



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят седьмая сессия

Женева, 26–29 июня 2012 года

Пункт 4.9.1 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов поправок
к действующим правилам, представленных GRRF**

Предложение по дополнению 14 к Правилам № 13-Н (тормозные системы транспортных средств M₁ и N₁)

Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части*

Приведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) на ее семьдесят второй сессии в целях уточнения показателей эффективности торможения, которые целесообразны в случае различных положений ключа зажигания. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1 с поправками, содержащимися в докладе (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/72, пункт 12, и приложение II). Этот текст передается на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.04) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

Пункт 5.2.20.1 изменить следующим образом:

- "5.2.20.1 При растормаживании стояночного тормоза рабочая тормозная система должна удовлетворять следующим требованиям:
- а) в том случае, если пусковой переключатель двигателя установлен в положение "включено", она должна обеспечивать общее статическое тормозное усилие, которое, по крайней мере, эквивалентно усилию, требуемому в случае испытания типа 0 на эффективность рабочего тормоза, предписанного в пункте 2.1 приложения 3 к настоящим Правилам,
 - б) в течение первых 60 секунд после перевода пускового переключателя в положение "выключено" или "заблокировано" и/или после извлечения ключа зажигания она должна обеспечивать в результате трех нажатий на педаль тормоза общее статическое тормозное усилие, которое, по крайней мере, эквивалентно усилию, требуемому в случае испытания типа 0 на эффективность рабочего тормоза, предписанного в пункте 2.1 приложения 3 к настоящим Правилам, и
 - в) по истечении указанного выше периода либо в течение 60 секунд после четвертого нажатия на педаль тормоза – в зависимости от того, какой из этих моментов наступает раньше, – она должна обеспечивать общее статическое тормозное усилие, которое, по крайней мере, эквивалентно усилию, требуемому в случае испытания типа 0 на эффективность аварийного тормоза, предписанного в пункте 2.2 приложения 3 к настоящим Правилам.

При этом понимается, что энергопривод рабочей тормозной системы обеспечивает достаточное количество энергии".
