



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто девяносто вторая сессия

Женева, 5–8 марта 2024 года

Пункт 4.7.6 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA

Предложение по дополнению 6 к первоначальному варианту Правил № 140 ООН (системы электронного контроля устойчивости (ЭКУ))

Представлено Рабочей группой по автоматизированным/ автономным и подключенным транспортным средствам*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее семнадцатой сессии (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/17, пункт 94), и в его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/23. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 2024 года.

* 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.



Пункт 9.9.4 изменить следующим образом:

«9.9.4 Амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне каждой серии должна составлять более 6,5 А или 270 градусов при условии, что расчетная амплитуда на уровне 6,5 А меньше или равна 300 градусам. Если любое увеличение на 0,5 А до достижения 6,5 А больше 300 градусов, то амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне должна составлять 300 градусов.

Если вышеуказанная расчетная амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне превышает максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса, задаваемый конструкцией системы рулевого управления, то применительно к серии испытаний амплитуда угла поворота на конечном прогоне должна превышать 98 % максимального эксплуатационного угла поворота рулевого колеса.

В случае перегрузки шины до достижения вышеуказанного расчетного угла амплитуда, при которой происходит эта перегрузка, может использоваться в качестве амплитуды поворота рулевого колеса на конечном прогоне, но только если она составляет не менее 6,5 А.

Перегрузка шины считается наступившей, когда все перечисленные ниже параметры достигли своего пикового значения (т. е. эти параметры не увеличились между двумя последовательными приращениями в 0,5 А):

- a) пиковое боковое ускорение (см. пункт 9.11.3);
- b) вторая пиковая скорость рысканья (см. пункт 9.11.8);
- c) боковое смещение через 1,07 секунды после момента НПП (см. пункт 9.11.9).

При этом не требуется, чтобы пиковые значения приходились на один и тот же испытательный прогон».
