

N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE LE 20 MARS 1958¹

ENTRÉE EN VIGUEUR du Règlement n° 64 (*Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules munis de roues et pneumatiques de secours à usage temporaire*) en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné du 20 mars 1958

Ledit Règlement est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1985 à l'égard des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, conformément au paragraphe 5 de l'article 1 de l'Accord :

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement concerne l'homologation des automobiles de la catégorie M₁ (voitures particulières) munis d'un équipement de secours à usage temporaire.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend par :

- 2.1. « Homologation d'un véhicule », l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne les roues et/ou les pneumatiques de secours spéciaux à usage temporaire dont il est équipé;
- 2.2. « Type de véhicule », les véhicules ne présentant pas entre eux de différences significatives concernant des aspects essentiels tels que :
 - 2.2.1. La charge maximale par essieu du véhicule, telle qu'elle est définie au paragraphe 2.10,
 - 2.2.2. La catégorie et/ou les principales caractéristiques de l'équipement de secours à usage temporaire,
 - 2.2.3. La transmission (traction avant, traction arrière, quatre roues motrices),
 - 2.2.4. La suspension,
 - 2.2.5. Le système de freinage,
 - 2.2.6. La dimension de la roue/la dimension du pneu;
- 2.3. « Roue », une roue complète composée d'une jante et d'un disque de roue;
- 2.4. « Roue de secours à usage temporaire », une roue différente d'une des roues normales sur le type de véhicule;
- 2.5. « Pneumatique de secours à usage temporaire », un pneumatique différent d'un pneumatique normal sur le type de véhicule;
- 2.6. « Equipement », un ensemble constitué par une roue et un pneumatique;
- 2.7. « Equipement standard », un ensemble roue/pneumatique susceptible d'équiper le véhicule dans des conditions d'utilisation normales;
- 2.8. « Equipement de secours », un équipement destiné à être monté à la place d'un équipement standard en cas de fonctionnement défectueux de ce dernier.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 4 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963, 966, 973, 974, 978, 981, 982, 985, 986, 993, 995, 997, 1003, 1006, 1010, 1015, 1019, 1020, 1021, 1024, 1026, 1031, 1035, 1037, 1038, 1039, 1040, 1046, 1048, 1050, 1051, 1055, 1059, 1060, 1065, 1066, 1073, 1078, 1079, 1088, 1092, 1095, 1097, 1098, 1106, 1110, 1111, 1112, 1122, 1126, 1130, 1135, 1136, 1138, 1139, 1143, 1144, 1145, 1146, 1147, 1150, 1153, 1156, 1157, 1162, 1177, 1181, 1196, 1197, 1198, 1199, 1205, 1211, 1213, 1214, 1216, 1218, 1222, 1223, 1224, 1225, 1235, 1237, 1240, 1242, 1247, 1248, 1249, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1259, 1261, 1271, 1273, 1275, 1276, 1277, 1279, 1284, 1286, 1287, 1291, 1293, 1294, 1295, 1299, 1300, 1301, 1302, 1308, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1321, 1323, 1324, 1327, 1328, 1330, 1331, 1333, 1335, 1336, 1342, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1355, 1358, 1361, 1363, 1364, 1367, 1374, 1379, 1389, 1390, 1392, 1394, 1398, 1401, 1402, 1404, 1405 et 1406.

Il peut s'agir :

- 2.8.1. Soit d'un « équipement de secours standard » qui est un équipement conforme à l'équipement standard du type de véhicule;
 - 2.8.2. Soit d'un « équipement de secours à usage temporaire » qui est un équipement dont les caractéristiques principales (désignation de la dimension, cotes d'encombrement fonctionnelles, conditions d'utilisation ou structure) sont différentes de celles des équipements standard du type du véhicule et qui est destiné à être utilisé temporairement dans certaines conditions définies au paragraphe 5. Il existe différentes catégories d'équipements de secours à usage temporaire.
 - 2.8.2.1. *Catégorie 1*

Ensemble composé d'une roue conforme à celle d'un équipement standard et d'un pneumatique dont les principales caractéristiques (par exemple les dimensions et la structure) sont différentes de celles d'un pneumatique normal; cet équipement est destiné à être placé à bord du véhicule, le pneumatique étant gonflé à la pression prévue pour une utilisation temporaire;
 - 2.8.2.2. *Catégorie 2*

Ensemble composé d'une roue et d'un pneumatique ayant l'une et l'autre des caractéristiques principales différentes de celles d'un équipement standard et destiné à être placé à bord du véhicule, le pneumatique étant gonflé à la pression prévue pour une utilisation temporaire;
 - 2.8.2.3. *Catégorie 3*

