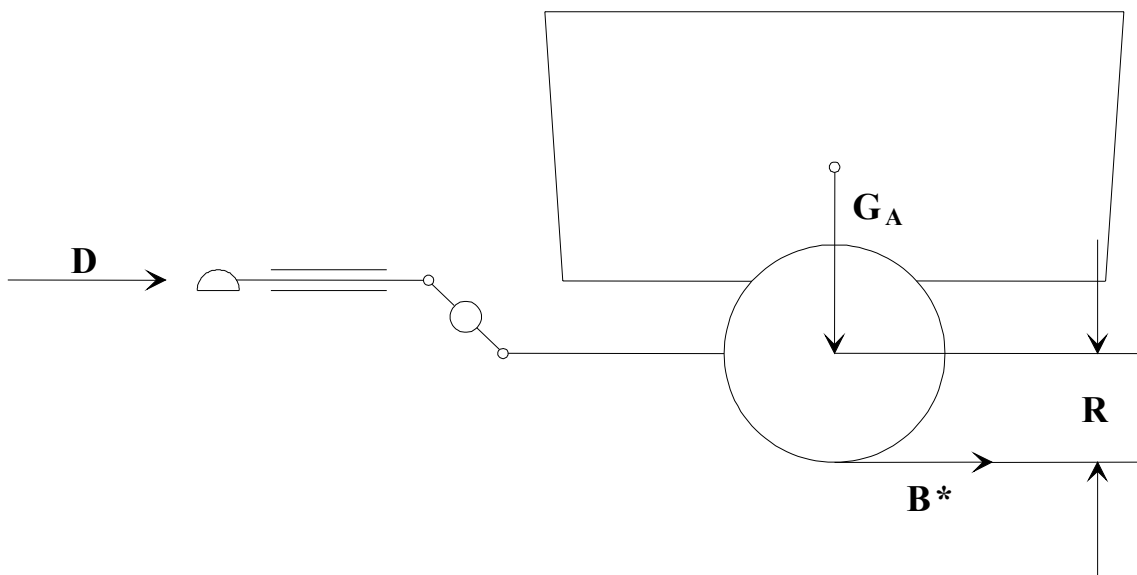
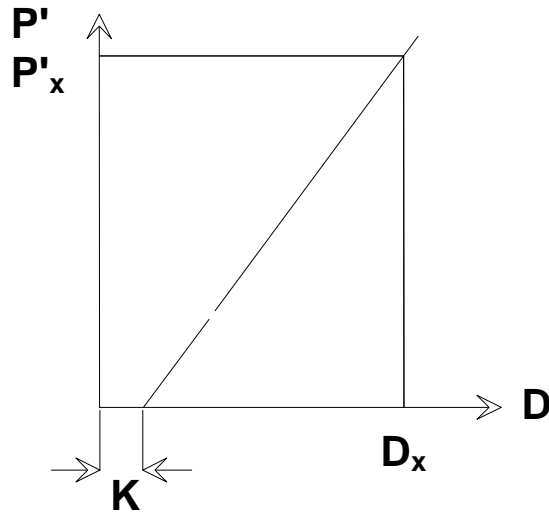




Figure 2

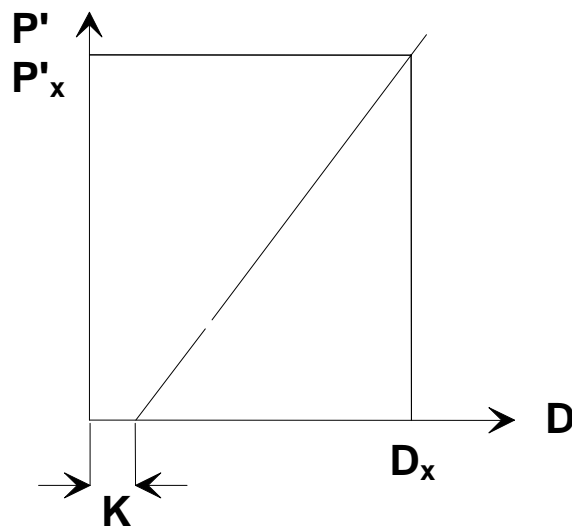
SYSTÈMES À TRANSMISSION MÉCANIQUE  
 (voir par. 2.2.10 et 5.3.2 de la présente annexe)



$$\eta_{H0} = \frac{P'_x}{D_x - K} \cdot \frac{l}{i_{H0}}$$

Figure 3

SYSTÈMES À TRANSMISSION HYDRAULIQUE  
 (voir par. 2.2.10 et 5.4.2 de la présente annexe)



$$\eta_{H0} = \frac{Px}{D_x - K} \cdot \frac{F_{HZ}}{i_H}$$

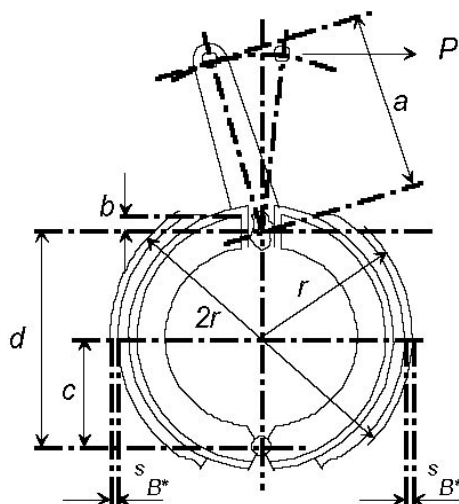
Figure 4

CONTRÔLES À EFFECTUER SUR LES FREINS  
(voir par. 2.2.22 et 2.3.4 de la présente annexe)

Bielle et came

$$i_a = \frac{a}{2 \cdot b}$$

$$i_g = 2 \cdot \frac{a \cdot d}{b \cdot c}$$



Course d'une mâchoire

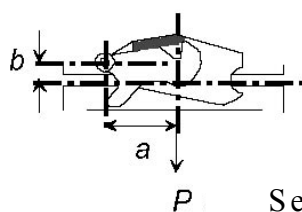
Course de serrage au centre d'une mâchoire

$$s_{B*} = 1,2 + 0,2 \% \cdot 2r \text{ mm}$$

Écarteur

$$i_a = \frac{a}{b}$$

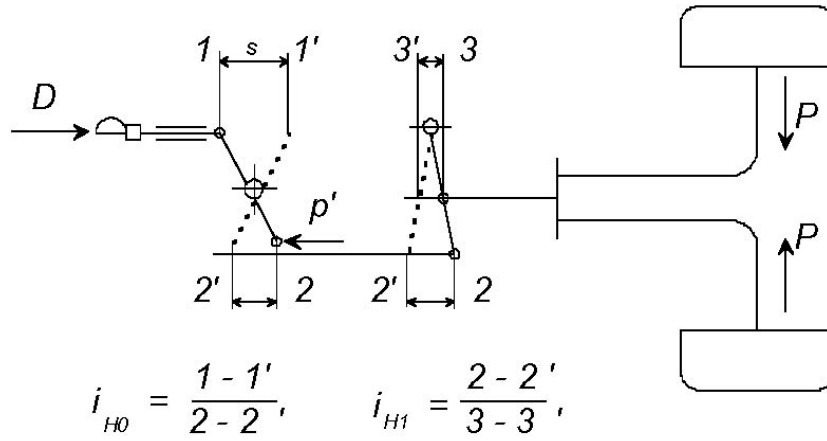
$$i_g = 2 \cdot \frac{a \cdot d}{b \cdot c}$$



Sens de traction du câble

Figure 5

FREINS À TRANSMISSION MÉCANIQUE  
 (voir par. 2.3 de la présente annexe)

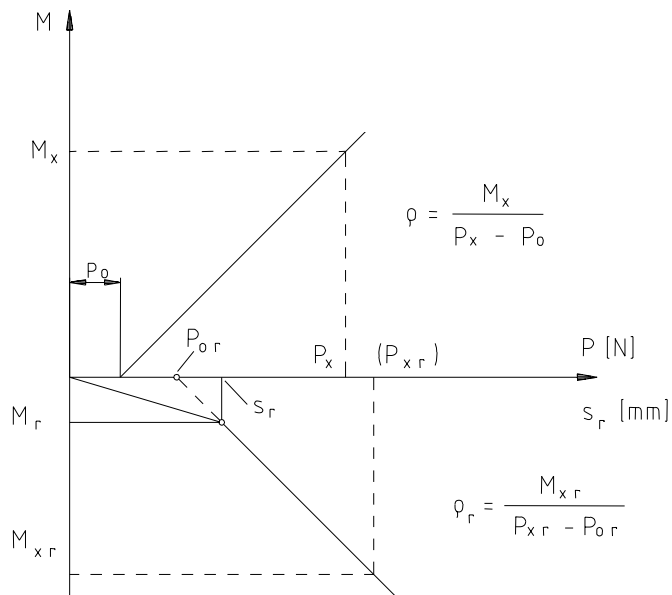


1.2 Dispositif de commande

1.3 Transmission

1.4 Freins

**Figure 6**  
**FREIN MÉCANIQUE**  
 (voir par. 2 de la présente annexe)



**Figure 7**  
**FREIN HYDRAULIQUE**  
 (voir par. 2 de la présente annexe)

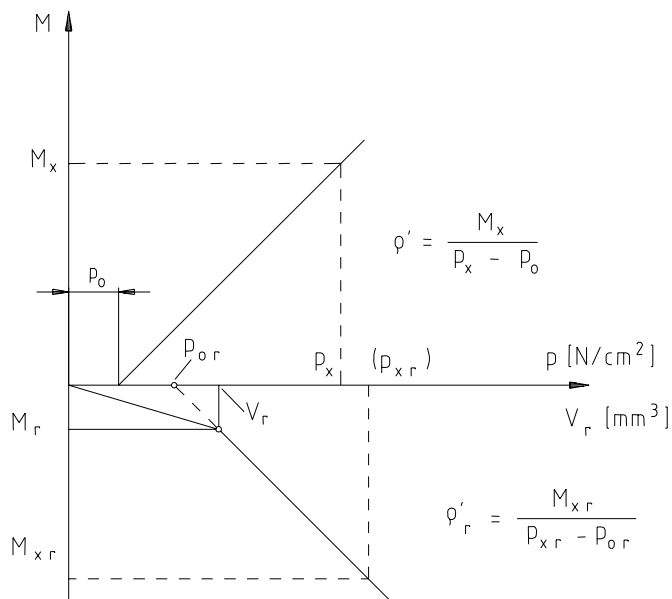
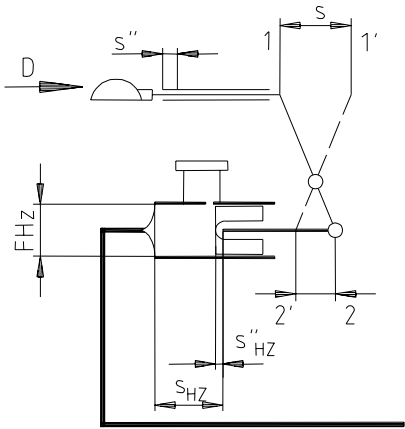


Figure 8

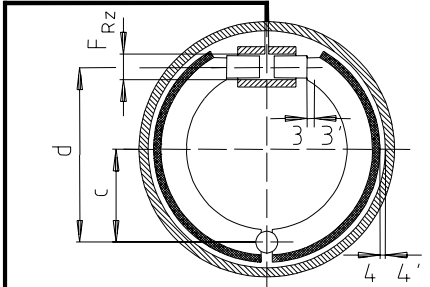
FREINS À TRANSMISSION HYDRAULIQUE  
 (voir par. 2 de la présente annexe)

1.2 Dispositif de commande



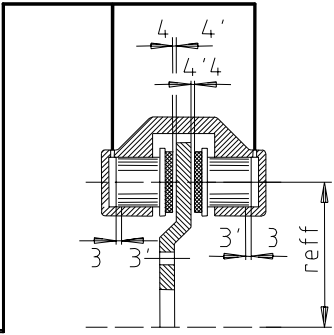
$$i_h = \frac{1 - 1'}{2 - 2'}$$

1.4 Freins



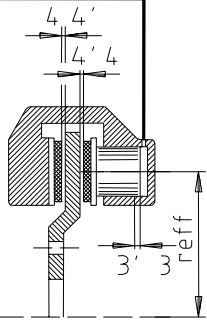
Frein à tambour

$$i_g' = \frac{d}{c} = \frac{3 - 3'}{4 - 4'}$$



Frein à disque

$$i_g' = \frac{r_{eff}}{r_{eff}} = \frac{3 - 3'}{4 - 4'} = 1$$



Frein à disque

$$i_g' = \frac{r_{eff}}{r_{eff}} = \frac{3 - 3'}{2 \cdot (4 - 4')} = 1$$

Annexe 12 – Appendice 2

PROCÈS-VERBAL D’ESSAI CONCERNANT UN DISPOSITIF  
DE COMMANDE DE FREIN À INERTIE

1. Fabricant .....
2. Marque .....
3. Type .....
4. Caractéristiques de remorques pour lesquelles le dispositif de commande est prévu par le fabricant:
  - 4.1 Masse  $G'_A =$  ..... kg
  - 4.2 Force verticale statique admissible à la tête du dispositif de traction ..... N
  - 4.3 Remorque à timon rigide/à plusieurs essieux avec timon à pivot<sup>1</sup>
5. Description sommaire (liste des plans et dessins cotés joints)
6. Schéma de principe de la commande
7. Course  $s =$  ..... mm
8. Rapport de démultiplication du dispositif de commande:
  - 8.1 Avec un dispositif de transmission mécanique<sup>1</sup>  
 $i_{Ho} =$  de ..... à .....<sup>2</sup>
  - 8.2 Avec un dispositif de transmission hydraulique<sup>1</sup>  
 $i_h =$  de ..... à .....<sup>2</sup>  
 $F_{HZ} =$  ..... cm<sup>2</sup>  
Course du maître cylindre  $s_{HZ}$  ..... mm  
Réserve de course du maître cylindre  $s''_{HZ}$  ..... mm
9. Résultats des essais
  - 9.1 Rendement:  
avec un dispositif de transmission mécanique<sup>1</sup>  $\eta_H =$  .....  
avec un dispositif de transmission hydraulique<sup>1</sup>  $\eta_H =$  .....

9.2	Force complémentaire $K =$ .....	N
9.3	Force de compression maximale $D_1 =$ .....	N
9.4	Force de traction maximale $D_2 =$ .....	N
9.5	Seuil de sollicitation $K_A =$ .....	N
9.6	Perte de course et réserve: en cas d'influence de la position du dispositif de traction $s_o^1 =$ .....	mm
	avec un dispositif de transmission hydraulique $s^{n1} = s^{nHZ} \cdot i_h =$ .....	mm
9.7	Course utile de la commande $s' =$ .....	mm
9.8	Un limiteur de surcharge au sens du paragraphe 3.6 de la présente annexe est installé/n'est pas installé <sup>1</sup>	
9.8.1	Si le limiteur de surcharge est installé avant le levier de transmission du dispositif de commande	
9.8.1.1	Force-seuil du limiteur de surcharge $D_{op} =$ .....	N
9.8.1.2	Lorsque le limiteur de surcharge est mécanique <sup>1</sup> force maximale que le dispositif de commande à inertie peut développer $P'_{max}/i_{Ho} = P_{op\_max} =$ .....	N
9.8.1.3	Lorsque le limiteur de surcharge est hydraulique <sup>1</sup> pression que le dispositif de commande à inertie peut développer $P'_{max}/i_h = P_{op\_max} =$ .....	N/cm <sup>2</sup>
9.8.2	Si le limiteur de surcharge est installé après le levier de transmission du dispositif de commande	
9.8.2.1	Force-seuil du limiteur de surcharge quand le limiteur de surcharge est mécanique <sup>1</sup> $D_{op} \cdot i_{Ho} =$ .....	N
	quand le limiteur de surcharge est hydraulique <sup>1</sup> $D_{op} \cdot i_h =$ .....	N
9.8.2.2	Lorsque le limiteur de surcharge est mécanique <sup>1</sup> force maximale que le dispositif de commande à inertie peut développer $P'_{max} = P_{op\_max} =$ .....	N
9.8.2.3	Lorsque le limiteur de surcharge est hydraulique <sup>1</sup> pression que le dispositif de commande à inertie peut développer $P'_{max} = P_{op\_max} =$ .....	N/cm <sup>2</sup>

10. Le dispositif de commande décrit ci-dessus est/n'est pas conforme<sup>1</sup> aux prescriptions des paragraphes 3, 4 et 5 de la présente annexe.

Signature ..... Date .....

11. Cet essai a été effectué et ses résultats ont été consignés conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe 12 au Règlement CEE n° 13, tel qu'amendé pour la dernière fois par la série ... d'amendements.

Service technique<sup>3</sup> ayant effectué l'essai

Signature ..... Date .....

12. Autorité d'homologation<sup>3</sup>

Signature ..... Date .....

---

<sup>1</sup> Biffer la mention inutile.

<sup>2</sup> Indiquer les longueurs dont le rapport a servi à déterminer  $i_{H0}$  ou  $i_h$ .

<sup>3</sup> Doit être signé par des personnes différentes, même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une seule entité, ou bien lorsqu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.



Annexe 12 – Appendice 3

## PROCÈS-VERBAL D'ESSAI CONCERNANT LE FREIN

1. Fabricant .....
2. Marque .....
3. Type .....
4. «Masse maximale» admissible par roue  $G_{Bo} = \dots\dots\dots$  kg
5. Moment de freinage  $M^*$  (tel que spécifié par le fabricant selon le paragraphe 2.2.23 de la présente annexe) =  $\dots\dots\dots$  Nm
6. Rayon de roulement dynamique des pneumatiques  
 $R_{min} = \dots\dots\dots$  m;  $R_{max} = \dots\dots\dots$  m
7. Description sommaire (liste des plans et dessins cotés joints)
8. Schéma de principe du frein
9. Résultat des essais:
 

	<u>Frein mécanique<sup>1</sup></u>		<u>Frein hydraulique<sup>1</sup></u>
9.1	Rapport de démultiplication $i_g = \dots\dots\dots^2$	9.1.A	Rapport de démultiplication $i'_g = \dots\dots\dots^2$
9.2	Course de serrage $s_B = \dots\dots\dots$ mm	9.2.A	Course de serrage $s_B = \dots\dots\dots$ m
9.3	Course de serrage prescrite $s_{B^*} = \dots\dots\dots$ mm	9.3.A	Course de serrage prescrite $s_{B^*} = \dots\dots\dots$ mm
9.4	Force de rappel $P_o = \dots\dots\dots$ N	9.4.A	Pression de rappel $p_o = \dots\dots\dots$ N/cm <sup>2</sup>
9.5	Coefficient $\rho = \dots\dots\dots$ m	9.5.A	Coefficient $\rho' = \dots\dots\dots$ m
9.6	Un limiteur de surcharge au sens du paragraphe 3.6 de la présente annexe est/n'est pas <sup>1</sup> installé	9.6.A	Un limiteur de surcharge au sens du paragraphe 3.6 de la présente annexe est/n'est pas <sup>1</sup> installé
9.6.1	Moment de freinage actionnant le limiteur de surcharge $M_{op} = \dots\dots\dots$ Nm	9.6.1.A	Moment de freinage actionnant le limiteur de surcharge $M_{op} = \dots\dots\dots$ Nm

- 9.7 Force pour  $M^*$   
 $P^* = \dots\dots\dots$  N
- 9.7.A Pression pour  $M^*$   
 $p^* = \dots\dots\dots$  N/cm<sup>2</sup>
- 9.8.A Surface active du cylindre de roue  
 $F_{RZ} = \dots\dots\dots$  cm<sup>2</sup>
- 9.9.A (pour les freins à disque)  
 Absorption du volume de liquide  
 $V_{60} = \dots\dots\dots$  cm<sup>3</sup>
- 9.10 Efficacité du frein de service quand la remorque fait marche arrière  
 (voir fig. 6 et 7 de l'appendice 1 à la présente annexe)
- 9.10.1 Moment de freinage maximal  $M_r$  (fig. 6) =  $\dots\dots\dots$  Nm
- 9.10.1.A Moment de freinage maximal  $M_r$  (fig. 7) =  $\dots\dots\dots$  Nm
- 9.10.2 Course maximale admise  $s_r = \dots\dots\dots$  mm
- 9.10.2.A Volume maximal admissible de fluide absorbé  $V_r = \dots\dots\dots$  cm<sup>3</sup>
- 9.11 Autres caractéristiques des freins quand la remorque fait marche arrière  
 (voir fig. 6 et 7 de l'appendice 1 à la présente annexe)
- 9.11.1 Force de rappel du frein  $P_{or} = \dots\dots\dots$  N
- 9.11.1.A Pression de rappel du frein  $p_{or} = \dots\dots\dots$  N/cm<sup>2</sup>
- 9.11.2 Caractéristique du frein  $\rho_r = \dots\dots\dots$  m
- 9.11.2.A Caractéristique du frein  $\rho'_r = \dots\dots\dots$  m
- 9.12 Essais selon le paragraphe 7.5 de la présente annexe (le cas échéant)  
 (corrigé pour tenir compte de la résistance au roulement correspondant  
 à  $0,01 \cdot g \cdot G_{Bo}$ )
- 9.12.1 Essai de freins du type 0
- Vitesse d'essai =  $\dots\dots\dots$  km/h  
 Taux de freinage =  $\dots\dots\dots$  %  
 Force à la commande =  $\dots\dots\dots$  N
- 9.12.2 Essai de freins du type I
- Vitesse d'essai =  $\dots\dots\dots$  km/h  
 Taux de freinage maintenu =  $\dots\dots\dots$  %  
 Temps de freinage =  $\dots\dots\dots$  min

Efficacité à chaud = ..... %  
 (correspondant à .... % de l'essai de freins du type 0 – voir par. 9.12.1 ci-dessus)  
 Force à la commande = ..... N

10. Le frein ci-dessus est/n'est pas<sup>1</sup> conforme aux prescriptions des paragraphes 3 et 6 concernant les conditions d'essai des véhicules équipés d'un dispositif de freinage à inertie de la présente annexe.

Ce frein peut/ne peut pas<sup>1</sup> être utilisé pour un dispositif de freinage à inertie non muni d'un limiteur de surcharge

Signature ..... Date .....

11. Cet essai a été effectué et ses résultats ont été consignés conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe 12 au Règlement CEE n° 13, tel qu'amendé pour la dernière fois par la série ... d'amendements.

Service technique<sup>3</sup> ayant effectué l'essai

Signature ..... Date .....

12. Autorité d'homologation<sup>3</sup>

Signature ..... Date .....

---

<sup>1</sup> Biffer la mention inutile.

<sup>2</sup> Indiquer les longueurs ayant servi à déterminer  $i_g$  ou  $i'_g$ .

<sup>3</sup> Doit être signé par des personnes différentes, même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une même entité, ou bien qu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.

Annexe 12 – Appendice 4

PROCÈS-VERBAL D’ESSAI CONCERNANT LA COMPATIBILITÉ ENTRE  
LE DISPOSITIF DE COMMANDE DE FREIN À INERTIE, LE DISPOSITIF  
DE TRANSMISSION ET LES FREINS SUR LA REMORQUE

- 1. Dispositif de commande décrit dans le procès-verbal d’essai joint (voir appendice 2 de la présente annexe)

Rapport de démultiplication choisi:

$i_{Ho}^1 = \dots\dots\dots^2$  ou  $i_h^1 = \dots\dots\dots^2$

(doit être compris dans les limites indiquées au paragraphe 8.1 ou 8.2 de l’appendice 2 de la présente annexe)

- 2. Freins décrits dans le procès-verbal d’essai joint (voir appendice 3 de la présente annexe)

- 3. Dispositifs de transmission sur la remorque

- 3.1 Description sommaire avec schéma de principe

- 3.2 Rapport de démultiplication et rendement du dispositif de transmission mécanique sur la remorque:

$i_{HI}^1 = \dots\dots\dots^2$

$\eta_{HI}^1 = \dots\dots\dots$

- 4. Remorque

- 4.1 Fabricant .....

- 4.2 Marque .....

- 4.3 Type .....

- 4.4 Type de timon: remorque à timon rigide/à plusieurs essieux avec timon à pivot<sup>1</sup>

- 4.5 Nombre de freins n = .....

- 4.6 Masse maximale techniquement admissible  $G_A = \dots\dots\dots$  kg

- 4.7 Rayon de roulement dynamique des pneumatiques R =..... m

- 4.8 Poussée admissible sur l’attelage

$D^* = 0,10 \text{ g } G_A^1 = \dots\dots\dots$  N

ou

$D^* = 0,067 \text{ g } G_A^1 = \dots\dots\dots$  N

- 4.9 Force de freinage requise  $B^* = 0,50 \text{ g } G_A = \dots\dots\dots \text{N}$
- 4.10 Force de freinage  $B = 0,49 \text{ g } G_A = \dots\dots\dots \text{N}$
5. Compatibilité - Résultat des essais
- 5.1 Seuil de contrainte  $100 \cdot K_A / (g \cdot G_A) = \dots\dots\dots$   
(doit se situer entre 2 et 4)
- 5.2 Force de compression maximale  $100 \cdot D_1 / (g \cdot G_A) = \dots\dots\dots$   
(ne doit pas être supérieure à 10 pour les remorques à timon rigide et à 6,7 pour les remorques à plusieurs essieux à timon à pivot)
- 5.3 Force de traction maximale  $100 \cdot D_2 / (g \cdot G_A) = \dots\dots\dots$   
(doit se situer entre 10 et 50)
- 5.4 Masse maximale techniquement admissible pour le dispositif de commande par inertie  $G'_A = \dots\dots\dots \text{kg}$   
(ne doit pas être inférieure à  $G_A$ )
- 5.5 Masse maximale techniquement admissible pour tous les freins de la remorque  $G_B = n \cdot G_{B0} = \dots\dots\dots \text{kg}$   
(ne doit pas être inférieure à  $G_A$ )
- 5.6 Moment de freinage des freins  $n \cdot M_{\max} / (B \cdot R) = \dots\dots\dots$   
(doit être égal ou supérieur à 1,0)
- 5.6.1 Un limiteur de surcharge au sens du paragraphe 3.6 de la présente annexe est/n'est pas installé<sup>1</sup> sur le dispositif de commande à inertie/sur les freins<sup>1</sup>
- 5.6.1.1 Lorsque le limiteur de surcharge installé sur le dispositif de commande à inertie est mécanique<sup>1</sup>  
 $n \cdot P^* / (i_{H1} \cdot \eta_{H1} \cdot P'_{\max}) = \dots\dots\dots$   
(doit être égal ou supérieur à 1,2)
- 5.6.1.2 Lorsque le limiteur de surcharge installé sur le dispositif de commande à inertie est hydraulique<sup>1</sup>  
 $p^* / p'_{\max} = \dots\dots\dots$   
(doit être égal ou supérieur à 1,2)
- 5.6.1.3 Si le limiteur de surcharge est installé sur le dispositif de commande à inertie:  
force limite  $D_{op} / D^* = \dots\dots\dots$   
(doit être égale ou supérieure à 1,2)

5.6.1.4 Si le limiteur de surcharge est installé sur le frein:  
moment limite  $n \cdot M_{op}/(B \cdot R) = \dots$   
(doit être égal ou supérieur à 1,2)

5.7 Système de freinage par inertie avec dispositif de transmission mécanique<sup>1</sup>

5.7.1  $i_H = i_{H0} \cdot i_{H1} = \dots$

5.7.2  $\eta_H = \eta_{H0} \cdot \eta_{H1} = \dots$

5.7.3 
$$\left[ \frac{B \cdot R}{\rho} + n \cdot P_o \right] \cdot \frac{I}{(D^* - K) \cdot \eta_H} = \dots$$
  
(doit être égal ou supérieur à  $i_H$ )

5.7.4 
$$\frac{s'}{s_{B^*} \cdot i_g} = \dots$$
  
(doit être égal ou supérieur à  $i_H$ )

5.7.5 Rapport  $s'/i_H = \dots$   
lorsque la remorque fait marche arrière (ne doit pas être supérieur à  $s_r$ )

5.7.6 Moment de freinage lorsque la remorque fait marche arrière (y compris la résistance au roulement)  
 $0,08 \cdot g \cdot G_A \cdot R = \dots$  Nm  
(ne doit pas être supérieur à  $n \cdot M_r$ )

5.8 Système de freinage à commande par inertie avec dispositif de transmission hydraulique<sup>1</sup>

5.8.1  $i_h/F_{HZ} = \dots$

5.8.2 
$$\left[ \frac{B \cdot R}{n \cdot p} + p_o \right] \cdot \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} = \dots$$
  
(doit être égal ou inférieur à  $i_h/F_{HZ}$ )

5.8.3 
$$\frac{s'}{2s_{B^*} \cdot n \cdot F_{RZ} \cdot i_{g'}} = \dots$$
  
(doit être égal ou supérieur à  $i_h/F_{HZ}$ )

5.8.4  $s/i_h = \dots$   
(doit être égal ou inférieur à la course du maître cylindre selon le paragraphe 8.2 de l'appendice 2 de la présente annexe)

- 5.8.5 Rapport  $s'/F_{HZ} =$  .....  
lorsque la remorque fait marche arrière (ne doit pas être supérieur à  $V_r$ )
- 5.8.6 Moment de freinage lorsque la remorque fait marche arrière (y compris la résistance au roulement)  
 $0,08 \cdot g \cdot G_A \cdot R =$  ..... Nm  
(ne doit pas être supérieur à  $n \cdot M_T$ )
6. Le système de freinage à inertie ci-dessus est/n'est pas<sup>1</sup> conforme aux prescriptions des paragraphes 3 à 9 de la présente annexe.  
  
