



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 19–22 февраля 2013 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Тормозные системы мотоциклов – глобальные технические правила № 3

Предложение по поправке к глобальным техническим правилам № 3 (Тормозные системы мотоциклов)

Представлено экспертом от Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ) для уточнения нынешнего текста гтп в отношении использования комбинированных тормозных систем (КТС). Изменения к действующим гтп выделены жирным шрифтом (новый текст) либо зачеркиванием (исключенный текст).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, 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

A. Изложение технических соображений и обоснования

1. Цель

1. В настоящем предложении рекомендуется принять поправку к текущим глобальным техническим правилам (гтп), касающимся тормозных систем мотоциклов. На сессии Исполнительного комитета (АС.3), состоявшейся в марте 2013 года, Договаривающиеся стороны Глобального соглашения 1998 года в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) одобрили разработку поправки 1 к гтп № 3, касающимся тормозных систем мотоциклов.

2. Данная поправка необходима для уточнения нынешнего текста, касающегося использования комбинированных тормозных систем (КТС), и согласования соответствующих положений с положениями Правил ООН № 78.

2. Обоснование (изменений)

3. Следует разрешить использование любых комбинированных тормозных систем (КТС), которые гарантируют, в случае отказа в одной системе, соответствие требованиям к эффективности единой другой тормозной системы.

4. Большинство традиционных мотоциклов оснащено обычной тормозной системой с двумя отдельными механизмами рабочих тормозов. В случае выхода из строя одной системы (тормоза на одном колесе) должна иметься возможность активации другой системы (тормоза на другом колесе) для снижения скорости этого транспортного средства и остановки мотоцикла.

5. В этом случае необходимое минимальное замедление, как указано в пункте 4.3.3, составляет $4,4 \text{ м/с}^2$ (СЗПЗ переднего колеса) или $2,9 \text{ м/с}^2$ (СЗПЗ заднего колеса).

6. С другой стороны, в случае отказа КТС требуется для достижения замедления в размере $5,1 \text{ м/с}^2$ или $2,5 \text{ м/с}^2$ согласно предписаниям пункта 4.3.3, что зависит от толкования положений пункта 3.1.9.

7. Для комбинированных тормозных систем требования (категория L_3) составляют:

$$\text{СЗПЗ} = 5,1 \text{ м/с}^2$$

$$\text{СЗПЗ} = 2,5 \text{ м/с}^2 \text{ (для вторичной тормозной системы).}$$

8. Комбинированная тормозная система должна считаться приемлемой, если при отказе одной из ее частей по-прежнему гарантируется, что другая ее часть обеспечивает соответствие требованиям к эффективности единой тормозной системы, поскольку данное положение по крайней мере эквивалентно требованиям, предъявляемым к обычным (независимым) тормозным системам.

9. Настоящая поправка уточняет толкование пункта 3.1.9 согласно вышеприведенному обоснованию.

В. Текст Правил

Пункт 3.1.9 изменить следующим образом:

"3.1.9 В случае установки двух отдельных систем рабочего тормоза ~~эти системы могут иметь общий тормоз~~, если **происходит** отказ одной из систем ~~не влияет на эффективность другой~~, **то такой отказ не препятствует обеспечению другой системой соблюдения требований в отношении эффективности, предъявляемых к единой тормозной системе**".

II. Обоснование

Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ) предложила уточнить положения, касающиеся комбинированных тормозных систем (КТС), в случае выхода из строя одной части системы.
