

31 July 2008

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 № 8

ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ УСТОЙЧИВОСТИ

(Введены в Глобальный регистр 26 июня 2008 года)

Аппендикс

Предложение и отчет в соответствии с пунктом 6.3.7 статьи 6 Соглашения

- Предложение о разработке глобальных технических правил, касающихся электронных систем контроля устойчивости (TRANS/WP.29/AC.3/16)
- Промежуточный доклад и рекомендация по разработке глобальных технических правил, касающихся электронных систем контроля устойчивости (ЭКУ) для транспортных средств малой грузоподъемности (ECE/TRANS/WP.29/2008/70), принятый AC.3 на его двадцать третьей сессии (документ ECE/TRANS/WP.29/1068, пункт 63)



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ О РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЭЛЕКТРОННЫХ СИСТЕМ КОНТРОЛЯ УСТОЙЧИВОСТИ

I. ЦЕЛЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Соединенные Штаты Америки вносят предложение о разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся электронных систем контроля устойчивости (ЭКУ), в рамках Соглашения 1998 года. Анализ данных о ДТП, связанных со столкновением транспортных средств, проводившийся в Европе, Соединенных Штатах Америки и Японии, показывает, что системы ЭКУ способствуют весьма эффективному снижению числа одиночных столкновений транспортных средств малой грузоподъемности (легковых автомобилей, многоцелевых пассажирских транспортных средств (автомобилей-фургонов и полноприводных транспортных средств спортивно-хозяйственного назначения), автобусов и грузовых автомобилей-пикапов с полной массой не более 4 536 кг). Исследования, проведенные в Соединенных Штатах Америки, свидетельствуют о том, что установка систем ЭКУ позволит уменьшить в США число одиночных столкновений легковых автомобилей на 34%, а полноприводных транспортных средств спортивно-хозяйственного назначения (АСХ) - на 59%.
2. Системы ЭКУ предполагают автоматическое и контролируемое при помощи компьютера торможение отдельных колес для оказания водителю содействия в поддержании контроля за транспортным средством (и за его предполагаемым движением) в критических условиях вождения, когда транспортное средство начинает терять либо устойчивость при движении (на задних колесах - занос), либо контроль за направлением перемещения (на передних колесах - недостаточная поворачиваемость). Согласно оценкам, если бы все транспортные средства малой грузоподъемности, эксплуатируемые на дорогах Соединенных Штатов Америки, были оборудованы системами ЭКУ, то в ДТП всех типов, связанных со столкновением транспортных средств, можно было бы ежегодно сохранять жизни от 5 300 до 10 300 человек и предотвращать ранения от 168 000 до 252 000 человек. Это дало бы наиболее ощутимый из результатов, достигнутых при помощи устройств обеспечения безопасности транспортного средства за период, прошедший после введения ремней безопасности.
3. Работа по предлагаемым гтп, касающимся систем ЭКУ, позволит рассмотреть выражаемые в мире опасения в отношении безопасности, а также учесть изменения, произошедшие в области разработки технических средств. Настоящее предложение

обусловлено недавним предложением о введении стандарта ЭКУ в Соединенных Штатах Америки. В свете своей нормотворческой деятельности Соединенные Штаты Америки считают, что эта работа послужит для международного сообщества прекрасной возможностью для принятия последующих мер и для разработки и введения гтп в данной области.

II. ОПИСАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПРАВИЛ

4. В этих гтп будут указаны конкретные требования к системам ЭКУ по ограничению вероятности потери контроля за транспортным средством и снижению риска гибели и получения серьезных ранений в результате потери контроля над ним. Соединенные Штаты Америки рассчитывают, что в этих гтп будут конкретно указаны предписания, касающиеся систем ЭКУ, и будет содержаться требование о том, чтобы транспортные средства оснащались этими системами и соответствовали условиям испытаний на проверку динамических характеристик.

5. Любая проблема, связанная с гтп, которую не сможет решить Рабочая группа, будет выявляться и устраняться в соответствии с протоколом, принятым АС.3 и WP.29. Предлагаемые гтп будут разработаны в формате, утвержденном WP.29 (TRANS/WP.29/882).

III. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПРАВИЛА И ДИРЕКТИВЫ

6. При разработке новых гтп, касающихся систем ЭКУ, будут учитываться следующие правила и стандарты:

- a) Кодекс федеральных правил (КФП) Соединенных Штатов Америки - раздел 49: Транспорт; части 571 и 585: Электронные системы контроля устойчивости (предлагаемые).
- b) Международные стандарты, соблюдаемые на добровольной основе (SAE J2564), пересмотренные в июне 2004 года: Системы повышения устойчивости автомобилей.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ДОКЛАД И РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ
ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЭЛЕКТРОННЫХ СИСТЕМ КОНТРОЛЯ
УСТОЙЧИВОСТИ (ЭКУ) ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
МАЛОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

I. ЦЕЛЬ ДОКЛАДА

7. Настоящий доклад призван ознакомить с ходом разработки глобальных технических правил (гтп), касающихся электронных систем контроля устойчивости (ЭКУ) для транспортных средств малой грузоподъемности, и дать указания по ряду оставшихся вопросов, которые не удалось разрешить в рамках GRRF. В нем также содержатся рекомендации по принятию правил, если эти вопросы будут урегулированы Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года.

II. РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ

8. Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) поручил GRRF разработать правила после принятия официального предложения от Соединенных Штатов Америки, направленного на введение гтп в этой области. Документ, в котором изложены соображения по безопасности и указаны использованные правила и стандарты и т.д., издан под условным обозначением ECE/TRANS/WP.29/AC.3/16 2 мая 2007 года. Кроме того, АС.3 проинструктировал GRRF относительно оперативного планирования ее работы, с тем чтобы эти правила можно было принять к середине 2008 года.

9. В соответствии с указаниями по подготовке гтп GRRF незамедлительно приступила к работе в рамках неофициальной рабочей группы, которая собралась в июне 2007 года. В сентябре 2007 года неофициальная рабочая группа по ЭКУ провела второе совещание, прежде чем представить промежуточный доклад на сентябрьской сессии GRRF. GRRF приняла большую часть этой работы, дала указания по оставшимся частям и далее поручила неофициальной рабочей группе провести третье совещание для рассмотрения открытых вопросов (это совещание состоялось в январе 2008 года). Неофициальная рабочая группа представила GRRF свой второй промежуточный доклад на ее сессии в феврале 2008 года, на которой последний обновленный проект, за исключением нескольких все еще не решенных вопросов, был принят. GRRF просит АС.3 дать указания, с тем чтобы урегулировать вышеупомянутые оставшиеся вопросы.

III. ОПИСАНИЕ НЕРЕШЕННЫХ ВОПРОСОВ

10. В неофициальном документе № WP.29-144-05 содержится последний полный проект гтп, касающихся ЭКУ. В тексте этого проекта в скобках указаны альтернативные варианты двух положений правил, по которым имеются разногласия, а именно:

1. Пункт 5.5.1: Согласно последнему положению этого пункта, для системы ЭКУ в качестве режима по умолчанию для конкретной конфигурации привода (в тех редких случаях, когда имеется несколько режимов ЭКУ, удовлетворяющих требованиям правил) должен использоваться режим с наивысшей степенью соответствия требованию в отношении устойчивости, описание которого приводится в пункте 5.1. По мнению изготовителей и ряда Договаривающихся сторон (ДС), наилучшими режимами по умолчанию для каждой конфигурации привода не обязательно являются режимы с наивысшей степенью соответствия требованию в отношении характеристик устойчивости, предусмотренному в пункте 5.1, но режимы, которые изготовители устанавливают на основе собственного анализа. Исходя из этого, они предложили альтернативный текст, позволяющий каждому изготовителю указывать наиболее надежный режим для каждой конфигурации привода транспортного средства.

2. Пункт 5.5.3: Согласно этому пункту, требуется многоцелевой контроль, предусматривающий обозначение функции деактивации системы ЭКУ либо с использованием слов "ESC OFF" (ЭКУ ОТКЛ.), либо символа ИСО для ЭКУ вместе со словом "OFF" (ОТКЛ.). Предприятия отрасли и большинство ДС выступают против такого требования, считая его излишним (с точки зрения безопасности), поскольку имеется также контрольное устройство, сигнализирующее о деактивации системы ЭКУ. В предложенном альтернативном тексте просто предписывается, чтобы функция контроля обозначалась либо с помощью аббревиатуры "ESC" (ЭКУ) либо символа ИСО для ЭКУ.

D. ДИРЕКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ НА ОСНОВЕ КОНСЕНСУСНОГО РЕШЕНИЯ АС.3

11. На своей сессии в марте 2008 года АС.3 рассмотрел вышеупомянутые нерешенные вопросы (WP.29-144-05) и на основе консенсусного решения согласился с предложением Председателя GRRF (WP.29-144-28). Секретариату было поручено включить принятые поправки в проект гтп для рассмотрения и голосования на июньской сессии 2008 года. АС.3 просил Председателя GRRF, совместно с техническими спонсорами, в надлежащее время представить в секретариат обновленный текст вводной части с учетом решений, принятых в ходе сессии.
