

**Conseil économique et social**

Distr. générale
19 juillet 2010
Français
Original: Anglais et français

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Cent-cinquante-deuxième session**

Genève, 9–12 novembre 2010

Point 4.5.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 - Considération des projets
d'amendements aux Règlements existants proposés par le GRPE****Proposition de complément 10 à la série 05 d'amendements
au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories
M₁ et N₁)****Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie***

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa soixantième session en vue d'actualiser les prescriptions relatives au ventilateur à vitesse proportionnelle qui peut être utilisé au cours de l'essai d'un véhicule sur le banc dynamométrique et d'aligner les prescriptions concernant l'essai du type VI sur celles de la directive 2001/100/CE de l'Union Européenne. Il a été établi sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2010/11 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2010/12, non modifiés. Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité Administratif (AC.1) (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/60, paras. 35 et 37).

* Conformément au programme de travail pour 2006-2010 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

Paragraphe 5.3.5.1, modifier comme suit:

«5.3.5.1 L'essai doit être effectué sur tous les véhicules des catégories M₁ et N₁ équipés d'un moteur à allumage commandé, sauf les véhicules qui fonctionnent uniquement au carburant gazeux (GPL ou GN). Les véhicules qui peuvent fonctionner à la fois à l'essence et au carburant gazeux, mais sur lesquels le circuit essence est destiné uniquement à servir en cas d'urgence ou pour le démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance maximale de 15 litres seront considérés aux fins de l'essai de type VI comme des véhicules fonctionnant uniquement au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent fonctionner soit à l'essence, soit au GPL ou au GN, seront soumis à l'essai de type VI uniquement avec l'essence.

Le présent paragraphe s'applique aux nouveaux types de véhicules des catégories N₁ et M₁ dont le poids maximal est inférieur ou égal à 3 500 kg.».

Paragraphe 5.3.5.2, *tableau*, modifier comme suit:

«Température d'essai 266 K (-7 °C)

Catégorie	Classe	Masse de monoxyde de carbone (CO) L ₁ (g/km)	Masse d'hydrocarbures (HC) L ₂ (g/km)
M ₁ ⁽¹⁾	—	15	1.8
N ₁	I	15	1.8
N ₁ ⁽²⁾	II	24	2.7
	III	30	3.2

(1) À l'exception des véhicules destinés à transporter plus de six passagers et des véhicules dont le poids maximal dépasse 2 500 kg.

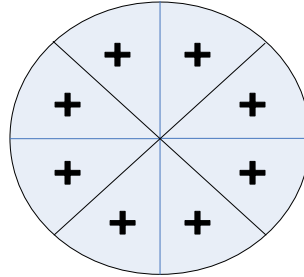
(2) Ainsi que ceux de catégorie M₁ spécifiés dans la note (1).».

Annexe 4, paragraphe 6.1.3, modifier comme suit:

«6.1.3 Un courant d'air de vitesse variable doit être dirigé sur le véhicule. La vitesse de la soufflante doit être située dans la plage de fonctionnement comprise entre 10 et 50 km/h au moins, ou à titre de variante, à la demande du constructeur, dans la plage de fonctionnement comprise entre 10 km/h et au moins la vitesse maximale du cycle d'essai. La vitesse linéaire de l'air à la sortie de la soufflante doit correspondre à ± 5 km/h près à la vitesse du rouleau dans la plage de fonctionnement comprise entre 10 km/h et 50 km/h. Dans la plage de vitesses supérieures à 50 km/h, la vitesse linéaire de l'air doit correspondre à ± 10 km/h près à la vitesse du rouleau. Aux vitesses du rouleau inférieures à 10 km/h, la vitesse de l'air peut être nulle.

