



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

Рабочая группа по вопросам торможения  
и ходовой части

**Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 20–23 сентября 2016 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

**Правила № 13 и 13-Н – Уточнения**

**Предложение по поправкам к Правилам № 13  
(торможение)**

**Представлено экспертом от Франции\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Франции с целью внесения поправок в Правила № 13. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.16-11489 (R) 190720 200716



\* 1 6 1 1 4 8 9 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



## I. Предложение

Приложение 12, пункт 8.1.2 изменить следующим образом:

8.1.2 Должны предоставляться детали рисунка, чтобы продемонстрировать, что сочленение компенсатора достаточно для обеспечения приложения равного напряжения к каждому из задних тросов. Компенсатор должен иметь достаточную ширину, чтобы облегчить дифференциальный ход слева направо. Зажимы хомута также должны быть достаточно глубокими по сравнению с их шириной, чтобы убедиться, что они не будут препятствовать сочленению, когда компенсатор находится под углом.

Допустимый дифференциальный ход компенсатора ( $s_{ed}$ ) ( $s'_{cd}$ ) получают по формуле:

$$s_{ed} \geq 1,2 \times (S_{ef} - S_{e'}) \quad s'_{cd} \geq 1,2 \times s_{cd},$$

где:

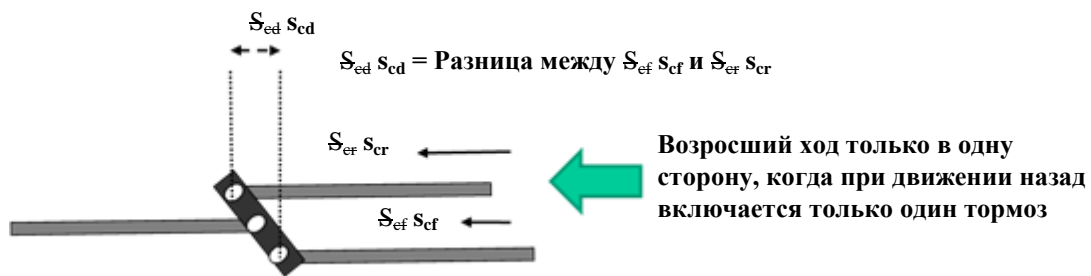
$$s_{cd} = s_{cr} - s_{cf}$$

$$S_{e'} = S' / i_H \quad s_{cf} = s_B \times i_g \quad (\text{ход компенсатора при движении вперед}) \text{ и}$$

$$S_{e'} = 2 \cdot S_B / i_g$$

$$S_{ef} = S_r / i_H \quad s_{cr} = s_r \quad (\text{ход компенсатора при движении назад}).$$

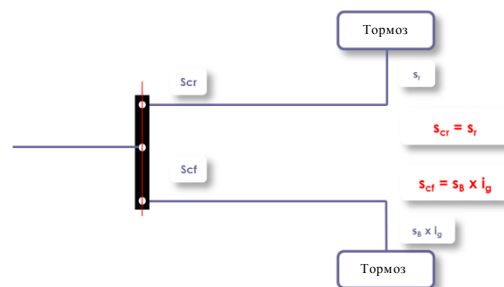
Приложение 12, добавление 1, рисунок 5А изменить следующим образом:



Приложение 12, добавление 4, пункт 6.1.3 изменить следующим образом:

6.1.3 ~~Максимальный~~ Допустимый дифференциальный ход компенсатора  $s_{ed} \ s'_{cd} = \dots$  мм (должен быть не меньше  $1,2 \times s_{cd}$ )

## II. Обоснование



1. Цель пункта 8.1.2 состоит в проверке способности компенсатора обеспечивать дифференциальный ход, когда один тормоз включается при движении вперед, а другой – при движении назад, в пределах 20%.

2. Это условие выражено в виде новой формулы, где  $s'_{cd}$  является собственной характеристикой компенсатора, которую сравнивают с  $s_{cd}$ , получаемой исходя из характеристик тормозов.

3. Значение  $s_{cd}$  равно  $s_{cr}$  минус  $s_{cf}$  (см. пункт 2.3.12). Эти два последних значения (в мм) получают исходя из характеристик тормозов, измеренных без корректировок в ходе испытания.

4. Как показано на рис. выше:

$s_{cr} = s_r$ , где  $s_r$  – максимально допустимый ход рычага управления тормозом при движении прицепа назад (см. пункт 2.2.27);

$s_{cf} = s_B \times i_g$ , где  $2 s_B$  – ход сжатия тормозных колодок (выраженный в миллиметрах), измеренный на диаметре параллельно сжимному устройству (см. пункт 2.2.21), а

$i_g$  – понижающее передаточное отношение между ходом тормозного рычага и ходом сжатия в центре колодки (см. пункт 2.3.4).