



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2004/39
31 March 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил

в области транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать третья сессия, 22-25 июня 2004 года,
пункт 4.2.3 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВК СЕРИИ 10
К ПРАВИЛАМ № 13

(Торможение)

Передано Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRRF на ее пятьдесят пятой сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основе лежат документы TRANS/WP.29/GRRF/2003/3; TRANS/WP.29/GRRF/2003/4; TRANS/WP.29/GRRF/2003/5; TRANS/WP.29/GRRF/2003/29; TRANS/WP.29/GRRF/53, приложение 3; неофициальные документы № GRRF-55-1 и GRRF-55-10 – с поправками, указанными в приложении 3 к документу TRANS/WP.29/GRRF/55.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно получить также через систему ИНТЕРНЕТ:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Пункт 2.15, исключить ссылку на сноску 1/ и текст соответствующей сноски.

Пункт 2.15.2.2, исключить ссылку на сноску 2/ и текст соответствующей сноски.

По всему тексту Правил, ссылки на сноски 3/-9/ и соответствующие тексты сносок, изменить нумерацию на 1/-7/.

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

"... первые две цифры которого (в настоящее время 10) указывают ...".

Пункт 5.2.1.28.2 изменить следующим образом:

"5.2.1.28.2 Регулятор тормозного усилия предназначен для уравнивания коэффициентов динамического торможения буксирующего и буксируемого транспортных средств. При официальном утверждении типа проверяется функционирование регулятора тормозного усилия. Способ проведения такой проверки согласуется между заводом-изготовителем транспортного средства и технической службой, и в приложении к отчету об официальном утверждении типа указываются способ оценки и ее результаты".

Пункт 5.2.1.28.6 изменить следующим образом:

"5.2.1.28.6 Системой регулятора тормозного усилия контролируется только то тормозное усилие, которое создается системой рабочего тормоза автотранспортного средства и прицепа. Тормозное усилие, возникающее в результате срабатывания износостойких тормозных систем, не компенсируется системами рабочего тормоза автотранспортного средства или прицепа. Считается, что износостойкие тормозные системы не являются частью систем рабочего тормоза".

Включить новые пункты 12.1.1.2-12.1.1.3 следующего содержания:

- "12.1.1.2 Если не указано иное или если обстоятельства не требуют иного, дополнения к поправкам серии 10 применяются также к выдаче и сохранению официальных утверждений на основании поправок серии 09.
- 12.1.1.3 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 10 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 10".

Включить новые пункты 12.1.2.5-12.1.2.7 следующего содержания:

- "12.1.2.5 По истечении 24 месяцев с даты вступления в силу поправок серии 10 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если подлежащий официальному утверждению тип транспортного средства отвечает предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 10.
- 12.1.2.6 В течение 48 месяцев с даты вступления в силу поправок серии 10 к настоящим Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в национальном официальном утверждении типа транспортного средства, официально утвержденного на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам.
- 12.1.2.7 По истечении 48 месяцев с даты вступления в силу поправок серии 10 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первоначальной национальной регистрации (первоначальном вводе в эксплуатацию) транспортного средства, которое не отвечает предписаниям поправок серии 10 к настоящим Правилам".

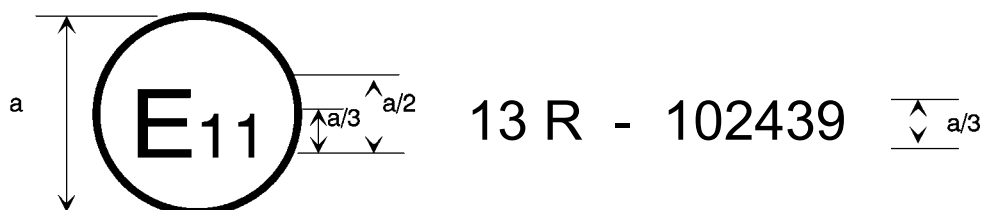
Приложение 3 изменить следующим образом:

"Приложение 3

СХЕМЫ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Образец А

(См. пункт 4.4 настоящих Правил)

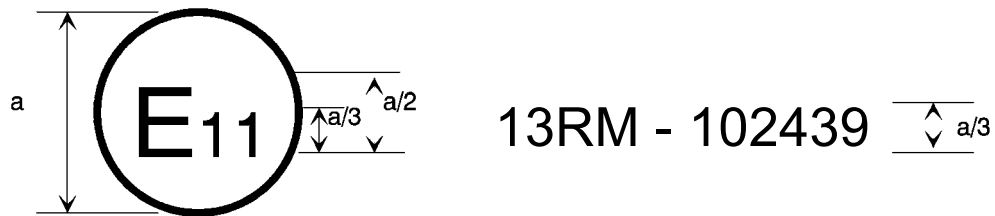


$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) в отношении тормозного устройства на основании Правил № 13 под номером официального утверждения 102439. Данный номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было представлено в соответствии с предписаниями Правил № 13 с включенными в них поправками серии 10. Что касается транспортных средств категорий M₂ и M₃, то этот знак означает, что данный тип транспортного средства прошел испытания типа II.

