



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRRF/55  
24 March 2004

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 ПЯТОЙ СЕССИИ

(3-6 февраля 2004 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою пятьдесят пятую сессию 3-6 февраля 2004 года под председательством г-на И. Ярнольда (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, Индии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сербии и Черногории, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики и Японии. В ней участвовал также представитель Европейской комиссии (ЕК) и 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) и Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП) и Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА).

2. Перечень неофициальных 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/2003/8; TRANS/WP.29/GRRF/2004/1; TRANS/WP.29/GRRF/2004/10; неофициальные документы № GRRF-55-5; GRRF-55-5/Amend.1; GRRF-55-6; GRRF-55-15 и GRRF-55-16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Рабочая группа GRRF рассмотрела и приняла неофициальный документ GRRF-55-5/Amend.1, заменяющий собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2004/1 и неофициальный документ GRRF-55-5, а также охватывающий неофициальный документ GRRF-55-16 и касающийся положений относительно соединителя ISO 7638. Соответствующее предложение будет представлено на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2004 года в качестве проекта дополнения 10 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

4. GRRF рассмотрела и приняла в принципе предложения, содержащиеся в документах TRANS/WP.29/GRRF/2003/8 и TRANS/WP.29/GRRF/2004/10, при условии исключения в последнем предложении пункта 5.2.2.2 слов "прицепов с центрированной осью", а также предлагаемых новых пунктов 5.3-5.3.3. Эксперту от Германии было предложено совместно с экспертом от Дании подготовить сводный документ для его утверждения на следующей сессии GRRF.

5. Эксперт от Соединенного Королевства обратился к GRRF с просьбой подтвердить, что прицепы категории O2, оснащенные пневматическими тормозами, должны отвечать требованиям совместимости, указанным в приложении 10. Никто не заявил о своем несогласии, и эксперт от Дании согласился уточнить данный аспект в документе, подготовкой которого он и эксперт от Германии занимаются в настоящее время.

6. Что касается неофициального документа № GRRF-55-6, то секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии. Председатель предложил экспертам обсудить в своих столицах вопрос об исключении транспортных средств категории M1 из сферы охвата Правил № 13.

7. GRRF приняла к сведению исправление (неофициальный документ № GRRF-55-15), которое следует внести в пункт 11 документа TRANS/WP.29/GRRF/54, и поручила секретариату проверить точность формулы, приводимой в документе TRANS/WP.29/2004/12, и при необходимости внести в этот документ поправку на сессии WP.29 в марте 2004 года.

8. Эксперт от Европейской комиссии выразил обеспокоенность по поводу различных требований в отношении торможения, предъявляемых к транспортным средствам категории M1 и небольшим транспортным средствам категории N1. Председатель согласился включить данный вопрос в повестку дня GRRF, однако запросил у Европейской комиссии документ на предмет проведения соответствующего рассмотрения.

b) Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: TRANS/WP.29/2004/5; TRANS/WP.29/2004/6; неофициальные документы № GRRF-55-15 и GRRF-55-18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

9. GRRF провела обмен мнениями по документам TRANS/WP.29/2004/5 и TRANS/WP.29/2004/6 относительно индикаторов износа, а также по предлагаемым к ним поправкам (неофициальные документы № GRRF-55-17 и GRRF-55-18). Эксперту от Соединенного Королевства было предложено повторно проработать эти документы для их рассмотрения на следующей сессии. Экспертам от Индии, МОПАП и КСАОД было предложено оказать содействие этой работе.

c) Освещенность стоп-сигналов

Документация: TRANS/WP.29/2004/5; TRANS/WP.29/2004/8; неофициальные документы № GRRF-55-2; GRRF-55-23; GRRF-55-27 и GRRF-55-28, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

10. Эксперт от ИСО сделал сообщение (GRRF-55-23) по системам замедления без тормозов. GRRF приняла к сведению, что текст соответствующего стандарта ИСО будет получен до конца 2004 года.
11. GRRF рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/2004/7. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2004 года в качестве проекта дополнения 3 к первоначальному варианту Правил № 13-Н.
12. После проведения обстоятельного обмена мнениями по неофициальным документам № GRRF-55-2, заменяющему собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2004/8, и GRRF-55-27 (GRRF-55-28 был отозван) Рабочая группа GRRF приняла содержащееся в неофициальном документе № GRRF-55-2 предложение, которое проводится в приложении 2.
13. Эксперт от Германии высказался против предлагаемого протокола по системам замедления без тормозов, но согласился обсудить его с экспертом своей страны в GRE.
14. Наконец, GRRF решила представить эти предложения на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2004 года в качестве отдельного предложения по проекту дополнения 10 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

d) Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности

Документация: неофициальные документы № GRRF-55-1 и GRRF-55-10, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

