|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/15 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General29 November 2019RussianOriginal: English |

**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**[[1]](#footnote-1)\*

**Пятая сессия**

Женева, 10–14 февраля 2020 года

Пункт 9 b) предварительной повестки дня

**Тормозные системы мотоциклов:**

**Правила № 78 ООН**

 Предложение по поправкам новой серии 05
к Правилам № 78 ООН (тормозные системы мотоциклов)

 Представлено экспертом от Международной ассоциации
заводов-изготовителей мотоциклов[[2]](#footnote-2)\*\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от
Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) в целях согласования требований Правил № 78 ООН с последними поправками к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 3 ООН, принятыми Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее четвертой сессии. В его основу положен неофициальный документ GRVA-04-05. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием – в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Включить новый пункт 2.31* следующего содержания:

«**2.31 "*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 5.1.15* изменить следующим образом:

«5.1.15 ~~Когда~~**Если** транспортное средство оснащено средствами для предупреждения об экстренном торможении, включение и выключение сигнала экстренного торможения должно производиться только в результате задействования **любой** рабочей тормозной системы при соблюдении ~~следующих~~ условий**, предусмотренных пунктами 5.1.15.1–5.1.15.2**[[3]](#footnote-3):».

*Пункт 5.1.15.2* изменить следующим образом:

«5.1.15.2 ~~Могут также применяться следующие условия:~~

~~a) сигнал может приводиться в действие в условиях предполагаемого замедления транспортного средства в результате запроса на торможение с соблюдением пороговых значений включения и выключения, определенных в пункте 5.1.15.1 выше; или~~

~~b)~~ cигнал может включаться при скорости более 50 км/ч, когда антиблокировочная система работает в режиме непрерывной цикличности (как определено в пункте 9.1 приложения 3), и замедлении по крайней мере 2,5 м/c2. ~~Замедление может происходить исходя из предположения, указанного в подпункте а).~~ Сигнал деактивируется, когда антиблокировочная система прекращает работать в режиме непрерывной цикличности».

*Включить новый пункт 5.1.15.3* следующего содержания:

«**5.1.15.3** **сигнал может включаться в условиях предполагаемого замедления транспортного средства в результате запроса на торможение с соблюдением пороговых значений включения и выключения, определенных в пункте 5.1.15.1 выше;**».

*Пункт 5.1.16* изменить следующим образом:

«5.1.16 Возможность деактивации антиблокировочной тормозной системы не допускается.

 В отступление от этого положения ~~транспортные средства, которые подходят для внедорожного вождения и~~ **приспособление для деактивации антиблокировочной тормозной системы допускается, если транспортные средства** оснащены переключателем режимов езды, позволяющим переходить на «внедорожный» режим или режим «повышенной проходимости», ~~могут оснащаться каким-либо одним органом управления (например, переключателем, рычагом, кнопкой, позицией меню) для деактивации функции антиблокировочной тормозной системы, которая допускается только~~ **и соблюдаются** ~~в~~ следующи~~х~~**е** условия~~х~~:

a) транспортное средство находится в неподвижном состоянии; и

b) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы является результатом преднамеренного действия со стороны водителя в соответствии с одним из следующих методов:

i) одновременное приведение в действие переключателя **деактивации** антиблокировочной тормозной системы и органа управления (**т. е.** рычага тормоза или педали) **рабочей тормозной системы** ~~системы передних или задних тормозов или комбинированной тормозной системы~~; или

ii) приведение в действие переключателя **деактивации** антиблокировочной тормозной системы в течение не менее двух секунд; или

iii) переход не менее чем через два деления или уровня регулировки режима работы с помощью **органа управления (т. е.** поворотной кнопки, переключателя на сенсорной панели или селектора позиции меню**)**;

c) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы допускается только в том случае, когда переключатель режимов езды находится в положении «внедорожный» или «повышенной проходимости»; и

d) функция антиблокировочной тормозной системы активируется автоматически ~~после каждого запуска двигателя транспортного средства, за исключением повторного запуска после непреднамеренной остановки двигателя~~ **при выходе из режимов езды "внедорожный" или "повышенной проходимости" либо после каждого запуска двигателя транспортного средства**; и

**e)** деактивация функции антиблокировочной тормозной системы сигнализируется путем срабатывания ~~индекса B.18, указанного в стандарте ISO 2575:2010 (ISO 7000-2623), или с помощью любого иного эквивалентного способа однозначной индикации, указывающей на то, что антиблокировочная тормозная система деактивирована. В качестве варианта световой сигнализатор, указанный в пункте 5.1.13, должен работать непрерывно (в режиме постоянного свечения или мигания); и~~ **желтого или автожелтого контрольного сигнала до тех пор, пока АБС не будет приведена вновь в режим полного функционирования или рабочее состояние, с использованием одного из нижеследующих методов:**

**i)** **обозначение, указанное под индексом B.18 в стандарте ISO 2575:2010:**



**или**

**ii)** **обозначение, указанное под индексом B.05 стандарта ISO 2575:2010:**



**со словом "OFF" (выкл.) (см. ниже) в соответствии с индексом Y.01 стандарта ISO 2575:2010, причем контрольные сигналы должны быть размещены рядом друг с другом:**



**или**

**iii) надпись "ABS OFF" (АБС выкл.) или "ABS not available" (АБС не доступна);**

**iv)** **постоянно активирован предупреждающий сигнал, предусмотренный в пункте 5.1.13 (в режиме постоянного свечения или мигания);**

~~g~~**f**) ~~мгновенная реактивация~~ **активация** функционального состояния антиблокировочной тормозной системы, которое соответствует требованиям ~~к официальному утверждению антиблокировочной тормозной системы, во всех режимах работы должна гарантироваться и подтверждаться к удовлетворению органа по официальному утверждению типа~~, **предусмотренным в** **пункте 9 приложения 3,** **путем однократного приведения в действие органа управления** (например, посредством простого нажатия кнопки **или переключателя**)**, которое инициирует запуск системы АБС; и**

~~f~~**g**) запрет на любое программное обеспечение и/или блокирующее устройство, нарушающее или позволяющее обойти одно или более требований, изложенных в пунктах a)–~~е~~**f**)».