Образец В

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)

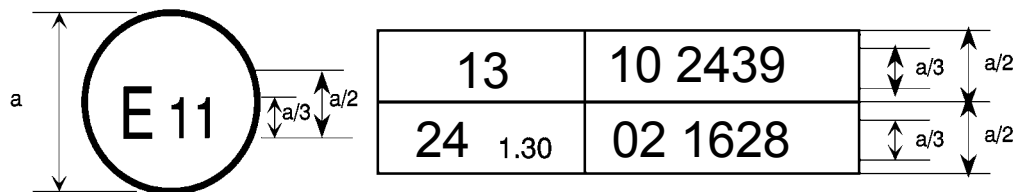


$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) в отношении тормозного устройства на основании Правил № 13. Что касается транспортных средств категорий M₂ и M₃, то этот знак означает, что данный тип транспортного средства прошел испытания типа ПА.

Образец С

(См. пункт 4.6 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства был официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) на основании Правил № 13 и 24 ^{1/}. (В последних Правилах исправленное значение коэффициента поглощения составляет 1,30 м⁻¹.)

^{1/} Этот номер приводится только в качестве примера".

Приложение 10,

Пункт 1.1, включить ссылку на новую сноску */ и текст соответствующей сноски */ следующего содержания:

"... определение которого дается в приложении 13 к настоящим Правилам, должны удовлетворять всем предписаниям настоящего приложения. Если используется специальное устройство, оно должно срабатывать автоматически*/.

Однако транспортные средства, за исключением транспортных средств категории M₁,

*/ Что касается прицепов с электронными системами распределения тормозного усилия, то предписания настоящего приложения применяются лишь в том случае, если прицеп имеет электрическое соединение с буксирующим транспортным средством через соединительное устройство, соответствующее стандарту ISO 7638:1997".

Включить новый пункт 1.1.1 следующего содержания:

"1.1.1 Если на транспортном средстве установлена износостойкая тормозная система, то при определении характеристик транспортного средства, указанных в положениях настоящего приложения, сила замедления, обеспечиваемая этой системой, не учитывается".

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"... настоящего приложения, применяются как к транспортным средствам с пневматической управляющей магистралью в соответствии с пунктом 5.1.3.1.1 настоящих Правил, так и к транспортным средствам с электрической управляющей магистралью в соответствии с пунктом 5.1.3.1.3 настоящих Правил. В обоих случаях ... в электрической управляющей магистрали в соответствии с ISO 11992:2003. Транспортные средства, оборудованные в соответствии с ...".

Включить новые пункты 1.3-1.3.1.1 и соответствующую сноску следующего содержания:

"1.3 Проверка нарастания тормозного усилия.

1.3.1 При официальном утверждении типа производится проверка соответствия нарастания тормозного усилия на оси каждой независимой группы осей*/ нижеследующим диапазонам давления.

a) Грузовые транспортные средства:

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси, когда давление на головке опорно-сцепного устройства соответствует диапазону 0,2-1,0 бар.

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси любой другой группы осей, когда давление на головке опорно-сцепного устройства составляет $\leq 1,2$ бар.

b) Порожные транспортные средства:

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси, когда давление на головке опорно-сцепного устройства соответствует диапазону 0,2-1,0 бар.

*/ В случае нескольких осей, когда расстояние между рядом осей превышает 2,0 м, каждая отдельная ось рассматривается в качестве независимой группы осей.

1.3.1.1 Когда колесо (колеса) оси (осей) подняты над поверхностью и их можно свободно вращать, обеспечивается возрастающая тормозная нагрузка и измеряется давление на головку опорно-сцепного устройства, соответствующее состоянию в том случае, когда это колесо (эти колеса) уже невозможно вращать рукой. Данное условие определяется в качестве нарастания тормозного усилия".

Пункт 1.3 (прежний) пронумеровать как пункт 1.4.

