

**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****Двадцатая сессия**

Женева, 23–27 сентября 2024 года

Пункт 4 d) предварительной повестки дня

**Автоматизированные/автономные
и подключенные транспортные средства:****Правила № 157 ООН****Предложение по дополнению к Правилам № 13 ООН
(торможение большегрузных транспортных средств)****Представлено экспертами от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности и Европейской
ассоциации поставщиков автомобильных деталей***

Воспроизведенный ниже текст, подготовленный экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), касается официального утверждения типа устройства стояночной блокировки в качестве альтернативы фрикционному стояночному тормозу для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии. В его основу положен неофициальный документ GRVA-19-06. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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 5.2.1.10 изменить следующим образом:

«5.2.1.10 Рабочая, аварийная и стояночная тормозные системы должны действовать на тормозные поверхности, соединенные с колесами, с помощью достаточно прочных деталей.

В качестве альтернативы средствам воздействия на тормозные поверхности в стояночной тормозной системе может использоваться устройство *стояночной блокировки*. В конструкции этого устройства стояночной блокировки должны использоваться достаточно прочные детали, и для выполнения требований, изложенных в пунктах 2.3.1 и 2.3.2 приложения 4 к настоящим Правилам, оно должно обеспечивать эквивалентную эффективность воздействия на тормозные поверхности.

Когда тормозной момент на какую-либо конкретную ось или оси подается и фрикционной тормозной системой, и системой электрического рекуперативного торможения категории В, отключение последнего источника допускается при том условии, что фрикционный тормоз остается постоянно включенным и может обеспечивать компенсацию, указанную в пункте 5.2.7.1.2.1 выше.

Вместе с тем в случае кратковременных переходных периодов разъединения допускается неполная компенсация, но в течение 1 с эта компенсация должна достигать не менее 75 % от своего окончательного уровня.

Тем не менее во всех случаях постоянно соединенный фрикционный тормоз должен гарантировать, что и рабочая и аварийная тормозные системы будут продолжать функционировать с предписанной эффективностью.

Разъединение тормозных поверхностей стояночной тормозной системы **или отключение устройства стояночной блокировки, в зависимости от того, что применимо**, допускается только при том условии, что это разъединение/отключение осуществляется водителем со своего места или с устройства дистанционного управления с помощью системы, которая не может быть приведена в действие при утечке жидкости.

Устройство дистанционного управления, упомянутое выше, должно быть частью системы, отвечающей техническим требованиям, предусмотренным для АФРУ категории А и изложенным в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в поправках более поздних серий».

II. Обоснование

1. Настоящая поправка обеспечивает возможность использования устройства стояночной блокировки в качестве альтернативы фрикционной стояночной тормозной системе для выполнения предусмотренных Правилами № 13 ООН статических требований к стояночным тормозным системам.

2. После представления на восемнадцатой сессии GRVA базового предложения следующими Договаривающимися сторонами были высказаны определенные замечания, а именно:

а) Италия просила заменить фразу «устройство механической блокировки» технологически нейтральным термином, поскольку в будущем — в контексте изыскания технических решений, позволяющих удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, — возможно появление других средств, помимо механических. С учетом данной просьбы устройство теперь именуется не «механическим устройством», а «устройством стояночной блокировки»;

b) согласно просьбе Швейцарии, для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии такое альтернативное устройство должно обеспечивать эффективность, по меньшей мере эквивалентную эффективности тормоза фрикционного типа. В порядке удовлетворения данной просьбы требование к устройству стояночной блокировки было изменено таким образом, что его эффективность по крайней мере равнялась эффективности средств воздействия на тормозные поверхности;

c) Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии предложило оценивать эффективность устройства стояночной блокировки в ходе периодического технического осмотра (ПТО). С этой целью можно задействовать стенд для испытания тормозов.
