

2 February 2021

Соглашение

О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

Добавление 77 — Правила № 78 ООН

Пересмотр 2 — Поправка 2

Поправки серии 05 — Дата вступления в силу: 3 января 2021 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий L1, L2, L3, L4 и L5 в отношении торможения

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2020/65.



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Препжние названия Соглашения:
Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант).
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (пересмотр 2).



Включить новый пункт 2.31 следующего содержания:

«2.31 “Деактивация антиблокировочной тормозной системы” означает перевод системы в состояние, при котором она более не отвечает техническим требованиям, указанным в пункте 9 приложения 3 к настоящим Правилам».

Пункт 5.1.15 изменить следующим образом:

«5.1.15 Если транспортное средство оснащено средствами для предупреждения об экстренном торможении, включение и выключение сигнала экстренного торможения должно производиться только в результате задействования любой рабочей тормозной системы при соблюдении условий, предусмотренных пунктами 5.1.15.1–5.1.15.2³:

³ В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства».

Пункт 5.1.15.2 изменить следующим образом:

«5.1.15.2 сигнал может включаться при скорости более 50 км/ч, когда антиблокировочная система работает в режиме непрерывной цикличности (как определено в пункте 9.1 приложения 3), и замедлении по крайней мере 2,5 м/с². Сигнал деактивируется, когда антиблокировочная система прекращает работать в режиме непрерывной цикличности».

Включить новый пункт 5.1.15.3 следующего содержания:




«5.1.15.3 сигнал может включаться в условиях предполагаемого замедления транспортного средства в результате запроса на торможение с соблюдением пороговых значений включения и выключения, определенных в пункте 5.1.15.1 выше;».

Пункт 5.1.16 изменить следующим образом:

«5.1.16 Возможность деактивации антиблокировочной тормозной системы не допускается.

В отступление от этого положения приспособление для деактивации антиблокировочной тормозной системы допускается, если транспортные средства оснащены переключателем режимов езды, позволяющим переходить на “внедорожный” режим или режим “повышенной проходимости”, и соблюдаются следующие условия:

- a) транспортное средство находится в неподвижном состоянии; и
- b) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы является результатом преднамеренного действия со стороны водителя в соответствии с одним из следующих методов:
 - i) одновременное приведение в действие переключателя деактивации антиблокировочной тормозной системы и органа управления (т. е. рычага тормоза или педали) рабочей тормозной системы; или
 - ii) приведение в действие переключателя деактивации антиблокировочной тормозной системы в течение не менее двух секунд; или
 - iii) переход не менее чем через два деления или уровня регулировки режима работы с помощью органа управления (т. е. поворотной кнопки, переключателя на сенсорной панели или селектора позиции меню);

- c) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы допускается только в том случае, когда переключатель режимов езды находится в положении “внедорожный” или “повышенной проходимости”; и
- d) функция антиблокировочной тормозной системы активируется автоматически при выходе из режимов езды “внедорожный” или “повышенной проходимости” либо после каждого запуска двигателя транспортного средства; и
- e) деактивация функции антиблокировочной тормозной системы сигнализируется путем срабатывания желтого или автожелтого контрольного сигнала до тех пор, пока АБС не будет приведена вновь в режим полного функционирования или рабочее состояние, с использованием одного из нижеследующих методов:
- i) обозначение, указанное под индексом В.18 в стандарте ISO 2575:2010:
- 
- или
- ii) обозначение, указанное под индексом В.05 стандарта ISO 2575:2010:
- 
- со словом “OFF” (выкл.) (см. ниже) в соответствии с индексом Y.01 стандарта ISO 2575:2010, причем контрольные сигналы должны быть размещены рядом друг с другом:
- 
- или;
- iii) надпись “ABS OFF” (АБС выкл.) или “ABS not available” (АБС не доступна);
- iv) постоянно активирован предупреждающий сигнал, предусмотренный в пункте 5.1.13 (в режиме постоянного свечения или мигания);
- f) активация функционального состояния антиблокировочной тормозной системы, которое соответствует требованиям, предусмотренным в пункте 9 приложения 3, путем однократного приведения в действие органа управления (например, посредством простого нажатия кнопки или переключателя), которое инициирует запуск системы АБС; и
- g) запрет на любое программное обеспечение и/или блокирующее устройство, нарушающее или позволяющее обойти одно или более требований, изложенных в пунктах а)–f)».

