

21 December 2006

ГЛОБАЛЬНЫЙ РЕГИСТР

Создан 18 ноября 2004 года в соответствии со статьей 6
СОГЛАШЕНИЯ О ВВЕДЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ
ДЛЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДМЕТОВ ОБОРУДОВАНИЯ
И ЧАСТЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ УСТАНОВЛЕНЫ И/ИЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА
КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

(ECE/TRANS/132 и Corr.1)

Совершено в Женеве 25 июня 1998 года

Добавление

Глобальные технические правила № 3

ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ МОТОЦИКЛОВ

(Введены в Глобальный регистр 15 ноября 2006 года)

Аппендикс

Предложение и отчет в соответствии с пунктом 6.3.7 статьи 6 Соглашения

- Предложение по разработке глобальных технических правил, касающихся тормозных систем мотоциклов (TRANS/WP.29/AC.3/3)
- Предварительный доклад о разработке глобальных технических правил, касающихся тормозных систем мотоциклов (TRANS/WP.29/2005/25), принятый AC.3 на его восемнадцатой сессии (документ ECE/TRANS/WP.29/1056, пункт 88)



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ МОТОЦИКЛОВ

Цель предложения

Статистические данные, полученные от Соединенных Штатов Америки за период с 1990 по 2000 год, свидетельствуют о том, что около 13% среднегодового числа погибших в авариях при езде на мотоциклах 2 500 человек связано с маневрами торможения.

В свете Глобального соглашения 1998 года сейчас у нас имеется возможность разработать усовершенствованные и согласованные правила, касающиеся тормозных систем мотоциклов. Кроме того, работа в рамках Глобального форума позволит учесть в этих новых правилах если не все, то бóльшую часть вызывающих беспокойство международного сообщества проблем безопасности, а также существующие технические разработки.

Цель настоящего предложения состоит в подготовке глобальных технических правил, касающихся систем торможения мотоциклов. Предлагаемые правила будут основываться на существующих национальных предписаниях договаривающихся сторон, а также на международных стандартах и правилах и должны содержать положения, в которых рассматриваются такие современные технологии, как антиблокировочная тормозная система (АБС) и комбинированная тормозная система (КТС).

Поскольку мотоциклы продаются по всему миру, согласование и усовершенствование правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, на основе новых технических достижений могут оказаться выгодными для всех. Повышение безопасности мотоциклов будет выгодно правительствам благодаря возможности применения оптимальной практики и более эффективного использования ресурсов. Заводы-изготовители выиграют от сокращения расходов на разработку, испытание и производство новых моделей. Наконец, потребителю это будет выгодно потому, что у него появится более широкий выбор моделей мотоциклов, изготовленных в соответствии с усовершенствованными и признанными на глобальном уровне стандартами, обеспечивающими более высокий уровень безопасности при более низких ценах.

В результате усовершенствования систем дисковых тормозов и недавнего внедрения таких новых технологий, как АБС и КТС, сейчас современные мотоциклы оснащаются технически очень сложными и эффективными тормозными системами. Настало время, чтобы международные регламентирующие органы проанализировали целесообразность дальнейшего применения существующих стандартов для тормозных систем мотоциклов в свете вышеупомянутых разработок и оценили возможность значительного повышения безопасности мотоциклистов с помощью новых технических достижений.

Описание предлагаемых правил

Глобальные технические правила будут разрабатываться на основе оптимальной практики, используемой в перечисленных ниже существующих правилах, директивах и промышленных стандартах.

Разработка будет проходить в два этапа, в результате чего будет подготовлен один окончательный документ с текстом гтп, учитывающий новые достижения в области техники. Первый этап разработки гтп будет заключаться в сопоставлении существующих правил в зависимости от уровня жесткости их требований, эффективности затрат и преимуществ с точки зрения безопасности и в подготовке согласованного проекта. На втором этапе разработки гтп будут рассмотрены любые дополнительные технические достижения и возможности повышения безопасности, а также соответствующая экономическая эффективность в результате включения положений, касающихся таких новых достижений, как АБС и КТС.

