



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Сто пятьдесят третья сессия**

Женева, 8–11 марта 2011 года

Пункт 4.6.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов поправок
к действующим правилам, представленного GRRF****Предложение по дополнению 7 к поправкам серии 11
к Правилам № 13 (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 шестьдесят восьмой сессии для усовершенствования формулировок предписаний о регенеративном торможении и распространения положений протокола испытаний антиблокировочной тормозной системы, предусмотренного в приложении 19, на прицепы с более чем тремя осями. В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/22 без поправок и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/11/Rev.1 с поправками, содержащимися в документе GRRF-68-04, воспроизведенном в приложении II к докладу (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/68, пункты 8 и 9). Он представлен для рассмотрения 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 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.

Включить новый пункт 2.37 следующего содержания:

"2.37 "Группа осей" означает несколько осей, когда расстояние между одной осью и прилегающей к ней осью составляет не более 2,0 м. В тех случаях, когда расстояние между одной осью и прилегающей к ней осью превышает 2,0 м, каждая индивидуальная ось рассматривается в качестве независимой группы осей".

Пункты 5.2.1.30–5.2.1.30.2 изменить следующим образом:

- "5.2.1.30 Включение сигнала торможения для освещения стоп-сигналов
- 5.2.1.30.1 При приведении водителем в действие рабочей тормозной системы подается сигнал, который используется для освещения стоп-сигналов.
- 5.2.1.30.2 Требования к транспортным средствам, на которых для контролирования первоначального применения системы рабочего тормоза используется электронная сигнализация и которые оснащены системой замедления и/или регенеративного торможения категории А:

Замедление при помощи системы замедления и/или регенеративного торможения	
$\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	$> 1,3 \text{ м/с}^2$
Может инициироваться сигнал	Должен инициироваться сигнал

"

Пункт 5.2.1.30.2.1 следует исключить.

Пункты 5.2.1.30.2.2 и 5.2.1.30.2.3, изменить нумерацию на 5.2.1.30.3 и 5.2.1.30.4, а текст следующим образом:

- "5.2.1.30.3 В случае транспортных средств, оборудованных тормозной системой, спецификации которой отличаются от спецификаций, определенных в пункте 5.2.1.30.2 выше, работа системы замедления и/или системы регенеративного торможения категории А может инициировать сигнал независимо от величины замедления.
- 5.2.1.30.4 Этот сигнал не инициируется в том случае, когда замедление обеспечивается естественным эффектом торможения только двигателем".

Пункты 5.2.1.30.3 (прежний) – 5.2.1.30.5 (прежний), изменить нумерацию на 5.2.1.30.5–5.2.1.30.7.

Пункт 5.2.1.30.6 (прежний) следует исключить.

Включить новые пункты 12.2.9 и 12.2.10 следующего содержания:

- "12.2.9 Начиная с официальной даты вступления в силу приложения 7 к поправкам серии 11 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с поправками, изложенными в приложении 7 к поправкам серии 11.
- 12.2.10 По истечении 36 месяцев после даты вступления в силу приложения 7 к поправкам серии 11 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны предоставлять официальное

утверждение только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с поправками, содержащими в приложении 7 к поправкам серии 11".

Приложение 2, пункт 15.3 изменить следующим образом:

"15.3 Дифференциал исполнительного механизма (если имеется) на группе осей:".

Приложение 10, пункт 1.3.1, сноску 2/ и ссылку на сноску 2/ исключить.

Приложение 13, пункт 3.1.3 изменить следующим образом:

"3.1.3 Антиблокировочная система категории 3
Транспортное средство ... каждая отдельная ось (или группа осей), не имеющая, по крайней мере, ... к педали рабочего тормоза".

Приложение 13, добавление 2, пункт 1.4 изменить следующим образом:

"1.4 В случае механических транспортных средств, оснащенных тремя осями, при определении величины к транспортного средства любые оси, соединенные между собой либо элементами подвески и, следовательно, реагирующие на перераспределение веса при торможении, либо трансмиссией, могут не учитываться 1/".

Приложение 19, пункт 5.4.1.5.1, изменить следующим образом:

"5.4.1.5.1 При переходе оси или группы осей с поверхности ... и 40 км/ч".

Приложение 19, добавление 5, пункт 2.6, изменить следующим образом:

"2.6 Рекомендации относительно разности входных тормозных моментов (если она имеется) с учетом конфигурации АБС и группы осей прицепа".