Signature ..... Date .....
7. Cet essai a été effectué et ses résultats ont été consignés conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe 12 au Règlement CEE n° 13, tel qu'amendé pour la dernière fois par la série ... d'amendements.  
  
Service technique<sup>3</sup> ayant effectué l'essai  
  
Signature ..... Date .....
8. Autorité d'homologation<sup>3</sup>  
  
Signature ..... Date .....

---

<sup>1</sup> Biffer la mention inutile.

<sup>2</sup> Indiquer les longueurs dont le rapport a servi à déterminer  $i_{Ho}$ ,  $i_h$ ,  $i_{H1}$ .

<sup>3</sup> Doit être signé par des personnes différentes, même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une même entité, ou bien qu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.

Annexe 13

ESSAIS PRESCRITS POUR LES VÉHICULES ÉQUIPÉS  
DE SYSTÈMES ANTIBLOCCAGE

1. REMARQUES GÉNÉRALES

- 1.1 La présente annexe définit les performances requises pour les systèmes de freinage comportant un système antiblocage montés sur les véhicules routiers. En outre, les véhicules à moteur autorisés à tracter une remorque et les remorques équipées d'un système de freinage à air comprimé doivent satisfaire, lorsqu'ils sont en charge, aux prescriptions de compatibilité de l'annexe 10 du présent Règlement. Dans toutes les conditions de charge, cependant, une force de freinage doit être produite à une pression comprise entre 20 kPa et 100 kPa ou à une valeur numérique équivalente à la tête d'accouplement de la conduite ou ligne de commande.
- 1.2 Les systèmes antiblocage actuellement connus comprennent un ou plusieurs capteurs, un ou plusieurs calculateurs et un ou plusieurs modulateurs. Tout dispositif d'une autre conception qui pourrait être utilisé à l'avenir, ou tout autre système intégrant une fonction de freinage antiblocage serait considéré comme un système de freinage antiblocage au sens de la présente annexe et de l'annexe 10 au présent Règlement s'il offre les performances égales à celles qui sont prescrites par la présente annexe.

2. DÉFINITIONS

- 2.1 Par «système antiblocage», on entend un élément d'un système de freinage de service qui règle automatiquement le taux de glissement au sol dans le sens de rotation de la ou des roues, sur une ou plusieurs roues du véhicule lors du freinage.
- 2.2 Par «capteur», on entend l'élément servant à recueillir et à transmettre au calculateur des informations sur les conditions de rotation de la ou des roues ou le comportement dynamique du véhicule.
- 2.3 Par «calculateur», on entend un élément servant à évaluer les informations fournies par le(s) capteur(s) et de transmettre un ordre au modulateur.
- 2.4 Par «modulateur», on entend un élément servant à faire varier la force ou les forces de freinage en fonction de l'ordre reçu du calculateur.
- 2.5 Par «roue directement contrôlée», on entend une roue dont la force de freinage est modulée à partir des informations données par son propre capteur<sup>1</sup>.
- 2.6 Par «roue indirectement contrôlée», on entend une roue dont la force de freinage est modulée à partir d'informations provenant du capteur ou des capteurs d'une ou de plusieurs autres roues<sup>1</sup>.



- 2.7 Par «exécution de cycles complets», on entend la modulation répétée de la force de freinage par le système antiblocage pour éviter le blocage des roues directement contrôlées. Un freinage ne comportant qu'une seule modulation jusqu'à l'arrêt n'est pas considéré comme répondant à la présente définition.

Sur les remorques à freins pneumatiques, l'exécution de cycles complets du système antiblocage n'est assurée que lorsque, pendant tout l'essai considéré, la pression dans toute chambre de frein d'une roue directement contrôlée est supérieure de plus de 100 kPa à la pression maximale atteinte au cours d'un cycle. La pression d'alimentation ne doit pas être portée à plus de 800 kPa.

### 3. CATÉGORIES DE SYSTÈMES ANTIBLOCAGE

- 3.1 Un véhicule à moteur est considéré comme étant équipé d'un système antiblocage au sens du paragraphe 1 de l'annexe 10 au présent Règlement s'il comporte l'un des systèmes ci-après.

#### 3.1.1 Système antiblocage de la catégorie 1

Un véhicule équipé d'un système antiblocage de la catégorie 1 doit satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes de la présente annexe.

#### 3.1.2 Système antiblocage de la catégorie 2

Un véhicule équipé d'un système antiblocage de la catégorie 2 doit satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes de la présente annexe, à l'exception de celles du paragraphe 5.3.5.

#### 3.1.3 Système antiblocage de la catégorie 3

Un véhicule équipé d'un système antiblocage de la catégorie 3 doit satisfaire à toutes les prescriptions de la présente annexe, à l'exception de celles des paragraphes 5.3.4 et 5.3.5. Sur ces véhicules, chaque essieu ou boggie qui ne comporte pas au moins une roue directement contrôlée doit remplir les conditions d'utilisation de l'adhérence et respecter l'ordre de blocage prescrit dans l'annexe 10 au présent Règlement en ce qui concerne le taux de freinage et la charge respectivement. Ces prescriptions peuvent être vérifiées par des essais sur des revêtements à haut ou à bas coefficient d'adhérence (environ 0,8 et 0,3 au maximum) en modulant l'effort de commande du frein de service.

- 3.2 Une remorque est considérée comme équipée d'un système antiblocage au sens du paragraphe 1 de l'annexe 10 du présent Règlement si au moins deux roues situées sur des côtés opposés du véhicule sont directement contrôlées et si toutes les autres roues sont soit directement, soit indirectement contrôlées par le système antiblocage. Dans le cas de remorques complètes au moins deux roues d'un essieu avant et deux roues d'un essieu arrière doivent être directement contrôlées, chacun de ces essieux disposant au moins d'un modulateur indépendant et toutes les autres roues étant soit

directement soit indirectement contrôlées. En outre, une remorque équipée d'un système antiblocage doit satisfaire à l'une des prescriptions ci-après:

### 3.2.1 Système antiblocage de la catégorie A

Une remorque équipée d'un système antiblocage de la catégorie A doit satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes de la présente annexe.

### 3.2.2 Système antiblocage de la catégorie B

Une remorque équipée d'un système antiblocage de la catégorie B doit satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes de la présente annexe, à l'exception du paragraphe 6.3.2.

## 4. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

4.1 Toute panne électrique ou anomalie du capteur affectant le système en ce qui concerne les exigences fonctionnelles et de performances prescrites dans cette annexe, y compris les pannes et anomalies de l'alimentation en électricité, du câblage extérieur au ou aux calculateurs, du ou des calculateurs<sup>2</sup> et du ou des modulateurs doivent être signalées au conducteur par un témoin optique distinct. Le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 doit être utilisé à cette fin.

4.1.1 Les anomalies de capteurs indétectables dans des conditions statiques doivent être détectées dès que la vitesse du véhicule dépasse 10 km/h<sup>3</sup>. Cependant, afin d'éviter toute indication erronée de défaut lorsqu'un capteur ne donne pas d'indication de vitesse du véhicule parce que la roue ne tourne pas, la détection du défaut peut être retardée, mais il doit être détecté au plus tard lorsque la vitesse du véhicule dépasse 15 km/h.

4.1.2 Lorsque le système antiblocage est mis sous tension alors que le véhicule est à l'arrêt, la ou les électrovannes pneumatiques modulatrices doivent effectuer au moins un cycle.

4.2 Les véhicules à moteur équipés d'un système antiblocage et dont l'utilisation est autorisée pour tracter une remorque équipée d'un tel système, à l'exception des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, doivent être munis d'un avertisseur optique distinct pour le système antiblocage de la remorque, conforme aux prescriptions du paragraphe 4.1 de la présente annexe. Le signal d'avertissement jaune distinct défini au paragraphe 5.2.1.29.2 doit être utilisé à cette fin, et actionné par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord électrique conforme à la norme ISO 7638:1997<sup>4</sup>.

4.3 En cas de défaillance du système antiblocage, l'efficacité résiduelle du freinage doit être celle qui est prescrite pour le véhicule en question en cas de défaillance d'une partie de la transmission du frein de service (voir le paragraphe 5.2.1.4 du présent Règlement). Cette prescription ne doit pas être interprétée comme modifiant les prescriptions relatives au freinage de secours. Pour les remorques, l'efficacité résiduelle du freinage en cas de défaut du système antiblocage conformément au

paragraphe 4.1 doit être d'au moins 80 % de l'efficacité en charge prescrite pour le système de freinage de service de la remorque en question.

- 4.4 Le fonctionnement du système antiblocage ne doit pas être perturbé par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie si les prescriptions du Règlement n° 10, série 02 d'amendements, sont respectées.
- 4.5 Il est interdit de monter sur le véhicule un dispositif manuel qui désactive le système antiblocage ou en modifie le mode de commande<sup>5</sup> sauf sur les véhicules à moteur tout terrain des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> comme définis dans l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3); lorsque des véhicules des catégories N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub> sont équipés d'un tel dispositif, les conditions ci-après doivent être remplies:
- 4.5.1 le véhicule à moteur dont le système antiblocage a été désactivé ou dont le mode de commande a été modifié par le dispositif visé au paragraphe 4.5 ci-dessus doit satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes de l'annexe 10 du présent Règlement,
- 4.5.2 un signal d'avertissement optique doit aviser le conducteur que le système antiblocage a été désactivé ou que le mode de commande a été modifié; le signal d'avertissement jaune de défaillance du système antiblocage défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 peut être utilisé à cette fin. Le signal d'avertissement peut s'allumer de manière continue ou clignoter,
- 4.5.3 le système antiblocage doit automatiquement être réactivé/repasser en mode «route» lorsque le dispositif d'allumage (démarrage) est ramené à la position «marche»,
- 4.5.4 le manuel destiné par le constructeur au conducteur du véhicule doit avertir ce dernier des conséquences d'une désactivation manuelle du système antiblocage ou d'une modification de son mode de commande,
- 4.5.5 le dispositif visé au paragraphe 4.5 ci-dessus, peut, lorsqu'il est actionné sur le véhicule tracteur, désactiver le système antiblocage de la remorque ou en modifier le mode de commande. Un dispositif séparé pour la remorque seule n'est pas admis.
- 4.6 Les véhicules équipés d'un système de freinage d'endurance à commande intégrée doivent aussi être munis d'un système antiblocage au moins sur le frein de service de l'essieu sur lequel agit le système de freinage d'endurance et sur le système de freinage d'endurance lui-même, et satisfaire aux prescriptions pertinentes de la présente annexe.

## 5. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES S'APPLIQUANT AUX VÉHICULES À MOTEUR

### 5.1 Consommation d'énergie

Les véhicules à moteur équipés d'un système antiblocage doivent garder le même niveau de performances même lorsque la commande du freinage de service demeure actionnée à fond pendant une longue durée. On le vérifie en exécutant les essais suivants:

#### 5.1.1 Procédure d'essai

5.1.1.1 Le niveau initial de l'énergie dans le ou les réservoirs doit être égal à la valeur déclarée par le constructeur. Cette valeur doit au moins être telle qu'elle permette d'assurer l'efficacité prescrite pour le freinage de service quand le véhicule est en charge. Le ou les réservoirs d'énergie pour équipement auxiliaire pneumatique doivent être isolés.

5.1.1.2 Alors que le véhicule se déplace à une vitesse initiale d'au moins 50 km/h, sur une surface dont le coefficient d'adhérence est inférieur ou égal à 0,3<sup>6</sup>, les freins du véhicule en charge sont actionnés à fond pendant une durée  $t$ , pendant laquelle l'énergie consommée par les roues indirectement contrôlées doit être prise en compte et toutes les roues directement contrôlées doivent rester sous le contrôle du système antiblocage.

5.1.1.3 Le moteur du véhicule doit ensuite être arrêté ou l'alimentation du ou des dispositifs de stockage d'énergie pour la transmission coupée.

5.1.1.4 La commande du frein de service doit être ensuite manœuvrée 4 fois à fond de course lorsque le véhicule est à l'arrêt.

5.1.1.5 Lorsque la commande est actionnée pour la cinquième fois, le véhicule doit pouvoir freiner avec au moins l'efficacité prescrite pour le freinage de secours du véhicule en charge.

5.1.1.6 Pendant les essais, dans le cas des véhicules à moteur autorisés à tracter une remorque équipée d'un système de freinage à air comprimé, la conduite d'alimentation doit être obturée et un dispositif de stockage d'énergie d'une capacité de 0,5 l doit être raccordé à la conduite de commande pneumatique, si elle existe (conformément au paragraphe 1.2.2.3 de la partie A de l'annexe 7 du présent Règlement). Lors du cinquième freinage prescrit au paragraphe 5.1.1.5 ci-dessus, le niveau d'énergie fourni à la conduite de commande pneumatique ne doit pas être inférieur à la moitié du niveau obtenu quand la commande est actionnée à fond à partir de la valeur initiale du niveau d'énergie.

## 5.1.2 Dispositions supplémentaires

5.1.2.1 Le coefficient d'adhérence du revêtement routier de la chaussée doit être mesuré avec le véhicule considéré et selon la méthode décrite au paragraphe 1.1 de l'appendice 2 de la présente annexe.

5.1.2.2 L'essai de freinage est effectué avec moteur débrayé tournant au ralenti, le véhicule étant en charge.

5.1.2.3 La durée de freinage  $t$  est déterminée au moyen de la formule:

$$t = \frac{v_{\max}}{7} \quad (\text{mais au moins égale à } 15 \text{ s})$$

où  $t$  est exprimée en s et où  $v_{\max}$  représente la vitesse maximale nominale du véhicule exprimée en km/h, avec un maximum de 160 km/h.

5.1.2.4 S'il n'est pas possible de réaliser la durée  $t$  en une seule opération de freinage, on peut répéter l'opération, le nombre total autorisé d'opérations étant limité à quatre.

5.1.2.5 Si l'essai se déroule en plusieurs phases, aucune réalimentation en énergie n'est autorisée entre les phases.

À partir de la deuxième phase, l'énergie consommée pendant le premier freinage peut être prise en compte, en déduisant un actionnement à fond des quatre actionnements à fond prescrits au paragraphe 5.1.1.4 (et aux paragraphes 5.1.1.5, 5.1.1.6 et 5.1.2.6) de la présente annexe, des deuxième, troisième et quatrième phases des essais prescrits au paragraphe 5.1.1 de la présente annexe, selon le cas.

5.1.2.6 Le résultat prescrit au paragraphe 5.1.1.5 de la présente annexe est considéré comme obtenu si, à l'issue du quatrième actionnement, le véhicule étant à l'arrêt, le niveau d'énergie dans le ou les réservoirs est égal ou supérieur à celui nécessaire pour atteindre l'efficacité de freinage de secours, le véhicule étant en charge.

## 5.2 Utilisation de l'adhérence

5.2.1 L'utilisation de l'adhérence par le système antiblocage tient compte de l'accroissement effectif de la distance de freinage par rapport à sa valeur minimale théorique. Le système antiblocage est considéré comme satisfaisant lorsque la condition  $\varepsilon \geq 0,75$  est remplie,  $\varepsilon$  représentant l'adhérence utilisée telle qu'elle est définie au paragraphe 1.2 de l'appendice 2 à la présente annexe.

5.2.2 L'utilisation de l'adhérence  $\varepsilon$  doit être mesurée sur des revêtements routiers ayant respectivement un coefficient d'adhérence de 0,3 ou moins<sup>6</sup> et de 0,8 environ (route sèche), à partir d'une vitesse initiale de 50 km/h. Afin d'éliminer les effets des différences de température entre les freins, il est recommandé de déterminer la valeur de  $z_{AL}$  avant celle de  $k$ .

- 5.2.3 La procédure d'essai pour déterminer le coefficient d'adhérence ( $k$ ) et le mode de calcul de l'utilisation de l'adhérence ( $\epsilon$ ) sont décrits dans l'appendice 2 de la présente annexe.
- 5.2.4 L'utilisation de l'adhérence par le dispositif antiblocage doit être vérifiée pour des véhicules complets équipés de systèmes antiblocage de la catégorie 1 ou 2. Pour les véhicules équipés des systèmes antiblocage de la catégorie 3, seuls le ou les essieux ayant au moins une roue directement contrôlée devront satisfaire à cette prescription.
- 5.2.5 Il doit être vérifié que la condition  $\epsilon \geq 0,75$  est remplie lorsque le véhicule est à vide et lorsqu'il est chargé<sup>7</sup>.

On peut omettre l'essai en charge sur revêtement à fort coefficient d'adhérence si l'application de la force prescrite sur la commande ne permet pas d'obtenir un cycle complet du système antiblocage.

Pour l'essai à vide, la force à la commande peut être accrue jusqu'à 100 daN si la force maximale prescrite ne permet pas de réaliser un cycle complet<sup>8</sup>. Si cette valeur ne suffit toujours pas, on peut omettre cet essai. Sur les systèmes de freinage de type pneumatique, la pression de l'air ne doit pas être accrue au-delà de la pression de disjonction aux fins de l'essai.

### 5.3 Vérifications complémentaires

Les vérifications complémentaires suivantes doivent être effectuées avec le moteur débrayé, véhicule chargé et véhicule à vide:

- 5.3.1 Les roues directement contrôlées par un système antiblocage ne doivent pas se bloquer lorsque la force maximale<sup>8</sup> est soudainement appliquée à la commande, sur les revêtements spécifiés au paragraphe 5.2.2 de la présente annexe, à une vitesse initiale de 40 km/h et à une vitesse initiale plus élevée, comme indiqué dans le tableau ci-dessous<sup>9, 10</sup>.

	Catégorie de véhicule	Vitesse maximale d'essai
Surface à haut coefficient d'adhérence	Toutes catégories sauf N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> en charge	0,8 v <sub>max</sub> ≤ 120 km/h
	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> en charge	0,8 v <sub>max</sub> ≤ 80 km/h
Surface à bas coefficient d'adhérence	N <sub>1</sub>	0,8 v <sub>max</sub> ≤ 120 km/h
	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> sauf tracteurs de semi-remorques	0,8 v <sub>max</sub> ≤ 80 km/h
	N <sub>3</sub> et N <sub>2</sub> tracteurs de semi-remorques	0,8 v <sub>max</sub> ≤ 70 km/h

- 5.3.2 Lorsqu'un essieu passe d'un revêtement à haut coefficient d'adhérence ( $k_H$ ) à un revêtement à bas coefficient d'adhérence ( $k_L$ ), où  $k_H \geq 0,5$  et  $k_H/k_L \geq 2^{11}$ , la commande étant actionnée à la force maximale<sup>8</sup>, les roues directement contrôlées ne doivent pas se bloquer. La vitesse de l'essai et le moment de l'application des freins doivent être calculés de façon que, le système antiblocage effectuant des cycles complets sur le revêtement à haut coefficient d'adhérence, le passage d'un revêtement à l'autre s'effectue à haute et à basse vitesse dans les conditions énoncées au paragraphe 5.3.1 de la présente annexe<sup>10</sup>.
- 5.3.3 Lorsqu'un véhicule passe d'un revêtement à bas coefficient d'adhérence ( $k_L$ ) à un revêtement à haut coefficient d'adhérence ( $k_H$ ), où  $k_H \geq 0,5$  et  $k_H/k_L \geq 2^{11}$ , la commande de freinage étant actionnée à la force maximale<sup>8</sup>, la décélération du véhicule doit atteindre la valeur élevée appropriée en un temps raisonnable, et le véhicule ne doit pas dévier de façon sensible de sa trajectoire initiale. La vitesse de marche et le moment de l'application des freins doivent être calculés de façon que, le système antiblocage effectuant des cycles complets sur le revêtement à basse adhérence, le passage d'un revêtement à l'autre s'effectue à la vitesse d'environ 50 km/h.
- 5.3.4 Dans ce cas les véhicules équipés de systèmes antiblocage de la catégorie 1 ou 2, lorsque les roues droite et gauche du véhicule sont situées sur des revêtements de coefficients d'adhérence différents ( $k_H$  et  $k_L$ ), où  $k_H/k_L \geq 2$  avec  $k_H \geq 0,5^{11}$ , les roues directement contrôlées ne doivent pas se bloquer lorsque la force maximale<sup>8</sup> est appliquée soudainement au dispositif de commande à la vitesse de 50 km/h.
- 5.3.5 De plus, les véhicules en charge équipés de systèmes antiblocage de la catégorie 1 doivent, dans les conditions au paragraphe 5.3.4 de la présente annexe, avoir un taux de freinage conforme à ce qui est prescrit à l'appendice 3 à la présente annexe.
- 5.3.6 Cependant, dans les essais prévus aux paragraphes 5.3.1 à 5.3.5 de la présente annexe, de brèves périodes de blocage sont admises. De plus, des blocages des roues sont permis à des vitesses du véhicule inférieures à 15 km/h; de même, pour les roues indirectement contrôlées, des blocages sont permis, quelle que soit la vitesse, mais la stabilité et la capacité directive du véhicule ne doivent pas en être affectées.
- 5.3.7 Durant les essais prévus aux paragraphes 5.3.4 et 5.3.5 de la présente annexe, une correction à la commande de direction est admise à condition que la rotation angulaire de celle-ci soit inférieure à  $120^\circ$  dans les deux secondes initiales, et ne dépasse pas  $240^\circ$  en tout. De plus, au début des essais, le plan longitudinal médian du véhicule doit passer par la ligne de séparation des revêtements à bas et à haut coefficients d'adhérence et, durant ces essais, aucune partie des pneumatiques (extérieurs) ne doit traverser cette limite<sup>7</sup>.

## 6. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES S'APPLIQUANT AUX REMORQUES

### 6.1 Consommation d'énergie

Les remorques équipées d'un système antiblocage doivent être conçues de façon que, même après que la commande du freinage de service ait été maintenue à fond de course pendant un certain temps, il reste assez d'énergie pour arrêter le véhicule sur une distance raisonnable.

6.1.1 La conformité à la prescription ci-dessus doit être contrôlée par la méthode décrite ci-après, le véhicule étant à vide sur une route droite et horizontale à revêtement à bon coefficient d'adhérence<sup>12</sup>, les freins étant réglés au plus près et le répartiteur de freinage (si la remorque en est équipée) maintenu dans sa position «en charge» pendant tout l'essai.

6.1.2 Sur les systèmes de freinage à air comprimé, le niveau d'énergie initial dans le ou les dispositifs de stockage d'énergie pour la transmission doit être équivalent à une pression de 800 kPa à la tête d'accouplement de la conduite d'alimentation de la remorque.

6.1.3 Le véhicule se déplaçant à une vitesse initiale d'au moins 30 km/h, les freins doivent être actionnés à fond pendant une durée  $t = 15$  s, durant laquelle toutes les roues doivent rester sous contrôle du système antiblocage. Pendant cet essai, l'alimentation du ou des dispositifs de stockage d'énergie pour la transmission doit être coupée.

Si la durée  $t = 15$  s ne peut être atteinte en un seul freinage, on en effectue plusieurs. Au cours de ces freinages, aucune énergie nouvelle ne doit être fournie aux dispositifs de stockage de l'énergie pour la transmission et, à partir du deuxième freinage, il doit être tenu compte de la consommation d'énergie supplémentaire pour remplir les actionneurs, par exemple avec la méthode d'essai suivante:

Au début de la première phase, la pression dans le ou les réservoirs doit être celle prescrite au paragraphe 6.1.2 de la présente annexe. Au début de la ou des phases suivantes la pression dans le ou les réservoirs après actionnement des freins ne doit pas être inférieure à celle constatée à la fin de la phase précédente.

Lors de la ou des phases suivantes, le seul instant à prendre en compte est celui à partir duquel la pression dans le ou les réservoirs est la même qu'à la fin de la phase précédente.

6.1.4 À la fin du freinage, le véhicule étant à l'arrêt, le dispositif de commande du freinage de service doit être actionné à fond quatre fois de suite. À la cinquième fois, la pression dans le circuit doit être suffisante pour produire une force totale de freinage à la périphérie des roues égale ou supérieure à 22,5 % de la force correspondant à la masse maximale sur ces roues quand le véhicule est à l'arrêt, sans causer le fonctionnement automatique d'un système de freinage non contrôlé par le système antiblocage.



## 6.2 Utilisation de l'adhérence

6.2.1 Les systèmes de freinage équipés d'un système antiblocage sont jugés acceptables lorsque la condition  $\varepsilon \geq 0,75$  est remplie, où  $\varepsilon$  représente l'adhérence utilisée, telle qu'elle est définie au paragraphe 2 de l'appendice 2 à la présente annexe. La conformité à cette prescription doit être vérifiée, le véhicule étant à vide, sur une route horizontale et rectiligne ayant un revêtement à bon coefficient d'adhérence<sup>12, 13</sup>.

6.2.2 Pour éliminer les effets des différences de température entre les freins, il est recommandé de déterminer la valeur de  $Z_{RAL}$  avant celle de  $k_R$ .

## 6.3 Vérification complémentaire

6.3.1 À des vitesses supérieures à 15 km/h, les roues contrôlées par un système antiblocage ne doivent pas se bloquer quand la force maximale<sup>8</sup> est soudainement appliquée au dispositif de commande du véhicule tracteur. La conformité à cette prescription doit être vérifiée dans les conditions prévues au paragraphe 6.2 de la présente annexe, aux vitesses initiales de 40 km/h et de 80 km/h.

6.3.2 Les prescriptions du présent paragraphe s'appliquent uniquement aux remorques équipées d'un système antiblocage de la catégorie A. Lorsque les roues droites et gauches de la remorque sont situées sur des revêtements sur lesquels les taux de freinage maximaux ( $Z_{RALH}$  et  $Z_{RALL}$ ) sont différents, où

$$\frac{Z_{RALH}}{\varepsilon_H} \geq 0,5 \text{ et } \frac{Z_{RALH}}{Z_{RALL}} \geq 2$$

les roues directement contrôlées ne doivent pas se bloquer lorsque la force maximale<sup>8</sup> est soudainement appliquée au dispositif de commande du véhicule tracteur à la vitesse de 50 km/h. La valeur du rapport  $Z_{RALH}/Z_{RALL}$  peut soit être obtenue en suivant la procédure indiquée au paragraphe 2 de l'appendice 2 de la présente annexe, soit être calculée. Cette condition étant remplie, le taux de freinage du véhicule à vide doit être celui prescrit à l'appendice 3 de la présente annexe<sup>13</sup>.

6.3.3 Aux vitesses du véhicule supérieures ou égales à 15 km/h, les roues directement contrôlées peuvent se bloquer brièvement, mais aux vitesses inférieures à 15 km/h tout blocage des roues est toléré. Les roues directement contrôlées peuvent se bloquer à n'importe quelle vitesse, mais dans tous les cas, la stabilité ne doit pas être affectée.

---

<sup>1</sup> Les systèmes antiblocage à commande à seuil de sélectivité haut incluent les roues directement ainsi qu'indirectement contrôlées; dans les systèmes à commande à seuil de sélectivité bas, toutes les roues munies d'un capteur sont directement contrôlées.

<sup>2</sup> Le fabricant doit fournir au Service technique une documentation relative au ou aux calculateurs respectant la forme de présentation indiquée dans l'annexe 18.

