

**Изменение № 4 ГОСТ 22895—77 Тормозные системы и тормозные свойства автотранспортных средств. Нормативы эффективности. Технические требования**

**Утверждено и введено в действие Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 21.03.88 № 631**

**Дата введения 01.07.88**

Наименование стандарта. Заменить слова: «Технические требования» на «Общие технические требования»; «Technical requirements» на «General technical requirements».

*(Продолжение см. с. 206)*

*(Продолжение изменения к ГОСТ 22895—77)*

Раздел 1 изложить в новой редакции: «1. Настоящий стандарт распространяется на тормозные системы пассажирских и грузовых автомобилей, автопоездов, автобусов, троллейбусов, автомобильных прицепов, полуприцепов и специальных прицепных систем (далее — автотранспортных средств), предназначенных для эксплуатации на автомобильных дорогах общей сети СССР, и устанавливает технические требования к тормозным системам и нормативы их эффективности.

*(Продолжение см. в. 207)*

Стандарт не распространяется на тормозные системы автотранспортных средств, максимальная скорость которых не превышает 25 км/ч, автотранспортных средств с двигателем, имеющих менее четырех колес, если их полная масса не превышает 1 т, тягелозовов, и автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации, за исключением периода действия для них гарантийных обязательств предприятий-изготовителей.

Основные термины, используемые в стандарте, и их определения приведены в справочном приложении 2».

Пункт 2.1. Таблица 1. Примечание 3. Исключить слова: «категорий М».

Пункт 2.14 изложить в новой редакции: «2.14. Тормозная педаль и ее кронштейн, соединение между тормозной педалью и главным тормозным цилиндром или тормозным краном, корпуса тормозных аппаратов (включая колесные тормозные гидроцилиндры, тормозные камеры и пневмоцилиндры) и их поршни, система тормозных рычагов и кулаков, тормозные колодки, барабаны и диски не должны выходить из строя из-за поломок на протяжении всего срока службы автотранспортного средства в условиях эксплуатации, для которых оно предназначено».

Раздел 2 дополнить пунктом — 2.19: «2.19. Устройства, не относящиеся к тормозным системам, и вспомогательная тормозная система могут получать энергию из энергоаккумуляторов других тормозных систем только при условии, что при выходе из строя источника энергии во время движения автотранспортного средства работа этих устройств и вспомогательной тормозной системы или их неисправность не вызывают уменьшения запаса энергии в энергоаккумуляторах ниже уровня, при котором после четырех полных приведений в действие органа управления рабочей тормозной системой при пятом приведении его в действие обеспечивается торможение автотранспортного средства с эффективностью, указанной в п. 6.3, а также не вызывают включения пружинных аккумуляторов энергии, при их наличии».

Пункт 4.1. Заменить слова: «и установившегося замедления» на «установившегося замедления и времени срабатывания привода»;

дополнить словами: «Оценка эффективности рабочей тормозной системы автотранспортных средств категорий М и N может производиться по любым двум из указанных критериев»;

примечание 1. Исключить слова: «на стендовые и дорожные. Дорожные испытания разделяют»;

примечание 5. Второй абзац. Исключить категории: « $M_2$  и  $N_2$ »; дополнить примечанием — 7: «При испытаниях рабочей и запасной тормозных систем в режимах, указанных в табл. 2, 2а и 3, автотранспортное средство не должно выходить из коридора шириной 3,5 м, при этом не должно происходить блокирование колес».

Пункт 4.3. Заменить слова: «нормы» на «нормативы»; «в табл. 2» на «в табл. 2а»;

таблицу 2 изложить в новой редакции (кроме примечаний) (см. с. 208):

дополнить таблицей — 2а (см. с. 209):

примечание дополнить словами: «к табл. 2 и 2а»;

примечание 2 дополнить словами: «Для автотранспортных средств категории N, начальная скорость торможения которых отличается от указанной в табл. 2а более чем на 10 км/ч, при расчете тормозного пути значение установившегося замедления должно составлять  $5,5 \text{ м/с}^2$ »;

дополнить примечанием — 3: «3. Для автотранспортных средств, производство которых начато до 01.01.88, допускается применение нормативов по табл. 2 до 01.01.90».

Пункт 4.4.1. Заменить слова и значения: «% массы» на «процентах нагрузки»; 56 % на 50 % (2 раза);  $5,5 \text{ м/с}^2$  на  $5,0 \text{ м/с}^2$ ; 11,5 % на 10,0 %; 7,6 на 6,7;

дополнить примечанием: «Примечание. Нагрузка, приходящаяся на ось (оси), определяется расчетным путем с учетом ее перераспределения на тягач при торможении автотранспортного средства категории O в составе автопоезда с замедлением, указанным в п. 4.4.1».

