



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

174-я сессия

Женева, 13–16 марта 2018 года

Пункт 4.7.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к действующим

Правилам ООН, представленных GRRF

**Предложение по дополнению 15 к поправкам серии 11  
к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных  
транспортных средств)****Представлено Рабочей группой по вопросам торможения  
и ходовой части\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) на ее восемьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/84, пункт 15). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/2, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/11, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/12 и приложение V к докладу. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2018 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## Дополнение 15 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств)

Сноску 12 изменить следующим образом:

«—————

- <sup>12</sup> Это требование не распространяется на транспортные средства повышенной проходимости, транспортные средства специального назначения (например, подвижные установки на нестандартном шасси, подвижные краны, транспортные средства с гидростатическим приводом, на которых система гидравлического привода используется также для торможения и вспомогательных функций, транспортные средства на нестандартном шасси, на которых датчик(и) для определения значений поперечной составляющей ускорения и/или угловой скорости рыскания, необходимый(е) для функционирования контроля устойчивости, не может (не могут) быть установлен(ы) в конкретной зоне поблизости от центра тяжести транспортного средства без ущерба для специального назначения транспортного средства), транспортные средства категории N<sub>2</sub>, которые обладают всеми перечисленными далее конструктивными особенностями: полная масса транспортного средства от 3,5 до 7,5 тонн, нестандартные низкорамные шасси, более двух осей и гидропривод, автобусы класса I и класса A, относящиеся к категориям M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>, сочлененные городские и междугородные автобусы, тягачи категории N<sub>2</sub> для полуприцепов с полной массой транспортного средства (ПМТС) от 3,5 до 7,5 тонн».

Приложение 5,

Пункты 2.2 и 2.2.1 исключить;

Пункты 2.3–2.4.1 (прежние), изменить нумерацию на 2.2–2.3.1.

Приложение 12,

Пункты 2.3.10 и 2.3.11 исключить.

Пункт 2.3.12 (прежний), изменить текст и нумерацию следующим образом:

«2.3.10  $s_{cd}$  максимальный дифференциальный ход, приемлемый для компенсатора в силу его геометрических и конструктивных характеристик, когда только один тормоз приводится в действие при движении вперед, а другой – при движении назад, допуская одинаковое напряжение обоих тросов/обеих тяг.

(См. рис 5А добавления 1.)».

Сноску 1 исключить.

Пункт 8.1.2 изменить следующим образом:

«8.1.2 Должны предоставляться детали рисунка с целью продемонстрировать, что сочленение компенсатора достаточно для обеспечения приложения равного натяжения к каждому из задних тросов. Компенсатор должен иметь достаточную ширину, чтобы облегчить дифференциальный ход слева направо. Зажимы хомута также должны быть достаточно глубокими по сравнению с их шириной, с тем чтобы они не препятствовали работе сочленения, когда компенсатор находится под углом.

Дифференциальный ход компенсатора ( $s_{cd}$ ) определяют по формуле:

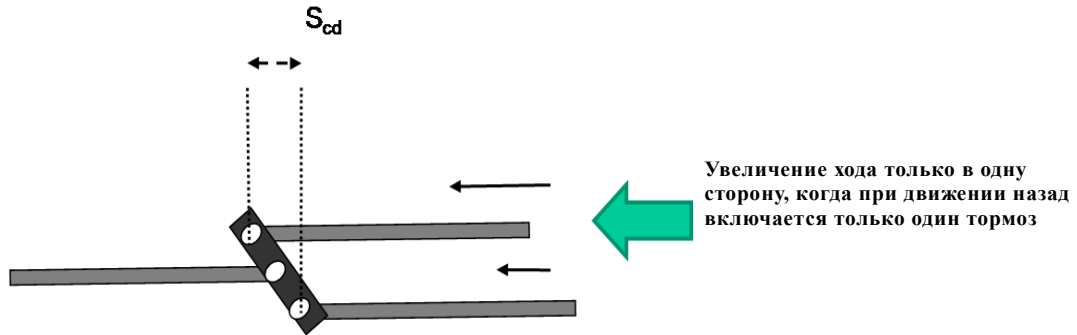
$$S_{cd} \geq 1,2 \cdot S_T».$$

Приложение 12, добавление 1, рис. 5А изменить следующим образом:

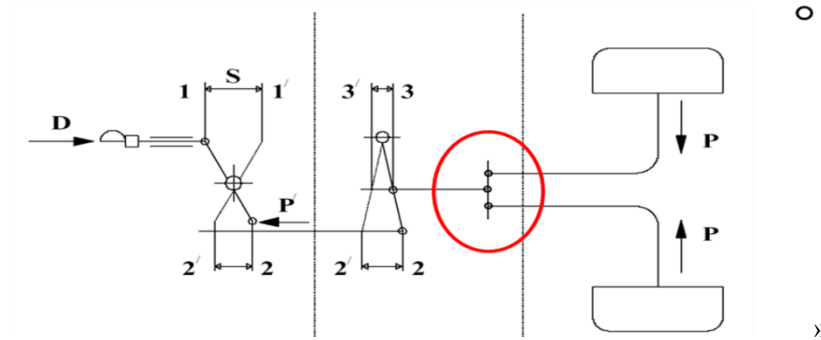
«Рис. 5А

**Тормозная система с механическим приводом**

(см. пункт 2.3 настоящего приложения)



Конфигурация компенсатора обеспечивает равное натяжение обоих задних тросов



Приложение 12, добавление 4

Пункты 6.1.1–6.1.3 исключить.

Включить новые пункты 6.1.1 и 6.1.2 следующего содержания:

- «6.1.1 Максимально возможный дифференциальный ход компенсатора  
 $s_{cd} =$  \_\_\_\_\_ мм
- 6.1.2 Отношение  $1,2 * s_R =$  \_\_\_\_\_ мм  
 (не должно превышать  $s_{cd}$ )».