



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRRF/53  
8 April 2003

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 ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

(3-7 февраля 2003 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою пятьдесят третью сессию 3 (вторая половина дня) - 7 февраля 2003 года под председательством г-на Дж. Харви (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: Австралии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Сербии и Черногории\*, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швеции и Японии. В ней участвовал также представитель Европейской комиссии (ЕС). В работе сессии приняли участие эксперты от

---

\* С 4 февраля 2003 года Союзная Республика Югославия называется Сербией и Черногорией.

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 дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР); Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА). По особому приглашению Председателя в сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

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

#### ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Как было решено на пятьдесят второй сессии (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 52), в начале текущей сессии состоялись выборы Председателя GRRF на 2003 год. Г-н Джеффри Харви от Соединенного Королевства был единогласно избран Председателем обеих сессий GRRF, запланированных на 2003 год. Г-н Харви поблагодарил экспертов за его избрание на этот пост и заявил о своей готовности в полной мере сотрудничать с ними.

#### ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение)

а) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/2003/3; TRANS/WP.29/GRRF/2003/8; TRANS/WP.29/GRRF/2003/9; TRANS/WP.29/GRRF/2003/11; неофициальные документы № 6, 18 и 25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

4. Эксперт от Германии представил предложение о применении предписаний приложения 10 к Правилам № 13 (TRANS/WP.29/GRRF/2003/8) к транспортным средствам категории О2. Эксперт от Дании заявил о несогласии с этим предложением, поскольку при блокировке передней оси небольшие прицепы теряют устойчивость, особенно на разбитых дорогах, в грязи или при торможении на поворотах. Он вызвался подготовить в сотрудничестве с экспертом от Германии пересмотренное предложение к

следующей сессии. GRRF решила, что предписания пункта 1.1 приложения 10 будут применяться только к транспортным средствам категорий М, N и O2, поскольку транспортные средства категорий O3 и O4 должны оснащаться противоблокировочной тормозной системой. И наконец, GRRF решила возобновить рассмотрение данного предложения на основе обновленного предложения, которое будет представлено Германией и Данией.

5. Эксперт от Германии представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/9 для разъяснения того, что допускается резервное энергоснабжение антиблокировочной тормозной системы/электрически управляемой тормозной системы (АБС/ЭТС). Эксперты от Дании и Франции отметили, что при использовании резервной системы водителю не будет указываться на наличие неисправностей. Экспертам от Германии и Франции было предложено совместно подготовить пересмотренный документ для устранения опасений, выраженных некоторыми экспертами.

6. В отношении устройства управления системой пружинного тормоза (TRANS/WP.29/GRRF/51, приложение 2) эксперт от Российской Федерации представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/11 с пояснительными схемами. По этому же вопросу эксперт от КСАОД сообщил другим экспертам, что даже при использовании на транспортном средстве системы, соответствующей либо схеме А, либо схеме В, которые предусмотрены в предложении России, все равно будет предусматриваться требование о соблюдении указанных предписаний. Он представил неофициальный документ № 25, содержащий предложение, позволяющее устранить выраженные опасения. Предложение КСАОД было сочтено приемлемым, однако эксперт от Российской Федерации попросил предоставить ему больше времени для его рассмотрения. Эксперт от КСАОД вызвался свести воедино все документы, касающиеся данного вопроса, включая предложение о поправке, внесенное экспертом от Соединенного Королевства, и передать этот документ в секретариат для распространения под официальным условным обозначением к сессии GRRF, которая состоится в октябре 2003 года.

7. В связи с предложением, которое должно быть рассмотрено WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2003 года (TRANS/WP.29/2003/3), GRRF отметила, что ИСО пока не приняла новый стандарт ISO 11992. Таким образом, было решено рекомендовать WP.29 и AC.1 не утверждать это предложение, а дождаться принятия ISO 11992. Председатель заявил о своем намерении сообщить AC.2 о принятом решении.

8. Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 6, в котором допускается приведение в действие тормозной системы прицепа в зависимости от результата оценки поступившей бортовой информации. В настоящее время тормозные

системы прицепов могут задействоваться для поддержания устойчивости прицепа с учетом результата анализа данных, поступающих из буксирующего прицепа транспортного средства. Для обеспечения более внимательного рассмотрения данного предложения секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением на следующей сессии.

9. В соответствии с предложением, внесенным в ходе сто двадцать седьмой сессии WP.29 (TRANS/WP.29/861, пункт 132), эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 18, в котором предлагается исключить маркировку официального утверждения, содержащуюся в правилах № 13, 13-Н, 64 и 79. Он сообщил, что аналогичные предложения были переданы в GRSP и GRPE. Эксперты от Венгрии, Дании и Испании выразили мнение о том, что нынешние маркировки вполне приемлемы, и предостерегли от принятия поспешных решений. Эксперт от Соединенного Королевства рекомендовал рассмотреть данное предложение применительно к каждому правилу и заявил, что эту маркировку следует сохранить в правилах № 55 и 78. Он также упомянул о том, что для государств, являющихся членами Европейского союза, исключение этой маркировки не создаст сколь-либо серьезных проблем в случае транспортных средств категории M1, так как существует общеевропейская процедура официального утверждения типа транспортного средства. Он не уверен, к каким последствиям это приведет в случае транспортных средств других категорий и стран, не принадлежащих к Европейскому союзу. Эксперт от Японии просил выделить ему более продолжительное время для рассмотрения данного предложения. GRRF решила продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии с учетом выводов других рабочих групп, которым были переданы аналогичные предложения, и рекомендации WP.29.

b) Официальное утверждение модульного типа для прицепов

10. Эксперт от Европейской комиссии заявил, что в связи с процедурой единого официального утверждения транспортного средства в отношении прицепов не имеется никакой новой информации, поскольку по-прежнему ожидаются поправки к базовой директиве. Он заявил, что для согласования директивы 98/12/ЕС Европейского сообщества с Правилами № 13 потребуется подготовить сводный текст этих Правил, и отметил, что если ООН не передаст сводный вариант Правил № 13, то он сам сможет подготовить их неофициальный вариант. Он вызвался приступить к работе по этому вопросу в сотрудничестве с секретариатом и другими экспертами.

c) Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/51, приложение 3; неофициальный документ № 12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

