



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRRF/51
28 May 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ТОРМОЖЕНИЯ И ХОДОВОЙ ЧАСТИ
(GRRF) О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ**

(4-8 февраля 2002 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою пятьдесят первую сессию с 4 февраля (вторая половина дня) по 8 февраля (первая половина дня) 2002 года под председательством г-на М. Фендика (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швеции, Югославии и Японии. В ней участвовал также представитель Европейской комиссии (ЕС). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК),

Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Европейской федерации дистрибьютерских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР). По специальному приглашению Председателя в сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА).

2. Перечень документов без условного обозначения, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение)

а) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/8; TRANS/WP.29/GRRF/2002/1; TRANS/WP.29/GRRF/2002/3; TRANS/WP.29/GRRF/2002/4; TRANS/WP.29/GRRF/2002/6; неофициальные документы № 9 и 25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Рабочая группа GRRF приняла в принципе часть предложения из документа TRANS/WP.29/GRRF/2001/8, которая приводится в приложении 2 к настоящему докладу. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 25, в котором отражена суть вопроса, вызывающего его озабоченность, и приводится схема подключения предлагаемого им прибора. В этой связи GRRF решила вернуться к обсуждению данного вопроса на следующей сессии.

4. Рабочая группа GRRF рассмотрела и приняла содержащееся ниже предложение, представленное экспертом от МОПАП (TRANS/WP.29/GRRF/2002/1). Было решено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

Включить новый пункт 5.2.2.17.1 следующего содержания:

"5.2.2.17.1 В прицепах, в которых в качестве одного из способов повышения устойчивости транспортного средства используется селективное торможение, в случае несрабатывания в электрическом приводе управления системы контроля устойчивости такое несрабатывание должно указываться с помощью отдельного желтого предупреждающего сигнала, предусмотренного в пункте 5.2.1.29.2 выше, через штырьковый соединитель, соответствующий требованиям ISO 7638:1997.

Примечание: Это требование будет вновь рассмотрено в процессе принятия последующих поправок к Правилам № 13 в случае:

- i) внесения поправки в стандарт ISO 11992 о передаче данных, который содержит предупреждение о несрабатывании в электрическом приводе управления системы контроля устойчивости прицепа; и

- ii) широкого распространения транспортных средств, оборудованных в соответствии с этим стандартом".

5. Эксперт от ИСО представил материалы по пересмотру стандарта ISO 11992, в результате которого потребуется внести соответствующие поправки в Правила № 13, как это предлагается в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/3. Он вызвался направить копию своего сообщения в секретариат, для того чтобы его можно было поместить на вебсайте GRRF. GRRF в целом согласилась с этим предложением, но решила не принимать его, пока не будет установлена конкретная дата принятия предложения ISO. GRRF отметила, что в пункте 5.1.3.6.1 ссылку на "приложение 17" следует заменить ссылкой на "приложение 16".

6. Рабочая группа GRRF рассмотрела предложение, представленное экспертом от КСАОД по проекту исправления к Правилам № 13 (TRANS/WP.29/GRRF/2002/4). GRRF согласилась с тем, что редакционной группе следует проверить данное предложение, и просила экспертов от Германии и КСАОД совместно с секретариатом пересмотреть это предложение. Экспертам было предложено направить свои замечания вышеупомянутой редакционной группе, для того чтобы их можно было учесть в ходе такого пересмотра.

7. Рабочая группа GRRF рассмотрела и приняла предложение, представленное экспертом от МОПАП (TRANS/WP.29/GRRF/2002/6) относительно исправления к Правилам № 13, касающегося только текста на французском языке. Было решено передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта исправления 2 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

8. Рабочая группа GRRF также приняла приводимый ниже проект исправления к Правилам № 13-Н на основе неофициального документа № 9. Было решено передать это предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта исправления 3 к Правилам № 13-Н.

Приложение 5, пункт 3.1 (А) изменить следующим образом (сноска 2 остается без изменений):

"... кривая реализуемого сцепления передней оси не должна располагаться над кривой реализуемого сцепления задней оси²:"

для всех коэффициентов торможения в диапазоне 0,15 - 0,8:".

b) Официальное утверждение модульного типа для прицепов

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2000/20 и Add.1; TRANS/WP.29/ GRRF/2002/7

9. Рабочая группа GRRF рассмотрела предложение по официальному утверждению модульного типа для прицепов, которое содержится в документах TRANS/WP.29/GRRF/2000/20 и Add.1 и TRANS/WP.29/ GRRF/2002/7. Для того чтобы снять сомнения, выраженные рядом экспертов, GRRF подтвердила, что это предложение будет применяться только к прицепам, но не будет применяться ни к механическим транспортным средствам, ни к их частям. Было также четко указано, что базовый прицеп должен официально утверждаться в соответствии с процедурой официального утверждения обычного типа после прохождения всех испытаний, предписанных в этих Правилах, и что такая процедура официального утверждения модульного типа будет применяться только к прицепам, соответствующим базовому прицепу. В связи с вопросом о принятии данной процедуры без наличия опыта ее применения несколько экспертов подтвердили, что такая процедура используется для национальных официальных утверждений прицепов по типу конструкции, и напомнили о том, что цель этого предложения заключается в ее преобразовании в процедуру официального утверждения типа ЕЭК.

10. Заслушав сообщения, упомянутые в пункте 9 выше, GRRF приняла предложение, изложенное в трех документах, указанных выше в пункте 9, с представленными ниже поправками. Было решено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 09 к Правилам № 13. GRRF поблагодарила экспертов, участвовавших в этой работе, и особенно председателя неофициальной группы за выполненную работу.

Приложение 19 (новое),

Пункт 2.1.2, ссылку на "приложение 21" заменить ссылкой на "приложение 20".

Приложение 20 (новое),

Пункт 2.1.1 изменить следующим образом:

"... альтернативной процедурой, определенной в настоящем приложении, не должен использоваться в качестве базового прицепа".

11. Эксперт от Европейской комиссии проинформировал GRRF о принятии директивы Европейского сообщества 2001/116/EC, изменяющей рамочную директиву 74/320/ЕЕС. Специалисты продолжают работать над созданием процедуры официального утверждения типа всего транспортного средства и процедуры официального утверждения отдельного транспортного средства в случае прицепов. На этапе 1 пересмотра рамочной директивы будет введена процедура официального утверждения типа всего транспортного средства, но не будет рассматриваться процедура официального утверждения отдельного транспортного средства, которой будет посвящен второй этап. Хотя эта работа по-прежнему относится к числу наиболее приоритетных, четкий график ее завершения не определен. GRRF настоятельно просила Европейскую комиссию использовать перекрестные ссылки на директиву, касающуюся торможения, и на Правила № 13.

с) Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/16

12. Рабочая группа GRRF продолжила рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRRF/2001/16, измененного на прошлой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/50, пункты 22 и 23). В итоге GRRF приняла это предложение с изложенными ниже поправками и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

Предложенную поправку к пункту 5.1.4.1 исключить.