Включить новый пункт 5.1.18 следующего содержания:

«5.1.18 Транспортное средство, оснащенное системой АБС, действующей на обеих осях, может быть оснащено выбираемым водителем режимом для отключения функции АБС на задней оси. Деактивация функции АБС на задней оси сигнализируется желтым или автожелтым контрольным сигналом либо контрольным сообщением* до тех пор, пока АБС не будет приведена вновь в режим полного функционирования или рабочее состояние, с использованием одного из нижеследующих методов:

- i) следующее обозначение, указанное под индексом В.18 в стандарте ISO 2575:2010:



со словом “REAR” (задн.), размещенным рядом с ним; или

- ii) следующее обозначение, указанное под индексом В.18 в стандарте ISO 2575:2010:



с размещенными рядом с ним условным обозначением транспортного средства и стрелкой, направленной на заднюю ось; или

- iii) следующее обозначение, указанное под индексом В.05 стандарта ISO 2575:2010:



с надписью “REAR OFF” (задн. выкл.), размещенной рядом с ним; или

- iv) надпись “REAR ABS OFF” (задн. АБС выкл.) или “REAR ABS not available” (задн. АБС не доступна); или

- v) постоянно активирован предупреждающий сигнал, предусмотренный в пункте 5.1.13, в режиме мигания. Если деактивация системы АБС также сигнализируется этим предупреждающим сигналом в режиме мигания, как это предусмотрено в пункте 5.1.16 e)–iv), то частота мигания, сигнализирующего о деактивации системы АБС на одной оси, должна отличаться от частоты мигания, сигнализирующей о полной деактивации системы АБС.

* Всплывающие сообщения на приборной панели».

Включить новые пункты 9.5–9.9 следующего содержания:

«9.5 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 05 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с поправками серии 05.

9.6 Начиная с 1 сентября 2023 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные

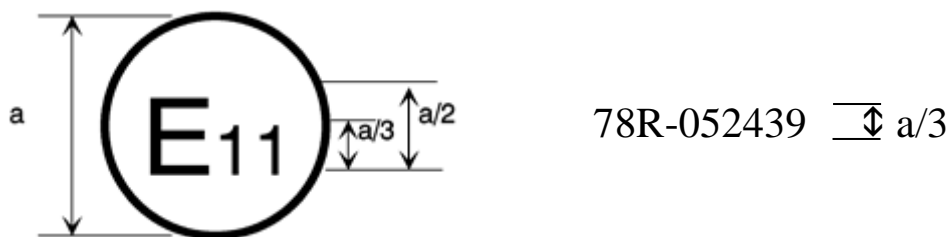
- утверждения типа ООН, впервые предоставленные на основании поправок предшествующих серий после 1 сентября 2023 года.
- 9.7 Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании любой из предшествующих серий поправок к настоящим Правилам.
- 9.8 Независимо от пункта 9.6 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения и распространения официальных утверждений типа ООН, первоначально предоставленные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам после 1 сентября 2023 года и касающиеся типов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 05.
- 9.9 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании какой-либо предшествующей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Схемы знаков официального утверждения»

Образец А

(См. пункт 4.4 настоящих Правил)

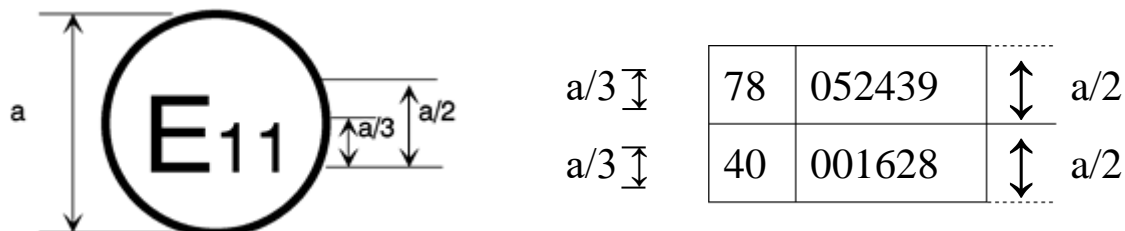


$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве¹, указывает, что этот тип транспортного средства был официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) в отношении торможения на основании Правил № 78 ООН под номером официального утверждения 052439. Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления официального утверждения Правила № 78 ООН уже включали поправки серии 05.

Образец В

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства был официально утвержден в Соединенном Королевстве (E 11) на основании правил № 78 и 40 ООН. Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления официального утверждения Правила № 78 ООН включали поправки серии 05, а Правила № 40 ООН еще использовались в первоначальном варианте.

¹ Этот номер приведен лишь в качестве примера».

Приложение 3

Пункт 9.1 изменить следующим образом:

«9.1 Общие положения:

- а) испытания применяются только к АБС, если они установлены и активированы;

...

- е) транспортные средства с выбираемыми водителем режимами АБС (например, двухканальная система АБС, допускающая деактивацию АБС на задней оси) должны соответствовать техническим требованиям настоящего пункта во всех режимах, в которых активирована АБС».
-