

**Conseil économique et social**

Distr. générale
5 juillet 2016
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

Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 20-23 septembre 2016

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Règlements n^{os} 13 et 13-H – Clarifications**Proposition d'amendements au Règlement n^o 13 (Freinage)****Communication de l'expert de la France***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la France, vise à modifier le Règlement n^o 13. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts ou en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3, point 3.1), 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 en vertu de ce mandat.

GE.16-11489 (F) 220716 050816



* 1 6 1 1 4 8 9 *

Merci de recycler



I. Proposition

Annexe 12, paragraphe 8.1.2, modifier comme suit :

« 8.1.2 Les détails concernant la traction doivent être fournis afin qu'il puisse être démontré que l'articulation du compensateur suffit à garantir l'application de tensions égales à chacun des câbles arrière. Le compensateur doit être suffisamment large pour faciliter les courses différentielles de gauche à droite. Les mâchoires de la chape d'attelage doivent aussi être suffisamment profondes par rapport à leur largeur, afin qu'elles n'entravent pas l'articulation lorsque le compensateur n'est pas parallèle aux essieux.

La course différentielle **admissible** au niveau du compensateur (s_{cd}) (s'_{cd}) doit être calculée à l'aide de la formule suivante :

$$s_{cd} \geq 1,2 \times (S_{ef} - S_e^2) \quad \text{ou} \quad s'_{cd} \geq 1,2 \times s_{cd}$$

où :

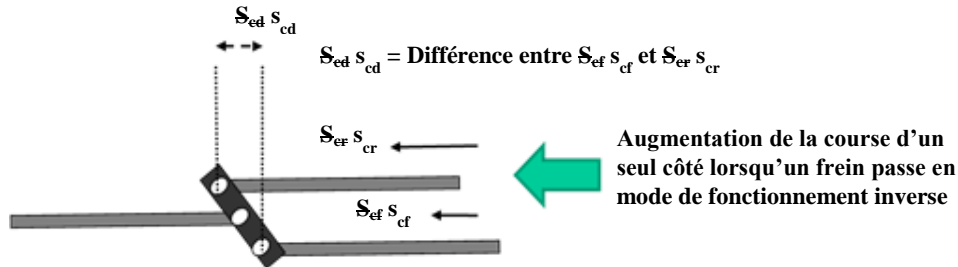
$$s_{cd} = s_{cr} - s_{cf}$$

$S_e^2 = S^2/i_H$ $s_{cf} = s_B \times i_g$ (course au niveau du compensateur – fonctionnement en marche avant) et $S_e^2 = 2 \cdot s_B/i_g$

$S_{ef} = S_f/i_H$ $s_{cr} = s_r$ (course au niveau du compensateur – fonctionnement en marche arrière). ».

Annexe 12, appendice 1, figure 5A, modifier comme suit :

«

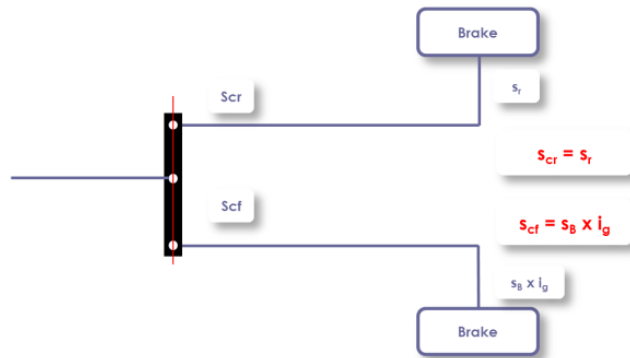


»

Annexe 12, appendice 4, paragraphe 6.1.3, modifier comme suit :

« 6.1.3 Course différentielle ~~maximale~~ admissible du compensateur s_{cd} ($s'_{cd} = \dots$ mm) **(doit être supérieure ou égale à : $1,2 \times s_{cd}$)**. ».

II. Justification



1. Au paragraphe 8.1.2, il est question de s'assurer que le compensateur peut tolérer un écart de course de 20 % lorsque l'un des freins est actionné en marche avant et l'autre en marche arrière.
2. La nouvelle formule exprime cet état, s'_{cd} étant une caractéristique du compensateur à comparer à s_{cd} , qui résulte des caractéristiques des freins.
3. s_{cd} est égal à s_{cr} moins s_{cf} (voir le 2.3.12). Ces deux dernières valeurs (exprimées en mm) rendent compte des caractéristiques des freins, lesquelles sont mesurées sans réglage lors de l'essai.
4. Comme le montre la figure ci-dessus :

$s_{cr} = s_r$, s_r étant la course maximale admissible au levier de commande des freins lorsque la remorque recule (voir le 2.2.27) ;

$s_{cf} = s_B \times i_g$, $2 s_B$ étant la course de serrage des mâchoires de freins (exprimée en mm), mesurée sur un diamètre parallèle au dispositif de serrage et sans réglage des freins pendant l'essai (voir le 2.2.21) ;

i_g est le rapport de démultiplication entre la course du levier de freins et celle de serrage, mesuré au centre de la mâchoire (voir le 2.3.4).