

П.Т. - А.Я.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ ЕВРОПЫ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ  
Подкомитет по дорожному транспорту  
Рабочая группа по конструкции автомашин

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О ЕЕ ПЕРВОЙ СЕССИИ

1. Первая сессия Рабочей группы по конструкции автомашин заседала с 10 по 13 февраля 1953 г. Были представлены правительства следующих стран:

Бельгии, Франции, Италии, Нидерландов, Швеции, Швейцарии, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки (представитель которых представлял также оккупационные зоны Западной Германии).

В прениях принимали участие также следующие международные организации:

Всемирная туристическая и автомобильная организация (ТАО)

Международная дорожная федерация (МДФ)

Постоянное международное бюро автомобилестроения (ПМБА)

Международный союз дорожного транспорта (МСДТ)

Международная организация по стандартизации (МОС)

2. Составленная Секретариатом предварительная повестка дня (TRANS/WP.29/1) была утверждена.

3. Г-н В. фон Гемерт (Нидерланды) был избран председателем Рабочей группы.

Грузоподъемность коммерческих автомашин

4. Рабочая группа положила в основу обсуждения записку, составленную Секретариатом (TRANS/WP.29/2), и прочие документы, указанные в приложении к повестке дня (TRANS/WP.29/1).

Документы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов выпускаются в ограниченном количестве. Эти документы рассылаются только правительствам, специализированным учреждениям и правительственным и неправительственным организациям, участвующим в работе Комитета и его вспомогательных органов, причем они не должны передаваться газетам и периодическим изданиям. На своей девятой сессии в июле 1952 года Комитет по внутреннему транспорту рекомендовал строго соблюдать это правило.

5. Председатель напомнил, что Рабочая группа была создана в соответствии с резолюцией № 45 (E/ECE/TRANS/338), принятой 6 июня 1952 года на девятой сессии Подкомитетом по дорожному транспорту.

6. Представители Бельгии и Нидерландов дали более подробные сведения об официальных принятых в их странах мерах к введению единообразного метода установления максимального допускаемого веса коммерческих автомашин. В их странах возник ряд трудностей в связи с тем, что каждая страна устанавливает независимо от другой максимальный допускаемый вес каждого типа автомашины и в отношении некоторых импортированных шасси устанавливаются максимальные допускаемые веса, которые, на самом деле, иногда расходятся с максимальным допускаемым весом, установленным для подобного шасси, сконструированного из составных частей в другой стране. Поэтому бельгийское и нидерландское правительства достигли соглашения относительно технических сведений, необходимых для установления во взаимных интересах максимального допускаемого веса. Кроме того, они решили разделить между собой работу по установлению максимального допускаемого веса всех типов шасси различного происхождения. Например, нидерландское правительство взяло на себя проверку шасси конструкции следующих стран: Нидерландов, скандинавских стран, Соединенного Королевства и оккупационных зон Западной Германии, а Бельгия - шасси конструкции всех остальных стран.

7. Представители Бельгии и Нидерландов надеялись, что другие заинтересованные правительства будут сотрудничать с ними в проведении этой работы в их странах. Они понимают, что если другие страны включатся в эту работу, может стать необходимым создание соответствующего центрального органа на правительственной основе в целях обсуждения подобных технических подробностей, если это представляется необходимым. Было решено, что первоначальная проверка максимального допускаемого веса и его установление должны по мере возможности производиться в стране конструкции автомашины на основании официальных данных, сообщенных автозаводом.

8. Некоторые делегации высказали точку зрения, что такой центральный орган может выражать мнения, противоречащие применяемым в различных странах правилам относительно установления максимального допускаемого веса. По мнению делегации Соединенного Королевства, нельзя установить единообразный максимальный допускаемый вес для перевозочного средства определенного типа и конструкции при любых условиях эксплуатации; кроме того, она не убеждена в необходимости создания центрального органа. Она также считает, что при установлении максимального веса должны приниматься во внимание не соображения коммерческого характера, а только соображения, связанные с безопасностью на

дорогах. Соединенное Королевство примет меры для издания правил о максимальном допустимом весе автомашин, выполняющих международные перевозки в соответствии с Конвенцией 1949 года о дорожном движении. Однако оно не может официально одобрять и выдавать декларации в отношении шасси или законченных автомашин, экспортируемых из Соединенного Королевства.

9. Представитель Италии заявил, что его правительство заинтересовано в этом вопросе и что в его стране максимальный допустимый вес уже устанавливается как теоретически, так и практически в отношении всех новых моделей шасси.

