|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/7 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General19 November 2018RussianOriginal: 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)\*

**Вторая сессия**

Женева, 28 января – 1 февраля 2019 года

Пункт 8 b) предварительной повестки дня

**Тормозные системы мотоциклов: Правила № 78 ООН**

 Предложение по поправкам к поправкам серии 04 к Правилам № 78 (тормозные системы мотоциклов)

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

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ) с целью внесения поправок в Правила № 78 ООН для введения положений о включении стоп-сигналов и в других условиях, помимо применения рабочего тормоза, например также при рекуперативном торможении. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Включить новый пункт 2.31* следующего содержания:

«**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**».

*Включить новый пункт 2.32* следующего содержания:

«**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**».

*Включить новый пункт 5.1.17 и подпункты к нему* следующего содержания

«**5.1.17 Подача и деактивация сигнала торможения для включения стоп-сигнала(ов), как они определены в Правилах № 53 ООН, осуществляются лишь при следующих условиях:**

**5.1.17.1 любое приведение в действие рабочего тормоза водителем инициирует сигнал торможения, используемый для включения стоп-сигналов;**

**5.1.17.2 кроме того, в случае транспортных средств, приводимых в движение исключительно с помощью электрической тяги и оснащенных системами электрического рекуперативного торможения, определенными в пункте 2.32 настоящих Правил, которые создают тормозное усилие при отпускании устройства управления акселератором, сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями:**

|  |  |
| --- | --- |
| ***Замедление транспортного средства*** | ***Подача сигнала*** |
| **≤0,7 м/с²** | **Сигнал не инициируется** |
| **>0,7 м/с² и ≤1,3 м/с²** | **Сигнал может подаваться** |
| **>1,3 м/с²** | **Сигнал должен подаваться** |

».

 II. Обоснование

1. Вышеизложенное предложение представляет собой улучшенный вариант представленного в феврале 2018 года документа GRRF-86-35, но уже с учетом высказанных замечаний.

2. Данное предложение направлено на внесение в Правила № 78 ООН положений о включении стоп-сигналов и при других условиях, помимо приведения в действие рабочего тормоза, например также при рекуперативном торможении.

3. В настоящее время Правилами № 53 ООН допускается включение стоп-сигнала только при приведении в действие тормоза. Как уже отмечалось в рамках Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (см. документ ECE/TRANS/WP29/GRE/2018/25), МАЗМ предлагает предусмотреть возможность включения стоп-сигналов и при других условиях, помимо приведения в действие рабочего тормоза, например также при рекуперативном торможении. Как указано в докладе о работе семьдесят четвертой сессии GRE (см. документ ECE/TRANS/WP29/ GRE/74, пункт 30), «это предложение может повлечь за собой необходимость изменения Правил № 78 ООН, относящихся к ведению GRRF». Тем не менее предложение такого рода было одобрено Рабочей группой GRE.

4. Таким образом, МАЗМ подготовила соответствующее предложение по Правилам № 78 ООН, которое и представляется в настоящем документе.

5. Поправки к содержащимся в Правилах № 53 ООН предписаниям об установке стоп-сигналов обусловливают необходимость внесения предложенных выше изменений в критерии активации стоп-сигналов в Правилах № 78 ООН.

6. Критерии замедления, перечисленные в пункте 5.1.17.2, позаимствованы из предписаний пункта 5.2.22.4 Правил № 13-Н ООН в порядке обеспечения согласованности в плане включения стоп-сигналов всеми участниками дорожного движения.

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 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-2)