15. GRRF подтвердила свое согласие с предложениями, переданными неофициальной группой (TRANS/WP.29/GRRF/2003/3; TRANS/WP.29/GRRF/2003/4, TRANS/WP.29/GRRF/2003/5, TRANS/WP.29/GRRF/2003/29 и TRANS/WP.29/GRRF/53, приложение 3). Помимо уже согласованных предложений, GRRF приняла предложения, содержащиеся в неофициальных документах №№ GRRF-55-1, GRRF-55-1/Amend.1 и GRRF-55-10 и воспроизведенные в приложении 3. Они будут дополнены секретариатом за счет необходимых предписаний в отношении знака официального утверждения и представлены на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2004 года в качестве поправок серии 10 к Правилам № 13. GRRF решила, что секретариату следовало бы принять соответствующие меры для обеспечения того, чтобы включение в поправки серии 10 переходных положений не ограничивало действенность тех дополнений к

поправкам серии 10, которые затрагивают предписания поправок серии 09 и вступают в силу в переходный период.

е) Разработка глобальных технических правил (гтп), касающихся торможения

16. Секретарь неофициальной группы, которой поручено заниматься разработкой гтп, проинформировал GRRF о достигнутом этой группой согласии относительно того, что гтп будут применяться только к пассажирским транспортным средствам, а также о том, что группа рассчитывает завершить свою работу к 2006 году.

### СОГЛАСОВАНИЕ ПРЕДПИСАНИЙ О СИСТЕМЕ ТОРМОЖЕНИЯ МОТОЦИКЛОВ

Документация: неофициальный документ № GRRF-55-22, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

17. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил неофициальный документ № GRRF-55-22, резюмирующий итоги деятельности неофициальной группы, следующее совещание которой состоится весной 2004 года. С подробным докладом о работе этой неофициальной группы можно ознакомиться на вебсайте [dms.dot.gov](http://dms.dot.gov) в рубрике 11950.

18. Экспертам GRRF было предложено включиться в работу этой неофициальной группы. Эксперты от Индии и Японии объявили о своем будущем участии в ее деятельности.

### ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

19. Была принята к сведению информация о том, что первое совещание Специальной рабочей группы для рассмотрения поднятых вопросов, касающихся сменных тормозных накладок, состоится 19 февраля. GRRF решила отложить рассмотрение данного пункта до своей следующей сессии.

### ПРАВИЛА № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1; неофициальные документы № GRRF-55-13; GRRF-55-19 и GRRF-55-26, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

20. GRRF рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/2003/14/Rev.1, учитывая предлагаемые поправки, фигурирующие в неофициальных документах № GRRF-55-13, GRRF-55-19 и GRRF-55-26 и воспроизведенные в приложении 4 к настоящему докладу.

21. Эти предлагаемые поправки будут представлены на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2004 года в качестве дополнения 1 к первоначальному тексту Правил № 111.

22. Эксперт от Испании обратил внимание GRRF на тот факт, что хотя WP.15 признает как метод расчета, так и метод реального испытания, некоторые страны отдают большее предпочтение проведению реального испытания, нежели методу расчета.

#### ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 и Rev.1/Add.1; неофициальные документы № GRRF-55-8; GRRF-55-20 и GRRF-55-21, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

23. GRRF рассмотрела и приняла документы TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 и Rev.1/Add.1 с поправками, фигурирующими в неофициальном документе № GRRF-55-8 и воспроизведенными в приложении 5. Секретариату было поручено направить данное предложение WP.29 и AC.1 для утверждения на их сессиях в июне 2004 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 79.

24. GRRF решила, что с учетом современной методологии и нынешнего положения дел рулевое колесо следует рассматривать в качестве органа рулевого управления.

25. Неофициальные документы № GRRF-55-20 и GRRF-55-21 будут рассмотрены на более позднем этапе в контексте Правил № 111.

#### ШИНЫ

##### а) Согласование правил, касающихся шин

Документация: неофициальные документы № GRRF-55-11; GRRF-55-14 и GRRF-55-24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

26. Неофициальные документы № GRRF-55-11 и GRRF-55-14 были представлены экспертами от Чешской Республики и Соединенного Королевства, соответственно. Оба они подтвердили, что в их странах директивы ЕС и правила ЕЭК ООН применяются в полном объеме.

27. GRRF с интересом заслушала сообщение эксперта от ЕТОПОК (неофициальный документ № GRRF-55-24), свидетельствующее о широком распространении требований в отношении испытаний и маркировки, что подчеркивает необходимость наличия в рамках Соглашения 1998 года гтп, касающихся шин. Председатель GRRF предложил правительственным экспертам изучить предложение ЕТОПОК и рассмотреть пути подхода к решению стоящих вопросов.

b) Испытание шин на сцепление с дорогой

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2004/9; неофициальные документы № GRRF-55-4; GRRF-55-9 и GRRF-55-25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

28. GRRF с интересом заслушала предложение (GRRF-55-25), внесенное экспертом от ЕТОПОК и касающееся оптимизации процедуры официального утверждения типа шин, а также маркировки, проставляемой на боковинах шин.

