



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2007/3  
15 December 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто сорок первая сессия

Женева, 13-16 марта 2007 года

Пункт 4.2.2 предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ДОПОЛНЕНИЮ 5 К ПРАВИЛАМ № 13-Н

(Торможение)

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

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRRF на ее шестидесятой сессии. В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/21, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/30 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/19, ни в один из которых не были внесены поправки, а также приложения 3 и 5 к докладу. Он передается на рассмотрение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административного комитета (AC.1) (см. ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, пункты 5, 9, 11, 12 и 17).

Пункт 1.1 изменить следующим образом (включая сноску 1/):

"1.1 Настоящие Правила применяются к торможению транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> 1/".

Сноску 1/ изменить следующим образом:

"1/ В настоящих Правилах содержится набор предписаний в отношении транспортных средств категории N<sub>1</sub>, который служит альтернативой предписаниям, изложенным в Правилах № 13. Договаривающиеся стороны, применяющие как Правила № 13, так и настоящие Правила, признают официальные утверждения, предоставляемые на основании как одних, так и других правил, в качестве имеющих равную силу. Определения транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> приведены в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2)".

Пункт 5.1.1.5 следует исключить.

Пункт 5.1.1.6, изменить нумерацию на 5.1.1.5.

Добавить новые пункты 5.1.4-5.1.4.3 следующего содержания:

- "5.1.4 Положения о периодических технических проверках тормозных систем
- 5.1.4.1 Должна обеспечиваться возможность оценки износа элементов рабочего тормоза, которые могут изнашиваться, например фрикционных накладок и барабанов/дисков (в случае барабанов или дисков оценка износа не обязательно должна проводиться во время периодического технического осмотра). Метод, при помощи которого может проводиться эта оценка, определен в пункте 5.2.11.2 настоящих Правил.
- 5.1.4.2 Должна обеспечиваться возможность использования простой процедуры проверки правильности режима функционирования тех комплексных электронных систем, которые осуществляют контроль за торможением. Если требуется особая информация, то к ней должен обеспечиваться свободный доступ.
- 5.1.4.2.1 Во время предоставления официального утверждения типа должны быть кратко в конфиденциальном порядке охарактеризованы средства,

используемые для защиты от простой несанкционированной модификации режима работы с учетом средств проверки, выбранных изготовителем (например, предупредительного сигнала). В альтернативном случае данное требование о защите считается выполненным, если имеются дополнительные средства проверки режима функционирования.

- 5.1.4.3 В статических условиях на динамометрическом стенде или на барабанном устройстве для испытания тормозов должно развиваться максимальное тормозное усилие".

Пункты 5.2.11.2.1-5.2.11.2.2 изменить следующим образом:

- "5.2.11.2 Проверка износа фрикционных элементов рабочих тормозов
- 5.2.11.2.1 Должна обеспечиваться возможность использования простой процедуры оценки износа накладок рабочих тормозов снаружи или снизу транспортного средства без снятия колес, при помощи соответствующих смотровых отверстий или каким-либо иным способом. Это может быть обеспечено с использованием имеющихся в ремонтной мастерской простых стандартных инструментов или обычного оборудования для осмотра транспортных средств. В качестве альтернативы допускаются звуковые или оптические устройства, устанавливаемые по крайней мере на одну накладку каждого тормоза каждого колеса, которые должны предупреждать водителя на его рабочем месте о необходимости замены накладок. В качестве оптического предупреждающего сигнала может использоваться желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.21.1.2 ниже.
- 5.2.11.2.2 Оценка износа фрикционных поверхностей тормозных дисков или барабанов может осуществляться только путем непосредственного измерения конкретного элемента или проверки индикаторов износа любого тормозного диска или барабана, в связи с чем может потребоваться их демонтаж в той или иной степени. Следовательно, в момент официального утверждения типа изготовитель транспортного средства определяет следующее:
- а) метод, при помощи которого может быть произведена оценка износа фрикционных поверхностей барабанов и дисков, включая степень требуемого демонтажа, а также необходимые для этого инструменты и операции;

- b) информацию, определяющую максимальный приемлемый предел износа в тот момент, когда возникает необходимость в замене накладок.

Данная информация должна предоставляться без ограничений, например в руководстве по эксплуатации транспортного средства либо в перечне электронных данных".

Пункт 5.2.19.2 изменить следующим образом:

- "5.2.19.2 В случае отказа в электрической части органа управления или разрыва провода в электрическом приводе управления между органом управления и непосредственно подсоединенным к нему БЭК, кроме источника энергии, должна сохраняться возможность включения системы стояночного тормоза с места водителя и таким образом обеспечиваться способность удерживания груженого транспортного средства в неподвижном состоянии под 8-процентным уклоном вверх или вниз. В качестве альтернативы в этом случае допускается автоматическое включение стояночного тормоза, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии при условии достижения вышеуказанной эффективности и сохранения в действии стояночного тормоза после включения, независимо от положения выключателя зажигания (пускового переключателя). В этом альтернативном случае стояночный тормоз должен автоматически растормаживаться сразу после того, как водитель вновь начинает предпринимать действия для приведения транспортного средства в движение. Для достижения или содействия достижению указанной выше эффективности может использоваться привод двигателя/ручной привод или автоматический привод (положение стоянки)".

Пункт 5.2.19.2.1 изменить следующим образом:

- "5.2.19.2.1 Водитель предупреждается о разрыве провода в электрическом приводе или об отказе в электрической части органа управления системы стояночного тормоза желтым предупреждающим сигналом, указанным в пункте 5.2.21.1.2. В случае разрыва провода в электрическом приводе системы стояночного тормоза этот желтый предупреждающий сигнал должен включаться сразу после разрыва. Кроме того, водитель должен предупреждаться о таком отказе в электрической части органа управления или о разрыве провода..."

Пункт 5.2.22.2 изменить следующим образом:

"5.2.22.2 При приведении в действие системы рабочего тормоза при помощи функции "автоматически управляемого торможения" подается упомянутый выше сигнал. Однако в тех случаях, когда показатель замедления составляет менее  $0,7 \text{ м/с}^2$ , данный сигнал может подавляться".

Включить новые пункты 12 и 12.1 следующего содержания:

"12. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

12.1 До истечения 24 месяцев после даты вступления в силу дополнения 5 к первоначальному варианту настоящих Правил Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения ЕЭК на основании Правил без поправок".

Приложение 5, пункт 2, изменить следующим образом:

"2. ОБОЗНАЧЕНИЯ

...

g - ускорение под воздействием силы тяжести:  $g = 9,81 \text{ м/с}^2$

...".

-----