



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

Восемьдесят вторая сессия

Женева, 20–23 сентября 2016 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

Правила № 13 и 13-Н – Уточнения

Предложение по поправкам к Правилам № 13 (торможение)

**Представлено экспертом от Европейской ассоциации
поставщиков автомобильных деталей***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) в целях представления поправки к Правилам № 13 на основе неофициального документа GRRF-81-20-Rev.1. Изменения к существующему 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 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.16-11496 (R) 180716 190716



* 1 6 1 1 4 9 6 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

Сноску 12 к пункту 5.2.1.32 изменить следующим образом:

¹² Это требование не распространяется на транспортные средства повышенной проходимости, транспортные средства специального назначения (например, подвижные установки на нестандартном шасси, подвижные краны, транспортные средства с гидростатическим приводом, на которых система гидравлического привода используется также для торможения и вспомогательных функций, **транспортные средства, на которых датчик(и), необходимый(е) для функционирования контроля устойчивости, не может (не могут) быть установлен(ы) в силу конструкции шасси транспортного средства**, транспортные средства категории N₂, которые обладают всеми перечисленными далее конструктивными особенностями: полная масса транспортного средства от 3,5 до 7,5 тонн, нестандартные низкорамные шасси, более двух осей и гидропривод), автобусы класса I и класса A, относящиеся к категориям M₂ и M₃, сочлененные городские и междугородные автобусы, тягачи категории N₂ для полуприцепов с полной массой транспортного средства (ПМТС) от 3,5 до 7,5 тонн.

II. Обоснование

1. В соответствии с пунктом 5.2.1.32 Правил № 13 установка электронной функции обеспечения устойчивости транспортного средства требуется для большинства транспортных средств категорий N₂, N₃, M₂ и M₃, однако это требование не распространяется на некоторые транспортные средства, в частности на транспортные средства специального назначения, перечисленные в сноске 12 к данному пункту. Эта группа транспортных средств точно не определена ни в каких правилах, и в качестве дополнительного разъяснения в скобках приводится перечень и описание некоторых видов таких транспортных средств.

2. Недавно предметом обсуждения стал особый тип транспортных средств – грузовые автомобили, у которых рама отрезана за кабиной и заменена новой задней рамой. Вместо конструкции с жестким мостом задние колеса устанавливаются на независимую подвеску. Это дает возможность осуществлять установку и перевозку грузового кузова, помещаемого на заднюю раму непосредственно между задними колесами. Наиболее распространенными видами грузов для таких транспортных средств являются вилочные погрузчики и рулонная сталь.

3. В качестве входных данных для управляющих алгоритмов электронным системам контроля устойчивости необходимы сигналы датчика бокового ускорения и датчика скорости рыскания. Места установки этих датчиков находятся в пределах участка, указанного изготовителем оригинального транспортного средства, и расположены в зоне кузова вышеупомянутых транспортных средств. Поэтому применение существующих систем контроля устойчивости невозможно по техническим причинам, и требование об обязательной установке электронной функции обеспечения устойчивости транспортного средства не должно распространяться на такие транспортные средства.

4. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого предложения на восемьдесят второй сессии и поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением.