



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 восьмая сессия

Женева, 16–19 сентября 2014 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Правила № 90 (сменные тормозные накладки)

**Предложение по поправкам к Правилам № 90
(Сменные тормозные накладки)**

Представлено экспертами от Италии*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Италии с целью включить в текст Правил № 90 требования к официальному утверждению сменных тормозных накладок для транспортных средств категории L. 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

1. Область применения

Добавить новый пункт 1.1.5 следующего содержания:

"1.1.5 сменным тормозным дискам, предназначенным для использования во фрикционных тормозах, являющихся частью тормозной системы транспортных средств категории L, которые официально утверждены по типу конструкции в соответствии с Правилами ООН № 78"

2. Определения

Пункт 2.3.1.1 изменить следующим образом:

"2.3.1.1 в случае автотранспортного средства – тормозной диск, на который распространяется официальное утверждение типа тормозной системы транспортного средства в соответствии с Правилами № 13, 13-Н или 78."

Добавить новый пункт 2.3.3.1 следующего содержания:

"2.3.3.1 оригинальные тормозные диски и тормозные барабаны"

Изменить нумерацию прежнего пункта 2.3.3.1 на 2.3.3.1.1 и изменить следующим образом:

"2.3.3.1.1 **"оригинальные сменные тормозные диски и тормозные барабаны для категорий M, N и O"**: оригинальные тормозные диски/тормозные барабаны, предназначенные для обслуживания транспортного средства, с нанесенным на них нестираемым и четким идентификационным кодом, определенным в пункте 2.3.2;"

Добавить новый пункт 2.3.3.1.2 следующего содержания:

"2.3.3.1.2 **"оригинальные сменные тормозные диски для категории L"**: оригинальные тормозные диски, предназначенные для обслуживания транспортного средства и поступающие на рынок через систему сбыта изготовителя транспортного средства."

Добавить новый пункт 2.3.3.2 следующего содержания:

"2.3.3.2 идентичные тормозные диски и тормозные барабаны"

Изменить нумерацию прежнего пункта 2.3.3.2 на 2.3.3.2.1 и изменить следующим образом:

"2.3.3.2.1 **"идентичный тормозной диск для категорий M, N и O"**: сменный тормозной диск, который по своим химическим и физическим свойствам во всех отношениях, за исключением фабричной марки транспортного средства, которая отсутствует, идентичен оригинальному тормозному диску;"

Добавить новый пункт 2.3.3.2.2 следующего содержания:

"2.3.3.2.2 **"идентичный тормозной диск для категории L"**: сменный тормозной диск, который по своим химическим и физическим свойствам идентичен оригинальному тормозному диску, однако

поступает на рынок через систему сбыта изготовителя тормозного диска;"

Изменить нумерацию прежнего пункта 2.3.3.3 на 2.3.3.2.3.

Добавить новый пункт 2.3.3.3 следующего содержания:

"2.3.3.3 эквивалентные тормозные диски и тормозные барабаны"

Изменить нумерацию прежнего пункта 2.3.3.4 на 2.3.3.3.1 и изменить следующим образом:

"2.3.3.3.1 "эквивалентный тормозной диск для категорий M, N и O": сменный тормозной диск, который идентичен оригинальному тормозному диску в отношении всех размеров, геометрических характеристик и конструктивных параметров и относится также к той же подгруппе материалов, что и оригинальный тормозной диск, определенный в пункте 5.3.3.2;"

Добавить новый пункт 2.3.3.3.2 следующего содержания:

"2.3.3.3.2 "эквивалентный тормозной диск для категории L": сменный тормозной диск, который идентичен оригинальному тормозному диску в отношении всех размеров, геометрических характеристик и конструктивных параметров и который также изготовлен из тех же материалов, указанных ниже:

- **тормозная поверхность:** один из материалов, перечисленных в пункте 5.3.3.2,
- **ступица и скобы тормозного фланца:** те же материалы и механические свойства, что и у оригинального диска."

Изменить нумерацию прежнего пункта 2.3.3.5 на 2.3.3.3.3.

Добавить новый пункт 2.3.3.4 следующего содержания:

"2.3.3.4 взаимозаменяемые тормозные диски и тормозные барабаны"

Изменить нумерацию пункта 2.3.3.6 на 2.3.3.4.1.

Изменить нумерацию пункта 2.3.3.7 на 2.3.3.4.2.

Пункт 3.4.1.1 изменить следующим образом:

"3.4.1.1 чертеж(и) диска или барабана ... данными:

- a) ...
- b) ...
- c) материал (для цельного диска) или материал для составного или плавающего диска категории L."

Пункт 3.4.1.2 изменить следующим образом:

"3.4.1.2 описание компонентов

Изготовитель информацию:

- a) изготовитель ...
- ...
- d) состав материала, в частности:

- i) ...
 - ii) ...
 - iii) механические свойства для тормозных дисков и тормозных барабанов из серого чугуна
 - iv) механические свойства тормозного диска из нержавеющей мартенситной стали:
 - a. ...
 - b. ...
 - c. твердость по шкале С Роквелла в соответствии со стандартом ISO 6508-1
 - e) защита от коррозии ...
- ...

Податель заявки представляет информацию и спецификации, изложенные в пункте 2.5 части В приложения 9 в случае дисков из серого чугуна и в пункте 2.5 приложения 9 и в пункте 2.5 части С приложения 9 в случае дисков из нержавеющей мартенситной стали, к настоящим Правилам."

Пункт 3.4.2.1 изменить следующим образом:

- "3.4.2.1 Податель заявки представляет документацию в соответствии с пунктом 2 части В и части С приложения 9 к настоящим Правилам."

Пункт 3.4.3.1 изменить следующим образом:

- "3.4.3.1 Предоставляется минимальное число образцов диска или барабана, в отношении которых испрашивается официальное утверждение по типу конструкции, как показано в следующей таблице.

В таблице также указывается рекомендуемое использование образцов.

№ позиции	Проверка/испытание	Число образцов тормозных дисков для транспортных средств категорий М, N и О						Замечания
		1	2	3	4	5	6	
1	Геометрическая проверка Пункты 5.3.3.1, 5.3.4.1	x	x	x	x	x	x	
2	Проверка материалов Пункты 5.3.3.2, 5.3.4.2	x	x					
3	Проверка балансировки Пункт 5.3.7.2			x	x	x	x	
4	Проверка состояния износа маркировки Пункт 5.3.7.3			x	x	x	x	

№ позиции	Проверка/испытание	Число образцов тормозных дисков для транспортных средств категорий М, N и O						Замечания
		1	2	3	4	5	6	
5	Проверка на целостность – проверка на термическую усталость Пункты 4.1.1, 4.2.1 приложения 11 и пункты 4.1.1, 4.2.1 приложения 12				x	x		
6	Проверка на целостность – проверка при повышенной нагрузке Пункты 4.1.2, 4.2.2 приложения 11 и пункты 4.1.2, 4.2.2 приложения 12			x				
7	Испытание рабочего тормоза транспортного средства на эффективность Пункт 2.2 приложения 11 Пункт 2.2 приложения 12						Пара дисков	Передняя или задняя ось
8	Испытание стояночного тормоза транспортного средства на эффективность Пункт 2.3 приложения 11 Пункт 2.3 приложения 12						Пара дисков	В случае применимости
9	Испытание рабочего тормоза на эффективность на динамометрическом стенде Пункт 3.3 приложения 11 Пункт 3.3 приложения 12						x	Альтернативный вариант испытания транспортного средства

№ позиции	Проверка/испытание	Число образцов тормозных дисков для транспортных средств категории L					Замечания
		1	2	3	4	5	
1	Геометрическая проверка Пункты 5.3.3.1, 5.3.4.1	Да	Да	Да	Да	Да	
2	Проверка состояния износа маркировки Пункт 5.3.7.3	Да	Да	Да	Да	Да	
3	Проверка материала и твердости тормозной поверхности Пункт 5.3.3.2.	Да					
4	Проверка материала ступицы и скоб Пункты 2.4 и 2.5 приложения 15	Да					

№ позиции	Проверка/испытание	Число образцов тормозных дисков для транспортных средств категории L					Замечания
		1	2	3	4	5	
5	Испытание на сопротивление статическому крутящему моменту Пункт 2 приложения 14		Да	Да			
6	Испытание рабочего тормоза на эффективность Пункт 3.2 приложения 14				Да		
7	Проверка на термическую усталость Пункт 5.1 приложения 14					Да	
8	Испытание рабочего тормоза на эффективность на динамометрическом стенде Пункт 4.3 приложения 14						Альтернативный вариант испытания транспортного средства

Пункт 5.1.2 изменить следующим образом:

"5.1.2 Считается, что сменные диски и сменные барабаны, соответствующие идентификационному коду, указанному в документации об официальном утверждении типа транспортного средства на основании Правил ООН № 13, или Правил ООН № 13-Н или **Правил ООН № 78**, отвечают предписаниям пункта 5 настоящих Правил."

