



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****175-я сессия**

Женева, 19–22 июня 2018 года

Пункт 4.8.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:**Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRRF****Предложение по дополнению 15 к поправкам серии 11
к Правилам № 13 ООН (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 восемьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/86, пункт 14). Он основан на приложении III к докладу. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2018 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Дополнение 15 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств)

Пункт 5.2.1.10 изменить следующим образом:

«5.2.1.10 Рабочая, резервная и стояночная тормозные системы должны действовать на тормозные поверхности, соединенные с колесами, с помощью достаточно прочных деталей.

Когда тормозной момент на какую-либо конкретную ось или оси подается и фрикционной тормозной системой, и системой электрического рекуперативного торможения категории В, отключение последнего источника допускается при условии, что фрикционный тормоз остается постоянно включенным и может обеспечивать компенсацию, указанную в пункте 5.2.1.7.2.1.

Однако в случае кратковременных переходных периодов разъединения допускается неполная компенсация, но в течение одной секунды эта компенсация должна достигать не менее 75% от своего окончательного уровня.

Тем не менее во всех случаях постоянно соединенный фрикционный тормоз должен гарантировать, что и рабочая, и резервная тормозные системы продолжают действовать с предписанной эффективностью.

Разъединение тормозных поверхностей стояночной тормозной системы допускается только при том условии, что это разъединение осуществляется водителем со своего места или с устройства дистанционного управления с помощью системы, которая не может быть приведена в действие при утечке жидкости.

Устройство дистанционного управления, упомянутое выше, должно быть частью системы, отвечающей техническим требованиям, предусмотренным для АФРУ категории А в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в более поздней серии поправок».

Пункт 5.2.1.26.4 изменить следующим образом:

«5.2.1.26.4 После отключения устройства зажигания/запуска двигателя, контролирующего подачу электроэнергии на тормоза, и/или извлечения ключа должна сохраняться возможность включения стояночной тормозной системы и должна быть предотвращена возможность растормаживания.

Однако стояночная тормозная система может быть также расторможена, когда это действие является частью функционирования системы дистанционного управления, отвечающей техническим требованиям, установленным для АФРУ категории А в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в более поздней серии поправок».