



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/2004/24  
9 juillet 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS  
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage (GRRF)

(Cinquante-sixième session, 20-22 septembre 2004,  
point 6.3 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 30

(Pneumatiques)

Communication des experts de l'Organisation technique européenne  
du pneu et de la jante (ETRTO)

Note: Le texte reproduit ci-dessous a été établi par les experts de l'ETRTO en vue d'inclure dans le Règlement n° 30 la possibilité d'accorder l'homologation de type aux pneumatiques capables de rouler à plat, sur la base d'une méthode normalisée (inspirée du projet de norme ISO 16992) pour l'essai de ce type de pneumatique en mode de roulage à plat.

---

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts en matière de roulement et de freinage.

## A. PROPOSITION

Paragraphe 2.1.4, modifier comme suit:

«la structure ... radiale ou pour roulage à plat;»

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«2.3.7 “Pneumatique capable de rouler à plat” ou “pneumatique autoportant”, un pneumatique présentant une solution technique (par exemple, renforcement des flancs) permettant au pneumatique, à condition qu’il soit monté sur la jante appropriée et en l’absence de tout élément supplémentaire, de remplir les fonctions élémentaires d’un pneumatique à une vitesse et sur une distance données, en mode de roulage à plat.»

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«2.32 “Mode de roulage à plat”, l’état d’un pneumatique essentiellement capable de préserver l’intégrité de sa structure lorsque sa pression de gonflage est comprise entre 0 et 70 kPa.

2.33 “Système de roulage à plat” ou “système de mobilité prolongée”, un ensemble d’éléments fonctionnant de façon interdépendante, comprenant un pneumatique, qui mis ensemble assurent l’efficacité requise en remplissant les fonctions élémentaires d’un pneumatique à une vitesse et sur une distance données en mode de roulage à plat.

2.34 “Fonctions élémentaires d’un pneumatique”, la capacité normale d’un pneumatique gonflé à supporter une charge donnée, à une vitesse donnée, et à transmettre au sol la force motrice et les forces de braquage et de freinage.

2.35 “Hauteur de la partie comprimée du boudin”, la distance séparant la bande de roulement du pneumatique du rebord de la jante.»

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

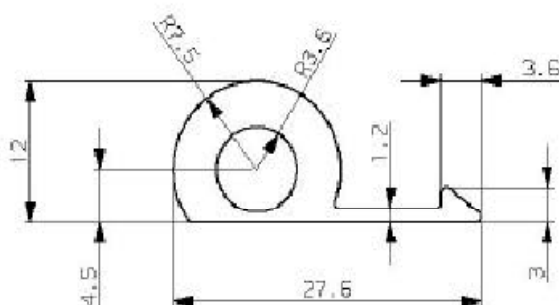
«3.1.3.5 sur les pneumatiques capables de rouler à plat ou les pneumatiques autoporteurs, les lettres “RF” placées devant l’indication de la structure.»

Paragraphe 3.1.4.1, modifier comme suit:

«3.1.4.1 Sur les pneumatiques conçus pour des vitesses supérieures à 300 km/h, la lettre indiquant la structure du pneumatique placée devant l’indication de diamètre de la jante doit être précédée de la lettre “Z” et ... de l’indice de capacité de charge. Ce code de service... “(95)”.»

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

- «3.1.12 Le symbole ci-dessous si le pneumatique est capable de rouler à plat, la lettre “h” mesurant au moins 12 mm de hauteur.



Échelle: 2,1

Paragraphe 4.1.4, modifier comme suit:

- «4.1.4 La structure (diagonale, diagonale ceinturée, radiale ou pour roulage à plat).»

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

- «4.1.16 le moyen d'identification du bord de la jante propre aux pneumatiques capables de rouler à plat en mode de roulage à plat.»

Paragraphe 6.1.4.2.2, modifier comme suit:

- «6.1.4.2.2 sur les pneumatiques à structure radiale et sur les pneumatiques capables de rouler à plat 4 %.»