29. GRRF провела обмен мнениями по документу TRANS/WP.29/GRRF/2004/9, дополнением к которому служит неофициальный документ № GRRF-55-4. GRRF приняла следующие поправки (в том числе на основе неофициального документа № GRRF-55-9) к документу TRANS/WP.29/GRRF/2004/9.

Приложение 8

Пункты 2.1.2.3 и 2.2.2.3, добавить в конце следующее предложение:

"В процессе подготовки шина (шины) не должна (ы) подвергаться воздействию прямого солнечного света".

Пункт 2.2.2.13 изменить следующим образом:

"...  
сзпд = 231,48 / S, где

S - измеренный тормозной путь в метрах при замедлении с 80 км/ч до 20 км/ч  
..."

30. Что касается последующих мер по предложениям, упомянутым в пункте 29 выше, то мнения экспертов разделились. Возможны следующие варианты: внесение поправок в Правила № 30, разработка новых правил или включение соответствующих предписаний в будущие правила, касающиеся издаваемого шинами шума.

31. Эксперт от Японии поставил под сомнение целесообразность использования двух методов проведения испытаний (на транспортном средстве и на прицепе) и уведомил о том, что он склоняется в пользу только одного метода, позволяющего получать сопоставимые и абсолютные результаты испытаний.

32. Эксперт от Германии в целом высказался против указанных предложений и усомнился в их необходимости.

33. Эксперт от Европейской комиссии высказался в поддержку процедур проведения испытаний, изложенных в документе TRANS/WP.29/GRRF/2004/9, и проинформировал GRRF, что в будущем Директива об издаваемом шинами шуме будет дополнена требованиями, касающимися сцепления шины с мокрой дорогой.

34. Эксперту от ЕТОПОК было предложено в срочном порядке рассмотреть остающиеся вопросы, касающиеся процедуры проведения испытаний (на транспортном средстве/прицепе), и представить документ для рассмотрения на пятьдесят пятой сессии.

35. В итоге GRRF решила вернуться к рассмотрению данного вопроса на своей следующей сессии. Эксперт от ЕТОПОК объявил о том, что в сотрудничестве с экспертами от Японии и Италии он подготовит к этой сессии предложения, касающиеся маркировки, предельных значений, переходных положений и назначения технической службы.

с) Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1; неофициальный документ № 20 пятьдесят четвертой сессии GRRF

36. Эксперт от ЕТОПОК проинформировал GRRF, что в рамках его организации было проведено обсуждение вопроса, касающегося сопротивления шин качению, и что ЕТОПОК готова подготовить соответствующий рабочий документ с учетом существующих стандартов, а также предложений, уже представленных экспертом от Российской Федерации (TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30



и Согг.1; неофициальный документ № 20, указанный в приложении 1 к докладу о работе пятьдесят четвертой сессии). Экспертам от Российской Федерации и ИСО было предложено как можно скорее внести вклад в эту работу.

37. Эксперт от Японии упомянул о том, что измерения сопротивления шин качению, проведенные в его стране по методике ИСО, дали разброс значений в 20%.

38. При условии наличия рабочих документов обсуждение данной темы будет возобновлено на следующей сессии.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Согг.1 и TRANS/WP.29/GRRF/2004/2

39. Что касается последующих мер, согласованных применительно к документам TRANS/WP.29/GRRF/2003/10 и TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Согг.1, см. пункт 35 выше.

40. GRRF приняла предложение ЕТОПОК (TRANS/WP.29/GRRF/2004/2) по проекту исправления 1 к дополнению 10 к первоначальному варианту Правил № 54; данное предложение будет представлено на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2004 года.

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

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.2; неофициальный документ № 2 пятьдесят третьей сессии GRRF

41. GRRF провела общие обсуждения по документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.2.

42. В свете предложения о включении указанных требований в Правила № 30 эксперт от ЕТОПОК обязался подготовить в сотрудничестве с экспертами от Соединенного Королевства и МОПАП соответствующие предложения к следующей сессии GRRF, в том числе по положениям, касающимся маркировки, определений, методов проведения испытаний, минимальных требований и нереверсивных шин.

43. Было также указано, что ведущаяся в Соединенных Штатах Америки работа по пересмотру требований, предъявляемых в рамках Системы наблюдения за давлением в шинах (СНДШ), не должна привести к задержке с представлением предложения

ЕТОПОК, которое будет касаться только Системы предупреждения о шинах в спущенном состоянии (СПШСС).

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

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/18/Rev.2

44. GRRF рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/18/Rev.2 со следующими поправками:

Пункт 2.21.2 изменить следующим образом:

"... в приложении 5 к настоящим Правилам ..."

Пункт 3.2.9 изменить следующим образом:

"3.2.9 Не позднее чем через два года с даты ..."

45. Секретариату было поручено представить это предложение с внесенными поправками на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2004 года в качестве проекта дополнения 2 к Правилам № 108.