Основой для предложенных гтп послужит работа, которая уже была выполнена Международной ассоциацией заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), и результаты программы испытаний тормозов мотоциклов, инициированной Соединенными Штатами Америки и осуществленной в Канаде.

Должны быть определены элементы, которые невозможно будет согласовать в рамках Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части и которые будут рассматриваться в соответствии с процедурами, установленными АС.3 и WP.29.

Предложенные глобальные технические правила будут основываться на перечисленных ниже существующих национальных правилах договаривающихся сторон, а также на применяемых в добровольном порядке стандартах. Они будут содержать положения, приемлемые для всех заинтересованных сторон.

Предложенные гтп будут разработаны в формате, принятом WP.29.

Существующие правила и директивы

Хотя в настоящее время Компендиум потенциальных правил еще не содержит никаких правил, в ходе разработки новых глобальных технических правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, будут учитываться следующие предписания.

Европа: Правила № 78 ЕЭК ООН - единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L в отношении торможения

Директива ЕС 93/14/ЕЕС - торможение транспортных средств категории L (по существу аналогична Правилам № 78 ЕЭК)

США: Кодекс федеральных правил США (КФП) - раздел 49: транспорт, часть 571.122: тормозные системы мотоциклов

Канада: Канадские правила безопасности автомобилей № 122 - тормозные системы мотоциклов

Япония: Японский стандарт безопасности JS12-61

Австралия: Австралийские правила, касающиеся конструкции 33/00 - тормозные системы мотоциклов и мопедов

Международные стандарты, применяемые в добровольном порядке

ISO 8710:1995 Мотоциклы - тормоза и устройства торможения
- испытания и методы измерения

ISO 12364:2001 Двухколесные мотоциклы - антиблокировочные тормозные системы (АБС)
- испытания и методы измерения

ISO 8709:1995 Мопеды - тормоза и устройства торможения
- испытания и методы измерения

ISO 12366:2001 Двухколесные мопеды - антиблокировочные тормозные системы (АБС)
- испытания и методы измерения

SAE J109 MAR87 Требования к характеристикам системы рабочих тормозов
- мотоциклы и мотовелосипеды.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД О РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ МОТОЦИКЛОВ

А. ВВЕДЕНИЕ

На сто двадцать шестой сессии WP.29 в марте 2002 года Исполнительный комитет (АС.3) Глобального соглашения 1998 года принял Программу работы по осуществлению Глобального соглашения 1998 года, предусматривающую разработку глобальных технических правил (гтп) по тормозным системам мотоциклов. Затем на пятьдесят пятой сессии GRRF, проведенной в сентябре 2002 года, Канада вызвалась стать спонсором разработки гтп по требованиям к тормозным системам мотоциклов. Для разработки гтп АС.3 одобрил просьбу Канады учредить и возглавить неофициальную группу по тормозным системам мотоциклов на сто тридцатой сессии WP.29, состоявшейся в июне 2003 года.

Настоящий предварительный доклад подготовлен в соответствии с пунктом 5 документа TRANS/WP.29/882 - Руководящие положения, касающиеся представления предложений по глобальным техническим правилам и их разработки. Он был составлен после тщательного рассмотрения Рабочей группой GRRF представленного Канадой предложения о разработке гтп по тормозным системам мотоциклов (документ TRANS/WP.29/АС.3/3), которое было принято АС.3 на его седьмой сессии в марте 2003 года.

В. НЫНЕШНЯЯ СИТУАЦИЯ

Некоторые из действующих правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, не соответствуют ходу разработки современных технологий. После усовершенствования систем дискового тормоза и недавнего внедрения таких новых технологий, как антиблокировочные тормозные системы (АБС) и комбинированные тормозные системы (КТС), появилась возможность оснащать современные мотоциклы весьма сложными в техническом отношении и эффективными тормозными системами.