Ensemble composé d'une roue conforme à celle d'un équipement standard et d'un pneumatique ayant des caractéristiques principales différentes de celles d'un équipement standard et destiné à être placé à bord du véhicule, le pneumatique étant simplement monté sur la roue sans être gonflé;
 - 2.8.2.4. *Catégorie 4*

Ensemble composé d'une roue et d'un pneumatique ayant l'une et l'autre des caractéristiques principales différentes de celles d'un équipement standard et destiné à être placé à bord du véhicule, le pneumatique étant simplement monté sur la roue sans être gonflé;
 - 2.9. « Masse maximale », la valeur maximale du véhicule déclarée techniquement admissible par le constructeur (elle peut être supérieure à la « masse maximale admissible » fixée par l'administration nationale);
 - 2.10. « Charge maximale par essieu », la valeur maximale, telle qu'elle est déclarée par le constructeur, de la force verticale totale s'exerçant entre les surfaces de contact des pneus ou les chenilles d'un essieu et le sol et résultant de la partie de la masse du véhicule que supporte cet essieu; cette charge peut être supérieure à la « charge par essieu autorisée » fixée par l'administration nationale. La somme des charges par essieu peut être supérieure à la valeur correspondant à la masse totale du véhicule;
 - 2.11. « Cotes d'encombrement fonctionnelles », les cotes qui découlent de la désignation des dimensions des roues et/ou des pneumatiques (par exemple le diamètre, la largeur, le rapport d'aspect) et de l'installation de l'équipement sur le véhicule (par exemple le déport externe de la roue).
3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
 - 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne l'équipement de secours à usage temporaire dont il est muni, est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
 - 3.2. Il est joint à la demande une description en trois exemplaires du type de véhicule comportant les renseignements spécifiés à l'annexe 1 du présent Règlement.
 - 3.3. Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer est présenté au service technique chargé des essais d'homologation.

3.4. L'autorité compétente doit vérifier l'existence de dispositions satisfaisantes pour assurer un contrôle efficace de la conformité de production avant que ne soit accordée l'homologation du type.

4. HOMOLOGATION

4.1. Si le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 5 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.

4.2. Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 00 pour le Règlement dans sa forme originale) indiquent la série d'amendements englobant les plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule. Toutefois, les variantes d'une gamme de modèles, qui sont des catégories distinctes quant aux critères du paragraphe 2.2, peuvent être couvertes par la même homologation, à condition que les résultats des essais décrits au paragraphe 5.2 ne présentent pas de différences sensibles.

4.3. L'homologation ou l'extension ou le refus d'homologation d'un type de véhicule en application du présent Règlement est communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.

4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :

4.4.1. D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre « E », suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation*;

4.4.2. Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre « R », d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.

4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué, en application d'un ou de plusieurs autres Règlements joints en annexe à l'Accord, dans le pays même qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 4.4.1; en pareil cas, les numéros de Règlement et d'homologation et les symboles additionnels pour tous les Règlements pour lesquels l'homologation a été accordée dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement sont inscrits l'un au-dessous de l'autre, à droite du symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.

4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

4.7. La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur ou à proximité.

4.8. L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de marques d'homologation.

5. SPÉCIFICATIONS ET ESSAIS

5.1. Généralités

5.1.1. Les pneumatiques destinés à faire partie des équipements de secours à usage temporaire doivent satisfaire aux prescriptions du Règlement n° 30.¹

* 1 pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 pour la République démocratique allemande, 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne et 21 pour le Portugal. Les chiffres suivants sont attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, ou de leur adhésion à cet Accord, et les chiffres ainsi attribués sont communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 963, p. 432; vol. 1055, p. 357, et vol. 1218, p. 376.

