

**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****Девятнадцатая сессия**

Женева, 25 июня 2024 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

**Правила №№ 13, 13-Н, 139, 140 ООН и ГТП № 8 ООН:
уточнения****Предложение по поправкам к Правилам № 13
и № 13-Н ООН****Представлено экспертами от Европейской ассоциации
поставщиков автомобильных деталей (КСАОД)
и Международной организации предприятий
автомобильной промышленности (МОПАП)***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) с целью обеспечить возможность использования системы принудительной блокировки в качестве альтернативы фрикционной стояночной тормозной системе. В его основу положены неофициальные документы GRVA-18-08 и GRVA-18-09. Изменения к существующему тексту правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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 по поправкам к Правилам № 13 ООН

Пункт 5.2.1.10 изменить следующим образом (приведенная ниже разбивка на подпункты делается для удобства):

«5.2.1.10 Рабочая, аварийная и стояночная тормозные системы должны действовать на тормозные поверхности, соединенные с колесами, с помощью достаточно прочных деталей.

В качестве альтернативы средствам воздействия на тормозные поверхности для выполнения требований, изложенных в пунктах 2.3.1 и 2.3.2 приложения 4 к настоящим Правилам, в стояночной тормозной системе может использоваться устройство механической блокировки (например, стопор рычага переключения, упор шестерни блокиратора коробки передач) достаточной прочности.

Когда тормозной момент на какую-либо конкретную ось или оси подается и фрикционной тормозной системой, и системой электрического рекуперативного торможения категории В, отключение последнего источника допускается при том условии, что фрикционный тормоз остается постоянно включенным и может обеспечивать компенсацию, указанную в пункте 5.2.1.7.2.1.

Вместе с тем в случае кратковременных переходных периодов разъединения допускается неполная компенсация, но в течение 1 с эта компенсация должна достигать не менее 75 % от своего окончательного уровня.

Тем не менее во всех случаях постоянно соединенный фрикционный тормоз должен гарантировать, что и рабочая, и аварийная тормозные системы продолжают действовать с предписанной эффективностью.

Разъединение тормозных поверхностей стояночной тормозной системы допускается лишь при том условии, что это разъединение осуществляется водителем со своего места или с устройства дистанционного управления с помощью системы, которая не может быть приведена в действие при утечке жидкости.

Устройство дистанционного управления, упомянутое выше, должно быть частью системы, отвечающей техническим требованиям, предусмотренным для АФРУ категории А в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в поправках более поздних серий».

II. Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н ООН

Пункт 5.2.10 изменить следующим образом (приведенная ниже разбивка на подпункты делается для удобства):

«5.2.10 Рабочая, аварийная и стояночная тормозные системы должны действовать на тормозные поверхности, соединенные с колесами, с помощью достаточно прочных деталей.

В качестве альтернативы средствам воздействия на тормозные поверхности для выполнения требований, изложенных в пунктах 2.3.1 и 2.3.2 приложения 3 к настоящим Правилам, в стояночной тормозной системе может использоваться устройство механической блокировки (например, стопор рычага переключения, упор шестерни блокиратора коробки передач) достаточной прочности.

Когда тормозной момент на какую-либо конкретную ось или оси подается и фрикционной тормозной системой, и системой

электрического рекуперативного торможения категории В, отключение последнего источника допускается при том условии, что фрикционный тормоз остается постоянно включенным и может обеспечивать компенсацию, указанную в пункте 5.2.7.1 выше.

Вместе с тем в случае кратковременных переходных периодов разъединения допускается неполная компенсация, но в течение 1 с эта компенсация должна достигать не менее 75 % от своего окончательного уровня.

Тем не менее во всех случаях постоянно соединенный фрикционный тормоз должен гарантировать, что и рабочая, и аварийная тормозные системы продолжают действовать с предписанной эффективностью.

Разъединение тормозных поверхностей стояночной тормозной системы допускается лишь при том условии, что это разъединение осуществляется водителем со своего места или с устройства дистанционного управления с помощью системы, которая не может быть приведена в действие при утечке жидкости.

Устройство дистанционного управления, упомянутое выше, должно быть частью системы, отвечающей техническим требованиям, предусмотренным для АФРУ категории А и изложенным в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в поправках более поздних серий».

III. Обоснование

Настоящая поправка обеспечивает возможность использования системы принудительной блокировки в качестве альтернативы фрикционной стояночной тормозной системе для выполнения предусмотренных правилами № 13 и № 13-Н ООН статических требований к стояночным тормозным системам.
