

**Conseil économique et social**

Distr. générale
12 juillet 2010
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**

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Soixante-huitième session

Genève, 21-23 septembre 2010

Point 3 d) de l'ordre du jour provisoire

Règlements n^{os} 13 et 13-H (Freinage) – Précisions à ajouter au texte**Propositions d'amendements au Règlement n^o 13-H
(Freinage des véhicules des catégories M₁ et N₁)****Communication de l'expert de l'Inde***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Inde, a pour objet de suspendre l'application, dans le cas des véhicules équipés de la fonction aide au freinage d'urgence, de la valeur minimale de la force à la commande fixée pour les essais des systèmes de freinage de service et secondaire. Il est basé sur le document informel GRRF-67-18, distribué à la soixante-septième session du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRFF) (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/GRRF/67, par. 19). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte existant du Règlement sont indiquées en caractères gras pour le texte nouveau.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial est chargé d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques techniques des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

I. Proposition

Annexe 3

Paragraphe 2.1.1, lire:

«2.1.1 Les freins de service seront soumis à des essais dans les conditions suivantes:

A) Essai de type 0 avec moteur débrayé	v	100 km/h
	$s \leq$	$0,1 v + 0,0060 v^2$ (m)
	$d_m \geq$	$6,43 \text{ m/s}^2$
B) Essai de type 0 avec moteur embrayé	v	$80 \% v_{\max} \leq 160 \text{ km/h}$
	$s \leq$	$0,1 v + 0,0067 v^2$ (m)
	$d_m \geq$	$5,76 \text{ m/s}^2$
	$f^1/$	6,5 - 50 daN

1/ La valeur minimale de la force f de 6,5 daN n'est pas applicable dans le cas des véhicules équipés de la fonction d'aide au freinage d'urgence

où:

- v = vitesse d'essai, en km/h
- s = distance de freinage, en m
- d_m = décélération moyenne en régime, en m/s^2
- f = force exercée sur la commande à pédale, en daN
- v_{\max} = vitesse maximum du véhicule, en km/h.».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.2.1.1, se lisant comme suit:

«2.2.1.1 L'efficacité du système de freinage de secours lorsqu'il est équipé d'une fonction d'aide au freinage d'urgence doit être contrôlée lors d'un essai du type 0 avec moteur débrayé et avec une force appliquée à la commande du frein de service ne dépassant pas 50 daN.».

II. Exposé des raisons

Paragraphe 2.1.1

1. Le Règlement prescrit les valeurs de la force à la pédale à appliquer lors de l'essai du type 0. Il est nécessaire de préciser si l'essai est réussi lorsque la décélération prescrite est obtenue avec une force à la pédale inférieure à la valeur minimale de 6,5 daN.

2. Ce point permet de tenir compte des cas de freinage excessif et difficile à moduler. En cas d'actionnement de l'aide au freinage d'urgence, compte tenu qu'il s'agit d'une situation particulière, la valeur de force minimale sur la pédale n'a pas lieu d'être.

Paragraphe 2.2.1.1

3. Dans le cas du freinage de secours, la valeur minimale de 6,5 daN ne devrait pas être appliquée, car l'objectif premier est d'obtenir la décélération voulue de $2,44 \text{ m/s}^2$ le plus vite possible.
 4. Pour les véhicules à circuits divisés diagonalement, répondant à une valeur de décélération du frein de service de $6,43 \text{ m/s}^2$ avec une force à la pédale juste supérieure à 6,5 daN, dans le cas du freinage de secours, on obtiendra $3,21 \text{ m/s}^2$ (soit 50 % de $6,43 \text{ m/s}^2$) avec une force à la pédale de 6,5 daN. En d'autres termes, avec une force à la pédale inférieure à 6,5 daN, on obtiendra une décélération de $2,44 \text{ m/s}^2$.
 5. Pour les véhicules à circuits à division avant/arrière (circuit en H), les conditions seront pires encore dans le cas du circuit avant seul, car la contribution de l'avant est de plus de 50 %.
-