- 5.1.2. Pour les véhicules ayant au moins quatre roues, la capacité de charge de l'équipement de secours à usage temporaire doit être au moins égale à la moitié de la charge maximale par essieu la plus élevée; si l'équipement de secours ne peut être monté que sur un essieu particulier précisé dans les instructions figurant au paragraphe 6 ci-après, sa capacité de charge doit être au moins égale à la moitié de la charge maximale de cet essieu.
- 5.1.3. La vitesse théorique prévue pour l'équipement de secours à usage temporaire doit être d'au moins 120 km/h.
- 5.1.4. L'équipement de secours à usage temporaire doit présenter les caractéristiques ci-après :
- 5.1.4.1. Une indication inamovible portant au minimum les renseignements ci-après, en caractères d'au moins 4 mm de haut se détachant sur un fond de couleur différente, est apposée sur la face extérieure de la roue en un endroit approprié :
- « ATTENTION ! POUR USAGE TEMPORAIRE SEULEMENT ! 80 KM/H MAX ! À REMPLACER DÈS QUE POSSIBLE PAR UN ÉQUIPEMENT STANDARD EN SERVICE, NE PAS RECOUVRIR CETTE INDICATION ! »*
- * Le texte de l'avertissement sera rédigé dans une des langues officielles de la CEE et complété par le texte correspondant dans la langue du pays où le véhicule doit être immatriculé. Le texte complémentaire peut figurer sur une étiquette séparée.
- 5.1.4.2. Si l'emploi de l'équipement de secours à usage temporaire se limite à un essieu spécifique, l'information suivante sera aussi incluse : « USAGE EXCLUSIF SUR ESSIEU AVANT (ARRIÈRE) ».
- 5.1.4.3. La surface externe de la roue et/ou du pneumatique monté sur le véhicule en vue d'une utilisation temporaire doit avoir une (des) couleur(s) distinctive(s) très nettement différente(s) de la (des) couleur(s) des équipements standard. S'il est possible de fixer un enjoliveur sur l'équipement de secours à usage temporaire, la (les) couleur(s) distinctive(s) ne doit (doivent) pas être recouverte(s) par cet enjoliveur.
- 5.2. *Essai de freinage*
- 5.2.1. Les véhicules destinés à être munis d'équipements de secours à usage temporaire doivent satisfaire aux prescriptions de l'annexe 3 du présent Règlement.
6. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES
- 6.1. Le manuel destiné au propriétaire du véhicule doit comporter au moins les renseignements suivants :
- 6.1.1. Une indication du risque entraîné par le non-respect des restrictions prévues en ce qui concerne l'utilisation d'un équipement de secours à usage temporaire, y compris, le cas échéant, une indication sur l'utilisation limitée à un essieu spécifique.
- 6.1.2. Des instructions enjoignant de conduire avec prudence lorsque l'équipement de secours à usage temporaire est en place et de remplacer celui-ci par un équipement standard dès que possible.
- 6.1.3. L'indication que le véhicule n'est pas autorisé à rouler avec plus d'un équipement de secours à usage temporaire.
- 6.1.4. L'indication précise de la pression de gonflage spécifiée par le constructeur du véhicule pour le pneumatique monté sur l'équipement de secours à usage temporaire.
- 6.1.5. Pour les véhicules munis d'un équipement de secours à usage temporaire de la catégorie 3 ou 4, une description de la méthode à suivre pour gonfler le pneumatique à la pression prévue en cas d'utilisation temporaire au moyen du dispositif visé au paragraphe 6.2 ci-après.
- 6.2. Si le véhicule est muni d'un équipement de secours à usage temporaire de la catégorie 3 ou 4, il doit être pourvu d'un dispositif permettant de gonfler le pneumatique à la pression prévue en cas d'utilisation temporaire en 5 minutes au plus.
- 6.3. Si un manuel à l'usage du propriétaire n'est pas fourni avec le véhicule, les renseignements prescrits au paragraphe 6.1 ci-dessus doivent figurer sur le véhicule en un endroit facilement accessible.

