

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
5 juillet 2013  
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****Soixante-quinzième session**

Genève, 17-19 septembre 2013

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Pneumatiques – Règlement n° 117****Proposition d'amendements au Règlement n° 117  
(Pneumatiques – résistance au roulement, bruit de roulement  
et adhérence sur sol mouillé)****Communication de l'expert de l'Organisation technique européenne  
du pneumatique et de la jante\***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), vise à corriger des erreurs concernant l'exactitude de la mesure du temps dans l'annexe 6. Ce document se réfère au document ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.116/Rev.2. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères 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,

Appendice 1,

Paragraphe 4, modifier comme suit:

«4. Exactitude des réglages

...

d) Exactitude de la mesure du temps

**Temps: +/-0,02 s pour les méthodes de la force, du couple, de la décélération et de la puissance ISO 28580, et temps: +/-0,5 ms pour la méthode de la décélération pour laquelle la décélération j est mesurée sous la forme exacte  $d\omega/dt$ ...».**

Paragraphe 5, modifier comme suit:

«5. Justesse de l'appareillage

La justesse de l'appareillage utilisé pour la lecture et l'enregistrement des données d'essai doit satisfaire aux limites des tolérances indiquées dans le tableau ci-dessous:

Paramètre	Indice de charge $LI \leq 121$	Indice de charge $LI > 121$
Charge du pneumatique	$\pm 10$ N ou $\pm 0,5$ % <sup>a</sup>	$\pm 30$ N ou $\pm 0,5$ % <sup>a</sup>
Pression de gonflage	$\pm 1$ kPa	$\pm 1,5$ kPa
Force sur l'axe de la roue	$\pm 0,5$ N ou $\pm 0,5$ % <sup>a</sup>	$\pm 1,0$ N ou $\pm 0,5$ % <sup>a</sup>
Couple d'entrée	$\pm 0,5$ Nm ou $\pm 0,5$ % <sup>a</sup>	$\pm 1,0$ Nm ou $\pm 0,5$ % <sup>a</sup>
Distance	$\pm 1$ mm	$\pm 1$ mm
Puissance électrique	$\pm 10$ W	$\pm 20$ W
Température	$\pm 0,2$ °C	
Vitesse de la surface d'essai	$\pm 0,1$ km/h	
Temps	$\pm 0,01$ s <sup>b</sup>	
Vitesse angulaire	$\pm 0,1$ %	

<sup>a</sup> La plus grande valeur est déterminante.

<sup>b</sup> **Pour les méthodes de la force, du couple, de la décélération et de la puissance ISO 28580, et +/-0,25 ms pour la méthode de la décélération pour laquelle la décélération j est mesurée sous la forme exacte  $d\omega/dt$ ».**

## II. Justification

1. Dans le document informel GRB-53-11, il est proposé d'apporter la modification suivante au document ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.116/Rev.2.

*«Annexe 6, Méthodes de mesure de la résistance au roulement*

*Appendice 1,*

*Paragraphe 4, point d), remplacer la norme d'exactitude de la mesure du temps, comme suit:*

«d) Temps: +/- ~~0,02~~ **0,5 ms**».

2. Cet amendement a été adopté et reproduit dans le document suivant: ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.116/Rev.2/Amend.1.

3. Il a plus tard été observé que cette modification donnait lieu à une erreur concernant l'exactitude de la mesure du temps:

- a) Exactitude des réglages: +/-0,5 ms (annexe 6, appendice 1, par. 4, point d);
- b) Justesse de l'appareillage: +/-0,01 s (annexe 6, appendice 1, par. 5).

4. Pour des raisons techniques, les limites de la justesse de l'appareillage doivent être plus réduites que celles de l'exactitude des réglages.

5. Pour corriger cette erreur, l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante propose de n'appliquer l'amendement proposé dans le document GRB-53-11 que pour la nouvelle méthode de la décélération et de garder les limites précédentes pour les autres méthodes concernées par l'ISO 28580.

6. Pour la nouvelle méthode de la décélération, il faut appliquer les limites d'exactitude du temps les plus réduites en raison de la fréquence d'acquisition limitée d'une seule mesure par rotation de tambour ou de pneumatique. Pour les autres méthodes, l'exactitude du temps telle que définie par l'ISO 28580 a déjà prouvé son efficacité et ne nécessite donc pas de modification.