



---

## **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

Двенадцатая сессия

Женева, 24–28 января 2022 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

**Правила № 13, 13-Н, 139, 140 ООН и ГТП № 8 ООН:  
уточнения**

### **Предложение по поправкам к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств)**

**Представлено экспертами от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности и Европейской  
ассоциации поставщиков автомобильных деталей\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД). Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

## I. Предложение

Включить новый пункт 5.2.1.26.5 следующего содержания:

**«5.2.1.26.5 Если стояночная тормозная система выявляет запрос (генерируемый автоматически или инициируемый водителем) на приведение в действие стояночного тормоза, то включение требуемого по пункту 2.6 приложения 8 предупреждающего сигнала может быть отсрочено до тех пор, пока не будет обеспечено устойчивое состояние стояночного тормоза».**

Пункт 2.6 приложения 8 гласит (только для справки):

«2.6 В том случае, когда давление в питающей магистрали камеры сжатия пружины — кроме трубопроводов вспомогательного устройства растормаживания, работающего на жидкости под давлением, — опускается до уровня, начиная с которого приводятся в действие элементы тормоза, должно включаться визуальное или акустическое сигнальное устройство. Если это требование соблюдается, то сигнальное устройство может состоять из красного предупреждающего сигнала, указанного в пункте 5.2.1.29.1.1 настоящих Правил. Это положение не применяется к прицепам».

## II. Обоснование

1. Нынешним пунктом 2.6 приложения 8 предусматривается требование, согласно которому предупреждающее сигнальное устройство стояночного тормоза должно включаться после того, как приводятся в действие элементы тормоза, иными словами, как только давление в камере стояночного тормоза падает ниже заданного порогового уровня и усилие, прилагаемое к стояночному тормозу, начинает нарастать. Данное требование уже достаточно длительное время фигурирует в Правилах № 13, и под него довольно четко подпадает работа как пневматического, так и электрического приводов управления стояночной тормозной системы.

2. Однако в случае электрического привода управления возникает специфическая проблема, связанная с переходом от припаркованного состояния (тормоз приведен в действие) к незапаркованному (тормоз расторможен) или наоборот. Во время такого перехода от одного устойчивого состояния к другому сигнал предупреждения о стояночном тормозе уже может отображаться на дисплее водителя (тогда как электрический привод управления еще не переключился полностью на новый устойчивый режим — стояночный). В этом случае водитель может неверно истолковать ситуацию (полагая, что стояночный тормоз полностью задействован).

3. Цель настоящего предложения — устранить риск ошибочного истолкования ситуации водителем за счет введения требования, согласно которому предупреждающее сигнальное устройство может включаться только после того, как электрический привод управления стояночной тормозной системы перейдет в устойчивое состояние, при котором обеспечивается приведение в действие стояночного тормоза.

---