<sup>3</sup> Le signal d'avertissement peut se rallumer alors que le véhicule est à l'arrêt, à condition qu'il s'éteigne avant que la vitesse du véhicule atteigne 10 km/h ou 15 km/h, selon le cas, en l'absence de tout défaut.

<sup>4</sup> Le raccord conforme à la norme ISO 7638:1997 peut être utilisé avec 5 ou 7 broches, selon le cas.

<sup>5</sup> Il est entendu que le paragraphe 4.5 de la présente annexe ne s'applique pas aux dispositifs modifiant le mode de commande du système antiblocage si toutes les prescriptions applicables à la catégorie du système antiblocage dont le véhicule est équipé sont remplies dans le mode de commande modifié. Cependant les paragraphes 4.5.2, 4.5.3 et 4.5.4 de la présente annexe seront respectés dans ce cas.

<sup>6</sup> Tant que ces pistes d'essai ne seront pas généralement disponibles, le service technique peut utiliser, à sa discrétion, des pneumatiques à la limite d'usure autorisée et des valeurs plus élevées du coefficient d'adhérence atteignant 0,4. Les valeurs réelles obtenues et le type de pneumatiques et de revêtement seront enregistrés.

<sup>7</sup> En attendant l'établissement d'une procédure d'essai uniforme, les essais prescrits par le présent paragraphe peuvent devoir être répétés sur les véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération, afin de déterminer l'effet des différentes valeurs de répartition du freinage déterminées par les fonctions automatiques dont est doté le véhicule.

<sup>8</sup> La «force maximale» est celle citée dans l'annexe 4 du présent Règlement pour la catégorie de véhicule; la force utilisée peut être plus élevée si l'actionnement du système antiblocage l'exige.

<sup>9</sup> Par décision du Groupe de travail de la construction des véhicules, les prescriptions du présent paragraphe prennent effet à partir du 13 mars 1992 (TRANS/SC.1/WP.29/341, par. 23).

<sup>10</sup> Ces essais ont pour but de vérifier que les roues ne se bloquent pas et que le véhicule reste stable; il n'est donc pas nécessaire d'effectuer des arrêts complets du véhicule sur le revêtement à bas coefficient d'adhérence.

<sup>11</sup>  $k_H$  est le coefficient sur un revêtement à haute adhérence.

$k_L$  est le coefficient sur un revêtement à basse adhérence.

$k_H$  et  $k_L$  sont mesurés comme indiqué dans l'appendice 2 de la présente annexe.

<sup>12</sup> Si la piste d'essai présente un coefficient d'adhérence trop élevé, ce qui empêche le système antiblocage d'exécuter des cycles complets, l'essai peut être effectué sur un revêtement à coefficient d'adhérence plus faible.

<sup>13</sup> Sur les remorques équipées d'un répartiteur de freinage en fonction de la charge, la pression de réglage du répartiteur peut être augmentée afin de permettre l'exécution de cycles complets.

Annexe 13 – Appendice 1Table

## SYMBOLES ET DÉFINITIONS

SYMBOLE	SIGNIFICATIONS
E	Empattement
$E_R$	Distance entre le pivot d'attelage et l'axe de l'essieu ou du train d'essieux de la semi-remorque (ou distance entre la tête d'attelage du timon et l'axe de l'essieu ou du train d'essieux d'une remorque à essieux médians)
$\varepsilon$	Adhérence utilisée du véhicule: quotient du taux de freinage maximal obtenu avec le système antiblocage activé ( $z_{AL}$ ) par le coefficient d'adhérence ( $k$ )
$\varepsilon_i$	Valeur de $\varepsilon$ mesurée sur l'essieu d'ordre $i$ (dans le cas d'un véhicule à moteur doté d'un système antiblocage de la catégorie 3)
$\varepsilon_H$	Valeur de $\varepsilon$ sur un revêtement à haut coefficient d'adhérence
$\varepsilon_L$	Valeur de $\varepsilon$ sur un revêtement à bas coefficient d'adhérence
F	Force [exprimée en N]
$F_{bR}$	Force de freinage de la remorque avec système antiblocage désactivé
$F_{bRmax}$	Valeur maximale de $F_{bR}$
$F_{bRmaxi}$	Valeur de $F_{bRmax}$ lorsque l'essieu $i$ de la remorque est le seul freiné
$F_{bRAL}$	Force de freinage de la remorque avec le système antiblocage activé
$F_{Cnd}$	Réaction normale du sol sur les essieux non freinés non moteurs de l'ensemble de véhicules en conditions statiques
$F_{Cd}$	Réaction normale du sol sur les essieux non freinés moteurs de l'ensemble de véhicules en conditions statiques
$F_{dyn}$	Réaction normale du sol en conditions dynamiques avec le système antiblocage activé
$F_{idyn}$	$F_{dyn}$ s'exerçant sur l'essieu $i$ dans le cas de véhicules à moteur ou de remorques à essieux espacés
$F_i$	Réaction normale du sol sur l'essieu $i$ en conditions statiques
$F_M$	Réaction normale du sol sur toutes les roues d'un véhicule à moteur (tracteur) en conditions statiques
$F_{Mnd}^1$	Réaction normale du sol sur les essieux non freinés non moteurs d'un véhicule à moteur en conditions statiques

SYMBOLE	SIGNIFICATIONS
$F_{Md}^1$	Réaction normale du sol sur les essieux non freinés moteurs d'un véhicule à moteur en conditions statiques
$F_R$	Réaction normale du sol sur toutes les roues d'une remorque en conditions statiques
$F_{Rdyn}$	Réaction normale du sol sur le ou les essieux d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieux médians en conditions dynamiques
$F_{WM}^1$	$0,01 F_{Mnd} + 0,015 F_{Md}$
G	Accélération de la pesanteur ( $9,81 \text{ m/s}^2$ )
H	Hauteur du centre de gravité spécifiée par le fabricant et confirmée par le service technique effectuant l'essai d'homologation
$h_D$	Hauteur du point d'articulation du timon sur la remorque
$h_K$	Hauteur de la sellette d'attelage (au pivot d'attelage)
$h_R$	Hauteur du centre de gravité de la remorque
K	Coefficient d'adhérence du pneu sur la route
$k_f$	Valeur de k pour un essieu avant
$k_H$	Valeur de k déterminée pour un revêtement à haut coefficient d'adhérence
$k_i$	Valeur de k déterminée pour l'essieu d'ordre i d'un véhicule doté d'un système antiblocage de la catégorie 3
$k_L$	Valeur de k déterminée pour un revêtement à bas coefficient d'adhérence
$k_{lock}$	Valeur de l'adhérence pour un glissement de 100 %
$k_M$	Valeur de k pour le véhicule à moteur
$k_{peak}$	Valeur maximale de la courbe d'adhérence en fonction du glissement
$k_r$	Valeur de k pour un essieu arrière
$k_R$	Valeur de k pour la remorque
P	Masse du véhicule [kg]
R	Quotient de $k_{peak}$ par $k_{lock}$
t	Durée [s]
$t_m$	Valeur moyenne de t
$t_{min}$	Valeur minimale de t

SYMBOLE	SIGNIFICATIONS
$z$	Taux de freinage
$z_{AL}$	Taux de freinage $z$ du véhicule avec le système antiblocage activé
$z_C$	Taux de freinage $z$ du train routier avec freinage seulement sur la remorque et le système antiblocage désactivé
$z_{CAL}$	Taux de freinage $z$ du train routier avec freinage seulement sur la remorque et le système antiblocage activé
$z_{Cmax}$	Valeur maximale de $z_C$
$z_{Cmaxi}$	Valeur maximale de $z_C$ avec freinage uniquement sur l'essieu $i$
$z_m$	Taux de freinage moyen
$z_{max}$	Valeur maximale de $z$
$z_{MALS}$	Valeur de $z_{AL}$ pour le véhicule à moteur sur revêtements à coefficients de frottement différents
$z_R$	Taux de freinage $z$ de la remorque avec le système antiblocage désactivé
$z_{RAL}$	Valeur de $z_{AL}$ de la remorque obtenue par freinage sur tous ses essieux avec le véhicule tracteur non freiné et son moteur débrayé
$z_{RALH}$	Valeur de $z_{RAL}$ sur un revêtement à haut coefficient d'adhérence
$z_{RALL}$	Valeur de $z_{RAL}$ sur un revêtement à bas coefficient d'adhérence
$z_{RALS}$	Valeur de $z_{RAL}$ sur un revêtement inégal
$z_{RH}$	Valeur de $z_R$ sur un revêtement à haut coefficient d'adhérence
$z_{RL}$	Valeur de $z_R$ sur un revêtement à bas coefficient d'adhérence
$z_{RHmax}$	Valeur maximale de $z_{RH}$
$z_{RLmax}$	Valeur maximale de $z_{RL}$
$z_{Rmax}$	Valeur maximale de $z_R$

---

<sup>1</sup> Dans le cas des véhicules à moteur à deux essieux, les symboles  $F_{Mnd}$  et  $F_{Md}$  peuvent être simplifiés en les remplaçant par les symboles  $F_i$  correspondants.

Annexe 13 – Appendice 2

## UTILISATION DE L'ADHÉRENCE

## 1. MÉTHODE DE MESURE POUR LES VÉHICULES À MOTEUR

## 1.1 Détermination du coefficient d'adhérence (k)

1.1.1 Le coefficient d'adhérence (k) est défini comme étant le quotient des forces de freinage maximales d'un essieu sans blocage des roues et de la charge dynamique correspondante sur ce même essieu.

1.1.2 Les freins doivent être appliqués à un seul des essieux du véhicule en essai, à une vitesse initiale de 50 km/h. Les forces de freinage doivent être également réparties entre les roues de cet essieu de façon à obtenir un maximum d'efficacité. Le système antiblocage doit être déconnecté ou inopérant entre 40 et 20 km/h.

1.1.3 Un certain nombre d'essais, avec des pressions de freinage croissantes, doivent être effectués pour déterminer le taux de freinage maximal du véhicule ( $z_{\max}$ ). Pendant chaque essai, la force de commande doit être maintenue constante et le taux de freinage sera déterminé par référence au temps (t) nécessaire pour passer de 40 km/h à 20 km/h, au moyen de la formule:

$$z = \frac{0,566}{t}$$

$z_{\max}$  est la valeur maximale de Z, t est en s.

1.1.3.1 Les roues peuvent se bloquer à une vitesse inférieure à 20 km/h.

1.1.3.2 À partir de la valeur minimum mesurée de t, appelée  $t_{\min}$ , choisir trois valeurs de t comprises entre  $t_{\min}$  et  $1,05 t_{\min}$  et calculer leur moyenne arithmétique  $t_m$ , puis, calculer

$$z_m = \frac{0,566}{t_m}$$

S'il est démontré que pour des raisons pratiques les trois valeurs définies ci-dessus ne peuvent être obtenues, le temps minimum  $t_{\min}$  peut être utilisé. Les prescriptions du paragraphe 1.3 ci-après restent néanmoins valables.

1.1.4 Les forces de freinage doivent être calculées à partir du taux de freinage mesuré et de la résistance au roulement d'un ou plusieurs essieux non freinés qui est égale à 0,015 fois la charge statique pour un essieu moteur et à 0,010 fois pour un essieu non moteur.

1.1.5 La charge dynamique sur l'essieu est donnée par les relations définies à l'annexe 10 du présent Règlement.

- 1.1.6 La valeur de  $k$  doit être arrondie à la troisième décimale.
- 1.1.7 Ensuite, répéter l'essai sur le ou les autres essieux, comme indiqué aux paragraphes 1.1.1 à 1.1.6 ci-dessus (voir exceptions aux paragraphes 1.4 et 1.5 ci-après).
- 1.1.8 Par exemple, dans le cas d'un véhicule à deux essieux à propulsion arrière, lorsque l'essieu avant (1) est freiné, le coefficient d'adhérence  $k$  est obtenu par la formule:

$$k_f = \frac{z_m \cdot P \cdot g - 0,015 \cdot F_2}{F_1 + \frac{h}{E} \cdot z_m \cdot P \cdot g}$$

- 1.1.9 On détermine un coefficient  $k_f$  pour l'essieu avant et un coefficient  $k_r$  pour l'essieu arrière.

## 1.2 Détermination de l'adhérence utilisée ( $\varepsilon$ )

- 1.2.1 L'adhérence utilisée ( $\varepsilon$ ) est définie comme étant le quotient du taux de freinage maximal lorsque le système antiblocage est en fonctionnement ( $z_{AL}$ ) par le coefficient d'adhérence ( $k_M$ ):

$$\varepsilon = \frac{z_{AL}}{k_M}$$

- 1.2.2 À partir d'une vitesse initiale du véhicule de 55 km/h, le taux de freinage maximal ( $z_{AL}$ ) doit être mesuré alors que le système antiblocage exécute des cycles complets, sur la base de la valeur moyenne de trois essais, comme indiqué au paragraphe 1.1.3 du présent appendice, du temps qu'il faut pour réduire la vitesse de 45 km/h à 15 km/h, d'après la formule ci-dessous:

$$z_{AL} = \frac{0,849}{t_m}$$

- 1.2.3 Le coefficient d'adhérence  $k_M$  est obtenu par pondération en fonction des charges dynamiques sur les essieux.

$$k_M = \frac{k_f \cdot F_{fdyn} + k_r \cdot F_{rdyn}}{P \cdot g}$$

où:

$$F_{fdyn} = F_f + \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g$$

$$F_{rdyn} = F_r - \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g$$



- 1.2.4 La valeur d' $\varepsilon$  doit être arrondie à la deuxième décimale.
- 1.2.5 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système antiblocage de la catégorie 1 ou 2, la valeur de  $z_{AL}$  s'entend pour l'ensemble du véhicule freiné, le système antiblocage étant activé, et l'adhérence utilisée ( $\varepsilon$ ) est donnée par la même formule qu'au paragraphe 1.2.1 du présent appendice.
- 1.2.6 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système antiblocage de la catégorie 3, la valeur de  $Z_{AL}$  sera déterminée sur chaque essieu ayant au moins une roue directement contrôlée. Par exemple, pour un véhicule à deux essieux et un système antiblocage agissant sur l'essieu arrière seul (2), l'adhérence utilisée ( $\varepsilon$ ) est donnée par la formule:

$$\varepsilon_2 = \frac{z_{AL} \cdot P \cdot g - 0,010 \cdot F_1}{k_2 \left( F_2 - \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g \right)}$$

Ce calcul doit être effectué pour chaque essieu ayant au moins une roue directement contrôlée.

- 1.3 Si  $\varepsilon > 1,00$  les coefficients d'adhérence sont mesurés à nouveau. Une tolérance de 10 % est admise.
- 1.4 Sur les véhicules à moteur équipés de trois essieux, seul l'essieu simple est considéré pour définir le coefficient  $k$  du véhicule<sup>1</sup>.
- 1.5 Sur les véhicules des catégories  $N_2$  et  $N_3$  dont l'empattement est inférieur à 3,80 m et sur lesquels  $h/E \geq 0,25$ , la détermination du coefficient d'adhérence de l'essieu arrière est omise.
- 1.5.1 Dans ce cas, le coefficient d'adhérence utilisé ( $\varepsilon$ ) est défini comme étant le quotient du taux de freinage maximal lorsque le système antiblocage est activé ( $z_{AL}$ ) par le coefficient d'adhérence ( $k_f$ ):

$$\varepsilon = \frac{z_{AL}}{k_f}$$

## 2. MÉTHODE DE MESURE POUR LES REMORQUES

### 2.1 Prescriptions générales

- 2.1.1 Par définition, le coefficient d'adhérence ( $k$ ) sera le quotient des forces de freinage maximum sans blocage des roues par la charge dynamique correspondante sur l'axe freiné.

2.1.2 Un seul essieu de la remorque à l'essai sera freiné à une vitesse initiale de 50 km/h. Les forces de freinage seront réparties entre les roues de l'essieu de façon à obtenir le freinage maximal. Le système antiblocage sera désactivé ou inopérant entre 40 km/h et 20 km/h.

2.1.3 Plusieurs essais sont effectués à des pressions croissantes afin de déterminer le taux de freinage maximal du train routier ( $z_{Cmax}$ ) en freinant seulement sur la remorque. Pendant chaque essai, la force de commande est constante et le taux de freinage est calculé en fonction du temps (t) nécessaire pour réduire la vitesse de 40 km/h à 20 km/h, au moyen de la formule:

$$z_C = \frac{0,566}{t}$$

2.1.3.1 Les roues peuvent se bloquer à une vitesse inférieure à 20 km/h.

2.1.3.2 À partir de la valeur mesurée minimum de t, appelée  $t_{min}$ , choisir trois valeurs de t comprises entre  $t_{min}$  et  $1,05 t_{min}$ , et calculer leur moyenne arithmétique  $t_m$ , puis calculer

$$z_{Cmax} = \frac{0,566}{t_m}$$

S'il est démontré que pour des raisons pratiques les trois valeurs définies ci-dessus ne peuvent pas être obtenues, le temps minimum  $t_{min}$  peut être utilisé.

2.1.4 L'adhérence utilisée ( $\varepsilon$ ) est calculée au moyen de la formule:

$$\varepsilon = \frac{z_{RAL}}{k_R}$$

La valeur de k doit être déterminée comme indiqué au paragraphe 2.2.3 du présent appendice pour les remorques ou au paragraphe 2.3.1 du présent appendice pour les semi-remorques, respectivement.

2.1.5 Si  $\varepsilon > 1,00$ , les coefficients d'adhérence doivent être mesurés à nouveau. Une marge d'erreur de 10 % est admise.

2.1.6 Le taux de freinage maximum ( $z_{RAL}$ ) doit être mesuré alors que le système antiblocage exécute des cycles complets et le véhicule tracteur non freiné et sera fondé sur la valeur moyenne de trois essais, conformément au paragraphe 2.1.3 du présent appendice.

## 2.2 Remorques

2.2.1 Le coefficient d'adhérence  $k$  (le système antiblocage étant désactivé ou inopérant entre 40 km/h et 20 km/h) est mesuré pour les essieux avant et arrière.

Pour un essieu avant  $i$ :

$$F_{bR\max i} = z_{C\max i} (F_M + F_R) - 0,01 F_{Cnd} - 0,015 F_{Cd}$$

$$F_{idyn} = F_i + \frac{z_{C\max i} (F_M \cdot h_D + g \cdot P \cdot h_R) - F_{WM} \cdot h_D}{E}$$

$$k_f = \frac{F_{bR\max i}}{F_{idyn}}$$

Pour un essieu arrière  $i$ :

$$F_{bR\max i} = z_{C\max i} \cdot (F_M + F_R) - 0,01 F_{Cnd} - 0,015 F_{Cd}$$

$$F_{idyn} = F_i - \frac{z_{C\max i} (F_M \cdot h_D + g \cdot P \cdot h_R) - F_{WM} \cdot h_D}{E}$$

$$k_r = \frac{F_{bR\max i}}{F_{idyn}}$$

2.2.2 Les valeurs de  $k_f$  et  $k_r$  sont arrondies à la troisième décimale.

2.2.3 Le coefficient d'adhérence  $k_R$  est calculé par pondération en fonction des charges dynamiques sur les essieux:

$$k_R = \frac{k_f \cdot F_{fdyn} + k_r \cdot F_{rdyn}}{P \cdot g}$$

2.2.4 La valeur de  $Z_{RAL}$  (système antiblocage activé) se mesure comme suit:

$$Z_{RAL} = \frac{Z_{CAL} \cdot (F_M + F_R) - 0,01 F_{Cnd} - 0,015 F_{Cd}}{F_R}$$

$Z_{RAL}$  doit être déterminé sur une surface à haut coefficient d'adhérence; pour les véhicules dotés d'un système antiblocage de la catégorie A, il doit l'être aussi sur une surface à faible coefficient d'adhérence.

## 2.3 Semi-remorques et remorques à essieux médians

2.3.1 Le coefficient d'adhérence  $k$  est mesuré (le système antiblocage étant désactivé ou inopérant entre 40 km/h et 20 km/h) alors qu'un seul essieu est muni de roues, les roues du ou des autres essieux ayant été déposées.

$$F_{bR\max} = z_{C\max} \cdot (F_M + F_R) - F_{WM}$$

$$F_{Rdyn} = F_R - \frac{F_{bR\max} \cdot h_K + z_{C\max} \cdot g \cdot P \cdot (h_R - h_K)}{E_R}$$

$$k = \frac{F_{bR\max}}{F_{Rdyn}}$$

2.3.2 La mesure de  $z_{RAL}$  (le système antiblocage étant activé) s'effectue sur un véhicule équipé de toutes ses roues.

$$F_{bRAL} = z_{CAL} \cdot (F_M + F_R) - F_{WM}$$

$$F_{Rdyn} = F_R - \frac{F_{bRAL} \cdot h_K + z_{CAL} \cdot g \cdot P \cdot (h_R - h_K)}{E_R}$$

$$z_{RAL} = \frac{F_{bRAL}}{F_{Rdyn}}$$

$z_{RAL}$  doit être déterminé sur une surface à haut coefficient d'adhérence; pour les véhicules dotés d'un système antiblocage de la catégorie A, il doit l'être aussi sur une surface à bas coefficient d'adhérence.

---

<sup>1</sup> Tant qu'une procédure d'essai uniforme n'aura pas été convenue, les véhicules comportant plus de trois essieux et les véhicules spéciaux feront l'objet d'une concertation avec le service technique.

Annexe 13 – Appendice 3

## PERFORMANCES SUR DES REVÊTEMENTS D'ADHÉRENCES DIFFÉRENTES

1. Véhicules à moteur
  - 1.1 Le taux de freinage prescrit auquel il est fait référence au paragraphe 5.3.5 de la présente annexe peut être calculé par référence au coefficient mesuré d'adhérence des deux revêtements sur lesquels l'essai est effectué. Ces deux revêtements doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.3.4 de la présente annexe.
  - 1.2 Les coefficients d'adhérence ( $k_H$  et  $k_L$ ) de haute et de basse adhérences, respectivement, doivent être déterminés conformément aux prescriptions du paragraphe 1.1 de l'appendice 2 à la présente annexe.
  - 1.3 Le taux de freinage ( $z_{MALS}$ ) pour les véhicules à moteur en charge, doit être:

$$z_{MALS} \geq 0,75 \frac{4k_L + k_H}{5} \quad \text{et} \quad z_{MALS} \geq k_L$$

2. Remorques
  - 2.1 Le taux de freinage mentionné au paragraphe 6.3.2 de la présente annexe peut être calculé à partir des taux de freinage relevés  $z_{RALH}$  et  $z_{RALL}$ , sur les deux types de revêtement sur lesquels l'essai est effectué, le système antiblocage étant en fonctionnement. Ces deux revêtements doivent être conformes aux prescriptions énoncées au paragraphe 6.3.2 de la présente annexe.
  - 2.2 Le taux de freinage prescrit est calculé au moyen de la formule ci-dessous:

$$z_{RALS} \geq \frac{0,75}{\varepsilon_H} \cdot \frac{4z_{RALL} + z_{RALH}}{5}$$

et

$$z_{RALS} > \frac{z_{RALL}}{\varepsilon_H}$$

Si  $\varepsilon_H > 0,95$ , on prend  $\varepsilon_H = 0,95$ .

---

Annexe 13 – Appendice 4

MÉTHODE DE SÉLECTION DES REVÊTEMENTS  
À BAS COEFFICIENT D'ADHÉRENCE

1. Pour choisir le revêtement présentant le coefficient d'adhérence prescrit au paragraphe 5.1.1.2 de la présente annexe, le service technique doit disposer de certaines données.
  - 1.1 Ces données doivent inclure une courbe du coefficient d'adhérence par rapport au coefficient de glissement (entre 0 et 100 %) à une vitesse d'environ 40 km/h<sup>1</sup>.
    - 1.1.1 La valeur maximum de la courbe est représentée par le symbole  $k_{peak}$  et la valeur maximum de glissement par le symbole  $k_{lock}$ .
    - 1.1.2 Le rapport R est défini comme le quotient de la valeur maximum de l'adhérence  $k_{peak}$  par la valeur maximum de glissement  $k_{lock}$ .
  - 1.1.3 La valeur de R est arrondie à la première décimale.
  - 1.1.4 Le revêtement utilisé doit présenter un rapport R compris entre 1,0 et 2,0<sup>2</sup>.
2. Avant les essais, le service technique doit s'assurer que le revêtement choisi est conforme aux prescriptions fixées. Il doit notamment être informé:
  - a) de la méthode d'essai employée pour calculer R,
  - b) du type du véhicule (véhicule à moteur, remorque, etc.),
  - c) de la charge par essieu et du type de pneumatiques (essais avec différentes charges et différents types de pneumatiques et communication des résultats au service technique qui décide s'ils sont représentatifs du véhicule à homologuer).

$$R = \frac{k_{peak}}{k_{lock}}$$

- 2.1 La valeur de R est indiquée dans le rapport d'essai.

Le revêtement de la piste d'essai doit être étalonné au moins une fois par an à l'aide d'un véhicule représentatif afin de vérifier la constance de R.

---

---

<sup>1</sup> Tant qu'une procédure d'essai uniforme n'aura pas été convenue pour la détermination de la courbe d'adhérence des véhicules d'une masse maximum supérieure à 3,5 t, on pourra utiliser la courbe obtenue pour des voitures particulières. Dans ce cas, pour ces véhicules, on calcule le quotient  $k_{\text{peak}}/k_{\text{lock}}$  en utilisant la valeur de  $k_{\text{peak}}$  définie dans l'appendice 2 à la présente annexe. Avec l'accord du service technique, le coefficient d'adhérence mentionné dans ce paragraphe peut être déterminé par une méthode différente pourvu que l'équivalence des valeurs  $k_{\text{peak}}$  et  $k_{\text{lock}}$  soit démontrée.

<sup>2</sup> En attendant de pouvoir disposer de pistes d'essai présentant les caractéristiques de revêtement prescrites, on considère que la valeur du rapport R peut aller jusqu'à 2,5 sous réserve d'acceptation par le service technique.

Annexe 14

CONDITIONS D'ESSAI POUR LES REMORQUES ÉQUIPÉES  
D'UN SYSTÈME DE FREINAGE ÉLECTRIQUE

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

- 1.1 Aux fins des dispositions ci-après, on entend par freins électriques des systèmes de freinage de service composés d'un dispositif de commande, d'un dispositif de transmission électromécanique et de freins à friction. Le dispositif de commande électrique réglant la tension du courant de freinage pour la remorque doit être installé sur celle-ci.
- 1.2 L'énergie électrique nécessaire pour le fonctionnement du système de freinage est fournie à la remorque par le véhicule tracteur.
- 1.3 Les systèmes de freinage électrique doivent être commandés par la mise en action du frein de service du véhicule tracteur.
- 1.4 La tension nominale doit être de 12 V.
- 1.5 L'intensité maximale absorbée ne doit pas dépasser 15 A.
- 1.6 Le branchement électrique du système de freinage de la remorque au véhicule tracteur doit être assuré par une prise spéciale à fiche et socle correspondant à ...<sup>1</sup>, dont la fiche ne doit pas être compatible avec les prises des dispositifs d'éclairage du véhicule. La fiche et le câble doivent être rattachés à la remorque.

2. CONDITIONS CONCERNANT LA REMORQUE

- 2.1 Si la remorque est dotée d'une batterie alimentée par le circuit d'alimentation du véhicule à moteur, elle doit être isolée de son circuit d'alimentation au cours du freinage de service de la remorque.
- 2.2 Sur les remorques dont la masse à vide est inférieure à 75 % de leur masse maximale, la force de freinage doit être automatiquement réglée en fonction de l'état de charge de la remorque.
- 2.3 Les systèmes de freinage électrique doivent avoir des caractéristiques telles que, même si la tension dans les lignes de raccordement est réduite à une valeur de 7 V, une efficacité de freinage de 20 % de la somme des charges statiques maximales par essieu de la remorque soit obtenue.
- 2.4 Les dispositifs de réglage de la force de freinage sensibles à l'inclinaison dans le sens de la marche (dispositifs à pendule, à masse et ressort, à inertie liquide) doivent, si la remorque a plus d'un essieu et un dispositif d'attelage réglable verticalement, être fixés au châssis. Sur les remorques à un seul essieu et les remorques à essieux tandem dont l'entraxe est inférieur à 1 m, ces dispositifs de réglage doivent être



équipés d'un appareil indiquant s'ils sont à l'horizontale (niveau à bulle d'air, par exemple), et doivent être manuellement réglables pour permettre de les aligner dans le plan horizontal sur la direction de marche du véhicule.