Пункт 7.5 изменить следующим образом:

"7.5 Электронные системы распределения тормозного усилия, которые не отвечают предписаниям пунктов 7.1, 7.2, 7.3 и 7.4 выше, должны располагать процедурой самопроверки функций, влияющих на распределение тормозного усилия. Кроме того, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии, должна обеспечиваться возможность проведения проверок, определенных в пункте 1.3.1 выше, посредством обеспечения номинального значения давления, требующегося для начала торможения как в груженом, так и в порожнем состоянии".

Пункт 8 изменить следующим образом:

"8. Испытание транспортного средства

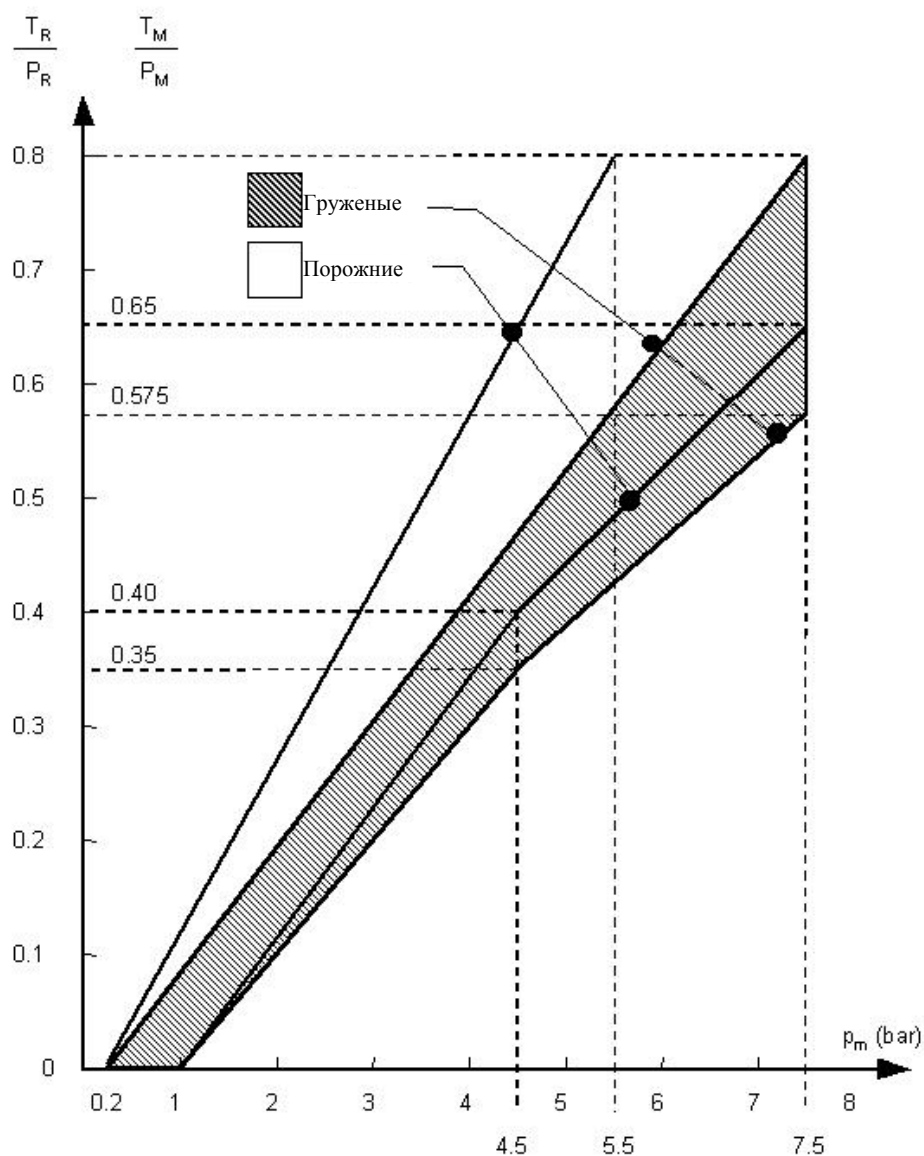
Во время официального утверждения типа техническая служба проверяет соответствие требованиям, содержащимся в настоящем приложении, и проводит любые последующие испытания, которые она сочтет необходимыми в данной связи. Результаты любых последующих испытаний должны регистрироваться и заноситься в протокол официального утверждения типа в качестве добавления".

