



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2006/141
6 October 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

Сто сороковая сессия
Женева, 14-17 ноября 2006 года
Пункт 4.2.57 предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ДОПОЛНЕНИЮ 4 К ПРАВИЛАМ № 13-Н

(Торможение)

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

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRRF на ее шестидесятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, пункт 10) и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основу положен текст документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/29 с поправками, указанными в пункте 10 доклада. Изменения, предложенные в этом документе, аналогичны поправкам к Правилам № 13 (см. ECE/TRANS/WP.29/2006/44).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется для 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>

* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ по истечении предельного срока, установленного для представления официальной документации, так как он был принят GRRF с запозданием.

Включить новые пункты 2.21 и 2.22 следующего содержания:

- "2.21 "сигнал торможения": логический сигнал, предупреждающий о приведении тормоза в действие, как это указано в пункте 5.2.22;
- 2.22 "сигнал экстренного торможения": логический сигнал, предупреждающий об экстренном торможении, как это указано в пункте 5.2.23".

Пункт 5.2.22 изменить следующим образом:

- "5.2.22 Включение сигнала торможения для освещения стоп-сигналов".

Включить новые пункты 5.2.23-5.2.23.2 b) следующего содержания:

- "5.2.23 В том случае, когда автомобиль оснащен средствами для предупреждения об экстренном торможении, приведение в действие и деактивация сигнала экстренного торможения должны отвечать нижеперечисленным техническим условиям:
- 5.2.23.1 Сигнал приводится в действие посредством включения системы рабочего тормоза при замедлении не менее 6 м/с^2 :
- Сигнал деактивируется не позднее того момента, когда замедление снижается до величины менее $2,5 \text{ м/с}^2$.
- 5.2.23.2 Могут также применяться следующие условия:
- а) сигнал может приводиться в действие посредством включения системы рабочего тормоза таким образом, чтобы она создавала, в порожнем состоянии и при отключенном двигателе, в условиях испытания, предусмотренных для типа 0, описание которого приводится в приложении 3, замедление не менее 6 м/с^2 .
- Сигнал деактивируется не позднее того момента, когда замедление снижается до величины менее $2,5 \text{ м/с}^2$;

или

- b) сигнал может приводиться в действие, когда система рабочего тормоза включается при скорости более 50 км/ч и антиблокировочная система работает в режиме непрерывной цикличности (как это определено в пункте 2 приложения б).

Сигнал деактивируется, когда антиблокировочная система прекращает работать в режиме непрерывной цикличности".
