



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

Восемьдесят четвертая сессия

Женева, 19–22 сентября 2017 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Тормозные системы мотоциклов: Правила № 78**Предложение по 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 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.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.1) 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 2.31 следующего содержания:

«2.31 "Сигнал торможения" означает логический сигнал, указывающий тот момент, когда требуется включение стоп-сигнала.»

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 5.1.16 и подпункты к нему следующего содержания:

«5.1.16 В случае транспортного средства категории L подача и отключение сигнала торможения для включения стоп-сигнала(ов) осуществляются лишь при следующих условиях:

5.1.16.1 любое приведение в действие рабочего тормоза водителем инициирует сигнал торможения, используемый для включения стоп-сигналов;

5.1.16.2 транспортные средства, приводимые в движение исключительно с помощью электрической тяги и оснащенные системами электрического рекуперативного торможения, определенными в пункте 2.32 настоящих Правил, которые создают тормозное усилие при отпуске устройства управления акселератором, инициируют сигнал торможения в соответствии со следующими предписаниями:

Замедление транспортного средства	Подача сигнала
$\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал может подаваться
$> 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал должен подаваться

5.1.16.3 Если транспортное средство соответствует техническим требованиям, указанным в настоящем разделе (например, относительно предполагаемого замедления в результате вращения колес), то за применение метода определения замедления отвечает изготовитель.»

II. Обоснование

1. В настоящее время Правилами № 53 допускается включение стоп-сигнала только при приведении в действие тормоза. Как уже отмечалось на сессии Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (см. документ ECE/TRANS/WP29/GRE/2015/42), МАЗМ предлагает разрешить включать стоп-сигналы 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, относящихся к ведению GRRF».

2. Таким образом, МАЗМ подготовила также соответствующее предложение по Правилам № 78, которое настоящим представляется к сессии GRRF, запланированной на сентябрь 2017 года, и параллельно передает пересмотренное

предложение по Правилам № 53 к сессии GRE, которая пройдет в октябре 2017 года.

3. Поправки к предписаниям об установке стоп-сигналов в Правилах № 53 обуславливают необходимость внесения предложенных выше изменений в критерии включения стоп-сигналов в Правилах № 78. Критерии замедления, перечисленные в пункте 5.1.16.2, позаимствованы из предписаний пункта 5.2.1.30.2 Правил № 13, который гласит следующее:

«5.2.1.30 Подача сигнала торможения для включения стоп-сигналов.

5.2.1.30.1 При приведении в действие водителем системы рабочего тормоза подается сигнал для включения стоп-сигналов.

5.2.1.30.2 Требования к транспортным средствам, на которых для управления первоначальным применением системы рабочего тормоза используется электронная сигнализация и которые оснащены системой замедления без тормозов и/или системой рекуперативного торможения категории А:

<i>Система замедления без тормозов и/или система рекуперативного торможения</i>	
$\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	$> 1,3 \text{ м/с}^2$
Сигнал может подаваться	Сигнал должен подаваться

».

4. В связи с пунктом 5.1.16.5 МАЗМ желала бы отметить, что в свете недавней дискуссии в интересах обеспечения согласованности настоящим предлагается также решение, разработанное для Глобальных технических правил № 3.