

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG//2000/5
28 janvier 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)
(Soixante-dix-huitième session, 10-14 avril 2000,
point 6 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 39
(Appareil indicateur de vitesse)

Communication de l'expert du Royaume-Uni

Note : Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert du Royaume-Uni. Ce document, qui vise à harmoniser les dispositions de la CEE/ONU concernant les appareils indicateurs de vitesse avec celles des directives européennes, se fonde sur un document (document informel No 14) distribué lors de la soixante-dix-septième session du GRSG (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 46).

Note : Le présent document est distribué uniquement aux experts des dispositions générales de sécurité.

GE.00-20303 (F)

A. PROPOSITION

Paragraphe 2.2.1, lire :

"2.2.1 les dimensions et la structure des pneumatiques choisis dans la gamme des pneumatiques de monte normale;"

Paragraphes 2.2.2. à 2.2.3.3, lire :

"2.2.2 le rapport global de transmission, y compris l'adaptateur ou le réducteur s'il existe et l'indicateur de vitesse."

"2.2.3 le type d'appareil indicateur de vitesse caractérisé par :

2.2.3.1 la tolérance du mécanisme de mesure de l'indicateur de vitesse;

2.2.3.2 la constante technique de l'appareil indicateur de vitesse;

2.2.3.3 la gamme de vitesses affichées."

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.7 à 2.9 ci-dessous :

"2.7 'rapport global de transmission', le nombre de tours ou d'impulsions à l'entrée de l'indicateur de vitesse pour un tour de la roue fixée à l'essieu ou l'arbre qui entraîne l'appareil indicateur de vitesse lorsque le véhicule se déplace en ligne droite.

2.8 'tolérance du mécanisme de mesure de l'indicateur de vitesse', la précision de l'appareil indicateur de vitesse proprement dit exprimée par les limites supérieures et inférieures de l'indicateur de vitesse pour une gamme de vitesses affichées.

2.9 'constante technique de l'indicateur de vitesse', le rapport entre le nombre de tours à l'entrée ou d'impulsions par minute et une vitesse spécifiée affichée."

Paragraphe 3.2.1, lire :

"... aux paragraphes 2.2 à 2.9 ci-dessus;..."

Paragraphe 5.1, lire :

"... pour ce type de véhicule mais ne doit pas excéder la vitesse maximale de plus de [30 %]."

Paragraphe 5.1.1, lire :

"5.1.1 L'intervalle entre deux graduations doit correspondre à 1, 2, 5 ou 10 km/h. Quant à l'intervalle entre les valeurs numériques inscrites sur le cadran ... à 30 km/h sur les indicateurs de vitesse gradués au-delà. L'intervalle entre les valeurs numériques inscrites..."

Paragraphe 5.1.2, lire :

"... 5 ou 10 miles par heure (mph). Quant à l'intervalle entre les valeurs numériques inscrites sur le cadran..."

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1.3 et 5.1.4 ci-dessous :

"5.1.3 Sur les indicateurs de vitesse destinés à être montés sur des véhicules de la catégorie L1, la valeur la plus élevée indiquée sur le cadran ne doit pas être supérieure à 80 km/h. L'intervalle entre deux graduations doit correspondre à 1, 2, 5 ou 10 km/h et l'intervalle entre les valeurs numériques inscrites ne doit pas être supérieur à 10 km/h. L'intervalle entre les valeurs numériques inscrites ne doit pas nécessairement être uniforme.

En outre, les valeurs numériques de 50 km/h et 25 km/h doivent être clairement indiquées sur le cadran lorsque l'indicateur de vitesse est destiné à être monté sur un véhicule de la catégorie L1 dont la vitesse maximale de conception ne dépasse pas 25 km/h.

5.1.4 Sur les indicateurs de vitesse destinés à être montés sur des véhicules de la catégorie L1 construits pour être vendus dans un pays utilisant les unités de mesure anglo-saxonnes, la valeur la plus élevée indiquée sur le cadran ne doit pas non plus être supérieure à 50 mph. L'intervalle entre les valeurs inscrites doit aussi être de 1, 2, 5 ou 10 mph et l'intervalle entre les valeurs numériques inscrites ne doit pas être supérieur à 10 mph, la première valeur indiquée devant être de 10 mph. L'intervalle entre les valeurs inscrites ne doit pas nécessairement être uniforme.

