



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****162-я сессия**

Женева, 11–14 марта 2014 года

Пункт 4.8.4 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов
поправок к существующим правилам,
представленных GRSG****Предложение по дополнению 14 к поправкам серии 01
к Правилам № 67 (транспортные средства,
работающие на СНГ)****Представлено Рабочей группой по общим предписаниям,
касающимся безопасности***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее 105-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/84, пункт 35). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/24 с поправками, указанными в пункте 35 доклада. Этот текст представляется на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1.

* 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 ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Часть I, включить новый пункт 4.4 следующего содержания:

- «4.4 Помимо обозначений, предусмотренных в пунктах 4.1 и 4.2, в случае рабочих клапанов с дистанционным управлением и запорных клапанов с дистанционным управлением, отвечающих требованиям соответственно пункта 4.7 приложения 3 или пункта 1.7 приложения 7, используют один из следующих дополнительных маркировочных знаков:
- a) "H1",
 - b) "H2",
 - c) "H3"».

Часть II, включить новый пункт 14.1.3 следующего содержания:

- "14.1.3 "Этап контролируемой остановки" означает период времени, в течение которого двигатель внутреннего сгорания автоматически выключается для экономии топлива и может снова включаться автоматически".

Часть II, включить новые пункты 17.6.1.4 и 17.6.1.5 следующего содержания:

- "17.6.1.4 Независимо от положений пункта 17.6.1.2 во время этапов контролируемой остановки рабочий клапан с дистанционным управлением может оставаться в открытом положении.
- 17.6.1.5 Если во время этапов контролируемой остановки рабочий клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то этот клапан должен отвечать требованиям пункта 4.7 приложения 3".

Часть II, включить новые пункты 17.9.6 и 17.9.7 следующего содержания:

- "17.9.6 Независимо от положений пункта 17.9.4 во время этапов контролируемой остановки запорный клапан с дистанционным управлением может оставаться в открытом положении.
- 17.9.7 Если во время этапов контролируемой остановки запорный клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то этот клапан должен отвечать требованиям пункта 1.7 приложения 7".

Приложение 3, включить новый пункт 4.7 следующего содержания:

- "4.7 Если во время этапов контролируемой остановки рабочий клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то в ходе испытания на износоустойчивость, предусмотренного в пункте 9 приложения 15, этот клапан подвергают проверке на следующее количество циклов срабатывания:
- a) 200 000 циклов (знак "H1") в случае автоматического выключения двигателя, когда транспортное средство останавливается;
 - b) 500 000 циклов (знак "H2") в случае, если в дополнение к предусмотренному пунктом а) двигатель также автоматически отключается, когда транспортное средство работает только от электродвигателя;

- с) 1 000 000 циклов (знак "Н3") в случае, если в дополнение к предусмотренному пунктами а) или б) двигатель также автоматически отключается при отпускании педали акселератора.

Независимо от вышеприведенных положений клапан, отвечающий положению пункта б), считается удовлетворяющим требованиям пункта а), а клапан, отвечающий положению пункта с), считается удовлетворяющим требованиям пунктов а) и б)".

Приложение 7, включить новый пункт 1.7 следующего содержания:

- "1.7 Если во время этапов контролируемой остановки запорный клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то в ходе испытания на износоустойчивость, предусмотренного в пункте 9 приложения 15, этот клапан подвергают проверке на количество циклов срабатывания в соответствии с пунктом 4.7 приложения 3".

Приложение 14, включить новый пункт 2.1 следующего содержания:

- "2.1 Независимо от положений пунктов 1 и 2 во время этапов контролируемой остановки рабочий(е) клапан(ы) с дистанционным управлением и запорные клапаны с дистанционным управлением могут оставаться в открытом положении".