



---

## **Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

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

**Рабочая группа по вопросам освещения  
и световой сигнализации**

**Восемьдесят девятая сессия**

Женева, 24–27 октября 2023 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

**Правила № 10 ООН (электромагнитная совместимость)**

### **Предложение по исправлению к поправкам серии 06 к Правилам № 10 ООН (электромагнитная совместимость)**

**Представлено экспертами от неофициальной рабочей группы  
по электромагнитной совместимости\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от неофициальной рабочей группы по электромагнитной совместимости (НРГ по ЭМС) с целью исправления неверных ссылок и добавления недостающего текста. Предлагаемые изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

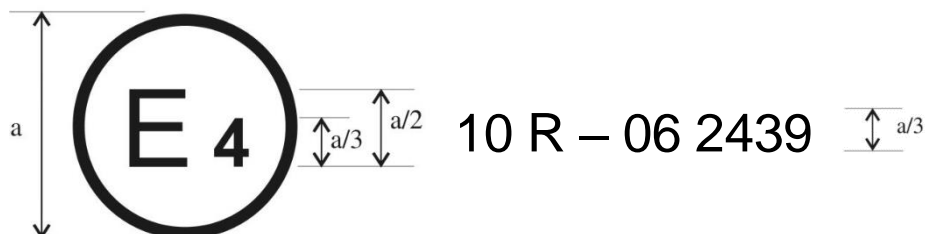


## I. Предложение

Приложение 1, образец А изменить следующим образом:

Образец А

(см. пункт 5.2 настоящих Правил)



$a = 6 \text{ мм}$  **мин**

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве или ЭСУ, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении электромагнитной совместимости на основании Правил № 10 под номером официального утверждения ~~065~~ 2439. Номер официального утверждения указывает на то, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 10 с внесенными в них поправками серии 06».

Приложение 4

Пункт 2.3.3 изменить следующим образом:

«2.3.3 Силовой зарядный жгут

Силовой зарядный жгут укладывают по прямой линии между ЭСЭ и вилкой зарядного устройства транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 3fa и рис. 3ec). Проектная длина жгута от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 3db и рис. 3ed.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м, размещая его приблизительно на равном расстоянии между ЭСЭ и транспортным средством. Если сделать это невозможно из-за величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Зарядный жгут со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии 100 (+200/-0) мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ) на высоте (100 ±25) мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

Пункт 2.4.4 изменить следующим образом:

«2.4.4 Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями

Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями укладывают по прямой линии между ЭСЭ/ЭСС для зарядки от ПТ/АЭСС и зарядным разъемом транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 3fe и рис. 3g). Проектная длина жгута

от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 3f и рис. 3h.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м. Если сделать это невозможно из-за величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Силовой зарядный жгут/жгут с частными/местными коммуникационными линиями со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии 100 (+200/-0) мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ) на высоте (100  $\pm$ 25) мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

#### Приложение 6

Пункт 2.3.3 изменить следующим образом:

##### «2.3.3 Силовой зарядный жгут

Силовой зарядный жгут укладывают по прямой линии между ЭСЭ и вилкой зарядного устройства транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 3f4a и рис. 3e4c). Проектная длина жгута от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 3f4b и рис. 3e4d.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м, размещая его приблизительно на равном расстоянии между ЭСЭ и транспортным средством. Если сделать это невозможно из-за величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Зарядный жгут со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии 100 (+200/-0) мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ) на высоте (100  $\pm$ 25) мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

Пункт 2.4.4 изменить следующим образом:

##### «2.4.4 Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями

Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями укладывают по прямой линии между ЭСЭ/ЭСС для зарядки от ПТ/АЭСС и зарядным разъемом транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 3f4e и рис. 3g4g). Проектная длина жгута от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 4f и рис. 4h.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м. Если сделать это невозможно из-за

величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Силовой зарядный жгут/жгут с частными/местными коммуникационными линиями со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии  $100 (+200/-0)$  мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ) на высоте  $(100 \pm 25)$  мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

## II. Обоснование

1. В приложении 1 в первом примере маркировки после «a = 6 мм» пропущено сокращение «мин», как в образце В. В тексте также исправлен номер официального утверждения.
  2. В приложениях 4 и 6 (пункты 2.3.3 и 2.4.4) ссылки на рисунки являются неверными и требуют изменения. Также следует добавить недостающий текст в конце второго абзаца в пункте 2.4.4.
-