



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 шестая сессия

Женева, 12–16 февраля 2018 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

Правила № 13, 13-Н, 139 и 140: уточнения**Предложение по дополнению к Правилам № 140 ООН
(электронный контроль устойчивости)****Представлено экспертом от Австралии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Австралии в порядке уточнения того, что каждое транспортное средство, относящееся к типу, официально утвержденному на основании Правил № 140 ООН (электронный контроль устойчивости (ЭКУ)), должно оснащаться системой электронного контроля устойчивости (ЭКУ). Изменения к существующему тексту Правил выделены маркировкой.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

«5.1 Транспортные средства, ~~оснащенные~~ **оснащают** системой ЭКУ, ~~должны удовлетворять~~ **отвечающей** функциональным требованиям, указанным в пункте 6, и требованиям к эффективности, перечисленным в пункте 7, в соответствии с процедурами испытаний, указанными в пункте 9, и в условиях испытаний, указанных в пункте 8 настоящих Правил».

Приложение 4, пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Аттестацию применяемых средств имитационного моделирования проверяют на основе сопоставления с результатами практических испытаний транспортного средства. Испытания, используемые для аттестации, представляют собой динамические маневры, указанные в пункте 9.9 настоящих Правил.

В ходе испытаний соответственно регистрируют либо рассчитывают следующие параметры движения согласно ISO 15037 – Часть 1:2005~~6~~: Общие условия для легковых автомобилей или Часть 2:2002: Общие условия для транспортных средств большой грузоподъемности и автобусов (в зависимости от категории транспортного средства):

- a) угол поворота рулевого колеса (δH);
- b) продольная скорость (vX);
- c) угол бокового проскальзывания (β) или боковая скорость (vY); – (факультативно);
- d) продольное ускорение (aX); – (факультативно);
- e) боковое ускорение (aY);
- f) скорость рыскания ($d\psi/dt$);
- g) скорость опрокидывания ($d\phi/dt$);
- h) скорость крена ($d\theta/dt$);
- i) угол опрокидывания (ϕ);
- j) угол крена (θ)».

II. Обоснование

1. Нынешняя формулировка пункта 5.1 взята непосредственно из поправок серии 00 к Правилам № 13-Н. Однако согласно этой серии поправок к Правилам № 13-Н требования, касающиеся ЭКУ, применяются только *в случае оснащения такой системой*. Идея же состоит в том, чтобы все транспортные средства, относящиеся к типу, официально утвержденному на основании Правил № 140, оборудовались системой электронного контроля устойчивости. Поэтому – в порядке более четкого закрепления данного требования – предлагается поправка к пункту 5.1. Это служило бы подспорьем для любой Договаривающейся стороны (например, для Австралии), которая признает (в рамках своего внутреннего законодательства) транспортные средства, отвечающие техническим требованиям настоящих Правил ООН, а также транспортные средства, официально утвержденные по типу на основании Правил № 140 ООН.

2. Предлагается также внести исправление в пункт 2.1 приложения 4, поскольку части 1 стандарта ISO 15037 в версии 2005 года не имеется. Формулировку «ISO 15037 – Часть 1:2005» следует заменить на «ISO 15037 – Часть 1:2006».