Новый предложенный пункт 5.1.4.1.1 исключить.

Пункт 5.1.4.6.1 изменить следующим образом:

"... тормоза с пневматическим приводом с использованием каткового стенда для тормозов".

Пункт 5.1.4.6.2 изменить следующим образом:

"... на каждую ось. Податель заявки на официальное утверждение по типу конструкции указывает контрольные тормозные усилия для давления приведения тормоза в действие с одного бара. Эти данные ..."

Пункт 5.1.4.6.3 изменить следующим образом:

"5.1.4.6.3 Контрольные тормозные усилия должны быть такими, чтобы транспортное средство..." (относится к тексту на английском языке).

Предложенную поправку к пункту 5.2.1.11.2 исключить.

Предложенный новый пункт 16.1 в приложении 2 исключить.

13. Эксперт от Германии отметил, что Правила № 13 могут охватывать только требования, касающиеся непосредственно процедуры официального утверждения по типу конструкции. Тем не менее он высказался против исключения этих пунктов из вышеупомянутого предложения (как указывается в пункте 12). По его мнению, предложение в целом, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2001/16, является результатом компромисса, который был достигнут неофициальной группой после десяти совещаний. Он сказал также, что с его точки зрения и с точки зрения других экспертов фрикционные элементы тормозов являются элементами безопасности и подвержены износу. В заключение он заявил о своем намерении вернуться к этому пункту повестки дня на сентябрьской сессии 2002 года и предложил продолжить рассмотрение не принятых GRRF пунктов в соответствии с его предложением, которое излагается в приложении 3 к настоящему докладу.

d) Положения для электромобилей

Документация: неофициальные документы № 5, 6 и 11 сорок восьмой сессии

14. Эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил GRRF о том, что на сорок шестой сессии данный вопрос рассматривался впервые на основе представленного им документа в целях согласования предписаний стандарта FMVSS No. 135 и Правил № 13-Н. Он сказал, что в качестве ответа на первый документ эксперт от Японии представил дополнительные документы и что эти документы (неофициальные документы № 5, 6 и 11 сорок восьмой сессии) не удалось обстоятельно рассмотреть из-за большого объема работы в его стране, связанной главным образом с правилами о шинах.

15. Председатель просил делегата от Японии подготовить сводный документ для распространения в качестве неофициального документа на сессии GRRF в сентябре 2002 года. Затем будет проведено обстоятельное обсуждение данного вопроса на сессии GRRF в феврале 2003 года. Согласившись с экспертом от Соединенных Штатов Америки, GRRF решила продолжить рассмотрение этого вопроса, если Соединенными Штатами Америки будет представлен ожидаемый сводный документ.

e) Освещенность стоп-сигналов

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/17; неофициальные документы № 10, 21, 23 и 25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

16. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ № 10, содержащий предложение по изменению Правил № 48 в соответствии с принципами, согласованными GRRF на пятидесятой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/50, пункт 27). Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 21, в котором он предложил, чтобы стоп-сигналы включались при приведении в действие замедлителя в том момент, когда замедление достигает $2,2 \text{ м/с}^2$. Эксперт от Европейского сообщества внес на рассмотрение неофициальный документ № 23 с предложением об изменении в Правилах № 48 положений, касающихся стоп-сигналов. Он сказал, что это предложение будет также передано GRE. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение неофициальный документ № 25 с описанием национального нормативного положения по этому вопросу. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о том, что его страна передала GRE предложение по определению минимальной величины замедления, при достижении которой должны включаться стоп-сигналы.

17. Председатель напомнил, что GRRF следует установить условия для включения стоп-сигналов, и сообщил о своем намерении довести до сведения Председателя GRE, что GRRF не готова предложить поправки к Правилам № 48. GRRF решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

f) Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности

Документация: неофициальный документ № 5, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

18. Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 2, содержащий отчет о втором совещании по вопросу о совместимости тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности. Он предложил всем экспертам принять участие в этой работе. Эксперты от МОПАП и ККПКП согласились с тем, что неофициальной группе следует продолжить работу над данной темой. Неофициальная группа уже договорилась о том, что необходимо совместно определить соответствующие типы транспортных средств и конструкций тормозных систем, а также установить масштабы проблем. Затем будет проведено обсуждение вопроса о возможных поправках

к Правилам. Председатель сообщил о своем намерении запросить разрешение WP.29 на его сессии в марте 2002 года о проведении совещания вышеупомянутой неофициальной группы.

19. Рабочая группа GRRF была проинформирована о том, что при условии разрешения со стороны WP.29 совещание неофициальной группы в предварительном порядке планируется провести 22 мая 2002 года в штаб-квартире МОПАП и что на нем может быть рассмотрено предложение ККПКП.

ПРАВИЛА № 78 (Система торможения мотоциклов)

a) Дальнейшая разработка

20. В ответ на вызывающий озабоченность вопрос, поднятый делегатом Франции TRANS/WP.29/GRRF/50, пункты 33 и 34) и касающийся наличия подходящего испытательного оборудования для использования на мотоциклах, эксперт от МАЗМ сообщил, что в данном случае речь идет не о практических трудностях, а о проблеме иного характера, на которую также следует обратить внимание автомобилестроителям.

21. Эксперты от Германии и Соединенных Штатов Америки выразили обеспокоенность по поводу существующих предписаний, касающихся антиблокировочной тормозной системы мотоциклов в данных Правилах. В связи с этим конкретным вопросом представитель Германии вызвался передать предложение по изменению Правил № 78 для рассмотрения на февральской сессии 2003 года.

b) Согласование требований в отношении систем торможения мотоциклов

Документация: неофициальные документы № 15 и 20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

22. Эксперт от МАЗМ представил резюме проделанной работы по созданию основы для подготовки глобальных технических правил (ГТП). Он внес на рассмотрение неофициальный документ № 15, в котором содержится отчет о работе, результаты различных проведенных испытаний и представленные в виде таблицы требования стандарта FMVSS № 122, японского стандарта SS 12-61 и Правил № 78, а также предложение МАЗМ по проекту ГТП. Он пояснил GRRF, что для ГТП предусматривается два этапа: на первом этапе главная цель должна заключаться в согласовании существующих предписаний, а на втором этапе - в их усовершенствовании.

23. Эксперт от МАЗМ также отметил, что ряд вопросов требует дальнейшего изучения, и просил GRRF дать соответствующие указания. В частности, он просил GRRF принять решение по следующим вопросам: включение в сферу охвата квадрициклов; тип испытаний барабанных тормозов во влажных условиях; изменение испытаний во влажных условиях для современных комбинированных тормозных систем (КТС); схемы контроля с учетом появления новых технологий контроля; требования в отношении минимального усиления срабатывания; необходимость испытания на частичный выход из строя; и, если будет принято требование о маркировке, используемый язык (используемые языки).

