



---

**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****Четырнадцатая сессия**

Женева, 26–30 сентября 2022 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

**Правила ООН № 13, 13-Н, 139, 140 и ГТП № 8 ООН:****Уточнения****Предложение по поправкам к Правилам № 140 ООН  
(системы электронного контроля устойчивости)****Представлено экспертом от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях обеспечения последовательности применения метода E1337 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM) для измерения пикового коэффициента торможения (ПКТ) в Правилах № 140 ООН путем включения ссылки на новый стандарт ASTM F2493, касающийся стандартной эталонной испытательной шины. Изменения к существующему 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

Пункт 8.2.2 и подпункты 8.2.2.1, 8.2.2.2 и 8.2.2.3 изменить следующим образом:

- «8.2.2 Испытательная поверхность дорожного покрытия должна обладать номинальным<sup>6</sup> пиковым коэффициентом торможения (ПКТ) 0,9, если не оговорено иное, при измерении с использованием одного из ~~двух~~ **следующих** методов:
- 8.2.2.1 стандартной эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту E1136-**19** Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-~~90~~**19** на скорости 40 миль/ч, или
- 8.2.2.2 метода определения значения коэффициента k, указанного в добавлении 2 к приложению 6 к Правилам № 13-Н, **или**
- 8.2.2.3 стандартной эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту F2493-20 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч. В данном случае ПКТ 1,017 эквивалентен 0,9 в пункте 8.2.2».**

## II. Обоснование

1. Цель настоящего предложения — обеспечить последовательность применения метода ASTM E1337 для измерения ПКТ согласно Правилам № 140 ООН путем включения ссылки на стандартную эталонную испытательную шину (СЭИШ), отвечающую новому стандарту F2493 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM).
2. В 2019 году стандарт ASTM E1337 для измерения ПКТ был обновлен и стал включать в себя новую СЭИШ F2493 в дополнение к более старой СЭИШ E1136. Кроме того, в данной последней версии стандарта ASTM E1337 приведены корреляционные уравнения для преобразования результатов, полученных для СЭИШ F2493, в значения, соответствующие СЭИШ E1136, и наоборот.
3. На семьдесят первой сессии Рабочей группы по шуму и шинам (GRBP) в январе 2020 года Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) сообщила, что производство СЭИШ E1136 прекратится в течение 2020 года, а ее продажи будут прекращены к концу 2021 года (GRBP-71-06). Невозможность приобретения новых СЭИШ E1136 может препятствовать использованию метода ASTM E1337, предусмотренного Правилами № 140 ООН.
4. Таким образом, с тем чтобы по-прежнему гарантировать возможность применения метода ASTM E1337 для целей новых и существующих утверждений типа в соответствии с Правилами № 140 ООН при сохранении существующих положений о ПКТ без изменений, необходимо включить дополнительную ссылку на новую СЭИШ F2493 и на уравнение для преобразования, приведенное в стандарте ASTM E1337.