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/2003/20; TRANS/WP.29/GRRF/2004/3; неофициальный документ № GRRF-55-12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

46. GRRF рассмотрела и приняла в принципе документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/19/Rev.1 с поправками, внесенными на основании документов TRANS/WP.29/GRRF/2003/20 - с учетом поправки, воспроизведенной ниже, - а также TRANS/WP.29/GRRF/2004/3. Также был принят в принципе неофициальный документ № GRRF-55-12, и секретариату было поручено распространить его под официальным условным обозначением к следующей сессии, на которой будет возобновлено рассмотрение всех вышеупомянутых документов.

Пункт 3.2.12 изменить следующим образом:

"3.2.12 Не позднее чем через два года после вступления ..."

h) Влияние шин на поведение автотранспортных средств и мотоциклов в случае дорожно-транспортных происшествий

47. Ввиду отсутствия какой-либо новой информации обсуждение данного пункта было отложено до следующей сессии.

#### ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Предложение по новым правилам, касающимся комплексных электронных систем

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/27

48. Эксперт от Германии представил предложение (TRANS/WP.29/GRRF/2003/27) по новому проекту правил, с тем чтобы свести воедино в рамках одних правил положения об официальном утверждении типа всех комплексных электронных систем вместо того, чтобы вводить предписания по этим системам в рамках различных правил. В ходе общего обмена мнениями были высказаны опасения относительно официального утверждения электронной системы регулирования транспортного средства без выяснения последствий ее установки в плане воздействия на другие системы транспортного средства. Было также высказано предположение, что наличие таких систем может затрагивать сферы, относящиеся к компетенции других рабочих групп; поэтому, как только GRRF определится со своей позицией, их также следует привлечь к рассмотрению данного вопроса.

49. В целях содействия проведению обсуждения на следующей сессии эксперту от Германии было предложено на практических примерах продемонстрировать возможности применения его предложения.

b) Проект предписания № 2, прилагаемого к Соглашению 1997 года

Документация: TRANS/WP.29/2003/16

50. GRRF рассмотрела и одобрила документ TRANS/WP.29/2003/16 после снятия в пункте 1.2.1 квадратных скобок. Эксперт от Нидерландов заявил о наличии ряда исправлений редакционного характера, которые будут переданы секретариату.

с) Обмен информацией о национальных и международных требованиях, предъявляемых к пассивной безопасности

51. В ходе общего обсуждения были затронуты проблемы, связанные с единообразным официальным утверждением транспортного средства и потенциальной опасностью аварий, обусловленных неправильным срабатыванием дроссельной заслонки с электроприводом. Эксперт от Соединенного Королевства предложил делегатам представить информацию, освещающую аналогичный опыт. Он также согласился предоставить датскому эксперту к следующей сессии более полную информацию о требованиях в отношении единообразного официального утверждения транспортного средства.

d) Электронные системы повышения устойчивости

Документация: неофициальный документ № GRRF-55-7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

52. Эксперт от Венгрии представил неофициальный документ № GRRF-55-7, содержащий предложение о разработке конкретных требований для их включения либо в правила № 13, 79 и 111, либо в отдельные новые правила.

53. GRRF отметила, что в документе TRANS/WP.15/2004/11 приводятся определения функций обеспечения устойчивости. Эксперт от Нидерландов обратил внимание GRRF на документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/19, который также имеет отношение к данному вопросу.

54. Председатель согласился с предложением эксперта от Германии относительно целесообразности создания неофициальной группы международных экспертов для рассмотрения указанной темы. Председатель решил ходатайствовать перед WP.29, с тем чтобы заручиться на ее сессии в марте согласием на создание такой новой неофициальной группы. Он пришел к выводу, что GRRF следует вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии для согласования, среди прочего, кандидатуры председателя и круга ведения.

e) Правила № 89 (устройства ограничения скорости)

Документация: неофициальный документ № 13 сто тридцать первой сессии WP.29

55. GRRF приняла к сведению вышеупомянутый неофициальный документ и после проведения первоначального обмена мнениями поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

f) Новые правила о колесах

56. GRRF напомнила о решении, принятом на ее пятьдесят второй сессии (TRANS/WP.29/GRRF/52, пункт 51), и предложила правительственным экспертам стремиться заручиться поддержкой этих правил в рамках Европейского сообщества. Председатель объявил о том, что в отсутствие явно выраженной поддержки этих правил со стороны договаривающихся сторон и Европейской комиссии данный пункт не будет фигурировать в повестке дня следующей сессии.

#### ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

57. GRRF не рассматривала вопрос о возможной предварительной повестке дня пятьдесят шестой сессии, которая состоится в Женеве 20 (9 час. 30 мин.) - 22 (17 час. 30 мин.) сентября 2004 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом<sup>1</sup>.

