



Conseil économique et social

Distr. générale
12 avril 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

157^e session

Genève, 26-29 juin 2012

Point 4.9.1 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRRF**

Proposition de complément 14 au Règlement n° 13-H (Freins des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage*

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-douzième session. Il a pour objet de préciser les niveaux d'efficacité du freinage qui sont convenables aux différentes positions de la clef de contact. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1 tel qu'amendé par le rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/72, par. 12 et annexe II). Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Paragraphe 5.2.20.1, modifier comme suit:

- «5.2.20.1 Lorsque le frein de stationnement est desserré, le frein de service doit être capable de:
- a) Lorsque le dispositif de commande marche/arrêt du véhicule est en position “marche”, produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle requise lors de l’essai de type 0 (mesure de l’efficacité du freinage de service) visé au paragraphe 2.1 de l’annexe 3 au présent Règlement,
 - b) Dans les 60 premières secondes suivant le passage du dispositif de commande marche/arrêt en position “arrêt” ou “verrouillé” et/ou le retrait de la clef de contact, le fait de freiner trois fois doit produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle requise lors de l’essai de type 0 (mesure de l’efficacité du freinage de service) visé au paragraphe 2.1 de l’annexe 3 au présent Règlement, et
 - c) À l’issue de la durée susmentionnée ou dès le quatrième freinage intervenu dans les 60 premières secondes, le premier de ces deux états étant déterminant, produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle requise lors de l’essai de type 0 (mesure de l’efficacité du freinage de secours) visé au paragraphe 2.2 de l’annexe 3 au présent Règlement.

Il est entendu qu’il reste suffisamment d’énergie dans le système de transmission d’énergie du frein de service.».