Собранные до настоящего времени статистические данные показывают, что усовершенствованные тормозные системы мотоциклов будут способствовать снижению численности дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклов. С 1997 года численность таких ДТП со смертельным исходом в Северной Америке возрастает. Особую обеспокоенность вызывает рост таких ДТП со смертельным исходом в возрастной группе мотоциклистов от 40 лет на 8,2% в Канаде за период с 1994 по 2000 год и на 24,7% в Соединенных Штатах Америки за период с 1994 по 1999 год. Помимо этого, статистические данные Соединенных Штатов Америки за период с 1991 по 1999 год

включительно свидетельствуют о том, что около 13% среднегодового числа погибших в авариях (с участием одного транспортного средства) при езде на мотоцикле (1 055 человек) связано с маневрами торможения. На пятьдесят второй сессии GRRF ко всем государствам была обращена просьба представить дополнительные данные о дорожно-транспортных происшествиях с участием мотоциклов для подготовки исследования по вопросу об эффективности затрат для целей гтп.

Принятие правил о тормозных системах мотоциклов, согласованных на нынешнем (более жестком) уровне, будет выгодно всем и позволит воспользоваться преимуществами современных технологий. Выгода для правительств будет заключаться в повышении безопасности мотоциклов благодаря возможности применения оптимальной практики и более эффективного использования ресурсов. Заводы-изготовители выиграют от сокращения расходов на разработку, испытание и производство новых моделей. И наконец, потребителю это будет выгодно, поскольку у него появится более широкий выбор моделей мотоциклов, изготавливаемых в соответствии с усовершенствованными и признанными на глобальном уровне стандартами, обеспечивающими более высокий уровень безопасности при более низких ценах.

Разработка гтп по тормозным системам мотоциклов направлена на сокращение травматизма и смертности, обусловленных ДТП с участием мотоциклов. GRRF считает, что настало время обновить существующие стандарты согласованными правилами на основе оптимальной практики в рамках действующих национальных предписаний и с учетом современных тормозных систем, способных повысить безопасность мотоциклистов.

C. РАССМАТРИВАЕМЫЕ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ПРАВИЛА ИЛИ СТАНДАРТЫ

С целью создания основы для разработки этих гтп в настоящее время рассматривается значительное число правил и стандартов, включая:

- Правила № 78 ЕЭК ООН - единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L в отношении торможения,
- Кодекс федеральных правил США (КФП) - раздел 49: транспорт; часть 571.122: тормозные системы мотоциклов,
- Канадские правила безопасности автомобилей № 122 - тормозные системы мотоциклов,

- Директиву ЕС 93/14/ЕЕС - торможение транспортных средств категории L (по существу аналогична Правилам № 78 ЕЭК),
- Японский стандарт безопасности JS12-61,
- Австралийские правила, касающиеся конструкции 33/00 - тормозные системы мотоциклов и мопедов,
- ISO 8710:1995, Мотоциклы - тормоза и устройства торможения - испытания и методы измерения,
- ISO 12364:2001, Двухколесные мотоциклы - антиблокировочные тормозные системы (АБС) - испытания и методы измерения,
- ISO 8709:1995, Мопеды - тормоза и устройства торможения - испытания и методы измерения,
- ISO 12366:2001, Двухколесные мопеды - антиблокировочные тормозные системы (АБС) - испытания и методы измерения.

D. РАЗРАБОТКА ГТП

Глобальные технические правила будут разработаны на основе оптимальной практики в рамках действующих предписаний, директив и стандартов промышленности. В них будут также учтены такие новые тормозные технологии, как АБС и КТС, которыми могут быть оснащены мотоциклы.

С учетом графика работы и характера данной задачи обсуждение вопроса о содержании гтп и проведении научных испытаний уже началось. По состоянию на 1 декабря 2004 года было проведено пять совещаний на тему разработки гтп о тормозных системах мотоциклов, в том числе два совещания перед учреждением неофициальной группы; речь идет о следующих мероприятиях:

- 25 октября 2002 года, Монреаль, Канада;
- 6 февраля 2003 года, Женева, Швейцария;
- 16-17 июля 2003 года, Пиза, Италия: первое совещание неофициальной группы по тормозным системам мотоциклов;

- 26-28 апреля 2004 года, Брюссель, Бельгия: второе совещание неофициальной группы по тормозным системам мотоциклов;
- 8-10 ноября 2004 года, Монреаль, Канада: третье совещание неофициальной группы по тормозным системам мотоциклов.

