



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по автоматизированным/автономным
и подключенным транспортным средствам*****Пятая сессия**

Женева, 10-14 февраля 2020 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

Правила № 13, 13-Н, 139 и 140 ООН:**уточнения****Предложение по дополнению к поправкам серии 11
к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных
транспортных средств)****Представлено экспертом от Российской Федерации****

Настоящее предложение вносится в целях корректировки официального текста Правил № 13 ООН на русском языке в связи с выявленными неточностями перевода. Оно касается только текста Правил № 13 ООН на русском языке. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, как указано в предлагаемом программном бюджете на 2020 год (A/74/6 (часть V раздел 20) пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Приложение 4:

Пункт 1.4.1.2.2 изменить следующим образом:

«1.4.1.2.2 каждое испытание повторяют на порожнем транспортном средстве. Что касается механического транспортного средства, то на его переднем сиденье может находиться, помимо водителя, второе лицо, следящее за результатами испытания;

в случае тягача, **предназначенного для буксирования** полуприцепа испытания в ненагруженном состоянии проводят без полуприцепа с учетом массы ~~тягача-колёса~~ **седельно-сцепного устройства**. Масса транспортного средства включает также массу запасного колеса, если оно указано в стандартной спецификации транспортного средства;

...».

Пункт 3 изменить следующим образом:

«3 Эффективность тормозных систем транспортных средств категории **О**».

Приложение 7, часть А:

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2 ~~Емкость~~ **Производительность** источников энергии».

Приложение 7, часть В:

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2 ~~Емкость~~ **Производительность** источников энергии».

Пункт 2.2.1 изменить следующим образом:

«2.2.1 Режим работы ~~источником~~ **источника** вакуума должен соответствовать:»

Приложение 7, часть С:

Пункт 1.1.1 изменить следующим образом:

«1.1.1 Транспортные средства, для работы тормозных систем которых требуется накопленная энергия, обеспечиваемая находящейся под давлением тормозной жидкостью, должны быть оснащены накопителями энергии (аккумуляторами энергии), отвечающими с точки зрения ~~производительности емкости~~ требованиям пункта 1.2 настоящего приложения (раздел С)».

Пункт 1.1.2 изменить следующим образом:

«1.1.2 Вместе с тем, никаких правил в отношении ~~производительности емкости~~ накопителей энергии не предписывается, если тормозная система устроена таким образом, что при отсутствии любого запаса энергии можно при помощи устройств управления рабочей тормозной системой обеспечить эффективность торможения, по меньшей мере равную эффективности, предписанной для резервной тормозной системы».

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2 ~~Емкость~~ **Производительность** гидравлических источников энергии».

Пункт 2.1.2.1 изменить следующим образом:

«2.1.2.1 Во время испытания для определения значения времени t ~~ежесекундной~~ **производительности** источника энергии должна быть равной ~~ежесекунтной производительности~~, достигаемой при частоте вращения двигателя, соответствующей максимальной мощности, или при частоте вращения, допускаемой ограничителем скорости».

Приложение 8:

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Система пружинного тормоза не должна использоваться в качестве рабочей тормозной системы. Однако при выходе из строя какого-либо элемента привода рабочего тормоза система пружинного тормоза может быть использована для достижения остаточной эффективности, предписанной в пункте 5.2.1.4 настоящих Правил, если водитель может ~~добиться этого постепенно~~ **осуществить регулируемое торможение**. Для механических транспортных средств, за исключением тягачей полуприцепов, которые отвечают требованиям, содержащимся в пункте 5.2.1.4.1 настоящих Правил, система пружинного тормоза не должна служить единственным источником остаточного торможения. Использование вакуумных пружинных тормозов на прицепах не допускается.»

Приложение 10:

Пункт 1.3.1 изменить следующим образом:

«1.3.1 Во время официального утверждения типа производится проверка соответствия нарастания тормозного усилия на оси каждой независимой группы осей нижеследующим диапазонам давления:

а) Грузные транспортные средства:

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси, когда давление на соединительной головке ~~энергетического устройства~~ соответствует диапазону 20–100 кПа или эквивалентной заданной цифровой величине.

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси любой другой группы осей, когда давление на соединительной головке ~~энергетического устройства~~ составляет ≤ 120 кПа или соответствует эквивалентной заданной цифровой величине.

б) Порожные транспортные средства:

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси, когда давление на соединительной головке ~~энергетического устройства~~ соответствует диапазону 20–100 кПа или эквивалентной заданной цифровой величине».

Пункт 1.3.1.1 изменить следующим образом:

«1.3.1.1. Когда колесо(а) оси(ей) поднято(ы) над поверхностью и его (их) можно свободно вращать, обеспечивают возрастающую тормозную нагрузку и измеряют давление на соединительной головке ~~энергетического устройства~~, соответствующее состоянию, когда это(и) колесо(а) уже невозможно вращать рукой. Это состояние представляет собой развитие тормозного усилия».

II. Обоснование

1. *Приложение 4, пункт 1.4.1.2.2:* Вводится уточняющий текст, устраняющий неопределённость. В контексте данного параграфа в английском оригинале «fifth wheel» - сокращение от «fifth wheel coupling device» - «седельно-сцепное устройство».
 2. *Приложение 4, пункт 3:* Пропущено обозначение категории транспортных средств.
 3. *Приложение 7, части A и B, пункт 2 в каждой части:* В данных пунктах содержатся требования к компрессорам, поэтому вместо термина «емкость» необходимо указать «производительность».
 4. *Приложение 7, часть B, пункт 2.2.1:* Исправление опечатки.
 5. *Приложение 7, часть C, пункты 1.1.1 и 1.1.2:* В этих пунктах содержатся требования к накопителям энергии (ресиверам), поэтому вместо термина «производительность» необходимо использовать термин «емкость».
 6. *Приложение 7, часть C, пункт 2:* В этом пункте содержатся требования к насосам, поэтому вместо термина «емкость» необходимо использовать термин «производительность».
 7. *Приложение 7, часть C, пункт 2.1.2.1:* Термин «скорость подпитки» некорректный. Его необходимо заменить на «производительность».
 8. *Приложение 8, пункт 2.1:* В соответствии с предписанием, установленным в данном пункте, система пружинного тормоза должна обеспечивать регулируемое торможение.
 9. *Приложение 10, пункты 1.3.1 и 1.3.1.1:* Удаляется текст «опорно-сцепного устройства», который отсутствует в английском оригинале.
-