24. Что касается включения квадрициклов в область применения ГТП, то GRRF предложила подождать результатов работы неофициальной группы по "общим задачам". В связи с испытанием барабанных тормозов во влажных условиях не возникло никаких особых проблем, и эксперт от МАЗМ сообщил, что его организация продолжит изучение этой темы. По вопросу о современных КТС для одновременного срабатывания тормозов на двух колесах при приведении в действие одного из тормозных устройств эксперт от МАЗМ пояснил GRRF, что для испытания существуют два возможных решения: увеличение нагрузки на мотоцикл или повышение скорости. GRRF не отдала предпочтения ни одному из указанных вариантов, решив оставить этот вопрос открытым. В связи с возможностью использования единого устройства управления тормозами обоих колес некоторые эксперты высказались за сохранение двух независимых устройств управления. В отношении других вопросов, поднятых экспертами от МАЗМ, GRRF решила продолжить их рассмотрение на следующей сессии.

25. Эксперт от Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение неофициальный документ № 20, в котором содержится информация об испытаниях тормозов мотоциклов, проводимых в его стране. Он сказал, что, согласно планам такого исследования, будет проведен анализ нескольких маневров при испытании тормозов, для того чтобы уменьшить число погибших в ходе столкновений с участием мотоциклов. Он сообщил, что в качестве новых мер предлагается оценивать рабочие характеристики антиблокировочных систем, разработать испытания для непосредственной оценки связанных друг с другом тормозных систем, а также оценить и сопоставить уровень жесткости требований стандарта FMVSS № 122, Правил № 78 и стандарта Японии. В заключение он отметил, что его страна открыта для предложений относительно метода сопоставления вышеупомянутых стандартов и определения типа маневра для оценки рабочих характеристик антиблокировочной тормозной системы. В ответ на просьбу эксперта от МАЗМ он отметил, что окончательный отчет о результатах испытания будет в скором времени помещен на вебсайт НАБДД.

26. Эксперт от Германии спросил, почему АБС не относится к числу приоритетных тем для обсуждения. Если вопрос об АБС был бы выделен особо, то он мог бы пригласить на сессию специалистов из германского университета, которые ознакомили бы участников с соответствующими материалами. Эксперт от МАЗМ согласился с тем, что АБС следует выделить в качестве отдельного вопроса и что он также хотел бы, чтобы специалисты отрасли представили материалы по этой проблеме. Такие сообщения планируется сделать на февральской сессии 2003 года.

ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

a) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/18

27. Эксперт от ФЕПФМ проинформировал GRRF о том, что для выхода из тупиковой ситуации, создавшейся на прошлой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/50, пункт 40), в январе 2002 года состоялось совещание, в результате которого он подготовит проект нового предложения, для того чтобы новые предложенные скорости испытаний позволяли добиться большей эквивалентности по сравнению с нынешним предложением (TRANS/WP.29/GRRF/2001/18).

28. GRRF согласилась провести испытания для проверки правильности результатов в целях подтверждения концепции этого предложения и выразила надежду на то, что данная проблема может быть разрешена с помощью нового продолжения ФЕПФМ, которое будет представлено на ее сессии в сентябре 2002 года.

b) Предложение по проекту новых технических правил о сменных тормозных накладках

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1999/18

29. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил GRRF о том, что изготовители в его стране просили разработать стандарт для сменных тормозных накладок. Он также пояснил GRRF, что в его стране было принято решение провести исследование, касающееся метода проведения испытаний сменных тормозных накладок.

30. Председатель предложил подождать окончательного решения WP.29, касающегося определения приоритетов для разработки ГТП, прежде чем GRRF приступит к разработке вышеуказанных ГТП; GRRF согласилась с этим замечанием.

ПРАВИЛА № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2000/19; неофициальный документ № 24, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

31. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение неофициальный документ № 24. Он пояснил GRRF, что в нем содержатся три поправки к Правилам, касающиеся величины угла крена для статических и динамических испытаний, загрузки автоцистерн при опрокидывании на стенде и расчета угловой жесткости полуприцепа. GRRF сочла это предложение хорошим вкладом в работу по разъяснению условий испытаний в Правилах, но просила уточнить, что следует понимать под штатной жидкостью при проведении испытаний. Для более обстоятельного рассмотрения этого предложения GRRF просила секретариат распространить неофициальный документ № 24 с официальным условным обозначением для обсуждения на следующей сессии GRRF.

32. В связи с моделированием динамического испытания эксперт от Российской Федерации вызвался представить конкретное предложение для февральской сессии 2003 года. Председатель напомнил делегатам о том, что на предыдущих сессиях была проделана большая работа и что речь идет о весьма непростом вопросе. Эксперт от Нидерландов упомянул о том, что ИСО занимается разработкой стандартов для активных систем обеспечения устойчивости, включая системы, основанные на приведении в действие тормозов. В связи с этим вопросом эксперт от МОПАП напомнил о своих прежних выступлениях, подчеркнув, что одиночные испытания не дают объективных результатов и что единственным способом получения объективных данных является серия испытаний.

33. Эксперт от Соединенного Королевства высказался против того, чтобы ожидать предложения ИСО, и поддержал идею рассмотрения предложения, о котором сообщил эксперт от Российской Федерации (см. пункт 31 выше). GRRF решила продолжить обсуждение этого вопроса на предстоящих сессиях.

ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/2; TRANS/WP.29/GRRF/2002/5; неофициальные документы № 12 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

34. Рабочая группа GRRF рассмотрела и приняла предложение, переданное экспертом от МОПАП (TRANS/WP.29/GRRF/2002/2). Эксперт от Дании высказал некоторые сомнения, сочтя предложенные максимальные усилия для транспортных средств категорий М3 и N3 слишком большими. Тем не менее было решено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 79.

35. Эксперт от Германии в сжатом виде представил предложение по изменению Правил (TRANS/WP.29/GRRF/2002/5), предусматривающее включение положений об электрическом управлении с полным усилением. По его словам, это явилось результатом компромисса, достигнутого неофициальной группой, которой поручена разработка Правил № 79.

36. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ № 12, содержащий редакционные поправки к этому предложению. GRRF просила секретариат распространить его в качестве добавления к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/5 для следующей сессии. Эксперт от МОПАП также представил неофициальный документ № 13 с альтернативным предложением для пункта 5.1.1, которое приводится ниже.

"5.1.1. Механизм рулевого управления должен быть сконструирован таким образом, чтобы его функционирование можно было без демонтажа проверить с помощью обычно используемых измерительных приборов, методов или испытательных устройств".

37. Некоторые эксперты GRRF отдали предпочтение альтернативному тексту, однако эксперт от Германии выступил против него. В итоге GRRF решила продолжить рассмотрение этого текста на своей следующей сессии в сентябре 2002 года.

