



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят четвертая сессия

Женева, 21–24 июня 2011 года

Пункт 4.8.4 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов поправок
к действующим правилам, представленных GRRF**

Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 64 (запасное колесо с надетой на него шиной для временного использования, шины, пригодные для использования в спущенном состоянии, система эксплуатации шины в спущенном состоянии и система контроля за давлением в шине)

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 девятой сессии, с тем чтобы разрешить установку запасного колеса и шины определенного типа для временного использования. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10 с поправками, содержащимися в приложении VI к докладу (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/69, пункт 29). Этот текст представлен 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 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, 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.

Пункт 5.1.4.1.1 изменить следующим образом:

"5.1.4.1.1 На наружной стороне колеса ...

...

Требования настоящего пункта применяются только в отношении запасного колеса с надетой на него шиной для временного использования типа 4, определение которого содержится в пункте 2.10.4 и которое поставляется для эксплуатации на транспортном средстве категорий M₁ и N₁."

Приложение 3, пункты 2.3–2.3.1.2, изменить следующим образом:

"2.3 Эффективность торможения должна соответствовать процедуре испытания, указанной в Правилах № 13 или в Правилах № 13-Н для транспортных средств категорий M₁ и N₁, в случае испытаний типа О в неразогретом состоянии при выключенном двигателе и основывается на значениях тормозного пути и среднего устойчивого замедления. Эффективность транспортного средства определяется посредством измерения тормозного пути по отношению к предписанной скорости транспортного средства и/или посредством измерения среднего полного замедления в ходе испытания.

2.3.1 В случае транспортных средств категории M₁, официально утвержденных на основании Правил № 13, которые оснащены запасными колесами в сборе для временного использования типа (типов) 1, 2, 3 и 5, определения которых приведены в пунктах 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5 и которые испытаны на предписанной скорости в 80 км/ч:

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 500 Н не должен превышать 50,7 м и

среднее полное замедление (d_m) рассчитывается в качестве замедления, усредненного по отношению к пути, пройденному в интервале v_b-v_e , в соответствии с указанной ниже формулой и должно составлять не менее $5,8 \text{ мс}^{-2}$:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25.92 (s_e - s_b)},$$

где:

- v_o – первоначальная скорость транспортного средства в начальный момент торможения в км/ч,
- v_b – скорость транспортного средства при $0,8 v_o$ в км/ч,
- v_e – скорость транспортного средства при $0,1 v_o$ в км/ч,
- s_b – путь, пройденный в промежутке между v_o и v_b в метрах,
- s_e – путь, пройденный в промежутке между v_o и v_e в метрах.

- 2.3.1.1 В случае транспортных средств категории N_1 , официально утвержденных на основании Правил № 13, которые оснащены запасными колесами в сборе для временного использования типа (типов) 1, 2, 3 и 5, определения которых приведены в пунктах 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5 и которые испытаны на предписанной скорости в 80 км/ч:

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 700 Н не должен превышать 61,2 м и

среднее полное замедление (d_m) рассчитывается в качестве замедления, усредненного по отношению к пути, пройденному в интервале v_b-v_e , в соответствии с формулой, приведенной в пункте 2.3.1, и должно составлять не менее $5,0 \text{ мс}^{-2}$.

- 2.3.1.2 В случае транспортных средств категории M_1 , официально утвержденных на основании Правил № 13, которые оснащены запасным колесом в сборе для временного использования типа 4, определение которого приведено в пункте 2.10.4 и которое испытано на предписанной скорости в 120 км/ч:

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 500 Н не должен превышать 108 м и

среднее полное замедление (d_m) рассчитывается в качестве замедления, усредненного по отношению к пути, пройденному в интервале v_b-v_e , в соответствии с формулой, приведенной в пункте 2.3.1, и не должно составлять менее $5,8 \text{ мс}^{-2}$."

Включить новый пункт 2.3.1.3 следующего содержания:

- "2.3.1.3 В случае транспортных средств категории N_1 , официально утвержденных на основании Правил № 13, которые оснащены запасным колесом в сборе типа 4, определение которое приведено в пункте 2.10.4 и которое испытано на предписанной скорости в 120 км/ч:

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 700 Н не должен превышать 128,8 м и

среднее полное замедление (d_m) рассчитывается в качестве замедления, усредненного по отношению к пути, пройденному в интервале v_b-v_e , в соответствии с формулой, приведенной в пункте 2.3.1, и должно составлять не менее $5,0 \text{ мс}^{-2}$."

Пункты 2.3.1.3 (прежний) и 2.3.1.4, изменить нумерацию на 2.3.1.4 и 2.3.1.5, а текст следующим образом:

- "2.3.1.4 В случае транспортных средств категорий M_1 или N_1 , официально утвержденных на основании Правил № 13-Н, которые оснащены запасными колесами в сборе для временного использования типа (типов) 1, 2, 3 и 5, определения которых приведены в пунктах 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5 и которые испытаны на предписанной скорости в 80 км/ч:

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 500 Н $+0/-50$ Н не должен превышать 46,4 м и

среднее полное замедление (d_m) рассчитывается в качестве замедления, усредненного по отношению к пути, пройденному в интервале v_b-v_e , в соответствии с формулой, приведенной в пункте 2.3.1, и должно составлять не менее $6,43 \text{ мс}^{-2}$.

- 2.3.1.5 В случае транспортных средств категорий M_1 и N_1 , официально утвержденных на основании Правил № 13-Н, которые оснащены запасным колесом в сборе для временного использования типа 4, определение которого приведено в пункте 2.10.4 и которое испытано на предписанной скорости в 120 км/ч:

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 500 Н $\pm 0/-50$ Н не должен превышать 98,4 м и

среднее полное замедление (d_m) рассчитывается в качестве замедления, усредненного по отношению к пути, пройденному в интервале v_b-v_e , в соответствии с формулой, приведенной в пункте 2.3.1, и должно составлять не менее $6,43 \text{ мс}^{-2}$."