En outre, les valeurs numériques de 30 mph et 15 mph doivent être clairement indiquées sur le cadran lorsque l'indicateur de vitesse est destiné à être monté sur un véhicule de la catégorie L1 dont la vitesse maximale de conception ne dépasse pas 15 mph."

Paragraphe 5.2.1, lire :

"5.2.1 Les pneumatiques doivent être d'un type de monte normale sur le véhicule selon la définition du paragraphe 2.3 du présent Règlement. Un essai devra être effectué pour chaque type d'appareil indicateur de vitesse dont le montage est prévu par le constructeur."

Paragraphe 5.2.2, remplacer le mot "poids" par "masse".

Paragraphe 5.2.5, tableau, modifier la première ligne comme suit :

$V_{max} \leq 100$	[25 %], [50 %] et [80 %] V_{max}
--------------------	------------------------------------

Paragraphe 5.3, lire :

"5.3 la vitesse indiquée ne doit pas être inférieure à la vitesse réelle (véritable) du véhicule. Aux vitesses d'essai spécifiées au paragraphe 5.2.5, il doit y avoir entre la vitesse affichée (V_1) et la vitesse réelle (véritable) (V_2) la relation suivante :

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1V_2 + 4 \text{ km/h.}"$$

Annexe 1, paragraphe 6, remplacer "poids" par "masse".

Annexe 3, paragraphe 2, lire :

"...

Pour les véhicules des catégories M et N :

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1V_2 + 6 \text{ km/h}$$

Pour les véhicules de la catégorie L :

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1V_2 + 8 \text{ km/h.}"$$

* * *

B. JUSTIFICATION

Paragraphe 2.2.1 :

Le but est de définir plus précisément les caractéristiques importantes du pneumatique par rapport au modèle de véhicule spécifique en cours d'homologation.

Paragraphe 2.2.2 à 2.2.3.3 :

Le but est de donner plus de précisions et de permettre d'ajouter des définitions ultérieurement.

Paragraphe 2.7 à 2.9 :

Le but est de définir avec clarté et précision le rapport de transmission et de permettre l'incorporation d'instruments électroniques. Il faudra aussi ajouter des définitions pour d'autres aspects qui ne sont pas définis actuellement.

Paragraphe 3.2.1 :

Le but est de tenir compte des amendements proposés précédemment.

Paragraphe 5.1 :

Le but est de faire en sorte que seuls des appareils indicateurs de vitesse dont l'échelle des vitesses correspond à la vitesse de conception maximale du véhicule soient utilisés.

Paragraphe 5.1.1 et 5.1.2 :

Le but est de préciser que c'est la valeur numérique qui doit être indiquée et qu'il n'est pas nécessaire qu'elle soit uniforme.

Paragraphe 5.1.3 :

Le but est d'ajouter des dispositions spécifiques pour les véhicules à faible vitesse et de les harmoniser avec la Directive proposée de la Communauté européenne concernant les appareils indicateurs de vitesse des motocycles (par. 2.2.2 de l'annexe).

Paragraphe 5.1.4 :

Le but est d'ajouter des dispositions pour les appareils indicateurs de vitesse gradués en unités de mesure anglo-saxonnes pour tenir compte du nouveau paragraphe 5.1.3.

Paragraphe 5.2.1 :

Le but est de préciser et d'améliorer la rédaction.

Paragraphe 5.2.5 :

Le but est d'ajouter des prescriptions d'essai pour la gamme de vitesses plus étendue et de faire en sorte que l'exactitude soit vérifiée pour toute la gamme de vitesses et à des vitesses représentatives des vitesses limites qui s'appliquent dans les différents pays.

Paragraphe 5.3 :

Le but est d'améliorer la rédaction et de préciser l'équation en mettant l'expression $V_1 - V_2$ entre crochets. Le texte initial implique que le rapport indiqué doit exister dans toute la gamme de vitesses envisagée lors des vitesses d'essai mais cela ne serait possible que si des essais étaient effectués à toutes les vitesses. Il devrait suffire d'établir le rapport aux vitesses d'essai spécifiées et de prendre pour hypothèse que ceci s'applique à toute la gamme de vitesses. L'équation pourra varier selon les résultats de la proposition de la Suède relative à la précision des mesures.

Annexe 3, paragraphe 2 :

Le but est de mettre l'expression $V_1 - V_2$ entre crochets de façon à bien montrer que le résultat du rapport ($V_1 - V_2$) doit être égal ou supérieur à zéro.