38. Были высказаны общие замечания по предложению в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/5, в частности, эксперты согласились с тем, чтобы по всему тексту заменить слово "механизм" словом "система". По мнению некоторых экспертов, целесообразно установить максимальный предел скорости 50 км/ч, выше которой автоматически управляемую рулевою систему использовать нельзя из-за слишком высокой скорости, а эксперт от Франции предложил внести поправку. В этой связи эксперт от Германии отметил, что он согласен ограничить порог срабатывания до скорости ниже 30 км/ч. GRRF решила использовать скорость 30 км/ч в качестве первого шага, пока не будет накоплен дополнительный опыт эксплуатации этих систем, в связи с

чем автомобилестроителям было предложено представить материалы о различных имеющихся системах, для того чтобы можно было продолжить рассмотрение данного вопроса.

39. Эксперт от Германии пояснил, что "дополнительная система рулевого управления" применяется только на специальных прицепах, обычно используемых для перевозки особых грузов. Определения, содержащиеся в пунктах 2.3.3, 2.3.4 и 2.3.5, были сочтены нечеткими; это касается главным образом автономного управления и возможности появления таких систем, как система управления движением в пределах полосы. После этого общего предварительного обсуждения вышеупомянутого предложения GRRF решила продолжить его рассмотрение на своей следующей сессии в сентябре.

ШИНЫ

а) Глобальное согласование правил, касающихся шин

Документация: неофициальные документы № 6, 18 и 19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

40. Эксперт от Соединенного Королевства, выступая в своем качестве председателя неофициальной группы, сообщил о совещании, состоявшемся 9 и 10 ноября 2001 года. Он сказал, что в неофициальном документе № 6 содержится предварительный отчет об этом совещании. Он проинформировал GRRF о том, что задачей этой группы является отслеживание хода принятия окончательного нормативного положения в Соединенных Штатах Америки, для того чтобы она могла своевременно представить GRRF свои замечания по данному положению. Он отметил, что неофициальная группа обсудила альтернативные варианты, предложенные для высокоскоростного испытания, ресурсного испытания, испытания для определения эксплуатационных характеристик при низком давлении (связанных с предупредительным уровнем в системе регулирования давления шин), экспериментального определения нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса, испытания на удар для оценки рисков в дорожных условиях и испытания на старение. Он подтвердил, что, как только Соединенные Штаты Америки издадут уведомление о предлагаемой нормотворческой деятельности на основе окончательно определенных предложений для этих испытаний, неофициальная группа встретится вновь, для того чтобы завершить подготовку своих замечаний и своевременно передать их Соединенным Штатам Америки. Он сказал, что готовность организовать такое совещание неофициальной группы изъявила Япония.

41. В связи с вопросом об этикетировании (маркировке) шин он проинформировал GRRF о том, что, поскольку период для получения замечаний истекает 19 февраля 2002 года, неофициальная группа провела совещание в первой половине дня 4 февраля 2002 года и что замечания неофициальной группы по этому вопросу будут переданы Соединенным Штатам Америки 8 февраля 2002 года.

42. Эксперт от Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение неофициальные документы № 18 и 19, в которых содержится информация о состоянии подготовки стандарта по шинам, которая в настоящее время ведется в его стране, и о ходе разработки в его стране правил, касающихся системы регулирования давления в шинах. Он подтвердил слова эксперта от Соединенного Королевства о том, что после опубликования уведомлений о предлагаемой нормотворческой деятельности останется мало времени для направления замечаний и что в этой связи крайне важно отреагировать как можно быстрее на предлагаемое нормативное положение после его опубликования. Он вызвался сообщить адрес этой публикации в Интернете.

Примечание секретариата: Эксперт от Соединенных Штатов указал, что после того, как уведомление о предлагаемой процедуре разработки стандарта о шинах в Соединенных Штатах будет одобрено для опубликования, оно будет помещено на вебсайте НАБДД по следующему адресу: <http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/rulings>.

b) Испытание шин на сцепление с дорогой

Документация: неофициальный документ № 6, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

43. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRRF о том, что первая часть неофициального документа № 6 касается испытания шин на сцепление с дорогой, которое было рассмотрено неофициальной группой. Он сказал, что была принята директива Европейского союза об испытании для определения уровня шума от качения шин и о его предельных значениях и что в настоящее время Германией в сотрудничестве с Нидерландами и Соединенным Королевством проводятся испытания шин на сцепление с мокрой дорогой. Он сообщил GRRF, что работа над этой темой будет продолжена на следующем совещании неофициальной группы.

44. Эксперт от ЕТОПОК проинформировал GRRF о ходе работы ИСО над испытанием шин на сцепление с дорогой и сообщил, что документ, касающийся легковых автомобилей, возможно, будет представлен для рассмотрения на сентябрьской сессии

GRRF. По его словам, процедура испытания грузовых автомобилей будет подготовлена на более позднем этапе.

45. Отвечая на вопрос о том, какой метод - испытание транспортного средства или прицепа - будет выбран, эксперт от ЕТОПОК указал, что может использоваться любой из этих методов в зависимости от того, какой из них окажется наиболее приемлемым для компетентного органа, занимающегося официальным утверждением. Он сказал, что оба метода дадут сопоставимые результаты и позволят установить сопоставимый порядок ранжирования для оценки сцепления шины с дорогой. Председатель GRRF согласился с экспертом от Японии в том, что неофициальной группе следует рекомендовать GRRF только один метод для определения сцепления шины с дорогой.

с) Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/11; неофициальные документы № 2 и 8, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

46. Эксперты от Соединенного Королевства и ЕТОПОК проинформировали GRRF о том, что они попытались совместно уточнить предложение Соединенного Королевства TRANS/WP.29/GRRF/2001/11 и реакцию на него ЕТОПОК (неофициальный документ № 8). В результате этого эксперт от Соединенного Королевства снял с обсуждения свое предложение, касающееся шин с обозначениями "V", "W" и "Y", и сообщил, что обновленное предложение по шинам, обозначенным буквами "ZR", будет передано на рассмотрение следующей сессии GRRF.

47. Эксперт от ЕТОПОК отметил расхождение между текстами дополнения 12 к поправкам серии 02 к Правилам № 32 на разных языках и предложил устранить его. GRRF приняла приводимое ниже исправление и согласилась передать его WP.29. и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта исправления 1 к варианту дополнения 12 к поправкам серии 02 к Правилам № 30.

Пункт 3.1.11.1 исправить следующим образом:

"... (60 psi) прописными буквами согласно приведенному образцу высотой не менее 12,7 мм".

48. Эксперт от Германии внес на рассмотрение неофициальный документ № 2, содержащий предложение по изменению рамочной директивы Европейского союза 70/156/ЕЕС и директивы по шинам 92/23/ЕЕС Европейского союза. Он пояснил GRRF,

что хотел бы обсудить технические вопросы по изменению Правил № 30 в рамках GRRF и после принятия соответствующих поправок предложить их для внесения в директивы Европейского союза. По его словам, существующие Правила и директивы не обеспечивают достаточного уровня безопасности по сравнению с имеющимися технологиями производства шин и разработками, применяемыми при установке и эксплуатации специальных шин на транспортных средствах. При этом он упомянул о будущих разработках, связанных с шинами со встроенными элементами активного контроля других систем транспортного средства.

