



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части**

Восьмидесятая сессия

Женева, 15–18 сентября 2015 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Тормозные системы мотоциклов –

Глобальные технические правила № 3

**Предложение по поправкам к Глобальным техническим
правилам № 3 (тормозные системы мотоциклов)**

Представлено экспертом от Европейской комиссии*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской комиссии в целях обеспечения последовательного подхода ко всем автотранспортным средствам, оснащенным антиблокировочными тормозными системами, в том числе к конкретным исключениям для некоторых внедорожных транспортных средств, включенных в Правила ООН № 13. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Текст ГТП ООН, часть В,

Включить новый пункт 3.1.14 следующего содержания:

- «3.1.14** Транспортные средства, оснащенные антиблокировочной тормозной системой, могут оснащаться каким-либо одним органом управления (например, переключателем, рычагом, кнопкой, позицией меню) для временного ограничения или дезактивации функции антиблокировочной тормозной системы, который допускается только в следующих условиях:
- a) транспортное средство находится в неподвижном состоянии; и
 - b) временное ограничение или дезактивация функции антиблокировочной тормозной системы является результатом преднамеренного действия со стороны водителя в соответствии с одним из следующих методов:
 - i) одновременное приведение в действие переключателя антиблокировочной тормозной системы и органа управления (рычага тормоза или педали) системы передних или задних тормозов или комбинированной тормозной системы; или
 - ii) приведение в действие переключателя антиблокировочной тормозной системы в течение не менее 2 секунд; или
 - iii) переход не менее чем через 2 деления или уровня регулировки режима работы с помощью поворотной кнопки, переключателя на сенсорной панели или селектора позиции меню;
 - c) если мотоцикл оснащен функцией выбора режима вождения, которая позволяет переходить на режим «вне дороги» или «повышенной проходимости» или любой иной режим вождения и которая предусматривает подготовку транспортного средства к переходу на режим использования в условиях бездорожья электронным способом, временное ограничение или дезактивация функции антиблокировочной тормозной системы допускается только в данном конкретном режиме вождения; и
 - d) функция антиблокировочной тормозной системы активируется автоматически после каждого запуска двигателя транспортного средства, за исключением повторного запуска после непреднамеренной остановки двигателя; и
 - e) временное ограничение или дезактивация функции антиблокировочной тормозной системы сигнализируется путем активации индекса В.18, указанного в стандарте ISO 2575:2010/Amd1:2011 (ISO 7000-2623), или с помощью любого иного эквивалентного способа однозначной индикации, указывающей на то, что антиблокировочная тормозная система дезактивирована. В качестве варианта, световой сигнализатор, указанный в пункте 3.1.13, должен работать непрерывно (в режиме постоянного свечения или мигания); и
 - f) если антиблокировочная тормозная система отключена постоянно, то в этом случае биты, отображающему факт отключения антиблокировочной тормозной системы, придается значение 1 и

производится частая (1 Гц) регистрация этого значения в нестираемой памяти бортового устройства транспортного средства в течение всего времени действия основного цикла. Храниться и выдаваться в качестве мгновенной информации в виде одиночного бита до остановки двигателя или обесточивания может только последняя одноканальная информация, отображающая состояние системы (0 или 1). Эта бинарная информация, указывающая на состояние системы, может считываться с помощью соответствующего метода считывания бесплатно и в наикратчайшие сроки изготовителем транспортного средства для сертификационного органа; и

г) запрет на любое программное обеспечение и/или блокирующее устройство, нарушающее или позволяющее обойти одно или более требований, изложенных в пунктах а)–f); и

h) простая и мгновенная реактивация функционального состояния антиблокировочной тормозной системы во всех режимах работы и условиях вождения должна гарантироваться и подтверждаться к удовлетворению сертификационного органа (например, посредством простого нажатия кнопки)».

II. Обоснование

1. В настоящее время не совсем ясно, допускается ли на транспортных средствах категории L отключение или изменение режима работы антиблокировочной тормозной системы (АБС), если учесть, что на транспортных средствах других категорий эта функция явно не допускается. Это предложение имеет целью обеспечить последовательный подход ко всем автотранспортным средствам, оснащенным антиблокировочными тормозными системами, в том числе к конкретным исключениям для некоторых внедорожных транспортных средств, включенных в Правила ООН № 13.

2. Данное предложение отнюдь не имеет целью предусмотреть обязательное использование АБС, однако оно дает возможность Договаривающимся сторонам, которые предусматривают в своем законодательстве обязательное использование АБС, более полно гарантировать достижение поставленных целей в области безопасности за счет устранения неясности в отношении преднамеренной или, возможно, непреднамеренной дезактивации системы АБС.

3. В настоящее время признается, что включенная система АБС, установленная на том или ином транспортном средстве, предназначенном для вождения как на дорогах, так и по пересеченной местности, может явиться причиной возникновения неблагоприятных последствий с точки зрения безопасности в том случае, если она включена в некоторых очень конкретных условиях вождения по бездорожью. Для того чтобы смягчить такие возможные последствия, водителю транспортного средства можно было бы дать возможность воспользоваться переключателем для дезактивации системы АБС или перехода на более продуманный режим, который подходит для данных условий.

4. Условие f) – наличие бита, указывающего на дезактивацию антиблокировочной тормозной системы, – считается весьма важным информационным элементом в деле анализа послеаварийной ситуации или ДТП правоприменительными органами. С учетом того факта, что дезактивация (активация) антиблокировочной тормозной системы зачастую производится посредством активации (электронного) переключателя мгновенного действия или соответствующей позиции меню на бортовом компьютере, выяснить, была или не была включена ан-

тиблокировочная тормозная система, после аварии может оказаться невозможным. Бит, отображающий состояние, может иметь значение «0», если антиблокировочная тормозная система была активирована, и «1», если она была деактивирована за одну секунду или менее до аварии. Этот бит информации, отображающий предшествующее состояние, может постоянно перезаписываться; в нестираемой памяти бортового устройства транспортного средства хранится только последняя информация, указывающая на состояние системы в течение всего времени действия основного цикла, которая регистрируется с частотой один раз в секунду или менее до того, как двигатель заглох или был отключен или до обесточивания системы. Этот бит информации дает ценную информацию для специалиста, который изучает причины аварии, если на поверхности дороги нет видимых следов торможения. По просьбе, с которой правоприменительный орган, выясняющий причины аварии, может обратиться к органу, который сертифицировал данное транспортное средство, можно будет получить соответствующие инструкции у изготовителя этого транспортного средства в максимально короткие сроки и бесплатно на предмет беспрепятственного считывания статуса бита информации, указывающей на отключение системы, который записан в источнике хранения бинарных данных.