Диаграммы 2, 3 и 4А изменить следующим образом:

" ДИАГРАММА 2

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА – ТЯГАЧИ И ПРИЦЕПЫ

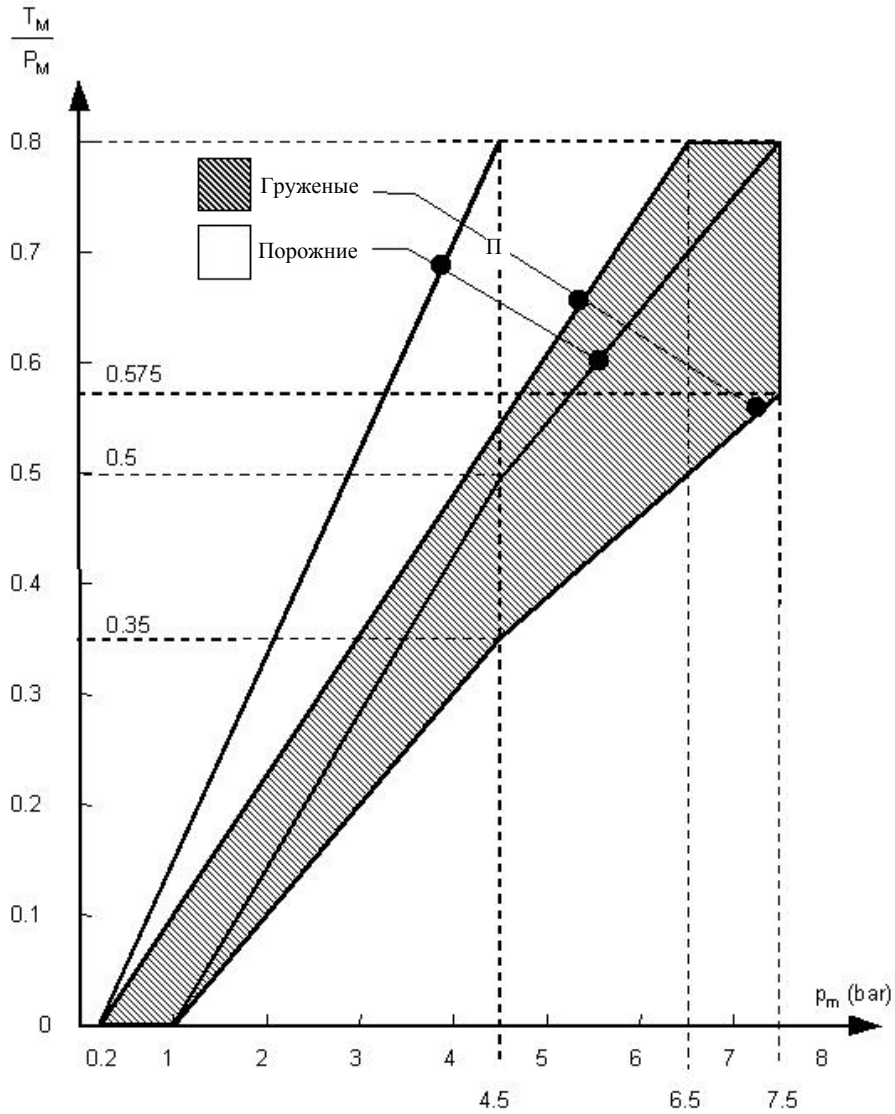
(за исключением транспортных средств – тягачей для полуприцепов и полуприцепов)
(см. пункт 3.1.5.1 настоящего приложения)



Примечание: Соотношения, обусловленные данной диаграммой, должны быть пропорциональны промежуточным условиям нагрузки в диапазоне, соответствующем порожнему и груженому состоянию, и достигаться с помощью автоматических средств.

