

16 janvier 2019

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 12-H : Règlement ONU n° 13-H

Révision 4 – Amendement 1

Complément 1 à la série 01 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 29 décembre 2018

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2018/54.



Nations Unies

* Anciens titres 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 (version originale) ;

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, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).

GE.19-00711 (F) 260419 290419



* 1 9 0 0 7 1 1 *

Merci de recycler



Paragraphe 5.2.10, lire :

« 5.2.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent ...

...

Néanmoins, dans tous les cas, la source de freinage à friction constamment en fonction doit garantir que tant le système de freinage de service que le système de freinage de secours continuent de fonctionner avec le degré d'efficacité prescrit.

Pour le système de freinage de stationnement, un désaccouplement des surfaces freinées n'est admis qu'à condition d'être commandé par le conducteur de sa place de conduite ou à l'aide d'une télécommande, et au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

La télécommande susmentionnée doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques d'une fonction de direction à commande automatique de la catégorie A, conformément aux spécifications de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou d'une série ultérieure d'amendements audit Règlement. »

Paragraphe 5.2.19.4, lire :

« 5.2.19.4 Une fois que le contact d'allumage/démarrage qui commande l'alimentation en électricité de l'équipement de freinage a été coupé et/ou que la clef de contact a été retirée, il doit encore être possible d'actionner le système de freinage de stationnement, mais il doit être impossible de le desserrer.

Néanmoins, il doit être possible de desserrer le système de freinage de stationnement lorsque cette action est commandée au moyen d'une télécommande satisfaisant aux prescriptions techniques d'une fonction de direction à commande automatique de la catégorie A, conformément aux spécifications de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou d'une série ultérieure d'amendements audit Règlement. »
