



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Рабочая группа по автоматизированным/автономным  
и подключенным транспортным средствам\*****Пятая сессия**

Женева, 10–14 февраля 2020 года

Пункт 9 b) предварительной повестки дня

**Тормозные системы мотоциклов:****Правила № 78 ООН****Предложение по поправкам новой серии 05  
к Правилам № 78 ООН (тормозные системы мотоциклов)****Представлено экспертом от Международной ассоциации  
заводов-изготовителей мотоциклов\*\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) в целях согласования требований Правил № 78 ООН с последними поправками к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 3 ООН, принятыми Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее четвертой сессии. В его основу положен неофициальный документ GRVA-04-05. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием – в случае исключенных элементов.

---

\* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**.

\*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Включить новый пункт 2.31 следующего содержания:

«**2.31** "Деактивация антиблокировочной тормозной системы" означает перевод системы в состояние, при котором она более не отвечает техническим требованиям, указанным в пункте 9 приложения 3 к настоящим Правилам».

Пункт 5.1.15 изменить следующим образом:

«5.1.15 ~~Когда~~ **Если** транспортное средство оснащено средствами для предупреждения об экстренном торможении, включение и выключение сигнала экстренного торможения должно производиться только в результате задействования **любой** рабочей тормозной системы при соблюдении ~~следующих~~ **предусмотренных** пунктами 5.1.15.1–5.1.15.2<sup>3</sup>».

Пункт 5.1.15.2 изменить следующим образом:

«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 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 м/с<sup>2</sup>. Замедление может происходить исходя из предположения, указанного в подпункте а). Сигнал деактивируется, когда антиблокировочная система прекращает работать в режиме непрерывной цикличности».**

Включить новый пункт 5.1.15.3 следующего содержания:

«**5.1.15.3 сигнал может включаться 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;**».

Пункт 5.1.16 изменить следующим образом:

«5.1.16 Возможность деактивации антиблокировочной тормозной системы не допускается.

~~В отступление от этого положения транспортные средства, которые подходят для внедорожного вождения и приспособление для деактивации антиблокировочной тормозной системы допускается, если транспортные средства оснащены переключателем режимов езды, позволяющим переходить на «внедорожный» режим или режим «повышенной проходимости», могут оснащаться каким либо одним органом управления (например, переключателем, рычагом, кнопкой, позицией меню) для деактивации функции антиблокировочной тормозной системы, которая допускается только и соблюдаются в следующие условия:~~

~~а) транспортное средство находится в неподвижном состоянии; и~~

<sup>3</sup> В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства.

- b) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы является результатом преднамеренного действия со стороны водителя в соответствии с одним из следующих методов:
- i) одновременное приведение в действие переключателя **деактивации** антиблокировочной тормозной системы и органа управления (т. е. рычага тормоза или педали) **рабочей тормозной системы системы передних или задних тормозов или комбинированной тормозной системы**; или
  - ii) приведение в действие переключателя **деактивации** антиблокировочной тормозной системы в течение не менее двух секунд; или
  - iii) переход не менее чем через два деления или уровня регулировки режима работы с помощью **органа управления (т. е. поворотной кнопки, переключателя на сенсорной панели или селектора позиции меню)**;
- c) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы допускается только в том случае, когда переключатель режимов езды находится в положении «внедорожный» или «повышенной проходимости»; и
- d) функция антиблокировочной тормозной системы активируется автоматически после каждого запуска двигателя транспортного средства, за исключением повторного запуска после непреднамеренной остановки двигателя **при выходе из режимов езды "внедорожный" или "повышенной проходимости" либо после каждого запуска двигателя транспортного средства**; и
- e) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы сигнализируется путем срабатывания индекса В.18, указанного в стандарте ISO 2575:2010 (ISO 7000 2623), или с помощью любого иного эквивалентного способа однозначной индикации, указывающей на то, что антиблокировочная тормозная система деактивирована. В качестве варианта световой сигнализатор, указанный в пункте 5.1.13, должен работать непрерывно (в режиме постоянного свечения или мигания); и желтого или автожелтого контрольного сигнала до тех пор, пока АБС не будет приведена вновь в режим полного функционирования или рабочее состояние, с использованием одного из нижеследующих методов:
- i) обозначение, указанное под индексом В.18 в стандарте ISO 2575:2010:
- 
- или
- ii) обозначение, указанное под индексом В.05 стандарта ISO 2575:2010:
-

со словом "OFF" (выкл.) (см. ниже) в соответствии с индексом Y.01 стандарта ISO 2575:2010, причем контрольные сигналы должны быть размещены рядом друг с другом:

「       」  
**OFF**  
「       」

или

- iii) надпись "ABS OFF" (АБС выкл.) или "ABS not available" (АБС не доступна);
- iv) постоянно активирован предупреждающий сигнал, предусмотренный в пункте 5.1.13 (в режиме постоянного свечения или мигания);
- gf) ~~мгновенная реактивация~~ активация функционального состояния антиблокировочной тормозной системы, которое соответствует требованиям к официальному утверждению антиблокировочной тормозной системы, во всех режимах работы должна гарантироваться и подтверждаться к удовлетворению органа по официальному утверждению типа, предусмотренным в пункте 9 приложения 3, путем однократного приведения в действие органа управления (например, посредством простого нажатия кнопки или переключателя), которое инициирует запуск системы АБС; и
- fg) запрет на любое программное обеспечение и/или блокирующее устройство, нарушающее или позволяющее обойти одно или более требований, изложенных в пунктах а)–ef)».

