



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Сто восемьдесят седьмая сессия

Женева, 21–24 июня 2022 года

Пункт 17.2 предварительной повестки дня

Ход разработки новых ГТП ООН и поправок**к введенным ГТП ООН: ГТП № 3 ООН****(торможение мотоциклов)****Заявка на получение разрешения на разработку
поправки 4 к ГТП № 3 ООН (торможение мотоциклов)****Пересмотр 1****Передано представителем Италии***

Воспроизведенный ниже текст был передан представителем Италии с целью адаптации Глобальных технических правил (ГТП) № 3 ООН к техническому прогрессу и стандартизации, введения положений о подаче сигнала торможения и обеспечения возможности использования новой стандартной эталонной испытательной шины F2493 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM) для измерения пикового коэффициента торможения (ПКТ). Данная поправка направлена на сохранение согласованности в глобальном плане требований к торможению мотоциклов в ГТП № 3 ООН и самой последней редакции текста Правил № 78 ООН. Этот текст передается на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Разрешение на разработку поправки 4 к ГТП № 3 ООН (торможение мотоциклов)

А. Цель

1. Цель настоящего предложения заключается в разработке в рамках Соглашения 1998 года поправки к ГТП № 3 ООН по торможению мотоциклов, с тем чтобы адаптировать ГТП № 3 ООН с учетом технического прогресса и прогресса в области стандартизации путем введения положений о подаче сигнала торможения и обновления ссылок на стандарты Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM) с целью обеспечения возможности использовать новую стандартную эталонную испытательную шину ASTM F2493 для измерения пикового коэффициента торможения (ПКТ). Данная поправка направлена на сохранение согласованности в глобальном плане требований к торможению мотоциклов в ГТП № 3 ООН и самой последней редакции текста Правил № 78 ООН. Этот текст передается на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

В. Справочная информация

2. ГТП № 3 ООН содержат самые современные требования к тормозным системам мотоциклов. ГТП № 3 ООН широко применяются во всем мире, и в сочетании с Правилами № 78 ООН они обеспечивают глобальную основу для гарантии безопасного торможения мотоцикла. В этой связи важно постоянно обновлять ГТП № 3 ООН с учетом технического прогресса и развития стандартизации, а также согласовывать их с Правилами № 78 ООН.

3. Данное предложение направлено на включение в ГТП № 3 ООН следующих двух элементов:

- требований к подаче сигнала торможения;
- дополнительной ссылки на новую стандартную эталонную испытательную шину ASTM F2493.

4. Требования к включению сигнала торможения при рекуперативном торможении электромобилей были введены в Правила № 78 ООН в январе 2020 года посредством дополнения 1 к поправкам серии 04 (ECE/TRANS/WP.29/2019/46). Пороговые значения замедления для подачи сигнала торможения были приведены в соответствии с требованиями Правил № 13-Н ООН для легковых автомобилей. Это обеспечивает единые критерии включения сигнала торможения для различных категорий транспортных средств, что позволяет избежать замешательства участников дорожного движения, движущихся за замедляющимся транспортным средством, независимо от его категории.

5. В декабре 2020 года Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) приняла предложение Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Европейской ассоциации поставщиков автомобильной промышленности (КСАОД), касающееся изменения положений о подаче сигнала для включения сигнала торможения в Правилах № 13-Н ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31), для обеспечения того, чтобы включение такого сигнала отражало намерение замедлить движение независимо от типа тяги. С этой целью было снято требование о деактивации сигнала торможения в случае снижения замедления до значения менее $0,7 \text{ м/с}^2$. Впоследствии GRVA в октябре 2021 года приняла предложение Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26 с поправками, содержащимися в GRVA-11-22) о соответствующем изменении пороговых значений замедления в Правилах № 78 ООН.

Данная поправка к ГТП № 3 ООН должна отражать последние пороговые значения замедления.

6. В настоящее время ГТП № 3 ООН предусматривают использование стандартной эталонной испытательной шины (СЭИШ) E1136 ASTM при определении пикового коэффициента торможения (ПКТ) испытуемой поверхности в соответствии с методом E1337 ASTM. В январе 2020 года на семьдесят первой сессии Рабочей группы по шуму и шинам (GRBP) Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) сообщила, что продажа СЭИШ E1136 ASTM прекратится где-то к концу 2021 года и она будет заменена новой СЭИШ F2493 ASTM. В 2019 году метод E1337 ASTM был соответствующим образом обновлен, с тем чтобы включить новый стандарт СЭИШ F2493 ASTM и корреляционные уравнения для преобразования значений ПКТ для F2493 СЭИШ в значения для E1136 СЭИШ и наоборот (см. неофициальный документ GRBP-71-06).

7. В ГТП № 3 ООН необходимо включить ссылку на новый стандарт СЭИШ F2493 ASTM и уравнение для преобразования, приведенное в стандарте E1337 ASTM, при сохранении существующих положений о ПКТ без изменений, в соответствии с последней поправкой к Правилам № 78 ООН, принятой GRVA в октябре 2021 года (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/27).

III. Предмет поправки

8. Поправка к ГТП № 3 ООН должна включать:
- поправку к части «Изложение технических соображений и обоснование»;
 - поправку к тексту Глобальных технических правил;
 - технический доклад.

IV. Организация процесса и график работы

9. Соответствующее предложение будет разработано экспертами от Италии при содействии Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и в сотрудничестве со всеми заинтересованными экспертами GRVA с целью заручиться максимальной поддержкой в пользу окончательного предложения. На настоящем этапе проведение целевых совещаний заинтересованных экспертов еще не планировалось, однако при необходимости они могут быть организованы.

10. Предлагаемый план действий:
- октябрь 2021 года: представление предложения по внесению поправки в ГТП № 3 (неофициальный документ) на одиннадцатой сессии GRVA;
 - январь 2022 года: рассмотрение пересмотренного предложения по внесению поправки в ГТП № 3 (неофициальный документ) на двенадцатой сессии GRVA;
 - май 2022 года: направление неофициального предложения по внесению поправки в ГТП № 3 (неофициальный документ) для обсуждения на тринадцатой сессии GRVA;
 - июнь 2022 года: направление в АС.3 официального запроса на разработку поправки 4 к ГТП № 3 ООН;
 - сентябрь 2022 года: направление официального предложения о внесении поправки в ГТП № 3 для принятия на четырнадцатой сессии GRVA и технического доклада;

- f) март 2023 года: принятие предложения и технического доклада АС.3 в случае решения всех оставшихся вопросов.

11. Информация о ходе работы будет доведена до сведения АС.3 на его сессиях в июне 2022 года, ноябре 2022 года и марте 2023 года.