- 2.5 Le relais commandant le passage du courant de freinage comme il est prévu au paragraphe 5.2.1.19.2 du présent Règlement, qui est raccordé au circuit de commande, doit être rattaché à la remorque.
- 2.6 Un socle mort doit être prévu pour recevoir la fiche.
- 2.7 Un témoin doit être prévu au dispositif de commande; il doit s'allumer à toute application des freins et signaler que le système de freinage électrique de la remorque fonctionne correctement.

### 3. EFFICACITÉ

- 3.1 Les systèmes de freinage électrique doivent réagir lors d'une décélération stable de l'ensemble tracteur/remorque ne dépassant pas  $0,4 \text{ m/s}^2$ .
- 3.2 L'entrée en action du système de freinage peut s'effectuer avec une force de freinage initiale qui ne doit pas dépasser 10 % de la somme des charges statiques maximales par essieu, ni 13 % de la somme des charges statiques par essieu de la remorque à vide.
- 3.3 Les forces de freinage peuvent aussi être accrues par paliers. Aux valeurs des forces de freinage dépassant celles indiquées au paragraphe 3.2 de la présente annexe, ces paliers ne doivent pas être supérieurs à 6 % de la somme des charges statiques maximales par essieu, ni 8 % de la somme des charges statiques de la remorque à vide.

Toutefois, dans le cas des remorques à un essieu dont la masse maximale n'excède pas 1,5 t, le premier palier ne doit pas dépasser 7 % de la somme des charges statiques maximales par essieu de la remorque. Un accroissement de 1 % par rapport à cette valeur est admis pour les paliers suivants (exemple: premier palier 7 %, deuxième palier 8 %, troisième palier 9 %, etc.; tout palier ultérieur devrait demeurer dans les limites de 10 %). Sont considérées, aux fins de la présente disposition, comme remorques à un essieu, les remorques à deux essieux d'entraxe inférieur à 1 m.

- 3.4 La force de freinage prescrite de la remorque, à savoir au moins 50 % de la somme totale des charges maximales par essieu de celle-ci, doit être obtenue, à la masse maximale, dans le cas d'une décélération moyenne stabilisée de l'ensemble tracteur/remorque ne dépassant pas  $5,9 \text{ m/s}^2$  pour les remorques à un essieu ou  $5,6 \text{ m/s}^2$  pour les remorques à plusieurs essieux. Sont aussi considérées comme remorques à un essieu aux fins de cette disposition, les remorques à deux essieux dont l'entraxe est inférieur à 1 m. En outre, il doit être satisfait aux limites fixées à l'appendice à la présente annexe. Si la force de freinage est réglée par paliers,

ceux-ci doivent demeurer dans les limites définies dans le diagramme de l'appendice à la présente annexe.

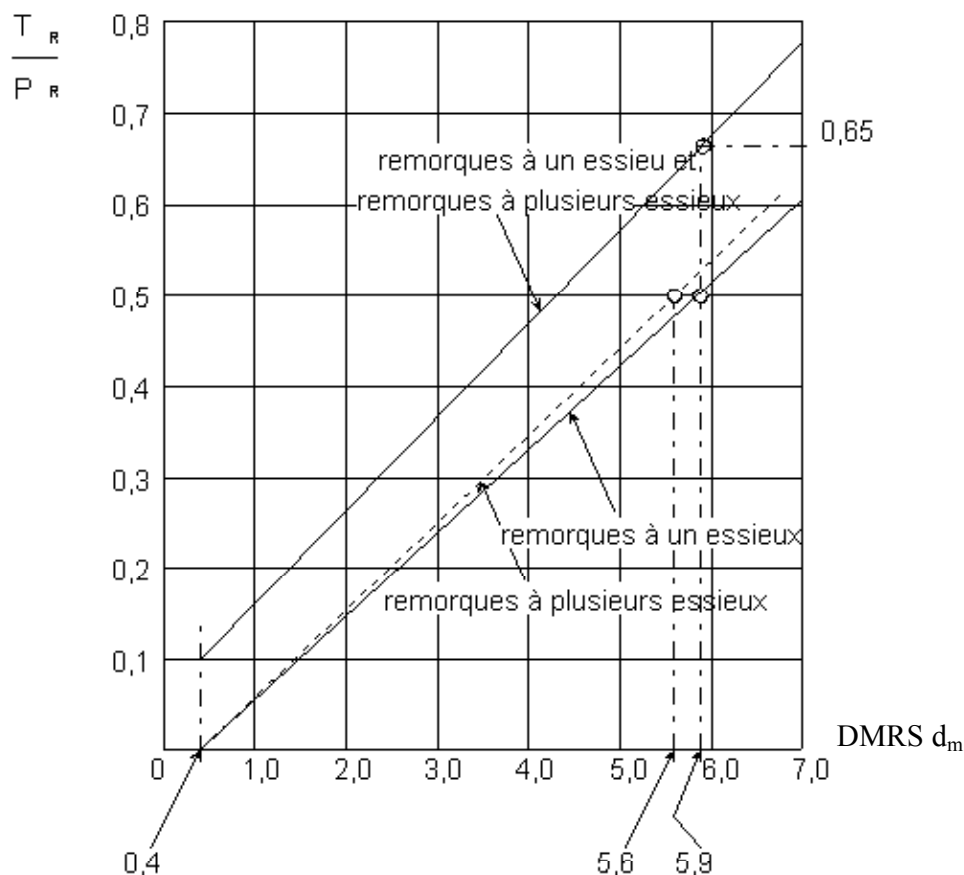
- 3.5 L'essai doit être effectué à une vitesse initiale de 60 km/h.
- 3.6 Le freinage automatique de la remorque doit être conforme aux conditions énoncées au paragraphe 5.2.2.9 du présent Règlement. Si le fonctionnement du freinage automatique exige de l'énergie électrique, une force de freinage sur la remorque égale à au moins 25 % de la somme totale des charges maximales par essieu doit être garantie pendant au moins 15 min pour satisfaire aux conditions ci-dessus.

---

<sup>1</sup> À l'étude. Jusqu'au moment où les caractéristiques de cette connexion spéciale seront déterminées, le type à utiliser sera indiqué par l'autorité nationale qui accorde l'homologation.

Annexe 14 – Appendice

**COMPATIBILITÉ ENTRE LE TAUX DE FREINAGE DE LA REMORQUE ET LA  
DÉCÉLÉRATION MOYENNE EN RÉGIME STABILISÉ DE L'ENSEMBLE  
TRACTEUR/REMORQUE (REMORQUE EN CHARGE ET À VIDE)**

Notes:

- 1) Les limites indiquées dans le graphique s'appliquent aux remorques en charge et à vide. Lorsque la masse à vide de la remorque dépasse 75 % de sa masse maximale, les limites s'appliquent seulement à l'état «en charge».
- 2) Les limites indiquées dans le graphique ne modifient pas les dispositions de la présente annexe en ce qui concerne l'efficacité minimale de freinage prescrite. Toutefois, si l'efficacité de freinage obtenue au cours de l'essai conformément aux dispositions énoncées au paragraphe 3.4 de la présente annexe est supérieure à celle prescrite, cette efficacité ne doit pas dépasser les limites indiquées dans le graphique ci-dessus.

$T_R$  – somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues de la remorque.

$P_R$  – réaction normale du sol sur les roues de la remorque en conditions statiques.

$d_m$  – décélération moyenne en régime stabilisé de l'ensemble tracteur/remorque.

Annexe 15

MÉTHODE D'ESSAI SUR DYNAMOMÈTRE À INERTIE  
POUR LES GARNITURES DE FREINS

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

- 1.1 La procédure décrite dans la présente annexe peut être appliquée en cas de modification du type de véhicule due au montage de garnitures de freins d'un type nouveau sur des véhicules ayant reçu l'homologation conformément au présent Règlement.
- 1.2 Les garnitures de freins d'un type nouveau doivent être vérifiées en comparant leurs performances avec celles obtenues sur les garnitures équipant le véhicule lors de l'homologation et conformes aux éléments identifiés dans la fiche de communication correspondante dont le modèle figure à l'annexe 2 du présent Règlement.
- 1.3 Le service technique responsable de l'exécution des essais d'homologation peut, s'il le juge bon, demander que la comparaison des performances des garnitures de freins soit effectuée conformément aux dispositions applicables figurant de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 1.4 La demande d'homologation comparative doit être présentée par le constructeur du véhicule ou par son mandataire.
- 1.5 Dans le contexte de la présente annexe, il faut entendre par «véhicule» le type de véhicule homologué au sens du présent Règlement, et à propos duquel il est demandé que l'équivalence soit reconnue comme satisfaisante.

2. ÉQUIPEMENT D'ESSAI

- 2.1 On doit utiliser pour les essais un dynamomètre ayant les caractéristiques suivantes:
- 2.1.1 Il doit être capable de produire l'inertie prescrite au paragraphe 3.1 de la présente annexe et de satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 1.5, 1.6 et 1.7 de l'annexe 4 du présent Règlement en ce qui concerne les essais du type I, du type II et du type III.
- 2.1.2 Les freins montés doivent être identiques à ceux d'origine du type de véhicule concerné.
- 2.1.3 Le refroidissement par air, s'il en est prévu un, doit répondre aux conditions énoncées dans le paragraphe 3.4 de la présente annexe.
- 2.1.4 Pour l'essai, on doit disposer d'un appareillage donnant au moins les informations suivantes:
- 2.1.4.1 enregistrement continu de la vitesse de rotation du disque ou du tambour;

- 2.1.4.2 nombre de tours exécutés lors d'un freinage, et avec une résolution d'un huitième de tour au plus;
- 2.1.4.3 temps de freinage;
- 2.1.4.4 enregistrement continu de la température mesurée au centre de la piste balayée par la garniture ou à mi-épaisseur du disque, du tambour ou de la garniture;
- 2.1.4.5 enregistrement continu de la pression dans la conduite de commande ou de la force d'application du frein;
- 2.1.4.6 enregistrement continu du couple de freinage.

### 3. CONDITIONS D'ESSAI

- 3.1 Le dynamomètre doit être réglé de manière à reproduire aussi fidèlement que possible, avec une tolérance de 5 %, l'inertie de rotation correspondant à la partie de l'inertie totale du véhicule freinée par la ou les roues considérées, telle qu'elle est déterminée par la formule suivante:

$$I = MR^2$$

où

I – inertie de rotation [kg · m<sup>2</sup>]

R – rayon de roulement du pneu [m]

M – la partie de la masse maximale du véhicule freinée par la ou les roues considérées. Dans le cas d'un dynamomètre à un axe, on calcule cette masse en se basant sur la répartition nominale du freinage dans le cas de véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> et N lorsque la décélération correspond à la valeur applicable fixée au paragraphe 2.1 de l'annexe 4 du présent Règlement; dans le cas de véhicules de la catégorie O (remorques) la valeur de M correspond à la charge au sol de la roue considérée lorsque le véhicule est à l'arrêt et chargé à sa masse maximale.

- 3.2 La vitesse de rotation initiale du dynamomètre à inertie doit correspondre à la vitesse linéaire d'avancement du véhicule telle qu'elle est prescrite dans le présent Règlement, et elle doit être fonction du rayon de roulement dynamique du pneu.
- 3.3 Les garnitures de freins doivent être rodées à 80 % au moins, et ne pas avoir été portées à une température supérieure à 180 °C pendant le rodage, ou, à la demande du constructeur du véhicule, être rodées conformément à ses recommandations.
- 3.4 Un refroidissement par air peut être utilisé, le flux d'air doit être dirigé sur le frein perpendiculairement à l'axe de rotation de la roue. La vitesse d'écoulement de l'air sur le frein  $v_{\text{air}}$  doit être égale à 0,33 v, v étant égale à la vitesse d'essai du véhicule au début du freinage. La température de l'air de refroidissement est la température ambiante.

#### 4. PROCÉDURE D'ESSAI

- 4.1 Cinq jeux échantillons de la garniture de freins sont soumis à l'essai de comparaison; ils sont comparés à cinq jeux de garniture conformes aux éléments d'origine, identifiés dans la fiche de communication relative à la première homologation du type de véhicule en question.
- 4.2 L'équivalence des garnitures de freins est contrôlée par comparaison entre les résultats obtenus grâce aux méthodes d'essai prescrites dans la présente annexe, et conformément aux prescriptions ci-après.
- 4.3 Essai d'efficacité à froid du type 0
- 4.3.1 Trois freinages sont exécutés, à une température initiale inférieure à 100 °C, mesurée conformément aux indications du paragraphe 2.1.4.4 de la présente annexe:
- 4.3.2 Pour les garnitures de freins destinées à être utilisées sur les véhicules des catégories M<sup>2</sup>, M<sup>3</sup> et N, les freinages sont exécutés à partir d'une vitesse de rotation initiale correspondant à la vitesse d'essai prescrite au paragraphe 2.1 de l'annexe 4 du présent Règlement, le frein étant actionné de manière à produire un couple moyen équivalent à la décélération prescrite dans ledit paragraphe. En outre, des essais doivent également aussi être exécutés à diverses vitesses de rotation, la plus basse correspondant à 30 % de la vitesse maximale du véhicule et la plus haute à 80 % de cette vitesse.
- 4.3.3 Pour les garnitures de freins destinées à être utilisées sur les véhicules de la catégorie O, les freinages sont exécutés à partir d'une vitesse de rotation initiale correspondant à 60 km/h, le frein étant actionné de manière à produire un couple moyen équivalent à celui qui est prescrit au paragraphe 3.1 de l'annexe 4 du présent Règlement. Un essai supplémentaire d'efficacité à froid à partir d'une vitesse de rotation initiale correspondant à 40 km/h est effectué aux fins de comparaison avec les résultats d'essai de type I, décrits au paragraphe 3.1.2.2 de l'annexe 4 au présent Règlement.
- 4.3.4 Le couple moyen de freinage enregistré au cours des essais ci-dessus d'efficacité à froid sur les garnitures essayées aux fins d'équivalence doit, pour la même valeur d'entrée, demeurer dans les limites d'essai  $\pm 15$  % du couple moyen de freinage enregistré avec les garnitures de freins conformes à l'élément identifié dans la fiche de communication relative à l'homologation du type de véhicule considéré.
- 4.4 Essai du type I (essai de perte d'efficacité)
- 4.4.1 Avec freinages répétés
- 4.4.1.1 Les garnitures de freins destinées à être utilisées sur les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> et N sont essayées selon la procédure décrite au paragraphe 1.5.1 de l'annexe 4 du présent Règlement.

- 4.4.2 Freinage continu
- 4.4.2.1 Les garnitures de freins destinées à être montées sur les remorques (catégorie O) doivent être essayées selon la procédure décrite au paragraphe 1.5.2. de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 4.4.3 Efficacité à chaud
- 4.4.3.1 Une fois achevés les essais prescrits aux paragraphes 4.4.1 et 4.4.2 de la présente annexe, l'essai d'efficacité à chaud prescrit au paragraphe 1.5.3 de l'annexe 4 du présent Règlement doit être exécuté.
- 4.4.3.2 Le couple moyen de freinage enregistré au cours des essais d'efficacité à chaud ci-dessus sur les garnitures essayées aux fins d'équivalence doit, pour la même valeur d'entrée, demeurer dans les limites d'essai de 15 % du couple moyen de freinage enregistré sur les garnitures de freins utilisées dans les essais pour l'homologation du type de véhicule considéré.
- 4.5 Essai de comportement en descente du type II
- 4.5.1 Cet essai est seulement prescrit si, sur le type de véhicule considéré, les freins à friction sont utilisés pour l'essai du type II.
- 4.5.2 Les garnitures de freins destinées à être utilisées sur les véhicules à moteur de la catégorie M<sub>3</sub> (à l'exception des véhicules pour lesquels il est prescrit, au paragraphe 1.6.4 de l'annexe 4 du présent Règlement, qu'ils doivent subir un essai du type IIA) et de la catégorie N<sub>3</sub> et les remorques de la catégorie O<sub>4</sub> doivent être essayées selon la procédure décrite au paragraphe 1.6.1 de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 4.5.3 Efficacité à chaud
- 4.5.3.1 Une fois achevé l'essai prescrit au paragraphe 4.5.1 de la présente annexe, l'essai d'efficacité à chaud prescrit au paragraphe 1.6.3 de l'annexe 4 du présent Règlement doit être exécuté.
- 4.5.3.2 Le couple moyen de freinage enregistré au cours des essais d'efficacité à chaud prescrits ci-dessus sur les garnitures essayées aux fins d'équivalence doit, pour la même valeur d'entrée, demeurer dans les limites d'essai de 15 % du couple moyen de freinage enregistré avec les garnitures de freins utilisées dans les essais pour l'homologation du type de véhicule considéré.

- 4.6 Essai de perte d'efficacité à chaud (essai du type III)
    - 4.6.1 Essai avec freinages répétés
      - 4.6.1.1 Les garnitures de freins destinées aux remorques de la catégorie O<sub>4</sub> doivent être essayées conformément à la procédure définie aux paragraphes 1.7.1 et 1.7.2 de l'annexe 4 du présent Règlement.
    - 4.6.2 Essai de freinage continu
      - 4.6.2.1 Les garnitures de freins destinées aux remorques de la catégorie O<sub>4</sub> doivent être essayées conformément à la procédure définie au paragraphe 1.7 de l'annexe 4 du présent Règlement.
    - 4.6.3 Efficacité à chaud
      - 4.6.3.1 À l'issue des essais prescrits aux paragraphes 4.6.1 et 4.6.2 de la présente annexe, on effectue l'essai d'efficacité à chaud défini au paragraphe 1.7.2 de l'annexe 4 du présent Règlement.
      - 4.6.3.2 Le couple de freinage moyen enregistré au cours des essais d'efficacité à chaud prescrits ci-dessus sur les garnitures essayées aux fins d'équivalence doit, pour la même valeur d'entrée, demeurer dans les limites d'essai de 15 % du couple de freinage moyen enregistré avec les garnitures de freins utilisées dans les essais pour l'homologation du type de véhicule considéré.
  - 5. INSPECTION DES GARNITURES DE FREINS
    - 5.1 Après exécution des essais ci-dessus, on examine visuellement les garnitures de freins pour vérifier qu'elles seraient encore en assez bon état pour continuer d'être utilisées sur le véhicule en utilisation normale.
-



Annexe 16

(Réservé)

---

Annexe 17

PROCÉDURE D'ESSAI VISANT À ÉVALUER LA COMPATIBILITÉ  
FONCTIONNELLE DES VÉHICULES ÉQUIPÉS D'UNE LIGNE  
DE COMMANDE ÉLECTRIQUE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 La présente annexe définit la procédure à suivre pour vérifier que les véhicules tracteurs et les véhicules tractés équipés d'une ligne de commande électrique satisfont aux prescriptions de fonctionnement et d'efficacité énoncées au paragraphe 5.1.3.6.1 du présent Règlement. D'autres procédures peuvent être utilisées au choix du service technique à condition qu'elles présentent un degré de rigueur équivalant du contrôle.

1.2 Dans la présente annexe, il faut entendre par «norme ISO 7638» la norme ISO 7638-1:1997 pour les installations 24 V et la norme ISO 7638-2:1997 pour les installations 12 V.

2. DOCUMENT D'INFORMATION

2.1 Le constructeur du véhicule et/ou le fabricant du système de freinage doit remettre au service technique un document d'information contenant au moins les éléments ci-dessous:

2.1.1 un schéma du système de freinage du véhicule;

2.1.2 des preuves que l'interface, y compris la couche physique, la couche liaison de données et la couche application ainsi que l'emplacement respectif des messages et des paramètres acheminés satisfont à la norme ISO 11992;

2.1.3 la liste des messages et des paramètres acheminés;

2.1.4 les spécifications du véhicule automobile en ce qui concerne le nombre de circuits de commande émettant des signaux transmis par les conduites de commande pneumatiques et les lignes de commande électriques.

3. VÉHICULES TRACTEURS

3.1 Simulateur de remorque ISO 11992

Le simulateur doit:

3.1.1 être équipé d'un raccord ISO 7638:1997 (à sept broches) à raccorder au véhicule soumis à l'essai. Les broches n<sup>os</sup> 6 et 7 du raccord servent à émettre et à recevoir des messages conformes à la norme ISO 11992:2003;

- 3.1.2 pouvoir recevoir tous les messages émis par le véhicule automobile à homologuer et pouvoir transmettre tous les messages provenant de la remorque d'après la norme ISO 11992-2:2003;
- 3.1.3 permettre une lecture directe ou indirecte des messages, en présentant les paramètres du champ de données dans l'ordre chronologique correct; et
- 3.1.4 comporter un dispositif permettant de mesurer le temps de réponse aux têtes d'accouplement, conformément au paragraphe 2.6 de l'annexe 6 du présent Règlement.
- 3.2 Procédure de contrôle
- 3.2.1 Vérifier que le document d'information remis par le constructeur ou le fabricant atteste de la conformité à la norme ISO 11992 en ce qui concerne la couche physique, la couche liaison de données et la couche application.
- 3.2.2 Vérifier les éléments suivants, le simulateur étant raccordé au véhicule à moteur au moyen du raccord ISO 7638 pour la transmission de tous les messages émis par la remorque:
- 3.2.2.1 Signaux transmis par la ligne de commande:
- 3.2.2.1.1 Les paramètres définis dans l'EBS 12 (octet 3) de la norme ISO 11992-2:2003 (EBS 12, octet 3) doivent être vérifiés pour contrôler qu'ils correspondent aux spécifications du véhicule, comme suit:

Signaux transmis par la ligne de commande	EBS 12 (octet 3)	
	Bits 1-2	Bits 5-6
Demande du frein de service provenant d'un circuit électrique	00 <sub>b</sub>	
Demande du frein de service provenant de deux circuits électriques	01 <sub>b</sub>	
Le véhicule est dépourvu de conduite de commande pneumatique <sup>1</sup>		00 <sub>b</sub>
Le véhicule est équipé d'une conduite de commande pneumatique		01 <sub>b</sub>

## 3.2.2.2 Demande du frein de service et/ou du frein d'urgence:

## 3.2.2.2.1 Les paramètres définis dans l'EBS 11 de la norme ISO 11992-2:2003 doivent être vérifiés comme suit:

Condition d'essai	Octet	Valeur du signal de la ligne de commande électrique
Pédale du frein de service et commande du frein d'urgence non actionnées	3-4	0
Pédale du frein de service actionnée à fond	3-4	33280 <sub>d</sub> à 43520 <sub>d</sub> (650 à 850 kPa )
Frein d'urgence actionné à fond <sup>2</sup>	3-4	33280 <sub>d</sub> à 43520 <sub>d</sub> (650 à 850 kPa )

## 3.2.2.3 Avertissement en cas de défaillance:

3.2.2.3.1 Simuler une défaillance permanente de la ligne de transmission utilisant la broche n° 6 du raccord ISO 7638 et vérifier que le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 du présent Règlement est allumé.

3.2.2.3.2 Simuler une défaillance permanente de la ligne de transmission utilisant la broche n° 7 du raccord ISO 7638 et vérifier que le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 du présent Règlement est allumé.

3.2.2.3.3 Simuler un message EBS 22 (octet 2 et bits 3-4) fixé à 01<sub>b</sub> et vérifier que le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 du présent Règlement est allumé.

## 3.2.2.4 Demande de freinage par l'intermédiaire de la conduite d'alimentation:

Pour les véhicules à moteur 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 01<sub>b</sub> 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 150 kPa dans les deux secondes qui suivent.

Simuler une absence prolongée de transmission 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 150 kPa dans les deux secondes qui suivent.

- 3.2.2.5 Temps de réponse:
  - 3.2.2.5.1 Vérifier que, en l'absence de toute défaillance, les prescriptions relatives au temps de réponse de la ligne de commande énoncées au point 2.6 de l'annexe 6 du présent Règlement sont respectées.
- 3.2.3 Vérifications supplémentaires
  - 3.2.3.1 Le service technique peut, à son gré, répéter les opérations de contrôle prescrites ci-dessus, avec les fonctions du raccord autres que le freinage affectées à d'autres états ou désactivées.
- 4. REMORQUES
  - 4.1 Simulateur de véhicule tracteur conforme à la norme ISO 11992
    - Le simulateur doit:
      - 4.1.1 être équipé d'un raccord ISO 7638:1997 (à sept broches) à raccorder au véhicule soumis à l'essai. Les broches n<sup>os</sup> 6 et 7 du raccord servent à émettre et à recevoir des messages conformes à la norme ISO 11992:2003;
      - 4.1.2 être équipé d'un affichage signalant toute défaillance et d'une alimentation électrique pour la remorque;
      - 4.1.3 pouvoir recevoir tous les messages transmis par la remorque à homologuer et pouvoir transmettre tous les messages provenant de véhicules à moteur répondant à la norme ISO 11992-2:2003;
      - 4.1.4 permettre une lecture directe ou indirecte des messages, en plaçant les paramètres du champ de données dans l'ordre chronologique correct; et
      - 4.1.5 comporter un dispositif permettant de mesurer le temps de réponse du système de freinage conformément au paragraphe 3.5.2 de l'annexe 6 du présent Règlement.
  - 4.2 Procédure de contrôle
    - 4.2.1 Confirmer que le document d'information remis par le constructeur ou le fabricant est conforme aux dispositions de la norme ISO 11992:2003, en ce qui concerne la couche physique, la couche liaison de données et la couche application.
    - 4.2.2 Vérifier les éléments suivants, le simulateur étant branché sur la remorque au moyen du raccord ISO 7638 pour la transmission de tous les messages émis par le véhicule tracteur:

## 4.2.2.1 Fonctionnement du frein de service:

## 4.2.2.1.1 La réponse de la remorque aux paramètres définis dans l'EBS 11 de la norme ISO 11992-2:2003 doit être vérifiée comme suit:

La pression dans la conduite d'alimentation au début de chaque essai doit être  $\geq 700$  kPa et le véhicule doit être chargé (cette charge peut être simulée pour l'essai).

## 4.2.2.1.1.1 Sur les remorques équipées d'une conduite de commande pneumatique et d'une ligne de conduite électrique:

la conduite et la ligne doivent être raccordées;

la conduite et la ligne doivent transmettre des signaux simultanément;

le simulateur doit envoyer des messages EBS 12 (octet 3 et bits 5-6) sur 01<sub>b</sub>, pour indiquer à la remorque qu'une conduite de commande pneumatique devrait être raccordée.

Paramètres à vérifier:

Message émis par le simulateur		Pression dans les chambres de frein
Octets	Valeur du signal numérique de demande	
3-4	0	0 kPa
3-4	33280 <sub>d</sub> (650 kPa )	Telle que définie dans les spécifications de freinage du constructeur

## 4.2.2.1.1.2 Remorques équipées d'une conduite et d'une ligne de commande ou seulement d'une ligne de commande électrique:

Seule la ligne de commande électrique doit être raccordée.

Le simulateur doit émettre les messages suivants:

EBS 12 (octet 3 et bits 5-6) sur 00<sub>b</sub>, pour indiquer à la remorque qu'une conduite de commande pneumatique n'est pas disponible et EBS 12 (octet 3 et bits 1-2) sur 01<sub>b</sub>, pour indiquer à la remorque que le signal transmis par la ligne de commande électrique provient de deux circuits électriques.

Paramètres à vérifier:

Message émis par le simulateur		Pression dans les chambres de frein
Octets	Valeur du signal numérique de demande	
3-4	0	0 kPa
3-4	33280 <sub>d</sub> (650 kPa )	Telle que définie dans les spécifications de freinage du constructeur

- 4.2.2.1.2 Sur les remorques équipées uniquement d'une ligne de commande électrique, la réponse aux messages définis dans l'EBS 12 de la norme ISO 11992-2:2003 doit être vérifiée comme suit:

La pression dans la conduite d'alimentation pneumatique au début de chaque essai doit être  $\geq 700$  kPa.

La ligne de commande électrique doit être raccordée au simulateur.

Le simulateur doit transmettre les messages suivants:

EBS 12 (octet 3, bits 5-6) sur 01<sub>b</sub>, pour indiquer à la remorque qu'une conduite de commande pneumatique est disponible.

L'EBS 11 (octet 3-4) doit être sur 0 (aucune demande du frein de service).

