



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 5 а) предварительной повестки дня

Тормозные системы мотоциклов – Правила № 78

**Предложение по поправке к Правилам № 78
(Единообразные предписания, касающиеся
официального утверждения транспортных
средств категорий L₁, L₂, L₃, L₄ и L₅ в отношении
торможения)**

**Представлено экспертом от Международной ассоциации
заводов – изготовителей мотоциклов***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ) для внесения поправок с целью уточнить нынешний текст Правил в отношении использования комбинированных тормозных систем (КТС). 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

Пункт 5.1.9 изменить следующим образом:

"5.1.9 В случае установки двух отдельных систем рабочего тормоза ~~эти системы могут иметь общий тормоз~~, если **происходит** отказ одной из систем ~~не влияет на эффективность другой~~, **то такой отказ не препятствует обеспечению другой системой соблюдения требований в отношении эффективности, предъявляемых к единой тормозной системе**".

II. Обоснование

1. Следует разрешить использование любых комбинированных тормозных систем (КТС), которые гарантируют, в случае отказа в одной системе, соответствие требованиям к эффективности единой другой тормозной системы.

2. Большинство традиционных мотоциклов оснащено обычной тормозной системой с двумя отдельными механизмами рабочих тормозов. В случае выхода из строя одной системы (тормоза на одном колесе) должна иметься возможность активации другой системы (тормоза на другом колесе) для снижения скорости этого транспортного средства и остановки мотоцикла. В этом случае необходимое минимальное замедление, как указано в пункте 3.3 приложения 3, составляет 4,4 м/с² (СЗПЗ переднего колеса) или 2,9 м/с² (СЗПЗ заднего колеса).

3. С другой стороны, в случае отказа КТС требуется для достижения замедления в размере 5,1 м/с² или 2,5 м/с² согласно предписаниям пункта 3.3 приложения 3, что зависит от толкования положений пункта 5.1.9.

4. Для комбинированных тормозных систем требования (категория L₃) составляют:

$$\text{СЗПЗ} = 5,1 \text{ м/с}^2$$

$$\text{СЗПЗ} = 2,5 \text{ м/с}^2 \text{ (для вторичной тормозной системы).}$$

5. КТС считается приемлемой, если при отказе одной из систем КТС по-прежнему гарантируется, что другие системы обеспечивают соответствие требованиям к эффективности единой тормозной системы, поскольку данное положение по крайней мере эквивалентно требованиям, предъявляемым к обычным тормозным системам.

6. Настоящая поправка уточняет толкование пункта 5.1.9 согласно вышеприведенному обоснованию.