



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части**

Семьдесят девятая сессия

Женева, 16–20 февраля 2015 года

Пункт 3 е) предварительной повестки дня

Правила № 13 и 13-Н (торможение) – Прочие вопросы

**Предложение по поправке к Правилам № 13
(торможение большегрузных транспортных средств)**

**Представлено экспертами от Европейской ассоциации
поставщиков автомобильных деталей***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) с целью внесения поправки в приложение 10 к Правилам ООН № 13 в порядке учета случая подачи сигнала предупреждения о неисправности/отключения ЭТС прицепа при обнаружении избыточного давления в питающем трубопроводе. Изменения к нынешнему 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 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

Приложение 10

Пункт 3.1.3.4 изменить следующим образом:

"3.1.3.4 Давление на соединительной головке питающего трубопровода в условиях, когда давление в системе соответствует давлению включения, должно составлять не менее 700 кПа, **и не должно превышать 900 кПа в условиях, когда давление в системе соответствует давлению отключения.** Это давление должно достигаться без использования рабочего тормоза".

II. Обоснование

1. На семьдесят шестой сессии GRRF эксперт от Дании поднял вопрос, связанный с подачей сигнала предупреждения о неисправности/отключением ЭТС прицепа при обнаружении избыточного давления в питающем трубопроводе (см. пункт 41 раздела С части XIII доклада GRRF). Данная проблема существует на протяжении уже многих лет, однако причина ее возникновения пока не ясна. В приложении 10 к Правилам ООН № 13 вопросу регулирования давления в управляющей магистрали и питающем трубопроводе при измерении на соединительной головке посвящены нижеследующие пункты.

2. Пункт 3.1.3.1: При испытании с отключенным источником энергии, с перекрытым питающим трубопроводом и резервуаром емкостью 0,5 л, подсоединенным к пневматической управляющей магистрали, а также при наличии системы регулирования давления давление на соединительных головках питающего трубопровода и пневматической управляющей магистрали при полном включении органа управления тормозом должно быть в пределах 650–850 кПа, независимо от условий загрузки транспортного средства.

3. Пункт 3.1.3.4: Давление на соединительной головке питающего трубопровода в условиях, когда давление в системе соответствует давлению включения, должно составлять не менее 700 кПа. Это давление должно достигаться без использования рабочего тормоза.

4. Как можно увидеть, не предъявляется никакого требования в отношении максимального давления в питающем трубопроводе в условиях, когда давление в компрессоре соответствует давлению отключения; лишь в пункте 3.1.3.1 указывается, что давление в питающем трубопроводе после одного нажатия на педаль тормоза в условиях, когда давление включения/отключения регулируется компрессором, не должно превышать 850 кПа. [В действительности же весьма маловероятно, что при давлении в компрессоре, соответствующем давлению отключения, возникнет необходимость создания в питающем трубопроводе давления, превышающего максимально допустимое давление для ЭТС прицепа, что приведет к отключению системы и выполнению указанного требования. Таким образом, поскольку данная проблема существует на протяжении уже ряда лет, напрашивается вывод, что причиной высокого давления в питающем трубопроводе является уход параметров или несанкционированная манипуляция.]

5. Поскольку делегатам было предложено представить дополнительную информацию, то представлялось логичным получить от КСАОД как представителя изготовителей тормозных систем прицепов соответствующие замечания отно-

сительно необходимости установления конкретного требования в отношении максимального давления в питающем трубопроводе в условиях, когда давление в компрессоре соответствует давлению отключения.
