

17 November 2022

Соглашение

О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

Добавление 77 — Правила № 78 ООН

Пересмотр 3 — Поправка 1

Дополнение 1 к поправкам серии 05 — Дата вступления в силу: 8 октября 2022 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L1, L2, L3, L4 и L5 в отношении торможения

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2022/13.



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Прежние названия Соглашения:
Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант);
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2).



Пункты 2.31–2.32 пронумеровать 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>
≤1,3 м/с ²	Сигнал может подаваться
>1,3 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 На 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

- 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».