11. GRRF приняла к сведению, что неофициальный документ № 12 заменяет собой приложение 3 к документу TRANS/WP.29/GRRF/51. После обсуждения этих вопросов ссылка на снятие колес была исключена. В связи с вопросом о том, каким образом следует представлять информацию, касающуюся износа, эксперт от Соединенного Королевства заявил, что было бы целесообразнее использовать на соответствующем элементе постоянную маркировку, указывающую на минимальную толщину диска и максимальный диаметр барабана, как это принято делать в случае запасных частей. Эксперт от КСАОД подтвердил, что все части, изготавливаемые входящими в нее поставщиками, маркируются именно таким образом. Эксперт от МОПАП согласился разобраться в этом и сообщить на следующей сессии о том, так ли обстоит дело со всеми оригинальными элементами оборудования. Предложение, приведенное в приложении 2 к настоящему докладу, было принято. Было также решено передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2003 года в качестве дополнительной части проекта дополнения 8 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

d) Освещенность стоп-сигналов

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/7; неофициальные документы № 10 и 11, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

12. Секретарь GRE присутствовал на данной части совещания с целью наблюдения за ходом обсуждения этой темы. Эксперт от Соединенного Королевства представил свое предложение по вопросу об освещенности стоп-сигналов (TRANS/WP.29/GRRF/2003/7), а эксперт от МОПАП внес альтернативное предложение (неофициальный документ № 10) и предложение о поправках к Правилам № 48 (неофициальный документ № 11). GRRF решила, что ко всему тексту документа TRANS/WP.29/GRRF/2003/7 слово "освещенность" следует заменить на "включение" и что в английском варианте этого текста слово "shall" следует заменить на "must". GRRF в принципе согласилась с предложением, представленным МОПАП по пунктам 5.2.1.30, 5.2.1.30.1, 5.2.1.30.3, 5.2.1.30.5, 5.2.1.30.6, 5.2.2.21 и 5.2.2.21.1. Согласия относительно освещения стоп-сигналов посредством приведения в действие органа управления системой замедления без тормозов и селективного торможения достигнуто не было. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался подготовить пересмотренное предложение на основе достигнутого согласия и просил других экспертов принять участие в этой работе.

13. Председатель выразил надежду на достижение согласия по данному вопросу на сессии в октябре 2003 года и заявил о своем намерении сообщить WP.29 и Председателю GRE о достигнутом прогрессе.

е) Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/3; TRANS/WP.29/GRRF/2003/4; TRANS/WP.29/GRRF/2003/5; неофициальные документы № 4, 5 и 8, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

14. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил GRRF о проведении двух совещаний по вопросу о совместимости тормозных систем тягача и прицепа в случае транспортных средств большой грузоподъемности (неофициальный документ № 8). Эксперт от МОПАП разъяснил, что его оценка, сводящаяся к тому, что 50% транспортных средств могут не пройти практические испытания, должна относиться к транспортным средствам только на этапе официального утверждения типа, поскольку параметры их конструкции приближаются к предельным величинам диапазона соответствия. Кроме того, он разъяснил, что данное обстоятельство обусловлено установленными допусками.

15. GRRF рассмотрела и приняла предложения, переданные неофициальной группой (TRANS/WP.29/GRRF/2003/3, TRANS/WP.29/GRRF/2003/4 и TRANS/WP.29/GRRF/2003/5). GRRF в принципе приняла предложения, содержащиеся в неофициальных документах № 4 и 5 и воспроизведенные в приложении 3 к настоящему докладу. GRRF решила, что на ее следующей сессии в октябре не будут пересматриваться указанные выше предложения, за исключением предложения о давлении в 1,2 бара, упомянутом в пункте 1.3.1 приложения 10 к Правилам № 13, которое до сих пор заключено в квадратные скобки. Эксперт от МОПАП решил либо проверить это значение, либо представить приемлемую альтернативу. Было также решено определить в ходе сессии необходимые переходные положения, которые эксперт от КСАОД должен передать для включения в принятые предложения.

16. В соответствии с просьбой, выраженной на предыдущей сессии экспертом от КСАОД (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 16), эксперты от Венгрии, Соединенного Королевства и Франции сообщили GRRF, что в их странах использование соединителя ISO 7638 является обязательным для всех транспортных средств, оснащенных этим соединителем. Эксперт от КСАОД сообщил GRRF, что многие транспортные средства

по-прежнему оснащены независимым соединителем рабочего тормоза с прицепом, и подчеркнул, что использовать подобное соединение запрещается.

f) Глобальные технические правила (гтп), касающиеся тормозной системы пассажирских транспортных средств

Документация: неофициальные документы № 15 и 16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

17. Эксперт от Японии разъяснил GRRF, что его страна не в состоянии быть техническим спонсором в отношении гтп, касающихся тормозной системы пассажирских транспортных средств, и предложить кандидатуру председателя соответствующей неофициальной группы. Как было объявлено на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 17), он представил предложение о стратегии разработки проекта гтп по тормозным системам пассажирских автомобилей (неофициальный документ № 15), а также предложение о согласовании положений, касающихся систем рекуперативного торможения и содержащихся в Правилах № 13-Н и стандарте FMVSS 135 (неофициальный документ № 16).

18. Эксперт предложил использовать помощь небольшой группы для проведения подготовительной технической работы до формального учреждения неофициальной группы в соответствии с просьбой WP.29, выраженной при определении приоритетов для гтп. Он вызвался организовать это совещание 9 и 10 октября 2003 года после сессии GRRF. GRRF поблагодарила эксперта за его предложение и решила, что небольшой группе следует определить основные вопросы, которые должны быть рассмотрены в контексте разработки гтп.

ПРАВИЛА № 78 (система торможения мотоциклов)

Согласование предписаний о системе торможения мотоциклов

Документация: неофициальные документы № 1 и 26, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

19. Эксперт от Канады сообщил GRRF о совещании по разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся требований к системе торможения мотоциклов, которое состоялось в Канаде 25 октября 2002 года. Он заявил, что основные вопросы, рассмотренные на этом совещании, были разъяснены в неофициальном документе № 1. Он сообщил GRRF, что в соответствии с руководящими положениями, касающимися

представления предложений по глобальным техническим правилам и их разработки (TRANS/WP.29/882), его страна представит АС.3 предложение по разработке гтп и после получения согласия GRRF вынесет проект гтп на рассмотрение АС.3. Эксперт от Соединенных Штатов Америки выразил надежду, что будет проведено другое неофициальное совещание с целью обсуждения возможностей для продвижения в этой работе после получения результатов всех испытаний. Он сообщил GRRF, что его страна должна будет рассмотреть доклад до того, как он будет направлен АС.3.

