



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Сто восемьдесят четвертая сессия

Женева, 22–24 июня 2021 года

Пункт 4.8.3 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA**Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 01
к Правилам № 13-Н ООН (торможение транспортных
средств M₁ и N₁)****Представлено Рабочей группой по автоматическим/автономным
и подключенным транспортным средствам***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен Рабочей группой по автоматическим/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее восьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/8, п. 47). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2021 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (часть V, разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Пункт 5.2.22.2 (с подпунктами) изменить следующим образом (сноска 6 остается без изменений; пункты 5.2.22 и 5.2.22.1 приводятся только для справки):

- «5.2.22 Включение сигнала торможения для освещения сигналов торможения
- 5.2.22.1 При приведении в действие водителем рабочей тормозной системы подается сигнал для освещения сигналов торможения.
- 5.2.22.2 Требования, предъявляемые к транспортным средствам, оснащенным системой автоматически включающегося торможения и/или рекуперативного торможения, создающей замедляющее усилие (например, при отпускании устройства управления акселератором)⁶.

*Замедление с помощью автоматически включающегося торможения
и/или рекуперативного торможения*

≤ 1,3 м/с²

> 1,3 м/с²

Сигнал может подаваться

Сигнал подается

После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении. Однако сигнал может быть подавлен при остановке.

Во избежание быстрых изменений сигнала, приводящих к миганию сигналов торможения, должны применяться соответствующие меры (например, гистерезис переключения, усреднение, временная задержка)».

Пункт 5.2.22.3 изменить следующим образом (сноска 7 остается без изменения):

- «5.2.22.3 При приведении в действие части рабочей тормозной системы при помощи «селективного торможения» или при помощи функций, основная цель которых не заключается в замедлении транспортного средства (например, легкое воздействие на фрикционные тормоза для очистки дисков), упомянутый выше сигнал не подается⁷».

Пункт 5.2.22.4 изменить следующим образом (в том числе исключить ссылку на сноску 8):

- «5.2.22.4 Сигнал не должен подаваться, если замедление вызвано исключительно естественным торможением двигателя, сопротивлением воздуха/сопротивлением качению и/или уклоном дороги».