La réponse aux messages ci-dessous doit être vérifiée:

EBS 12, octet 3, bits 1-2	Pression dans les chambres de frein ou réponse de la remorque
01 <sub>b</sub>	0 kPa (frein de service desserré)
00 <sub>b</sub>	La remorque est freinée automatiquement pour montrer que la combinaison n'est pas compatible. Un signal doit aussi être transmis par la broche n° 5 du raccord ISO 7638:1997 (signal d'avertissement jaune)

- 4.2.2.1.3 Pour les remorques raccordées seulement au moyen d'une ligne de commande électrique, la réponse 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  $\geq 700$  kPa 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 sur 00<sub>b</sub> 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 sur 01<sub>b</sub> 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	Réponse du système de freinage
Aucun défaut 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 sur 00 <sub>b</sub>
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 sur 01 <sub>b</sub> ou Que la communication de données vers le simulateur a été coupée

#### 4.2.2.2 Avertissement en cas de défaillance

##### 4.2.2.2.1 Vérifier que le message ou le signal d'avertissement est transmis dans les conditions suivantes:

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 sur 01<sub>b</sub>. En outre, un signal d'avertissement doit être transmis par la broche n° 5 du raccord ISO 7638 (signal jaune).

4.2.2.2.1.2 Abaisser la tension aux broches n°<sup>os</sup> 1 et 2 du raccord ISO 7638 jusqu'à une valeur fixée par le constructeur qui empêche le frein de service d'atteindre l'efficacité requise et vérifier que le signal EBS 22 (octet 2 et bits 3-4) transmis par la remorque est sur 01<sub>b</sub>. En outre, un signal d'avertissement doit être transmis par la broche n° 5 du raccord ISO 7638 (signal jaune).

4.2.2.2.1.3 Vérifier la conformité avec les dispositions du paragraphe 5.2.2.16 du présent Règlement en isolant la conduite d'alimentation. Réduire la pression dans la réserve de la remorque jusqu'à la valeur indiquée par le constructeur. Vérifier que le signal EBS 22 (octet 2 et bits 3-4) émis par la remorque est réglé sur 01<sub>b</sub> et que le signal EBS 23 (octet 1 et bits 7-8) est sur 00. En outre, un signal d'avertissement doit être transmis par la broche n° 5 du raccord ISO 7638 (signal jaune).



4.2.2.2.1.4 Lorsque la partie électrique du système de freinage est mise sous tension pour la première fois, vérifier que le signal EBS 22 (octet 2 et bits 3-4) émis par la remorque est sur 01<sub>b</sub>. Une fois que le système de freinage a vérifié l'absence de tout défaut devant être signalé par l'allumage du signal d'avertissement rouge, ledit message doit être réglé sur 00<sub>b</sub>.

4.2.2.3 Vérification du temps de réponse

4.2.2.3.1 Vérifier qu'en l'absence de tout défaut les prescriptions relatives au temps de réponse du système de freinage énoncé au paragraphe 3.5.2 de l'annexe 6 du présent Règlement sont respectées.

4.2.3 Vérifications supplémentaires

4.2.3.1 Le service technique peut, à son gré, répéter les opérations de contrôle prescrites ci-dessus, avec les messages non relatifs au freinage transmis par l'interface affectés à d'autres états ou désactivés.

Lorsque le service technique décide de procéder à de nouveaux essais pour vérifier le temps de réponse du système de freinage, il est possible que les valeurs relevées soient différentes en raison de variations des équipements pneumatiques du véhicule. Dans tous les cas, cependant, les prescriptions relatives au temps de réponse doivent être respectées.

---

<sup>1</sup> Cette caractéristique est interdite par la note 3 du paragraphe 5.1.3.1.3 du présent Règlement.

<sup>2</sup> Facultatif sur les véhicules tracteurs équipés d'une ligne de commande électrique et d'une conduite de commande pneumatique dont la conduite de commande pneumatique satisfait aux prescriptions applicables au freinage secondaire.

## Annexe 18

### PRESCRIPTIONS SPÉCIALES S'APPLIQUANT AUX QUESTIONS DE SÉCURITÉ RELATIVES AUX SYSTÈMES COMPLEXES DE GESTION ÉLECTRONIQUE DU VÉHICULE

#### 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente annexe définit les prescriptions spéciales en matière de documentation, de stratégie concernant les défauts et de vérification pour les questions de sécurité relatives aux systèmes complexes de gestion électronique du véhicule (par. 2.3 ci-après) aux fins de l'application du présent Règlement.

Des paragraphes spéciaux du présent Règlement peuvent également renvoyer à cette annexe, pour les fonctions relatives à la sécurité qui sont régies par un ou des systèmes électroniques.

La présente annexe n'énonce pas les critères d'efficacité du «système», mais porte sur la méthodologie s'appliquant au processus de conception et sur les informations qui doivent être fournies au service technique, aux fins de l'homologation de type.

Les informations en question doivent montrer que le «système» satisfait, dans les conditions normales et en cas de défaut, à toutes les prescriptions d'efficacité énoncées ailleurs dans le présent Règlement.

#### 2. DÉFINITIONS

Au sens de la présente annexe, on entend:

- 2.1 Par «concept de sécurité», une description des caractéristiques intégrées lors de la conception, par exemple dans les modules électroniques, pour assurer la fiabilité du système et, ainsi, la sécurité de fonctionnement même en cas de défaillance électrique.

La possibilité de revenir à un fonctionnement partiel ou même à un système de secours pour les fonctions vitales du véhicule peut faire partie du concept de sécurité.

- 2.2 Par «système de gestion électronique», un ensemble de modules conçu pour assurer ensemble une fonction donnée de gestion du véhicule par les moyens informatiques.

Un tel système, souvent piloté par un logiciel, est constitué de composants discrets, tels que capteurs, modules de gestion électronique et actionneurs, reliés entre eux par des liaisons de transmission. Il peut notamment comporter des éléments mécaniques, électropneumatiques ou électrohydrauliques.

Le «système» dont il est question ici est celui pour lequel l'homologation de type est demandée.

- 2.3 Par «systèmes complexes de gestion électronique du véhicule», des systèmes de gestion électronique qui obéissent à une hiérarchie de gestion dans laquelle un système/une fonction de gestion électronique de niveau supérieur peut avoir priorité sur une fonction commandée.

Lorsqu'une fonction est ainsi subordonnée à une autre, elle devient partie du système complexe.

- 2.4 Par systèmes/fonctions de «gestion de niveau supérieur», ceux qui utilisent des fonctions de traitement et/ou de détection supplémentaires pour modifier le comportement du véhicule en commandant des variations de la ou des fonctions normales du système de gestion du véhicule.

Les systèmes complexes peuvent ainsi modifier automatiquement leurs objectifs, en fonction d'une priorité déterminée d'après les paramètres détectés.

- 2.5 Par «modules», les plus petites unités d'un système prises en considération dans la présente annexe; il s'agit d'ensembles de composants qui sont traités comme entité unique aux fins de l'identification, de l'analyse ou du remplacement.

- 2.6 Par «liaisons de transmission», les dispositifs utilisés pour assurer l'interconnexion des unités réparties, aux fins de la transmission des signaux, du traitement des données ou de l'alimentation en énergie.

Il s'agit là le plus souvent de liaisons électriques, mais elles peuvent aussi, selon le cas, être mécaniques, pneumatiques, hydrauliques ou optiques.

- 2.7 Par «plage de gestion», la plage sur laquelle le système devrait exercer la fonction de gestion pour une variable de sortie donnée.

- 2.8 Par «limites de fonctionnement», les limites des facteurs physiques externes dans lesquelles le système est en mesure d'assurer la fonction de gestion.

### 3. DOCUMENTATION

#### 3.1 Prescriptions

Le fabricant doit fournir un dossier renseignant sur la conception de base du «système» et sur les moyens par lesquels il interagit avec d'autres systèmes du véhicule ou par lesquels il commande directement les variables de sortie.

La ou les fonctions du «système» et le concept de sécurité, tels qu'ils sont définis par le fabricant, doivent être expliqués.

Le dossier doit être concis, mais démontrer que, dans la conception et la mise au point, il a été tiré parti de l'expertise existante dans tous les domaines concernés.

Aux fins de l'inspection technique périodique, le dossier doit indiquer comment l'état de fonctionnement instantané du «système» peut être contrôlé.

3.1.1 La documentation doit se composer de deux parties:

- a) Le dossier officiel d'homologation, contenant les informations dont il est question au paragraphe 3 (à l'exception de celles qui sont mentionnées au paragraphe 3.4.4), qui doit être remis au service technique au moment de la présentation de la demande d'homologation de type. Il servira de référence de base pour le processus de vérification décrit au paragraphe 4 de la présente annexe;
- b) D'autres informations et données d'analyse dont il est question au paragraphe 3.4.4, que le constructeur gardera dans ses archives, mais auxquelles il devra donner accès sur demande au moment de l'homologation de type.

3.2 Description des fonctions du «système»

Il doit être fourni une description contenant une explication simple de toutes les fonctions de gestion du «système» et des méthodes appliquées pour atteindre les objectifs visés, notamment une description du ou des mécanismes par lesquels les fonctions de gestion sont exercées.

3.2.1 Une liste de toutes les variables d'entrée et détectées doit être fournie, et la gamme de fonctionnement correspondante doit être définie.

3.2.2 Une liste de toutes les variables de sortie qui sont gérées par le «système» doit être fournie et, dans chaque cas, il y a lieu d'indiquer si la commande est directe ou si elle passe par un autre système du véhicule. La plage de gestion (par. 2.7) pour chaque variable doit être définie.

3.2.3 Les facteurs définissant les limites de fonctionnement (par. 2.8) doivent être indiqués lorsqu'ils sont pertinents à l'efficacité du «système».

3.3 Plan et schéma du «système»

3.3.1 Liste des éléments

Il doit être fourni une liste des éléments indiquant tous les modules du «système» et mentionnant les autres systèmes du véhicule qui sont nécessaires pour exercer la fonction de gestion en question.

Un schéma de principe indiquant comment ces modules sont associés doit être fourni; il doit indiquer à la fois la position relative des éléments et les interconnexions.

### 3.3.2 Fonctions des modules

La fonction de chaque module du «système» doit être définie et les signaux le reliant aux autres modules ou à d'autres systèmes du véhicule doivent être indiqués. Cela peut se faire à l'aide d'un schéma de principe avec légendes ou d'un schéma d'un autre type, ou encore d'une description accompagnée d'un tel schéma.

### 3.3.3 Interconnexions

Les interconnexions à l'intérieur du «système» doivent être indiquées à l'aide d'un schéma de circuit pour les liaisons électriques, d'un diagramme de câblage pour les liaisons optiques, d'un plan de tuyauterie pour la transmission pneumatique ou hydraulique et d'un plan de principe pour les liaisons mécaniques.

### 3.3.4 Transmission des signaux et priorités

La correspondance entre ces liaisons de transmission et les signaux acheminés entre les modules doit être évidente.

Les priorités des signaux sur les bus de données multiplexées doivent être indiquées, partout où elles peuvent avoir une incidence sur le fonctionnement ou sur la sécurité, aux fins de l'application du présent Règlement.

### 3.3.5 Code d'identification des modules

Chaque module doit être identifié clairement et sans ambiguïté (par exemple à l'aide de marques pour le matériel, et de libellés ou d'avis de présence pour le logiciel), ce qui permet de contrôler la correspondance entre le matériel et la documentation.

Lorsque des fonctions sont combinées dans un seul module ou même dans un seul ordinateur, mais représentées, pour plus de clarté et pour faciliter l'explication, sous la forme de plusieurs blocs sur le schéma de principe, une seule marque d'identification du matériel est utilisée.

Le fabricant certifie, par le biais de cette identification, que l'équipement fourni est conforme au document correspondant.

#### 3.3.5.1 Le code d'identification définit la version du matériel et du logiciel et, lorsque cette dernière est modifiée au point de modifier la fonction du module aux fins de l'application du présent Règlement, il doit être changé.

### 3.4 Concept de sécurité du fabricant

#### 3.4.1 Le fabricant doit présenter une déclaration selon laquelle la stratégie adoptée pour atteindre les objectifs du «système» ne compromettra pas, en conditions de non-défaillance, la sécurité de fonctionnement des systèmes soumis aux prescriptions du présent Règlement.

3.4.2 S'agissant du logiciel utilisé dans le «système», il y a lieu d'en expliquer l'architecture de base et d'indiquer les méthodes appliquées et les outils utilisés pour la conception. Le fabricant doit être disposé à donner, sur demande, des indications sur la démarche suivie pour réaliser la logique du système, au stade de la conception et de la mise au point.

3.4.3 Le fabricant doit fournir aux autorités techniques une explication concernant les mesures intégrées à la conception du «système» pour assurer la sécurité de fonctionnement dans des conditions de défaillance. Ces mesures peuvent être, par exemple, les suivantes:

- a) Retour à un fonctionnement en système partiel;
- b) Passage à un système de secours distinct;
- c) Neutralisation de la fonction de haut niveau.

En cas de défaillance, le conducteur doit être averti, par exemple à l'aide d'un signal d'avertissement ou par affichage d'un message. Tant que le conducteur ne désactive pas le système, par exemple en mettant la clef de contact sur la position «arrêt» ou en coupant la fonction en question au cas où un interrupteur est prévu à cet effet, l'avertissement doit rester présent tant que la défaillance persiste.

3.4.3.1 Si la mesure choisie consiste à sélectionner un mode de fonctionnement partiel dans certaines conditions de défaillance, ces conditions doivent être indiquées et les limites d'efficacité correspondantes doivent être définies.

3.4.3.2 Si la modalité choisie consiste à passer sur un dispositif auxiliaire (de secours) pour réaliser l'objectif du système de gestion du véhicule, les principes du mécanisme de transfert, la logique et le niveau de redondance et toute fonction intégrée de contrôle de la fonction de secours doivent être expliqués, et les limites d'efficacité de cette fonction de secours doivent être définies.

3.4.3.3 Si la modalité choisie consiste à neutraliser la fonction de plus haut niveau, tous les signaux correspondants de commande de sortie associés à cette fonction doivent être inhibés, de manière à limiter les perturbations résultant du changement de mode.

3.4.4 La documentation doit être complétée par une analyse indiquant, en termes généraux, comment le système se comportera s'il se produit l'une des défaillances indiquées comme ayant une incidence sur l'efficacité de la gestion du véhicule ou sur la sécurité.

Il peut s'agir d'une analyse des modes de défaillance et de leurs effets (FMEA) ou d'une analyse par arbre de défaillance (FTA), ou de tout autre procédé similaire d'analyse de la sécurité des systèmes.

La ou les méthodes analytiques retenues doivent être définies et actualisées par le fabricant et être communiquées sur demande au service technique au moment de l'homologation de type.

- 3.4.4.1 Dans ce type de documentation doivent être énumérés les paramètres contrôlés et, pour chaque condition de défaillance du type défini au paragraphe 3.4.4 ci-dessus, il doit être indiqué le signal d'avertissement qui doit être émis à l'intention du conducteur et/ou du personnel d'entretien ou de contrôle technique.

#### 4. VÉRIFICATION ET ESSAI

- 4.1 Le fonctionnement du «système» tel qu'il est exposé dans les documents requis au paragraphe 3, doit faire l'objet d'essais, comme indiqué ci-après.

##### 4.1.1 Vérification du fonctionnement du «système»

En tant que moyen de déterminer les niveaux de fonctionnement normaux, la vérification de l'efficacité du système du véhicule en conditions de non-défaillance doit être effectuée par rapport aux spécifications de référence du fabricant, à moins qu'un essai spécifique dans le cadre de la procédure d'homologation au titre du présent Règlement ou dans un autre règlement ne soit prévu à cet égard.

##### 4.1.2 Vérification du concept de sécurité visé au paragraphe 3.4.

Il doit être procédé, au gré de l'autorité d'homologation de type, à une vérification de la réponse du «système» dans des conditions de défaillance de tel ou tel module, en appliquant des signaux de sortie appropriés aux modules électriques ou aux éléments mécaniques situés en aval afin de simuler les effets de défauts internes dans ce module.

- 4.1.2.1 Les résultats de la vérification doivent correspondre au résumé de l'analyse concernant les défaillances, le résultat global étant tel que le concept de sécurité et l'exécution soient confirmés comme satisfaisants.
-

Annexe 19

ESSAIS FONCTIONNELS DES ORGANES DE FREINAGE DES REMORQUES

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 La présente annexe définit les procédures d'essai applicables pour déterminer l'efficacité des éléments suivants:

1.1.1 Chambres de frein à diaphragme (voir par. 2);

1.1.2 Freins à ressort (voir par. 3);

1.1.3 Freins de remorque – caractéristiques d'efficacité à froid (voir par. 4);

1.1.4 Systèmes antiblocage (voir par. 5)

(NOTE: Les méthodes d'essai de perte d'efficacité à chaud pour les freins de remorque et les dispositifs de rattrapage automatique de l'usure des freins sont décrites à l'annexe 11 du présent Règlement.)

1.2 Les procès-verbaux d'essai ci-dessus peuvent être utilisés dans le cadre de la procédure définie à l'annexe 20 du présent Règlement, ou encore lorsqu'il s'agit de vérifier dans quelle mesure une remorque répond aux prescriptions d'efficacité s'appliquant dans son cas.

2. CARACTÉRISTIQUES D'EFFICACITÉ DES CHAMBRES DE FREIN À DIAPHRAGME

2.1 Généralités

2.1.1 La présente section définit la méthode par laquelle les caractéristiques de poussée/course/pression doivent être déterminées pour les chambres de frein à diaphragme utilisées dans les systèmes de freinage à air comprimé<sup>1</sup> pour produire les forces nécessaires à l'actionnement mécanique des freins.

2.1.2 Les caractéristiques d'efficacité vérifiées déclarées par le fabricant doivent être utilisées dans tous les calculs relatifs aux prescriptions de compatibilité des freins énoncées dans l'annexe 10, aux prescriptions de l'annexe 20 relatives à l'efficacité du freinage de service à froid (type 0) et à la détermination de la course disponible de la chambre de frein aux fins du contrôle de l'efficacité à chaud prévu à l'annexe 11.

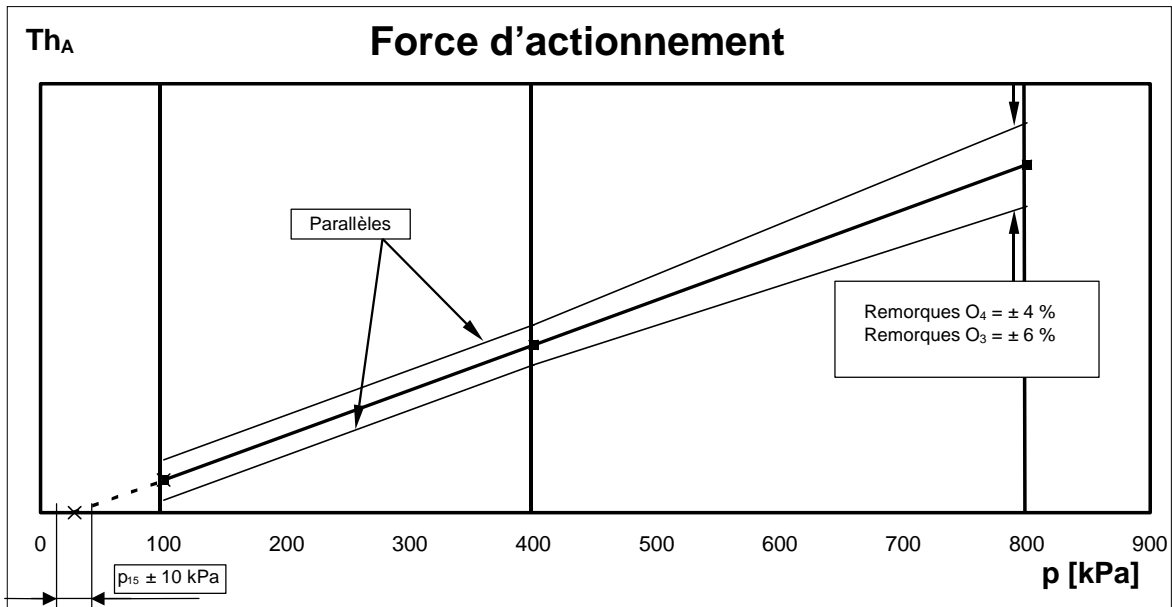
2.2 Méthode d'essai

2.2.1 Pour la chambre de frein, le repère zéro doit correspondre à la position hors pression.



- 2.2.2 Par fractions de  $\leq 100$  kPa d'accroissement de la pression nominale, dans une gamme de pressions de 100 à  $\geq 800$  kPa, la poussée correspondante produite doit être enregistrée sur la totalité de la plage de course disponible pour une vitesse de sortie de  $\leq 10$  mm/s ou un accroissement de course de  $\leq 10$  mm sans que la pression exercée ne varie de plus de  $\pm 5$  kPa.
- 2.2.3 Pour chaque accroissement de pression, la poussée moyenne correspondante ( $Th_A$ ) et la course effective ( $s_p$ ) doivent être déterminées selon l'appendice 7 de la présente annexe.
- 2.3 Contrôle
- 2.3.1 En ce qui concerne les points 3.1, 3.2, 3.3 et 3.4 de l'appendice 1 à la présente annexe, au moins six échantillons doivent être soumis à l'essai et le procès-verbal de contrôle doit établir que les prescriptions des paragraphes 2.3.2, 2.3.3 et 2.3.4 ci-après sont respectées.
- 2.3.2 S'agissant du contrôle de la poussée moyenne ( $Th_A$ ) -  $f(p)$ , il doit être établi un graphique définissant les variations d'efficacité acceptables, conformément au modèle du diagramme 1, basé sur la relation poussée/pression telle qu'elle est déclarée par le fabricant. Le fabricant doit aussi définir la catégorie de remorque pour laquelle la chambre de frein peut être utilisée et la fourchette de tolérance correspondante appliquée.
- 2.3.3 La pression ( $p_{15}$ ) requise pour produire une course de la tige de poussée de 15 mm par rapport au point zéro, avec une tolérance de  $\pm 10$  kPa, doit être vérifiée par l'une des méthodes d'essai suivantes:
- 2.3.3.1 en utilisant la fonction de poussée ( $Th_A$ ) -  $f(p)$  déclarée, la pression-seuil de la chambre de frein ( $p_{15}$ ) doit être calculée lorsque  $Th_A = 0$ . Il doit alors être vérifié que l'application de cette pression-seuil produit une course de la tige de poussée telle que définie au paragraphe 2.3.3 ci-dessus;
- 2.3.3.2 le fabricant déclare la pression-seuil de la chambre de frein ( $p_{15}$ ) et il est vérifié que l'application de cette pression produit la course de la tige de poussée définie au paragraphe 2.3.3 ci-dessus.
- 2.3.4 En ce qui concerne le contrôle de la course effective ( $s_p$ ) -  $f(p)$ , la valeur mesurée ne doit pas être inférieure de plus de -4 % aux données caractéristiques de  $s_p$  dans la plage de pression déclarée par le fabricant. Cette valeur doit être enregistrée et consignée au point 3.3.1 de l'appendice 1 de la présente annexe. En dehors de cette plage de pression, la tolérance pourra dépasser -4 %.

Diagramme 1



2.3.5 Les résultats d'essai enregistrés doivent être consignés sur un formulaire conforme au modèle de l'appendice 2 à la présente annexe et être joints au procès-verbal de contrôle décrit au paragraphe 2.4 ci-après.

2.4 Procès-verbal de contrôle

2.4.1 Les caractéristiques d'efficacité déclarées par le fabricant et vérifiées sur la base des résultats d'essai enregistrés selon le paragraphe 2.3.2 doivent être consignées sur un formulaire conforme au modèle de l'appendice 1 à la présente annexe.

### 3. CARACTÉRISTIQUES D'EFFICACITÉ POUR LES FREINS À RESSORT

#### 3.1 Généralités

3.1.1 La présente section définit la méthode par laquelle les caractéristiques de poussée/course/pression doivent être déterminées pour les freins à ressort<sup>2</sup> utilisés dans les systèmes de freinage à air comprimé pour produire les forces nécessaires à l'actionnement mécanique des freins.

Dans le cadre de cette procédure de contrôle, la partie frein de service d'un cylindre de frein à ressort combiné est considérée comme une chambre de frein à diaphragme.

3.1.2 Les caractéristiques d'efficacité déclarées par le fabricant doivent être utilisées dans tous les calculs relatifs aux prescriptions de l'annexe 20 concernant l'efficacité du freinage de stationnement.

- 3.2 Méthode d'essai
  - 3.2.1 Pour la chambre de frein à ressort, le repère zéro doit correspondre à la position sous pression.
  - 3.2.2 Pour des accroissements de course de  $\leq 10$  mm, la poussée correspondante produite doit être enregistrée sur toute la plage de course disponible à la pression zéro.
  - 3.2.3 La pression doit alors être progressivement augmentée jusqu'à ce que la course soit de 10 mm au-delà du repère zéro et cette pression, définie comme étant la pression de desserrage, doit être enregistrée.
  - 3.2.4 La pression doit alors être portée à 850 kPa, ou à la pression de fonctionnement maximale déclarée par le fabricant, la plus basse des deux étant retenue.
- 3.3 Contrôle
  - 3.3.1 En ce qui concerne les points 2.1, 3.1, 3.2 et 3.3 de l'appendice 3, au moins six échantillons doivent être soumis à l'essai et le procès-verbal de contrôle doit établir que les conditions suivantes sont remplies:
    - 3.3.1.1 sur une plage de course allant de 10 mm à 2/3 de la course maximale, aucun résultat mesuré selon le paragraphe 3.2.2 ne doit s'écarter de plus de 6 % des caractéristiques déclarées;
    - 3.3.1.2 aucun résultat, mesuré selon le paragraphe 3.2.3, ne doit dépasser la valeur déclarée;
    - 3.3.1.3 chaque frein à ressort doit continuer de fonctionner correctement à l'issue de l'essai effectué selon le paragraphe 3.2.4;
  - 3.3.2 les résultats d'essai enregistrés doivent être consignés sur un formulaire conforme au modèle de l'appendice 4 de la présente annexe, et être joints au procès-verbal de contrôle visé au paragraphe 3.4 ci-après.
- 3.4 Procès-verbal de contrôle
  - 3.4.1 Les caractéristiques d'efficacité déclarées par le fabricant et vérifiées sur la base des résultats d'essai enregistrés selon le paragraphe 3.3.2 doivent être consignées sur un formulaire conforme au modèle de l'appendice 3 de la présente annexe.
- 4. CARACTÉRISTIQUES D'EFFICACITÉ À FROID POUR LES FREINS DE REMORQUE
  - 4.1 Généralités
    - 4.1.1 Cette méthode a trait à l'essai des caractéristiques d'efficacité «à froid» des freins à air comprimé, qu'ils soient à came en S ou à disque<sup>3</sup>, équipant les remorques.