20. Эксперт от МАЗМ напомнил о всех материалах, представленных им на предыдущих сессиях. Он представил неофициальный документ № 26, резюмирующий всю работу, проделанную МАЗМ в области согласования тормозных систем мотоциклов, и предложил рассмотреть результаты этой работы в качестве исходного справочного документа.

#### ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

##### а) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/18; TRANS/WP.29/GRRF/2003/6

21. GRRF решила отложить рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRRF/2001/18 до следующей сессии GRRF.

22. Эксперт от Российской Федерации представил предложение относительно обеспечения эквивалентности испытаний на инерционном динамометрическом стенде и испытаний в дорожных условиях (TRANS/WP.29/GRRF/2003/6). Он отметил, что до подробного рассмотрения данного предложения ФЕПФМ следует сообщить GRRF об основных принципах этого предложения. Некоторые эксперты GRRF выразили обеспокоенность в связи с обеспечением эквивалентности нынешних испытаний в дорожных условиях, предусмотренных в Правилах, и предложенных стендовых испытаний, но в то же время согласились, что нынешняя ситуация - выражающаяся в том, что имеются каталоги запасных тормозных накладок, предназначенных для официального утверждения по типу конструкции, но не все эти накладки испытаны - является отнюдь не идеальной. Эксперты от Дании и Испании заявили об обеспокоенности в связи с тем, что отмена испытания транспортного средства создаст проблемы с точки зрения распределения или несогласованности тормозного усилия после последующей установки запасных частей. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что испытание на динамометрическом стенде само по себе может быть приемлемым, если завод-изготовитель транспортного средства представит соответствующие надежные данные при официальном утверждении типа.

23. GRRF решила просить согласия WP.29 на учреждение неофициальной группы по внесению поправок в Правила № 90 с мандатом на изучение опыта, накопленного со времени применения этих Правил, и на внесение предложений по поправкам к Правилам.

ПРАВИЛА № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2000/19; TRANS/WP.29/GRRF/2002/27; неофициальные документы № 14 и 19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

24. Эксперт от Нидерландов подтвердил, что документ TRANS/WP.29/GRRF/2000/19 может быть снят с рассмотрения. Секретариат снял с рассмотрения неофициальный документ № 14, поскольку содержащееся в нем предложение было включено в неофициальный документ № 19.

25. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 19, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/27. Он разъяснил GRRF, что в этом документе содержатся два предложения. Первое из них касается значения угловой жесткости, а второе - введения предписаний об угле крена транспортного средства в качестве динамической характеристики поведения транспортного средства.

26. Эксперты GRRF в принципе согласились с первой частью данного предложения, однако сочли, что его вторая часть нуждается в глубоком рассмотрении. Эксперту от Российской Федерации было предложено подготовить сводный вариант документов для рассмотрения на следующей сессии GRRF. Российская Федерация настоятельно призвала делегатов к дальнейшему рассмотрению совместно с ее собственными экспертами уже приведенной в предыдущих документах информации о целесообразности введения положений, касающихся угла крена.

27. GRSP провела общее обсуждение вопроса о системах повышения устойчивости; было решено, что эти системы не следует использовать для улучшения несовершенной конструкции транспортных средств и что следует предусмотреть минимальные уровни несоответствия. В заключение Председатель отметил, что участники сессии, по-видимому, поддерживают предложение о введении в будущем положений, касающихся систем повышения устойчивости.

ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/2002/23; TRANS/WP.29/GRRF/2002/24 и Add.1; неофициальные документы № 17, 18, 23 и 24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

28. Эксперт от Германии представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1, включающий предложения, содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/23. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 17, содержащий информацию, разъясняющую различия между автоматически управляемой рулевой колонкой и корректировочным рулевым управлением. Он также представил неофициальный документ № 23, в котором предложены поправки к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 с целью введения концепции систем "недопущения выхода за пределы полосы движения". Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 24, в котором сведены воедино предложения, приведенные в неофициальном документе № 23, с последующими незначительными поправками.

29. Эксперт от Российской Федерации изложил общие замечания по данному предложению, в частности в связи с тем, что, по его мнению, в нем отсутствуют объективные положения, предусматривающие, например, требования, касающиеся управления транспортным средством и характеристик транспортного средства по аналогии с процедурами испытания ИСО, и объявил о том, что на следующей сессии на рассмотрение будет вынесен документ, содержащий конкретные предложения в этой связи.

30. Эксперт от Германии разъяснил, что данное предложение является первым шагом в разработке электронных систем рулевого управления и что в конце этого процесса, возможно, появятся системы рулевого управления без рулевой колонки. Председатель напомнил, что в пересмотренное предложение были внесены основные поправки для того, чтобы на данном этапе не допустить использования автономной конфигурации рулевого управления, и что водитель должен в любое время контролировать систему рулевого управления своего транспортного средства. Эксперт от МОПАП выразил разочарование в связи с переоценкой основных вопросов, по которым ранее уже было достигнуто согласие и которые уже в течение многих лет фигурируют в действующих Правилах № 79. Он заявил, что новые системы рулевого управления полезны с точки зрения дорожной безопасности и настоятельно призвал GRRF принять данное предложение, поскольку заводами-производителями транспортных средств уже разработаны новые системы, которые не охвачены нынешним вариантом Правил № 79. Он просил экспертов заранее

представить возможные замечания до октябрьской сессии 2003 года, с тем чтобы облегчить процесс их рассмотрения.

31. Эксперт от Германии заявил, что возможная разработка национальной процедуры официального утверждения автоматически управляемых рулевых систем (пункт 5.2.6 предложения), функционирующих уже на скорости 50 км/ч, может создать серьезные проблемы с точки зрения принятия данной поправки к правилам. Было проведено обсуждение вопроса о том, какое предельное значение следует использовать: 50 км/ч или 30 км/ч - при этом эксперты от Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства и Франции выступают за использование значения 50 км/ч, - однако было решено, что Германия могла бы тщательно рассмотреть этот вопрос и определить свою позицию на следующей сессии.

32. GRRF подробно рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 совместно с неофициальным документом № 24 и согласовала поправки, приведенные в приложении 4 к настоящему докладу.

33. На следующей сессии предстоит рассмотреть указанные ниже вопросы:

Пункт 2.5.6, эксперт от КСАОД должен сформулировать его вновь с учетом всеобщей поддержки мнения о введении ограничения в 50 км/ч.

Пункты 5.6.-5.6.2, эксперт от Испании в качестве участника работы МКАС прокомментировал данные предложения, но было решено, что их следует рассматривать в качестве простых заявлений и что они могут использоваться органом, отвечающим за официальное утверждение типа, с целью проверки пригодности транспортного средства в контексте будущих периодических технических осмотров.

