



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/574
9 juillet 1997

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS
et FRANÇAIS

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

PROJET DE COMPLEMENT 3 A LA SERIE 09 D'AMENDEMENTS
AU REGLEMENT No. 13

(Freinage)

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié à sa sixième session, suite à la recommandation du Groupe de travail à sa cent-douzième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/R.801, tel qu'il a été modifié (TRANS/WP.29/566, par. 54 et 118).

Liste des annexes, titre de l'annexe 5, lire (y compris une nouvelle note de bas de page) :

"Annexe 5 : Dispositions supplémentaires applicables aux véhicules visés par le marginal 10221 de l'annexe B de l'ADR */

*/ Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route, dans sa version modifiée."

Amendement général :

Paragraphe 2.14 : Remplacer le mot "ralentisseur" par les mots "système de freinage d'endurance" au paragraphe 2.14, dans les alinéas, les notes de bas de page et dans tout le texte du Règlement.

Paragraphe 1.1, insérer à la fin un renvoi à la note */ et une nouvelle note */ comme suit :

*/ Un ensemble parallèle de prescriptions pour les véhicules de la catégorie M₁ est proposé dans le Règlement No. 13-H. Les Parties contractantes qui sont signataires à la fois du Règlement No. 13-H et du présent Règlement reconnaissent comme également valable l'homologation en vertu de l'un ou de l'autre Règlement."

Insérer les nouveaux paragraphes 2.14.1 et 2.14.2 libellés comme suit :

"2.14.1 Le système de freinage d'endurance peut se composer d'un dispositif unique ou d'une combinaison de plusieurs dispositifs. Chaque dispositif peut avoir sa propre commande.

2.14.2 Configurations de la commande des systèmes de freinage d'endurance :"

Les anciens paragraphes 2.14.1, 2.14.2 et 2.14.3 deviennent les paragraphes 2.14.2.1, 2.14.2.2 et 2.14.2.3.

Annexe 2

Ajouter une nouvelle rubrique 14 comme suit :

"14. Résultats des essais et caractéristiques du véhicule"

Ajouter les nouveaux points 14.11 à 14.11.3 libellés comme suit :

14.11	Le véhicule est soumis aux dispositions de l'annexe 5 (ADR)	oui/non 5/
14.11.1	Le véhicule satisfait aux dispositions concernant l'efficacité du freinage d'endurance conformément à l'essai du type IIa jusqu'à une masse maximale totale de t	oui/non 5/
14.11.2	S'il s'agit d'un véhicule à moteur, le véhicule est muni d'un dispositif de commande du système de freinage d'endurance sur la remorque, tel qu'il est défini au paragraphe 2.2.6 de l'annexe 5	oui/non 5/
14.11.3	S'il s'agit d'une remorque, le véhicule est muni d'un système de freinage d'endurance tel qu'il est défini au paragraphe 2.3 de l'annexe 5	oui/non 5/

Annexe 4

Paragraphe 1.6.4, lire :

"1.6.4 Les véhicules visés aux paragraphes 1.8.1.1, 1.8.1.2 et 1.8.1.3 ci-après doivent subir l'essai du type IIA décrit au paragraphe 1.8 ci-dessous et non l'essai du type II."

Introduire un nouveau paragraphe 1.8 libellé comme suit : (ce nouveau paragraphe remplace l'ancien texte de l'annexe 5.)

"1.8 Essai du type IIA (efficacité du freinage d'endurance)

1.8.1 Les véhicules des catégories ci-après doivent être soumis à l'essai du type IIA :

1.8.1.1 autocars interurbains et autocars de tourisme au long cours de la catégorie M₃.

1.8.1.2. pour les véhicules de la catégorie N₃, admis à tracter une remorque de la catégorie O₄, si la masse maximale dépasse 26 000 kg, la masse pour l'essai doit être limitée à 26 000 kg, ou, si la masse à vide dépasse 26 000 kg, cette masse doit être prise en compte par calcul.

1.8.1.3 véhicules visés par le marginal 10221 de l'Annexe B de l'ADR (voir annexe 5).

1.8.2 Conditions d'essai et efficacité prescrite

1.8.2.1 L'efficacité du système de freinage d'endurance doit être essayée à la masse maximale du véhicule ou de la combinaison de véhicules.

1.8.2.2 Les véhicules en charge sont essayés de telle manière que l'absorption d'énergie soit équivalente à celle obtenue au cours de la même durée pour un véhicule en charge circulant à une vitesse moyenne de 30 km/h en pente descendante de 7 % sur une distance de 6 km. Pendant l'essai, les dispositifs de freinage de service, de secours et de stationnement ne doivent pas être en fonction. Le rapport de transmission engagé doit être tel que le régime de rotation ne dépasse pas la valeur maximale fixée par le constructeur. Un système de freinage d'endurance à commande intégrée peut être utilisé à condition que la commande soit réglée de manière que le dispositif de freinage de service ne soit pas actionné pendant l'essai; cette condition peut être vérifiée en contrôlant que les freins restent froids, au sens du paragraphe 1.4.1.1 de la présente annexe.

1.8.2.3 Pour les véhicules à moteur sur lesquels l'énergie est absorbée par la seule action de freinage du moteur, une tolérance de ± 5 km/h sur la vitesse moyenne est admise, et le rapport de transmission qui permet de maintenir une vitesse stabilisée à la valeur la plus proche possible de 30 km/h sur une pente descendante de 7 % sera engagé. Si l'efficacité de l'action de freinage du moteur seul est déterminée par une mesure de décélération, il suffira que la décélération moyenne mesurée soit d'au moins $0,6 \text{ m/s}^2$."

Annexe 5, lire :

"Annexe 5

DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VEHICULES VISES PAR
LE MARGINAL 10221 DE L'ANNEXE B DE L'ADR

1. DOMAINE D'APPLICATION

La présente annexe s'applique aux véhicules visés par le marginal 10221 de l'Annexe B de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)."

2. PRESCRIPTIONS

2.1 Dispositif de freinage antiblocage

2.1.1 Les véhicules à moteur d'une masse maximale dépassant 16 t ou qui sont admis à tracter une remorque de la catégorie O₄ doivent être équipés d'un dispositif antiblocage de la catégorie 1 conforme aux dispositions de l'annexe 13 du présent Règlement.

2.1.2 Les remorques de la catégorie O₄ doivent être équipées d'un dispositif antiblocage de la catégorie A conforme aux dispositions de l'annexe 13 du présent Règlement.

2.2 Système de freinage d'endurance

Les véhicules à moteur d'une masse maximale dépassant 16 t ou qui sont admis à tracter une remorque de la catégorie O₄ doivent être équipés d'un système de freinage d'endurance qui répond aux prescriptions du paragraphe 1.8 de l'annexe 4 du présent Règlement. Les prescriptions ci-après s'appliquent également :

2.2.1 Les configurations de la commande du système de freinage d'endurance doivent être choisies parmi celles indiquées au paragraphe 2.14 du présent Règlement.

2.2.2 En cas de défaillance électrique du dispositif antiblocage, les systèmes de freinage d'endurance à commande intégrée ou combinée doivent être automatiquement mis hors fonction.

2.2.3 L'action du système de freinage d'endurance doit être contrôlée par le dispositif de freinage antiblocage de façon que le ou les essieux freinés par le système de freinage d'endurance ne puissent pas se bloquer sous l'action de ce dernier à des vitesses supérieures à 15 km/h. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas à la partie du système de freinage constituée par le frein moteur naturel.

2.2.4 L'action du système de freinage d'endurance doit être modulable selon plusieurs niveaux d'efficacité, y compris un niveau bas adapté à l'état du véhicule à vide. Lorsque le système de freinage d'endurance d'un véhicule à moteur est constitué par son moteur, les différents rapports de transmission sont considérés comme assurant les différents niveaux d'efficacité.

2.2.5 Pour les véhicules tracteurs, la charge au sens du paragraphe 1.8.2.1 de l'annexe 4 du présent Règlement est la masse maximale de l'ensemble de véhicules, soit la somme de la masse maximale du véhicule tracteur et de la masse tractée maximale admissible, qui ne doit toutefois pas dépasser au total 44 t."
