



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 четвертая сессия

Женева, 19–22 сентября 2017 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Тормозные системы мотоциклов:

Глобальные технические правила № 3

**Доклад по проекту поправки 3 к Глобальным
техническим правилам № 3 (тормозные системы
мотоциклов)**

Представлено экспертом от Италии*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Италии с целью внесения предложения относительно проекта доклада по предлагаемым поправкам к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 3.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Введение

1. Цель поправки 3 к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 3, касающимся тормозных систем мотоциклов, состоит в корректировке текста этих ГТП с учетом технического прогресса за счет положений об устойчивости систем АБС к воздействию электромагнитных помех; включения требований, предъявляемых к эффективности АБС транспортных средств категории 3–5 (трехколесные транспортные средства); обеспечения единообразных требований, предъявляемых к такому оборудованию, как электронная система сигнализации торможения и орган управления для деактивации АБС, если таковой предусмотрен. Эта поправка нацелена на отражение последних технологических нововведений в области торможения и на обеспечение соответствия с последним вариантом текста Правил № 78 и позволит повысить рентабельность тормозных технологий в контексте всех транспортных средств категории 3 на основе гармонизации.

II. Обоснование изменений

A. Часть В: Устойчивость систем АБС к воздействию электромагнитных помех, пункт 3.1.14

2. Ввиду увеличения числа и повышения сложности электронных тормозных устройств важное значение для обеспечения того, чтобы электромагнитные возмущения не сказывались на эффективности торможения, приобретает проверка на предмет устойчивости к воздействию электромагнитных помех.

3. Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года сочли, что в текст Правил № 78 необходимо включить предписания, касающиеся устойчивости к воздействию электромагнитных помех, и приняли документ ECE/TRANS/WP.29/2016/56 с изменениями, изложенными в документе WP.29-169-03, где сделана ссылка на обеспечение соответствия техническим требованиям Правил № 10, касающимся электромагнитной совместимости (ЭМС).

4. В настоящем предложении по поправкам к ГТП учтена специфика самосертификации на основе ссылки на национальные стандарты или национальные правила, с тем чтобы Договаривающиеся стороны могли указать на соблюдение этих национальных стандартов или национальных правил в области ЭМС.

B. Часть В: Применение существующих требований, касающихся антиблокировочных тормозных систем (АБС), к трехколесным транспортным средствам, пункт 4.9.1

5. Во многих странах число эксплуатируемых транспортных средств категорий 3–4 и 3–5 возрастает. Если такие транспортные средства оснащались бы системой АБС, то в ГТП – при отсутствии настоящей поправки – никаких конкретных требований в отношении эффективности торможения с использованием АБС не предъявлялось бы. Поэтому для введения четких требований к транспортным средствам данной категории используются предписания, касающиеся мотоциклов (транспортных средств категории 3–3)¹, в интересах обеспечения согласованности в плане как визуального восприятия, так и функционирования системы. Настоящее предложение направлено на распространение су-

¹ В соответствии с определениями, содержащимися в Специальной резолюции № 1, касающейся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СпР.1), документ ECE/TRANS/WP.29/1045, Amend.1 и 2, приложение 2 – www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

шествующих требований в отношении антиблокировочных тормозных систем (АБС) механических двухколесных транспортных средств (МДТС) на трициклы (транспортные средства категории 3–5). При отсутствии этой поправки никаких конкретных требований в отношении эффективности торможения с использованием АБС в данных ГТП не предъявлялось бы.

6. Расширение области применения требований, касающихся АБС, на квадрициклы² (транспортные средства категорий L₆ и L₇), предусмотренное в Правилах № 78, на ГТП не распространяется из-за отсутствия в (СпР.1) Соглашении 1998 года определения транспортных средств этих типов.

С. Часть В: Сигнал экстренного торможения, пункты 2.22 и 3.15–3.15.3

7. Сигнал экстренного торможения уже применяется на автотранспортных средствах многих стран. Поскольку мотоциклы используются в тех же дорожных условиях, такую же возможность целесообразно предусмотреть и для них. Включение положений, касающихся сигнала экстренного торможения, в ГТП № 3 позволит добиться того, что поведение транспортных средств категории 3 станет аналогичным поведению других дорожных транспортных средств ввиду обеспечения согласования с критериями активации и деактивации сигнала экстренного торможения, применимыми к легковым автомобилям; именно таким образом будет достигнута согласованность с другими дорожными транспортными средствами. В этом предложении учтены также положения Правил № 13-Н, касающиеся сигнала экстренного торможения, с изменениями, обусловленными различиями между автотранспортными средствами и мотоциклами. Согласно этим изменениям предусмотрено дополнительное минимальное замедление для активации сигнала, когда АБС функционирует в режиме цикличности. Речь идет также об активации сигнала при замедлении на уровне минимум 2,5 м/с² и о признании того, что в независимых тормозных системах, характерных для мотоциклов, АБС может функционировать в режиме непрерывной цикличности на одном колесе, не обеспечивая при этом торможения другого колеса.

8. Предлагаемые настоящие поправки к ГТП № 3 нацелены на гармонизацию требований рынка на основе обеспечения согласования с дополнением 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 78 (документ ECE/TRANS/WP.29/2016/56 с изменениями, отраженными в документе WP.29-169-03).

9. Предлагаемые поправки предусматривают лишь активацию сигнала экстренного торможения, не затрагивая требований об освещении. При необходимости в рамках нормотворческой деятельности на национальном уровне должна быть рассмотрена подробная информация об установке устройств освещения. Для справки: дополнение 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 78 связано с поправками к Правилам № 53 (установка устройств освещения и световой сигнализации), принятыми на 168-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2016/22).

Д. Часть В: Орган управления для деактивации функции АБС, пункт 3.1.16

10. В новом пункте 3.1.16 уточняются требования относительно органа управления для деактивации функции АБС («выключателя АБС»), если таковой имеется, для транспортных средств категории 3. Принятие настоящей поправки позволит обеспечить на различных рынках ясность и единообразие в отношении установки «выключателя АБС», а также повысит рентабельность систем АБС;

² В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, пункт 2 – www.unecce.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

если транспортное средство оснащено функцией деактивации АБС, то режим работы АБС должен четко указываться во время запуска двигателя, при начале движения. Кроме того, следует исключить возможность случайной деактивации функции АБС; это положительным образом отразится на безопасности функционирования АБС.

11. Настоящее предложение согласовано с документом ECE/TRANS/WP.29/2016/114 с поправками, содержащимися в документе WP.29-170-05.
