

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*

(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 М, 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).



* 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).

GE.18-18480 (R) 120219 130219

1818480

Просьба отправить на вторичную переработку



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 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».

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 s_{cd} максимальный 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. 5А 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.

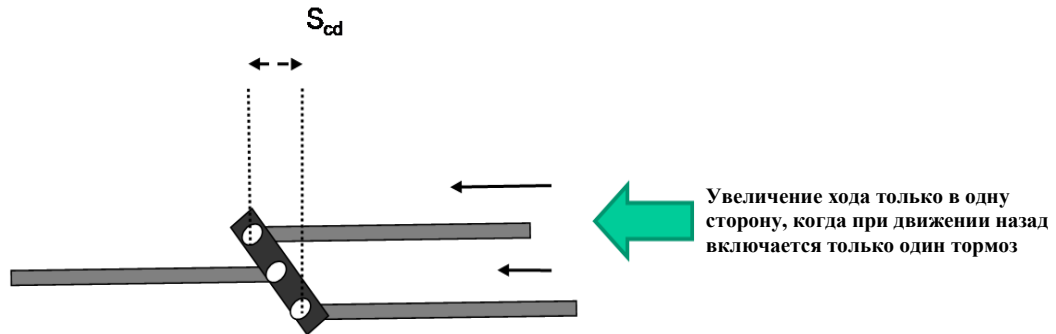
Дифференциальный ход компенсатора (s_{cd}) определяют по формуле:

$$s_{cd} \geq 1,2 \cdot s_r».$$

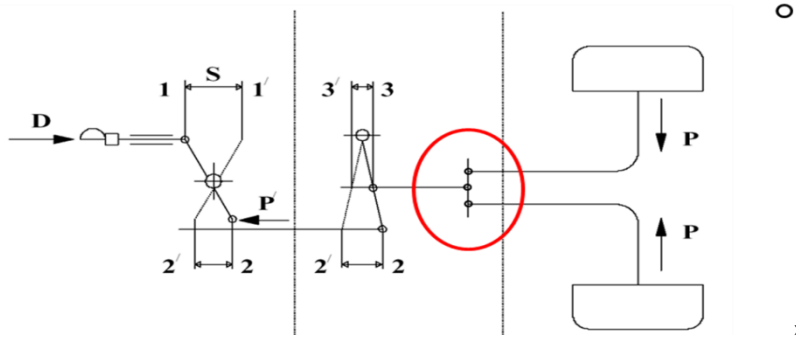
Приложение 12, добавление 1, рис. 5А изменить следующим образом:

«Рис. 5А

Тормозная система с механическим приводом
(см. пункт 2.3 настоящего приложения)



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 Максимально возможный дифференциальный ход компенсатора

$s_{cd} =$ _____ мм

6.1.2 Отношение $1,2 * s_r =$ _____ мм

(не должно превышать s_{cd})».

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».