



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2010/4
18 December 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятидесятая сессия

Женева, 9-12 марта 2010 года

Пункт 4.2.10 предварительной повестки дня

СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам

Предложение по дополнению 10 к Правилам № 13-Н
(Тормозные системы транспортных средств категорий M₁ и N₁)

Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части */

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части на ее шестьдесят шестой сессии в порядке обновления Правил № 13-Н в отношении сигнала аварийной остановки и ссылки на стандарт ISO 9128. В его основу положены документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8 без поправок и документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20 с поправками, указанными в пункте 6 доклада (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/66, пункты 6 и 12). Он представляется на рассмотрение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административного комитета (AC.1).

*/ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

Пункт 5.2.1.13, ссылку на "ISO 9128:1987" изменить на "ISO 9128:2006".

Пункты 5.2.23 - 5.2.23.2 изменить следующим образом:

"5.2.23 В случае когда транспортное средство оснащено средствами для предупреждения об экстренном торможении, включение и выключение сигнала экстренного торможения должно производиться только в результате задействования системы рабочего тормоза при соблюдении следующих условий: б/

5.2.23.1 сигнал не включается при значениях замедления транспортного средства менее 6 м/с^2 , однако он может приводиться в действие при любом замедлении не менее этого значения, фактическая величина которого определяется изготовителем транспортного средства.

Сигнал деактивируется не позднее того момента, когда замедление снижается до уровня менее $2,5 \text{ м/с}^2$.

5.2.23.2 могут также применяться следующие условия:

a) сигнал может приводиться в действие в условиях предполагаемого замедления транспортного средства в результате запроса на торможение с соблюдением пороговых значений включения и выключения, определенных в пункте 5.2.23.1 выше;

или

b) сигнал может включаться при скорости более 50 км/ч , когда антиблокировочная система работает в режиме непрерывной цикличности (как это определено в пункте 2 приложения б).

Сигнал деактивируется, когда антиблокировочная система прекращает работать в режиме непрерывной цикличности".
