



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2008/64
10 avril 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-cinquième session
Genève, 24-27 juin 2008
Point 4.2.6 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1958

Examen de projets d'amendements à des règlements existants

Proposition de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 78
(Systèmes de freinage des motocycles)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)*

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le GRRF à sa soixante-troisième session. Il est basé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/13, tel que modifié par l'annexe II du rapport. Il est communiqué au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63, par. 15).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), le Forum mondial se chargera d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Annexe 3

Paragraphe 1.1.1 c), lire (y compris la nouvelle note*):

- «c) le coefficient de freinage maximal (CFM) nominal doit, sauf indication contraire, être $\geq 0,9^*$.

S'il y a décollement de la roue arrière, un revêtement ayant un coefficient de freinage maximal (CFM) inférieur à 0,9 peut être utilisé.»

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:

* Le terme «nominal» s'applique à la valeur de consigne pour le revêtement lorsqu'il a été homologué.

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 k 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.»
