



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

160-я сессия

Женева, 25–28 июня 2013 года

Пункт 4.9.3 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов поправок
к существующим правилам, представленных GRRF**

Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 79 (механизм рулевого управления)

Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) на ее семьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/74, пункт 30). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/5. Этот текст передается Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету АС.1 для рассмотрения.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

Приложение 3, пункты 2 и 3 изменить следующим образом (с добавлением новой строки в таблице):

- "2. В случае отказа источника энергии эффективность рабочих тормозов при первом нажатии на педаль должна соответствовать значениям, указанным в таблице ниже.

Категория	V (км/ч)	Рабочий тормоз (м/с ²)	Сила (даН)
M ₁	100	6,43	50
M ₂ и M ₃	60	5,0	70
N ₁ ^{a, b}	i)	80	5,0
	ii)	100	6,43
N ₂ и N ₃	60	5,0	70

^a Заявитель выбирает соответствующую строку – i) или ii), – и этот выбор должен быть согласован с технической службой.

^b Для информации: Значения в строке i) согласованы с соответствующими положениями Правил ООН № 13; значения в строке ii) – с соответствующими положениями Правил ООН № 13-Н.

3. В случае возникновения любой неисправности механизма рулевого управления или источника энергии необходимо обеспечить, чтобы после восьми полных нажатий на педаль рабочего тормоза эффективность торможения при девятом нажатии по крайней мере соответствовала значениям, предписанным для системы аварийного (экстренного) торможения (см. таблицу ниже).

В случае, когда система аварийного торможения, требующая использования аккумулялированной энергии, приводится в действие при помощи отдельного органа управления, после восьми полных нажатий на педаль рабочего тормоза при девятом нажатии должна сохраняться предписанная остаточная эффективность (см. таблицу ниже).

Эффективность аварийного и остаточного торможения

Категория	V (км/ч)	Аварийный тормоз (м/с ²)	Остаточное торможение (м/с ²)
M ₁	100	2,44	-
M ₂ и M ₃	60	2,5	1,5
N ₁ ^{a, b}	i)	70	2,2
	ii)	100	2,44
N ₂	50	2,2	1,3
N ₃	40	2,2	1,3

^a Заявитель выбирает соответствующую строку – i) или ii), – и этот выбор должен быть согласован с технической службой.

^b Для информации: Значения в строке i) согласованы с соответствующими положениями Правил ООН № 13; значения в строке ii) – с соответствующими положениями Правил ООН № 13-Н.