



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****154^e session**

Genève, 21–24 juin 2011

Point 4.8.4 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Considération des projets d'amendements
aux Règlements existants soumis par le GRRF****Proposition de complément 1 à la série 02 d'amendements au
Règlement n° 64 (Équipement de secours à usage temporaire,
pneumatiques pour roulage à plat, système de roulage à plat
et système de surveillance de la pression des pneumatiques)****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-neuvième session vise à permettre le montage sur les véhicules de la catégorie N₁ de certains types de roues et pneumatiques de secours à usage temporaire. Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/10, tel qu'amendé par l'annexe VI du rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/69, para. 29). Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité Administratif (AC.1).

* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, para. 106 and ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

Paragraphe 5.1.4.1.1, modifier comme suit:

«5.1.4.1.1 Un symbole indiquant que la vitesse maximale...

...

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent seulement aux équipements de secours à usage temporaire du type 4 défini au paragraphe 2.10.4, qui doivent équiper un véhicule des catégories M₁ et N₁.».

Annexe 3, modifier les paragraphes 2.3 à 2.3.1.2 comme suit:

«2.3 L'efficacité du freinage doit être contrôlée conformément à la méthode d'essai mentionnée dans le Règlement n° 13 ou 13-H pour les catégories de véhicules M₁ et N₁ pour l'essai à froid du type O avec moteur débrayé, sur la base de la distance d'arrêt et de la décélération moyenne en régime. Elle doit être déterminée par mesure de la distance d'arrêt en fonction de la vitesse prescrite du véhicule et/ou par mesure de la décélération moyenne en régime au cours de l'essai.

2.3.1 Dans le cas des véhicules de la catégorie M₁ homologués au titre du Règlement n° 13 et munis d'ensembles de roue de secours à usage temporaire des types 1, 2, 3 ou 5 respectivement définis aux paragraphes 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 et 2.10.5 et essayés à la vitesse prescrite de 80 km/h:

la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 500 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 50,7 m;

et la décélération moyenne en régime (d_m), déterminée comme étant la décélération moyenne en fonction de la distance sur l'intervalle v_b à v_e au moyen de la formule suivante, ne doit pas être inférieure à 5,8 m.s⁻²:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92 (s_e - s_b)}$$

où:

v_o = vitesse initiale du véhicule au début du freinage, 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 mètres

s_e = distance parcourue entre v_o et v_e , en mètres.

2.3.1.1 Dans le cas des véhicules de la catégorie N₁ homologués au titre du Règlement n° 13 et munis d'ensembles de roue de secours à usage temporaire des types 1, 2, 3 ou 5 respectivement définis aux paragraphes 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 et 2.10.5 et essayés à la vitesse prescrite de 80 km/h:

la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 700 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 61,2 m;

et la décélération moyenne en régime (d_m), déterminée comme étant la décélération moyenne en fonction de la distance sur l'intervalle v_b à v_e au moyen de la formule du paragraphe 2.3.1, ne doit pas être inférieure à 5,0 m.s⁻².

- 2.3.1.2 Dans le cas des véhicules de la catégorie M_1 homologués au titre du Règlement n° 13 et munis d'ensembles de roue de secours du type 4 définis au paragraphe 2.10.4 et essayés à la vitesse prescrite de 120 km/h:
- la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 500 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 108 m;
- et la décélération moyenne en régime (d_m), déterminée comme étant la décélération moyenne en fonction de la distance sur l'intervalle v_b à v_e au moyen de la formule du paragraphe 2.3.1, ne doit pas être inférieure à $5,8 \text{ m.s}^{-2}$.

Ajouter le nouveau paragraphe 2.3.1.3 suivant:

- «2.3.1.3 Dans le cas des véhicules de la catégorie N_1 homologués au titre du Règlement n° 13 et munis d'ensembles de roue de secours du type 4 définis au paragraphe 2.10.4 et essayés à la vitesse prescrite de 120 km/h:
- la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 700 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 128,8 m;
- et la décélération moyenne en régime (d_m), déterminée comme étant la décélération moyenne en fonction de la distance sur l'intervalle v_b à v_e au moyen de la formule du paragraphe 2.3.1, ne doit pas être inférieure à $5,0 \text{ m.s}^{-2}$ ».

Paragraphes 2.3.1.3 et 2.3.1.4 (anciens), renuméroter 2.3.1.4 et 2.3.1.5 et modifier comme suit:

- «2.3.1.4 Dans le cas des véhicules de la catégorie M_1 ou N_1 homologués en vertu du Règlement n° 13-H et munis d'ensembles de roue de secours à usage temporaire des types 1, 2, 3 et 5 respectivement définis aux paragraphes 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 et 2.10.5 et essayés à la vitesse prescrite de 80 km/h:
- la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 500 N + 0/-50 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 46,4 m;
- et la décélération moyenne en régime (d_m), déterminée comme étant la décélération moyenne en fonction de la distance sur l'intervalle v_b à v_e au moyen de la formule du paragraphe 2.3.1, ne doit pas être inférieure à $6,43 \text{ m.s}^{-2}$.
- 2.3.1.5 Dans le cas des véhicules de la catégorie M_1 et N_1 homologués en vertu du Règlement n° 13-H et munis d'ensembles de roue de secours à usage temporaire du type 4 définis au paragraphe 2.10.4 et essayés à la vitesse prescrite de 120 km/h:
- la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 500 N + 0/-50 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 98,4 m;
- et la décélération moyenne en régime (d_m), déterminée comme étant la décélération moyenne en fonction de la distance sur l'intervalle v_b à v_e au moyen de la formule du paragraphe 2.3.1, ne doit pas être inférieure à $6,43 \text{ m.s}^{-2}$ ».