

11 novembre 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 50 : Règlement ONU n° 51

Révision 3 – Amendement 5

Complément 5 à la série 03 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 15 octobre 2019

Bruit des véhicules des catégories M et N

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2019/4/Rev.1.



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.19-19429 (F) 150120 150120



* 1 9 1 9 4 2 9 *

Merci de recycler



Complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N)

Ajouter les nouveaux paragraphes 11.10 et 11.11, libellés comme suit :

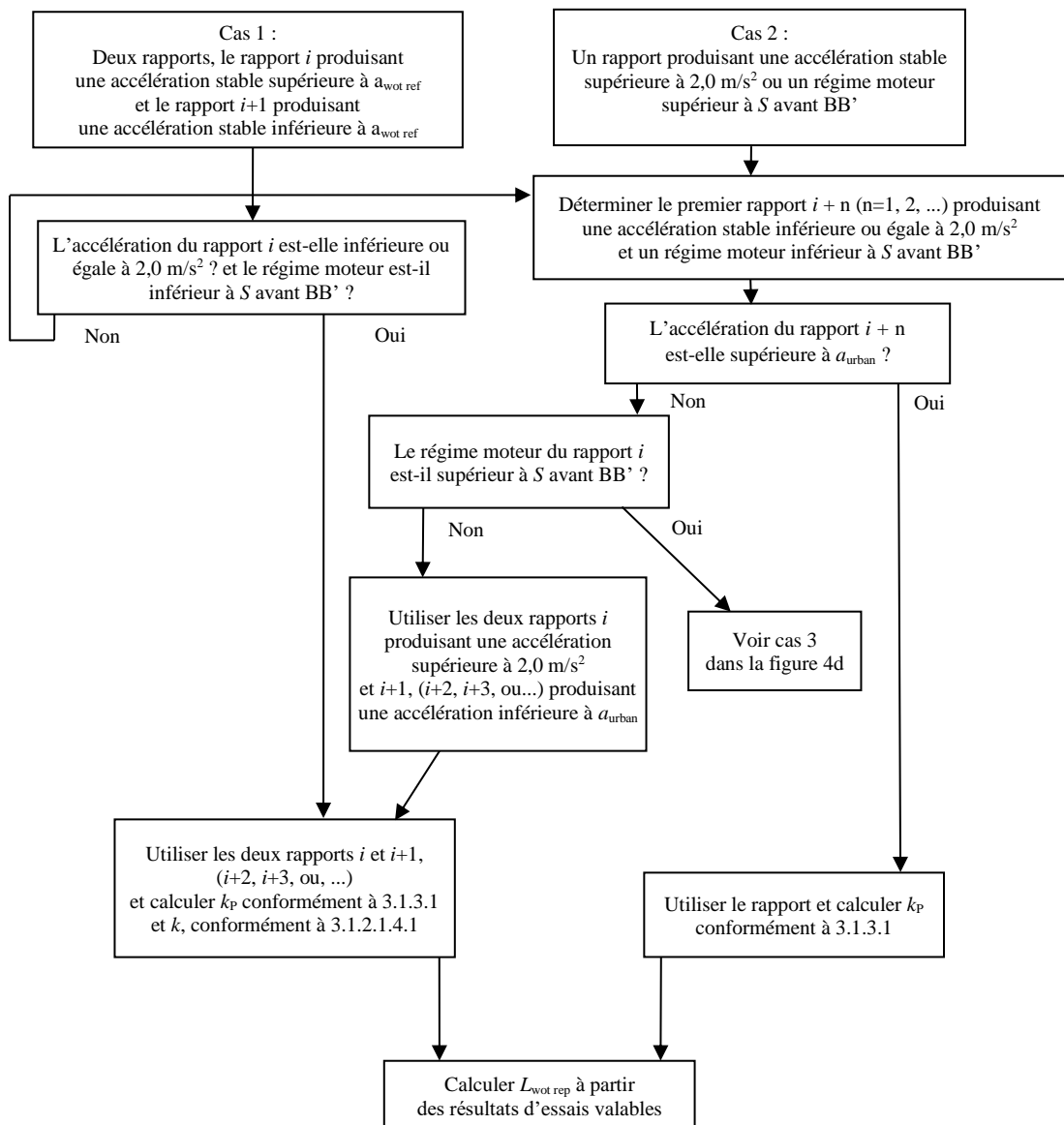
- « 11.10 Jusqu'au 1^{er} mai 2020, le complément 4 ne s'applique pas aux homologations existantes accordées initialement avant la date d'entrée en vigueur du complément 4.
- 11.11 Jusqu'au 1^{er} mai 2020, le complément 5 ne s'applique pas aux homologations existantes accordées initialement avant la date d'entrée en vigueur du complément 5. ».