49. Эксперт от Германии напомнил, что конструкция шин должна способствовать снижению шума от движения, а также сокращению выбросов загрязняющих веществ, но в то же время это не должно негативно отражаться на уровне безопасности. Он сказал также, что в числе основных тем при разработке предложения по внесению поправок в Правила № 30 будут рассмотрены следующие вопросы: показатель сопротивления качению, уменьшение существующих слишком больших допусков, системы с повышенной степенью смещения шины на обод колеса и применение технологии с использованием датчиков сигналов в шинах пассажирских автомобилей.

50. Эксперт от Швеции указал, что использование шин усложненной конструкции может привести к практическим проблемам, поскольку они будут непосредственно увязываться с конкретным типом автомобиля. Он выразил обеспокоенность по поводу того, что применение шин усложненной конструкции по существу не позволит использовать зимние шины, поскольку они не будут отвечать эксплуатационным требованиям, предъявляемым к шинам новой конструкции. Тем не менее эксперт от Швеции отметил, что с технической точки зрения он может согласиться с вышеупомянутыми концепциями. Эксперт от Соединенного Королевства также подчеркнул, что в интересах потребителей необходимо сохранить концепцию взаимозаменяемости шин.

51. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о том, что в его стране ведутся исследования, в ходе которых шины рассматриваются как часть подвески транспортного средства со всеми вытекающими отсюда последствиями для безопасности. Он также высказался в поддержку права потребителей выбирать шины для своих автомобилей. Он сказал, что работа в этом направлении в его стране будет продолжаться.

52. Эксперт от Германии вызвался представить предложения по упомянутым им вопросам, и GRRF согласилась рассмотреть их на своей следующей сессии.

d) Правила № 75 (шины для мотоциклов)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/13; неофициальный документ № 16, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

53. Рабочая группа GRRF рассмотрела и приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/W.29/GRRF/2001/13 и измененное неофициальным документом № 16. Было решено передать его в указанной ниже редакции WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 11 к Правилам № 75.

Включить новый пункт 2.18.1 следующего содержания:

"2.18.1 под "ободом шины, соответствующей его конфигурации", подразумевается тип обода, для установки на котором предназначена шина. В случае нестандартных ободьев это должно указываться наносимым на шину символом".

Пункт 3.1.12 изменить следующим образом (включая ссылку на новую сноску 5):

"3.1.12 Обозначение шины, соответствующей конфигурации обода, если она отличается от стандартной конфигурации, непосредственно после обозначения диаметра обода, упомянутого в пункте 2.16.3 настоящих Правил.

В случае шин, предназначенных для установки на ободья диаметром, соответствующим коду 13 (330 мм) или выше, эта надпись должна содержать буквы "M/C"⁵. Данное требование не применяется к размерам шин, перечисленным в таблицах в приложении 5 к настоящим Правилам.

⁵ Такая маркировка наносится на все соответствующие шины только после 1 июня 2003 года".

Пункт 4.1.9, ссылка на сноску 5 (прежнюю) и текст сноски, изменить нумерацию на сноску 6.

Пункт 5.4.1, ссылка на сноску 6 (прежнюю) и текст сноски, изменить нумерацию на сноску 7 следующего содержания:

"⁷31 - Босния и Герцеговина, 32 - Латвия, 33 - (не присвоен), 34 - Болгария, 35 - 36 (не присвоены), 37 - Турция, 38 - 39 (не присвоены), 40 - бывшая югославская Республика Македония, 41 - (не присвоен), 42 - Европейское сообщество (официальные утверждения предоставляются его государствами-членами с использованием их соответствующего символа ЕЭК), 43 - Япония, 44 - (не присвоен), 45 - Австралия, 46 - Украина, 47 - Южно-Африканская Республика и 48 - Новая Зеландия. Следующие порядковые номера....".

54. Эксперт от Соединенного Королевства, представивший неофициальный документ № 16, указал, что в соответствии с теми же принципами, которые применяются для Правил № 75, в неофициальном документе № 16 содержатся параллельные предложения по изменению Правил № 30 и 54. Для более обстоятельного рассмотрения этих предложений секретариату было поручено распространить непринятую часть неофициального документа № 16 с официальным условным обозначением для обсуждения на сентябрьской сессии.

e) Правила № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/12; неофициальный документ № 14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

55. Рабочая группа GRRF приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2001/12, с указанными ниже поправками. Было решено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта дополнения 2 к Правилам № 106.

Пункт 3.1.6 изменить следующим образом:

"..... "DEEP" (или "R-2") в случае...".

56. Рабочая группа GRRF приняла приводимое ниже предложение, содержащее исправление к этим Правилам (неофициальный документ № 14). Было также решено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2002 года в качестве проекта исправления 1 к Правилам № 106.

"Приложение 3, ЧАСТЬ А, ссылку на минимальную высоту "b", указанную для примеров маркировки "116 A8" и "113 B", заменить на "c"."

f) Правила № 108 (пневматические шины с восстановленным протектором)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2000/23/Rev.1; неофициальные документы № 3 и 17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

57. Эксперт от БИПАВЕР внес на рассмотрение неофициальный документ № 3, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2000/23/Rev.1. Он сказал, что в нем содержатся два предложения: первое предложение касается разрешения восстанавливать

протекторы шин, не обозначенные буквой "e" или "E", а второе - разрешения восстанавливать шины пассажирских автомобилей, обозначенные символами "W" и "Y".

58. В связи с возможностью восстановления шин, не обозначенных буквами "e" и "E", это предложение было встречено с оговорками, которые высказывались и на предыдущих сессиях (TRANS/WP.29/GRRF/48, пункт 67 и TRANS/WP.29/GRRF/50, пункт 59). Что касается второй части неофициального документа № 3, то GRRF согласилась в принципе принять его в той редакции, в которой оно приводится в приложении 4 к настоящему докладу. Она решила также вернуться к его рассмотрению на сентябрьской сессии 2002 года.

59. Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 17, содержащий предложения по изменению Правил № 108 и 109 по аналогии с предложениями в неофициальном документе № 16, упоминавшемся в пункте 53 выше. Для их более обстоятельного рассмотрения секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 17 с официальным условным обозначением на следующей сессии.

g) Правила № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2000/24/Rev.1; неофициальные документы № 4 и 17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

60. По неофициальному документу № 4, заменяющему собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2000/24/Rev.1, относительно восстановления шин, не обозначенных буквами "e" или "E", GRRF высказала такие же оговорки, как и для Правила № 108 (см. пункт 57 выше). В то же время Председатель поддержал позицию БИПАВЕР и предложил БИПАВЕР рассмотреть возможность применять требование об использовании шин, не обозначенных буквами "E" или "e", только к шинам грузовых автомобилей (Правила № 109) и шинам, поставляемым из конкретной страны, например из Японии. Было предложено, чтобы БИПАВЕР провела прямое сопоставление требований в отношении конкретной страны с положениями Правил № 54. Эксперт от Соединенного Королевства упомянул о проблемах, касающихся двух разных систем контроля, т.е. официального утверждения типа и процедуры самосертификации, и об отсутствии проверки соответствия производства в рамках процедуры самосертификации.