Включить новый пункт 5.1.18 следующего содержания:

**«5.1.18** Транспортное средство, оснащенное системой АБС, действующей на обеих осях, может быть оснащено выбираемым водителем режимом для отключения функции АБС на задней оси. Деактивация функции АБС на задней оси сигнализируется желтым или автожелтым контрольным сигналом либо контрольным сообщением\* до тех пор, пока АБС не будет приведена вновь в режим полного функционирования или рабочее состояние, с использованием одного из нижеследующих методов:

- i) обозначение, указанное под индексом В.18 в стандарте ISO 2575:2010:



со словом "REAR" (задн.), размещенным рядом с ним; или

- ii) обозначение, указанное под индексом В.18 в стандарте ISO 2575:2010:



с размещенными рядом с ним условным обозначением транспортного средства и стрелкой, направленной на заднюю ось; или

- iii) обозначение, указанное под индексом B.05 стандарта ISO 2575:2010:



- с надписью "REAR OFF" (задн. выкл.), размещенной рядом с ним; или
- iv) надпись "REAR ABS OFF" (задн. АБС выкл.) или "REAR ABS not available" (задн. АБС не доступна); или
- v) постоянно активирован предупреждающий сигнал, предусмотренный в пункте 5.1.13, в режиме мигания. Если деактивация системы АБС также сигнализируется этим предупреждающим сигналом в режиме мигания, как это предусмотрено в пункте 5.1.16 e)–iv), то частота мигания, сигнализирующего о деактивации системы АБС на одной оси, должна отличаться от частоты мигания, сигнализирующей о полной деактивации системы АБС.

**\* Всплывающие сообщения на приборной панели».**

*Включить новые пункты 9.5–9.9 следующего содержания:*

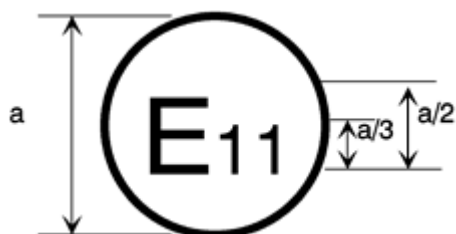
- «9.5 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 05 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывается в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 05.
- 9.6 Начиная с 1 сентября [2023] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, впервые предоставленные на основании поправок предшествующих серий после 1 сентября [2023] года.
- 9.7 Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила ООН после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании любой из предшествующих серий поправок к настоящим Правилам ООН.
- 9.8 Независимо от пункта 9.6 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения и распространения официальных утверждений типа ООН, первоначально предоставленные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам ООН после 1 сентября [2023] года и касающиеся типов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 05.
- 9.9 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании какой-либо предшествующей серии поправок к настоящим Правилам ООН».

Приложение 2 изменить следующим образом:

## «Схемы знаков официального утверждения»

Образец А

(См. пункт 4.4 настоящих Правил)



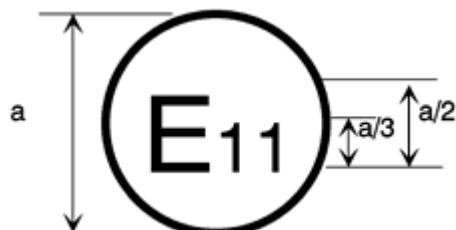
78R-052439  $\overline{\updownarrow} a/3$

$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве<sup>1</sup>, указывает, что этот тип транспортного средства был официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) в отношении торможения на основании Правил № 78 ООН под номером официального утверждения 0452439. Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления официального утверждения Правила № 78 ООН уже включали поправки серии 04 05.

Образец В

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a/3 \overline{\updownarrow}$

$a/3 \overline{\updownarrow}$

78	052439	$\overline{\updownarrow} a/2$
40	001628	$\overline{\updownarrow} a/2$

$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства был официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) на основании правил № 78 и 40 ООН. Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления официального утверждения Правила № 78 ООН включали поправки серии 04 05, а Правила № 40 ООН еще использовались в первоначальном варианте».

Приложение 3, пункт 9.1 изменить следующим образом:

«9.1 Общие положения:

- а) испытания применяются только к АБС, если они установлены **и активированы;**

...

<sup>1</sup> Этот номер приведен лишь в качестве примера.

- е) **транспортные средства с выбираемыми водителем режимами АБС (например, двухканальная система АБС, допускающая деактивацию АБС на задней оси) должны соответствовать техническим требованиям настоящего пункта во всех режимах, в которых активирована АБС».**

## **II. Обоснование**

1. Цель настоящего предложения заключается в завершении согласования положений Правил № 78 ООН с положениями ГТП № 3 ООН. Учитывая предложение по поправкам к ГТП № 3 ООН, представленное экспертом от Италии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/23 с поправками, изложенными в документе GRVA-04-23), которое было принято GRVA на ее четвертой сессии (сентябрь 2019 года), в настоящем документе МАЗМ предлагает изменить существующую формулировку, содержащуюся в Правилах № 78 ООН, с тем чтобы свести к минимуму различия между этими двумя правилами, как это было проиллюстрировано МАЗМ в ходе четвертой сессии GRVA с использованием документов GRVA-04-05 и GRVA-04-06.

2. Пункт 3.1.17 был добавлен в ГТП № 3 ООН с целью обеспечить надлежащее информирование водителя о включении режима езды, при котором деактивирована система АБС на задней оси. Для обеспечения последовательности это же требование было включено в настоящее предложение путем добавления пункта 5.1.18. С учетом того, что соблюдение этого обновленного требования может потребовать внесения технических изменений в транспортные средства, например изменения конструкции приборной панели, было сочтено необходимым представить настоящее предложение в виде новой серии поправок с переходными положениями, действующими не менее двух лет.