Пункт 5.3 изменить следующим образом:

"5.3 Технические предписания...

...

В зависимости от группы сменный тормозной диск или барабан должен пройти следующие испытания:

	Испытание на сопротивление статическому крутящему моменту (только для транспортного средства категории L)	Испытание на эффективность в соответствии с Правилами ООН № 13/13-Н78 (тип 0, I, II и т.д.)	Испытание на сравнение с динамическими фрикционными свойствами оригинальной детали	Испытание на целостность (при повышенной нагрузке и на термическую усталость)
Оригинальные сменные детали	Действие настоящих Правил на диск не распространяются			
Идентичные детали	Нет	Нет	Нет	Нет
Эквивалентные детали	Нет	Нет	Нет	Испытание на динамометрическом стенде
Взаимозаменяемые детали	Статическое испытание на динамометрическом стенде	Испытание на транспортном средстве или альтернативное испытание на динамометрическом стенде	Испытание на транспортном средстве или альтернативное испытание на динамометрическом стенде	Испытание на динамометрическом стенде

Требования к испытаниям тормозных дисков и барабанов для транспортных средств категорий М и N подробно излагаются в приложении 11.

Требования к испытаниям тормозных дисков и барабанов для транспортных средств категории О подробно излагаются в приложении 12.

Требования к испытаниям тормозных дисков и барабанов для транспортных средств категории L подробно излагаются в приложении 14."

Пункт 5.3.3.1.1 изменить следующим образом:

"5.3.3.1.1 В случае дисков должны обеспечиваться следующие максимальные значения:

	M_1, N_1, O_1, O_2	$M_2, M_3, N_2, N_3, O_3, O_4$	L_1, L_2, L_3, L_4, L_5
Отклонение толщины	0,015 мм	0,030 мм	0,015 мм
Отклонение толщины колодки (только для вентилируемых дисков)	1,5 мм	2,0 мм	–
Боковой износ фрикционной поверхности	0,050 мм*	0,150 мм*	0,150 мм***
Отклонение центра отверстия	H9	H9	–
Параллелизм колпака	0,100 мм	0,100 мм	–
Плоскостность опорной поверхности	0,050 мм	0,050 мм	0,100 мм
Шероховатость фрикционной поверхности**	3,2 мкм	3,2 мкм	1,6 мкм

* Неприменимо в случае плавающего диска.

** Значение Ra в соответствии со стандартом ISO 1302:2002.

*** **0,100 мм для максимальной прямолинейности "свободно плавающего" диска (без эластичных ограничителей между ступицей тормозным фланцем)."**

Включить новый пункт 5.3.3.2.1 следующего содержания:

"5.3.3.2.1 Серый чугун с пластинчатым графитом для тормозного диска и тормозного барабана категорий М, N и О. Для того чтобы сменный тормозной диск или барабан можно было считать "эквивалентным", он должен относиться к той же подгруппе материалов, что и оригинальный тормозной диск или барабан. Ниже определяются четыре подгруппы материалов для оригинальных деталей."

Добавить новый пункт 5.3.3.2.2 следующего содержания:

"5.3.3.2.2 Нержавеющая мартенситная сталь для тормозного фланца категории L. Для того чтобы сменный тормозной диск или барабан можно было считать "эквивалентным", он должен относиться к той же подгруппе материалов, что и оригинальный тормозной диск или барабан. Ниже определяются пять подгрупп материалов для оригинальных деталей."

	<i>Стандартное испытание</i>	<i>Подгруппа 1 JIS SUS 410</i>	<i>Подгруппа 2 X 10 Cr 13 EN 10088/2</i>	<i>Подгруппа 3 X 12 Cr 13 EN 10088/2</i>	<i>Подгруппа 4 X 20 Cr 13 EN 10088/2</i>	<i>Подгруппа 5 X 30 Cr 13 EN 10088/2</i>
Содержание углерода (%)		0,02–0,10	0,08–0,12	0,08–0,15	0,16–0,25	0,26–0,35
Содержание кремния (%)		макс. 0,80	макс. 1,00	макс. 1,00	макс. 1,00	макс. 1,00
Содержание марганца (%)		0,50–2,50	макс. 1,00	макс. 1,50	макс. 1,50	макс. 1,50
Содержание хрома (%)		10,00–14,50	12,00–14,00	11,50–13,50	12,00–14,00	12,00–14,00
Содержание железа (%)		остаток				
Твердость по шкале С Роквелла	ISO 6508-1:2005	32–38	32–38	32–38	32–38	32–38

"

Включить новый пункт 5.3.3.3.1 следующего содержания:

"5.3.3.3.1 Тормозной диск и тормозной барабан категорий М, N и О

Деталь должна пройти испытания на целостность при повышенной нагрузке и на термическую усталость в соответствии с приложениями 11 и 12."

Добавить новый пункт 5.3.3.3.2 следующего содержания:

"5.3.3.3.2 Тормозной диск категории L

Деталь должна пройти испытания на целостность при повышенной нагрузке и на термическую усталость в соответствии с приложением 14."

Пункт 5.3.4.2 изменить следующим образом:

"5.3.4.2 Требование к эффективности

Деталь должна пройти следующие испытания на эффективность в соответствии с приложениями 11 и 12 для **категорий М, N и О** и **приложением 14 для категории L:**

- испытание на эффективность в соответствии с Правилами № 13, 13-Н или 78;
- испытание на сравнение с динамическими фрикционными свойствами оригинальной детали;
- испытания на целостность при повышенной нагрузке и на термическую усталость."

Пункт 5.3.5.1.2 изменить следующим образом:

"5.3.5.1.2 Группа материалов

Для тормозных дисков транспортных средств категорий М, N и О все группы материалов (включая их соответствующие подгруппы) считаются представляющими отдельные типы.

Для тормозных дисков транспортных средств категории L все группы материалов (за исключением подгруппы нержавеющей мартенситной стали) считаются представляющими отдельные типы."

Пункт 5.3.6 изменить следующим образом:

- «5.3.6 Критерии, определяющие испытываемые группы (в рамках
.....
где:
 $V_{\max, i}$ – максимальная расчетная скорость транспортного средства, на которое устанавливается данная сменная деталь (в случае прицепов скорость $V_{\max, i}$ считается равной как минимум 80 км/ч);
 m – испытательная масса, определенная в пункте 3.2.1.2 приложения 11 и пункте 3.2.1.2 приложения 12 и пункте 4.2.1.2 приложения 14;
 $m_{\text{сменная деталь, } i}$ – масса сменной детали "соответствующего транспортного средства"».

Добавить новые пункты 5.3.6.1.3 и 5.3.6.1.3.1 следующего содержания:

5.3.6.1.3 Критерии, определяющие формирование испытываемых групп в случае сменных тормозных дисков для транспортных средств, относящихся к категориям L₁, L₂, L₃, L₄ и L₅.

5.3.6.1.3.1 Испытываемая группа для целей проведения испытаний, предусмотренных приложением 14.

Эта испытываемая группа включает все тормозные диски, соответствующие критериям, изложенным в приложении 15."

