



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****Четырнадцатая сессия**

Женева, 26–30 сентября 2022 года

Пункт 9 b) предварительной повестки дня

Торможение мотоциклов:**Правила № 78 ООН****Предложение по дополнению к поправкам серии 05
к Правилам № 78 ООН (торможение мотоциклов)****Представлено экспертом от Международной ассоциации заводов-
изготовителей мотоциклов***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) с целью дальнейшего согласования положений о сигналах торможения в Правилах № 78 ООН с Правилами № 13-Н ООН. В его основу положен неофициальный документ GRVA-13-15. 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 (часть V, разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Включить новый пункт 2.34 следующего содержания:

«2.34 “автоматически включающееся торможение” означает функцию в рамках комплексной электронной системы управления, при которой тормозная система (тормозные системы) или тормоза на некоторых осях срабатывает (срабатывают) с целью замедления транспортного средства в результате прямого воздействия со стороны водителя либо без такого воздействия, но в результате автоматической оценки бортовой информации».

Пункт 5.1.17.2 изменить следующим образом:

«5.1.17.2 кроме того, в случае транспортных средств, оснащенных системами **автоматически включающегося торможения и/или** электрического рекуперативного торможения, которые создают тормозное усилие (**например**, при отпуске устройства управления акселератором), сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями⁴:

Замедление транспортного средства с помощью автоматически включающегося торможения и/или рекуперативного торможения	Подача сигнала
$\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал может подаваться
$> 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал подается

(...».

Пункт 5.1.17.3 изменить следующим образом:

«5.1.17.3 После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении путем **автоматически включающегося торможения и/или** электрического рекуперативного торможения. Вместе с тем сигнал может быть подавлен при остановке **или в том случае, когда потребность в замедлении падает ниже $1,3 \text{ м/с}^2$ либо того значения, которое вызвало сигнал, в зависимости от того, какое из этих значений меньше.**

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

II. Обоснование

1. Цель настоящего предложения заключается в дальнейшем согласовании положений о сигналах торможения в Правилах № 78 ООН с Правилами № 13-Н ООН, чтобы обеспечить единообразие эксплуатационных характеристик сигналов торможения у транспортных средств различных категорий и, следовательно, избежать путаницы для участников дорожного движения, движущихся позади тормозящего транспортного средства, к какой бы категории оно ни относилось. Речь идет, в частности:

а) об обеспечении включения сигнала торможения, когда замедление транспортного средства вызвано автоматически включающимся торможением;

б) о приведении критериев в пункте 5.1.17.2 в соответствии с последними поправками к пункту 5.2.22.2 Правил 13-Н ООН, принятыми на двенадцатой сессии GRVA в январе 2022 года (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/10 с поправками, содержащимися в GRVA-12-24).