Appendice de l'annexe 3,

Figure 4c, lire :

« Figure 4c

Diagramme de décision pour les véhicules soumis à essai conformément aux dispositions du paragraphe 3.1.2.1 de l'annexe 3 du présent Règlement – Sélection des rapports avec rapports verrouillés – deuxième partie



. ».

Tableau 1, lire :

« Tableau 1

Exemples de dispositifs et de solutions propres à permettre l'essai d'un véhicule dans les limites d'accélération

N°	Effet	Sous-N°	Solution	Dispositions supplémentaires
1	Verrouillage d'un rapport de transmission discret	1*	Un rapport de transmission discret peut être verrouillé par le conducteur	Aucune
		2	Un rapport de transmission discret est disponible sur le véhicule, mais le conducteur n'y a pas accès. Le verrouillage peut être activé par le constructeur au moyen d'une fonction embarquée (cachée) ou d'un dispositif externe	Aucune
2	Gestion commandée du passage des rapports : applicable aux transmissions qui ne peuvent être verrouillées, ou lorsque aucun rapport verrouillé ne donne un résultat d'essai valable	1*	Le rétrogradage forcé est désactivé	Aucune
		2	Le rapport peut changer au cours de l'essai et ce changement est commandé par l'activation d'une fonction interne ou d'un dispositif externe	L'accélération** se situe entre a_{urban} et $a_{wot,ref}$, mais ne dépasse pas 2,0 m/s ²
3	Conduite en charge partielle définie****	1	L'accélération est limitée par un dispositif mécanique	L'accélération définie** se situe entre a_{urban} et $a_{wot,ref}$, mais ne dépasse pas 2,0 m/s ² Pour les PSES**, les paramètres du point d'alignement sont calculés comme suit :
		2	Programmation externe pour l'accélération à charge partielle***	$L_{anchor} = (L_{test} - k_p * L_{crs}) / (1 - k_p)$ avec $k_p = 1 - a_{test} / a_{wot,ref}$ et $a_{wot,ref}$ selon 3.1.2.1.2.4 mais ne dépasse pas 2,0 m/s ² $n_{anchor} = n_{bb,test} * 3,6 / v_{bb,test} * (a_{wot,ref} * (20 + 2 * l) + 192,9)^{0,5}$
4	Solution mixte (mode) : cette solution sera une combinaison des solutions précédentes formant un mode spécifique	1*	Le mode est disponible sur le véhicule et peut être sélectionné par le conducteur	Aucune
		2	Le mode est disponible sur le véhicule et ne peut être activé que par le constructeur au moyen d'une fonction cachée ou d'un dispositif externe	Aucune
		3	Le mode n'est pas disponible sur le véhicule et un logiciel externe prend le pas sur le logiciel interne	L'accélération** se situe entre a_{urban} et $a_{wot,ref}$, mais ne dépasse pas 2,0 m/s ²

* Observation : Il s'agit d'une situation type, déjà prévue dans le texte du Règlement.

** Applicable aux véhicules des catégories M₁, N₁ et M₂ ≤ 3 500 kg.

- *** On réalise la charge partielle en simulant la restriction de la course de l'accélérateur. Il n'est pas permis de perturber la gestion du moteur.
- **** Applicable aux véhicules des catégories M₁, N₁ et M₂ ≤ 3 500 kg. Pour tout calcul ultérieur de L_{urban} selon l'annexe 3, le niveau sonore mesuré en charge partielle doit remplacer le niveau sonore à pleins gaz. L'accélération réalisée en charge partielle pendant l'essai doit permettre de calculer le facteur de puissance partielle k_p au lieu de a_{wot ref}.
La procédure d'essai et le traitement des données s'effectuent selon le même principe. Bien que les essais soient réalisés en charge partielle, les symboles x_{wot} (L_{wot} ou a_{wot}, par exemple) seront utilisés. ».

Annexe 7, paragraphe 5.2, lire :

« 5.2 La détermination du rapport α se fait comme suit :

$\alpha = 3$ pour les transmissions manuelles et transmissions automatiques à cinq rapports au maximum, essayées en position verrouillée ;

$\alpha = 4$ pour les transmissions manuelles et les transmissions automatiques à six rapports et plus essayées en position verrouillée. Si l'accélération calculée de AA à BB compte tenu de la longueur du véhicule sur le rapport 4 donne plus de 1,9 m/s², le premier rapport supérieur $\alpha > 4$ produisant une accélération inférieure ou égale à 1,9 m/s² doit être sélectionné.

Dans le cas de véhicules soumis à l'essai en position non verrouillée le rapport à prendre en compte pour le calcul ultérieur doit être déterminé sur la base du résultat de l'essai d'accélération de l'annexe 3 en utilisant le régime moteur et la vitesse du véhicule consignés au droit de la ligne BB'. ».