

20 June 2014

Соглашение

О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний*

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

Добавление 116: Правила № 117

Пересмотр 3 – Поправка 1

Дополнение 5 к поправкам серии 02 – Дата вступления в силу: 10 июня 2014 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения шин в отношении звука, издаваемого ими при качении, их сцепления на мокрых поверхностях и/или сопротивления качению



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года.

GE.14-06368 (R) 070814 070814



* 1 4 0 6 3 6 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Приложение 7,

Пункт 4.7.2.1 изменить следующим образом:

- "4.7.2.1 Испытание проводится с использованием типового двухосного грузового транспортного средства в исправном эксплуатационном состоянии, оснащенного:
- a) небольшой по весу задней осью и достаточно мощным двигателем, для того чтобы поддерживать в ходе испытания средний процент проскальзывания в соответствии с требованиями пунктов 4.7.5.1 и 4.7.5.2.1 ниже;
 - b) механической коробкой передач (допускается автоматическая коробка передач с ручным переключением) с передаточным числом, покрывающим диапазон скорости не менее 19 км/ч в пределах 4 км/ч – 30 км/ч;
 - c) механизмом блокировки дифференциала на ведущей оси, рекомендуемым для повышения воспроизводимости;
 - d) стандартной коммерческой системой контроля/ограничения проскальзывания ведущей оси во время ускорения (противобуксовочной системой, ASR, TCS и т.д.)."

Пункт 4.7.2.1.1 изменить следующим образом:

- "4.7.2.1.1 В особом случае, когда невозможно найти типовое грузовое транспортное средство, оснащенное противобуксовочной тормозной системой, разрешается использовать транспортное средство без противобуксовочной тормозной системы/ASR/TCS при условии, что оно оборудовано системой отображения коэффициента проскальзывания, указанной в пункте 4.3.4 настоящего приложения и в обязательном порядке механизмом блокировки дифференциала на ведущей оси, применяемым в соответствии с методикой, указанной в пункте 4.7.5.2.1 ниже. При наличии механизма блокировки дифференциала он должен использоваться; однако если механизма блокировки дифференциала нет, то средний коэффициент проскальзывания следует измерять с левой и правой стороны колеса на ведомом мосту."

Пункт 4.7.4.2 изменить следующим образом:

- "4.7.4.2 Давление в шинах на ведомом мосту должно составлять 70% от давления, указанного на боковине шины.

Шины на ведущих колесах накачиваются до номинального давления, указанного на боковине шины.

Если на боковине давление не обозначено, см. конкретное значение давления в применимых руководствах по стандартам на шины в соответствии с максимальной несущей способностью."

Пункт 4.7.5.1 изменить следующим образом:

- "4.7.5.1 Сначала устанавливают комплект контрольных шин на транспортном средстве, находящемся на испытательном полигоне.

Осуществляют прогон транспортного средства с постоянной скоростью 4–11 км/ч и передаточным числом, покрывающим диапазон скорости передвижения на уровне не менее 19 км/ч по полной программе испытаний (например, R-T1-T2-T3-R).

Выбирают рекомендуемое передаточное число, которое соответствует третьей или четвертой передаче и которое должно обеспечивать как минимум 10-процентный средний коэффициент проскальзывания в измеряемом диапазоне скорости."

Пункт 4.7.5.2.1 изменить следующим образом:

"4.7.5.2.1 В особом случае, упомянутом в пункте 4.7.2.1.1 настоящего приложения, когда невозможно найти типовое грузовое транспортное средство, оснащенное противобуксовочной тормозной системой, водитель вручную поддерживает средний коэффициент проскальзывания на уровне 10–40% (процедура, основанная на использовании дифференциала с принудительной блокировкой вместо полной блокировки) в пределах того же диапазона скоростей. Если механизма блокировки дифференциала нет, то следует обеспечить, чтобы разница между усредненными коэффициентами проскальзывания на левом и правом колесе ведомой оси составляла не более 8% по каждому прогону. Все шины и прогоны в ходе испытания используются в соответствии с процедурой, основанной на применении дифференциала с принудительной блокировкой."

Пункт 4.7.5.3 изменить следующим образом:

"4.7.5.3 Измеряют расстояние в интервале между начальной и конечной скоростью."

Пункт 4.7.5.4 изменить следующим образом:

"4.7.5.4 Для каждой потенциальной шины и стандартной эталонной шины испытательные прогоны на ускорение производят не менее шести раз, а коэффициенты разброса (стандартное отклонение/среднее*100) рассчитывают не менее чем для шести действительных прогонов, при этом расстояние должно составлять не более 6%."

Пункт 4.7.5.5 изменить следующим образом:

"4.7.5.5 В случае транспортного средства, оснащенного противобуксовочной тормозной системой, средний коэффициент проскальзывания должен составлять от 10% до 40% (рассчитывается в соответствии с пунктом 4.3.4 настоящего приложения)."

Пункт 4.8.6 изменить следующим образом:

"4.8.6 Расчет коэффициента проскальзывания

Коэффициент проскальзывания может быть рассчитан как средний коэффициент проскальзывания в соответствии с пунктом 4.3.4 настоящего приложения или путем сравнения, как указано в пункте 4.7.5.3 настоящего приложения, среднего расстояния не менее шести прогонов с расстоянием, пройденным без проскальзывания (очень низкое ускорение)

$$\text{Коэффициент проскальзывания \%} = \left[\frac{\text{Среднее расстояние} - \text{Пройденное без проскальзывания расстояние}}{\text{Пройденное без проскальзывания расстояние}} \right] \times 100.$$

Пройденное без проскальзывания расстояние означает расстояние, пройденное колесом и рассчитанное по прогону на постоянной скорости или с постоянным низким ускорением."

Добавление 3,

Пункт 5 изменить следующим образом:

"5. Результаты испытаний: среднее значение ускорений (м/с²)

Номер прогона	Техническое требование	СЭИШ (первое испытание)	Потенциальная 1	Потенциальная 2	Потенциальная 3	СЭИШ (второе испытание)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
Среднее						
Стандартное отклонение						
Коэффициент проскальзывания (%)						
КП (%)	≤ 6%					
Проверка СЭИШ	(СЭИШ) ≤ 6%	X	X	X	X	X
Средн. СЭИШ		X	X	X	X	X
Индекс эффективности на снегу		1,00				X