7. MODIFICATIONS ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION D'UN TYPE DE VÉHICULE
- 7.1. Toute modification du type de véhicule est portée à la connaissance du service administratif accordant l'homologation du type de ce véhicule. Ce service peut alors :
 - 7.1.1. Soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable sensible et qu'en tout cas le véhicule satisfait encore aux prescriptions;
 - 7.1.2. Soit demander un nouveau procès-verbal d'essai du service technique chargé des essais.
- 7.2. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation, avec l'indication des modifications, est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement par la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus.
- 7.3. L'autorité compétente ayant délivré l'extension de l'homologation attribue un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour une telle extension.
8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 8.1. L'équipement de secours à usage temporaire doit être fabriqué de façon que le véhicule auquel il est destiné soit conforme au type homologué en application du présent Règlement et satisfasse aux prescriptions du paragraphe 5 ci-dessus.
- 8.2. Afin de vérifier cette conformité, des contrôles appropriés de la production doivent être effectués.
- 8.3. Le détenteur de l'homologation est notamment tenu :
 - 8.3.1. De veiller à l'existence de procédures de contrôle efficace de la qualité des produits,
 - 8.3.2. D'avoir accès à l'équipement de contrôle nécessaire au contrôle de la conformité de chaque type homologué,
 - 8.3.3. De s'assurer que les données concernant les résultats d'essais ont été enregistrées et que les documents annexés sont tenus à disposition pendant une période définie en accord avec le service administratif,
 - 8.3.4. D'analyser les résultats de chaque type d'essai afin de contrôler et d'assurer la constance des caractéristiques du produit eu égard aux variations admissibles en fabrication industrielle,
 - 8.3.5. De s'assurer que, pour chaque catégorie d'équipement de secours à usage temporaire destiné à être utilisé sur un véhicule de type donné, un véhicule de ce type portant la marque d'homologation du présent Règlement est sorti de la série et soumis périodiquement à l'essai prescrit à l'annexe 3 de ce Règlement,
 - 8.3.6. De s'assurer que tous les échantillons ou éprouvettes manifestement non conformes au type d'essai envisagé feront l'objet d'un autre échantillonnage et d'un autre essai. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.
- 8.4. L'autorité compétente qui a délivré l'homologation peut vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque unité de production.
 - 8.4.1. Lors de chaque inspection, les registres d'essais et de suivi de la production doivent être communiqués à l'inspecteur.
 - 8.4.2. L'inspecteur peut sélectionner au hasard des échantillons qui sont essayés dans le laboratoire du fabricant. Le nombre minimal des échantillons peut être déterminé en fonction des résultats des propres contrôles du fabricant.
 - 8.4.3. Quand le niveau de qualité n'apparaît pas satisfaisant ou quand il semble nécessaire de vérifier la validité des essais effectués en application du paragraphe 8.4.2, l'inspecteur doit prélever des échantillons qui sont envoyés au service technique qui a effectué les essais d'homologation.
 - 8.4.4. L'autorité compétente peut effectuer tous les essais prescrits dans le présent Règlement.
 - 8.4.5. Normalement, l'autorité compétente autorise au moins une inspection par an. Si, au cours de cette inspection, des résultats négatifs sont constatés, cette fréquence peut être

accrue et l'autorité compétente s'assure que toutes les dispositions nécessaires sont prises pour faire rétablir dans les plus brefs délais possibles la conformité de la production.

9. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 9.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 8.1 ci-dessus n'est pas respectée ou si l'équipement (les équipements) de secours à usage temporaire n'a (n'ont) pas subi avec succès les vérifications prévues au paragraphe 8.3 ci-dessus.
- 9.2. Si une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle doit en informer aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée : « HOMOLOGATION RETIRÉE ».

10. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

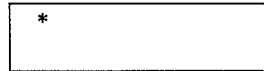
Si le détenteur d'une homologation cesse définitivement la production d'un type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il en informe l'autorité qui a délivré l'homologation qui, à son tour, avise les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée « PRODUCTION ARRÊTÉE ».

11. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et ceux des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation ou d'extension et de refus ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

ANNEXE 1

[Format maximal : A 4 (210 × 297 mm)]



COMMUNICATION CONCERNANT L'HOMOLOGATION, LE REFUS DE L'HOMOLOGATION, L'EXTENSION DE L'HOMOLOGATION, LE RETRAIT DE L'HOMOLOGATION, L'ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION D'UN TYPE DE VÉHICULE EN CE QUI CONCERNE SON ÉQUIPEMENT DE SECOURS À USAGE TEMPORAIRE, EN APPLICATION DU RÈGLEMENT n° 64

N° d'homologation Extension n°

- 1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule :
- 2. Type du véhicule (le cas échéant, les variantes qui sont comprises) :
- 3. Nom et adresse du constructeur :
- 4. Nom et adresse du représentant du constructeur (le cas échéant) :
- 5. Véhicule présenté à l'homologation le :
- 6. Service technique chargé des essais d'homologation :

* Nom de l'administration.

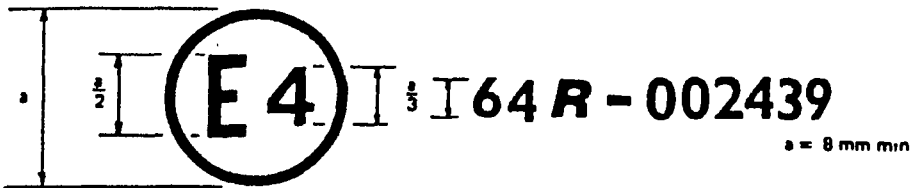
7. Date du procès-verbal d'essais :
8. Numéro du procès-verbal d'essais :
9. Description sommaire du type de véhicule :
- 9.1. Masse du véhicule pendant l'essai :
 - Essieu avant :
 - Essieu arrière :
 - Total :
- 9.2. Marquage et dimension(s) de la roue de l'équipement standard :
- 9.3. Catégorie, marquage du pneu et dimension de la roue de l'équipement de secours à usage temporaire :
10. Emplacement de la marque d'homologation :
11. Motif(s) de l'extension (le cas échéant) :
12. L'homologation est accordée/refusée/prolongée/retirée* :
13. Lieu :
14. Date :
15. Signature :
16. Est annexée la liste des pièces constituant le dossier d'homologation déposé au Service administratif ayant délivré l'homologation et pouvant être obtenu sur demande.