34. Председатель подчеркнул, что в связи с данным предложением на сессии в октябре 2003 года будут рассмотрены только нерешенные вопросы и документ, который должен быть представлен Российской Федерацией (см. пункт 29 выше). GRRF также решила рассмотреть на своей сессии в октябре 2003 года документы TRANS/WP.29/GRRF/2002/24 и Add.1.

## ШИНЫ

### a) Глобальное согласование правил, касающихся шин

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/1; неофициальный документ № 21, указанный в приложении к настоящему докладу.

35. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о ситуации в связи с процессом разработки предписаний о пересмотре и обновлении стандартов FMVSS 109 и 119 на шины, а также в связи с использованием информации о маркировке шин, величинах давления и пределах нагрузки и с предупреждением о недостаточном давлении (неофициальный документ № 21).

36. GRRF приняла к сведению, что итоги работы неофициальной группы были представлены, в соответствии с достигнутой на пятьдесят второй сессии договоренностью (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 32), в качестве проекта согласованных предписаний, касающихся пневматических шин (TRANS/WP.29/GRRF/2003/1). Эксперт от Соединенного Королевства, возглавляющий неофициальную группу, напомнил GRRF о том, что работа по глобальному согласованию была приостановлена после того, как конгресс Соединенных Штатов Америки потребовал в срочном порядке внести поправки в FMVSS по шинам. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что после завершения обновления FMVSS работа по согласованию шин, возможно, будет продолжена. По предложению Председателя, GRRF решила не включать этот вопрос в повестку дня следующей сессии и подтвердила, что вопрос о глобальном согласовании правил, касающихся шин, не был включен в программу работы в контексте Соглашения 1998 года.

37. Эксперт от Европейской комиссии сообщил GRRF, что Европейский союз опубликовал исследование о поведении шин автотранспортных средств и мотоциклов в дорожно-транспортных происшествиях. Он предложил экспертам обратиться к нему за получением более подробной информации, а также вызвался сообщить в секретариат адрес вебсайта, на котором можно ознакомиться с этим исследованием. Данный вопрос будет сохранен в повестке дня сессии только с целью ознакомления с результатами исследования, проведенного Европейским союзом.

### b) Испытание шин на сцепление с дорогой

38. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил GRRF об итогах последнего совещания, состоявшегося в Брюсселе в январе 2003 года. Он сослался на деятельность

группы ИСО и заявил, что рассматриваются два альтернативных метода проведения испытаний, а именно: испытание на транспортном средстве и испытание на прицепе. Проект правил будет передан GRRF для принятия окончательного решения по обоим испытаниям либо только по одному из них. Он заявил, что в правилах № 30 и 54 каждый габарит шины представляет собой новый тип, тогда как в предложении, касающемся шума, издаваемого шинами, шины сгруппированы по категориям. Вопрос об определении "типа" должен рассматриваться с точки зрения сцепления шины с дорогой. Он заявил, что введение дальнейших требований или наличие различающихся правил может создать дополнительные проблемы с точки зрения официального утверждения маркировки шин. Он представил несколько решений в отношении маркировки и просил экспертов сообщить ему свои мнения до начала следующего совещания неофициальной группы, запланированного на 6 и 7 мая 2003 года. Эксперт от Японии считал, что в правилах ЕЭК ООН следует включить лишь один метод проведения испытания. Эксперт от ЕТОПОК, по его словам, предпочел бы, чтобы имелись в наличии различные маркировки для различных характеристик шины, например базовые положения, положения об издаваемом шуме и сцеплении с дорогой. Эксперт от Германии выразил сомнение в связи с потребностью в наличии других правил, а эксперт от МОПАП согласился с тем, что нет смысла разрабатывать правила, в которых нет никакой необходимости.

с) Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/11; TRANS/WP.29/GRRF/2002/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; неофициальные документы № 3 и 22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

39. GRRF отклонила предложение ЕТОПОК о принятии временной маркировки шин "ZR" (TRANS/WP.29/GRRF/2002/11), однако большинство делегатов решили, что в результате обсуждения данного вопроса, по-видимому, не удастся принять какое-либо решение и что этот вопрос следует исключить из повестки дня.

40. GRRF приняла документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/15/Rev.1 с приведенными ниже поправками. Было решено передать его WP.29 и AC.1 на рассмотрение на их сессиях в июне 2003 года в качестве проекта дополнения 13 к поправкам серии 02 к Правилам № 30.

Пункт 3.1.10 изменить следующим образом:

"3.1.10 В случае шин, которые официально утверждены после вступления в силу дополнения 13 к поправкам серии 03 к Правилам № 30, обозначение, указанное

в пункте 2.17.1.5, должно наноситься непосредственно после маркировки диаметра обода, приведенной в пункте 2.17.1.3".

41. В связи с пунктом 3 приложения 3 указанного выше предложения секретариат по просьбе эксперта от ЕТОПОК, подтвердил, что предписания, касающиеся любого дополнения к правилам ЕЭК ООН, применяются только к новым типам, официально утвержденным после вступления в силу этого дополнения.

42. Эксперт от ЕТОПОК представил предложение о согласовании определений шин и систем шин, которые допускаются к эксплуатации в спущенном состоянии (неофициальный документ № 3), с предложениями по Правилам № 64. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил, что данные определения можно считать приемлемыми с учетом незначительных изменений, которые впоследствии были согласованы с этим экспертом. Он также отметил необходимость добавления маркировки, указывающей на возможность эксплуатации шины в спущенном состоянии, но подчеркнул, что требования о характеристиках должны также быть включены в Правила № 30. Эксперт от ЕТОПОК вызвался дополнить данное и представить новое предложение о требованиях в отношении характеристик после завершения ИСО своей работы.

43. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 22, дополняющий документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/10, касающийся информирования заводов-изготовителей о коэффициенте сопротивления шины качению. Секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением к октябрьской сессии 2003 года. Председатель просил эксперта рассмотреть данное предложение, чтобы на следующей сессии изложить свое мнение об уместности его отражения в Правилах, а также о необходимости введения предельных значений.

d) Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/2003/5; TRANS/WP.29/GRRF/2003/2;  
TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; неофициальные документы № 9 и 22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

44. GRRF подтвердила, что предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/2003/5, соответствует предложениям, принятым на ее пятьдесят второй сессии (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 38 и приложение 3), и рекомендовала WP.29 и AC.1 снять квадратные скобки в пункте 3.1.11.

