

27 août 2013

Accord

Concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions*

(Révision 2, comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

Additif 12: Règlement n° 13

Révision 7 – Rectificatif 2

Rectificatif 1 à la révision 7 du Règlement – Date d'entrée en vigueur: 13 mars 2013

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage



Nations Unies

* Ancien titre de l'Accord: Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958.

GE.13-24518 (F) 070214 100214



* 1 3 2 4 5 1 8 *

Merci de recycler



Annexe 12,

Paragraphes 10.3 à 10.4.1, rectifier comme suit:

«10.3 Contrôle de l'efficacité du freinage

10.3.1 La somme des forces de freinage exercées à la circonférence des roues de la remorque doit être au moins de $B^* = 0,50 g \cdot G_A$, y compris une résistance au roulement de $0,01 g \cdot G_A$, ce qui correspond à une force de freinage $B = 0,49 g \cdot G_A$. Dans ce cas, la poussée maximale autorisée sur l'attelage est au maximum de:

$D^* = 0,067 g \cdot G_A$ pour les remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot;

et

$D^* = 0,10 g \cdot G_A$ pour les remorques à timon rigide.

Pour vérifier si ces conditions sont respectées, on doit appliquer les inégalités suivantes:

10.3.1.1 Pour les freins à inertie à transmission mécanique:

$$\left[\frac{B.R}{\rho} + n \cdot P_o \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq i_H$$

10.3.1.2 Pour les freins à inertie à transmission hydraulique:

$$\left[\frac{B.R}{n \cdot \rho'} + P_o \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq \frac{i_h}{FHZ}$$

10.4 Contrôle de la course de la commande

10.4.1 Pour les dispositifs de commande des remorques à plusieurs essieux avec timon à pivot dont la tringlerie des freins dépend de la position du dispositif d'attelage, la course de la commande s doit être plus longue que la course utile de la commande s' , la différence étant au moins égale à la perte de course s_o . La course s_o ne doit pas dépasser 10 % de la course utile s' ».