



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
RESTRAINT

TRANS/WP.29/GRRF/2003/11
22 novembre 2002

Original : ANGLAIS et FRANCAIS
ANGLAIS ET FRANÇAIS
SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)
Groupe de travail en matière de roulement et de freinage
(Cinquante-troisième session, 3-7 février 2003,
point 1.1. de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT No 13

(Freinage)

Transmis par l'expert de la Fédération de Russie

Note : Le texte reproduit ci-après a été transmis par l'expert de la Fédération de la Russie pour modifier le texte de la proposition de l'annexe 2 du rapport de la cinquante-unième session (TRANS/WP.29/GRRF/51). Il est fondé sur le texte d'un document distribué sans cote lors de la cinquante-deuxième session (TRANS/WP.29/GRRF/52, par. 3).

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts de roulement et freinage

A. INTRODUCTION

Position de l'expert de la Fédération de Russie concernant les dispositions relatives au système de desserrage auxiliaire des freins à ressort (Règlement no. 13 par. 3 de l'annexe 8)

Sur les autobus, le système de desserrage des freins à ressort est muni d'un robinet à main combiné. De plus, le robinet principal, qui assure la commande proportionnelle de la chambre des ressorts, est couplé à un deuxième robinet qui commande le système de desserrage auxiliaire (Wabco 961 722 2620 ... 2640). Les deux robinets (principal et auxiliaire) sont reliés à la même commande. Le principe de cette transmission est illustré dans le graphique 1 ci-dessous.

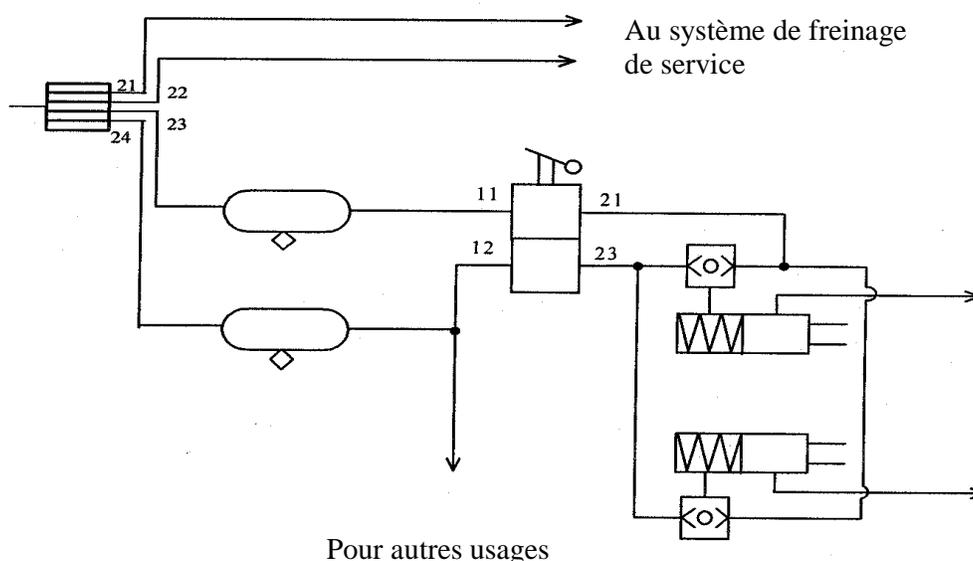


Figure 1

Lorsque le système pneumatique d'un véhicule est rechargé à partir d'une pression nulle, ce schéma est conforme aux prescriptions du paragraphe 2.3, étant donné que les réservoirs du système de freinage de service sont remplis en priorité. Dans tous les autres cas, le desserrage des freins à ressort est possible, même avec une pression nulle dans les réservoirs du système de freinage de service, ce qui va à l'encontre des dispositions du paragraphe 2.3 (deuxième partie).

Alors que les dispositions susvisées imposent une limite au fonctionnement de la commande principale du système de freins à ressort, le système auxiliaire de desserrage doit toujours être prêt à fonctionner.

Il en découle que, lorsqu'on applique le schéma indiqué dans le graphique 1, la commande du système de freinage à ressorts n'est pas conforme aux dispositions du paragraphe 2.3. Pour éliminer cette incohérence, il faut disposer d'une commande distincte pour le système de freinage de stationnement et pour le système de desserrage auxiliaire (voir graphique 2).

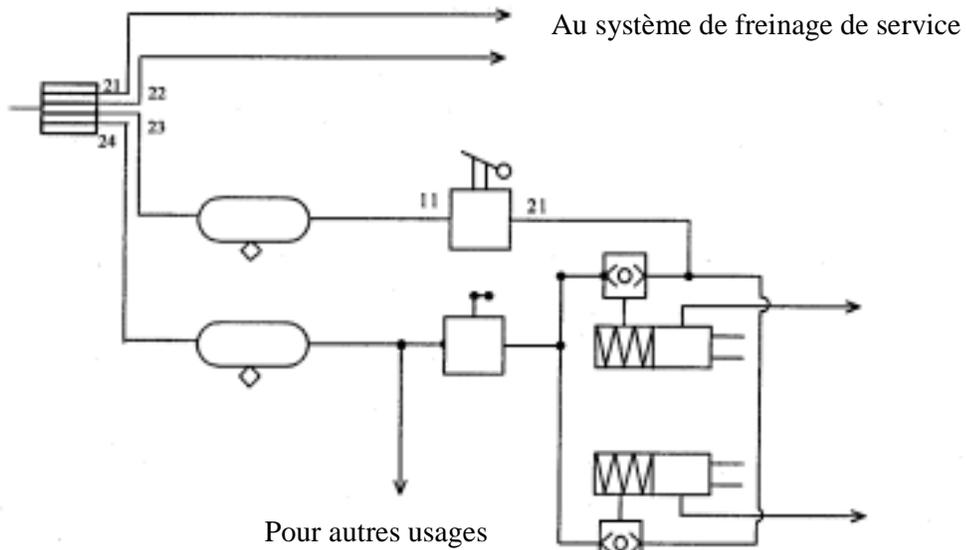


Figure 2

Compte tenu de ce qui précède, il a lieu d'insérer un nouveau paragraphe 3.3 ainsi libellé

* * *

B. PROPOSITION

Annexe 8,

Ajouter un nouveau paragraphe 3.3, pour lire:

"3.3 Lorsque le système de desserrage auxiliaire utilise de l'air comprimé, il doit être mis en action au moyen d'une commande distincte, indépendante de celle utilisée pour serrer les freins à ressort."