- 4.1.2 Les caractéristiques d'efficacité déclarées par le fabricant doivent être utilisées pour tous les calculs relatifs aux prescriptions de compatibilité de freinage de l'annexe 10 et aux prescriptions de l'annexe 20 relatives à l'efficacité du système de freinage de service et du système de freinage de stationnement (type 0).
- 4.2 Facteur d'amplification du frein et couple-seuil d'actionnement
  - 4.2.1 La préparation du frein doit se faire selon le paragraphe 4.4.2 de la présente annexe.
  - 4.2.2 Le facteur d'amplification du frein est le facteur d'amplification résultant des forces de friction produite par les organes constituant le frein complet, exprimé par un rapport entre le couple de freinage produit et le couple d'actionnement. Ce facteur est désigné par le symbole  $B_F$  et il doit être contrôlé pour chacun des matériaux des garnitures de mâchoires ou de plaquettes visés au paragraphe 4.3.1.3.
  - 4.2.3 Le couple-seuil de freinage doit être exprimé d'une manière qui reste valable pour des variations de l'actionnement; il est désigné par le symbole  $C_o$ .
  - 4.2.4 Les valeurs de  $B_F$  doivent rester valables pour des variations des paramètres ci-après:
    - 4.2.4.1 Masse par frein jusqu'à celle définie au paragraphe 4.3.1.5;
    - 4.2.4.2 Dimensions et caractéristiques des organes externes utilisés pour actionner le frein;
    - 4.2.4.3 Dimension de la roue/du pneumatique
- 4.3 Fiche technique
  - 4.3.1 Le fabricant du frein doit au moins fournir au service technique les renseignements suivants:
    - 4.3.1.1 Description du type de frein, de son modèle, de sa taille, etc.;
    - 4.3.1.2 Géométrie des freins;
    - 4.3.1.3 Marque et type des garnitures ou des plaquettes de frein;
    - 4.3.1.4 Matériau du tambour ou du disque de frein;
    - 4.3.1.5 Masse maximale techniquement admissible pour le frein.
  - 4.3.2 Renseignements complémentaires
    - 4.3.2.1 Dimensions des roues et des pneumatiques à utiliser pour l'essai
    - 4.3.2.2 Facteur d'amplification du frein  $B_F$  déclaré
    - 4.3.2.3 Couple-seuil d'actionnement déclaré  $C_o$

- 4.4 Méthode d'essai
- 4.4.1 Préparation
  - 4.4.1.1 Il doit être tracé un graphique, conformément au modèle du diagramme 2, définissant les variations d'efficacité acceptables, en utilisant le facteur d'amplification du frein déclaré par le fabricant.
  - 4.4.1.2 L'efficacité du dispositif utilisé pour actionner le frein doit être étalonnée avec une justesse de 1 %.
  - 4.4.1.3 Le rayon dynamique du pneumatique à la charge d'essai doit être déterminé selon les prescriptions de la méthode d'essai.
- 4.4.2 Méthode de rodage
  - 4.4.2.1 Pour les freins à tambour, les essais débutent avec des garnitures et des tambours neufs, la surface des garnitures étant usinée de manière à assurer le meilleur contact initial possible avec le tambour.
  - 4.4.2.2 Pour les freins à disque, les essais débutent avec des plaquettes et des disques neufs, l'usinage de la surface des plaquettes étant laissé à la discrétion du fabricant des freins.
  - 4.4.2.3 Procéder à 20 freinages à partir d'une vitesse initiale de 60 km/h, la force appliquée au frein correspondant théoriquement à 0,3 TR/masse d'essai. La température initiale à l'interface garniture/tambour ou plaquette/disque avant chaque freinage doit être au maximum de 100 °C.
  - 4.4.2.4 Effectuer 30 freinages de 60 à 30 km/h en appliquant sur le frein une force correspondant à 0,3 TR/masse d'essai, l'intervalle entre les freinages étant de 60 s<sup>4</sup>. La température initiale à l'interface garniture/tambour ou plaquette/disque au premier freinage doit être au maximum de 100 °C.
  - 4.4.2.5 À l'issue des 30 freinages définis au paragraphe 4.4.2.4 ci-dessus et après un délai de 120 s, effectuer cinq freinages de 60 à 30 km/h, la force appliquée au frein correspondant à 0,3 TR/masse d'essai et l'intervalle entre freinages étant de 120 s<sup>4</sup>.
  - 4.4.2.6 Effectuer 20 freinages à partir d'une vitesse initiale de 60 km/h, la force appliquée au frein correspondant à 0,3 TR/masse d'essai. La température initiale à l'interface garniture/tambour ou plaquette/disque avant chaque freinage doit être au maximum de 150 °C.
  - 4.4.2.7 Effectuer le contrôle d'efficacité, comme suit:
    - 4.4.2.7.1 calculer le couple d'actionnement pour produire des valeurs d'efficacité théorique équivalant à 0,2, 0,35 et 0,5 ± 0,05 TR/masse d'essai;

- 4.4.2.7.2 lorsque la valeur du couple d'actionnement a été déterminée pour chaque taux de freinage, elle doit rester constante pour chaque freinage ultérieur (pression constante, par exemple);
- 4.4.2.7.3 effectuer un freinage avec chacun des couples d'actionnement déterminés selon le paragraphe 4.4.2.7.1 ci-dessus à partir d'une vitesse initiale de 60 km/h. La température initiale à l'interface garniture/tambour ou plaquette/disque avant chaque freinage doit être au maximum de 100 °C.
- 4.4.2.8 Répéter les procédures définies aux paragraphes 4.4.2.6 et 4.4.2.7.3 ci-dessus, le paragraphe 4.4.2.6 étant facultatif, jusqu'à ce que les résultats de cinq mesures consécutives non monotones, pour une valeur constante de la force d'actionnement correspondant à 0,5 TR/masse d'essai, se soient stabilisés au niveau de la valeur maximum avec une tolérance de -10 %.
- 4.4.2.9 Si le fabricant peut prouver, par les résultats d'essais sur le terrain, qu'après ce rodage le facteur d'amplification du frein n'est pas le même que celui obtenu sur route, un conditionnement supplémentaire est admis.

Lors de ce rodage supplémentaire, la température maximale des freins, mesurée à l'interface garniture/tambour ou plaquette/disque, ne doit pas dépasser 500 °C dans le cas de freins à tambour et 700 °C dans le cas de freins à disque.

Cet essai sur le terrain doit être un essai d'endurance effectué avec le même type et le même modèle de frein que celui qui est consigné dans le procès-verbal visé à l'appendice 3 de l'annexe 11. Les résultats d'au moins trois essais conformes au paragraphe 4.4.3.4 de l'annexe 19 exécutés pendant l'essai sur le terrain dans les conditions d'essai en charge du type 0 servent à déterminer si un conditionnement supplémentaire est admis. On trouvera à l'appendice 8 de la présente annexe la fiche de renseignements pour essais de freinage sur le terrain.

Les renseignements concernant tout conditionnement supplémentaire doivent être consignés à la suite de la valeur du facteur d'amplification du frein  $B_F$  dans le paragraphe 2.3.1, à l'appendice 3 de l'annexe 11, en indiquant par exemple les paramètres suivants:

- a) pression d'actionnement des freins, couple d'actionnement ou couple de freinage;
- b) vitesse au début et à la fin du freinage;
- c) durée du freinage à vitesse constante;
- d) température au début et à la fin du freinage ou de la durée du cycle de freinage.

- 4.4.2.10 Lorsque cette méthode fait appel à un dynamomètre à inertie ou à loi de freinage fixe, le refroidissement par air est admis sans restriction.
- 4.4.3 Essai de contrôle
  - 4.4.3.1 Au début de chaque freinage, la température mesurée à l'interface garniture/tambour ou plaquette/disque doit être au maximum de 100 °C.
  - 4.4.3.2 Le couple-seuil d'actionnement doit être déterminé à partir de la valeur mesurée de la force appliquée au frein par référence à un dispositif d'actionnement étalonné.
  - 4.4.3.3 Pour tous les freinages, la vitesse initiale est de  $60 \pm 2$  km/h.
  - 4.4.3.4 Au moins six freinages consécutifs doivent être effectués de 0,15 à 0,55 TR/masse d'essai à des paliers croissants de pression, puis six freinages en appliquant les mêmes pressions par paliers décroissants.
  - 4.4.3.5 Pour chacun des freinages visés au paragraphe 4.4.3.4, le taux de freinage est calculé, corrigé pour tenir compte de la résistance au roulement, et porté sur le graphique mentionné au paragraphe 4.4.1.1 de la présente annexe.
- 4.5 Méthode d'essai
  - 4.5.1 Piste d'essai
    - 4.5.1.1 L'essai d'efficacité de freinage ne doit être effectué que sur un seul essieu.
    - 4.5.1.2 Les essais doivent être effectués en ligne droite, sur une piste horizontale dotée d'un bon coefficient d'adhérence et en l'absence de vent susceptible de fausser les résultats.
    - 4.5.1.3 La remorque doit être chargée (aussi exactement que possible) à la masse maximale techniquement admissible pour chaque frein; une masse supplémentaire peut cependant être ajoutée si cela est nécessaire afin d'assurer que l'essieu soumis à l'essai supporte une masse suffisante pour obtenir un taux de freinage de 0,55 TR/(masse maximale techniquement admissible par frein) sans blocage de roue.
    - 4.5.1.4 Le rayon de roulement dynamique du pneumatique peut être contrôlé à faible vitesse ( $< 10$  km/h), en mesurant la distance parcourue en fonction des tours de roue, le nombre minimal de tours exigé pour déterminer ce rayon étant de 10.
    - 4.5.1.5 La résistance au roulement de l'ensemble de véhicules doit être déterminée en mesurant le temps pris par le véhicule pour passer de 55 à 45 km/h ainsi que la distance parcourue, le véhicule étant soumis à l'essai dans la même direction que celle dans laquelle l'essai de contrôle sera effectué, le moteur étant débrayé et l'éventuel ralentisseur désactivé.

- 4.5.1.6 Seuls les freins de l'essieu soumis à l'essai sont actionnés et la pression exercée à l'entrée du dispositif d'actionnement doit atteindre  $90 \pm 3 \%$  (après un délai maximal de montée en pression de 0,7 s) de sa valeur asymptotique. L'essai doit être effectué avec le moteur débrayé et l'éventuel ralentisseur désactivé.
- 4.5.1.7 Au début de l'essai, les freins doivent être réglés au plus près.
- 4.5.1.8 Pour déterminer le couple-seuil d'actionnement, on soulève la roue que l'on fait tourner à la main et on freine progressivement jusqu'à sentir une résistance à la roue.
- 4.5.1.9 La vitesse finale  $v_2$  est déterminée selon le paragraphe 3.1.5 de l'appendice 2 de l'annexe 11.
- 4.5.1.10 L'efficacité de freinage de l'essieu soumis à l'essai est déterminée en calculant la décélération obtenue par mesure directe de la vitesse et de l'écart entre 0,8  $v_1$  et  $v_2$ , cette dernière n'étant pas inférieure à 0,1  $v_1$ . Cette valeur est considérée comme équivalente à la décélération moyenne en régime (DMR) telle que définie à l'annexe 4 ci-dessus.
- 4.5.2 Essai sur dynamomètre à inertie
- 4.5.2.1 Les essais sont effectués sur un seul frein.
- 4.5.2.2 L'appareil d'essai doit pouvoir produire l'inertie requise au paragraphe 4.5.2.5 de la présente annexe.
- 4.5.2.3 Pour la vitesse et le couple de freinage produit, l'appareil d'essai doit être étalonné avec une justesse de 2 %.
- 4.5.2.4 Les instruments de mesure de l'appareil d'essai doivent pouvoir fournir au moins les données suivantes:
- 4.5.2.4.1 un enregistrement continu de la pression ou de la force d'actionnement;
- 4.5.2.4.2 un enregistrement continu du couple de freinage produit;
- 4.5.2.4.3 un enregistrement continu de la température mesurée à l'interface garniture/tambour ou plaquette/disque;
- 4.5.2.4.4 la vitesse au cours de l'essai.
- 4.5.2.5 L'inertie ( $I_T$ ) du dynamomètre doit être aussi proche que possible, avec une tolérance de  $\pm 5 \%$ , y compris les frottements internes du dynamomètre, de la fraction de l'inertie linéaire du véhicule agissant sur une roue nécessaire pour obtenir une efficacité de 0,55 TR/masse maximale techniquement admissible, selon la formule suivante:

$$I_T = Pd R^2$$



où

$I_T$  – inertie rotative effective ( $\text{kgm}^2$ ),

$R$  – rayon de roulement du pneumatique égal à  $0,485 D$ ,

$D$  –  $d + 2H^5$ ,

$d$  – valeur conventionnelle du diamètre de la jante (mm),

$H$  – hauteur nominale du boudin (mm) =  $S_1 \times 0,01 Ra$ ,

$S_1$  – largeur du boudin (mm),

$Ra$  – rapport d'aspect nominal,

$Pd$  – masse maximale techniquement admissible/frein selon le paragraphe 4.3.1.5.

- 4.5.2.6 Il peut être prévu une circulation d'air de refroidissement à la température ambiante, à une vitesse ne devant pas dépasser  $0,33 v$ , perpendiculairement à l'axe de rotation du frein.
- 4.5.2.7 Le frein doit être réglé au plus près au début de l'essai.
- 4.5.2.8 Pour déterminer le couple-seuil d'actionnement, on freine progressivement jusqu'à observer un couple de freinage.
- 4.5.2.9 L'efficacité de freinage doit être déterminée en appliquant la formule ci-après au couple de freinage mesuré

$$\text{taux de freinage} = \frac{M_t R}{I g}$$

où

$M_t$  – couple de freinage moyen (Nm) sur la distance,

$g$  – accélération de la pesanteur ( $\text{m/s}^2$ ).

Le couple de freinage moyen ( $M_t$ ) peut être calculé à partir de la décélération qui est obtenue par mesure directe de la vitesse et de l'écart entre  $0,8 v_1$  et  $0,1 v_1$ . Cette valeur est considérée comme équivalente à la décélération moyenne en régime telle que définie à l'annexe 4 ci-dessus.

- 4.5.3 Essai au dynamomètre à loi de freinage fixe.
- 4.5.3.1 L'essai est effectué sur un seul essieu, avec un ou deux freins.
- 4.5.3.2 L'appareil d'essai doit être doté d'un système étalonné permettant de simuler la masse requise pour le ou les freins soumis à l'essai.
- 4.5.3.3 Pour la vitesse et le couple de freinage, l'appareil d'essai doit être étalonné avec une justesse de 2 %, compte tenu des caractéristiques de frottement interne. Le rayon de roulement dynamique du pneumatique ( $R$ ) doit être déterminé en mesurant la vitesse

de rotation du dynamomètre et des roues non freinées de l'essieu soumis à l'essai à une vitesse équivalant à 60 km/h et calculée par la formule:

$$R = R_R \frac{n_D}{n_W}$$

où

$R_R$  – rayon du rouleau de dynamomètre,  
 $n_D$  – vitesse de rotation du rouleau de dynamomètre,  
 $n_W$  – vitesse de rotation des roues non freinées de l'essieu.

4.5.3.4 Il peut être utilisé une circulation d'air de refroidissement à la température ambiante, la vitesse du flux d'air ne devant pas dépasser 0,33 v sur le ou les freins.

4.5.3.5 Le ou les freins doivent être réglés au plus près au début de l'essai.

4.5.3.6 Pour déterminer le couple-seuil d'actionnement, on actionne progressivement le frein jusqu'à observer un couple de freinage.

4.5.3.7 L'efficacité du freinage est déterminée en mesurant la force de freinage à la périphérie du pneumatique rapportée au taux de freinage, compte tenu de la résistance au roulement. La résistance au roulement de l'essieu chargé est déterminée en mesurant la force à la périphérie du pneumatique à une vitesse de 60 km/h.

Le couple de freinage moyen ( $M_t$ ) doit être fondé sur les valeurs mesurées entre le moment où la pression et/ou la force exercée atteint sa valeur asymptotique à partir de la montée en pression dans le récepteur et le moment où l'énergie absorbée atteint la valeur de  $W_{60}$  définie au paragraphe 4.5.3.8.

4.5.3.8 Pour déterminer le taux de freinage, il faut prendre en compte une absorption d'énergie  $W_{60}$  équivalant à l'énergie cinétique de la masse correspondante pour le frein à l'essai en cas de freinage de 60 km/h jusqu'à l'arrêt.

où

$$W_{60} = \int_0^{t(w_{60})} F_B \cdot v \cdot dt$$

4.5.3.8.1 Si la vitesse d'essai v ne peut être maintenue à  $60 \pm 2$  km/h pendant la mesure du taux de freinage selon le paragraphe 4.5.3.8, le taux de freinage doit être déterminé à partir de la mesure directe de la force de freinage  $F_B$  et/ou du couple de freinage  $M_t$ , de manière que la mesure de ce ou de ces paramètres ne soit pas faussée par les effets dynamiques de la masse inertielle du dynamomètre à loi de freinage fixe.

- 4.6 Procès-verbal de contrôle
- 4.6.1 Les caractéristiques d'efficacité déclarées par le fabricant et vérifiées sur la base des résultats d'essai enregistrés selon le paragraphe 4.4.3 ci-dessus doivent être consignées sur un formulaire conforme au modèle figurant à l'appendice 3 à l'annexe 11.
- 5. SYSTÈMES ANTIBLOCCAGE (ABS)
  - 5.1 Généralités
    - 5.1.1 La présente section définit la méthode permettant de déterminer l'efficacité du système antiblocage d'une remorque.
  - 5.2 Fiche technique
    - 5.2.1 Le fabricant de l'ABS doit fournir au service technique une fiche technique sur le ou les systèmes dont l'efficacité doit être contrôlée. Elle doit au moins contenir les renseignements définis à l'appendice 5 de la présente annexe.
  - 5.3 Définition des véhicules d'essai
    - 5.3.1 Selon les renseignements communiqués sur la fiche technique et, en particulier, les types de remorque visés au paragraphe 2.1 de l'appendice 5, le service technique effectue les essais sur des remorques représentatives ayant jusqu'à trois essieux et équipées des configurations correspondantes de système antiblocage. En outre, lors du choix des remorques pour évaluation, il doit aussi être tenu compte des paramètres définis dans les paragraphes suivants.
      - 5.3.1.1 Type de suspension: la méthode d'évaluation de l'efficacité du système antiblocage selon le type de suspension est choisie de la manière suivante:  
  
Semi-remorques: pour chaque groupe de suspension (par exemple: à équilibrage mécanique, etc.), une remorque représentative doit être évaluée.  
  
Remorques: l'évaluation doit être effectuée sur une remorque représentative équipée d'un type quelconque de suspension.
      - 5.3.1.2 Empattement: pour les semi-remorques, l'empattement ne doit pas être un facteur limitatif mais, pour les remorques, c'est l'empattement le plus court qui doit être retenu.
      - 5.3.1.3 Type de frein: l'homologation est limitée aux freins à came en S ou à disque mais au cas où d'autres types deviendraient disponibles, des essais comparatifs pourront être requis.

- 5.3.1.4 Répartiteur de freinage: l'utilisation de l'adhérence doit être déterminée alors que le répartiteur est réglé pour l'état en charge et l'état à vide. Dans tous les cas, les prescriptions du paragraphe 2.7 de l'annexe 13 au présent Règlement doivent être respectées.
- 5.3.1.5 Actionnement du frein: les différences de niveau d'actionnement doivent être enregistrées pour évaluation lors des essais en vue de déterminer l'utilisation de l'adhérence. Les résultats des essais effectués sur une remorque peuvent être appliqués aux autres remorques du même type.
- 5.3.2 Pour chaque type de remorque à l'essai, des documents établissant la compatibilité des freins selon l'annexe 10 du présent Règlement (diagrammes 2 et 4) doivent être fournis pour démontrer la conformité.
- 5.3.3 Aux fins d'homologation, les semi-remorques et les remorques à essieux médians sont considérées comme un même type de véhicule.
- 5.4 Programme d'essai
- 5.4.1 Le service technique doit effectuer les essais suivants sur le ou les véhicules définis au paragraphe 5.3 de la présente annexe pour chaque configuration d'ABS, compte tenu des caractéristiques visées au paragraphe 2.1 de l'appendice 5 de la présente annexe. Cependant, les essais effectués dans les conditions les plus défavorables peuvent rendre inutiles certains autres. Si tel est le cas, cela doit être indiqué dans le procès-verbal d'essai.
- 5.4.1.1 Utilisation de l'adhérence – Les essais doivent être effectués conformément à la méthode définie au paragraphe 6.2 de l'annexe 13 du présent Règlement pour chaque configuration d'ABS et type de remorque, visés dans la fiche technique du fabricant (voir par. 2.1 de l'appendice 5 à la présente annexe).
- 5.4.1.2 Consommation d'énergie
- 5.4.1.2.1 Charge par essieu – La ou les remorques à l'essai doivent être chargées de manière telle que la charge par l'essieu soit de 2 500 kg ou égale à 25 % de la charge admissible, si cette seconde valeur est moins élevée.
- 5.4.1.2.2 Il faut veiller à ce que le cycle antiblocage puisse être obtenu pendant toute la durée des essais dynamiques définis au paragraphe 6.1.3 de l'annexe 13 du présent Règlement.
- 5.4.1.2.3 Essai de consommation d'énergie – Pour chaque configuration d'ABS, l'essai doit être effectué selon la méthode définie au paragraphe 6.1 de l'annexe 13 du présent Règlement.
- 5.4.1.2.4 Pour pouvoir vérifier que les remorques présentées à l'homologation sont conformes aux prescriptions relatives à la consommation d'énergie du système antiblocage (voir par. 6.1 de l'annexe 13), les contrôles suivants doivent être effectués:

- 5.4.1.2.4.1 Dans le cas de freins dépourvus d'un système de rattrapage automatique d'usure, il faut, avant de procéder à l'essai de consommation d'énergie (par. 5.4.1.2.3), qu'ils soient réglés de telle sorte que le rapport ( $R_l$ ) entre la course de la tige poussoir de la chambre de frein ( $s_T$ ) et la longueur du levier ( $l_T$ ) soit de 0,2. Ce rapport doit être déterminé pour une pression dans la chambre de frein de 650 kPa.

Exemple:  $l_T = 130$  mm,  
 $s_T$  à une pression dans la chambre de frein de 650 kPa = 26 mm  
 $R_l = s_T / l_T = 26/130 = 0,2$

Si les freins sont équipés d'un système de rattrapage automatique d'usure, ils doivent être réglés au jeu normal de fonctionnement prescrit par le fabricant.

Les réglages mentionnés ci-dessus doivent être effectués freins froids ( $< 100$  °C).

- 5.4.1.2.4.2 Le répartiteur de freinage étant réglé en position «en charge» et le niveau initial d'énergie étant conforme aux dispositions du paragraphe 6.1.2 de l'annexe 13 du présent Règlement, le ou les réservoirs d'énergie doivent être isolés de l'alimentation en air. Les freins doivent être actionnés avec une pression de commande de 650 kPa à la tête d'accouplement, puis être relâchés. Il est procédé à d'autres freinages jusqu'à ce que la pression dans les chambres soit la même que celle obtenue après avoir suivi la méthode d'essai définie aux paragraphes 5.4.1.2.1 et 5.4.1.2.2 ci-dessus. Le nombre de freinages équivalents ( $n_{er}$ ) doit être consigné.

Le nombre équivalent de freinages statiques ( $n_e$ ) doit être consigné dans le procès-verbal d'essai.

où  $n_e = 1,2 \cdot n_{er}$ , arrondi au nombre entier le plus proche.

- 5.4.1.3 Essai sur revêtements à coefficients de frottement différents – Lorsqu'un système de freinage antiblocage doit être défini comme appartenant à la catégorie A, toutes ses configurations d'ABS doivent alors satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.3.2 de l'annexe 13 du présent Règlement.
- 5.4.1.4 Efficacité à faible et grande vitesse
- 5.4.1.4.1 La remorque étant préparée comme pour une évaluation de l'utilisation de l'adhérence, le contrôle de l'efficacité à faible et grande vitesse doit être effectué selon le paragraphe 6.3.1 de l'annexe 13 du présent Règlement.
- 5.4.1.4.2 Lorsqu'il existe une tolérance entre le nombre de dents du capteur de rotation de la roue et la circonférence du pneu, des vérifications fonctionnelles doivent être effectuées aux points extrêmes de tolérance selon le paragraphe 6.3 de l'annexe 13 au présent Règlement. Cela peut être fait en utilisant différentes dimensions de pneus ou en produisant des capteurs spéciaux pour simuler les fréquences extrêmes.

#### 5.4.1.5 Vérifications complémentaires

Les vérifications complémentaires suivantes doivent être effectuées, le véhicule tracteur n'étant pas freiné et la remorque étant à vide.

5.4.1.5.1 Lorsqu'un essieu/bogie passe d'un revêtement à forte adhérence ( $k_H$ ) à un revêtement à faible adhérence ( $k_L$ ), où  $k_H \geq 0,5$  et  $k_H / k_L \geq 2$ , avec une pression de 650 kPa à la tête d'accouplement, les roues directement contrôlées ne doivent pas se bloquer. La vitesse d'essai et l'instant de l'application des freins de la remorque doivent être calculés de manière telle que, le système antiblocage exécutant des cycles complets sur le revêtement à fort coefficient d'adhérence, le passage d'un revêtement à l'autre s'effectue à environ 80 km/h et à 40 km/h.

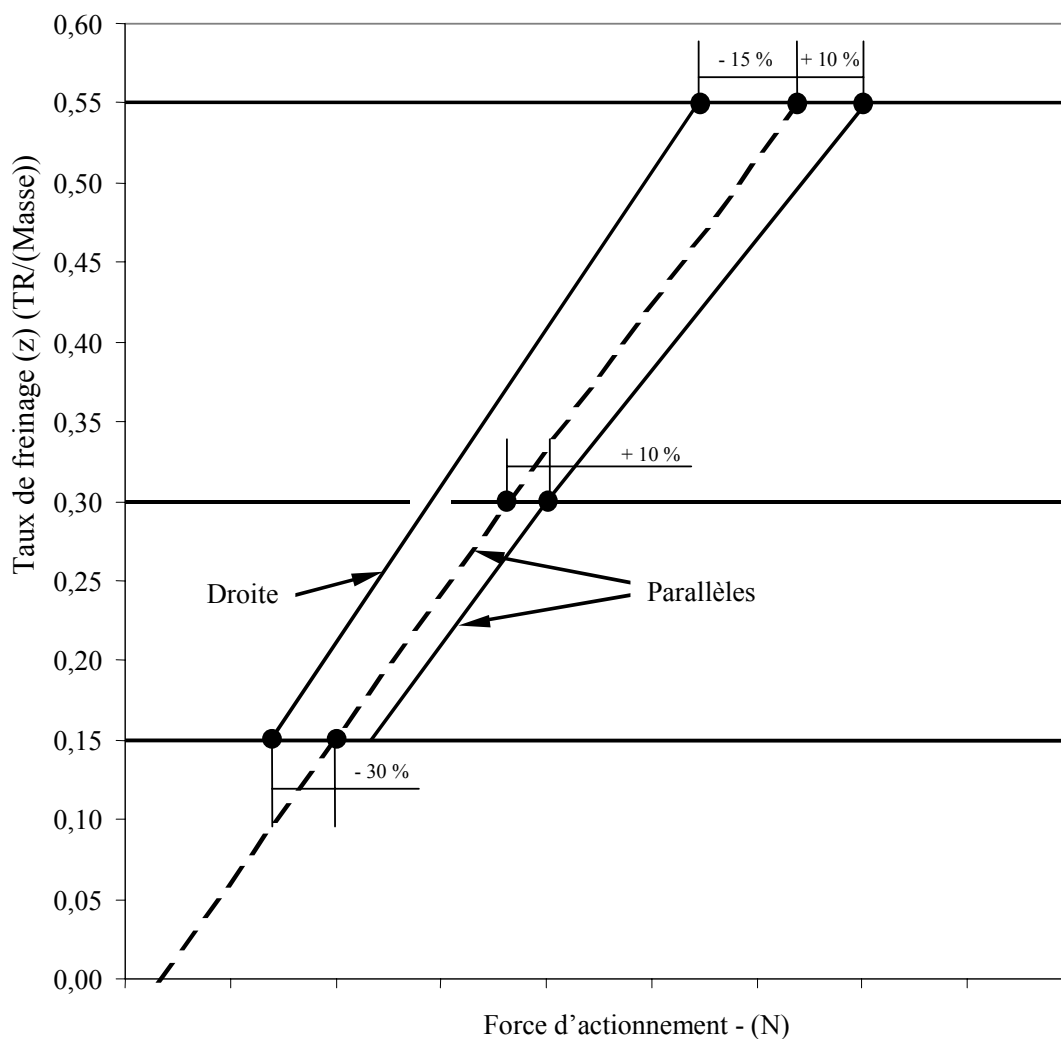
5.4.1.5.2 Lorsque la remorque passe d'un revêtement à faible adhérence ( $k_L$ ) à un revêtement à forte adhérence ( $k_H$ ), où  $k_H \geq 0,5$  et  $k_H / k_L \geq 2$ , avec une pression de commande de 650 kPa à la tête d'accouplement, la pression aux chambres de frein doit monter dans un temps raisonnable à la valeur élevée appropriée et la remorque ne doit pas dévier de sa trajectoire initiale. La vitesse d'essai et l'instant de l'application des freins sont calculés de manière telle que, le système antiblocage exécutant des cycles complets sur le revêtement à faible coefficient d'adhérence, le passage d'un revêtement à l'autre s'effectue à environ 50 km/h.

5.4.1.6 Les documents concernant le ou les calculateurs doivent être communiqués sur demande, comme prescrit au paragraphe 5.1.5 du Règlement et au paragraphe 4.1 de l'annexe 13 du présent Règlement, y compris la note 12.

