



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части

Восьмидесятая сессия

Женева, 15–18 сентября 2015 года

Пункт 9 а) предварительной повестки дня

Механизм рулевого управления – Правила № 79

**Предложение по поправкам к Правилам № 79 (механизм
рулевого управления)**

**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). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, 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

Включить новый пункт 5.3.1.6 следующего содержания:

«5.3.1.6. **Требования к эффективности торможения, содержащиеся в пунктах 5.3.1.4 и 5.3.1.5 выше, не применяются, если тормозная система устроена таким образом, что в случае отсутствия всякого запаса энергии можно при помощи органа управления рабочим тормозом обеспечить эффективность торможения, равную по меньшей мере, эффективности, предписанной для системы аварийного торможения в:**

- a) пункте 2.2 Правил № 13-Н, приложение 3 (для транспортных средств M1 и N1);
- b) пункте 2.2 Правил № 13, приложение 4 (для транспортных средств M2, M3 и N)».

Пункт 5.3.1.6 (прежний), изменить нумерацию на 5.3.1.7.

II. Обоснование

1. В нынешнем тексте приложения 3 к Правилам ООН № 79 содержатся требования, которые должны выполняться в том случае, когда системы торможения и рулевого управления имеют один и тот же источник энергии (пункт 5.3.1.4) и одно и то же устройство энергопитания (пункт 5.3.1.5). Однако эти требования не согласованы с требованиями Правил ООН № 13-Н. В соответствии с пунктом 1.1.2 приложения 4 к Правилам ООН № 13-Н наличие емкости, обеспечивающей определенное число резких остановок после отказа источника питания, требуется ТОЛЬКО в том случае, когда невозможно обеспечить уровень эффективности, предписанный для системы аварийного торможения, с помощью мускульной энергии без дополнительно прилагаемой энергии: см. пункт 1.1.2.

2. В нынешнем тексте приложения 3 к Правилам ООН № 79 содержатся требования, которые должны выполняться в том случае, когда системы торможения и рулевого управления имеют один и тот же источник энергии (пункт 5.3.1.4) и одно и то же устройство энергопитания (пункт 5.3.1.5). Однако эти требования не согласованы с требованиями Правил ООН № 13. В соответствии с пунктом 1.1.3 приложения 7 к Правилам ООН № 13 наличие емкости, обеспечивающей определенное число резких остановок после отказа источника питания, требуется ТОЛЬКО в том случае, когда невозможно обеспечить уровень эффективности, предписанный для системы аварийного торможения, с помощью мускульной энергии без дополнительно прилагаемой энергии: см. пункт 1.1.3.

3. Нынешний текст Правил № 79 можно истолковать таким образом, что требуемое число резких остановок необходимо обеспечить независимо от конструкции рабочей тормозной системы, даже в случае тормозной системы с усилителем.

4. Настоящее предложение имеет целью уточнить формулировку Правил № 79 и привести ее в соответствие с Правилами ООН № 13-Н и 13.