10. В ходе обсуждения было отмечено, что если будет создан центральный орган, он на самом деле никогда не разрешит установления максимального допустимого веса, превышающего максимальный вес, гарантированный автомобилестроителями. После этого Рабочая группа единогласно заявила, что входящие в круг ее ведения вопросы относятся только к конструкции и постройке автомашин, а не к правилам дорожного движения, которые могут к ним применяться в отношении их веса.

11. Поэтому Рабочая группа сочла, что для того, чтобы удовлетворить требованиям представленных правительств, следует перередактировать резолюцию, принятую Подкомитетом по дорожному транспорту на его седьмой сессии (резолюция № 26 - E/ECE/TRANS/252). Был составлен приложенный к настоящему докладу проект рекомендации, и для того, чтобы дать правительствам возможность изучить вопрос в свете замечаний, сделанных представителями Бельгии и Нидерландов, Рабочая группа предложила этим двум правительствам сообщить Исполнительному Секретарю подробности применяемого в этих странах метода установления допустимого максимального веса.

12. Рабочая группа отметила, что представитель Италии готов сообщить подробности технических испытаний, произведенных в этой области в Италии, и предложила другим правительствам, производящим подобные испытания, сообщить данные о них Исполнительному Секретарю с тем, чтобы он их переслал соответствующим правительствам. Желательно, чтобы эти сведения были получены Секретариатом до 1 июля 1953 года.

#### Тормоза

13. Рабочая группа приняла к сведению пожелания, выраженные Рабочей группой по предупреждению несчастных случаев на дорогах на ее второй сессии (E/ECE/TRANS/SC.1/124, пункт 16).

14. Итальянский представитель обратил внимание Рабочей группы на то, что в его стране вопрос о торможении изучается в настоящее время в целях введения более строгих и более полных правил в этой области. Представитель МОС сделал краткое сообщение о работе этой организации по техническим условиям, установленным в приложении 6 к Конвенции 1949 года и, в частности, по техническим требованиям к тормозам перевозочных средств. Рабочая группа отметила, что настоящее состояние этой работы еще не позволяет составить окончательный доклад по этому вопросу.

15. Что касается введения приспособлений дополнительного автоматического торможения для тяжелых грузовиков на крутых спусках и новых способов предупреждения чрезмерного нагревания тормозов при непрерывном пользовании, Рабочая группа отметила, что в настоящей стадии работ невозможно более подробное рассмотрение вопроса.

16. Относительно периодической технической проверки автомашин Рабочая группа приняла к сведению предложения Рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах (E/ECE/TRANS/SC.1/152, пункт 20).

17. Рабочая группа пришла к заключению, что, несмотря на существующие затруднения, регулярная проверка тормозов под официальным надзором в значительной мере сократила бы число несчастных случаев; однако, если такая проверка в настоящее время невозможна, следует рассмотреть вопрос о периодических проверках, производимых частными организациями и свободно принятыми водителями автомашин.

Техническое оборудование автомашин, предназначенное для предупреждения несчастных случаев или для смягчения их последствий

18. Рабочая группа рассмотрела рекомендации Рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах относительно безопасного стекла (E/ECE/TRANS/SC.1/124, пункт 16, стр. 13) и приспособлений для сцепления автомашин с прицепами (E/ECE/TRANS/SC.1/124, пункт 19). (См. также пункт 26 настоящего доклада)

### Безопасное стекло

19. Французский представитель обратил внимание Рабочей группы на то, что во Франции разрабатывается проект правил, согласно которым все новые автомашины, построенные во Франции или в других странах для регистрации во Франции, должны иметь переднее стекло, не только отвечающее требованиям приложения 6 к Конвенции 1949 года, но и остающееся прозрачным после удара.

20. Итальянский представитель сообщил, что этот вопрос изучается также в его стране.

21. Приняв к сведению рекомендации Рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах, Рабочая группа предложила, чтобы правительства изучили техническую возможность введения единообразного порядка одобрения безопасного стекла для передних стекол автомашины, которое не только отвечало бы требованиям Конвенции 1949 года (приложение 6), но и оставалось бы прозрачным после удара; было также предложено, чтобы правительства представили Секретариату свои замечания по этому вопросу.

22. Рабочая группа сочла, что проведение этих мероприятий потребует известных капитальных вложений в промышленность; кроме того, оно также потребует некоторого времени. Однако это будет компенсировано предупреждением несчастных случаев и вытекающей из этого экономией.

23. Представитель Соединенного Королевства и эксперт, представляющий оккупационные зоны Западной Германии, оговорили свою позицию по этому вопросу.

### Приспособления для сцепления автомашин с прицепами

24. Рабочая группа приняла к сведению мнение Рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах (E/ECE/TRANS/SC.1/124, пункт 19). Несколько делегаций сообщили о правилах, касающихся одобрения приспособлений для сцепления автомашин с прицепами, которые будут введены в их странах.