Пункт 6.2.1.1 изменить следующим образом:

"6.2.1.1 Номер детали тормозного диска или тормозного барабана, присвоенный изготовителем;"

Пункт 6.2.1.2 изменить следующим образом:

"6.2.1.2 в случае автотранспортных средств категорий M и N:
фабричная марка, тип и код оригинальной детали;"

Добавить новые пункты 6.2.1.4–6.2.1.4.2 следующего содержания:

6.2.1.4 в случае автотранспортных средств категории L:

6.2.1.4.1 внешний диаметр тормозного диска;

6.2.1.4.2 адрес веб-сайта изготовителя тормозного диска, на котором можно найти следующую информацию:

- a) заявки;
- b) дату и период времени в случае одиночного применения;
- c) номер оригинальной детали тормозного диска, в случае наличия."

Пункты (прежние) 6.2.1.4–6.2.1.4.2 изменить нумерацию на 6.2.1.5–6.2.1.5.2.

Приложение 9 "Специальные дополнительные процедуры проверки соответствия производства"

Название части В изменить следующим образом:

"Часть В: Соответствие производства тормозных дисков и барабанов из серого чугуна"

Добавить часть С следующего содержания:

"Часть С: Соответствие производства тормозных дисков из нержавеющей мартенситной стали

1. Введение

Часть С применяется к сменным тормозным дискам, официально утвержденным на основании настоящих Правил.

2. Требования

Соответствие производства должно подтверждаться с помощью обычного контроля и документации, как минимум, по нижеследующим параметрам:

2.1 химический состав

2.2 механические свойства

Твердость по шкале С Роквелла, измеряемая в соответствии со стандартом ISO 6508-1:2005.

В каждом случае измерения должны производиться на образцах, взятых из фактического тормозного диска или барабана.

2.3 Геометрические характеристики

Тормозные диски:

- a) отклонение толщины;
- b) износ фрикционной поверхности;
- c) шероховатость фрикционной поверхности.

2.4 Критерии приемлемости

Каждая заявка на официальное утверждение сменного тормозного диска или барабана сопровождается соответствующей производственной спецификацией, охватывающей:

- a) химический состав и его допустимые пределы или, в соответствующих случаях, максимальное значение по каждому элементу;
- b) механические свойства в соответствии с пунктом 2.3 и их допустимые пределы или, в соответствующих случаях, максимальное значение.

В процессе обычного производства официально утвержденного сменного тормозного диска или барабана производство должно соответствовать этим указанным спецификациям.

В случае геометрических характеристик значения, предписанные в пункте 5.3.3.1.1 для тормозных дисков, не должны превышать установленных значений.

2.5 Документация

В документации должны быть указаны максимальные и минимальные значения, допустимые изготовителем.

2.6 Частота проведения испытаний

Измерения, предписанные в настоящем приложении, должны проводиться для каждой производственной партии."

Приложение 10

Иллюстрации

Пункт 1 изменить следующим образом:

- "1. Типы по конструкции тормозных дисков для **категорий М, N и О** (примеры)
....."

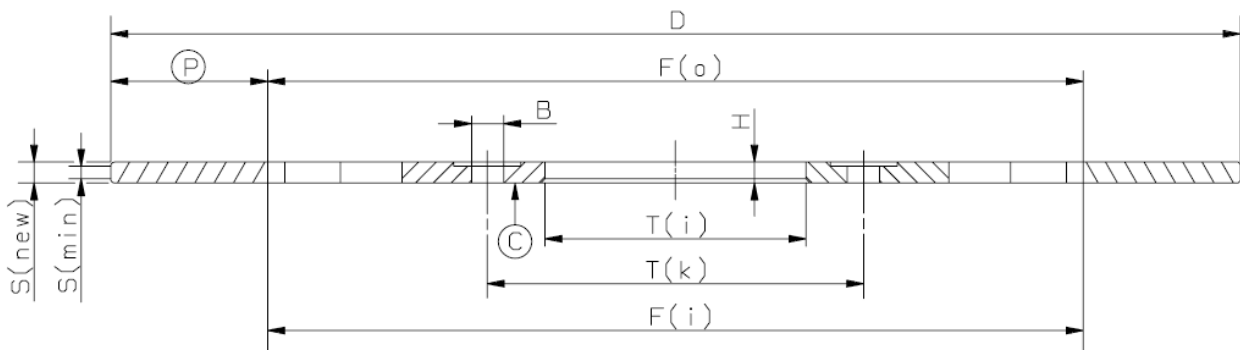
Пункт 2 изменить следующим образом:

- "2. Тормозной барабан для **категорий М, N и О** (примеры)
....."

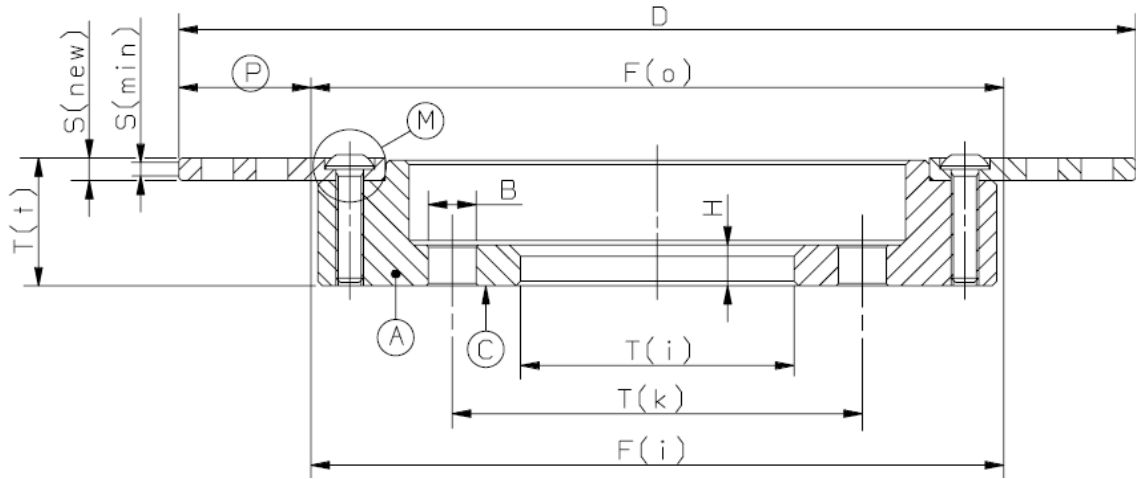
Добавить новый пункт 3 следующего содержания:

- "3. Типы по конструкции тормозных дисков для **категории L** (примеры)

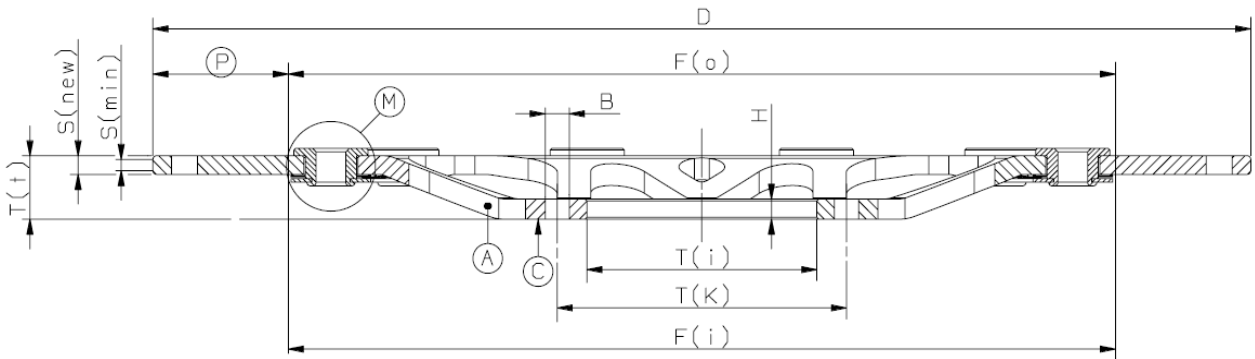
Цельный тип: тормозной диск с тормозной поверхностью и ступица, изготовленные в виде цельной детали и, как следствие, из одного и того же материала.



Составной жестко закрепленный тип: тормозной диск, в котором тормозной фланец изготовлен из стали, а ступица – из иного материала, как правило, алюминия: обе детали жестко скреплены резьбовым соединением или заклепками.