Pour déterminer la vitesse de l'air, on calcule la valeur moyenne à partir d'un certain nombre de points de mesure ainsi choisis:

- Pour les ventilateurs à section de sortie rectangulaire, ils sont situés au centre de chacun des neuf rectangles obtenus en divisant la section totale de sortie en trois parties égales en largeur et en hauteur;
- Pour les ventilateurs à section de sortie circulaire, la section de sortie sera divisée en huit secteurs angulaires de 22,5° d'arc par des axes verticaux, horizontaux et à 45°. Les points de mesure sont situés sur l'axe médian de chaque secteur à deux tiers du rayon par rapport au centre (comme indiqué dans le diagramme ci-dessous).



Aucun véhicule ni aucun autre objet ne doit se trouver devant le ventilateur lorsque les mesures sont prises.

Le dispositif utilisé pour mesurer la vitesse linéaire de l'air doit être situé à une distance de 0 à 20 cm de l'orifice de sortie.

La section de sortie de la soufflante doit avoir les caractéristiques suivantes:

- c) Surface: 0,2 m² au moins;
- d) Hauteur du bord inférieur au-dessus du sol: environ 20 cm;
- e) Distance par rapport à l'avant du véhicule: environ 30 cm.

À titre de variante, à la demande du constructeur, la soufflante peut être réglée à une valeur fixe de vitesse d'air au moins égale à 6 m/s (21,6 km/h).

La hauteur et la position latérale du ventilateur de refroidissement peuvent également être modifiées, à la demande du constructeur.».

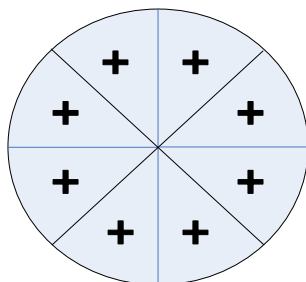
Annexe 4a, paragraphe 3.4.2, modifier comme suit:

«3.4.2

Un courant d'air de vitesse variable doit être dirigé sur le véhicule. La vitesse de la soufflante doit être située dans la plage de fonctionnement comprise entre 10 et 50 km/h au moins, ou à titre de variante, à la demande du constructeur, dans la plage de fonctionnement comprise entre 10 km/h et au moins la vitesse maximale du cycle d'essai. La vitesse linéaire de l'air à la sortie de la soufflante doit correspondre à ± 5 km/h près à la vitesse du rouleau dans la plage de fonctionnement comprise entre 10 km/h et 50 km/h. Dans la plage de vitesses supérieures à 50 km/h, la vitesse linéaire de l'air doit correspondre à ± 10 km/h près à la vitesse du rouleau. Aux vitesses du rouleau inférieures à 10 km/h, la vitesse de l'air peut être nulle.

Pour déterminer la vitesse de l'air, on calcule la valeur moyenne à partir d'un certain nombre de points de mesure ainsi choisis:

- a) Pour les ventilateurs à section de sortie rectangulaire, ils sont situés au centre de chacun des neuf rectangles obtenus en divisant la section totale de sortie en trois parties égales en largeur et en hauteur;
- b) Pour les ventilateurs à section de sortie circulaire, la section de sortie sera divisée en huit secteurs angulaires de 22,5° d'arc par des axes verticaux, horizontaux et à 45°. Les points de mesure sont situés sur l'axe médian de chaque secteur à deux tiers du rayon par rapport au centre (comme indiqué dans le diagramme ci-dessous).



Aucun véhicule ni aucun autre objet ne doit se trouver devant le ventilateur lorsque les mesures sont prises.

Le dispositif utilisé pour mesurer la vitesse linéaire de l'air doit être situé à une distance de 0 à 20 cm de l'orifice de sortie.

La section de sortie de la soufflante doit avoir les caractéristiques suivantes:

- c) Surface: 0,2 m² au moins;
- d) Hauteur du bord inférieur au-dessus du sol: environ 0,2 m;
- e) Distance par rapport à l'avant du véhicule: environ 0,3 m.

À titre de variante, à la demande du constructeur, la soufflante peut être réglée à une valeur fixe de vitesse d'air au moins égale à 6 m/s (21,6 km/h).

La hauteur et la position latérale du ventilateur de refroidissement peuvent également être modifiées, à la demande du constructeur.».
