

27 August 2013

Соглашение

О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний*

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

Добавление 12: Правила № 13

Пересмотр 7 – Исправление 2

Исправление 1 к Пересмотру 7 Правил – Дата вступления в силу: 13 марта 2013 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N и О в отношении торможения



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года.

Приложение 12

Пункты 10.3–10.4.1 исправить следующим образом:

"10.3 Контроль эффективности торможения

10.3.1 Сумма тормозных усилий, действующих по окружности колес прицепа, должна быть не меньше $B^* = 0,50 g.G_A$, включая сопротивление качению $0,01 g.G_A$. Это соответствует тормозному усилию $B = 0,49 g.G_A$. В этом случае максимально разрешенное давление на сцепку составляет:

$D^* = 0,067 g.G_A$ для многоосных прицепов с поворотным дышлом;

и

$D^* = 0,10 g.G_A$ для прицепов с жесткой сцепкой.

Для проверки соблюдения этих условий используют следующие формулы:

10.3.1.1 для инерционных тормозов с механическим приводом:

$$\left[\frac{B.R}{\rho} + n \cdot P_o \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq i_H;$$

10.3.1.2 для инерционных тормозов с гидравлическим приводом:

$$\left[\frac{B.R}{n \cdot \rho'} + P_o \right] \frac{I}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq \frac{i_h}{F_{HZ}}.$$

10.4 Контроль хода устройства управления

10.4.1 Для устройств управления многоосных прицепов с поворотным дышлом, у которых система тяг тормозов зависит от положения тягового устройства, ход s устройства управления должен быть больше полезного хода s' устройства управления, причем разница должна быть не меньше потери хода s_o . Потеря хода s_o не должна превышать полезный ход s' более чем на 10%".