



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/2002/5  
12 December 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and  
FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств (WP.29)  
(Сто двадцать шестая сессия,  
12-15 марта 2002 года,  
пункт 4.2.14 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 3 К ПОПРАВКАМ  
СЕРИИ 02 К ПРАВИЛАМ № 78

(Торможение в случае мотоциклов)

Передано Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRRF на ее пятидесятой сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основу положен документ TRANS/WP.29/GRRF/2000/25 с внесенными в него поправками (TRANS/WP.29/GRRF/50, пункт 33).

Настоящий документ, относящийся к категории рабочих документов, 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.unecce.org/trans/main/welcwp29.htm>

Приложение 3,

Пункты 1.1.1 и 1.1.2 изменить следующим образом:

- "1.1.1 Эффективность, предписанная для тормозных устройств, основана на длине тормозного пути и/или среднем показателе полностью обеспеченного замедления. Эффективность тормозного устройства определяется по результатам измерения тормозного пути, отнесенного к начальной скорости транспортного средства, и/или измерения среднего значения полностью обеспеченного замедления в ходе испытания.
- 1.1.2 Тормозным путем является расстояние, пройденное транспортным средством с момента, когда водитель начинает воздействовать на управление тормозной системы, до остановки транспортного средства; начальной скоростью транспортного средства  $v_1$  является скорость в тот момент, когда водитель начинает воздействовать на управление тормозной системы; начальная скорость не должна составлять менее 98% от скорости, предписанной для данного испытания. Среднее значение полностью обеспеченного замедления ( $d_m$ ) рассчитывается в качестве замедления, усредненного по отношению к пройденному пути в интервале  $v_b-v_e$  по следующей формуле:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(S_e - S_b)} \quad \text{м/с}^2,$$

где:

$d_m$  = среднее значение полностью обеспеченного замедления,

$v_1$  = см. определение выше,

$v_b$  = скорость транспортного средства при 0,8  $v_1$  в км/ч,

$v_e$  = скорость транспортного средства при 0,1  $v_1$  в км/ч,

$S_b$  = расстояние в метрах, пройденное в интервале  $v_1$  и  $v_b$ ,

$S_e$  = расстояние в метрах, пройденное в интервале  $v_1$  и  $v_e$ .

Скорость и расстояние определяются с использованием приборов, позволяющих их фиксировать с точностью до  $\pm 1\%$  от скорости, предписанной для проведения данного испытания. Значение " $d_m$ " может определяться при помощи других методов, помимо метода измерения скорости и расстояния; в этом случае точность измерения " $d_m$ " должна составлять в пределах  $\pm 3\%$ ".

Пункт 1.4.1 изменить следующим образом:

"1.4.1 Общие положения

Пределы, предписанные для минимальной эффективности, указаны ниже для каждой категории транспортного средства; транспортное средство должно соответствовать предписанным требованиям в отношении как предписанного тормозного пути, так и предписанного среднего значения полностью обеспеченного замедления для соответствующей категории транспортного средства; вместе с тем в измерении обоих параметров, возможно, нет необходимости".

Пункт 2.1.1 изменить следующим образом (сноска \* без изменения):

"2.1.1 Предписанная скорость  $v = 40$  км/ч\* для категорий  $L_1$  и  $L_2$ ,  
 $v = 60$  км/ч\* для категорий  $L_3$  и  $L_4$ ".

Пункт 2.2.1 изменить следующим образом (сноска \* без изменения):

"2.2.1 Предписанная скорость  $v = 40$  км/ч\* для категорий  $L_1$  и  $L_2$ ,  
 $v = 60$  км/ч\* для категории  $L_3$ ,  $L_4$  и  $L_5$ ".

---