



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

Рабочая группа по вопросам торможения  
и ходовой части

Восемьдесят первая сессия

Женева, 1–5 февраля 2016 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Торможение мотоциклов – Правила № 78**

**Предложение по дополнению к Правилам № 78  
(Единообразные предписания, касающиеся  
официального утверждения транспортных средств  
категорий L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> и L<sub>5</sub> в отношении торможения)**

**Представлено экспертами от Международной ассоциации  
заводов-изготовителей мотоциклов\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов с целью предусмотреть возможность использования сигналов экстренного торможения (СЭТ). Изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом (новые положения) или зачеркиванием (исключенные элементы).

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, 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.



## I. Предложение

Включить пункт 2.30 следующего содержания:

«2.30 "Сигнал экстренного торможения" означает логический сигнал, указывающий на экстренное торможение, определенное в пункте 5.1.15–5.1.15.2 настоящих Правил».

Включить новые пункты 5.1.15–5.1.15.2 следующего содержания:

«5.1.15 Когда транспортное средство оснащено средствами для предупреждения об экстренном торможении, включение и выключение сигнала экстренного торможения должно производиться только в результате задействования рабочей тормозной системы при соблюдении следующих условий\*:

5.1.15.1 сигнал не включается при значениях замедления транспортного средства менее  $6 \text{ м/с}^2$ , 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 значения менее  $2,5 \text{ м/с}^2$ .

5.1.15.2 Могут также применяться следующие условия:

а) 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 5.1.15.1 выше;

или

б) сигнал может включаться при скорости более  $50 \text{ км/ч}$ , когда антиблокировочная система работает в режиме непрерывной цикличности (как определено в пункте 9.1 приложения 3), и замедлении, по крайней мере,  $2,5 \text{ м/с}^2$ . Замедление может происходить исходя из предположения, указанного в подпункте а). Сигнал деактивируется, когда антиблокировочная система прекращает работать в режиме непрерывной цикличности.

В нижней части страницы включить сноску, относящуюся к пункту 5.1.15, следующего содержания:

-----  
\* В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства».

## II. Обоснование

1. Сигнал экстренного торможения уже применяется на автомобилях. Поскольку мотоциклы используются в тех же дорожных условиях, такую же возможность целесообразно предусмотреть и на мотоциклах.

2. Предложение было подготовлено с учетом положений, касающихся сигнала экстренного торможения в Правилах № 13-Н, с изменением, отражающим разли-

чия между автомобилями и мотоциклами. Это изменение дополнительно предусматривает минимальное замедление в условиях срабатывания АБС согласно пункту 5.1.15.2 b). Приведение в действие сигнала происходит в результате замедления не менее  $2,5 \text{ м/с}^2$ , при этом признается, что на независимых тормозных системах, характерных для мотоциклов, АБС может работать в режиме непрерывной цикличности на одном колесе и не затормаживать другое колесо.

3. Эта поправка позволяет согласовать положения Правил № 78 с предлагаемой поправкой к ГТП № 3.

4. Параллельно с этим МАЗМ направила предложение Рабочей группе GRE (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2015/40) о внесении поправки в Правила № 53 (установка устройств освещения и световой сигнализации для транспортных средств L<sub>3</sub>), предусматривающей возможность оснащения транспортных средств сигналом экстренного торможения.

---