



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2003/3
12 December 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

(Сто двадцать девятая сессия, 11-14 марта 2003 года,
пункт 4.2.3 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 8 К ПОПРАВКАМ
СЕРИИ 09 К ПРАВИЛАМ № 13

(Торможение)

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

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRRF на ее пятьдесят второй сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основу положен текст, приведенный в докладе о работе сессии (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункты 4, 7, 8 и приложение 2).

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 Интернет:

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

Во всем тексте Правил и приложений к ним заменить ссылку на "ISO 11992-1:1998" ссылкой на "[ISO 11992-1:2003]".

Во всем тексте Правил и приложений к ним заменить ссылку на "ISO 11992-2:1998" ссылкой на "[ISO 11992-2:2003]".

Текст Правил,

Пункт 5.1.3.6 изменить следующим образом:

"5.1.3.6 Электрическая управляющая магистраль должна соответствовать требованиям [ISO 11992-1 и 11992-2:2003] и должна относиться к двустороннему типу, в котором используется семиштырьковый соединитель в соответствии с ISO 7638-1 или 7638-2:1997. Контакты для передачи данных с соединителя ISO 7368 должны использоваться для передачи информации исключительно по функциям тормозной системы (включая АБС) и ходовой части (рулевое управление, шины и подвеска), как указано в [ISO 11992-2:2003]. Функции торможения имеют первостепенное значение, и их срабатывание должно обеспечиваться как в нормальном режиме, так и в режиме сбоя. Передача информации о ходовой части не должна приводить к задержке в срабатывании функций торможения. Энергоподача, обеспечиваемая соединителем ISO 7638, должна использоваться исключительно для осуществления функций торможения и ходовой части, а также функций, требующихся для передачи информации, касающейся прицепа, которая не была передана через электрическую управляющую магистраль. Однако во всех случаях должны применяться положения пункта 5.2.2.18 настоящих Правил. Энергоподача для осуществления всех других функций должна обеспечиваться другими способами".

Пункт 5.1.3.6.1 изменить следующим образом:

"...официального утверждения по типу конструкции путем проверки выполнения соответствующих предписаний частей 1 и 2 [ISO 11992:2003]. В приложении 17 к настоящим Правилам..."

Пункт 5.2.2.18 изменить следующим образом:

"5.2.2.18 Если для осуществления функций, определенных в пункте 5.1.3.6 выше, используется электрическая энергия, подаваемая с помощью соединителя ISO 7638:1997, то тормозная система должна иметь первостепенное значение и должна защищаться от внешней перегрузки. Эта защита должна являться одной из функций тормозной системы".

Приложение 6,

Пункт 3.4.1 изменить следующим образом:

"3.4.1 Имитатор должен издавать цифровой сигнал запроса в электрической управляющей магистрали в соответствии с требованиями [ISO 11992-2:2003] и обеспечивать передачу... (см. пункты 6.4.2.2.24 и 6.4.2.2.25 [ISO 11992-2:2003])".

Приложение 15, пункт 4.6.3.1, изменить ссылку на "пункт 1.7.4 приложения 4" следующим образом: "пункт 1.7.2 приложения 4".

Приложение 16 изменить следующим образом:

"Приложение 16

(Текст будет включен на более позднем этапе)"

Приложение 17,

Пункт 3.1.2 изменить следующим образом:

"3.1.2 быть в состоянии принимать все сообщения, передаваемые автотранспортным средством, подлежащим официальному утверждению по типу конструкции, и быть в состоянии передавать все сообщения с прицепа, указанные в [ISO 11992-2:2003];"

Пункт 3.2.2.1.1 изменить нумерацию на 3.2.2.2.1, а текст заголовка в третьей колонке таблицы следующим образом: "Значение сигнала электрической управляющей магистрали".

Пункты 3.2.2.3.1 и 3.2.2.3.2 изменить ссылку на "пункт 5.2.1.29.2" следующим образом: "пункт 5.2.1.29.1.2".