---

<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.unecce.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседания среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов просят иметь при себе на заседаниях собственные экземпляры этих документов.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ GRRF-55-..., РАСПРОСТРАНЕННЫХ  
В ХОДЕ СЕССИИ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Последующие меры
1.	КСАОД	1.4	A	Предлагаемое исправление к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/29	d
1/Amend.1	КСАОД	1.4	A	Предлагаемое исправление к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/29	d
2.	МОПАП	1.3	A	Проект поправки к Правилам № 13	d
3.	Председателем Соединенным Королевством		A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня	a
4.	Соединенным Королевством	6.2	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 30 (пневматические шины)	d
5.	Германией	1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (торможение)	a
5/Amend.1	Германией	1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (торможение)	d
6.	Соединенным Королевством	1.1	A	Предлагаемая поправка к Правилам № 13	b
7.	ИСО	7.4	A	Предложение по включению электронных систем повышения устойчивости в программу работы над правилами	a
8.	Соединенным Королевством	5	A	Предложение о внесении поправок в Правила № 79	d
9.	Словакией	6.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 30 (пневматические шины)	d
10.	МОПАП	1.4	A	Проект предложения по переходным положениям для включения в поправки серии 10 к Правилам № 13	d

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Последующие меры
11.	Чешской Республикой	7.3	A	Информация о последних изменениях в национальном законодательстве Чешской Республики, касающихся шин и пассивной безопасности	a
12.	Соединенным Королевством	1.4	A	Предложение о внесении поправок в Правила № 109	b
13.	Соединенным Королевством	4	A	Предложение о внесении поправок в Правила № 111, документ TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1	d
14.	Соединенным Королевством	6.1	A	Информация о последних изменениях в национальном законодательстве Соединенного Королевства, касающихся шин и пассивной безопасности	a
15.	Индией	1.1	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/GRRF/54, пункт 11	d
16.	Индией	1.1	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/GRRF/2004/1	a
17.	Индией	1.2	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/GRRF/2004/5	a
18.	Индией	1.2	A	Замечания по документу TRANS/WP.29/GRRF/2004/6	a
19.	Российской Федерацией	4	A	Предложение по поправке к пункту 7.2 приложения 3 к документу TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1 (Правила № 111)	d
20.	Российской Федерацией	5	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 79 (документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1) в отношении проверки динамической устойчивости транспортных средств с электронным механизмом рулевого управления	c

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Последующие меры
21.	Российской Федерацией	5	A	Позиция экспертов Российской Федерации относительно проекта поправок к правилам № 79 (документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1)	c
22.	Соединенными Штатами Америки	2	A	Согласование предписаний о системе торможения мотоциклов	a
23.	ИСО		A	Системы замедления без тормозов для механических транспортных средств и буксируемых транспортных средств и процедуры проведения испытаний ИСО CD 12161, документ TC22/SC2 N 597	a
24.	ЕТОПОК	6.1	A	Глобальные технические правила	a
25.	ЕТОПОК	6.2	A	Правила ЕЭК ООН: Предложение по оптимизации системы правил и процедуры официального утверждения типа шин	a
26.	Соединенным Королевством	4	A	Правила № 111, пункт 7.2	d
27.	Германией	1.3	A	Проект поправок к Правилам № 13	a
28.	Соединенным Королевством	1.3	A	Проект поправок к Правилам № 13	a

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или ...
- b) Продолжить рассмотрение на следующей сессии под официальным условным обозначением
- c) Продолжить рассмотрение на следующей сессии в качестве неофициального документа
- d) Принято



Приложение 2

ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 13, ПРИНЯТЫХ GRRF НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ  
ПЯТОЙ СЕССИИ

(см. пункт 12 доклада)

Включить новые пункты 5.2.1.30-5.2.1.30.6 следующего содержания:

- "5.2.1.30           Иницирование сигнала, вызывающего включение стоп-сигналов
- 5.2.1.30.1       Приведение водителем в действие рабочей тормозной системы иницирует сигнал, вызывающий включение стоп-сигналов.
- 5.2.1.30.2       Сигнал, иницируемый при использовании системы замедления без тормозов \*/.
- 5.2.1.30.2.1     За исключением случаев, когда замедление происходит за счет только торможения двигателем, допускается иницирование сигнала в сочетании с использованием системы замедления без тормозов.
- 5.2.1.30.2.2     Иницирование сигнала происходит при приведении в действие системы замедления без тормозов, которая способна обеспечить замедление транспортного средства  $\geq 2,2 \text{ м/с}^2$  при следующих условиях:
- a)   первоначальная скорость составляет 80 км/ч;
  - b)   на передаче, которая обычно используется при движении на такой скорости;
  - c)   транспортное средство является порожним.
- 5.2.1.30.2.3     Этот сигнал может не подаваться в тех случаях, когда приводимая в действие система замедления без тормозов не обеспечивает вышеуказанное значение замедления по причине менее высокой мощности и ввиду более высокой загрузки транспортного средства по сравнению с указанной выше.

