Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/2000/4/Rev.1
28 juin 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)
(Quarante-huitième session, 11-13 septembre 2000,
point 1.1 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 13
(Freinage)

Transmis par l'expert de l'Allemagne

Note : Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Allemagne, est une mise à jour de la proposition de ce dernier visant à autoriser l'installation d'un dispositif manuel de mise hors fonction du système antiblocage sur les véhicules tout-terrain (TRANS/WP.29/GRRF/47, par. 15).

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

GE.00-22125 (F)

A. PROPOSITION

Annexe 13, paragraphe 4.5, modifier comme suit (la note n'est pas modifiée) :

"4.5 Il est interdit de monter un dispositif manuel servant seulement à mettre hors fonction le système antiblocage ou à en modifier le mode de commande 5/, sauf sur les véhicules à moteur tout-terrain des catégories N2 et N3 tels qu'ils sont définis dans l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Sur les autres véhicules, un dispositif manuel n'est autorisé que s'il est utilisé principalement pour bloquer le différentiel ou passer en traction intégrale. Lorsqu'un véhicule est équipé d'un tel dispositif, les conditions suivantes doivent être remplies :"

* * *

B. JUSTIFICATION

Les effets positifs dans la pratique de l'installation de systèmes antiblocage sur des véhicules ne font aucun doute. Par conséquent, cet équipement est logiquement obligatoire sur tous les véhicules utilitaires dont le PTC est supérieur à 3,5 t depuis que la série 08 d'amendements au Règlement No 13 est en vigueur.

Conformément au paragraphe 5.1.2.1 du Règlement, les prescriptions générales suivantes s'appliquent :

Le système de freinage de service doit permettre au conducteur de maîtriser le déplacement du véhicule et de l'arrêter de façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de sa vitesse et sa charge et quelle que soit la déclivité ascendante ou descendante du terrain.

En utilisation normale sur route, cette prescription est satisfaite d'une façon presque optimale si le système antiblocage est en fonction. En ce qui concerne les véhicules à moteur, il existe toutefois des situations particulières, dans lesquelles il doit être possible, pour des raisons de sécurité, de mettre hors fonction le système antiblocage. Ainsi, l'installation d'un dispositif manuel de mise hors fonction est désormais autorisée sur les véhicules à moteur tout-terrain des catégories N2 et N3. Cependant, un dispositif manuel unique permettant de mettre hors fonction le système antiblocage ou d'en changer le mode de commande n'est pas autorisé sur les autres véhicules. Ce n'est d'ailleurs pas l'objet de la présente proposition. Néanmoins, afin d'éviter aux véhicules équipés d'un blocage du différentiel ou d'une traction intégrale de se retrouver dans des situations critiques, une mise hors fonction du système antiblocage doit être possible au moment d'utiliser ces possibilités.