Плавающий тип: тормозной диск, в котором между тормозным фланцем и ступицей предусмотрен радиальный зазор на тепловое расширение



Добавить новое приложение 14 следующего содержания:

"Приложение 14

Требования к сменным тормозным дискам для транспортных средств категории L

1. Перечень испытаний

Испытания, предусмотренные пунктом 5.3 настоящих Правил, применяются следующим образом в зависимости от категории транспортного средства:

Таблица A14/1

	<i>Статическое испытание на динамометрическом стенде</i>	<i>Испытание транспортного средства</i>	<i>Альтернативное испытание на динамометрическом стенде</i>
Испытание сопротивление статическому крутящему моменту	2	–	–
Испытание на эффективность в соответствии с Правилами ООН № 78	–	3.2.3 Испытание на торможение на сухой поверхности	4.4.1 Испытание на торможение на сухой поверхности
		3.2.4 Испытание с влажными тормозами	–
		3.2.5 Испытание тормозов на потерю эффективности при нагреве	4.4.2 Испытание тормозов на потерю эффективности при нагреве
Испытание на сравнение с оригинальной деталью	–	3.2.6 Испытание на проверку динамических фрикционных свойств	4.4.3 Испытание на проверку динамических фрикционных свойств
Испытание на целостность	–	Испытание на транспортном средстве не проводят – используют испытание на динамометрическом стенде	5.1 Испытание тормозного диска на термическую усталость

Для каждого типа диска как минимум одна испытываемая группа (см. определение в пункте 5.3.6 настоящих Правил) предполагает необходимость проведения на транспортном средстве испытаний "на торможение на сухой поверхности", "с влажными тормозами" и "на потерю эффективности при нагреве".

2. Требования к статическим испытаниям на динамометрическом стенде

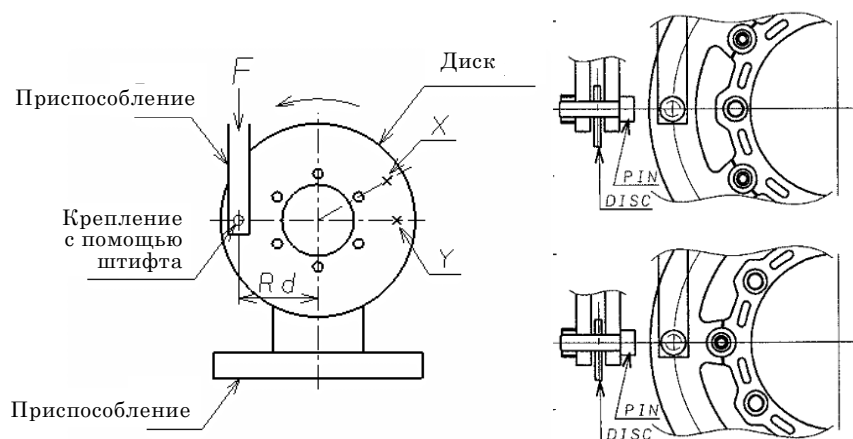
2.1 Цель

Проверка прочности ступицы и, в случае плавающих дисков, – системы крепления к тормозному фланцу, когда диск подвергается воздействию тормозного момента.

2.2 Процедура и условия проведения испытаний

Статическое испытание, проводимое на специальном испытательном динамометрическом стенде, показано на рис. 1.

Рис. 1



2.2.1 Просверлить отверстие на тормозной поверхности диска на расстоянии от центра, равном эффективному радиусу R_d .

2.2.2 Установить диск на испытательном динамометрическом стенде и закрепить его с помощью специальных крепежных винтов.

2.2.3 Вставить рычаг стенда в отверстие, просверленное в тормозном диске.

2.2.4 Приложить усилие F , указанное в таблице 2.1.2.5, как показано на рис. 1.

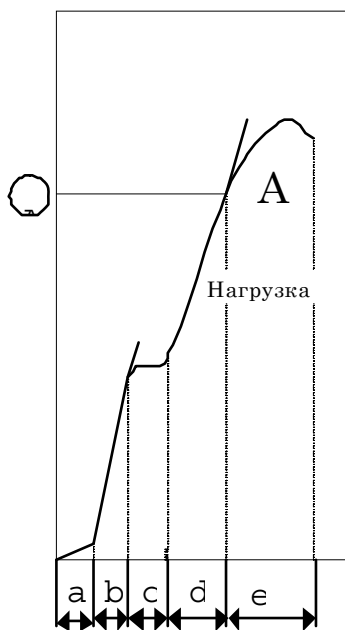
2.2.5 Зарегистрировать число ходов и величину сил, как показано на рис. 2.

Таблица A14/2.2.5

Применение	Передний диск	Задний диск
	Касательная сила F [кН] мин.	
"Спорт", "Турер" и "Роуд Эндуро"	14	12
Изготовленные по заказу	10	15
Мотороллеры	12	10
Внедорожники	12	7

- 2.2.6 Примечание. Испытание проводят в двух положениях:**
- 2.2.6.1 Плавающий и составной жестко закрепленный диск**
 Отверстие на тормозной поверхности совпадает с соединительной втулкой.
 Отверстие на тормозной поверхности совпадает с центральной линией, проходящей между двумя соединительными втулками.
- 2.2.6.2 Цельный диск**
 Отверстие на тормозной поверхности совпадает с крепежным отверстием.
 Отверстие на тормозной поверхности совпадает с центральной линией, проходящей между двумя крепежными отверстиями.

Рис. 2
Перемещение



где:

- величина корректировки оборудования (устранение любого зазора между отверстием в тормозной поверхности и штифтом, соединяющим его с рычагом стенда);
- нагрузка, передаваемая крепежными винтами на оборудование;
- перемещение тормозного диска, обусловленное его вращением с проскальзыванием по пластине оборудования, когда крепежные винты диска упираются в стенку фиксирующих отверстий на диске;
- нагрузка, прилагаемая к тормозному диску;

- е) остаточная деформация тормозного диска (начиная с точки А).

2.3 Результаты испытания

Диск не должен подвергаться остаточной деформации до достижения силы F , указанной в таблице 1; измерение силы деформации должно производиться в точке А, как показано на рис. 2.

3. Проверка соблюдения требований, предъявляемых к испытанию транспортного средства

3.1 Испытуемое транспортное средство

Транспортное средство, являющееся репрезентативным для отобранной испытуемой группы (см. определение в пункте 5.3.6 настоящих Правил), для которого испрашивается официальное утверждение или протокол испытания сменного тормозного диска, оборудуют этим сменным тормозным диском, а также устройствами для испытания тормозов на основании положений Правил ООН № 78.

Сменный тормозной диск устанавливают на данное колесо вместе с соответствующей тормозной накладкой, которая была официально утверждена по типу конструкции на основании Правил ООН № 78 или 90, представленной изготовителем транспортного средства.

Если единообразной процедуры, устанавливающей соответствующий метод торможения, нет, то испытание проводят по согласованию с технической службой. Все испытания, перечисленные ниже, проводят на притертых тормозах.

Одну и ту же программу "притирки" используют как для сменных, так и для оригинальных тормозных дисков.

3.2 Система рабочего тормоза

3.2.1 Измерение температуры тормозов

Эту процедуру осуществляют в соответствии с пунктом 2.4 приложения 3 к Правилам ООН № 78.

3.2.2 Процедура приработки

Эту процедуру осуществляют в соответствии с пунктом 2.5 приложения 3 к Правилам ООН № 78.

3.2.3 Испытание на торможение на сухой поверхности

Это испытание проводят в соответствии с пунктом 3 приложения 3 к Правилам ООН № 78.

3.2.4 Испытание с влажными тормозами

Это испытание проводят в соответствии с пунктом 6 приложения 3 к Правилам ООН № 78.

3.2.5 Испытание тормозов на потерю эффективности при нагреве

Это испытание применимо к транспортным средствам категорий L₃, L₄ и L₅.

Это испытание проводят в соответствии с пунктом 7 приложения 3 к Правилам ООН № 78.

3.2.6 Проверка динамических фрикционных свойств (сопоставительное испытание, проводимое на отдельном колесе)

В случае этого испытания транспортное средство находится в груженом состоянии и все нажатия на педаль тормоза производят на ровной дороге при отключенном двигателе.

Система рабочего тормоза транспортного средства должна быть оснащена устройством, позволяющим отсоединять тормоза передних колес от тормозов задних колес, с тем чтобы они во всех случаях работали независимо друг от друга.