45. В связи с пунктом 3 приложения 3 указанного выше предложения секретариат, по просьбе эксперта от ЕТОПОК, подтвердил, что предписания любого дополнения к правилам ЕЭК ООН применяются только к новым типам, официально утвержденным после вступления в силу этого дополнения.

46. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/2 с целью решения вопроса об усовершенствовании рабочего описания каркасов шин, в чем заинтересованы предприятия, восстанавливающие протекторы шин (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 49). Эксперт от ЕТОПОК отклонил предложение о включении данного вопроса в Правила № 54 и представил альтернативное предложение (неофициальный документ № 9). Он пояснил, что любое изменение индекса несущей способности или категории скорости новой шины предполагает использование пневматической шины нового типа (см. пункт 2.1 Правил). GRRF разъяснила, что распространение официального утверждения типа шин после их отнесения к более высокому индексу несущей способности или более высокой категории скорости не соответствует положениям правил о шинах и что каждое изменение индекса несущей способности или категории скорости должно влечь за собой новое официальное утверждение типа. Было решено, что данное предложение следует осветить в Правилах № 54, однако с учетом проводящегося обсуждения эксперт от Соединенного Королевства вызвался представить обновленное предложение к следующей сессии GRRF.

47. GRRF отметила, что документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/10 и неофициальный документ № 22 были рассмотрены в рамках Правил № 30 (см. 42 выше).

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

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.1; неофициальные документы № 2, 13 и 18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

48. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.1, который включает замечания, изложенные в неофициальном документе № 2. Эксперт от МОПАП предложил изменить требования о маркировке и согласовать цвет предупредительного сигнала с требованиями FMVSS о наблюдении за давлением в шинах (неофициальный документ № 13). Оба предложения МОПАП были приняты GRRF с небольшими изменениями, предложенными экспертом от Соединенного Королевства.

49. Эксперт от ЕТОПОК заявил, что при нормальном давлении шина, пригодная для использования в спущенном состоянии, является обычной шиной и что это

обстоятельство следует учесть при разработке определения такой шины. Эксперт от Соединенных Штатов Америки предложил использовать определение, предусмотренное в FMVSS 138, и заявил, что система наблюдения за давлением в шине позволяет выявлять недостаточное давление и предупреждать об этом водителя при помощи соответствующего сигнального устройства. Эксперт от Японии просил включить в Правила определение системы наблюдения за давлением в шинах и ее характеристики. Эксперт от МОПАП предложил исключить пункт 5.1.5 предложения. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался подготовить пересмотренное предложение с учетом замечаний, изложенных экспертами, включая предложения об изменении определений, предложенных экспертом ЕТОПОК, которые были обсуждены и согласованы с этим экспертом.

50. Результаты рассмотрения предложения об упразднении маркировки официального утверждения типа на транспортных средствах (неофициальный документ № 18), приводится в пункте 9 настоящего доклада.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/18/Rev.1

51. GRRF рассмотрела предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/18/Rev.1. Эксперт от Соединенного Королевства предложил заменить слово "официально утвержденный" на "изготовленный" в пункте 3.2.9 и согласился рассмотреть причины, объясняющие использование указанной даты. GRRF решила продолжить рассмотрение данного предложения на своей следующей сессии.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/2002/21

52. Как и в случае Правил № 108 (см. пункт 49 выше), GRRF решила рассмотреть измененный вариант документа TRANS/WP.29/GRRF/2002/19/Rev.1 на следующей сессии.

53. Что касается восстановления протектора шин без маркировки "e" или "E" (TRANS/WP.29/GRRF/2002/21), то GRRF приняла к сведению позиции, обозначенные некоторыми экспертами на двух предыдущих сессиях (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 47, и TRANS/WP.29/GRRF/51, пункт 60). Для выхода из создавшегося тупика Председатель заявил о своем намерении проинформировать WP.29 по этому вопросу, с тем чтобы в

принципе получить общие указания относительно возможности использования систем и/или элементов, соответствующих другим стандартам, в правилах, прилагаемых к Соглашению 1958 года.

h) Системы наблюдения за давлением в шинах (СНДШ)

Документация: неофициальный документ № 20, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

54. Эксперт от Японии представил систему наблюдения за давлением в шинах (неофициальный документ № 20). Он разъяснил GRRF различия между системами непосредственного и косвенного наблюдения с точки зрения различных методов определения давления, точности, надежности, затрат и преимуществ. Он привел примеры обеих систем и рассказал об их будущей разработке. Подводя итоги своего выступления, он отметил, что как система прямого наблюдения, так и система косвенного наблюдения может способствовать повышению безопасности транспортного средства в случае спуска шины и что нынешние высокие затраты, связанные с эксплуатацией системы непосредственного наблюдения за давлением в шине, в будущем можно будет уменьшить, а характеристики систем косвенного наблюдения - улучшить на основе совместных разработок в области СНДШ и самих шин. Он вызвался занести текст своего выступления на веб-страницу GRRF в качестве неофициального документа № 20а. Эксперты GRRF поздравили эксперта от Японии за его прекрасное выступление и поблагодарили за разъяснение вопроса о системах наблюдения за давлением в шинах.

#### ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

55. Эксперт от Германии напомнил экспертам GRRF, что комплексные электронные системы (КСС) охватываются Правилами № 13 и проектом поправок к Правилам № 79, но в обоих случаях соответствующие предписания касаются особых аспектов соответственно систем торможения и рулевого управления. Он заявил, что, по его мнению, необходимы новые процедуры испытаний, охватывающие вопросы безопасности, связанные с использованием комплексных электронных систем, которые могут влиять на другие аспекты безопасности транспортных средств. Он просил GRRF дать рекомендации относительно представления нового проекта правил, охватывающих вопрос об общем взаимодействии КСС с другими элементами транспортного средства.

56. Председатель заявил, что аналогичное предложение было внесено несколько лет назад и что GRRF решила разработать новое приложение к Правилам № 13, которое можно было бы использовать в качестве общего указания по КСС для других правил.

Эксперт от Японии выразил обеспокоенность в связи со сферой применения предлагаемых новых правил. Эксперт от Франции заявил, что могут возникнуть трудности при рассмотрении двух наборов правил в рамках одного пункта, если конкретные приложения, касающиеся КСС, будут исключены из конкретных правил и их положения будут включены в общие правила. Эксперт от Нидерландов отметил, что такая же ситуация существует в связи с вопросом об электромагнитной совместимости (Правила № 10).