25. После некоторого обсуждения, Рабочая группа выразила пожелание о том, чтобы внимание правительств было обращено на необходимость проведения в различных странах законодательных мероприятий об обязательном одобрении административными властями приспособлений для сцепления автомашин с прицепами. Она также подчеркнула желательность международной стандартизации этих приспособлений. Разрешение этого вопроса, конечно, рассчитано на длительный период. МОС было предложено изучить вопрос о стандартизации приспособлений для сцепления автомашин с прицепами и доложить Рабочей группе о своей работе по этому вопросу.

Изучение ущерба, причиняемого автомобильными несчастными случаями,  
и предупреждение таковых

26. Рабочая группа приняла к сведению препровожденную Секретариатом записку об изучении ущерба, причиняемого автомобильными несчастными случаями и о предупреждении таковых (W/TRANS/WP.20/7); она предложила ИМБА изучить содержание записки и сообщить свои замечания на следующей сессии.

27. Представитель Нидерландов просил, чтобы ИМБА одновременно изучило вопрос о дверных шарнирах, расположенных на задней части дверец.

Освещение автомашины

28. Рабочая группа обратила внимание на резолюцию, принятую в 1949 году на конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту, содержащую просьбу МОС представить, совместно с Международной комиссией по вопросам освещения, проект положений в отношении освещения автомашин и, в частности, огней для скрещений.

29. Представитель МОС заявил, что в настоящих условиях невозможно предпринять стандартизацию огней для скрещений в мировом масштабе. Известная мера соглашения была, однако, достигнута в европейском плане на совещании, состоявшемся в Верне, результаты которого были опубликованы в межсессионном докладе, представленном Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций правительствам-членам. Нидерландский представитель предложил правительствам европейских стран заключить соглашение в региональном плане на основе рекомендаций, содержащихся в межсессионном докладе, и заявил, что его правительство готово представить Секретариату меморандум, содержащий проект предложений для такого соглашения. Рабочая группа решила рекомендовать Подкомитету выработать европейское соглашение о нормах одобрения фар и огней для скрещений в виде первого шага к предусмотренному резолюцией Конференции 1949 года соглашению в мировом плане, так как последнее, по видимому, не будет достигнуто в течение весьма значительного срока. Бельгийская делегация, хотя и признает ценность соглашения в региональном плане, все же не может в настоящих условиях высказать окончательного мнения относительно желательности изучения этого вопроса Рабочей группой. Она просит, чтобы ей сообщили о состоянии работы, проводимой МОС, и в особенности об исследовании, посвященном фарам так называемого "британского" типа.

Регулирование фар

30. Рабочая группа затем обсудила вопрос о периодическом регулировании фар в целях предупреждения ослепления, вызванного их неправильным устройством, и т.д.

31. Итальянский представитель обратил внимание на то, что в Италии такая проверка производится на дорогах компетентными властями, и обещал в свое время сообщить Секретариату соответствующие данные для рассылки.

32. Рабочая группа выразила надежду, что другие правительства, производившие такого рода проверки на дорогах, надлежащим образом сообщат об этом Секретариату. По ее мнению, такая периодическая проверка фар весьма желательна, и она предложила, чтобы, в том случае если введение официального надзора в настоящее время невозможно, был рассмотрен вопрос о поощрении производства свободно принятой водителями периодической проверки частными организациями.

33. Рабочая группа также выразила надежду, чтобы правительства стран, пользующихся одинаковыми типами фар, достигли соглашения относительно методов проверки на дорогах.

#### Задние огни

34. Рабочая группа приняла к сведению предложения, внесенные по этому вопросу Рабочей группой по предупреждению несчастных случаев на дорогах.

35. По ее мнению, фотометрические показатели имеют чрезвычайно важное значение, и она выразила надежду, что изучающая этот вопрос МОС сообщит свои замечания по нему при первой возможности.

36. Затем Рабочая группа приступила к рассмотрению вопроса о снабжении автомашин вторым задним огнем. Было отмечено, что в большинстве стран такое правило уже введено или намечается. Было также отмечено, что в целях предупреждения несчастных случаев чрезвычайно важно, чтобы все автомашины были снабжены двумя задними огнями и чтобы правительства были призваны изучить при первой возможности принятие в их странах соответствующих мер к обязательному снабжению всех автомашин двумя задними огнями. Необходимо предусмотреть введение соответствующих положений для неизбежного переходного периода.