Если в связи со сменным тормозным диском для тормозов передних колес требуется официальное утверждение или протокол испытания соответствующей детали, то на протяжении всего испытания тормоза задних колес отключают.

Если в связи со сменным тормозным диском для тормозов задних колес требуется официальное утверждение или протокол испытания соответствующей детали, то на протяжении всего испытания тормоза передних колес отключают.

3.2.6.1 Испытание на сравнение эффективности холодных тормозов.

В случае холодных тормозов эффективность сменного тормозного диска сравнивают с эффективностью оригинальных дисков по результатам испытания, описанного ниже.

3.2.6.2 При сменном тормозном диске производят не менее шести последовательных нажатий на педаль тормоза с применением различного, постепенно увеличивающегося контрольного усилия или давления в тормозной магистрали до момента, когда колеса блокируются, или до достижения среднего значения полного замедления, равного 6 м/с^2 , либо до достижения максимального усилия торможения или давления в тормозной магистрали, допустимых для данной категории транспортного средства; при этом начальная скорость в ходе испытания установленных на передних или задних осях тормозных дисков должна соответствовать величинам, указанным в таблице ниже:

Таблица А14/3.2.6.2

Категория транспортного средства	Испытательная скорость в км/ч	
	Переднее колесо	Заднее колесо
L ₁ , L ₂	30	30
L ₃ , L ₄ , L ₅	70	45

Первоначальная температура тормозного диска перед каждым нажатием на педаль составляет $\leq 80 \text{ }^\circ\text{C}$.

3.2.6.3 Испытание тормозов, описанное в пункте 3.2.6.2, также проводят с использованием оригинального тормозного диска.

- 3.2.6.4 Динамические фрикционные свойства сменного тормозного диска можно считать аналогичными свойствам оригинального тормозного диска при условии, что достигаемые значения среднего полного замедления при одинаковых величинах рабочего давления или одних и тех же усилиях, прилагаемых на педаль тормоза, в верхней части образовавшейся кривой, соответствующей $2/3$ ее длины, не отклоняются более чем на $\pm 15\%$ или $\pm 0,4 \text{ м/с}^2$ от значений, полученных на оригинальном тормозном диске (см. пример кривой на рис. 3 и рис. 4).

Рис. 3

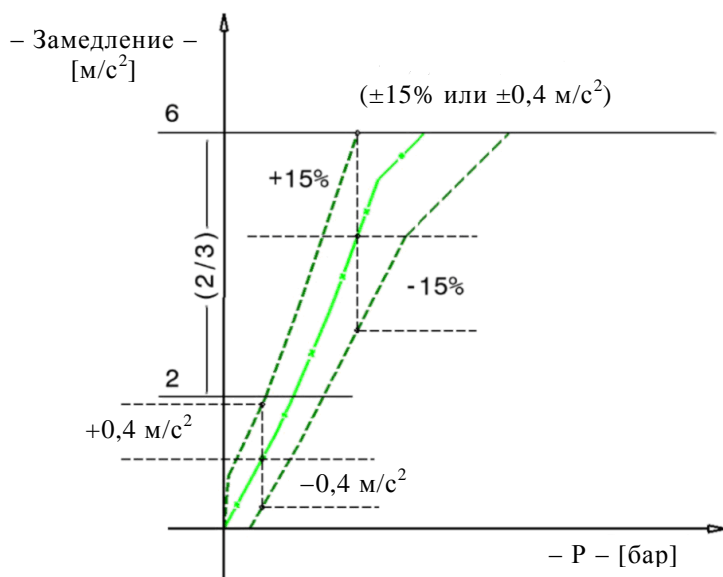
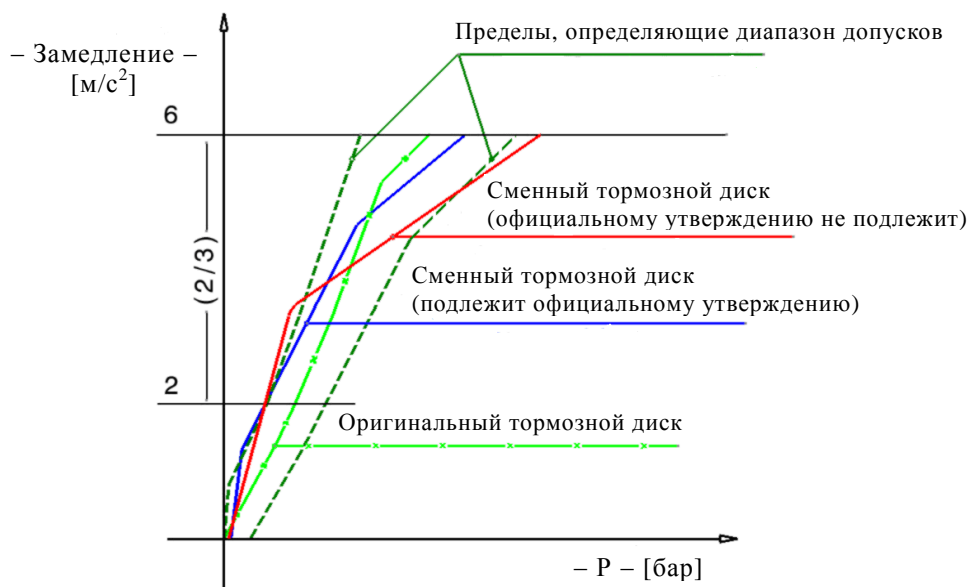


Рис. 4



4. Испытание на инерционном динамометрическом стенде

4.1 Оборудование динамометрического стенда

Для целей испытания на динамометрический стенд устанавливают оригинальный тормозной суппорт. Инерционный динамометрический стенд оснащают устройством обеспечения постоянного крутящего момента и оборудованием, позволяющим регистрировать на постоянной основе скорость вращения, давление в тормозной системе, число оборотов после начала торможения, тормозной момент, время торможения и температуру тормозных дисков.

4.2 Условия проведения испытания

4.2.1 Инерционная масса динамометра

Инерционную массу динамометра устанавливают как можно ближе (с допустимым отклонением в диапазоне $\pm 5\%$) к теоретически требуемому значению, которое соответствует той части общей инерции транспортного средства, которая тормозится соответствующим колесом. Формула, используемая для расчета, имеет следующий вид:

$$I = m \cdot r_{\text{dyn}}^2,$$

где:

I = инерция вращения (кгм^2);

r_{dyn} = динамический радиус качения шины (м);

m = испытательная масса (часть максимальной массы транспортного средства, которая тормозится соответствующим колесом), как предусмотрено настоящими Правилами.

4.2.1.1 Динамический радиус качения

Расчет инерционной массы производят с учетом динамического радиуса качения (r_{dyn}) наиболее крупной шины, разрешенной к использованию на данном транспортном средстве.

4.2.1.2 Испытательная масса

Испытательную массу для расчета инерционной массы определяют следующим образом:

a) при испытании тормозного диска переднего колеса:

$$m = x \cdot m_{\text{veh}} \quad m_{\text{veh}} = \text{макс. допустимая масса транспортного средства}$$

b) при испытании тормозного диска заднего колеса:

$$m = y \cdot m_{\text{veh}} \quad m_{\text{veh}} = \text{макс. допустимая масса транспортного средства}$$

Таблица A14/4.2.1.2.

Категория транспортного средства	Доля учитываемой массы в процентах		
	Значения X (переднее колесо с 1 диском)	Значения X (переднее колесо с 2 дисками)	Значения Y (задняя ось)
L ₁ , L ₂ , L ₃ , L ₄ , L ₅	75	37,5	55

4.2.2 Первоначальная скорость вращения барабанов динамометрического стенда соответствует линейной скорости транспортного средства при 80 км/ч (L₃, L₄, L₅) или 40 км/ч (L₁, L₂) и устанавливается исходя из средних величин динамического радиуса качения наиболее крупной и наименее крупной шины из разрешенных типоразмеров шин.

4.2.3 Охлаждение

Охлаждение может производиться в соответствии с пунктом 4.2.3.1.

4.2.3.1 Испытание

В случае "испытания тормозов на потерю эффективности при нагреве" во время прогонов для разогрева тормозов охлаждение не допускается.

