|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | E/ECE/324/Rev.1/Add.12/Rev.8/Amend.5−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.12/Rev.8/Amend.5 | | |
|  | | |  | 2 November 2018 |

Соглашение

О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций 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 правил Организации Объединенных Наций[[1]](#footnote-1)\*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

Добавление 12 – Правила № 13 ООН

Пересмотр 8 – Поправка 5

Дополнение 15 к поправкам серии 11 − Дата вступления в силу: 16 октября 2018 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий M, N и O в отношении торможения

Данный документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ ECE/TRANS/WP.29/2018/9 (с поправками, содержащимися в пункте 90 доклада ECE/TRANS/WP.29/1137).



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Сноску 12* 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 нестандартном шасси, на которых датчик(и) для определения значений поперечной составляющей ускорения и/или угловой скорости рыскания, необходимый(е) для функционирования контроля устойчивости, не может (не могут) быть установлен(ы) в конкретной зоне поблизости от центра тяжести транспортного средства без ущерба для специального назначения 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 А, относящиеся к категориям М2 и М3, сочлененные городские и междугородные автобусы, тягачи категории N2 для полуприцепов с полной массой транспортного средства (ПМТС) от 3,5 до 7,5 тонн».

*Приложение 5*

*Пункты 2.2 и 2.2.1* исключить.

*Пункты 2.3−2.4.1 (прежние)*, изменить нумерацию на 2.2−2.3.1.

*Приложение 12*

*Пункты 2.3.10 и 2.3.11* исключить.

*Пункт 2.3.12 (прежний)*, изменить текст и нумерацию следующим образом:

«2.3.10 scd мaксимальный дифференциальный ход, приемлемый для компенсатора в силу его геометрических и конструктивных характеристик, когда только один тормоз приводится в действие при движении вперед, а другой − при движении назад, допуская одинаковое напряжение обоих тросов/обеих тяг.

(См. рис. 5A добавления 1)».

*Сноску 1* исключить.

*Пункт 8.1.2* изменить следующим образом:

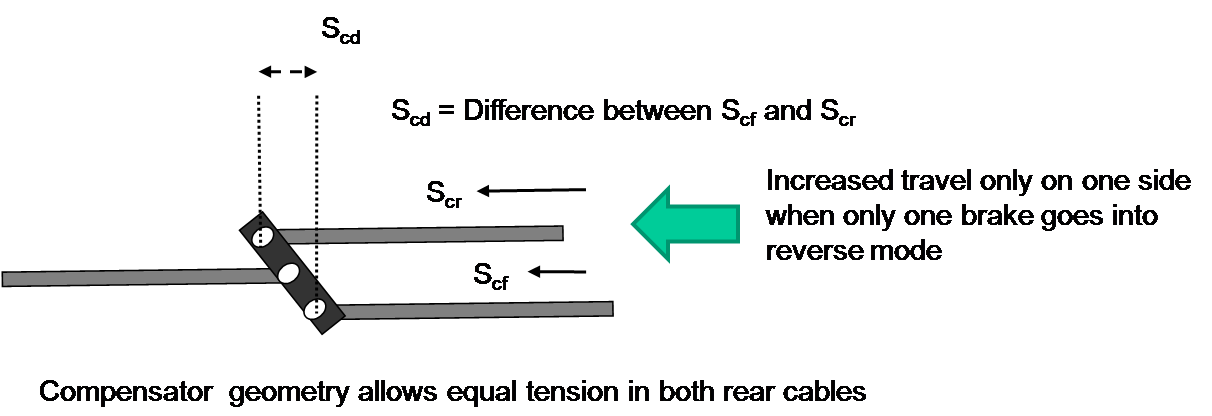
«8.1.2 Должны предоставляться детали рисунка с целью продемонстрировать, что сочленение компенсатора достаточно для обеспечения приложения равного натяжения к каждому из задних тросов. Компенсатор должен иметь достаточную ширину, чтобы облегчить дифференциальный ход слева направо. Зажимы хомута также должны быть достаточно глубокими по сравнению с их шириной, с тем чтобы они не препятствовали работе сочленения, когда компенсатор находится под углом.

Дифференциальный ход компенсатора (scd) определяют по формуле:

scd ≥ 1,2 • sr».

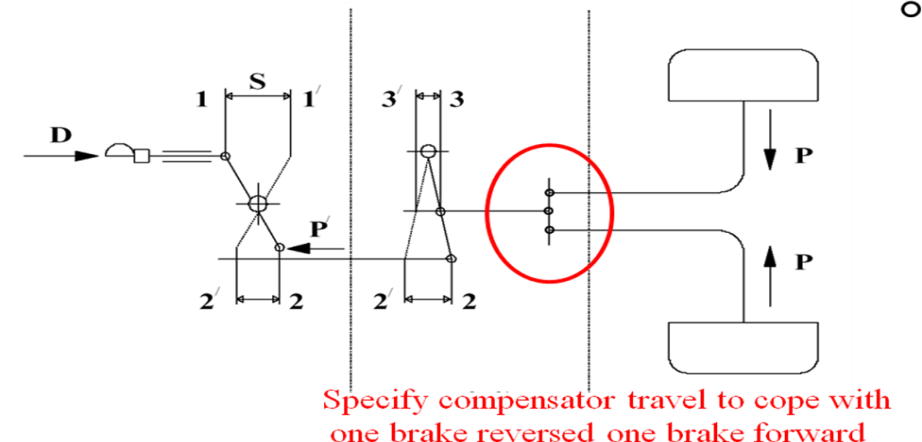
*Приложение 12, добавление 1, рис. 5A* изменить следующим образом:

«Рис. 5А   
Тормозная система с механическим приводом   
(см. пункт 2.3 настоящего приложения)



**Увеличение хода только в одну   
сторону, когда при движении назад включается только один тормоз**

**Конфигурация компенсатора обеспечивает равное натяжение обоих задних тросов**

».

*Приложение 12, добавление 4*

*Пункты 6.1.1–6.1.3* исключить.

*Включить новые пункты 6.1.1 и 6.1.2* следующего содержания:

«6.1.1 Maксимально возможный дифференциальный ход компенсатора

scd= мм

6.1.2 Отношение 1,2 \* sr = \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ мм

(не должно превышать scd)».

*Приложение 21*

*Пункт 2.1.4, второй абзац* изменить следующим образом:

«Помимо этого, задействование систем, связанных с функцией обеспечения устойчивости транспортного средства (включая антибуксовочное устройство, устройство стабилизации прицепа, блок управления тормозами на поворотах, другие аналогичные функции, которые срабатывают в зависимости от режима работы двигателя, тормозного момента на отдельном колесе и имеют общие компоненты с функцией обеспечения устойчивости, и то обстоятельство, что функцией ЭКУ или ФОУТС оказывается воздействие на угол поворота одного или более колес для обеспечения устойчивости транспортного средства), может также указываться водителю при помощи мигающего оптического предупреждающего сигнала».

1. \* Прежние названия 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 (первоначальный вариант);

   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, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2). [↑](#footnote-ref-1)