37. Что касается задних огней и рефлекторов для велосипедов, Рабочая группа приняла к сведению замечания, содержащиеся в докладе Рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах (E/ECE/TRANS/SC.1/124, пункт 16). В ходе последующего за этим обсуждения было отмечено, что в одних странах обязательны задние огни и рефлекторы, в других - только рефлекторы, а в некоторых - задние огни или рефлекторы.

38. Эксперт, командированный властями оккупированных зон Западной Германии заметил, что в этих зонах обязательно прикрепление рефлекторов к педалям всех новых велосипедов; кроме того, предполагается в скором будущем ввести соответствующие правила в отношении всех велосипедов, используемых на дорогах. Он упомянул также возможность установления предупредительной лампы белого света, присоединенной к заднему огню, луч которой направлен к земле сбоку велосипеда, при помощи которой велосипедист видит, функционирует ли или нет красный задний огонь. Такого рода задние огни в настоящее время подвергаются испытаниям в его стране.

39. Рабочая группа считает, что правильное и достаточное освещение велосипедов - вопрос первостепенного значения, и предлагает, чтобы правительства изучили возможность проведения в их странах соответствующих законодательных мероприятий об обязательном прикреплении к велосипедам как задних огней, так и рефлекторов достаточной силы отражения. Эти мероприятия должны охватывать и другие идущие с небольшой скоростью перевозочные средства.

#### Контурные огни

40. Рабочая группа приняла к сведению рекомендацию Рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах относительно контурных огней (E/ECE/TRANS/SC.1/124, пункт 16).

41. Рабочая группа отметила, что вопрос о контурных огнях может возникать при использовании автомашин, ширина которых превышает ширину, установленную законами данной страны, и требующих поэтому особых предохранительных мер. Этот вопрос возникает также при использовании полуприцепов или тягачей, так как ширина прицепа превышает ширину тягача и прицеп занимает таким образом значительно больше места, чем его тягач.

42. Рабочая группа отметила необходимость различать между упомянутыми в приложении 6 (П, d) к Конвенции 1949 года огнями для стоянки и так называемыми контурными огнями. Что касается использования огней в целях отметки ширины перевозочного средства, т.е. использования контурных огней, Рабочая группа выразила надежду, что в регламентацию различных стран будет включено положение об обязательной установке контурных огней на перевозочных средствах или грузах, ширина которых превышает ширину, предусмотренную законами данной страны. Необходимо рекомендовать установку таких огней во всех случаях, когда ширина прицепа или полуприцепа превышает ширину буксирующего перевозочного средства. Эти огни должны быть белыми спереди и красными сзади и должны быть установлены как можно ближе к самым краям перевозочного средства или его груза, и во всяком случае не дальше, чем 400 мм (16 дюймов) от них.

Указатели направления

43. Рабочая группа приняла к сведению доклад Рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах (E/ECE/TRANS/SC.1/124, пункты 17 и 18). Представитель Италии заявил, что, по его мнению, указатель направления, более сильно освещенный днем, чем ночью, представляет неудобства, в частности в случае тумана. Рабочая группа признала этот вопрос весьма важным и выразила надежду, что МОС, не теряя времени, представит по нему доклад Исполнительному Секретарю.

Прочие вопросы

44. Секретариат довел до сведения Рабочей группы доклады Европейского объединения строителей кузовов и вагонов, МСДТ и ПМБА (TRANS/WP.11/67 - 69). Эти доклады посвящены вопросам использования грузовиков с полуприцепами для перевозок на средние и большие расстояния и использования легких сплавов для конструкции автомашин и кузовов автомашин без шасси. Рабочая группа решила рассмотреть эти вопросы на своей следующей сессии.

Срок созыва следующей сессии

45. Рабочая группа постановила предоставить Подкомитету по дорожному транспорту самому назначить срок созыва своей следующей сессии и представить его на одобрение Комитета по внутреннему транспорту.

Приложение

МАКСИМАЛЬНЫЙ ДОПУСКАЕМЫЙ ВЕС

Проект рекомендации

Рабочая группа по конструкции автомашин предлагает, чтобы Подкомитет по дорожному транспорту препроводил правительствам рекомендацию по следующим пунктам:

a) Максимальный допускаемый вес автомашины устанавливается подлежащими властями страны ее регистрации на основании заявления автозавода о максимальном допускаемом весе, совместимом с ее техническими свойствами; это заявление подлежит утверждению соответствующими правительственными властями страны конструкции автомашины в том случае, если регламентация данной страны того требует, и затем принимается центральным органом, в состав которого входят представители правительства.

b) Необходимо уделить особое внимание принятию мер к обеспечению единообразного порядка представления этих заявлений, в которых должна быть указана максимальная нагрузка на ось или на группу осей.