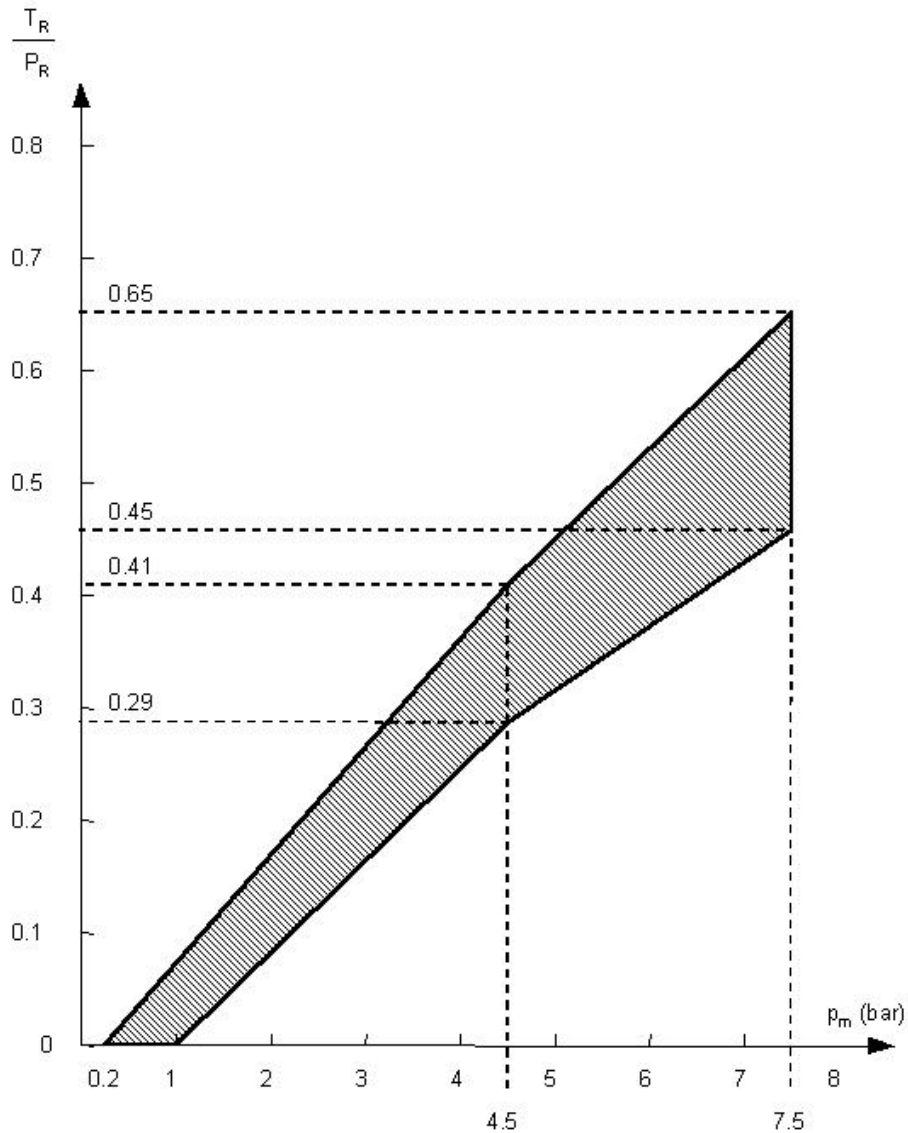
ДИАГРАММА 3

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА – ТЯГАЧИ ДЛЯ ПОЛУПРИЦЕПОВ
(см. пункт 3.1.6 настоящего приложения)



Примечание: Соотношения, обусловленные данной диаграммой, должны быть пропорциональны промежуточным условиям нагрузки в диапазоне, соответствующем порожнему и груженому состоянию, и достигаться с помощью автоматических средств.

ДИАГРАММА 4А
ПОЛУПРИЦЕПЫ
(см. пункт 4 настоящего приложения)



Примечание: Соотношение между коэффициентом торможения T_R/P_R и давлением в управляющей магистрали для условий, соответствующих груженому и порожнему состоянию, определяется следующим образом:

Коэффициенты K_c (в груженом состоянии) и K_v (в порожнем состоянии) определяются по диаграмме 4В. Для определения зон, соответствующих груженому и порожнему состоянию, значения ординат, соответствующих верхнему и нижнему пределу заштрихованной зоны на диаграмме 4А, умножаются, соответственно, на коэффициенты K_c и K_v .

Приложение 13,

Пункт 1.1, добавить в конце:

"... в отношении совместимости, указанным в приложении 10 к настоящим Правилам. Однако для всех условий загрузки тормозной коэффициент должен достигаться в диапазоне значений давления между 0,2 и 1 бар или эквивалентной требуемой цифровой величиной на соединительной головке управляющей магистрали".

Добавить новый пункт 4.6 следующего содержания:

"4.6 Транспортные средства, оборудованные встроенной износостойкой тормозной системой, должны также оснащаться антиблокировочной системой, функционирующей по крайней мере на рабочих тормозах оси, на которой действует износостойкая тормозная система, а также на самой износостойкой тормозной системе, и должны соответствовать надлежащим требованиям настоящего приложения".
