|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/2022/13 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  23 December 2021  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Сто восемьдесят шестая сессия**

Женева, 8–11 марта 2022 года

Пункт 4.7.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:  
Рассмотрение проектов поправок   
к существующим правилам ООН,   
представленных GRVA**

Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 78 ООН (торможение мотоциклов)

Представлено Рабочей группой по автоматизированным/ автономным и подключенным транспортным средствам[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее одиннадцатой сессии (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/11, п. 99).   
В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26 с поправками, изложенными в приложении V к докладу о работе сессии, и ECE/TRANS/WP.29/ GRVA/2021/27. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 2022 года.

*Пункты 2.31–2.32,* изменить нумерацию следующим образом:

«2.31 “*Сигнал торможения*” означает логический сигнал, указывающий тот момент, когда требуется или допускается включение стоп-сигнала, как это предусмотрено в пункте 5.1.17 настоящих Правил.

2.32 “*Система электрического рекуперативного торможения*” означает систему торможения, которая в ходе замедления позволяет преобразовывать кинетическую энергию транспортного средства в электрическую и не является частью системы рабочего тормоза.

2.33 “*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 5.1.17.2* изменить следующим образом:

«5.1.17.2 кроме того, в случае транспортных средств, оснащенных системами электрического рекуперативного торможения, которые создают тормозное усилие при отпускании устройства управления акселератором, сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями4:

| *Замедление транспортного средства путем рекуперативного торможения* | *Подача сигнала* |
| --- | --- |
|  |  |
| ≤1,3 м/с2 | Сигнал может подаваться |
| >1,3 м/с2 | Сигнал подается |

Во избежание быстрых изменений сигнала, приводящих к мерцанию стоп-сигналов, должны применяться соответствующие меры (например, гистерезис переключения, усреднение, временнáя задержка).

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

*Включить новый пункт 5.1.17.3* следующего содержания:

«5.1.17.3 После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении путем электрического рекуперативного торможения. Однако сигнал может подавляться при остановке.

Сигнал не подается, если замедление вызвано исключительно естественным торможением двигателя, сопротивлением воздуха/ сопротивлением качению и/или уклоном дороги.»

*Приложение 3, пункт 1.1.3* изменить следующим образом:

«1.1.3 Измерение ПКТ

ПКТ измеряется в соответствии с указаниями органа по официальному утверждению типа с использованием либо

a) эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту “ASTM International” E1136-19, по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч; либо

b) эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту “ASTM International” F2493-20, по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч1; либо

c) метода, указанного в добавлении 1 к настоящему приложению.

1 В этом случае полученное значение ПКТ преобразуют в эквивалентное значение, которое соответствует эталонной испытательной шине, отвечающей стандарту ASTM E1136-19, с помощью корреляционного уравнения, приведенного в стандарте ASTM E1337-19».

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, разд. 20), п. 20.76), 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)