



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2008/64
10 April 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Сто сорок пятая сессия
Женева, 24-27 июня 2008 года
Пункт 4.2.6 предварительной повестки дня

СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам

Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 78
(Торможение мотоциклов)

Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)*

Воспроизводимый ниже текст был принят GRRF на ее шестьдесят третьей сессии. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/13 с поправками, содержащимися в приложении II к докладу. Этот текст передается на рассмотрение WP.29 и AC.1 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63, пункт 15).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, 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.

Приложение 3

Пункт 1.1.1 c) изменить следующим образом (включив новую сноску *):

- "c) поверхность имеет номинальный пиковый коэффициент торможения (ПКТ) $\geq 0,9$, если не указано иное*.

Если происходит отрыв заднего колеса, то в этом случае может использоваться поверхность с номинальным пиковым коэффициентом торможения (ПКТ) менее 0,9".

Пункт 1.1.3 b) изменить следующим образом:

- "b) либо метода, указанного в добавлении 1 к настоящему приложению".

Включить новое добавление 1 следующего содержания:

"Приложение 3 - Добавление 1

АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПИКОВОГО КОЭФФИЦИЕНТА ТОРМОЖЕНИЯ (ПКТ) (см. пункт 1.1.3 настоящего приложения)

1.1 Общие положения:

- a) Цель испытания - установить ПКТ для типа транспортного средства, затормаживаемого на испытательных поверхностях, описание которых приводится в пунктах 1.1.1 и 1.1.2 приложения 3.
- b) Испытание включает ряд остановок с различными усилиями воздействия на органы управления тормозной системы. Оба колеса должны быть заторможены одновременно до момента блокировки колес, с тем чтобы достичь максимального коэффициента замедления транспортного средства на данной испытательной поверхности.

* Термин "номинальный" означает установленную величину для поверхности в процессе ее сертификации.

- c) За максимальный коэффициент замедления транспортного средства принимается наибольшая величина, зарегистрированная во время всех остановок в ходе испытаний.
- d) Пиковый коэффициент торможения (ПКТ) рассчитывается исходя из остановки в ходе испытания, когда достигается максимальный коэффициент замедления транспортного средства, следующим образом:

$$ПКТ = \frac{0,566}{t},$$

где:

t = время в секундах, необходимое для снижения скорости транспортного средства с 40 км/ч до 20 км/ч.

Примечание: Для транспортных средств, которые неспособны достичь испытательной скорости 50 км/ч, ПКТ измеряется следующим образом:

$$ПКТ = \frac{0,566}{t},$$

где:

t = время в секундах, необходимое для снижения скорости транспортного средства с 0,8 V_{max} до (0,8 V_{max} - 20), где V_{max} измеряется в км/ч.

- e) Величина k округляется с точностью до трех знаков.

1.2 Состояние транспортного средства:

- a) Испытание применяется для транспортных средств категорий L₁ и L₃.
- b) Антиблокировочная система должна быть либо отключена, либо дезактивизована в диапазоне между 40 км/ч и 20 км/ч.
- c) Легкогруженое транспортное средство.
- d) Двигатель отсоединен.

1.3 Условия и процедура испытания:

- a) Начальная температура тормоза: $\geq 55^{\circ}\text{C}$ и $\leq 100^{\circ}\text{C}$
- b) Испытательная скорость: 60 км/ч или $0,9 V_{\text{max}}$ в зависимости от того, какая из этих величин меньше.
- c) Применение тормозов:

Одновременное приведение в действие обоих органов управления системы рабочего тормоза, если такое оборудование установлено, либо единого органа управления системы рабочего тормоза в случае системы рабочего тормоза, воздействующей на все колеса.

Для транспортных средств, оснащенных единым органом управления системы рабочего тормоза, может оказаться необходимым изменить тормозную систему, если одно из колес не обеспечивает максимального замедления.

- d) Тормозное усилие:

Усилие воздействия на орган управления, обеспечивающее максимальный коэффициент замедления транспортного средства, определенный в пункте 1.1 c).

Усилие воздействия на орган управления, прилагаемое во время торможения, должно быть постоянным.

- e) Количество остановок: пока транспортное средство не достигнет своего максимального коэффициента замедления.
- f) Для каждой остановки разогнать транспортное средство до испытательной скорости и затем привести в действие орган(ы) управления тормозной системы в соответствии с условиями, указанными в настоящем пункте".