- 5.2.1.30.2.4 При приведении в действие системы замедления без тормозов в результате отпущения педали акселератора должна предупреждаться возможность циклического инициирования сигнала, например, при переходе на другую передачу.
- 5.2.1.30.3 Приведение в действие рабочей тормозной системы при помощи "автоматической системы управления торможением" вызывает инициирование сигнала, упомянутого выше. Однако в случае замедления менее  $0,7 \text{ м/с}^2$  при скорости транспортного средства свыше 50 км/ч сигнал может не подаваться \*/.
- 5.2.1.30.4 Приведение в действие части рабочей тормозной системы при помощи "селективного торможения" не должно вызывать инициирования сигнала, упомянутого выше \*\*/.
- 5.2.1.30.5 В случае транспортных средств, оборудованных электрической управляющей магистралью, сигнал должен инициироваться механическим транспортным средством при передаче с прицепа посредством электрической управляющей магистрали сообщения "включение стоп-сигналов" \*\*\*/.
- 5.2.1.30.6 Электрические системы рекуперативного торможения, сообщающие замедляющую силу при отпущении педали газа, не должны вызывать инициирования сигнала, упомянутого выше".

---

\*/ На момент выдачи официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено заводом-изготовителем транспортного средства.

\*\*/ При "селективном торможении" возможно изменение функции на "торможение с автоматической регулировкой".

\*\*\*/ До внесения в стандарт ИСО 11992 поправки, предусматривающей включение сообщения "включение стоп-сигналов", данное требование не применяется.

Включить новые пункты 5.2.2.21-5.2.2.21.2 следующего содержания:

"5.2.2.21 Приведение в действие рабочей тормозной системы

5.2.2.21.1 В случае прицепов, оборудованных электрической управляющей магистралью, сообщение "включение стоп-сигналов" передается с прицепа посредством электрической управляющей магистрали всякий раз, когда система торможения прицепа приводится в действие при помощи "автоматической системы управления торможением" самого прицепа. Однако в случае замедления менее  $0,7 \text{ м/с}^2$  при скорости транспортного средства свыше 50 км/ч сигнал может не подаваться \*/ \*\*\*/.

5.2.2.21.2 В случае прицепов, оборудованных электрической управляющей магистралью, сообщение "включение стоп-сигналов" не должно передаваться с прицепа посредством электрической управляющей магистрали при "селективном торможении" самого прицепа \*\*/ \*\*\*\*\*/.

---

\*/ На момент выдачи официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено заводом-изготовителем транспортного средства.

\*\*/ При "селективном торможении" возможно изменение функции на "торможение с автоматической регулировкой".

\*\*\*/ До внесения в стандарт ИСО 11992 поправки, предусматривающей включение сообщения "включение стоп-сигналов", данное требование не применяется.

\*\*\*\*/ До внесения в стандарт ИСО 11992 поправки, предусматривающей включение сообщения "включение стоп-сигналов", и до отражения этого измененного стандарта в настоящих Правилах данное требование не применяется.

---

Приложение 3

ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 13, ПРИНЯТЫХ GRRF НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ  
ПЯТОЙ СЕССИИ

(см. пункт 15 доклада)

1. Предложение в отношении переходных положений для включения в поправки серии 10 к Правилам № 13.

Включить новые пункты 12.1.1.2-12.1.1.3 следующего содержания:

- "12.1.1.2 Если не указано иное или если обстоятельства не требуют иного, дополнения к поправкам серии 10 применяются также к выдаче и сохранению официальных утверждений на основании поправок серии 09.
- 12.1.1.3 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 10 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 10".

Включить новые пункты 12.1.2.5-12.1.2.7 следующего содержания:

- "12.1.2.5 По истечении 24 месяцев с даты вступления в силу поправок серии 10 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если подлежащий официальному утверждению тип транспортного средства отвечает предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 10.
- 12.1.2.6 В течение 48 месяцев с даты вступления в силу поправок серии 10 к настоящим Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в национальном официальном утверждении типа транспортного средства, официально утвержденного на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам.
- 12.1.2.7 По истечении 48 месяцев с даты вступления в силу поправок серии 10 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первоначальной национальной регистрации

(первоначальном вводе в эксплуатацию) транспортного средства, которое не отвечает предписаниям поправок серии 10 к настоящим Правилам".

Подпункт а) пункта 1.3.1, вторая втяжка, изменить следующим образом:

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

Пункт 1.3.1, сноску \*/ изменить следующим образом:

"/ В случае нескольких осей, когда расстояние между рядом осей превышает 2,0 м, каждая отдельная ось рассматривается в качестве независимой группы осей".

---

Приложение 4

ПРОЕКТ ПОПРАВОК К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1, ПРИНЯТЫХ  
GRRF НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ

(см. пункт 20 доклада)

(Предложение о внесении поправок в Правила № 111)

Пункт 11.5 изменить следующим образом:

"11.5 Система повышения устойчивости включена: .....да/нет/не применяется 2/"

Приложение 3

Пункты 5 b) и 5 c) следует исключить.