61. Рабочая группа GRRF отметила, что неофициальный документ № 17 был рассмотрен совместно с Правилами № 108 (см. пункт 58).

h) Правила № 64 (запасные колеса/шины для временного пользования)

Документация: неофициальный документ № 11, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

62. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ № 11, содержащий поправку к этим Правилам. Для более обстоятельного рассмотрения этого предложения секретариату было поручено распространить вышеуказанный неофициальный документ с официальным условным обозначением для обсуждения на следующей сессии.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Предложение по проекту правил о колесах

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1998/19/Rev.3; TRANS/WP.29/GRRF/2001/14; неофициальные документы № 7 и 22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

63. Эксперт от Италии представил неофициальный документ № 22, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRRF/1998/19/Rev.3 и включающий предложение из документа TRANS/WP.29/GRRF/2001/14. По его словам, этот документ является результатом договоренности, достигнутой неофициальной группой на ее совещании 18 января 2002 года. Он также приветствовал предложенные исправления, указанные в неофициальном документе № 7, переданном экспертом от Соединенного Королевства.

64. Председатель предложил, чтобы эксперт от Соединенного Королевства оказал помощь в подготовке окончательного текста этого предложения после дополнительного обсуждения с участием экспертов от Германии и Италии. Эксперт от Германии предложил провести совещание в Лондоне, и секретарь напомнил группе о том, что предельный срок для представления официальных документов для сентябрьской сессии - 21 июня 2002 года. Для облегчения процесса рассмотрения этого вопроса GRRF просила секретариат распространить пересмотренные неофициальные документы № 7 и 22 с официальными условными обозначениями для рассмотрения на пятьдесят второй сессии GRRF.

b) Доклад о деятельности Международной организации по научно-исследовательскому сотрудничеству (МОНИС)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/9

65. Как указывалось на сто двадцать пятой сессии WP.29 (TRANS/WP.29/815, пункты 38-41), эксперт от Канады, исполняющий обязанности председателя рабочей группы МОНИС по саморегулирующимся транспортным системам (СТС), сделал сообщение о системах СТС, для того чтобы ознакомить участников с деятельностью МОНИС и изучить возможности сотрудничества с GRRF в областях, представляющих общий интерес. Полный текст его сообщения имеется на вебсайте GRRF (informal documents - (fifty-first session)); он сообщил, что информация о деятельности рабочей группы СТС МОНИС имеется в Интернете по адресу: <http://199.79.179.92/ITS/ITS.html>.

66. Был поднят вопрос о том, что не учитываются в нынешних правилах новые технологии, и GRRF отметила, что процедура, предусмотренная в рамочной директиве Европейского союза для допуска и эксплуатации транспортных средств, оборудованных новыми системами, не имеет своего аналога в Соглашении 1958 года. Эксперт от МОНИС сказал, что, делая свое сообщение, он хотел бы предложить Всемирному форуму WP.29, и особенно GRRF, содействие в исследовательской работе и помочь в разработке положений о контроле за применением правил. В связи с СТС он отметил, что до начала процедуры принятия регламентирующих положений исследование необходимо продолжить.

67. Хотя было признано, что все вспомогательные рабочие группы WP.29 связаны с вопросами СТС, GRRF подчеркнула, что в ней эта сфера деятельности имеет самое непосредственное отношение, и предложила взять на себя ответственность за будущую работу в области СТС.

68. Председатель WP.29 проинформировал GRRF о том, что КВТ рассматривает возможность проведения совещания "за круглым столом" по СТС, и, при условии разрешения со стороны WP.29, предложил GRRF координировать работу по его организации. Председатель GRRF высказался за то, чтобы GRRF взяла на себя общую ответственность за работу в области СТС и затем распределила при необходимости соответствующие обязанности среди других рабочих групп.

69. Рабочая группа GRRF приняла к сведению, что в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/9 содержится предлагаемая повестка дня совещания "за круглым столом" по СТС, и просила МОНИС оказать помощь в его организации. Эксперт

от МОНИС согласился оказать такую поддержку. Председатель сказал, что он свяжется с WP.29 и запросит его указания относительно организации этого совещания "за круглым столом" и предлагаемой повестки дня.

Дань памяти г-на Г. Микеля

70. Рабочая группа GRRF с глубоким сожалением узнала о том, что 4 февраля 2002 года скончался Председатель GRE г-н Микель. Признав его большой вклад в работу WP.29, все эксперты почтили его память минутой молчания и единодушно решили выразить свое соболезнование его семье и делегации Нидерландов.

Выражение признательности г-ну Ристу

71. Председатель проинформировал GRRF о том, что г-н Рист (Германия) вышел на пенсию. GRRF поблагодарила г-на Риста за его вклад в работу GRRF и неофициальной группы, отвечающей за периодические технические осмотры (ПТО), функции председателя которой он исполнял, и просила делегацию Германии передать ему от имени Рабочей группы наилучшие пожелания счастья, крепкого здоровья и долгих лет жизни на заслуженном отдыхе.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

72. Участники сессии согласовали следующую повестку дня пятьдесят второй сессии GRRF (Женева, 16 сентября (9 час. 30 мин.) - 18 сентября (17 час. 30 мин.) 2002 года)^{1,2}:

1. Правила № 13 и 13-Н (торможение)
 - 1.1 Дальнейшая разработка
 - 1.2 Официальные утверждения модульного типа для прицепов
 - 1.3 Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации
 - 1.4 Положения об электромобилях
 - 1.5 Освещенность стоп-сигналов

- 1.6. Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности
2. Правила № 78 (системы торможения для мотоциклов)
 - 2.1 Дальнейшая разработка
 - 2.2 Согласование требований в отношении систем торможения мотоциклов
3. Правила № 90
 - 3.1 Дальнейшая разработка
4. Правила № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)
Дальнейшая разработка
5. Правила № 79 (механизм рулевого управления)
Дальнейшая разработка
6. Шины³
 - 6.1 Глобальное согласование правил, касающихся шин
 - 6.2 Испытание шин на сцепление с дорогой
 - 6.3 Правила № 30 (пневматические шины)
 - 6.4 Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)

7. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

7.1 Предложение по проекту правил о колесах

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов официальные документы, которые были разосланы по почте до начала сессии, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят иметь при себе на заседаниях экземпляры этих документов.

² Новые сроки проведения сессии, определенные Отделом обслуживания конференций ЮНОГ (см. TRANS/WP.29/841, пункт 19).