57. GRRF в целом согласилась с тем, что следует обратиться к WP.29 за общей рекомендацией по такому вопросу, однако прежде чем сделать это GRRF решила продолжить рассмотрение данной проблемы в качестве отдельного пункта повестки дня на своей следующей сессии и просила эксперта от Германии представить документ, отражающий основные мысли данного предложения.

ДАНЬ УВАЖЕНИЯ Г-НУ Г. БЕРФОРДУ, Г-НУ В. МЕДЕРУ И  
Г-НУ П.Г. МАЛИНВЕРНИ

58. Председатель сообщил GRRF, что г-н Берфорд больше не будет присутствовать на сессиях GRRF, поскольку он вскоре выходит в отставку. Г-н Харви поблагодарил г-на Берфорда за ценный вклад, внесенный им в работу GRRF, и в частности в работу, проделанную делегацией Соединенного Королевства. GRRF присоединилась к словам благодарности в адрес г-на Берфорда и пожелала ему продолжительного и счастливого пребывания на пенсии.

59. Г-н Х. Гессе, глава делегации Германии, заявил о выходе на пенсию г-на Г.В. Медера - эксперта от Германии, возглавлявшего неофициальную группу по системам рулевого управления. GRRF поблагодарила г-на Медера за внесенный им вклад, позволивший включить положения о новых системах рулевого управления в Правилах № 79, и за техническую работу, проделанную им на весьма высоком уровне. Он также пожелал ему длительного и счастливого пребывания на пенсии. GRRF подтвердила, что г-н У. Шнайдер займет пост председателя неофициальной группы по системам рулевого управления.

60. Эксперт от ЕТОПОК г-н П.Г. Малинверни также объявил о своем выходе в отставку после примерно двадцатилетнего участия в работе GRRF. Председатель заявил, что GRRF, несомненно, будет недоставать мастерства и опыта г-на Малинверни. GRRF поблагодарила его за значительный вклад в работу в области шин, приветствовав его аплодисментами, и пожелала ему продолжительного и счастливого пребывания на пенсии.

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

61. Участники сессии согласовали следующую повестку дня пятьдесят четвертой сессии GRRF, которая состоится в Женеве 6 (9 час. 30 мин.) - 8 (17 час. 30 мин.) октября 2003 года<sup>1</sup>:

1. Правила № 13 и 13-Н (торможение)
  - 1.1 Дальнейшая разработка
  - 1.2 Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации
  - 1.3 Освещенность стоп-сигналов
  - 1.4 Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности
2. Согласование требований о системе торможения мотоциклов
3. Правила № 90 (сменные тормозные накладки)  
Дальнейшая разработка
4. Правила № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)  
Дальнейшая разработка
5. Правила № 79 (механизмы рулевого управления)  
Дальнейшая разработка
6. Шины
  - 6.1 Испытание шин на сцепление с дорогой

---

<sup>1</sup> В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, а также неофициальные документы, которые были разосланы до начала сессии по почте или занесены на вебсайт ЕЭК ООН (<http://www.unepce.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят иметь при себе на заседаниях собственные экземпляры этих документов.

- 6.2 Правила № 30 (пневматические шины)
- 6.3 Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)
- 6.4 Правила № 64 (запасные колеса/шины для временного пользования)
- 6.5 Правила № 108 (пневматические шины с восстановленным протектором)
- 6.6 Правила № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования)
- 6.7 Влияние шин на поведение автотранспортных средств и мотоциклов в случае дорожно-транспортных происшествий
- 7. Комплексные электронные системы
- 8. Выборы должностных лиц
- 9. Прочие вопросы

-----

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ  
В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

| №  | Представлен              | Пункт повестки дня | Язык | Название  |
|----|--------------------------|--------------------|------|---|
| 1. | Канадой                  | 2.                 | A    | Неофициальное совещание по разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся систем торможения мотоциклов          |
| 2. | ЕТОПОК                   | 6.5                | A    | Проект поправки к Правилам № 64   |
| 3. | ЕТОПОК                   | 6.3                | A    | Правила № 30 ЕЭК ООН: шины пассажирских автомобилей; системы шин, которые допускаются к использованию в спущенном состоянии |
| 4. | Соединенным Королевством | 1.5                | A    | Предложение о внесении поправок в Правила № 13 ЕЭК ООН (торможение)   |
| 5. | Соединенным Королевством | 1.5                | A    | Предложение о внесении поправок в Правила № 13 ЕЭК ООН (торможение)   |
| 6. | КСАОД                    | 1.1                | A    | Предложение по проекту поправок к Правилам № 13   |
| 7. | Соединенным Королевством | 7.                 | A    | Ход рассмотрения пунктов предварительной повестки дня   |
| 8. | Соединенным Королевством | 1.5                | A    | Доклад о работе совещания специальной рабочей группы по совместимости ТСБГ, представленный Рабочей группе GRRF              |
| 9. | ЕТОПОК                   | 6.4                | A    | Документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/2 (проект предложения о внесении поправок в Правила № 54 ЕЭК)                                |

| №   | Представлен           | Пункт повестки дня | Язык | Название   |
|-----|-----------------------|--------------------|------|--|
| 10. | МОПАП                 | 1.4                | A    | Предложение МОПАП о внесении поправок в Правила № 13 ЕЭК ООН, касающихся освещенности стоп-сигналов, на основе документа TRANS/WP.29/GRRF/2003/7 |
| 11. | МОПАП                 | 1.4                | A    | Предлагаемые поправки к Правилам № 48 ЕЭК  |
| 12. | МОПАП                 | 1.3                | A    | Предлагаемые МОПАП/КСАОД поправки к Правилам № 13 (осмотр системы рабочего тормоза транспортного средства)                                       |
| 13. | МОПАП                 | 6.5                | A    | Предложение по проекту поправки к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.1   |
| 14. | Секретариатом         | 4.                 | A    | Предложение по проекту исправления к Правилам № 111  |
| 15. | Японией               | 1.6                | A    | Предложение по стратегии разработки проекта гтп, касающихся тормозных систем пассажирских автомобилей  |
| 16. | Японией               | 1.6                | A    | Предложение о согласовании систем рекуперативного торможения, предусмотренных в Правилах № 13Н ЕЭК и FMVSS135                                    |
| 17. | Японией               | 5.                 | A    | Типичный пример автоматически управляемой рулевой колонки и корректировочного рулевого управления  |
| 18. | МОПАП                 | 8.1                | A    | Проект предложения МОПАП об общих поправках к правилам № 13, 13-Н, 64 и 79   |
| 19. | Российской Федерацией | 4.                 | A/P  | Предложение о пересмотре документа TRANS/WP.29/2002/27 с учетом Правил № 111   |

