



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

Семьдесят восьмая сессия

Женева, 16–19 сентября 2014 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

Шины – Глобальные технические правила, касающиеся шин

Предложение по поправкам к проекту Глобальных технических правил, касающихся шин

Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен в ходе внеочередной (семьдесят седьмой) сессии Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF). Он основан на неофициальном документе GRRF-77-02. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, 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.

GE.14-07432 (R) 040814 040814



* 1 4 0 7 4 3 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

В часть А главы 1 включить новый пункт 4 следующего содержания:

"4. Необходимо проведение дополнительной технической оценки с целью определения необходимости учета определенных типов шин, являющихся типичными для рынка Северной Америки, в контексте положений пункта 3.12 (в отношении испытания на сцепление с мокрыми поверхностями). В Соединенных Штатах Америки представители государственных органов и отрасли координируют свои действия в целях осуществления такой оценки."

Пункт 3.12.2.1.1.1 изменить следующим образом:

3.12.2.1.1.1 Метод, предполагающий использование стандартной эталонной испытательной шины (СЭИШ)

При испытании с использованием СЭИШ и метода, описанного в пункте 3.12.3.1, средний пиковый коэффициент тормозной силы (pbfc) должен составлять 0,6–0,8. Измеренные значения корректируют с учетом температурного воздействия следующим образом:

$$pbfc = pbfc \text{ (измеренное значение)} + 0,0150,0035 (t - 20),$$

где "t" – температура мокрой поверхности трека в градусах Цельсия.

Испытание проводят с использованием тех полос движения и той длины испытательного трека, которые предусмотрены для использования в ходе испытаний на сцепление с мокрой поверхностью."

Пункт 3.12.2.3 изменить следующим образом:

3.12.2.3 Условия увлажнения

Поверхность может увлажняться с бокового края испытательного трека либо при помощи системы увлажнения, встроенной в испытательное транспортное средство или прицеп.

При использовании системы увлажнения с бокового края поверхность испытательного трека увлажняют по меньшей мере в течение получаса до начала испытаний, с тем чтобы температура ее поверхности сравнялась с температурой воды. Увлажнение с бокового края испытательного трека рекомендуется осуществлять непрерывно в течение всего испытания.

При использовании любого из этих методов увлажнения Толщина слоя воды должна составлять 0,5–1,5 мм."

Пункт 3.12.3.1.1.5 изменить следующим образом:

Данная поправка к тексту на русском языке не относится.

Пункт 3.12.3.1.2.3 изменить следующим образом:

3.12.3.1.2.3 Шину выдерживают в течение минимум двух часов ~~неблизости от испытательного трека~~ таким образом, чтобы ее температура стабилизировалась на уровне внешней температуры в зоне ис-

пытательного трека. В процессе выдерживания шин(ы) в таких условиях они (она) не должны (не должна) подвергаться прямому воздействию солнечных лучей."

Пункт 3.12.3.1.2.5 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.2.5 ~~Незадолго до начала испытания~~ Трек приводят в рабочее состояние, **например** посредством проведения не менее 10 испытаний на торможение на той его части, которая должна использоваться в рамках программы испытания эксплуатационных характеристик, однако при этом используют шину, которая данной программой не предусмотрена."

Пункт 3.12.3.1.2.10 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.2.10 В случае новой шины проводят **не менее двух** испытательных пробегов для приведения шины в рабочее состояние. Эти испытания могут использоваться для проверки работы записывающего оборудования, но при оценке эксплуатационных характеристик их результаты не учитываются."

Пункт 3.12.3.1.2.13 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.2.13 Среднее значение пикового коэффициента тормозной силы (rbfc) рассчитывают на основе не менее шести зачетных результатов. Для того чтобы результаты считались зачетными, коэффициент разброса, определяемый путем деления стандартного отклонения на средний показатель и выражаемый в процентах, должен составлять не более 5%. Если в результате повторных испытаний СЭИШ этого достичь невозможно, то результаты оценки потенциальной(ых) шины (шин) не учитываются и всю серию испытаний проводят вновь. **Однако если недействительным является только испытание потенциальной(ых) шины (шин), вся серия испытаний не должна считаться недействительной.**"

II. Обоснование

1. Настоящие поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2013/63 были утверждены на семьдесят седьмой сессии GRRF (внеочередной сессии, посвященной пересмотру проекта гтп ООН, касающихся шин).
2. GRRF поручила секретариату подготовить соответствующий документ для его рассмотрения на WP.29 и AC.3, который будет также обсуждаться на семьдесят восьмой (очередной) сессии в сентябре 2014 года.