Принять участие в работе этих совещаний могли все заинтересованные стороны. В числе лиц, присутствовавших на совещаниях неофициальной группы, были представители:

- Канады
- Соединенных Штатов Америки
- Италии
- Японии (ЯЦМУАС) (Японского центра международной унификации автомобильных стандартов)
- Индии (заочно)
- МАЗМ (Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов)
- ФЕМА (Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов)
- ААМ (Американской ассоциации мотоциклистов)
- АЯПАП (Ассоциации японских предприятий автомобильной промышленности).

На сорок шестой сессии GRRF МАЗМ приступила к выполнению программы работы с целью доработки предложения по гтп, касающимся систем торможения мотоциклов. Стремясь отобрать наиболее жесткие эксплуатационные требования для гтп, МАЗМ проанализировала степень жесткости трех комплектов национальных предписаний о тормозных системах мотоциклов; в ходе этого анализа были сопоставлены Правила № 78 ЕЭК ООН, Федеральный стандарт Соединенных Штатов Америки, касающийся безопасности конструкции автомобиля (FMVSS 122), и Японский стандарт безопасности JSS № 12-61. С отчетами об этом анализе, а также с предписаниями, которые предлагается включить в гтп, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН; речь идет о неофициальном документе № 15, представленном на пятьдесят первой сессии GRRF, и о неофициальном документе № 26, представленном на пятьдесят третьей сессии GRRF.

Соединенные Штаты Америки в сотрудничестве с Канадой провели аналогичное исследование в рамках совместного проекта, в свою очередь также сопоставив степень жесткости этих трех национальных правил. Доклад об их сопоставлении был представлен на пятьдесят пятой сессии GRRF. Несмотря на различие методологий сопоставления, результаты этой работы, весьма схожи с результатами, полученными МАЗМ.

Информация, приведенная в этих докладах, была обсуждена на втором неофициальном совещании, состоявшемся в Брюсселе. Его участниками в предварительном порядке был достигнут консенсус, позволивший в общих чертах договориться относительно эксплуатационных требований, подлежащих включению в гтп, касающиеся тормозных систем мотоциклов.

Соединенные Штаты Америки и Канада провели еще одно исследование с целью оценки эксплуатационных параметров мотоциклов, оснащенных антиблокировочными системами, сопоставив их с обычными тормозными системами. С докладом по этому вопросу также можно ознакомиться.

Информация о техническом содержании гтп будет представлена GRRF на ее пятьдесят седьмой сессии в феврале 2005 года.

GRRF считает, что эти усилия эффективны в плане выявления различий между национальными предписаниями и позволят получить необходимую информацию для разработки более жестких правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, а также для обновления этих правил.

Элементы, по которым не удастся достичь согласия в рамках Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части, будут обозначены и рассмотрены в соответствии с протоколом, подготовленным АС.3 и WP.29.

Е. БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Неофициальная группа составила график подготовки и доработки этих гтп. Проект гтп будет представлен GRRF на ее пятьдесят седьмой сессии в феврале 2005 года, и при отсутствии сколь-либо серьезных расхождений окончательный проект может быть одобрен на пятьдесят восьмой сессии GRRF в сентябре 2005 года. После того как этот проект будет принят Рабочей группой GRRF, планируется подготовить окончательный доклад, который будет представлен в 2006 году на рассмотрение АС.3 и WP.29 вместе с одобренными гтп.

Ф. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

После проведения предварительного обзора Канада в качестве технического спонсора обращается к АС.3 с просьбой дать согласие на продолжение этой работы по подготовке глобальных технических правил, касающихся тормозных систем мотоциклов, на основе предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/AC.3/3.