Пункты 7.2-7.3 изменить следующим образом:

"7.2 Без ущерба для предписаний пункта 5 и если транспортное средство не достигает указанного в пункте 5.3.1.1 минимального значения угла наклона стенда при испытании с частично заполненной цистерной в условиях максимальной массы, то в этом случае, при наличии согласия органа, выдающего официальное утверждение типа, и с должным учетом соображений безопасности, завод-изготовитель или податель заявки могут просить о проведении дополнительного испытания в условиях альтернативных состояний нагрузки, описанных в пунктах 7.2.1 и 7.2.2. В тех случаях, когда завод-изготовитель транспортного средства или податель заявки решают не проводить испытание в условиях альтернативных состояний нагрузки, указанных в пунктах 7.2.1 и 7.2.2, результат первого испытания будет являться окончательным результатом.

7.2.1 Первое альтернативное состояние нагрузки - транспортное средство загружается до его максимальной массы, а цистерна полностью или частично заполняется жидкостью, для перевозки которой эта цистерна предназначена в обычных условиях эксплуатации.

7.2.2 Второе альтернативное состояние нагрузки - транспортное средство загружается с превышением его обычной максимальной массы, а цистерна полностью заполняется заменяющей жидкостью.

7.2.3 Если завод-изготовитель автоцистерны возражает против перегрузки, требуемой для целей проведения дополнительного испытания, то транспортное средство считается не прошедшим испытание.

7.3 Когда испытание транспортного средства проводится при полностью заполненной цистерне, зарегистрированные значения угла наклона  $\beta_f$  испытательного стенда-опрокидывателя корректируются с использованием следующей формулы:

$$\tan \beta_p = \tan \beta_f \cdot \frac{A_T \cdot H_f}{A_f \cdot H_g} + \frac{T_T}{2 H_g} \left( 1 - \frac{A_T}{A_f} \right)$$

Значение  $\beta_p$  должно быть больше или равно минимальному углу наклона, соответствующего точке опрокидывания, который требуется по настоящим Правилам ( $\beta_c$ ).

В указанной формуле:

$A_T$  = масса транспортного средства, загруженного штатной жидкостью;

$A_f$  = масса транспортного средства, загруженного водой заменяющей жидкостью

$$A_f = A_T + V_i \cdot (\rho_f - \rho_T)$$

$H_g, H_f$  = высоты центров масс транспортного средства в случае загрузки цистерны штатной жидкостью и заменяющей жидкостью, соответственно

$$H_f = H_g - V_i \cdot (\rho_f - \rho_T) / C_{ST}$$

$T_T$  = теоретическая колея в поперечном сечении, проходящем через центр масс транспортного средства

$\beta_p$  = угол наклона стенда, скорректированный с учетом жидкости, для перевозки которой предназначено транспортное средство;

$\beta_f$  = зарегистрированный угол наклона стенда, полученный при использовании заменяющей жидкости;

$V_t$  = полезный объем цистерны

$$C_{ST} = \frac{A_g}{H_g - H_l}$$

$C_{ST}$  = вертикальная жесткость подвески в центре масс;

$A_g$  = масса полезного груза;

$\rho_T$  = плотность штатной жидкости;

$\rho_f$  = плотность заменяющей жидкости;

$H_l$  = высота расположения центра масс транспортного средства в снаряженном состоянии".

Включить новый пункт 7.4 следующего содержания:

"7.4 Если - в случае заполнения цистерны заменяющей жидкостью - полная масса транспортного средства меньше максимально допустимой массы транспортного средства и транспортное средство предназначается для перевозки жидкости, имеющей более высокую плотность по сравнению с плотностью испытательной жидкости, то зарегистрированное значение угла наклона, соответствующего точке опрокидывания, корректируется с использованием формулы, приводимой в пункте 7.2 настоящего приложения. В качестве альтернативы завод-изготовитель может обеспечивать условия для проведения испытания на транспортном средстве с использованием жидкости, для перевозки которой оно предназначено, с учетом любых связанных с этим факторов риска".

---



Приложение 5

ПРОЕКТ ПОПРАВОК К ДОКУМЕНТАМ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 и  
Rev.1/Add.1, ПРИНЯТЫХ GRRF НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ

(см. пункт 23 доклада)

Пункт 0 - Введение изменить следующим образом:

"0 Введение

Целью настоящих Правил является установление единообразных предписаний в отношении конструкции и функционирования систем рулевого управления, которыми оснащаются дорожные транспортные средства. Основное требование, которое традиционно предъявляется к главной системе рулевого управления, заключается в наличии жесткого механического соединения между органом рулевого управления, как правило рулем, и ходовыми колесами в целях направления транспортного средства по заданной траектории. Это механическое соединение, при условии его проектирования с запасом прочности, должно исключать возможность поломки.

Технологические новшества в сочетании со стремлением обеспечить более высокую безопасность пассажиров и водителя путем упразднения механической рулевой колонки, а также достижения в сфере производства, связанные с упрощением процедур перестановки органа рулевого управления транспортного средства с левой стороны на правую и обратно, заставили пересмотреть традиционный подход, и в настоящее время ведется работа по внесению в Правила поправок, позволяющих учесть существование таких новых технологий. Соответственно, предполагается возможность наличия систем рулевого управления, в которых отсутствует какое-либо жесткое механическое соединение между органом рулевого управления и ходовыми колесами.

