



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***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****

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.

* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**.

** 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.



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 отпуске устройства управления акселератором, сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями:

<i>Замедление транспортного средства</i>	<i>Подача сигнала</i>
$\leq 0,7 \text{ м/с}^2$	Сигнал не инициируется
$> 0,7 \text{ м/с}^2$ и $\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал может подаваться
$> 1,3 \text{ м/с}^2$	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), МА3М 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 обуславливают 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.
-