ANNEXE 2

EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

(Voir le paragraphe 4.4 du Règlement)

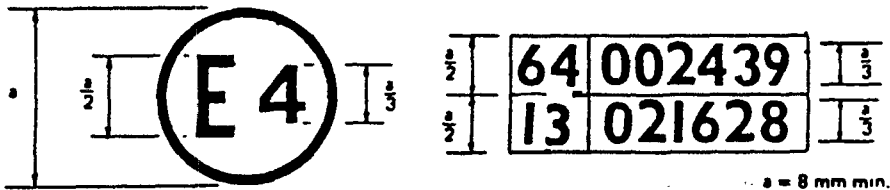


La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne l'équipement (ou les équipements) de secours à usage temporaire, en application du Règlement n° 64 et sous le numéro d'homologation 002439. Ce numéro indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement n° 64 dans sa forme originale.

* Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Modèle B

(Voir le paragraphe 4.5 du Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des règlements n^{os} 64 et 13*. Les numéros d'homologation indiquent qu'à la date où chaque homologation a été délivrée, le Règlement n^o 64 n'avait pas encore été modifié, alors que le Règlement n^o 13 comprenait déjà la série 02 d'amendements.

ANNEXE 3

ESSAI DE FREINAGE ET DE DÉVIATION POUR LES VÉHICULES MUNIS D'ÉQUIPEMENTS DE SECOURS À USAGE TEMPORAIRE

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES
 - 1.1. La piste d'essai doit être sensiblement horizontale et sa surface offrir une bonne adhérence.
 - 1.2. L'essai est effectué en l'absence de vent susceptible de fausser les résultats.
 - 1.3. Le véhicule est chargé de façon à atteindre sa masse maximale définie au paragraphe 2.9 du Règlement.
 - 1.4. Les charges par essieu résultant de l'application des dispositions du paragraphe 1.3 de la présente annexe sont proportionnelles aux charges maximales par essieu définies au paragraphe 2.10 du Règlement.
 - 1.5. Les pneumatiques sont gonflés aux pressions recommandées pour le type de véhicule par le constructeur.
2. ESSAI DE FREINAGE ET DE DÉVIATION
 - 2.1. L'essai est effectué avec l'équipement de secours à usage temporaire monté tantôt à la place d'une roue avant, tantôt à celle d'une roue arrière. Toutefois, si l'équipement de secours à usage temporaire ne peut s'adapter qu'à un seul essieu, l'essai est effectué uniquement avec l'équipement de secours à usage temporaire monté sur cet essieu.
 - 2.2. L'essai est effectué à l'aide du système de freinage de service à partir d'une vitesse initiale de 80 km/h avec moteur débrayé.
 - 2.3. La distance d'arrêt ne doit pas dépasser la valeur donnée par la formule suivante**:

$$S \leq 0.1 V + \frac{V^2}{150}$$

S = distance d'arrêt en m; et

V = vitesse initiale de 80 km/h.

Force appliquée à la commande au pied : ≤ 500 N.

* Le dernier numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

** Cette formule correspond à celle relative aux performances de freinage des véhicules de la catégorie M_1 suivant le Règlement 13¹.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 730, p. 343; vol. 887, p. 60; vol. 943, p. 382; vol. 1122, p. 332; vol. 1247, n^o A-4789; vol. 1380, p. 339, and vol. 1392, p. 557.

- 2.4. Des essais sont effectués dans chacun des cas prévus au paragraphe 2.1 de la présente annexe en ce qui concerne l'installation des équipements de secours à usage temporaire.
- 2.5. Les performances de freinage prévues doivent être obtenues sans que les roues se bloquent, sans que le véhicule dévie de la trajectoire prévue, sans vibrations anormales, sans usure anormale des pneus pendant l'essai et sans correction excessive de la direction.

Textes authentiques : anglais et français.

Enregistré d'office le 1^{er} octobre 1985.
