



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2004/38
25 March 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать третья сессия, 22-25 июня 2004 года,
пункт 4.2.2 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 10 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 09
К ПРАВИЛАМ № 13

(Торможение)

Передано Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRRF на ее пятьдесят пятой сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основу положен текст неофициального документа № GRRF-55-2 с поправками, указанными в документе TRANS/WP.29/GRRF/55, пункт 12 и приложение 2.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно получить также через систему ИНТЕРНЕТ:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Включить новые пункты 5.2.1.30-5.2.1.30.6 с соответствующими сносками следующего содержания:

- "5.2.1.30 Инициирование сигнала, вызывающего включение стоп-сигналов
- 5.2.1.30.1 Приведение водителем в действие рабочей тормозной системы иницирует сигнал, вызывающий включение стоп-сигналов.
- 5.2.1.30.2 Сигнал, иницируемый при использовании системы замедления без тормозов*
- 5.2.1.30.2.1 За исключением случаев, когда замедление происходит за счет только торможения двигателем, допускается инициирование сигнала в сочетании с использованием системы замедления без тормозов.
- 5.2.1.30.2.2 Инициирование сигнала происходит при приведении в действие системы замедления без тормозов, которая способна обеспечить замедление транспортного средства $\geq 2,2 \text{ м/с}^2$ при следующих условиях:
- a) первоначальная скорость составляет 80 км/ч;
 - b) на передаче, которая обычно используется при движении на такой скорости;
 - c) транспортное средство является порожним.
- 5.2.1.30.2.3 Этот сигнал может не подаваться в тех случаях, когда приводимая в действие система замедления без тормозов не обеспечивает вышеуказанное значение замедления по причине менее высокой мощности и ввиду более высокой загрузки транспортного средства по сравнению с указанной выше.
- 5.2.1.30.2.4 При приведении в действие системы замедления без тормозов в результате отпускания педали акселератора должна предупреждаться возможность циклического инициирования сигнала, например, при переходе на другую передачу.
- 5.2.1.30.3 Приведение в действие рабочей тормозной системы при помощи "автоматической системы управления торможением" вызывает

инициирование сигнала, упомянутого выше. Однако в случае замедления менее $0,7 \text{ м/с}^2$ при скорости транспортного средства свыше 50 км/ч сигнал может не подаваться*.

- 5.2.1.30.4 Приведение в действие части рабочей тормозной системы при помощи "селективного торможения" не должно вызывать инициирования сигнала, упомянутого выше**.
- 5.2.1.30.5 В случае транспортных средств, оборудованных электрической управляющей магистралью, сигнал должен инициироваться механическим транспортным средством при передаче с прицепа посредством электрической управляющей магистрали сообщения "включение стоп-сигналов"***.
- 5.2.1.30.6 Электрические системы рекуперативного торможения, сообщающие замедляющую силу при отпускании педали газа, не должны вызывать инициирования сигнала, упомянутого выше".

* На момент выдачи официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено заводом-изготовителем транспортного средства.

** При "селективном торможении" возможно изменение функции на "торможение с автоматической регулировкой".

*** До внесения в стандарт ИСО 11992 поправки, предусматривающей включение сообщения "включение стоп-сигналов", данное требование не применяется.

Включить новые пункты 5.2.2.21-5.2.2.21.2 с соответствующими сносками следующего содержания:

"5.2.2.21 Приведение в действие рабочей тормозной системы

5.2.2.21.1 В случае прицепов, оборудованных электрической управляющей магистралью, сообщение "включение стоп-сигналов" передается с прицепа посредством электрической управляющей магистрали всякий раз, когда система торможения прицепа приводится в действие при помощи "автоматической системы управления торможением" самого прицепа. Однако в случае

замедления менее $0,7 \text{ м/с}^2$ при скорости транспортного средства свыше 50 км/ч сигнал может не подаваться* ***.

5.2.2.21.2 В случае прицепов, оборудованных электрической управляющей магистралью, сообщение "включение стоп-сигналов" не должно передаваться с прицепа посредством электрической управляющей магистрали при "селективном торможении" самого прицепа** ****.

* На момент выдачи официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено заводом-изготовителем транспортного средства.

** При "селективном торможении" возможно изменение функции на "торможение с автоматической регулировкой".

*** До внесения в стандарт ИСО 11992 поправки, предусматривающей включение сообщения "включение стоп-сигналов", данное требование не применяется.

**** До внесения в стандарт ИСО 11992 поправки, предусматривающей включение сообщения "включение стоп-сигналов", и до отражения этого измененного стандарта в настоящих Правилах данное требование не применяется".
