

17 novembre 2022

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 77 : Règlement ONU n° 78

Révision 1 – Amendement 5

Complément 4 à la série 03 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 8 octobre 2022

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L1, L2, L3, L4 et L5 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.29/2022/49.



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).



Annexe 3, paragraphe 1.1.3, lire :

« 1.1.3 Mesure du CFM :

On mesure le CFM conformément aux prescriptions de l'autorité d'homologation de type en utilisant :

- a) Soit un pneumatique d'essai de référence prescrit par la norme ASTM International E1136-19 suivant la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph ;
- b) Soit un pneumatique d'essai de référence prescrit par la norme ASTM International F2493-20 suivant la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph¹ ;
- c) Soit la méthode indiquée à l'appendice 1 de la présente annexe.

1 Dans ce cas, le coefficient de freinage maximal obtenu doit être ramené à la valeur équivalente pour un pneumatique d'essai de référence prescrit par la norme E1136-19 en utilisant l'équation de corrélation décrite dans la méthode ASTM E1337-19. ».
