

5 décembre 2023

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

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

Additif 130 – Règlement ONU n° 131

Révision 2 – Amendement 1

Complément 1 à la série 02 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 24 septembre 2023

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système avancé de freinage d'urgence (AEBS)

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2023/12.



Nations Unies

* Anciens titres de l'Accord :

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

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



Paragraphe 5.4.1.1, lire :

« 5.4.1.1 La fonction AEBS doit être réactivée automatiquement à chaque nouveau démarrage du moteur (ou à chaque nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas). Cette prescription n'est pas applicable aux redémarrages (ou nouveaux cycles de fonctionnement, selon le cas) qui surviennent automatiquement en raison, par exemple, du fonctionnement d'un système arrêt-démarrage automatique. ».

Paragraphe 6.9, lire (insérer un renvoi à la nouvelle note de bas de page 5 et ajouter la nouvelle note de bas de page 5) :

« 6.9 Fiabilité du système

6.9.1 Chacun des scénarios d'essai ci-dessus, sachant qu'un scénario correspond à une configuration donnée, pour une vitesse du véhicule mis à l'essai, pour une configuration de charge et pour une catégorie (véhicule contre véhicule, véhicule contre piéton), doit être appliqué deux fois. Si l'un de ces deux essais ne satisfait pas aux prescriptions, il peut être répété une fois. Un scénario d'essai est jugé satisfaisant si deux essais répondent aux prescriptions. Le nombre d'essais insatisfaisants dans une catégorie ne doit pas dépasser :

- a) 10,0 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios véhicule contre véhicule ; et
- b) 10,0 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios véhicule contre piéton⁵.

⁵ Au cas où le nombre total d'essais dans une catégorie serait encore inférieur à 10, des essais supplémentaires pour cette catégorie peuvent être effectués, y compris le scénario d'essai insatisfaisant, pour atteindre un nombre total d'essais au moins égal à 10.

6.9.2 La cause principale de tout essai insatisfaisant doit être analysée avec le service technique et annexée au procès-verbal d'essai. Si la cause principale ne peut être imputée à une variation des paramètres de la configuration d'essai, le service technique peut effectuer des essais à toute autre vitesse dans la plage de vitesses définie aux paragraphes 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 ou 5.2.2.4, selon le cas.

6.9.3 Dans le cadre de l'évaluation visée à l'annexe 3, le constructeur doit démontrer, dossier à l'appui, que le système peut satisfaire aux prescriptions. ».

Les notes de bas de page suivantes sont renumérotées.