Приложение 19, добавление 6, пункт 4.4 изменить следующим образом:

"4.4 Разность входных тормозных моментов на группе осей прицепа:".

Приложение 20, пункт 3.2.1.2 изменить следующим образом:

"3.2.1.2 Любые различия входного тормозного момента на одной и другой оси группы осей "испытываемого прицепа" не должны отклоняться от показателей «контрольного прицепа»".

Приложение 20, пункт 7.2.1.4, изменить следующим образом:

"

7.2.1.4	Разность входных тормозных моментов на группе осей	Допускается только официально утвержденная разность (если она имеется)
---------	--	--

"

Приложение 20, включить новые пункты 7.4–7.4.8.5 следующего содержания:

"7.4 На прицепы, имеющие более трех осей, может распространяться возможность использования протокола испытания антиблокировочной тормозной системы (АБС) в соответствии с приложением 19 при условии выполнения нижеследующих требований:

- 7.4.1 Независимо от типа прицепа все колеса не менее трети осей в группе осей должны быть непосредственно управляемыми, а колеса остальных осей должны быть косвенно управляемыми¹.
- 7.4.2 Использование силы сцепления: минимальное использование силы сцепления, указанной в пункте 6.2 приложения 13 к настоящим Правилам, считается обеспеченным при соблюдении следующих условий:
- 7.4.2.1 Соотношение числа колес, непосредственно или косвенно управляемых, одним или несколькими модуляторами давления, и местоположения непосредственно управляемых колес в группе осей должно быть таким же, как и в случае, определенном в пункте 2.2 информационного документа, упомянутого в пункте 5.2 приложения 19 к настоящим Правилам.
- 7.4.2.2 Использование силы сцепления установленной конфигурации охарактеризовано в протоколе испытания в качестве соответствующего требованиям пункта 6.2 приложения 13 к настоящим Правилам.
- 7.4.3 Потребление энергии: эквивалентное число торможений в неподвижном состоянии, определенное в пункте 2.5 протокола испытания, может использоваться совместно с процедурой проверки, предусмотренной в пункте 7.3 приложения 20 к настоящим Правилам. В противном случае может использоваться процедура испытания, указанная в пункте 6.1 приложения 13 к настоящим Правилам.
- 7.4.4 Эффективность на низкой скорости: дополнительной проверки не требуется.
- 7.4.5 Эффективность на высокой скорости: дополнительной проверки не требуется.
- 7.4.6 Эффективность категории А: требования, касающиеся разрыва при трении и указанные в пункте 6.3.2 приложения 13 к настоящим Правилам, считаются выполненными, когда число колес, подлежащих независимому управлению слева/справа не меньше числа колес, управляемых регулятором оси с "низкой избирательной способностью".
- 7.4.7 Эффективность при переходе с одной поверхности на другую: дополнительной проверки не требуется.
- 7.4.8 Установочные ограничения: во всех случаях применяются следующие ограничения:
- 7.4.8.1 любые установочные ограничения, определенные в пунктах 2.1–2.7 информационного документа, упомянутого в пункте 5.2 приложения 19 к настоящим Правилам;
- 7.4.8.2 может устанавливаться только та продукция, которая определена и упомянута в информационном документе и протоколе испытания;

¹ Если результатом деления на три осей в группе осей служит значение, которое меньше одного, то непосредственно управляемой должна быть по меньшей мере одна ось. Если результатом деления на три числа осей в группе осей служит значение, которое не является целым числом, то помимо числа осей, указанного целым числом, должна учитываться еще одна непосредственно управляемая ось.

- 7.4.8.3 максимальный объем подачи, контролируемый каждым модулятором давления, не должен превышать объема, указанного в пункте 3.3 информационного документа;
- 7.4.8.4 ось с непосредственно управляемыми колесами может быть снята только в том случае, если параллельно снимается любая ось, которая косвенно управляется этой непосредственно управляемой осью;
- 7.4.8.5 применяются все другие установочные ограничения, указанные в пункте 4 протокола испытания".

Приложение 21, пункт 2.1.1, сноску 1/ и ссылки на сноску 1/ исключить.

Приложение 21, пункт 2.2.1, сноску 4/ и ссылки на сноску 4/ исключить.