Paragraphe 6.1.5.3.2, remplacer «à structure radiale» par «à structure radiale et pour roulage à plat».

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «6.2.1.2 En cas de demande d'homologation d'un pneumatique capable de rouler à plat ou d'un pneumatique autoportant (voir par. 2.3.7 et 3.1.3.5), l'essai de vitesse en charge ci-dessus est effectué sur un pneumatique gonflé conformément aux prescriptions du paragraphe 1.2 de l'annexe 7, conformément aux conditions de charge et de vitesse figurant sur le pneumatique (voir par. 3.1.4.1). Un autre essai de charge et/ou de vitesse doit être effectué sur un deuxième échantillon appartenant au même type de pneumatique à une pression nulle, comme indiqué au paragraphe 3 de l'annexe 7. Le second essai peut être effectué sur le premier échantillon si le fabricant est d'accord.

6.2.2.2 Cependant, un pneumatique capable de rouler à plat ou un pneumatique autoportant qui, à l'issue de l'essai à une pression nulle, ne présente pas de diminution de la hauteur de la partie comprimée de son boudin supérieure à 20 % et dont la bande de roulement ne s'est pas détachée de ses flancs est considéré comme ayant satisfait à l'essai.»

Annexe 1,

Point 5.3, modifier comme suit:

«5.3 La structure (diagonale, diagonale ceinturée, radiale ou pour roulage à plat<sup>2</sup>.»

Annexe 7,

Paragraphe 1.2, tableau, remplacer «Pneumatiques à structure radiale» par «Pneumatiques à structure radiale et/ou pour roulage à plat».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«3. Procédure d'évaluation des pneumatiques capables de rouler à plat ou des pneumatiques autoportants en mode de roulage à plat

3.1 Monter un pneumatique neuf sur la jante d'essai prescrite par le fabricant conformément aux paragraphes 4.1.12 et 4.1.15 du présent Règlement.

3.1.1 Procéder comme indiqué aux paragraphes 1.2 à 1.5 ci-dessus.

3.2 Dévisser la valve et laisser le pneumatique se dégonfler complètement.

3.3 Monter la roue complète sur un essieu d'essai et plaquer celle-ci contre la face externe d'une roue lisse d'un diamètre de  $1,70 \text{ m} \pm 1 \%$  ou de  $2,0 \text{ m} \pm 1 \%$ .

3.4 Appliquer sur l'essieu d'essai une charge égale à 65 % de la capacité maximale de charge du pneumatique.

3.4.1 Mesurer la hauteur Z1 de la partie comprimée du boudin.

3.5 La température ambiante doit être maintenue à  $38 \pm 3 \text{ °C}$  pendant la totalité de l'essai.

3.6 Procéder à la totalité de l'essai, sans interruption, en respectant les paramètres ci-dessous:

3.6.1 Temps de passage de la vitesse 0 à une vitesse d'essai constante: 5 mn.

3.6.2 Vitesse d'essai: 80 km/h.

3.6.3 Durée de l'essai à la vitesse d'essai: 60 mn.

3.7 À la fin de l'essai, mesurer la hauteur de la partie comprimée du boudin.

3.7.1 Calculer en pourcentage la diminution de la hauteur de la partie comprimée du boudin par rapport au début de l'essai  $((Z1-Z2)/Z1) \times 100$ .»

Le paragraphe 3 devient le paragraphe 4 et il est modifié comme suit:

«4. Méthodes d'essai équivalentes

... définies aux paragraphes 2 et/ou 3 ci-dessus...»

\* \* \*

## **B. JUSTIFICATION**

La présente proposition vise à ce que le Règlement n° 30 offre la possibilité d'accorder une homologation de type aux pneumatiques capables de rouler à plat sur la base d'une méthode d'essai normalisée (fondée sur le projet de norme ISO 16992) en mode de roulage à plat.

-----