| №               | Представлен              | Пункт повестки дня | Язык | Название  |
|-----------------|--------------------------|--------------------|------|---|
| 20.<br>и<br>21a | Японией                  | 6.5                | A    | Система наблюдения за давлением в шинах   |
| 21.             | США                      | 6.1                | A    | Ход работы по принятию предписаний в области шин  |
| 22.             | Российской Федерацией    | 6.4                | P/A  | Включение в правила № 30 и 54 добавлений, касающихся информирования заводом изготовителем о коэффициенте сопротивления шины качению |
| 23.             | Японией                  | 5                  | A    | Предлагаемые поправки к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1   |
| 24.             | Соединенным Королевством | 5.                 | A    | Предложение Соединенного Королевства о разъяснении положений проекта Правил № 79  |
| 25.             | КСАОД                    | 1.1                | A    | Проект поправок к Правилам № 13   |
| 26.             | МАЗМ                     | 2.                 | A    | Глобальное согласование ПТВ и систем торможения трехколесных транспортных средств   |
| --              | КСАОД                    | 1.5                | A    | Совместимость тормозных систем тягача и прицепа   |

---

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 13, ОСНОВАННЫЕ НА НЕОФИЦИАЛЬНОМ  
ДОКУМЕНТЕ № 12 И ПРИНЯТЫЕ GRRF НА ЕЕ  
ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

Пункты 5.1.4 и 5.1.4.1 изменить следующим образом:

- "5.1.4 Положения о периодических технических проверках тормозных систем
- 5.1.4.1 Должна обеспечиваться возможность оценки износа могущих изнашиваться элементов рабочего тормоза, например фрикционных накладок и барабанов/дисков (в случае барабанов или дисков оценка износа не обязательно должна проводиться во время периодического технического осмотра). Метод, при помощи которого может проводиться эта оценка, определен в пунктах 5.2.1.11.2 и 5.2.2.8.2 настоящих Правил".

Пункт 5.2.1.11.2 изменить следующим образом:

- "5.2.1.11.2 Проверка износа фрикционных элементов рабочего тормоза"

Включить новые пункты 5.2.1.11.2.1 и 5.2.1.11.2.2 следующего содержания:

- "5.2.1.11.2.1 Должна быть предусмотрена простая процедура проверки износа накладок рабочих тормозов снаружи или снизу транспортного средства с использованием лишь обычно прилагаемых к нему инструментов или приспособлений, например при помощи соответствующих смотровых отверстий или каким-либо иным способом. В качестве альтернативы допускаются звуковые или оптические устройства предупреждения водителя на его рабочем месте о необходимости замены накладок. В качестве визуального предупреждающего сигнала может использоваться желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.1.29.1.2 ниже.
- 5.2.1.11.2.2 Оценка износа фрикционных поверхностей тормозных дисков или барабанов может осуществляться только путем непосредственного измерения конкретных элементов, в связи с чем может потребоваться их демонтаж в той или иной степени. Следовательно, в момент официального утверждения типа завод-изготовитель транспортного средства определяет следующее:

- a) метод, при помощи которого может быть произведена оценка износа фрикционных поверхностей барабанов и дисков, включая степень требующегося демонтажа, а также требующиеся для этого инструменты и процедуры;
- b) информацию, определяющую максимальный приемлемый предел износа в тот момент, когда возникает необходимость в замене накладок.

Данная информация должна предоставляться свободно, например в руководстве по эксплуатации транспортного средства либо в перечне электронных данных".

Пункт 5.2.2.8.2 изменить следующим образом:

"5.2.2.8.2 Проверка износа фрикционных элементов рабочего тормоза".

Включить новые пункты 5.2.2.8.2.1 и 5.2.2.8.2.2 следующего содержания:

- "5.2.2.8.2.1 Должна быть предусмотрена простая процедура проверки износа накладок рабочих тормозов снаружи или снизу транспортного средства с использованием лишь обычно прилагаемых к нему инструментов или приспособлений, например при помощи соответствующих смотровых отверстий или каким-либо иным способом.
- 5.2.2.8.2.2 Оценка износа фрикционных поверхностей тормозных дисков или барабанов может осуществляться только путем непосредственного измерения конкретных элементов, в связи с чем может потребоваться их демонтаж в той или иной степени. Следовательно, в момент официального утверждения типа завод-изготовитель транспортного средства определяет следующее:
  - a) метод, при помощи которого может быть произведена оценка износа фрикционных поверхностей барабанов и дисков, включая степень требующегося демонтажа, а также требующиеся для этого инструменты и процедуры;

- b) информацию, определяющую максимальный приемлемый предел износа в тот момент, когда возникает необходимость в замене накладок.

Данная информация должна предоставляться свободно, например в руководстве по эксплуатации транспортного средства либо в перечне электронных данных".

---

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 13, ОСНОВАННЫЕ НА НЕОФИЦИАЛЬНЫХ  
ДОКУМЕНТАХ № 4 И 5 И ПРИНЯТЫЕ В ПРИНЦИПЕ GRRF  
НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

Пункт 2.15, исключить ссылку на сноску 1/ и текст соответствующей сноски.

Пункт 2.15.2.2, исключить ссылку на сноску 2/ и текст соответствующей сноски.

По всему тексту Правил, ссылки на сноски 3/-9/ и соответствующие тексты сносок, изменить нумерацию на 1/-7/.

Приложение 10,

Добавить новый пункт 1.1.1 следующего содержания:

"1.1.1 Если на транспортном средстве установлена система замедления без тормозов, то при определении характеристик транспортного средства, указанных в положениях настоящего приложения, сила замедления, обеспечиваемая этой системой, не учитывается".

Добавить новые пункты 1.3-1.3.1.1 следующего содержания:

"1.3 Проверка нарастания тормозного усилия.

1.3.1 При официальном утверждении типа производится проверка соответствия нарастания тормозного усилия на оси каждой независимой группы осей\* нижеследующим диапазонам давления.

а) Грузные транспортные средства:

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси, когда давление на головке опорно-цепного устройства соответствует диапазону 0,2-1,0 бара.

---

\* О группе осей идет речь в том случае, когда максимальное расстояние между рядом осей составляет 2 м.

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси любой другой группы осей, когда давление на головке опорно-сцепного устройства составляет  $\leq [1,2 \text{ бара}]$ .

b) Порожние транспортные средства:

Тормозное усилие начинает нарастать по меньшей мере на одной оси, когда давление на головке опорно-сцепного устройства соответствует диапазону 0,2-1,0 бар.

