

E/ECE/324 }
E/ECE/TRANS/505 } Rev.1/Add.77/Rev.1/Amend.1

16 avril 2009

ACCORD

**CONCERNANT L'ADOPTION DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES
APPLICABLES AUX VEHICULES A ROUES, AUX EQUIPEMENTS ET AUX PIECES
SUSCEPTIBLES D'ETRE MONTES OU UTILISES SUR UN VEHICULE A ROUES ET
LES CONDITIONS DE RECONNAISSANCE RECIPROQUE DES HOMOLOGATIONS
DELIVREES CONFORMEMENT A CES PRESCRIPTIONS */**

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

Additif 77: Règlement No 78

Révision 1 - Amendement 1

Complément 1 à la série 03 d'amendements - Date d'entrée en vigueur : 26 février 2009

**PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES
VEHICULES DES CATEGORIES L₁, L₂, L₃, L₄ ET L₅ 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.09-

Annexe 3

Paragraphe 1.1.3 b), lire:

«b) soit la méthode décrite à l'appendice 1 de la présente annexe.».

Ajouter un nouvel appendice 1, ainsi conçu:

«Annexe 3 – Appendice 1

AUTRE MÉTHODE APPLICABLE POUR LA DÉTERMINATION
DU COEFFICIENT DE FREINAGE MAXIMAL (CFM)
(voir par. 1.1.3 de la présente annexe)

1.1 Dispositions générales:

- a) L'essai a pour objet de déterminer le CFM pour le type de véhicule concerné lors d'un freinage exécuté sur les revêtements d'essai définis aux paragraphes 1.1.1 et 1.1.2 de l'annexe 3;
- b) L'essai comprend un certain nombre de freinages jusqu'à l'arrêt avec des forces variables à la commande de frein. Les deux roues sont freinées simultanément jusqu'au point précédant le blocage des roues, de manière à obtenir le taux de décélération maximal du véhicule sur le revêtement d'essai utilisé;
- c) Le taux de décélération maximal du véhicule est la valeur la plus élevée enregistrée au cours de tous les freinages;
- d) Le coefficient de freinage maximal (CFM) est calculé sur la base du freinage qui produit le taux de décélération maximal du véhicule, selon la formule:

$$CFM = \frac{0,566}{t}$$

où:

t: temps nécessaire pour réduire la vitesse du véhicule de 40 km/h à 20 km/h, en s.

Note: Pour les véhicules ne pouvant pas atteindre la vitesse d'essai de 50 km/h, le CFM doit être mesuré comme suit:

$$CFM = \frac{0,566}{t}$$

où:

t: temps, en s, nécessaire pour réduire la vitesse du véhicule de $0,8 V_{\max}$ à $(0,8 V_{\max} - 20)$, V_{\max} étant mesuré en km/h.

e) La valeur de PBC est arrondie à la troisième décimale.

1.2 État du véhicule pour l'essai:

- a) l'essai est applicable aux véhicules des catégories L₁ et L₃;
- b) le système antiblocage doit être déconnecté ou désactivé entre 40 km/h et 20 km/h;
- c) le véhicule doit être légèrement chargé;
- d) le moteur doit être débrayé.

1.3 Conditions et procédures d'essai:

- a) Température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C.
- b) Vitesse d'essai: 60 km/h ou $0,9 V_{\max}$, la plus basse des deux valeurs étant retenue.
- c) Application des freins:

Actionnement simultané des deux commandes du frein de service, si le véhicule est ainsi équipé, ou de la commande unique du frein de service dans le cas d'un système de freinage de service qui agit sur toutes les roues.

Pour les véhicules équipés d'une commande unique du frein de service, il peut être nécessaire de modifier le système de freinage si l'une des roues n'approche pas la décélération maximale.

- d) Force d'actionnement:

La force d'actionnement doit être celle qui permet d'obtenir le taux de décélération maximal du véhicule, comme défini au paragraphe 1.1 c) ci-dessus.

La valeur de la force à la commande doit être constante au cours du freinage.

e) Nombre de freinages:

Jusqu'à ce que le taux de décélération maximal du véhicule soit obtenu.

f) Pour chaque freinage, le véhicule doit être accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, puis la ou les commandes de frein actionnées dans les conditions prescrites dans le présent paragraphe.».
