



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части (GRRF)

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 19–22 февраля 2013 года

Пункт 9 а) предварительной повестки дня

Механизмы рулевого управления – Правила № 79

Предложение по поправкам к Правилам № 79 (механизмы рулевого управления для транспортных средств)

Представлено экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей и Международной организации предприятий автомобильной промышленности*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) для уточнения показателей эффективности торможения транспортных средств категорий M₁ и N₁ в приложении 3 указанных Правил. Он основан на документе GRRF-73-23. Изменения к действующим Правилам выделены жирным шрифтом (новый текст) либо зачеркиванием (исключенный текст).

* 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.

I. Предложение

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 нижеследующей таблице.

Категория	V (км/ч)	Эффективность рабочих тормозов (м/с ²)	Сила (даН)
M ₁	80 100	5,8 6,43	50
M ₂ и M ₃	60	5,0	70
N ₁ ^{1, 2}	i)	80	70
	ii)	100	50
N ₂ и N ₃	60	5,0	70

3. В случае возникновения какой либо неисправности механизма рулевого управления или источника энергии эффективность торможения, после восьми нажатий до отказа на педаль рабочего тормоза, должна достигать при девятом нажатии по крайней мере значений, предписанных для систем вторичного (аварийного) торможения (см. таблицу ниже).

В случае, когда система вторичного торможения, требующая использования аккумулированной энергии, приводится в действие при помощи отдельного органа управления, педаль рабочего тормоза после восьми нажатий до отказа при девятом нажатии должна сохранять предписанную остаточную эффективность (см. таблицу ниже).

ВТОРИЧНАЯ И ОСТАТОЧНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Категория	V (км/ч)	Вторичное торможение (м/с ²)	Остаточное торможение (м/с ²)
M ₁	80 100	2,9 2,44	1,7 -
M ₂ и M ₃	60	2,5	1,5
M₃	60	2,5	1,5
N ₁ ^{1, 2}	i)	70	1,3
	ii)	100	-
N ₂	50	2,2	1,3
N ₃	40	2,2	1,3

¹ Заявитель выбирает соответствующую строку, i) или ii), и этот выбор должен быть согласован с технической службой.

² Информация: Значения в строке i) приведены в соответствии с надлежащими положениями Правил ООН № 13; значения в строке ii) приведены в соответствии с надлежащими положениями Правил ООН № 13-Н.

II. Обоснование

1. В Правилах ООН № 79 значения для требований в отношении тормозной системы транспортных средств категории M₁ по-прежнему приводятся в соответствии с бывшими предписаниями Правил ООН № 13.
2. Правила ООН № 13 в отношении транспортных средств категории M₁ более не применяются.
3. В силу этого значения, указанные в предписаниях в отношении тормозных систем для транспортных средств категории M₁, должны быть приведены в соответствие с текущими значениями, указанными в Правилах ООН № 13-Н.
4. Значение эффективности "остаточного торможения" следует удалить, поскольку в Правилах ООН № 13-Н оно отсутствует.
5. Предписания в отношении транспортных средств категории N₁ регулируются как в Правилах ООН № 13, так и в Правилах ООН № 13-Н. Настоящее предложение предусматривает, что заявитель может выбирать значения в зависимости от того, прошла ли тормозная система транспортного средства официальное утверждение в соответствии с Правилами ООН № 13-Н или Правилами ООН № 13. Выбор производителя должен быть надлежащим образом обоснован, с тем чтобы техническая служба могла его подтвердить.
6. Заголовки столбцов (единицы в скобках) и строк были пересмотрены с целью их уточнения.