



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

Groupe de travail du bruit et des pneumatiques

Quatre-vingtième session

Genève, 17-20 septembre 2024

Point 6 d) de l'ordre du jour provisoire

Pneumatiques : Règlement ONU n° 124**(Roues de rechange pour voitures particulières)****Proposition de complément au Règlement ONU n° 124****Communication de l'expert de la Fédération de Russie***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la Fédération de Russie, vise à préciser certaines dispositions du Règlement ONU n° 124. Il est fondé sur le document informel GRBP-79-32 et tient compte des observations formulées par les experts du GRBP. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Annexe 4, tableau, lire (supprimer l'essai b pour les roues en alliage d'aluminium et en alliage de magnésium) :

«

Matériau	Essais
Alliage d'aluminium	a, b , c, e
Alliage de magnésium	a, b , c, e
Acier	a, b, d

».

Annexe 6, fin du paragraphe 4 (avant l'illustration), ajouter, à la ligne, une nouvelle phrase libellée comme suit :

« **Pour détecter les fissures techniques, une méthode d'essai appropriée doit être utilisée.** ».

Annexe 8, paragraphe 3, tableau, ligne « Critères d'acceptation », lire :

«

Critères d'acceptation	<p>L'essai est jugé satisfaisant s'il n'y a aucune fracture visible allant au-delà de la surface de la roue et si la pression de gonflage du pneumatique ne tombe pas à zéro par suite d'une dépressurisation causée par une fuite dans la roue dans la minute qui suit l'achèvement de l'essai. Les fractures et les indentations causées par le contact direct avec la masse soumise à la chute sont acceptables.</p> <p>Dans le cas où la roue a des jantes amovibles ou d'autres éléments qui peuvent être démantelés, si les éléments de fixation filetés qui sont proches des rayons ou des trous de ventilation ne répondent pas aux prescriptions, on considère que la roue n'a pas subi l'essai avec succès.</p>
------------------------	--

».

Paragraphe 5, lire :

« 5. Critères de défaillance

On considère que la roue n'a pas subi l'essai avec succès si un ou plusieurs des cas suivants se produisent :

- a) Une amorce de rupture apparaît dans une zone du voile de la roue ;
- b) La partie centrale se sépare de la jante ;
- c) ~~La pression de gonflage tombe à zéro dans un délai de 1 min.~~ **La pression de gonflage tombe à zéro dans la minute qui suit en raison d'une déformation de la roue ou d'une fuite dans la roue.**

Une déformation du voile de la roue ou des fractures dans la zone de la jante qui a été frappée par la face d'impact du percuteur ne signifient pas que la roue a échoué à l'essai. ».

II. Justification

1. La présente proposition a été élaborée en réponse aux demandes formulées par des laboratoires nationaux qui effectuent des essais conformément au Règlement ONU n° 124 et souhaitaient avoir des précisions sur certaines dispositions dudit Règlement.

Annexe 4, tableau

2. L'essai b pour les roues en alliage d'aluminium et en alliage de magnésium a été supprimé, car l'expérience en matière d'essais a confirmé que les caractéristiques mécaniques des matériaux bruts ne sont pas comparables à celles des produits finis (roues). Il est proposé de ne pas vérifier les caractéristiques mécaniques du matériau brut comme prescrit à l'alinéa b) pour les roues en alliage d'aluminium et en alliage de magnésium. Il suffit de vérifier les caractéristiques du produit final puisque que le Règlement ONU n° 124 ne vise pas nécessairement les matériaux bruts en alliage léger.

Annexe 6, paragraphe 4

3. Une recommandation est ajoutée concernant la détection des fissures résultant de l'essai à l'aide d'une méthode d'essai appropriée. Des peintures pénétrantes permettent par exemple de détecter de petites fissures techniques (de 1 à 5 mm) qui seraient passées inaperçues lors de l'inspection visuelle.

Annexe 7, paragraphe 3, tableau et annexe 8, paragraphe 3, tableau et paragraphe 5

4. Étant donné que les fuites d'air figurent parmi les critères d'acceptation des tableaux des annexes 7 et 8, la proposition vise à préciser que les fuites d'air causées par la détérioration du pneumatique pendant l'essai ne doivent pas être prises en compte dans le cadre de l'évaluation des résultats. La proposition vise à lever toute incertitude quant à l'interprétation des résultats. Pour ce faire, il est nécessaire de déterminer la cause de la baisse de pression du pneumatique. S'il s'agit de la détérioration du pneumatique, cela n'a pas d'incidence sur l'acceptation.