



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***

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.

* 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.



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 отпуске устройства управления акселератором, сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями⁴:

<i>Замедление транспортного средства путем рекуперативного торможения</i>	<i>Подача сигнала</i>
$\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал может подаваться
$> 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал подается

Во избежание быстрых изменений сигнала, приводящих к мерцанию стоп-сигналов, должны применяться соответствующие меры (например, гистерезис переключения, усреднение, временная 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 подаваться 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
- а) эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту “ASTM International” E1136-19, по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч; либо
- б) эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту “ASTM International” F2493-20, по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч¹; либо

с) 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».