1.3.1.1 Когда колесо (колеса) оси (осей) подняты над поверхностью и их можно свободно вращать, обеспечивается возрастающая тормозная нагрузка и измеряется давление на головку опорно-сцепного устройства, соответствующее состоянию в том случае, когда это колесо (эти колеса) уже невозможно вращать рукой. Данное условие определяется в качестве нарастания тормозного усилия".

Пункт 7.5 изменить следующим образом:

"7.5 Электронные системы распределения тормозного усилия, которые не отвечают предписаниям пунктов 7.1, 7.2, 7.3 и 7.4 выше, должны располагать процедурой самопроверки функций, влияющих на распределение тормозного усилия. Кроме того, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии, должна обеспечиваться возможность проведения проверок, определенных в пункте 1.3.1 выше, посредством обеспечения номинального значения давления, требующегося для начала торможения как в груженом, так и в порожнем состоянии".

Пункт 8 изменить следующим образом:

"8. Испытание транспортного средства

Во время официального утверждения типа техническая служба проверяет соответствие требованиям, содержащимся в настоящем приложении, и проводит любые последующие испытания, которые она сочтет необходимыми в данной связи. Результаты любых последующих испытаний должны регистрироваться и заноситься в протокол официального утверждения типа в качестве добавления".

Приложение 13,

Добавить новый пункт 4.6 следующего содержания:

"4.6 Транспортные средства, оборудованные комплексной системой замедления без тормозов, должны также оснащаться антиблокировочной системой, функционирующей по крайней мере на рабочих тормозах управляемой оси системы замедления, а также на самой системе замедления без тормозов, и должны соответствовать надлежащим требованиям настоящего приложения".

---

Приложение 4

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1, ПРИНЯТЫЕ GRRF  
НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

Подпункт b) пункта 0 изменить следующим образом:

- "b) посредством разрешения официального утверждения систем, предполагающих что водитель постоянно сохраняет исходный контроль за транспортным средством, но может воспользоваться системой рулевого управления, функционирующей под воздействием сигналов, инициируемых на борту транспортного средства. Эти системы определяются в качестве "современных систем содействия водителю в осуществлении рулевого управления" (ССВРУ) и могут включать "функцию автоматического управления рулевой колонкой", например при помощи пассивных элементов инфраструктуры, для оказания содействия водителю в поддержании движения по оптимальной траектории (система наведения для следования по указанной полосе движения, система сохранения выбранной траектории на полосе движения или система контроля направления движения), для оказания содействия водителю в осуществлении маневров на транспортном средстве, движущемся на низкой скорости в ограниченном пространстве, либо для оказания содействия водителю в целях прибытия на заранее указанное место остановки (указание автобусной остановки). ~~В противном случае они~~ Современные системы содействия водителю в осуществлении рулевого управления могут также включать "функцию корректировочного рулевого управления", которая, в частности, предупреждает водителя о любом отклонении от ~~выбранной полосы движения оптимальной траектории~~ (предупреждение о выходе за пределы полосы движения), ~~корректирует угол поворота для предотвращения выхода за пределы выбранной полосы (недопущение выхода за пределы полосы движения)~~ либо корректирует угол поворота одного или более колес для улучшения динамических характеристик или устойчивости ~~транспортного средства~~ транспортного средства для оказания содействия в сохранении траектории движения по выбранной полосе.

Как в случае функции автоматического управления рулевой колонкой, так и в случае функции предупреждения, обеспечиваемой корректировочным рулевым управлением, водитель может в любое время скорректировать соответствующую функцию вручную либо не принять ее во внимание.

Непосредственное позитивное рулевое управление прицепов..."

Вновь включить прежний пункт 1.4 следующего содержания:

"1.4 Системы автоматического управления рулевой колонкой могут официально утверждаться для использования в дорожном движении только на скорости, которая не достигает установленного максимального предела в 50 км/ч, либо для маневрирования или постановки транспортного средства на стоянку".

Пункты 1.4 и 1.5 (прежний), изменить нумерацию на 1.5 и 1.6.

Пункт 2.3.4 изменить следующим образом:

"...транспортного средства. Это включает одну из следующих функций:"

Пункт 2.3.4.1 изменить следующим образом:

"...на борту транспортного средства для обеспечения постоянного контроля с целью..."

Пункт 2.3.4.2 изменить следующим образом:

"2.3.4.2 Под "функцией корректировочного рулевого управления" подразумевается прерываемая контрольная функция, предусмотренная комплексной системой электронного контроля, в рамках которой в течение ограниченного промежутка времени изменение угла поворота одного или более колес может обуславливаться автоматической оценкой сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, для поддержания основной установленной траектории движения транспортного средства или для оказания воздействия на динамические характеристики транспортного средства".

---

Приложение 5

СПЕЦИАЛЬНЫЕ НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

| <u>Название</u>  | <u>Председатель</u>  | <u>Лицо для поддержания<br/>контакта</u>                                      |
|--|--|---|
| Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности | 1  | 1   |
| Управление транспортными средствами и их устойчивость                        | г-н Р.Б. Хогвельт<br>Тел.: (+31-15) 269-6411<br>Факс: (+31-15) 269-7314<br>Адрес эл. почты:<br>hoogvelt@wt.tno.nl          | 1<br>Тел.:<br>Факс:<br>Адрес эл. почты:                                       |
| Шины   | г-н Дж. Харви<br>Тел.: (+44-20) 7944-2086<br>Факс: (+44-20) 7944-2069<br>Адрес эл. почты:<br>geoff.harvey@dft.gsi.gov.uk   | 1<br>Тел.: (+44-20) 7944-2072<br>Факс: (+44-20) 7944-2069<br>Адрес эл. почты: |
| Колеса   | г-н Х. Гессе<br>Тел.: (+49-228) 300-7539<br>Факс: (+49-228) 300-7409<br>Адрес эл. почты:<br>Hans.Hesse@BMVBW.Bund.de       | 1<br>Тел.:<br>Факс:<br>Адрес эл. почты:                                       |
| Рулевое управление   | г-н У. Шнайдер<br>Тел.: (+49 7031) 647 32<br>Факс: (+49 7031) 647 59<br>Адрес эл. почты:<br>ulrich.schneider@tuev-sueds.de | 1<br>Тел.:<br>Факс:<br>Адрес эл. почты:                                       |

<sup>1</sup> Предстоит определить.

---