



Conseil économique et social

Distr. générale
25 juin 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

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

Soixante-treizième session

Genève, 18-20 septembre 2012

Point 7 d) de l'ordre du jour provisoire

**Pneumatiques: Règlement n° 117 (Pneumatiques– Résistance
au roulement, bruit de roulement et adhérence)**

Proposition de projet de correctif 4 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117

Communication de l'expert de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante*

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante, vise à corriger l'annexe 6 afin qu'elle reste conforme à la norme ISO 28580. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractère gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (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.

I. Proposition

Annexe 6, paragraphe 6.2, modifier comme suit:

«6.2 Correction de la température

Si l'on est obligé d'effectuer les mesures à une température autre que 25 °C (dans les limites minimale et maximale absolues de 20 °C et 30 °C), une correction doit être apportée en appliquant la formule ci-dessous, avec:

F_{r25} résistance au roulement à 25 °C, en newtons:

$$F_{r25} = F_r [1 + K(t_{amb} - 25)]$$

Où:

F_r est la résistance au roulement, en newtons;

t_{amb} est la température ambiante, en degrés Celsius;

K est la constante, avec les valeurs suivantes:
 0,008 pour les pneumatiques de la classe C1;
 0,010 pour les pneumatiques de la classe C2 et C3 dont l'indice de charge est inférieur ou égal à 121;
 0,006 pour les pneumatiques de la classe C3 dont l'indice de charge est supérieur à 121.».

II. Justification

1. La définition actuelle du coefficient de correction de la température «K» dans la série 02 d'amendements au Règlement n° 117 diffère de celle qui figure dans la norme ISO 28580, et cela en raison de la définition des catégories de pneumatiques. L'ISO fait référence uniquement à l'indice de charge, tandis que le Règlement fait référence aux classes C1, C2 et C3.

ISO 28580: $RR(25\text{ °C}) = RR * [1 + K*(T_{amb} - 25)]$

Constante K:

<i>ISO 28580</i>	<i>R117.02</i>	<i>Proposition de correctif au R117.02</i>
0,008 pour les pneumatiques pour voitures particulières	0,008 pour les pneumatiques de la classe C1	0,008 pour les pneumatiques de la classe C1
0,010 pour les pneumatiques pour camions et autobus dont l'IC est inférieur ou égal à 121	0,010 pour les pneumatiques de la classe C2	
0,006 pour les pneumatiques pour camions et autobus dont l'IC est supérieur à 121	0,006 pour les pneumatiques de la classe C3	C2 et C3: 0,010 si IC inférieur ou égal à 121 C3: 0,006 si IC > 121

2. Si la température ambiante lors des essais de résistance au roulement s'écarte de la température de référence de 25 °C, une équation définie dans la norme ISO 28580 sert à corriger les résultats en fonction de la température. La plage de températures autorisée est 25 ± 5 °C. Les divergences observées entre le Règlement n° 117 et la norme ISO 28580 signifie que les résultats obtenus pour la résistance au roulement de pneumatiques donnés (par exemple, des pneumatiques de la classe C2 dont l'indice de charge est supérieur à 121) peuvent varier de 2 % (dans le cas où la température d'essai s'écarterait de 5 °C de la température de référence). Afin d'éviter ces écarts inutiles, l'ETRTO propose d'aligner la série 02 d'amendements du Règlement n° 117 sur la norme ISO 28580.