В других случаях использование охлаждающего воздуха не ограничивается.

4.2.4 Подготовка тормозов

4.2.4.1 Дисковые тормоза

Испытание проводят на новом диске с новыми тормозными накладками в сборе, которые были официально утверждены по типу конструкции в соответствии с Правилами ООН № 78 или 90 (в том же положении монтажа, что и на транспортном средстве).

4.3 Альтернативное испытание на эффективность на динамометрическом стенде

4.3.1 Приработка

В соответствии с таблицей A14/5.1.3.1.1.

4.4 Система рабочего тормоза

4.4.1 Испытание на торможение на сухой поверхности

Это испытание проводят в соответствии с пунктом 3 приложения 3 к Правилам ООН № 78.

4.4.2 Испытание тормозов на потерю эффективности при нагреве

Это испытание применимо к транспортным средствам категорий L₃, L₄ и L₅.

Это испытание проводят в соответствии с пунктом 7 приложения 3 к Правилам ООН № 78.

4.4.3 Проверка динамических фрикционных свойств

В случае тормозов в неразогретом состоянии эффективность сменного тормозного диска сравнивают с эффективностью оригинальных дисков по результатам испытания, описанного ниже.

- 4.4.3.1 На сменном тормозном диске производят не менее шести последовательных нажатий на педаль тормоза с приложением различного, постепенно увеличивающегося контрольного усилия или давления в тормозной магистрали до момента достижения среднего значения полного замедления, равного 6 м/с^2 . Максимальное усилие торможения или давление в тормозной магистрали не должно превышать значений, допустимых для данной категории транспортного средства; при этом начальная скорость в ходе испытания установленных на передних или задних колесах тормозных дисков должна соответствовать величинам, указанным в таблице ниже:

Таблица A14/4.4.3.1

Категория транспортного средства	Испытательная скорость в км/ч	
	Переднее колесо	Заднее колесо
L ₁ , L ₂	30	30
L ₃ , L ₄ , L ₅	70	45

Первоначальная температура тормозного диска перед каждым нажатием на педаль составляет $\leq 80 \text{ }^\circ\text{C}$.

- 4.4.3.2 Испытание тормозов, описанное в пункте 4.4.3.1, также проводят с использованием оригинального тормозного диска.
- 4.4.3.3 Динамические фрикционные свойства сменного тормозного диска можно считать аналогичными свойствам оригинального тормозного диска при условии, что достигаемые значения среднего полного замедления при одинаковых величинах рабочего давления или одних и тех же усилиях, прилагаемых на педаль тормоза, в верхней части образовавшейся кривой, соответствующей $2/3$ ее длины, не отклоняются более чем на $\pm 15\%$ или $\pm 0,4 \text{ м/с}^2$ от значений, полученных на оригинальном тормозном диске (см. пример кривой на рис. 3 и рис. 4 приложения 14).
5. Испытание на целостность с помощью инерционного динамометрического стенда

Испытания проводятся в соответствии с пунктом 5.1 (диски).

На каждую испытываемую группу необходимо провести одно испытание, если только сменная деталь не выдержала требуемого числа циклов до разрушения или выхода из строя (см. пункты 5.1.1.1.3 или 5.1.1.2.3 настоящего приложения).

Тормоз следует установить на динамометрическом стенде в соответствии со схемой монтажа на транспортном средстве (жестко закрепленные тормоза или тормоза, установленные с помощью поворотной цапфы, от испытания освобождаются).

Температура тормозного диска должна измеряться как можно ближе к фрикционной поверхности. Величину замеренной температуры следует зарегистрировать, при этом метод и точка измерения должны быть одними и теми же для всех испытаний.

Если во время нажатия на педаль тормоза или между нажатиями в течение одного цикла торможения используется охлаждающий воздух, то скорость воздушного потока в районе тормоза должна ограничиваться величиной $v_{\text{air}} = 0,33 v$,

где:

v = испытательная скорость транспортного средства в начале торможения.

В других случаях использование охлаждающего воздуха не ограничивается.

Температура охлаждающего воздуха должна соответствовать температуре окружающей среды.

5.1 Испытание тормозного диска на термическую усталость

Это испытание проводится с использованием нового диска, оригинального тормозного суппорта соответствующих транспортных средств и новых тормозных накладок в сборе соответствующих транспортных средств, которые были официально утверждены по типу конструкции на основании Правил ООН № 78 или 90 (в том же положении монтажа, что и на транспортном средстве).

В случае необходимости во время испытания изношенные тормозные накладки могут заменяться.

5.1.1 Настоящее испытание применимо к транспортным средствам категорий L₃, L₄ и L₅.

5.1.2 Условия проведения испытания

Инерционную массу инерционного динамометрического стенда определяют в соответствии с предписаниями, изложенными в пунктах 4.2.1.1 и 4.2.1.2 приложения 14.

Скорость вращения барабанов динамометрического стенда должна соответствовать линейной испытательной скорости транспортного средства, определяемой по среднему значению наибольшего и наименьшего динамического радиуса качения шин, разрешенных для данного транспортного средства.

5.1.3 Передний диск

5.1.3.1 Программа испытания

5.1.3.1.1 Приработка

В соответствии с таблицей A14/5.1.3.1.1.

Таблица A14/5.1.3.1.1

<i>Приработка</i>				
<i>Этап</i>	<i>Начальная скорость [км/ч]</i>	<i>Конечная скорость [км/ч]</i>	<i>Ускорение (+) и замедление (-) [м/с²]</i>	<i>Продолжительность этапа [с]</i>
1	80	40	-3	3,7
2	40	80	+3	3,7
3	80	80	-	20

Этапы 1-3 = 1 цикл; 19-ти кратное повторение цикла (в общей сложности 20 циклов).

5.1.3.1.2 Экстренное торможение

В соответствии с таблицей A14/5.1.3.1.2.

Таблица A14/5.1.3.1.2

<i>Экстренное торможение</i>				
<i>Этап</i>	<i>Начальная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Конечная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Ускорение (+) и замедление (-) [м/с²]</i>	<i>Продолжительность этапа (b) [с]</i>
1	80	5 (км/ч)	-10	0,078 * V _{макс.}
2	5 (км/ч)	80	+3	0,258 * V _{макс.}
3	80	80	-	240

а) V_{макс.} в км/чб) V_{макс.} в м/с

5.1.3.1.3 Испытание на усталость

В соответствии с таблицей A14/5.1.3.1.3.

Таблица A14/5.1.3.1.3

<i>Испытание на усталость</i>				
<i>Этап</i>	<i>Начальная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Конечная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Ускорение (+) и замедление (-) [м/с²]</i>	<i>Продолжительность этапа (b) [с]</i>
1	80	40	-8	0,05 * V _{макс.}
2	40	80	+6	0,067 * V _{макс.}
3	80	20	-8	0,075 * V _{макс.}
4	20	80	+6	0,1 * V _{макс.}
5	80	40	-8	0,05 * V _{макс.}
6	40	60	+6	0,033 * V _{макс.}
7	60	40	-6	0,033 * V _{макс.}
8	40	60	+6	0,033 * V _{макс.}
9	60	40	-6	0,033 * V _{макс.}

<i>Испытание на усталость</i>				
<i>Этап</i>	<i>Начальная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Конечная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Ускорение (+) и замедление (-) [м/с²]</i>	<i>Продолжительность этапа (b) [с]</i>
10	40	80	+6	0,067 * V _{макс.}
11	80	60	-8	0,025 * V _{макс.}
12	60	60	-	10
13	60	40	-6	0,033 * V _{макс.}
14	40	80	+6	0,067 * V _{макс.}

Этапы 1–14 = 1 цикл; 29-ти кратное повторение цикла (в общей сложности 30 циклов).

a) V_{макс.} в км/ч

b) V_{макс.} в м/с

5.1.4 Задний диск

5.1.4.1 Программа испытаний

5.1.4.1.1 Приработка

В соответствии с таблицей A14/5.1.3.1.1.