(Продолжение см. с. 208)

**Нормативы эффективности рабочей тормозной системы автотранспортных средств категорий М и N и автопоездов\***

Наименование автотранспортного средства	Категория	Начальная скорость торможения $V_0$ , км/ч	Усилие на органе управления $P_{п}$ , кгс, не более		Тормозной путь $S_T$ , м, не более	Установившееся замедление $f_{уст}$ , м/с <sup>2</sup> , не менее	Тормозной путь $S_T$ , м, не более	Установившееся замедление $f_{уст}$ , м/с <sup>2</sup> , не менее	Тормозной путь $S_T$ , м, не более	Установившееся замедление $f_{уст}$ , м/с <sup>2</sup> , не менее			
			ручном	ножном							При испытаниях		
											ноль	I	II
Пассажирские и грузо-пассажирские автомобили, автобусы	$M_1$	80	40	50	43,2	7,0	52,1	5,6	—	—			
	$M_2$	60	—	70	32,1	6,0	38,0	4,8	39,8	4,5			
	$M_3$												
Пассажирские автопоезда	$M_1$	80	40	50	50,7	5,8	61,7	4,6	—	—			
	$M_2$	60	—	70	33,9	6,0	39,8	4,8	41,6	4,5			
	$M_3$												
Грузовые автомобили	$N_1$	70	—	70	44,8	5,5	53,5	4,4	—	—			
	$N_2$	50	—		25,0		29,4		—				
	$N_3$	40	—		17,2		20,0		21,0	4,1			
Грузовые автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий:	$N_1$	70	—	70	46,9	5,5	55,6	4,4	—	—			
	$N_2$	50	—		26,5		30,9		—				
	$N_3$	40	—		18,4		21,2		22,2	4,1			

\* до 01.01.90

(Продолжение см. с. 209)

**Нормативы эффективности рабочей тормозной системы автотранспортных средств категорий М и N и автопоездов**

Наименование автотранспортного средства	Категория	Начальная скорость торможения $V_0$ , км/ч	Усилие на органе управления $P_{II}$ кгс, не более		Тормозной путь $S_T$ , м, не более	Установившееся замедление $I_{уст}$ , м/с <sup>2</sup> , не менее	Тормозной путь $S_T$ , м, не более	Установившееся замедление $I_{уст}$ , м/с <sup>2</sup> , не менее	Тормозной путь $S_T$ , м, не более	Установившееся замедление $I_{уст}$ , м/с <sup>2</sup> , не менее						
			ручном	ножном							При испытаниях					
											ноль		I		II	
Пассажирские и грузо-пассажирские автомобили, автобусы	$M_1$	80	40	50	43,2	7,0	52,1	5,6	—	—						
	$M_2$	60	—	70	32,1	6,0	38,0	4,8	—	—						
	$M_3$								39,8	4,5						
Пассажирские автопоезда	$M_1$	80	40	50	50,7	5,8	61,7	4,6	—	—						
	$M_2$	60	—	70	33,9	6,0	39,8	4,8	—	—						
	$M_3$								41,6	4,5						
Грузовые автомобили	$N_1$	80	—	—	61,2	—	73,5	—	—	—						
	$N_2$	60	—	70	36,7	5,0	43,6	4,0	—	—						
	$N_3$								45,9	3,7						
Грузовые автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий:	$N_1$	80	—	—	63,6	—	75,9	—	—	—						
	$N_2$	60	—	70	38,5	5,0	45,4	4,0	—	—						
	$N_3$								47,7	3,7						

(Продолжение см. с. 210)

Пункт 6.1. Примечание исключить.

Пункт 6.3. Заменить слово: «нормы» на «нормативы»;

таблица 3. Примечание. Заменить слова: «к табл. 2» на «к табл. 2 и 2а».

Пункт 7.3 дополнить словами: «Применение энергоаккумуляторов на полноприводных автомобилях допускается по согласованию с заказчиком».

Пункт 8.2 дополнить абзацем: «Суммарная тормозная сила стояночной тормозной системы троллейбуса должна обеспечивать удержание его на уклоне, заданном техническими условиями на троллейбус, но не менее 15 % — для одиночных и 10 % — для сочлененных троллейбусов».

Пункт 1.116. Первый абзац изложить в новой редакции: «При торможении автомобиля-тягача запасной тормозной системой должна срабатывать запасная или рабочая тормозная система прицепа (полуприцепа). При торможении автомобиля-тягача стояночной тормозной системой должна срабатывать стояночная или рабочая тормозная система прицепа (полуприцепа).

Пункт 11.2. Заменить ссылку: п. 4.4 на 4.4.1.

Пункт 11.7. Первый абзац. Исключить слова: «которая может приводиться в действие не из кабины водителя».

(ИУС № 6 1988 г.)