Системы, посредством которых водитель сохраняет исходный контроль за транспортным средством, но может воспользоваться системой рулевого управления, функционирующей под воздействием сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, определяются в качестве "современных систем содействия водителю в осуществлении рулевого управления". Такие системы 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). 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 (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.

В случае наличия любой современной системы содействия водителю в осуществлении рулевого управления водитель может в любое время скорректировать функцию содействия вручную, например, во избежание столкновения с неожиданно появившимся на дороге препятствием или наезда на него.

Предполагается, что технология будущего позволит также воздействовать на механизм рулевого управления или контролировать его функционирование при помощи датчиков, равно как и сигналов, инициируемых не только на борту транспортного средства, но и извне. В этой связи высказывался ряд обеспокоенностей по поводу ответственности за исходный контроль за транспортным средством и отсутствия каких-либо согласованных на международном уровне протоколов передачи данных применительно к не находящимся на борту или внешним средствам, контролирующим функционирование механизма рулевого управления. Поэтому Правила не допускают повсеместного официального утверждения систем, включающих функции, посредством которых контроль за рулевым управлением может осуществляться при помощи внешних сигналов, передаваемых, например, с придорожных радиомаяков или активных датчиков, вмонтированных в полотно дороги. Такие системы, которые не требуют присутствия водителя, определяются в качестве "автономных систем рулевого управления".

Настоящими Правилами также не допускается официальное утверждение позитивного механизма рулевого управления прицепов, действующего за счет энергопитания и электрического управления с буксирующего транспортного средства, поскольку не имеется никаких стандартов применительно к энергопитающим соединителям или интерфейсу обмена цифровой информацией с приводом управления. Ожидается, что в обозримом будущем в стандарт Международной организации по стандартизации (ИСО) ISO11992 будет внесена поправка с целью учета передачи данных, поступающих на орган рулевого управления".

Пункт 1.2.3 следует исключить.

Пункты 1.2.4 и 1.2.5 пронумеровать как пункты 1.2.3 и 1.2.4.

Раздел 2 - Определения

Пункты 2.3.4.1 и 2.3.4.2 изменить следующим образом:

- "2.3.4.1 Под "функцией автоматического управления рулевой колонкой" подразумевается функция, предусмотренная комплексной системой электронного контроля, когда приведение в действие системы рулевого управления может обуславливаться автоматической оценкой сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения постоянного контроля с целью оказания содействия водителю в следовании по конкретной траектории, в осуществлении маневров на низкой скорости или при постановке транспортного средства на стоянку.
- 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.

Системы, которые сами по себе не приводят принудительно в действие систему рулевого управления и которые, возможно в сочетании с пассивными

элементами инфраструктуры, просто предупреждают водителя об отклонении от выбранной траектории движения транспортного средства или о непредвиденной опасности при помощи сенсорного предупреждающего сигнала на орган рулевого управления, также считаются системами корректировочного рулевого управления".

Включить новый пункт 5.1.6.1 следующего содержания:

"5.1.6.1 Всякий раз, когда приводится в действие функция автоматического управления рулевой колонкой, водитель должен предупреждаться об этом сигналом, и функция контроля должна автоматически прерываться, если скорость транспортного средства более чем на 20% превышает установленный предел в 10 км/ч или сигналы, подлежащие оценке, больше не поступают.

Всякое прекращение действия функции контроля должно в течение непродолжительного времени, но отчетливым образом доводиться до сведения водителя при помощи визуального сигнала и либо звукового сигнала, либо путем выведения сенсорного предупреждающего сигнала на орган рулевого управления".

Пункт 5.5.1 изменить следующим образом:

"5.5.1 В той мере, в какой это практически осуществимо, и при условии наличия договоренности между заводом-изготовителем транспортного средства и органом, предоставляющим официальное утверждение типа, механизм рулевого управления и схема его установки должны быть спроектированы таким образом, чтобы, не прибегая к демонтажу, функционирование механизма рулевого управления можно было проверить, при необходимости, с помощью общедоступных измерительных приборов, методов или испытательного оборудования".

## Приложение 6

Пункт 2.6, следует снять квадратные скобки.

Пункт 3.3.4 изменить следующим образом:

" ...  
... должны указываться всякий раз, когда ... "

---

Приложение 6

СПЕЦИАЛЬНЫЕ НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Название</u>	<u>Председатель</u>	<u>Лицо для поддержания контакта</u>
Тормозные накладки	Г-н В. Ротманн Тел.: (+ 49-2171) 501- 577 Факс: (+ 49-2171) 501- 530 Эл. почта: wrothmann@tmdfriction.com	<sup>1</sup> Тел.: Факс: Эл. почта:
Шины	Г-н И. Ярнольд Тел.:(+44-20) 7944-2086 Факс:(+44-20) 7944-2069 Эл. почта: Ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	<sup>1</sup> Тел.: Факс: Эл. почта:

---

<sup>1</sup> Предстоит определить.

-----