Таблица A14/5.1.4.1.1

<i>Приработка</i>				
<i>Этап</i>	<i>Начальная скорость [км/ч]</i>	<i>Конечная скорость [км/ч]</i>	<i>Ускорение (+) и замедление (-) [м/с²]</i>	<i>Продолжительность этапа [с]</i>
1	80	40	-2	5,56
2	40	80	+3	3,7
3	80	80	-	20

Этапы 1–3 = 1 цикл; 19-ти кратное повторение цикла (в общей сложности 20 циклов).

5.1.4.1.2 Экстренное торможение

В соответствии с таблицей A14/5.1.4.1.2.

Таблица A14/5.1.4.1.2

<i>Экстренное торможение</i>				
<i>Этап</i>	<i>Начальная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Конечная скорость в % V_{макс.} (a) [%]</i>	<i>Ускорение (+) и замедление (-) [м/с²]</i>	<i>Продолжительность этапа (b) [с]</i>
1	50	5 (км/ч)	-5	0,095 * V _{макс.}
2	5 (км/ч)	50	+3	0,16 * V _{макс.}
3	50	50	-	240

a) V_{макс.} в км/ч

b) V_{макс.} в м/с

5.1.4.1.3 Испытание на усталость

В соответствии с таблицей A14/5.1.4.1.3.

Таблица A14/5.1.4.1.3

<i>Испытание на усталость</i>				
<i>Этап</i>	<i>Начальная скорость в % $V_{\text{макс.}}$ (a) [%]</i>	<i>Конечная скорость в % $V_{\text{макс.}}$ (a) [%]</i>	<i>Ускорение (+) и замедление (-) [м/с²]</i>	<i>Продолжительность этапа (b) [с]</i>
1	50	20	-3	0,1 * $V_{\text{макс.}}$
2	20	50	+6	0,05 * $V_{\text{макс.}}$
3	50	10	-3	0,14 * $V_{\text{макс.}}$
4	10	50	+6	0,067 * $V_{\text{макс.}}$
5	50	20	-3	0,1 * $V_{\text{макс.}}$
6	20	40	+6	0,033 * $V_{\text{макс.}}$
7	40	10	-2	0,15 * $V_{\text{макс.}}$
8	10	40	+6	0,05 * $V_{\text{макс.}}$
9	40	10	-2	0,15 * $V_{\text{макс.}}$
10	10	50	+6	0,067 * $V_{\text{макс.}}$
11	50	20	-3	0,1 * $V_{\text{макс.}}$
12	20	40	+6	0,033 * $V_{\text{макс.}}$
13	40	10	-2	0,15 * $V_{\text{макс.}}$
14	10	50	+6	0,067 * $V_{\text{макс.}}$

Этапы 1–14 = 1 цикл; 29-ти кратное повторение цикла (в общей сложности 30 циклов).

a) $V_{\text{макс.}}$ в км/ч

b) $V_{\text{макс.}}$ в м/с

5.1.5 Результат испытания (Испытание тормозного диска на термическую усталость)

Испытание считается успешным, если циклы, предписанные в:

- a) таблицах A14/5.1.3.1.1–5.1.3.1.2–5.1.3.1.3 для передних дисков
- b) таблицах A14/5.1.4.1.1–5.1.4.1.2–5.1.4.1.3 для задних дисков

выполнены без разрушения или выхода из строя.

Если в соответствии с "испытанием на термическую усталость", указанным в таблицах A14/5.1.3.1.3 и A14/5.1.4.1.3, без разрушения или выхода из строя выполнено менее 30, но более 20 циклов, то данное испытание необходимо повторить на новой сменной детали.

В этих условиях для прохождения испытания деталь должна выдержать в ходе обоих испытаний более 20 циклов без разрушения или выхода из строя.

Если до разрушения или выхода из строя выполнено менее 20 циклов, то необходимо провести испытание на оригинальной детали и сравнить результаты. Если число циклов до разрушения или выхода из строя не менее числа циклов, соответствующего оригинальной детали, минус 10%, то испытание считается выдержанным.

Разрушение или выход из строя в этом контексте означает:

5.1.5.1 В ходе испытания:

температура превышает 600 °С.

5.1.5.2 После испытания:

- a) контакт между суппортом и диском;
- b) трещины, остаточная деформация или разрушение;
- c) ненормальный износ;
- d) допускается увеличение биения не более чем на 0,150 мм по сравнению с первоначальной величиной, измеренной до испытания;
- e) допускается биение не более 0,250 мм;
- f) допускается отклонение от прямолинейности не более 0,100 мм (в случае "полностью плавающего диска") по сравнению с первоначальной величиной, измеренной до испытания."

Добавить новое приложение 15 следующего содержания:

"Приложение 15

Критерии, применимые к группам дисков для транспортных средств категорий L₁, L₂, L₃, L₄ и L₅

1. **Определение ширины тормозной поверхности диска**
Тормозная поверхность означает поверхность диска, по которой происходит перемещение тормозных накладок. Ширина тормозной поверхности представляет собой разность между внешним диаметром диска и внутренним диаметром, который определяется следующим образом:
 - 1.1 Случай тормозной поверхности с просветами (отверстия, щели, волнистые выемки и т.д.) только на тормозной поверхности (рис.1): 3 мм в направлении центра диска от конца просвета.
 - 1.2 Случай тормозной поверхности с просветами (отверстия, щели, волнистые выемки и т.д.), когда расстояние от внутреннего края диска составляет менее 5 мм (рис. 2): (диаметр пропила тормозного диска)
 - 1.3 Случай тормозной поверхности с просветами (отверстия, щели, волнистые выемки и т.д.), которые заходят внутрь за внешний край пропила (рис. 3): диаметр внутреннего пропила тормозного диска.
 - 1.4 Все иные случаи: внутренний диаметр, определяемый радиальной шириной самой широкой составной накладки, к которой следу добавить 3 мм (рис. 4).

Рис. 1

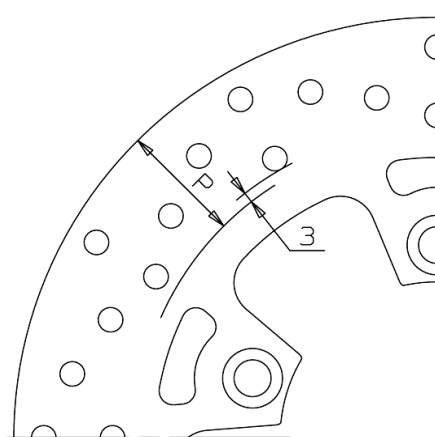


Рис. 2

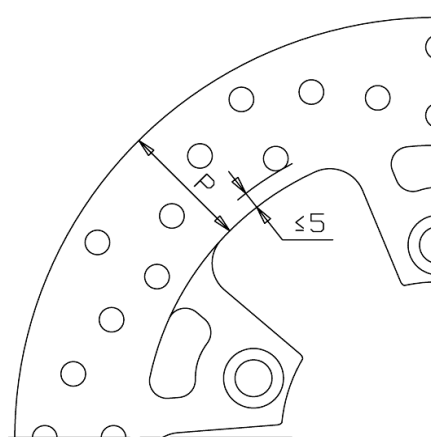


Рис. 3

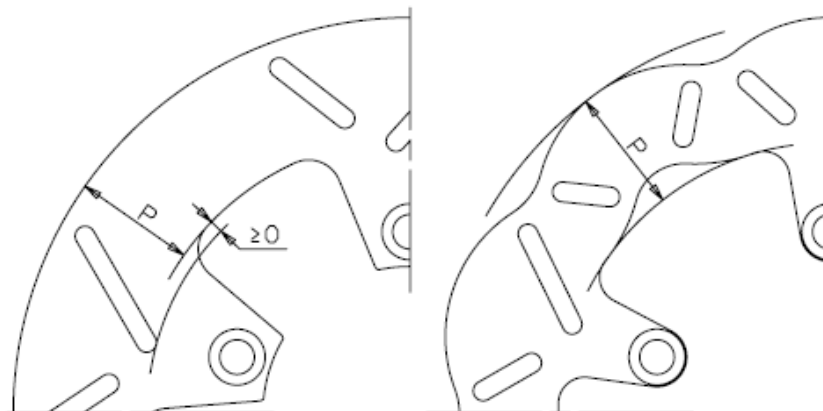
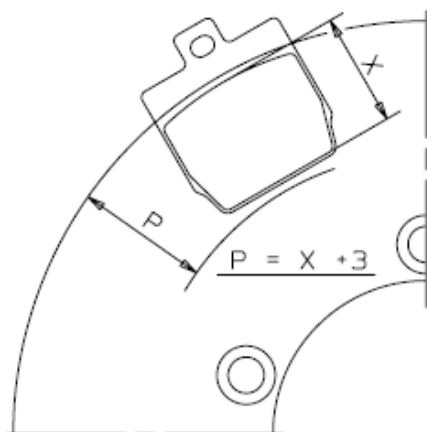


Рис. 4



2. Группы дисков

Группа дисков означает группу аналогичных дисков в том плане, что испытания, проведенные на одном диске, считаются действительными для всей группы аналогичных дисков.

