|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/3 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General30 November 2017RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части**

**Восемьдесят шестая сессия**

Женева, 12–16 февраля 2018 года

Пункт 3 c) предварительной повестки дня

**Правила № 13, 13-H, 139 и 140: уточнения**

 Предложение по дополнению к Правилам № 140 ООН (электронный контроль устойчивости)

 Представлено экспертом от Австралии[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Австралии в порядке уточнения того, что каждое транспортное средство, относящееся к типу, официально утвержденному на основании Правил № 140 ООН (электронный контроль устойчивости (ЭКУ)), должно оснащаться системой электронного контроля устойчивости (ЭКУ). Изменения к существующему тексту Правил выделены маркировкой.

 I. Предложение

*Пункт 5.1* изменить следующим образом:

«5.1 Транспортные средства, ~~оснащенные~~ **оснащают** системой ЭКУ, ~~должны удовлетворять~~ **отвечающей** функциональным требованиям, указанным в пункте 6, и требованиям к эффективности, перечисленным в пункте 7, в соответствии с процедурами испытаний, указанными в пункте 9, и в условиях испытаний, указанных в пункте 8 настоящих Правил».

*Приложение 4, пункт 2.1* изменить следующим образом:

«2.1 Аттестацию применяемых средств имитационного моделирования проверяют на основе сопоставления с результатами практических испытаний транспортного средства. Испытания, используемые для аттестации, представляют собой динамические маневры, указанные в пункте 9.9 настоящих Правил.

В ходе испытаний соответственно регистрируют либо рассчитывают следующие параметры движения согласно ISO 15037 − Часть 1:200~~5~~**6**: Общие условия для легковых автомобилей или Часть 2:2002: Общие условия для транспортных средств большой грузоподъемности и автобусов (в зависимости от категории транспортного средства):

а) угол поворота рулевого колеса (*δ*H);

b) продольная скорость (*vX*);

c) угол бокового проскальзывания (*β*) или боковая скорость (*vY*); **–** (факультативно);

d) продольное ускорение (*aX*); **–** (факультативно);

e) боковое ускорение (*aY*);

f) скорость рыскания (d*ψ*/d*t*);

g) скорость опрокидывания (dϕ/d*t*);

h) скорость крена (d*θ*/d*t*);

i) угол опрокидывания (*ϕ*);

j) угол крена (*θ*)».

 II. Обоснование

1. Нынешняя формулировка пункта 5.1 взята непосредственно из поправок серии 00 к Правилам № 13-Н. Однако согласно этой серии поправок к Правилам № 13-Н требования, касающиеся ЭКУ, применяются только *в случае оснащения такой системой*. Идея же состоит в том, чтобы все транспортные средства, относящиеся к типу, официально утвержденному на основании Правил № 140, оборудовались системой электронного контроля устойчивости. Поэтому – в порядке более четкого закрепления данного требования – предлагается поправка к пункту 5.1. Это служило бы подспорьем для любой Договаривающейся стороны (например, для Австралии), которая признает (в рамках своего внутреннего законодательства) транспортные средства, отвечающие техническим требованиям настоящих Правил ООН, а также транспортные средства, официально утвержденные по типу на основании Правил № 140 ООН.

2. Предлагается также внести исправление в пункт 2.1 приложения 4, поскольку части 1 стандарта ISO 15037 в версии 2005 года не имеется. Формулировку «ISO 15037 − Часть 1:2005» следует заменить на «ISO 15037 − Часть 1:2006».

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту
на 2014−2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать
и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)