*Включить новый пункт 5.1.18* следующего содержания:

«**5.1.18** **Транспортное средство, оснащенное системой AБС, действующей на обеих осях, может быть оснащено выбираемым водителем режимом для отключения функции AБС на задней оси.** **Деактивация функции AБС на задней оси сигнализируется желтым или автожелтым контрольным сигналом либо контрольным сообщением\* до тех пор, пока АБС не будет приведена вновь в режим полного функционирования или рабочее состояние, с использованием одного из нижеследующих методов:**

**i)** **обозначение, указанное под индексом B.18 в стандарте
 ISO 2575:2010:**

 

 **со словом "REAR" (задн.), размещенным рядом с ним;** **или**

**ii) обозначение, указанное под индексом B.18 в стандарте
 ISO 2575:2010:**

 ****

**с размещенными рядом с ним условным обозначением транспортного средства и стрелкой, направленной на заднюю ось; или**

**iii)** **обозначение, указанное под индексом B.05 стандарта
 ISO 2575:2010:**

 

 **с надписью "REAR OFF" (задн. выкл.), размещенной рядом с
 ним;** **или**

**iv)** **надпись "REAR ABS OFF" (задн. АБС выкл.) или "REAR ABS
 not available" (задн. АБС не доступна);** **или**

**v)** **постоянно активирован предупреждающий сигнал, предусмотренный в пункте 5.1.13, в режиме мигания.** **Если деактивация системы АБС также сигнализируется этим предупреждающим сигналом в режиме мигания, как это предусмотрено в пункте 5.1.16 e)–iv),** **то частота мигания, сигнализирующего о деактивации системы АБС на одной оси, должна отличаться от частоты мигания, сигнализирующей о полной деактивации системы АБС.**

 **\* Всплывающие сообщения на приборной панели**».

*Включить новые пункты 9.5–9.9* следующего содержания:

«**9.5** **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 05 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 05.**

**9.6** **Начиная с 1 сентября [2023] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, впервые предоставленные на основании поправок предшествующих серий после 1 сентября [2023] года.**

**9.7** **Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила ООН после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании любой из предшествующих серий поправок к настоящим Правилам ООН.**

**9.8** **Независимо от пункта 9.6 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения и распространения официальных утверждений типа ООН, первоначально предоставленные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам ООН после 1 сентября [2023] года и касающиеся типов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 05.**

**9.9** **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании какой-либо предшествующей серии поправок к настоящим Правилам ООН**».

*Приложение 2* изменить следующим образом:

 «Схемы знаков официального утверждения

Образец A

(См. пункт 4.4 настоящих Правил)



 78R-052439🡙 a/3

a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве[[4]](#footnote-4), указывает, что этот тип транспортного средства был официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) в отношении торможения на основании Правил № 78 ООН под номером официального утверждения 0~~4~~**5**2439. Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления официального утверждения Правила № 78 ООН уже включали поправки серии ~~04~~ **05**.

Образец B

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)



|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| a/3 ↕ | 78 | 052439 | ↕ | a/2 |
| a/3 ↕ | 40 | 001628 | ↕ | a/2 |

a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства был официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) на основании
правил № 78 и 40 ООН. Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления официального утверждения Правила № 78 ООН включали поправки серии ~~04~~ **05**, а Правила № 40 ООН еще использовались в первоначальном варианте».

*Приложение 3, пункт 9.1* изменить следующим образом:

«9.1 Общие положения:

 a) испытания применяются только к АБС, если они установлены
 **и активированы**;

…

 **e)** **транспортные средства с выбираемыми водителем режимами
 АБС (например, двухканальная система АБС, допускающая
 деактивацию АБС на задней оси) должны соответствовать
 техническим требованиям настоящего пункта во всех
 режимах, в которых активирована АБС**».

 II. Обоснование

1. Цель настоящего предложения заключается в завершении согласования положений Правил № 78 ООН с положениями ГТП № 3 ООН. Учитывая предложение по поправкам к ГТП № 3 ООН, представленное экспертом от Италии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/23 с поправками, изложенными в документе
GRVA-04-23), которое было принято GRVA на ее четвертой сессии (сентябрь 2019 года), в настоящем документе МАЗМ предлагает изменить существующую формулировку, содержащуюся в Правилах № 78 ООН, с тем чтобы свести к минимуму различия между этими двумя правилами, как это было проиллюстрировано МАЗМ в ходе четвертой сессии GRVA с использованием документов GRVA-04-05
и GRVA-04-06.

2. Пункт 3.1.17 был добавлен в ГТП № 3 ООН с целью обеспечить надлежащее информирование водителя о включении режима езды, при котором деактивирована система АБС на задней оси. Для обеспечения последовательности это же требование было включено в настоящее предложение путем добавления пункта 5.1.18. С учетом того, что соблюдение этого обновленного требования может потребовать внесения технических изменений в транспортные средства, например изменения конструкции приборной панели, было сочтено необходимым представить настоящее предложение в виде новой серии поправок с переходными положениями, действующими не менее двух лет.

1. \* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-2)
3. В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства. [↑](#footnote-ref-3)
4. Этот номер приведен лишь в качестве примера. [↑](#footnote-ref-4)