Диски, относящиеся к одной и той же группе, должны иметь аналогичные характеристики, как указано в нижеследующих пунктах 2.1–2.9.

В случае данной группы дисков испытания на официальное утверждение может проводиться на одном диске, относящемся к данной группе, при условии приложения максимального крутящего момента и поглощения максимального количества энергии.

Аналогичный характер дисков определяется следующими критериями формирования групп, которые должны выполняться одновременно:

- 2.1 один и тот же тип исходного диска для данной группы (цельный, составной или плавающий);
- 2.2 материал тормозной поверхности должен выбираться из тех, которые перечислены в пункте 5.3.3.2.2; допускается выбор

других материалов при условии, что в случае официального утверждения подтверждается, что они дают одинаковые результаты испытания в соответствии с пунктом 8. В этом случае распространение применяется ко всем группам, перечисленным в таблице 3, размеры которых аналогичны или меньше тех, которые были указаны.

- 2.3 Просветы в тормозной поверхности:** допускается любое решение (отверстия, щели, волнистые выемки и т.д.) при условии, что:
- 2.3.1 Случай дисков одного и того же диаметра и одной и той же толщины:** изменение массы диска, соответствующей тормозной поверхности, по которой происходит перемещение тормозных накладок, должно находиться в пределах $\pm 20\%$ по сравнению с исходным диском.
- 2.3.2 Все другие случаи:** соотношение площади тормозной поверхности диска, определенной в пункте 4, к площади просветов (сумма площадей отверстий, щелей и т.д.) должно соответствовать площади исходного диска с допуском – максимум 20%.

Примеры:

Исходный диск: Ø 300:

Внешний диаметр – 300 мм, радиальная ширина тормозной поверхности – 36,5 мм, общая площадь – 302 см².

Просветы на тормозной поверхности: 64 отверстия диаметром 7 мм => общая площадь В = 24,6 см²

Соотношение А/В = 12,3

Диск типа S: Ø 285:

Внешний диаметр – 285 мм, радиальная ширина тормозной поверхности – 41 мм => общая площадь А = 314 см²

Просветы на тормозной поверхности: 60 отверстий диаметром 7 мм => общая площадь В = 23 см²

Соотношение А/В = 13,7

Диск типа S может относиться к той же группе исходных дисков типа R, поскольку его соотношение 13,7 больше 12 (соотношение диска типа R).

Диск типа T: Ø 260:

Внешний диаметр – 260 мм, радиальная ширина тормозной поверхности – 29 мм => общая площадь А = 210 см²

Просветы на тормозной поверхности: 64 отверстия диаметром 7 мм => общая площадь В = 24,6 см²

Соотношение А/В = 8,5

Диск типа T может не относиться к той же группе исходных дисков типа R, поскольку его соотношение 8,5 составляет 31% от соотношения диска типа R (12,3), что превышает установленный допуск на уровне максимум 20%.

- 2.4 Те же характеристики материалов и механические свойства, которые указаны в международном стандарте на материалы, или – в случае ступицы – выше.
- В случае диска со ступицей из стали, по сравнению с диском, испытанным на официальное утверждение, со ступицей из алюминия, допускается его отнесение, в порядке исключения, к той же группе. Обратный порядок не допускается.
- 2.5 Те же характеристики материалов и механические свойства, которые указаны в международном стандарте на материалы, или – в случае скоб для ступицы/тормозной поверхности – выше.
- 2.6 Спицы ступицы с полным/нулевым соотношением, измеренным по средней окружности между кромкой монтажной стороны и началом тормозной поверхности, в диапазоне $\pm 20\%$, толщиной в диапазоне от $+30\%$ до -10% и теми же механическими свойствами, которые указаны в международном стандарте на материалы в отношении исходного диска.
- 2.7 То же техническое решение, что и в случае скоб для ступицы/тормозной поверхности (тот же чертеж и те же материалы; что касается количества скоб для ступицы/тормозной поверхности, то на их количество дается допуск от $+2$ до 0).
- 2.8 Количество крепежных отверстий не является обязательным критерием отнесения к той или иной группе, с тем чтобы обеспечить возможность взаимозаменяемости с оригинальным диском.
- 2.9 В соответствии с таблицей 2.9 внешний диаметр включен в 50-миллиметровый диапазон:

Таблица A15/2.9

Диапазон [мм]	Цельные, составные жестко закрепленные и плавающие диски
$\geq 150 < 200$	√
$\geq 200 < 250$	√
$\geq 250 < 300$	√
$\geq 300 < 350$	√

Групп "периферийных" дисков, монтируемых по внешней окружности колеса.

- 2.10 Примечание
- 2.10.1 В случае новых видов применения, которые будут включены в соответствующую существующую группу, допускается увеличение на 10% (с учетом максимальной кинетической энергии) по сравнению со значением, используемым для официального утверждения диска, относящегося к исходной группе.

- 2.10.2** Данные по новым расчетам кинетической энергии необходимо отследить по производственным спецификациям изготовителя транспортного средства; если такие данные в производственных спецификациях отсутствуют, то их можно отследить по торговым журналам.
- 2.10.3** В случае дисков, используемых на обоих колесах – передних и задних, испытание на официальное утверждение, предусмотренное в пункте 8, проводится на том диске, который работает в наиболее трудных условиях."

II. Обоснование

1. Нынешние Правила ООН № 90-02 не содержат в своем разделе, посвященном области применения, никаких требований к сменным тормозным дискам для транспортных средств категории L.

Сменные тормозные диски широко распространены на рынке автомобильных запчастей, особенно в случае их использования на мотоциклах.

2. В настоящее время есть необходимость в четких и современных технических требованиях для официального утверждения таких компонентов в целях гарантирования безопасности клиентуры, а также справедливой конкуренции.

3. В некоторых европейских странах тормозные диски для транспортных средств категории L поступают на рынок без официального утверждения, в связи с чем их использование представляет собой реальную проблему с точки зрения безопасности.

4. Цель настоящего предложения состоит в определении критериев (материалов, допусков, испытаний и т.д.) для официального утверждения тормозных дисков для транспортных средств категории L по аналогии с тем, что установлено в нынешних Правилах № 90.02 для тормозных дисков и барабанов для транспортных средств категорий M, N и O.

5. Тормозные диски для транспортных средств категории L отличаются от дисков для транспортных средств категорий M, N и O главным образом в части используемых материалов (нержавеющая сталь вместо серого чугуна) и конструкции (только цельные в случае категорий M, N и O, в то время как в случае транспортных средств категории L они могут быть цельными, составными жестко закрепленными или плавающими).

6. Именно по этой причине данное предложение направлено на определение конкретных испытаний, а также конкретных требований для транспортных средств категории L, определенных в новом приложении 14.

7. Большое разнообразие решений применительно к тормозным дискам для транспортных средств категории L предполагает необходимость определения конкретных критериев классификации и распределения дисков по группам: этот вариант и предлагается в новом приложении 15.

8. В приложение 10 также включена дополнительная информация, касающаяся 3 различных конструктивных типов тормозных дисков для категории L.

9. В главу 5 (Технические требования и испытания) включается новая таблица с 5 подгруппами широко используемых тормозных дисков для транспортных средств категории L.

10. В приложение 9 (Соответствие производства) включается новая часть С, в которой содержатся конкретные требования, применимые к тормозным дискам из нержавеющей стали, в случае которых одним из самых важных параметров, которые должны проверяться, является твердость тормозной поверхности.