#### 5.5 Procès-verbal d'homologation

5.5.1 Un procès-verbal d'homologation doit être établi conformément à l'appendice 6 de la présente annexe.

Diagramme 2



<sup>1</sup> D'autres types de chambre peuvent être homologués sur présentation de renseignements équivalents.

<sup>2</sup> D'autres types de frein à ressort peuvent être homologués sur présentation de renseignements équivalents.

<sup>3</sup> D'autres types de frein peuvent être homologués sur présentation de renseignements équivalents.

<sup>4</sup> Si l'on applique la méthode d'essai sur piste ou les méthodes d'essai sur dynamomètre à loi de freinage fixe, des forces d'actionnement équivalentes à celles spécifiées doivent être utilisées.

<sup>5</sup> Diamètre extérieur du pneumatique, selon le Règlement n° 54.

Annexe 19 – Appendice 1

EXEMPLE DE FORMULAIRE DE PROCÈS-VERBAL DE CONTRÔLE  
POUR LES CHAMBRES DE FREIN À DIAPHRAGME

Procès-verbal n° .....

1. Identification:
  - 1.1 Fabricant (nom et adresse) .....
  - 1.2 Marque<sup>1</sup> .....
  - 1.3 Type<sup>1</sup> .....
  - 1.4 Numéro de pièce<sup>1</sup> .....
2. Conditions de fonctionnement:
  - 2.1 Pression de service maximale .....
3. Caractéristiques de fonctionnement déclarées par le fabricant:
  - 3.1 Course maximale ( $s_{max}$ ) à 650 kPa<sup>2</sup> .....
  - 3.2 Poussée moyenne ( $Th_A$ ) -  $f(p)$ <sup>2</sup> .....
  - 3.3 Course effective ( $s_p$ ) -  $f(p)$ <sup>2</sup> .....
  - 3.3.1 Plage de pression pour laquelle la course effective ci-dessus est valable:  
(voir le paragraphe 2.3.4 de l'annexe 19) .....
  - 3.4 Pression requise pour produire une course de la tige de poussée de 15 mm ( $p_{15}$ ),  
sur la base de la fonction  $Th_A - f(p)$  ou de la valeur déclarée<sup>2,3</sup> .....
4. Domaine d'application:

La chambre de frein peut être utilisée sur les remorques  
des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> ..... oui/non

La chambre de frein ne peut être utilisée que sur les remorques  
de la catégorie O<sub>3</sub> ..... oui/non
5. Nom du service technique/de l'autorité d'homologation<sup>4</sup> ayant effectué l'essai:  
.....
6. Date de l'essai .....



7. Cet essai a été effectué et ses résultats ont été consignés conformément à l'annexe 19 du Règlement CEE n° 13 tel que modifié pour la dernière fois par la série ... d'amendements.

Service technique<sup>5</sup> ayant effectué l'essai

Signature ..... Date .....

8. Autorité d'homologation<sup>5</sup>

Signature ..... Date .....

9. Procès-verbal d'essai:

Appendice 2, ....., .....

---

<sup>1</sup> À marquer sur la chambre de frein; toutefois, pour le procès-verbal d'essai, seul le numéro de la pièce principale est exigé et il n'est pas nécessaire d'indiquer les variantes de modèle.

<sup>2</sup> L'identification doit être modifiée lorsque sont apportées des modifications qui ont une influence sur les caractéristiques de fonctionnement (par. 3.1, 3.2 et 3.3).

<sup>3</sup> Aux fins de l'application des caractéristiques définies dans le présent procès-verbal dans le cas de l'annexe 10, on partira du principe que la relation entre  $p_{15}$  et la fonction  $Th_A - f(p)$  déclarée à une pression de 100 kPa est linéaire.

<sup>4</sup> Biffer les mentions inutiles.

<sup>5</sup> Doit être signé par des personnes différentes, même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une même entité, ou bien qu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.

Annexe 19 – Appendice 2MODÈLE DE FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES RÉSULTATS D'ESSAI  
POUR LES CHAMBRES DE FREIN À DIAPHRAGME

Procès-verbal n° .....

1. Enregistrement des résultats d'essai<sup>1</sup> pour la pièce n° .....

Pression <sup>2</sup> p - (kPa)	Poussée moyenne Th <sub>A</sub> - (N)	Course effective s <sub>p</sub> - (mm)

---

<sup>1</sup> À établir pour chacun des six échantillons soumis à l'essai.

<sup>2</sup> La pression «p» correspond aux valeurs de pression effectivement utilisées lors de l'essai selon le paragraphe 2.2.2 de la présente annexe.

Annexe 19 – Appendice 3

EXEMPLE DE FORMULAIRE DE PROCÈS-VERBAL DE CONTRÔLE  
POUR LES FREINS À RESSORT

Procès-verbal n° .....

1. Identification:
  - 1.1 Fabricant (nom et adresse) .....
  - 1.2 Marque<sup>1</sup> .....
  - 1.3 Type<sup>1</sup> .....
  - 1.4 Numéro de pièce<sup>1</sup> .....
2. Conditions de fonctionnement:
  - 2.1 Pression de service maximale .....
3. Caractéristiques de fonctionnement déclarées par le fabricant:
  - 3.1 Course maximale ( $s_{max}$ )<sup>2</sup> .....
  - 3.2 Poussée du ressort ( $TH_s$ ) -  $f(s)$ <sup>2</sup> .....
  - 3.3 Pression de desserrage (course: 10 mm)<sup>2</sup> .....
4. Date de l'essai:
5. Cet essai a été effectué et ses résultats ont été consignés conformément à l'annexe 19 du Règlement CEE n° 13 tel que modifié pour la dernière fois par la série ... d'amendements.  
  
Service technique<sup>3</sup> ayant effectué l'essai:  
  
Signature ..... Date .....

6. Autorité d'homologation<sup>3</sup>:

Signature ..... Date .....

7. Résultats d'essai:

Appendice 4, ....., .....

---

<sup>1</sup> À marquer sur la chambre de frein; toutefois, pour le procès-verbal d'essai, seul le numéro de la pièce principale est exigé et il n'est pas nécessaire d'indiquer les variantes de modèle.

<sup>2</sup> L'identification doit être modifiée lorsque sont apportées des modifications qui ont une influence sur les caractéristiques de fonctionnement (par. 3.1, 3.2 et 3.3).

<sup>3</sup> Doit être signé par des personnes différentes même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une même entité, ou bien qu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.

Annexe 19 – Appendice 4MODÈLE DE FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES RÉSULTATS D'ESSAI  
POUR LES FREINS À RESSORT

Procès-verbal n° .....

1. Enregistrement des résultats d'essai<sup>1</sup> pour la pièce n° .....

Course <sup>2</sup> s - (mm)	Poussée Th <sub>s</sub> - (N)

Pression de desserrage (course: 10 mm) .....kPa

---

<sup>1</sup> À établir pour chacun des six échantillons soumis à l'essai.

<sup>2</sup> La course «s» correspond aux valeurs de course effectivement utilisées lors de l'essai selon le paragraphe 3.2.2 de la présente annexe.

Annexe 19 – Appendice 5

FICHE TECHNIQUE DU SYSTÈME ANTIBLOCCAGE POUR REMORQUE

1. Généralités:
  - 1.1 Nom du fabricant .....
  - 1.2 Nom du système .....
  - 1.3 Variantes du système .....
  - 1.4 Configurations du système (par exemple 2S/1M, 2S/2M, etc.) .....
  - 1.5 Explication de la fonction de base et/ou du principe du système .....
2. Caractéristiques pour l'homologation:
  - 2.1 Liste des types de remorque et des configurations d'ABS présentés à l'homologation .....
  - 2.2 Diagrammes schématiques des configurations du système installées sur les remorques, selon le point 2.1 et compte tenu des paramètres suivants:
    - Emplacement des capteurs .....
    - Emplacement des modulateurs .....
    - Essieux relevables .....
    - Essieux directeurs .....
    - Conduites: type – diamètre(s) et longueur(s) .....
  - 2.3 Rapport entre la circonférence du pneu et la résolution de la roue à encoches, y compris les tolérances .....
  - 2.4 Tolérance de la circonférence du pneu entre deux essieux équipés de la même roue à encoches .....
  - 2.5 Champ d'application en fonction du type de suspension, par exemple à équilibrage mécanique, etc., avec indication du fabricant et du modèle et/ou du type .....
  - 2.6 Recommandations relatives aux éventuelles différences de couple d'actionnement selon la configuration d'ABS et le bogie de la remorque .....
  - 2.7 Renseignements complémentaires (le cas échéant), relatifs au système antiblocage .....

- 3. Description des éléments:
  - 3.1 Capteur(s):
    - Fonction .....
    - Identification (par exemple numéro(s) de pièce) .....
  - 3.2 Calculateur(s):
    - Description générale et fonction .....
    - Identification (par exemple numéro(s) de pièce) .....
    - Sécurité du ou des calculateurs .....
    - Caractéristiques supplémentaires (par exemple commande du ralentisseur, configuration automatique, paramètres variables, diagnostics) .....
    - .....
  - 3.3 Modulateur(s):
    - Description générale et fonction .....
    - Identification (par exemple numéro(s) de pièce) .....
    - Restrictions (par exemple du volume) .....
  - 3.4 Équipement électrique:
    - Diagramme(s) du circuit .....
    - Méthodes d'alimentation .....
    - Séquence(s) du témoin d'avertissement .....
  - 3.5 Circuits pneumatiques:
    - Schémas du système de freinage pour les configurations d'ABS selon les types de remorque définis au point 2.1 .....
    - Limitations concernant les conduites, leur diamètre et leur longueur, ayant un effet sur le fonctionnement du système (par exemple entre le modulateur et la chambre de frein) .....
  - 3.6 Compatibilité électromagnétique .....
  - 3.6.1 Documents démontrant qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 4.4 de l'annexe 13 du présent Règlement .....

---

Annexe 19 – Appendice 6

PROCÈS-VERBAL D’ESSAI DU SYSTÈME ANTIBLOCCAGE POUR REMORQUE

Procès-verbal n° .....

1. Identification:
  - 1.1 Fabricant du système antiblocage (nom et adresse).....
  - 1.2 Nom du système et modèle .....
2. Système(s) et installation(s) homologué(s):
  - 2.1 Configuration(s) d’ABS homologuée(s) (par exemple 2S/1M, 2S/2M, etc.) .....
  - 2.2 Champ d’application (type de remorque et nombre d’essieux) .....
  - 2.3 Méthode d’alimentation: ISO 7638, ISO 1185, etc. ....
  - 2.4 Identification du ou des capteurs, calculateurs et modulateurs homologués .....
  - 2.5 Consommation d’énergie – nombre équivalent de freinages statiques .....
  - 2.6 Caractéristiques supplémentaires, par exemple commande du ralentisseur, configuration de l’essieu relevable, etc. ....
3. Données et résultats d’essais:
  - 3.1 Données relatives aux véhicules d’essai .....
  - 3.2 Renseignements sur le revêtement d’essai .....
  - 3.3 Résultats d’essai .....
  - 3.3.1 Utilisation de l’adhérence .....
  - 3.3.2 Consommation d’énergie .....
  - 3.3.3 Essai sur revêtements à coefficients de frottement différents .....
  - 3.3.4 Efficacité à petite vitesse .....
  - 3.3.5 Efficacité à grande vitesse .....
  - 3.3.6 Contrôles supplémentaires .....
  - 3.3.6.1 Passage d’un revêtement à forte adhérence à un revêtement à faible adhérence .....
  - 3.3.6.2 Passage d’un revêtement à faible adhérence à un revêtement à forte adhérence.....
  - 3.3.7 Simulation en mode dégradé .....



- 3.3.8 Contrôles fonctionnels des branchements électriques facultatifs .....
- 3.3.9 Compatibilité électromagnétique .....
4. Limites d'installation:
- 4.1 Rapport entre la circonférence du pneu et la résolution de la roue à encoches .....
- 4.2 Tolérance de circonférence du pneu entre deux essieux équipés du même capteur .....
- 4.3 Type de suspension .....
- 4.4 Différence(s) de couple d'actionnement à l'intérieur du même bogie .....
- 4.5 Empattement de la remorque (à timon articulé) .....
- 4.6 Type de frein .....
- 4.7 Calibres et longueurs des conduites .....
- 4.8 Caractéristiques du répartiteur de freinage .....
- 4.9 Conditions d'allumage du témoin d'avertissement .....
- 4.10 Configurations du système et applications conformes aux prescriptions applicables à la catégorie A .....
- 4.11 Autres recommandations/restrictions (par exemple emplacement du ou des capteurs, modulateurs, essieux relevables, essieux directeurs) .....
5. Date de l'essai .....
- Cet essai a été effectué et ses résultats ont été consignés conformément à l'annexe 19 du Règlement n° 13 tel que modifié pour la dernière fois par la série ... d'amendements
- Service technique<sup>1</sup> ayant effectué l'essai:
- Signature ..... Date .....
6. Autorité d'homologation<sup>1</sup>:
- Signature ..... Date .....
- Pièces jointes: fiche technique du fabricant

---

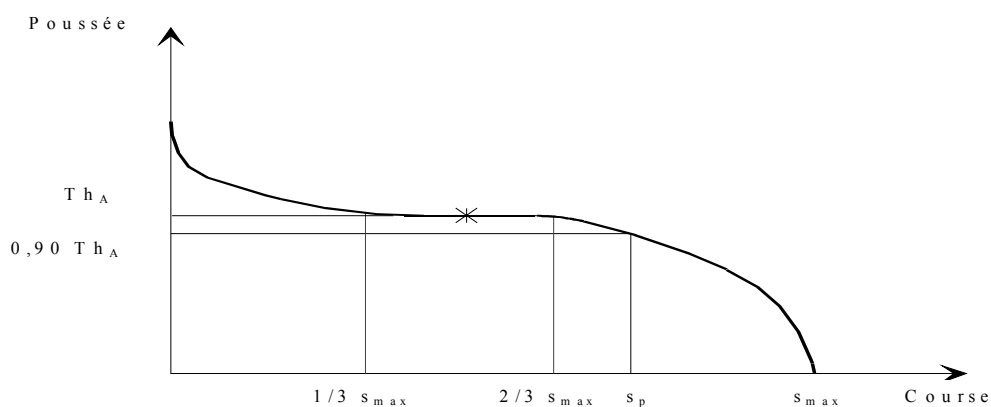
<sup>1</sup> Doit être signé par des personnes différentes même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une même entité, ou bien qu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.

Annexe 19 – Appendice 7

## SYMBOLES ET DÉFINITIONS

SYMBOLE	DÉFINITION
$B_F$	Facteur d'amplification du frein (rapport entre le couple d'actionnement et le couple de freinage)
$C_O$	Couple-seuil d'actionnement (couple minimal nécessaire pour obtenir un couple de freinage mesurable)
$D$	Diamètre extérieur du pneu (diamètre hors tout d'un pneu neuf gonflé)
$d$	Nombre conventionnel désignant le diamètre nominal de la jante et correspondant à son diamètre exprimé soit en inches soit en mm
$F_B$	Force de freinage
$H$	Hauteur nominale du boudin (distance égale à la moitié de la différence entre le diamètre extérieur du pneu et le diamètre nominal de la jante)
$I$	Inertie rotative
$l_T$	Longueur du levier de frein de la remorque d'essai de référence
$M_t$	Couple de freinage moyen
$n_e$	Nombre équivalent de freinages statiques aux fins de l'homologation de type
$n_{er}$	Nombre équivalent de freinages statiques pendant l'essai
$n_D$	Vitesse de rotation du rouleau de dynamomètre
$n_W$	Vitesse de rotation des roues non freinées de l'essieu
$P_d$	Masse maximale techniquement admissible pour le frein
$p$	Pression des freins
$P_{15}$	Pression requise dans la chambre de frein pour produire une course de la tige de poussée de 15 mm par rapport au point zéro
$R$	Rayon de roulement dynamique du pneu (calculé en utilisant $0,485D$ )
$R_a$	Rapport nominal hauteur/largeur du pneu (100 fois le nombre obtenu en divisant la hauteur nominale du boudin en mm par le nombre exprimant sa largeur nominale en mm)
$R_I$	Rapport $s_T / l_T$
$R_R$	Rayon du rouleau du dynamomètre

SYMBOLE	DÉFINITION
$S_1$	Largeur du boudin (distance linéaire entre les flancs extérieurs d'un pneu gonflé, à l'exclusion des parties saillantes (marquage), décorations ou bandes et nervures de protection)
$s$	Course du récepteur (course utile plus course à vide)
$s_{max}$	Course totale du récepteur
$s_p$	Course effective (course à laquelle la poussée engendrée est égale à 90 % de la poussée moyenne $Th_A$ )
$s_T$	Course de la tige de poussée du récepteur de la remorque d'essai de référence, en mm
$Th_A$	Poussée moyenne (la poussée moyenne est déterminée en intégrant les valeurs comprises entre $1/3$ et $2/3$ de la course totale $s_{max}$ )
$Th_s$	Poussée du ressort du frein à ressort
TR	Somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues de la remorque ou de la semi-remorque
V	Vitesse d'essai sur le dynamomètre
$V_1$	Vitesse initiale (début du freinage)
$V_2$	Vitesse à la fin du freinage
$W_{60}$	Énergie absorbée, équivalente à l'énergie cinétique de la masse correspondante pour le frein à l'essai lors d'un freinage de 60 km/h jusqu'à l'arrêt
z	Taux de freinage du véhicule



Annexe 19 – Appendice 8

FICHE DE RENSEIGNEMENTS POUR ESSAIS SUR LE TERRAIN  
PRESCRITE AU PARAGRAPHE 4.4.2.9 DE LA PRÉSENTE ANNEXE

1. Caractéristiques
  - 1.1 Freins:  
Fabricant .....  
Marque .....  
Type .....  
Modèle .....  
Frein à tambour ou frein à disque<sup>1</sup> .....  
Données permettant d'identifier la pièce soumise à l'essai .....  
Couple maximal techniquement admissible d'actionnement du frein ( $C_{max}$ ) .....  
Rattrapage automatique de l'usure: intégré/non intégré<sup>1</sup> .....
  - 1.2 Tambour de frein ou disque de frein:  
Diamètre intérieur du tambour ou diamètre extérieur du disque .....  
Rayon effectif<sup>2</sup> .....  
Épaisseur .....  
Masse .....  
Matériau .....  
Données permettant d'identifier la pièce soumise à l'essai .....
  - 1.3 Garniture ou plaquette de frein:  
Fabricant .....  
Type .....  
Identification .....  
Largeur .....  
Épaisseur .....  
Surface active .....  
Mode de fixation .....  
Données permettant d'identifier la pièce soumise à l'essai .....
  - 1.4 Récepteur:  
Fabricant .....  
Marque .....  
Dimensions .....  
Type .....  
Données permettant d'identifier la pièce soumise à l'essai .....
  - 1.5 Dispositif de rattrapage automatique de l'usure<sup>3</sup>:  
Fabricant .....  
Marque .....  
Type .....  
Version .....  
Données permettant d'identifier la pièce soumise à l'essai .....

1.6 Données concernant le véhicule d'essai:

Véhicule tracteur:

Numéro d'identification .....  
 Charge par essieu .....

Remorque:

Numéro d'identification .....  
 Catégorie: O<sub>2</sub>/O<sub>3</sub>/O<sub>4</sub><sup>1</sup>  
                   remorque/semi-remorque/remorque à essieux médians<sup>1</sup>  
 Nombre d'essieux .....  
 Pneumatiques/jantes:  
                   .....  
                   doubles/simples 1/  
 Rayon de roulement dynamique R en charge .....  
 Charge par essieu .....

2. Données et résultats des essais

2.1 Essai sur le terrain:

Descriptif général: distance parcourue, durée et emplacement  
 .....

2.2 Essai de freinage:

2.2.1 Renseignements concernant la piste d'essai .....

2.2.2 Mode opératoire .....

2.3 Résultats des essais:

Facteur d'amplification du frein  
     Essai 1 .....  
     Date de l'essai 1 .....  
     Essai 2 .....  
     Date de l'essai 2 .....  
     Essai 3 .....  
     Date de l'essai 3 .....

Diagrammes

\_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Biffer la mention inutile.

<sup>2</sup> Freins à disque seulement.

<sup>3</sup> Dispositifs non intégrés seulement.

Annexe 20

## VARIANTE POUR L'HOMOLOGATION DE TYPE DES REMORQUES

## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1 La présente annexe définit une variante pour l'homologation de type des remorques, fondée sur l'utilisation des renseignements contenus dans les procès-verbaux d'essai établis conformément aux annexes 11 et 19.
- 1.2 À l'achèvement des procédures de contrôle décrites aux paragraphes 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de la présente annexe, le service technique/l'autorité d'homologation doit délivrer un certificat d'homologation de type conforme au modèle de l'annexe 2, appendice 1.
- 1.3 Aux fins des calculs définis dans la présente annexe, la hauteur du centre de gravité est définie conformément à la méthode présentée dans l'appendice 1 de la présente annexe.

## 2. DEMANDE D'HOMOLOGATION DE TYPE

- 2.1 La demande d'une homologation CEE d'un type de remorque en ce qui concerne l'équipement de freinage doit être présentée par le fabricant de la remorque qui est tenu de fournir au service technique au moins les pièces suivantes:
- 2.1.1 Une copie du certificat d'homologation de type de la CEE ou de l'UE et la fiche technique d'une remorque, ci-après désignée «remorque de référence», sur laquelle fonder la comparaison de l'efficacité du système de freinage de service. Cette remorque aura été soumise aux essais prescrits dans l'annexe 4 du présent Règlement pour ce type de remorque, ou dans la directive correspondante de l'UE. Une remorque homologuée selon la variante présentée dans la présente annexe ne saurait servir de remorque de référence.
- 2.1.2 Copie des procès-verbaux d'essai selon l'annexe 11 et l'annexe 19.
- 2.1.3 Un dossier technique contenant les résultats de contrôle pertinents, y compris les calculs pour les éléments suivants:

Prescriptions relatives à l'efficacité	Référence, annexe 20
Efficacité du freinage de service à froid	3.0
Efficacité du frein de stationnement	4.0
Efficacité du freinage d'urgence	5.0
Défaillance du système de répartition	6.0
Système antiblocage	7.0
Contrôles fonctionnels et contrôles de l'équipement	8.0

- 2.1.4 Une remorque, représentative du type à homologuer, ci-après désignée «remorque considérée».
- 2.2 Le fabricant de la «remorque de référence» doit aussi être le fabricant de la «remorque considérée».
3. VARIANTE POUR LA DÉMONSTRATION DE L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME DE FREINAGE DE SERVICE À FROID (ESSAI DU TYPE 0)
- 3.1 Pour démontrer que le système de freinage de service satisfait aux dispositions de l'essai du type 0 pour l'efficacité à froid, on doit vérifier par calcul que la «remorque considérée» dispose d'une force de freinage (TR) suffisante pour obtenir l'efficacité prescrite du système de freinage de service et qu'une adhérence suffisante est disponible sur route sèche (étant admis un coefficient d'adhérence de 0,8) pour pouvoir utiliser cette force de freinage.
- 3.2 Contrôle
- 3.2.1 Les prescriptions des paragraphes 1.2.7 et 3.1.2 de l'annexe 4 (efficacité prescrite à froid et obtention de cette efficacité sans blocage de roues, sans que le véhicule ne quitte sa trajectoire et sans vibration anormale) sont considérées comme remplies par la remorque considérée si elle répond aux critères de contrôle énoncés dans le paragraphe ci-après, aussi bien en charge qu'à vide.
- 3.2.1.1 L'empattement de la remorque considérée ne doit pas être inférieur à 0,8 fois celui de la remorque de référence.
- 3.2.1.2 Toute différence de couple d'actionnement entre deux essieux d'un même bogie de la «remorque considérée» doit être la même que sur la «remorque de référence».
- 3.2.1.3 Le nombre et l'agencement des essieux (relevables, directeurs, etc.) de la «remorque considérée» ne doivent pas différer de ceux de la remorque de référence.
- 3.2.1.4 La répartition de la charge statique par essieu de la remorque considérée ne doit pas différer de plus de 10 % de celle de la remorque de référence.
- 3.2.1.5 Pour les semi-remorques, il doit être établi un graphique conformément à l'appendice 2, à l'aide duquel on contrôle que:
- $TR_{\max} \geq TR_{pr}$  (c'est-à-dire que la ligne (1) ne doit pas être située au-dessous de la ligne (3)), et
- $TR_L \geq TR_{pr}$  (c'est-à-dire que la ligne (2) ne doit pas être située au-dessous de la ligne (3)).

3.2.1.6 Pour les remorques à essieux médians, il doit être établi un graphique selon l'appendice 3, à l'aide duquel on contrôle que:

$TR_{\max} \geq TR_{pr}$  (c'est-à-dire que la ligne (1) ne doit pas être située au-dessous de la ligne (3)), et

$TR_L \geq TR_{pr}$  (c'est-à-dire que la ligne (2) ne doit pas être située au-dessous de la ligne (3)).

3.2.1.7 Pour les remorques, il doit être établi un graphique selon l'appendice 4, à l'aide duquel on contrôle que:

$TR_{\max} \geq TR_{pr}$  (c'est-à-dire que la ligne (1) ne doit pas être située au-dessous de la ligne (2)), et

$TR_{Lf} \geq TR_{prf}$  (c'est-à-dire que la ligne (4) ne doit pas être située au-dessous de la ligne (3)), et

$TR_{Lr} \geq TR_{pr}$  (c'est-à-dire que la ligne (6) ne doit pas être située au-dessous de la ligne (5)).

#### 4. VARIANTE POUR LA DÉMONSTRATION DE L'EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT

##### 4.1 Généralités

4.1.1 Cette méthode, qui constitue une variante à l'essai physique des remorques sur une pente, permet de vérifier que les remorques équipées d'un frein de stationnement à ressort satisfont aux prescriptions applicables à l'efficacité du système de freinage de stationnement. Cette méthode n'est pas appliquée aux remorques équipées d'un frein de stationnement autre qu'à ressort, lesquelles sont soumises à l'essai physique prescrit à l'annexe 4.

4.1.2 L'efficacité prescrite du système de freinage de stationnement doit être démontrée par calcul, en utilisant les formules des paragraphes 4.2 et 4.3.

##### 4.2 Efficacité du système de freinage de stationnement

4.2.1 La force de freinage de stationnement exercée à la périphérie des pneumatiques du ou des essieux freinés par le frein de stationnement à ressort doit être calculée en utilisant la formule suivante:

$$T_{pi} = (Th_s \cdot 1 - C_o) \cdot n \cdot B_F / R_s$$



4.2.2 La réaction normale du sol sur les essieux d'une remorque arrêtée sur une pente montante ou descendante de 18 % doit être calculée en utilisant les formules suivantes:

4.2.2.1 Dans le cas des remorques:

4.2.2.1.1 En montée

$$N_{FU} = \left( PR_F - \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{FUi} = \frac{N_{FU}}{i_F}$$

$$N_{RU} = \left( PR_R + \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{RUi} = \frac{N_{RU}}{i_R}$$

4.2.2.1.2 En descente

$$N_{FD} = \left( PR_F + \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{FDi} = \frac{N_{FD}}{i_F}$$

$$N_{RD} = \left( PR_R - \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{RDi} = \frac{N_{RD}}{i_R}$$

4.2.2.2 Dans le cas des remorques à essieux médians:

4.2.2.2.1 En montée

$$N_{RU} = \left( P + \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{RUi} = \frac{N_{RU}}{i_R}$$

## 4.2.2.2.2 En descente

$$N_{RD} = \left( P - \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{RD_i} = \frac{N_{RD}}{i_R}$$

## 4.2.2.3 Dans le cas des semi-remorques:

## 4.2.2.3.1 En montée

$$N_{RU} = \left( P - \frac{P_s \cdot E_R}{E_L} + \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{RU_i} = \frac{N_{RU}}{i_R}$$

## 4.2.2.3.2 En descente

$$N_{RD} = \left( P - \frac{P_s \cdot E_R}{E_L} - \frac{\tan P \cdot h \cdot P}{E_L} \right) \cos P$$

$$N_{RD_i} = \frac{N_{RD}}{i_R}$$

## 4.3 Contrôle

## 4.3.1 L'efficacité du système de freinage de stationnement de la remorque doit être vérifiée en utilisant les formules suivantes:

$$\left( \frac{\sum A_{Di} + \sum B_{Di}}{P} + 0,01 \right) \cdot 100 \geq 18 \%$$

et:

$$\left( \frac{\sum A_{Ui} + \sum B_{Ui}}{P} + 0,01 \right) \cdot 100 \geq 18 \%$$

## 5. VARIANTE POUR LA DÉMONSTRATION DE L'EFFICACITÉ DE FREINAGE D'URGENCE/AUTOMATIQUE

### 5.1 Généralités

5.1.1 Pour démontrer le respect des prescriptions applicables à l'efficacité du freinage automatique, on doit soit comparer la pression requise dans la chambre de frein pour obtenir l'efficacité prescrite et la pression asymptotique dans la chambre après avoir déconnecté la conduite d'alimentation, conformément au paragraphe 5.2.1, soit vérifier que la force de freinage fournie par le ou les essieux équipés de freins à ressort est suffisante pour parvenir à l'efficacité prescrite, conformément au paragraphe 5.2.2.

