



---

**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****Двенадцатая сессия**

Женева, 24–28 января 2022 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

**Правила ООН №№ 13, 13-Н, 139, 140 и ГТП № 8 ООН:  
Уточнения****Предложение по поправкам  
к документу ECE/TRANS/WP.29/2021/73****Представлено экспертами от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности и Европейской  
ассоциации поставщиков автомобильных деталей\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСаОД). В его основу положен неофициальный документ GRVA-11-39. В нем содержится просьба разъяснить положения, внесенные в пункт 5.2.22.2 в рамках документа ECE/TRANS/WP.29/2021/73, одобренного Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его сессии в июне 2021 года для решения проблем, связанных с установкой более мощных пружинных тормозных приводов на прицепах для обеспечения большего замедления в случае экстренного торможения, вызванного обрывом питающего трубопровода между буксирующим транспортным средством и прицепом. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), 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

Пункт 5.2.22.2 (и подпункты) изменить следующим образом:

«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)<sup>6</sup>.

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

$\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	$> 1,3 \text{ м/с}^2$
Сигнал может подаваться	Сигнал подается

<sup>6</sup> В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства.

После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении. Однако сигнал может быть подавлен при остановке **или когда потребность в замедлении падает ниже того значения, которое вызвало сигнал.**

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

## II. Обоснование

1. Отраслевые органы и технические службы по-разному толковали требования пункта 5.2.22.2 в отношении условий, при которых сигнал по-прежнему должен подаваться.

2. Предлагаемая поправка направлена на разъяснение этого вопроса.