Включить новый пункт 3.2.2.4 следующего содержания:

"3.2.2.4 Запрос на торможение через подводящую магистраль:

Для механических транспортных средств, которые могут эксплуатироваться вместе с прицепами, подсоединенными только через электрическую управляющую магистраль:

Подсоединяется только электрическая управляющая магистраль.

Имитируется сообщение ЕБС 22, байт 4 разряда 3-4, с установкой на 01b и осуществляется проверка падения давления в подводящей магистрали до 1,5 бара в пределах следующих двух секунд при полном приведении в действие рабочего тормоза, аварийного тормоза или стояночного тормоза.

Имитируется непрерывное отсутствие сообщаемых данных и осуществляется проверка падения давления в подводящей магистрали до 1,5 бара в течение последующих двух секунд при полном приведении в действие рабочего тормоза, аварийного тормоза или стояночного тормоза".

Пункты 3.2.2.4 и 3.2.2.4.1 (прежние), изменить нумерацию на 3.2.2.5 и 3.2.2.5.1.

Пункт 4.1.3 изменить следующим образом:

"...сообщения с автотранспортного средства, указанные в [ISO 11992-2:2003]".

Пункт 4.2.2.1.1.1, изменить таблицу следующим образом:

"

Сообщение, передаваемое имитатором		Давление в тормозных камерах
Указание байта	Требуемое цифровое значение	
3-4	0	0 бар
3-4	33280d (6,5 бара)	Согласно произведенным заводом-изготовителем транспортного средства расчетам, касающимся тормозной системы

"

Пункт 4.2.2.1.1.2, изменить таблицу следующим образом:

"

Сообщение, передаваемое имитатором		Давление в тормозных камерах
Указание байта	Требуемое цифровое значение	
3-4	0	0 бар
3-4	33280d (6,5 бара)	Согласно произведенным заводом-изготовителем транспортного средства расчетам, касающимся тормозной системы

"

Включить новый пункт 4.2.2.1.3 следующего содержания:

"4.2.2.1.3 В случае прицепов, соединенных только через электрическую управляющую магистраль, реакция прицепа на сбой в передаче через его электрическую управляющую магистраль, который приводит к снижению эффективности торможения не менее чем на 30% по сравнению с предписанными значениями, должна проверяться при помощи следующей процедуры:

Давление в пневматической подводящей магистрали в начале каждого испытания должно составлять $\geq 7,0$ бара.

Электрическая управляющая магистраль должна быть подсоединена к имитатору.

Байт 3 разряда 5-6 ЕБС 12 с установкой на 00b для передачи на прицеп информации о наличии пневматической управляющей магистрали.

Байт 3, разряда 1-2 ЕБС 12 с установкой на 00b для передачи на прицеп информации о том, что сигнал, передаваемый через электрическую управляющую магистраль, образуется из двух независимых цепей.

Должно проверяться следующее:

Условия испытания	Реакция тормозной системы
Отсутствие неисправностей в тормозной системе прицепа	Проверка передачи информации с тормозной системы на имитатор и установки байта 4 разряда 3-4 ЕБС 22 на 00b.
Создание сбоя в передаче информации через электропровод в тормозную систему прицепа, снижающего предписанную эффективность торможения не менее чем на 30%	Проверка установки байта 4 разряда 3-4 ЕБС 22 на 01b или Прекращение передачи данных на имитатор.

"

Пункт 4.2.2.2.1.1 изменить следующим образом

"4.2.2.2.1.1 При устойчивой неисправности в электроприводе тормозной системы прицепа, препятствующей обеспечению надлежащей эффективности системы рабочего тормоза, производятся имитация такой неисправности и проверка установки байта 2 разряда 3-4 ЕБС 22, передаваемого с прицепа, на 01b. Сигнал должен передаваться также через пятый штырек соединителя ISO 7638 (желтый предупреждающий сигнал)".