### 5.2 Contrôle

5.2.1 Les prescriptions du paragraphe 3.3 de l'annexe 4 sont considérées comme remplies par la remorque considérée si la pression asymptotique dans la chambre de frein ( $p_c$ ) après déconnexion de la conduite d'alimentation est supérieure à la pression dans la chambre de frein ( $p_c$ ) nécessaire pour obtenir 13,5 % de la force correspondant à la masse maximale supportée par les roues à l'arrêt. La pression dans la conduite d'alimentation doit être stabilisée à 700 kPa avant déconnexion.

5.2.2 Les prescriptions du paragraphe 3.3 de l'annexe 4 sont considérées comme remplies par la remorque considérée équipée de freins à ressort si:

$$\Sigma T_{pi} \geq 0,135 \cdot PR \cdot g$$

où  $T_{pi}$  est calculé selon le paragraphe 4.2.1.

## 6. VARIANTE POUR LA DÉMONSTRATION DE L'EFFICACITÉ DU FREINAGE EN CAS DE DÉFAILLANCE DU SYSTÈME DE RÉPARTITION

### 6.1 Généralités

6.1.1 Pour démontrer le respect des prescriptions en matière d'efficacité de freinage en cas de défaillance du système de répartition du freinage, on compare la pression dans la chambre de frein nécessaire pour obtenir l'efficacité prescrite et la pression qui y est disponible en cas de défaillance du système de répartition.

### 6.2 Contrôle

6.2.1 Les prescriptions du paragraphe 6 de l'appendice de l'annexe 10 sont considérées comme remplies par la remorque essayée si la pression définie au paragraphe 6.2.1.1 est supérieure ou égale à la pression définie au paragraphe 6.2.1.2, aussi bien en charge qu'à vide.

- 6.2.1.1 Pression dans la chambre de frein ( $p_c$ ) de la remorque considérée, lorsque  $p_m = 650$  kPa, pression dans la conduite d'alimentation = 700 kPa et présence d'une défaillance du système de répartition de freinage.
- 6.2.1.2 Pression dans la chambre de frein ( $p_c$ ) pour produire un taux de freinage de 30 % de l'efficacité du système de freinage de service prescrite pour la remorque considérée.
7. VARIANTE POUR LA DÉMONSTRATION DE L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME ANTIBLOCCAGE
- 7.1 Généralités
- 7.1.1 L'essai selon l'annexe 13 du présent Règlement peut être omis lors de l'homologation de type de la remorque si le système antiblocage (ABS) satisfait aux prescriptions de l'annexe 19 du présent Règlement.
- 7.2 Contrôle
- 7.2.1 Contrôle des éléments et de l'installation

Les caractéristiques de l'ABS monté sur la remorque devant faire l'objet d'une homologation de type doivent être contrôlées selon chacun des critères suivants:

Paragraphes	CRITÈRES
7.2.1.1 a) Capteur(s) b) Calculateur(s) c) Modulateur(s)	Aucun changement n'est admis Aucun changement n'est admis Aucun changement n'est admis
7.2.1.2 Calibres et longueurs des conduites a) Alimentation du ou des modulateurs depuis le réservoir Diamètre intérieur minimal Longueur totale maximale b) Alimentation des chambres de frein Diamètre intérieur Longueur totale maximale	Peut être augmenté Peut être réduite  Aucun changement n'est admis Peut être réduite
7.2.1.3 Conditions d'allumage du signal d'avertissement	Aucun changement n'est admis
7.2.1.4 Différences de couple d'actionnement à l'intérieur du même bogie	Seules les différences autorisées (le cas échéant) sont admises
7.2.1.5 Pour les autres restrictions voir le paragraphe 4 du procès-verbal d'essai décrit à l'appendice 6 de l'annexe 19 du présent Règlement	L'installation doit rester dans le cadre des restrictions définies – Aucun écart n'est admis

### 7.3 Contrôle de la capacité du réservoir

7.3.1 Étant donné la grande diversité des systèmes de freinage et des équipements auxiliaires utilisés sur les remorques, il n'est pas possible de donner un tableau des capacités de réservoir recommandées. Pour vérifier que la capacité de stockage installée est suffisante, on peut effectuer les essais selon le paragraphe 6.1 de l'annexe 13 du présent Règlement ou appliquer la méthode ci-après:

7.3.1.1 Dans le cas des freins dépourvus de rattrapage automatique d'usure, les freins de la remorque considérée doivent être réglés de telle manière que le rapport ( $R_f$ ) entre la course de la tige-poussoir de la chambre de frein ( $s_T$ ) et la longueur du levier ( $l_T$ ) soit de 0,2.

Exemple:

$$l_T - 130 \text{ mm}$$

$$R_e - s_T/l_T = s_T/130 = 0,2$$

$$s_T - \text{course de la tige-poussoir à une pression de la chambre de 650 kPa} \\ = 130 \times 0,2 = 26 \text{ mm}$$

7.3.1.2 Les freins équipés d'un rattrapage automatique d'usure doivent être réglés au jeu de fonctionnement normal.

7.3.1.3 Le réglage des freins, tel que défini ci-dessus, doit être effectué freins froids ( $\leq 100 \text{ }^\circ\text{C}$ ).

7.3.1.4 Les freins étant réglés selon la méthode définie ci-dessus comme il convient, le ou les répartiteurs de freinage étant réglés à l'état «en charge» et le niveau initial d'énergie étant réglé selon le paragraphe 6.1.2 de l'annexe 13 du présent Règlement, le ou les réservoirs d'énergie doivent être isolés de leur alimentation. Le freinage doit être effectué avec une pression de commande de 650 kPa à la tête d'accouplement, puis les freins doivent être desserrés complètement. D'autres freinages sont effectués jusqu'au nombre  $n_e$  déterminé d'après l'essai effectué conformément au paragraphe 5.4.1.2.4.2 de l'annexe 19 du présent Règlement et défini au paragraphe 2.5 du procès-verbal d'homologation du système antiblocage. Pendant ce freinage, la pression dans le circuit doit être suffisante pour fournir à la périphérie des roues une force totale de freinage égale ou supérieure à 22,5 % de la force correspondant à la masse maximale sur ces roues à l'arrêt, et ce sans causer le fonctionnement automatique d'un système de freinage indépendant du système antiblocage.

8. CONTRÔLES FONCTIONNELS ET CONTRÔLES DE L'INSTALLATION
- 8.1 Le service technique/autorité d'homologation doit effectuer les contrôles fonctionnels et les contrôles d'installation visés aux paragraphes suivants:
  - 8.1.1 Fonctionnement du système antiblocage
    - 8.1.1.1 Le contrôle doit se limiter à une vérification dynamique du système antiblocage. Pour assurer l'exécution de cycles complets, il peut être nécessaire de régler le répartiteur de freinage ou d'utiliser un revêtement à faible coefficient d'adhérence. Si le système antiblocage n'est pas homologué selon l'annexe 19, la remorque doit être soumise à l'essai selon l'annexe 13 et satisfaire aux prescriptions pertinentes de celle-ci.
    - 8.1.2 Mesure du temps de réponse
      - 8.1.2.1 Le service technique doit vérifier que la remorque considérée est conforme aux prescriptions de l'annexe 6.
    - 8.1.3 Consommation statique d'énergie
      - 8.1.3.1 Le service technique doit vérifier que la remorque considérée est conforme aux prescriptions des annexes 7 et 8, selon qu'il convient.
    - 8.1.4 Fonctionnement du frein de service
      - 8.1.4.1 Le service technique doit vérifier qu'il n'y a pas de vibrations anormales lors du freinage.
    - 8.1.5 Fonctionnement du frein de stationnement
      - 8.1.5.1 Le service technique doit actionner et relâcher le frein de stationnement pour contrôler un fonctionnement correct.
    - 8.1.6 Fonctionnement du freinage d'urgence/automatique
      - 8.1.6.1 Le service technique doit vérifier que la remorque considérée satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.18.4.2 du présent Règlement.
    - 8.1.7 Contrôle de l'identification du véhicule et des éléments
      - 8.1.7.1 Le service technique doit vérifier que la remorque considérée correspond aux caractéristiques indiquées dans le certificat d'homologation de type.
    - 8.1.8 Contrôles supplémentaires
      - 8.1.8.1 Le service technique peut demander, si nécessaire, que des contrôles supplémentaires soient effectués.

---

Annexe 20 – Appendice 1

## MÉTHODE DE CALCUL DE LA HAUTEUR DU CENTRE DE GRAVITÉ

Pour le véhicule complet (en charge et à vide), la hauteur du centre de gravité peut être calculée comme suit:

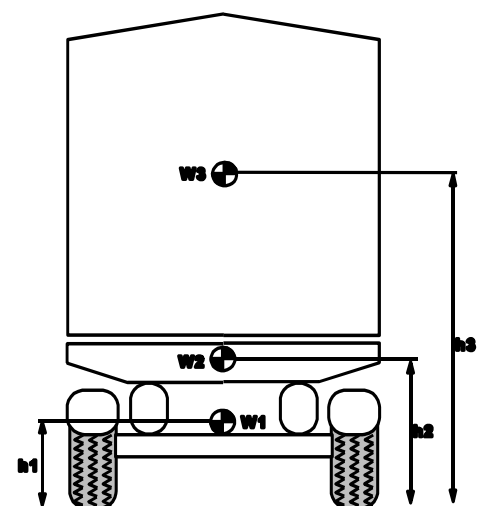
- h1 – hauteur du centre de gravité de l'essieu ou des essieux (y compris les pneumatiques, les ressorts, etc.)  
=  $R \cdot 1,1$ ,
- h2 – hauteur du centre de gravité du châssis (en charge) =  $(h6 + 8) \cdot 0,5$ ,
- h3 – hauteur du centre de gravité de la charge utile et de la caisse (en charge)  
=  $(h7 \cdot 0,3) + h6$ ,
- h4 – hauteur du centre de gravité du châssis (à vide) =  $h2 + s$ ,
- h5 – hauteur du centre de gravité de la caisse (à vide) =  $(h7 \cdot 0,5) + h6 + s$ ,

où

- h6 – hauteur du châssis, point le plus haut,
- h7 – cotes de la caisse, intérieur,
- h8 – hauteur du châssis, point le plus bas,
- P – masse totale de la remorque,
- PR – masse totale sur toutes les roues d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieux médians,
- R – rayon du pneumatique,
- s – débattement du ressort entre les états en charge et à vide,
- W1 – masse de l'essieu ou des essieux (y compris les pneumatiques, les ressorts, etc.)  
=  $P \cdot 0,1$ ,
- W2 – masse du châssis =  $(P_{unl} - W1) \cdot 0,8$ ,
- W3 – masse de la charge utile et de la caisse,
- W4 – masse de la caisse =  $(P_{unl} - W1) \cdot 0,2$ .

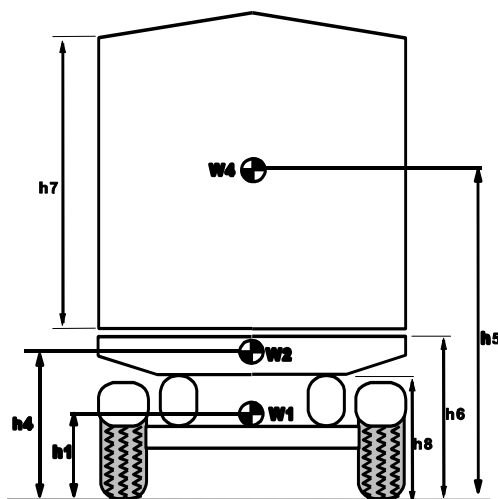
EN CHARGE:

$$h_{Rlad} = \frac{h1 \cdot W1 + h2 \cdot W2 + h3 \cdot W3}{P_{lad}}$$



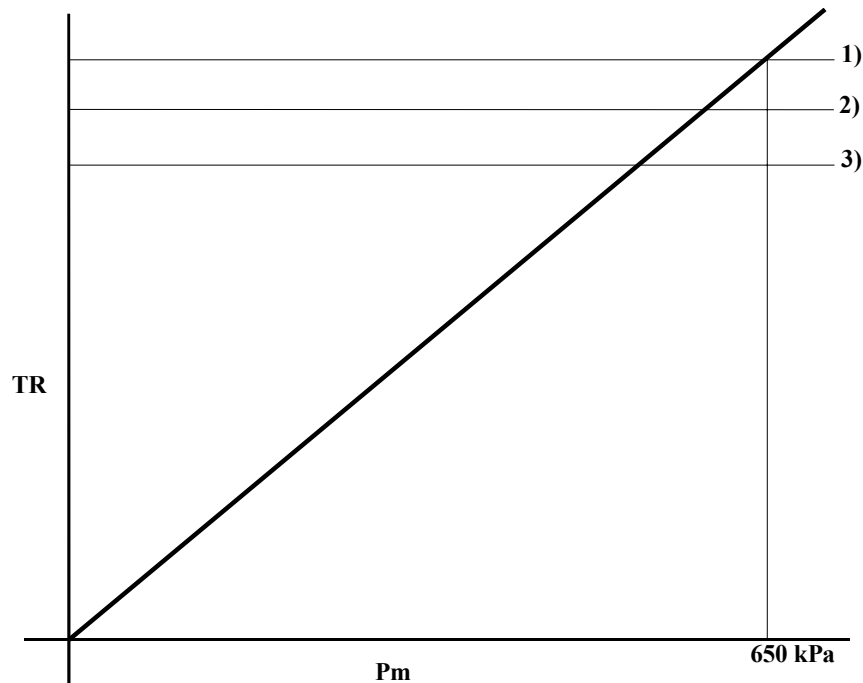
À VIDE:

$$h_{Runl} = \frac{h1 \cdot W1 + h4 \cdot W2 + h5 \cdot W4}{P_{unl}}$$

Notes:

- 1) Pour les remorques du type à plateau, on prendra une hauteur maximale de 4 m.
- 2) Pour les remorques pour lesquelles la hauteur exacte du centre de gravité de la charge utile est inconnue, cette hauteur sera fixée à 0,3 fois les dimensions intérieures de la caisse.
- 3) Pour les remorques à suspension pneumatique, la valeur de s sera fixée à zéro.
- 4) Pour les semi-remorques et les remorques à essieux médians, remplacer P par PR chaque fois que nécessaire.



Annexe 20 – Appendice 2GRAPHIQUE DE CONTRÔLE AUX FINS DU PARAGRAPHE 3.2.1.5  
– SEMI-REMORQUES

- 1) =  $TR_{\max}$ , lorsque  $p_m = 650 \text{ kPa}$  et pression dans la conduite d'alimentation =  $700 \text{ kPa}$   
 2) =  $F_{R_{\text{dyn}}} \cdot 0,8 = TR_L$   
 3) =  $0,45 \cdot F_R = TR_{pr}$

où

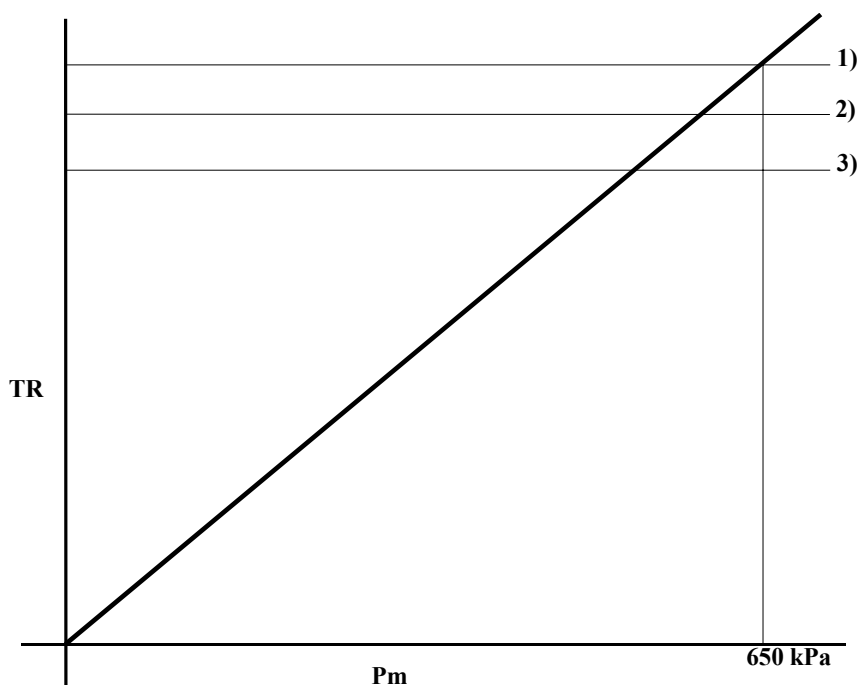
$$F_{R_{\text{dyn}}} = F_R - \frac{(TR_{pr} \cdot h_k) + (p \cdot g \cdot Z_c (h_R - h_k))}{E_R}$$

la valeur de  $z_c$  étant calculée au moyen de la formule suivante:

$$z_c = 0,45 - 0,01 \left( \frac{F_R}{(P + 7\,000)g} \right) + 0,01$$

Notes:

- 1) La valeur 7 000 ci-dessus représente la masse d'un véhicule tracteur sans remorque.
- 2) Aux fins de ces calculs, les essieux très rapprochés (entraxe de moins de 2 m) peuvent être considérés comme un seul essieu.

Annexe 20 – Appendice 3GRAPHIQUE DE CONTRÔLE AUX FINS DU PARAGRAPHE 3.2.1.6  
– REMORQUES À ESSIEUX MÉDIANS

- 1) =  $TR_{\max}$ , lorsque  $p_m = 650$  kPa et pression dans la conduite d'alimentation = 700 kPa  
 2) =  $F_{R_{\text{dyn}}} \cdot 0,8 = TR_L$   
 3) =  $0,5 \cdot F_R = TR_{pr}$

où

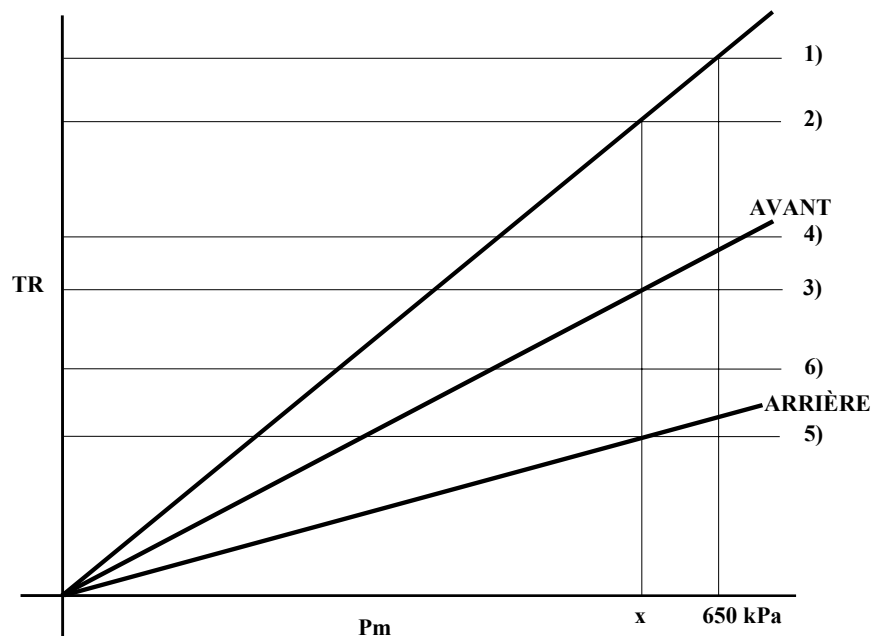
$$F_{R_{\text{dyn}}} = F_R - \frac{(TR_{pr} \cdot h_k) + (p \cdot g \cdot Z_c (h_R - h_k))}{E_R}$$

la valeur de  $z_c$  étant calculée au moyen de la formule suivante:

$$z_c = 0,45 - 0,01 \left( \frac{F_R}{(P + 7\,000)g} \right) + 0,01$$

Notes:

- 1) La valeur 7 000 ci-dessus représente la masse d'un véhicule tracteur sans remorque.
- 2) Aux fins de ces calculs, les essieux très rapprochés (entraxe de moins de 2 m) peuvent être considérés comme un seul essieu.

Annexe 20 – Appendice 4GRAPHIQUE DE CONTRÔLE AUX FINS DU PARAGRAPHE 3.2.1.7  
– REMORQUES

- 1) =  $TR_{max}$ , lorsque  $p_m = 650$  kPa et pression dans la conduite d'alimentation = 700 kPa  
 2) =  $0,5 \cdot F_R = TR_{pr}$   
 3) =  $TR_{prf} = TR_f$ , lorsque  $p_m = x$   
 4) =  $F_{fdyn} \cdot 0,8 = TR_{Lf}$   
 5) =  $TR_{prf} = TR_r$ , lorsque  $p_m = x$   
 6) =  $F_{rdyn} \cdot 0,8 = TR_{Lr}$

où

$$F_{fgdyn} = F_f + \frac{P \cdot g \cdot Z_c \cdot h_R}{E}$$

et

$$F_{rdyn} = F_r - \frac{P \cdot g \cdot Z_c \cdot h_R}{E}$$

la valeur de  $z_c$  étant calculée au moyen de la formule suivante:

$$z_c = 0,5 - 0,01 \left( \frac{F_R}{(p + 7\,000)g} \right) + 0,01$$

Notes:

- 1) La valeur 7 000 ci-dessus représente la masse d'un véhicule tracteur sans remorque.
- 2) Aux fins de ces calculs, les essieux très rapprochés (entraxe de moins de 2 m) peuvent être considérés comme un seul essieu.

Annexe 20 – Appendice 5

## SYMBOLES ET DÉFINITIONS

SYMBOLE	DÉFINITION
$A_{Di}$	$T_{pi}$ lorsque $T_{pi} \leq 0,8 N_{FDi}$ pour les essieux avant, ou $0,8 N_{FDi}$ lorsque $T_{pi} > 0,8 N_{FDi}$ pour les essieux avant
$B_{Di}$	$T_{pi}$ lorsque $T_{pi} \leq 0,8 N_{RDi}$ pour les essieux arrière, ou $0,8 N_{RDi}$ lorsque $T_{pi} > 0,8 N_{RDi}$ pour les essieux arrière
$A_{Ui}$	$T_{pi}$ lorsque $T_{pi} \leq 0,8 N_{FUi}$ pour les essieux avant, ou $0,8 N_{FUi}$ lorsque $T_{pi} > 0,8 N_{FUi}$ pour les essieux avant
$B_{Ui}$	$T_{pi}$ lorsque $T_{pi} \leq 0,8 N_{RUi}$ pour les essieux arrière, ou $0,8 N_{RUi}$ lorsque $T_{pi} > 0,8 N_{RUi}$ pour les essieux arrière
$B_F$	facteur d'amplification du frein
$C_o$	couple-seuil d'actionnement (couple minimal sur l'axe de came nécessaire pour produire un couple de freinage mesurable)
$E$	empattement
$E_L$	distance entre la béquille de parcage et le centre du ou des essieux d'une remorque à essieux médians ou d'une semi-remorque
$E_R$	distance entre le pivot d'attelage et le centre du ou des essieux de la semi-remorque
$F$	force (N)
$F_f$	Réaction statique normale du sol sur le ou les essieux avant
$F_{fdyn}$	Réaction dynamique normale du sol sur le ou les essieux avant
$F_f$	Réaction statique normale du sol sur le ou les essieux arrière
$F_{rdyn}$	Réaction dynamique normale du sol sur le ou les essieux arrière
$F_R$	réaction statique normale du sol sur la totalité des roues de la remorque ou de la semi-remorque

SYMBOLE	DÉFINITION
$F_{Rdyn}$	réaction dynamique normale du sol sur l'ensemble des roues de la remorque ou de la semi-remorque
$g$	accélération de la pesanteur ( $9,81 \text{ m/s}^2$ )
$h$	hauteur du centre de gravité au-dessus du sol
$h_K$	hauteur de la sellette d'attelage (pivot d'attelage)
$h_r$	hauteur du centre de gravité de la remorque
$i$	indice de l'essieu
$i_F$	Nombre d'essieux avant
$i_R$	nombre d'essieux arrière
$l$	Longueur du levier
$N$	nombre de récepteurs de frein à ressort par essieu
$N_{FD}$	réaction normale du sol sur le ou les essieux avant dans une descente de 18 %
$N_{FDi}$	réaction normale du sol sur l'essieu avant $i$ dans une descente de 18 %
$N_{FU}$	réaction normale du sol sur le ou les essieux avant dans une montée de 18 %
$N_{FUi}$	réaction normale du sol sur l'essieu avant $i$ dans une montée de 18 %
$N_{RD}$	réaction normale du sol sur le ou les essieux arrière dans une descente de 18 %
$N_{RDi}$	réaction normale du sol sur l'essieu arrière $i$ dans une descente de 18 %
$N_{RU}$	réaction normale du sol sur le ou les essieux arrière dans une montée de 18 %
$N_{RUi}$	réaction normale du sol sur l'essieu arrière $i$ dans une montée de 18 %
$p_m$	Pression à la tête d'accouplement de la conduite de commande
$p_c$	Pression dans la chambre de frein
$P$	masse du véhicule
$P_s$	masse statique à la sellette d'attelage pour une masse de remorque $P$

SYMBOLE	DÉFINITION
PR	réaction statique normale du sol sur les roues de la remorque ou de la semi-remorque
PR <sub>F</sub>	réaction statique normale du sol sur les essieux avant sur sol horizontal
PR <sub>R</sub>	réaction statique normale du sol sur les essieux arrière sur sol horizontal
R <sub>s</sub>	rayon statique en charge du pneumatique, calculé au moyen de la formule suivante: $R_s = \frac{1}{2} dr + F_R \cdot H$ où dr – diamètre nominal de la jante H – hauteur nominale du boudin = $\frac{1}{2} (d - dr)$ d – nombre conventionnel pour le diamètre de la jante F <sub>R</sub> – facteur défini par l'ETRTO (Engineering Design Information 1994, p. CV.11)
T <sub>pi</sub>	force de freinage à la périphérie de toutes les roues de l'essieu i produite par le ou les freins à ressort
Th <sub>s</sub>	poussée du ressort du frein à ressort
TR	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues de la remorque ou de la semi-remorque
TR <sub>f</sub>	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues du ou des essieux avant
TR <sub>r</sub>	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues du ou des essieux arrière
TR <sub>max</sub>	somme des forces de freinage maximales disponibles à la périphérie de toutes les roues de la remorque ou de la semi-remorque
TR <sub>L</sub>	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues de la remorque ou de la semi-remorque, à laquelle la limite d'adhérence est atteinte
TR <sub>Lf</sub>	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues du ou des essieux avant, à laquelle la limite d'adhérence est atteinte
TR <sub>Lr</sub>	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues du ou des essieux arrière, à laquelle la limite d'adhérence est atteinte

SYMBOLE	DÉFINITION
$TR_{pr}$	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues de la remorque ou de la semi-remorque, requise pour atteindre l'efficacité prescrite
$TR_{prf}$	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues du ou des essieux avant, requise pour parvenir à l'efficacité prescrite
$TR_{prr}$	somme des forces de freinage à la périphérie de toutes les roues du ou des essieux arrière, requise pour parvenir à l'efficacité prescrite
$z_c$	taux de freinage de l'ensemble de véhicules, la remorque seule étant freinée
$\cos P$	cosinus de l'angle sous-tendu entre une pente de 18 % et le plan horizontal = 0,98418
$\tan P$	tangente de l'angle sous-tendu entre une pente de 18 % et le plan horizontal = 0,18

-----