³ Этот пункт будет рассмотрен не ранее среды, 18 сентября 2002 года. После сессии GRRF состоится тридцать седьмая сессия Рабочей группы по вопросам шума (GRB), на которой вопросы о шуме от качения шин могут быть рассмотрены в четверг, 19 сентября 2002 года, для того чтобы предоставить возможность принять в ней участие экспертам по вопросам шин.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Председателем	-	A	Предлагаемый порядок проведения заседаний
2.	Германией	6.3	A	Предложение по директиве Комиссии, изменяющей директиву Совета 70/156/ЕЕС о согласовании законодательства государств-членов, касающегося официального утверждения типов механических транспортных средств и их прицепов
3.	БИПАВЕР	6.6	A	Предложение БИПАВЕР о гарантиях, необходимых для разрешения восстановления протектора шин, не обозначенных символом "Е", для легковых автомобилей
4.	БИПАВЕР	6.7	A	Предложение БИПАВЕР о гарантиях, необходимых для разрешения восстановления протектора шин, не обозначенных символом "Е", для транспортных средств неиндивидуального использования
5.	Соединенным Королевством	1.6	A	Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности - доклад для GRRF
6.	Соединенным Королевством	6.1 и 6.2	A	Предварительный отчет о седьмом совещании Специальной группы GRRF ЕЭК ООН по глобальному согласованию правил, касающихся шин и сцепления шины с дорогой, которое состоялось в Брюсселе 8-10 ноября 2001 года
7.	Соединенным Королевством	7.1	A	Предложение Соединенного Королевства по поправкам к документу TRANS/WP.29/GRRF/1998/19/Rev.3 - проект правил о колесах
8.	ЕТОПОК	6.3	A	Правила № 30 - шины для легковых автомобилей - предложение Соединенного Королевства по маркировке

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
				эксплуатационных характеристик на скоростных шинах
9.	МОПАП	1.1	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 13-Н
10.	МОПАП	1.5	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 48 ЕЭК
11.	МОПАП	6.8	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 64 ЕЭК
12.	МОПАП	5	A	Предложение по редакционным поправкам к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/5 (пересмотр Правил № 79 ЕЭК)
13.	МОПАП	5	A	Предложение по поправке к пункту 5.1.1 (периодический осмотр) документа TRANS/WP.29/GRRF/2002/5
14.	ЕТОПОК	6.5	A	Правила № 106, исправление
15.	МАЗМ	2.2	A	Глобальные технические правила о тормозных системах для мотоциклов: доклад для GRRF
16.	Соединенным Королевством	6.4	A	Замечания Соединенного Королевства по документу ЕТОПОК TRANS/WP.29/GRRF/2001/13
17.	Соединенным Королевством	6.6 и 6.7	A	Замечания Соединенного Королевства по документу ЕТОПОК TRANS/WP.29/GRRF/2001/13 - поправки к Правилам № 108 и 109, шины с восстановленным протектором
18.	Соединенными Штатами Америки	6.1	A	Информация о процессе принятия стандарта о шинах, осуществляемом НАБДД министерства транспорта Соединенных Штатов Америки
19.	Соединенными Штатами Америки	6.1	A	Информация о ходе разработки правил, касающихся системы регулирования давления в шинах, осуществляемой министерством транспорта Соединенных Штатов Америки
20.	Соединенными Штатами	2.2	A	Информация об испытаниях тормозной системы для мотоциклов, которые

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
	Америки			проводятся НАБДД министерства транспорта Соединенных Штатов Америки
21.	Японией	1.5	A	Срабатывание стоп-сигналов в момент замедления
22.	Италией	7.1	A	Предложение по проекту новых правил: единообразные предписания, касающиеся официального утверждения колес для пассажирских транспортных средств и их прицепов
23.	Европейской комиссией	1.5	A	Предложение по изменению Правил № 48 (и ГТП № 48)
24.	Российской Федерацией	4.	A/P	Предложение по дополнению Правил № 111 ЕЭК "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении их устойчивости к опрокидыванию"
25.	Российской Федерацией	1.5	P	Освещенность стоп-сигналов
-	Германией	6.1	A	Предложение по директиве Комиссии, изменяющей директиву Совета 70/156/ЕЕС о согласовании законодательства государств-членов, касающегося официального утверждения типов механических транспортных средств и их прицепов
-	МОНИС	7.2	A	Саморегулирующиеся транспортные системы (СТС)
-	ИСО	1.1	A	Пересмотр стандарта ISO 11992

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 13, ОСНОВАННЫЕ НА ДОКУМЕНТЕ
TRANS/WP.29/GRRF/2001/8 И ПРИНЯТЫЕ В ПРИНЦИПЕ GRRF
НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ

Приложение 8,

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

"... В любом случае в ходе восстановления давления в тормозной системе с нулевого уровня пружинный тормоз **должен находиться в полностью включенном положении, независимо от положения устройства управления системой пружинного тормоза**, до тех пор пока давление в системе рабочего тормоза не будет достаточным для обеспечения по крайней мере предписанных характеристик системы аварийного тормоза..."

Пункт 3 изменить следующим образом:

"3. ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА РАСТОРМАЖИВАНИЯ"

Приложение 13, добавление 2

Пункт 2.2.1, заменить символ Z_{Cmax} символом Z_{Cmaxi} в формулах $F_{i\ dyn}$ для передних и задних осей.

Пункт 2.3.1, заменить символ Z_C символом $Z_{C\ max}$ в формуле $F_{R\ dyn}$.

Пункт 2.3.2, заменить символ Z_C символом Z_{CAL} в формулах $F_{R\ dyn}$ ".

Приложение 3

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 13, КАСАЮЩИЕСЯ ПТО, ДЛЯ
РАССМОТРЕНИЯ НА СЕССИИ GRRF В СЕНТЯБРЕ 2002 ГОДА

Пункт 5.1.4.1 изменить следующим образом:

"5.1.4.1 Транспортное средство должно быть сконструировано таким образом, чтобы можно было проверить состояние фрикционных элементов, функционирование и эффективность которых зависят от степени износа. Это должно достигаться без демонтажа или снятия колес, однако использование крышек для смотровых отверстий разрешается.

Для измерения степени фактического износа может потребоваться демонтаж некоторых деталей".

(см. TRANS/WP.29/GRRF/50, пункт 22).

Включить новый пункт 5.1.4.1.1 следующего содержания:

"5.1.4.1.1 Вышеизложенное требование считается выполненным, если приблизительная степень износа фрикционных элементов ~~подтверждается~~ **может быть оценена** визуально или с помощью других средств. Во время предоставления официального утверждения завод-изготовитель определяет предел износа и метод, с помощью которого можно произвести оценку степени износа.

К этой информации должен быть обеспечен свободный доступ (например, в руководстве по эксплуатации автомобиля, в системе регистрации электронных данных).

Если тип тормоза в силу своей конструкции не обеспечивает доступа к барабанам и/или дискам, то завод - изготовитель транспортного средства сообщает об этом и указывает способ оценки степени износа в течение срока эксплуатации. Однако во всех случаях должны соблюдаться положения пункта 5.2.1.11.2 или 5.2.2.8.2".

ПРИМЕЧАНИЕ: В качестве такого способа может использоваться ссылка на обновляемые данные, увязывающие фактический износ с расстоянием, пройденным транспортным средством.

