**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил**

**в области транспортных средств**

**Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части**

**Восьмидесятая сессия**

Женева, 15–18 сентября 2015 года

Пункт 9 a) предварительной повестки дня

**Механизм рулевого управления – Правила № 79**

 Предложение по поправкам к Правилам № 79 (механизм рулевого управления)

 Представлено экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей и Международной организации предприятий автомобильной промышленности[[1]](#footnote-1)

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, − зачеркнут.

 I. Предложение

*Включить новый пункт 5.3.1.*6 следующего содержания:

«5.3.1.6. **Требования к эффективности торможения, содержащиеся в пунктах 5.3.1.4 и 5.3.1.5 выше, не применяются, если тормозная система устроена таким образом, что в случае отсутствия всякого запаса энергии можно при помощи органа управления рабочим тормозом обеспечить эффективность торможения, равную по меньшей мере, эффективности, предписанной для системы аварийного торможения в:**

 **a) пункте 2.2 Правил № 13-H, приложение 3 (для транспортных средств M1 и N1);**

 **b) пункте 2.2 Правил № 13, приложение 4 (для транспортных средств M2, М3 и N)**».

*Пункт 5.3.1.6 (прежний)*, изменить нумерацию на 5.3.1.7.

 II. Обоснование

1. В нынешнем тексте приложения 3 к Правилам ООН № 79 содержатся требования, которые должны выполняться в том случае, когда системы торможения и рулевого управления имеют один и тот же источник энергии (пункт 5.3.1.4) и одно и то же устройство энергопитания (пункт 5.3.1.5). Однако эти требования не согласованы с требованиями Правил ООН № 13-Н. В соответствии с пунктом 1.1.2 приложения 4 к Правилам ООН № 13-Н наличие емкости, обеспечивающей определенное число резких остановок после отказа источника питания, требуется ТОЛЬКО в том случае, когда невозможно обеспечить уровень эффективности, предписанный для системы аварийного торможения, с помощью мускульной энергии без дополнительно прилагаемой энергии: см. пункт 1.1.2.

2. В нынешнем тексте приложения 3 к Правилам ООН № 79 содержатся требования, которые должны выполняться в том случае, когда системы торможения и рулевого управления имеют один и тот же источник энергии (пункт 5.3.1.4) и одно и то же устройство энергопитания (пункт 5.3.1.5). Однако эти требования не согласованы с требованиями Правил ООН № 13. В соответствии с пунктом 1.1.3 приложения 7 к Правилам ООН № 13 наличие емкости, обеспечивающей определенное число резких остановок после отказа источника питания, требуется ТОЛЬКО в том случае, когда невозможно обеспечить уровень эффективности, предписанный для системы аварийного торможения, с помощью мускульной энергии без дополнительно прилагаемой энергии: см. пункт 1.1.3.

3. Нынешний текст Правил № 79 можно истолковать таким образом, что требуемое число резких остановок необходимо обеспечить независимо от конструкции рабочей тормозной системы, даже в случае тормозной системы с усилителем.

4. Настоящее предложение имеет целью уточнить формулировку Правил № 79 и привести ее в соответствие с Правилами ООН № 13-Н и 13.

1. В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012−2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, 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. [↑](#footnote-ref-1)