

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/2001/8  
18 juin 2001

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

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)  
(Cinquantième session, 10-12 septembre 2001, point 1.1 de l'ordre du jour)

**PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13**

(Freinage)

Communication de l'expert de la Fédération de Russie

Note: Le texte ci-dessous, établi par l'expert de la Fédération de Russie, vise à améliorer le Règlement. Il se fonde sur un document sans cote (document informel n° 22), distribué pendant la quarante-neuvième session du GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/49, par. 17).

---

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

GE.01-21999 (F)

## A. PROPOSITION

### Annexe 8,

#### Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Le système de freinage à ressort peut être utilisé pour le système de freinage de secours, si toutes les prescriptions du paragraphe 5.1.2.2 du présent Règlement sont satisfaites. Le système de freinage à ressort ne doit pas être utilisé pour le système de freinage de service...»

#### Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«...Dans tous les cas, pendant le rechargement du circuit de système de freinage à partir d'une pression nulle, les freins à ressort ne doivent pas commencer à se desserrer ... du véhicule en charge (conformément au paragraphe 2 de l'annexe 4), en utilisant la commande du système de freinage. De même, une fois appliqués, les freins à ressort ne doivent pas se desserrer complètement sauf si ... l'efficacité résiduelle prescrite (conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 4) si l'on actionne...»

#### Paragraphe 3.2, modifier comme suit:

«3.2 Le dispositif de desserrage pneumatique doit être conçu conformément aux prescriptions du paragraphe 2.3 de la présente annexe. À cet effet, il doit être actionné par un module de commande distinct de celui du système de freinage de stationnement (de secours). Si l'actionnement du dispositif...»

### Annexe 13, appendice 2,

Paragraphe 2.2.1, remplacer le symbole  $Z_{Cmax}$  par le symbole  $Z_{Cmaxi}$  dans la formule correspondant à  $F_{i\ dyn}$ , pour les essieux avant et arrière.

Paragraphe 2.3.1, remplacer le symbole  $Z_C$  par le symbole  $Z_{Cmax}$  dans la formule correspondant à  $F_{R\ dyn}$ .

Paragraphe 2.3.2, remplacer le symbole  $Z_C$  par le symbole  $Z_{CAL}$  dans la formule correspondant à  $F_{R\ dyn}$ .

\* \* \*

## B. MOTIFS

### Annexe 8, paragraphe 2.1

Il est nécessaire de rendre officiellement possible l'utilisation de la chambre de compression des ressorts comme module de transmission du système de secours, en particulier du fait que les véhicules sont souvent construits de cette manière. Il est en outre nécessaire de déterminer les conditions de cette utilisation (en d'autres termes, la conformité avec

les prescriptions du paragraphe 5.1.2.2) pour garantir que le fonctionnement du système de secours est entièrement commandé. Cet aspect est également important parce que les fabricants de véhicules sont nombreux à utiliser le système de freinage à ressort pour le freinage de secours, sans prévoir une commande de pression suffisante pour pouvoir modérer la décélération.

#### Annexe 8, paragraphe 2.3

L'emploi au paragraphe 2.3 d'expressions telles que «les freins à ressort ne doivent pas se desserrer» ou «le desserrage ne doit pas se produire» est ambigu et vague, de sorte que l'on se demande s'il est fait référence au début ou à la fin du processus. En outre, il est préférable d'ajouter des renvois aux paragraphes pertinents de l'annexe 4, puisqu'il est question d'une part de l'efficacité du freinage de secours et d'autre part de l'efficacité de freinage résiduelle.

#### Annexe 8, paragraphe 3.2

Le paragraphe 2.3 ne mentionne pas la possibilité d'un desserrage à partir de la chambre de compression des ressorts lorsque la pression dans les récepteurs est inférieure au niveau prescrit, alors que cette possibilité est envisagée au paragraphe 3, grâce au dispositif pneumatique d'un véhicule. Ces deux paragraphes sont en contradiction si le véhicule est équipé d'une valve de frein à double section permettant d'actionner au moyen du même module de commande à la fois le système de freinage de stationnement et le système de desserrage, ce qui est souvent le cas des autobus. Afin d'éviter cette contradiction, il convient de préciser que le système (auxiliaire) de stationnement et le système de desserrage sont commandés par deux modules distincts.

#### Annexe 13 - appendice 2

Le calcul des valeurs des forces de freinage maximales ( $F_{bRmax}$  et  $F_{bRAL}$ ) et des valeurs de réaction normales correspondantes ( $F_{idyn}$  et  $F_{Rdyn}$ ) aux paragraphes 2.2.1, 2.3.1 et 2.3.2 doit être effectué au moyen des valeurs correspondantes des coefficients de freinage ( $Z_{Cmaxi}$  au paragraphe 2.2.1,  $Z_{Cmax}$  au paragraphe 2.3.1 et  $Z_{CAL}$  au paragraphe 2.3.2).

L'emploi de différents symboles, pour désigner les coefficients de freinage aux fins du calcul des valeurs des forces de freinage maximales, d'une part, et des valeurs de réaction normales correspondantes, d'autre part, prête à confusion et est contraire à la logique.

-----