Пункт 5.1.4.7 и 5.1.4.7.1 изменить следующим образом:

"5.4.1.7 Должна обеспечиваться возможность незатруднительной проверки правильности режима функционирования тех комплексных электронных систем, которые осуществляют контроль за торможением. ~~Если требуется особая информация, то к ней обеспечивается свободный доступ.~~

5.1.4.7.1 Во время предоставления официального утверждения должны быть кратко и в конфиденциальном порядке охарактеризованы средства, используемые для защиты от элементарной несанкционированной модификации режима работы с учетом средств проверки, выбранных заводом-изготовителем (например, предупредительного сигнала).

В противном случае данное требование о защите считается выполненным, если имеются дополнительные средства проверки правильности режима функционирования".

Пункт 5.2.1.11.2 изменить следующим образом:

"... приемлемы. ~~Снятие для этой цели передних и/или задних колес разрешается только на транспортных средствах категорий М₁ и N₁. Желтый предупредительный...~~".

Приложение 2

Включить новый пункт 16.1 следующего содержания:

"16.1 Доступ к барабанам и/или дискам: да/нет²".

* * *

В: ОБОСНОВАНИЕ

Проверки, производимые на находящихся в эксплуатации транспортных средствах, должны быть относительно простыми, быстрыми, недорогими и надежными.

По пункту 5.1.4.1

Существующий текст пункта 5.1.4.1 Правил № 13 содержит следующее требование: "Тормозная система должна быть сконструирована таким образом, чтобы можно было без труда проверить состояние ее элементов, функционирование и эффективность которых зависят от степени износа". Требование "чтобы можно было без труда проверить" является излишне жестким. В настоящий момент это требование выполняется только для накладок. В случае тормозных барабанов и дисков ситуация такова, что, как правило, легким способом проверку произвести нельзя.

Проверка барабанов и дисков в ходе периодического технического осмотра и демонтаж колес во время проверки окажутся невозможными в силу экономических и юридических причин.

Необходимо проверять фрикционные элементы, от функционирования которых зависит износ. Кроме того, в ходе периодического технического осмотра не следует требовать абсолютно точного измерения степени износа тормозных барабанов и дисков, однако должна обеспечиваться возможность подтверждения степени износа. Если конкретный тип конструкции тормоза не обеспечивает доступа к фрикционным элементам, то завод - изготовитель транспортного средства сообщает об этом во время предоставления официального утверждения по типу конструкции и указывает способ оценки степени износа в течение срока эксплуатации.

Предлагаемое исключение в пункте 5.2.1.11.2 соответствует предлагаемой поправке в пункте 5.1.4.1.

По пункту 5.1.4.7

Периодический технический осмотр транспортных средств, находящихся в эксплуатации, позволяет проверить функционирование тормозной системы даже в том случае, если контроль осуществляется с помощью электронных средств. Такая возможность должна быть обеспечена на протяжении всего срока эксплуатации транспортного средства, поскольку подобная проверка является одним из важнейших способов контроля за безопасностью находящихся в эксплуатации транспортных средств в дорожных условиях.

Хотя признается, что фактическая эффективность торможения будет измеряться в определенных условиях эксплуатации на обычном катковом стенде, другие функции комплексных электронных систем, в которых используется торможение, практически

невозможно проверить в ходе периодического технического осмотра. Поэтому завод-изготовитель должен предусматривать возможность простой проверки правильности режима функционирования.

Информация об имеющихся средствах для защиты этого способа проверки от несанкционированной модификации будет доведена до сведения технической службы, но к ней не будет обеспечен свободный доступ.

Приложение 4

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 108, ПРИНЯТЫЕ В ПРИНЦИПЕ GRRF
НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"...скорости меньше 120 км/ч или свыше 300 км/ч".

Пункт 2.34.2, таблица, изменить следующим образом:

"

Обозначение категории скорости	Соответствующая скорость (км/ч)
...	...
V	240
W	270
Y	300

"

Пункт 2.35.2 изменить следующим образом:

"2.35.2 Для скоростей свыше 210 км/ч, но не превышающих 300 км/ч, максимально допустимая нагрузка не должна превышать процентной величины, соответствующей индексу нагрузки шины, приведенной в нижеследующей таблице, с учетом максимальной скорости транспортного средства, на которое устанавливается данная шина.

Обозначение категории скорости шины	Максимальная скорость - км/ч	Максимально допустимая нагрузка - %
V	210	100,0
	215	98,5
	220	97,0
	225	95,5
	230	94,0
	235	92,5
	240	91,0
W	240	100
	250	95
	260	90
	270	85

Y	270	100
	280	95
	290	90
	300	85

Для промежуточных максимальных скоростей допускается использование метода линейной интерполяции максимально допустимой нагрузки".

Включить новый пункт 6.1.1 следующего содержания:

"6.1.1 Скоростные шины, имеющие только надпись "ZR" в обозначении размера шины, но не имеющие эксплуатационного описания, восстановлению не подлежат".

Пункт 6.6.10 изменить следующим образом:

"... а максимальная - 300 км/ч (категория скорости "Y")".

Приложение 7

Пункт 1.2, таблица, добавить новую строку с символами "W" и "Y" в колонке "Категория скорости", значения "3.2" в колонке "Радиальные шины - стандартные" и "3.6" в колонке "Радиальные шины - усиленные".

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2 максимально допустимой нагрузки, связанной с максимальной скоростью (см. пункт 2.35.2 настоящих Правил):

- 240 км/ч в случае шин категории скорости "V";
- 270 км/ч в случае шин категории скорости "W";
- 300 км/ч в случае шин категории скорости "Y"."

Приложение 5

СПЕЦИАЛЬНЫЕ НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Название</u>	<u>Председатель</u>	<u>Лицо для поддержания контакта</u>
Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности	1	1
Управление транспортными средствами и их устойчивость	г-н Р.Б. Хогвельт Тел.: (+31-15) 269-6411 Факс: (+31-15) 269-7314 Адрес эл. почты: hoogvelt@wt.tno.nl	1 Тел.: Факс: Адрес эл. почты:
Шины	г-н Дж. Харви Тел.: (+44-20) 7944-2086 Факс: (+44-20) 7944-2069 Адрес эл. почты: geoff.harvey@dtlr.gsi.gov.uk	г-н Дж. У. Берфорд Тел.: (+44-20) 7944-2072 Факс: (+44-20) 7944-2069 Адрес эл. почты: gordon.burford@dtlr.gsi.gov.uk
Колеса	г-н Х. Гессе Тел.: (+49-228) 300-7539 Факс: (+49-228) 300-7409 Адрес эл. почты: Hans.Hesse@BMVBW.Burd.de	1 Тел.: Факс: Адрес эл. почты:
Рулевое управление	г-н В. Мадер Тел.: (+49 (0) 89) 32950-611 Факс: (+49 (0) 89) 32950-605 Адрес эл. почты: hw.maeder@Tuevvs.de	1 Тел.: Факс: Адрес эл. почты:

¹ Предстоит определить.
