



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRRF/57
14 April 2005

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 СЕДЬМОЙ СЕССИИ

(31 января – 4 февраля 2005 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою пятьдесят седьмую сессию 31 января – 4 февраля 2005 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, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Республики Кореи, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швеции и Японии. В ней участвовали также представитель Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной организации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), 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: Европейской федерации дистрибьютерских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА) и Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА).

2. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Г-н И. Ярнольд (Соединенное Королевство) был единогласно избран Председателем GRRF на 2005 год.

ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение)

(а) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/2004/38; TRANS/WP.29/GRE/2002/28/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/2004/16; TRANS/WP.29/GRRF/2004/19; TRANS/WP.29/GRRF/2005/2; TRANS/WP.29/GRRF/2005/7; TRANS/WP.29/GRRF/2005/8; неофициальные документы № GRRF-56-2; GRRF-56-3; GRRF-56-4; GRRF-56-5; GRRF-57-3; GRRF-57-6; GRRF-57-17; GRRF-57-33 и GRRF-57-34, указанные в приложении 1 к докладам о работе соответственно предыдущей и нынешней сессий

4. GRRF возобновила рассмотрение документа TRANS/WP.29/2004/38 с учетом поступивших замечаний к нему (TRANS/WP.29/GRRF/2004/16, TRANS/WP.29/GRRF/2005/2 и неофициальный документ № GRRF-57-34). Из-за различия мнений по вопросу о требованиях к дополнительной системе замедления, касающихся инициирования сигнала, GRRF решила передать WP.29 и AC.1 пересмотренный вариант предложения, включающего минимальные требования относительно дополнительной системы замедления и обосновывающего нынешнюю позицию (за исключением пунктов 5.2.1.30.2.2-5.2.1.30.2.4). Договаривающиеся стороны не поддержали предложения о включении переходных положений.

5. Эксперт от Японии подчеркнул необходимость того, чтобы требования в отношении дополнительной системы замедления, касающиеся инициирования сигнала, включали конкретное значение замедления, поскольку это является условием применения Правил № 13 в его стране. Рассмотрение значений замедления, иницирующего сигнал при задействовании дополнительной системы замедления, будет возобновлено на следующей сессии. GRRF просила своих экспертов представить предложения для рассмотрения.

6. GRRF обсудила документ TRANS/WP.29/GRE/2002/28/Rev.1 и согласилась с предложением, которое GRE представит WP.29 и AC.1.

7. GRRF приняла следующий проект исправления к пересмотру 5 Правил № 13:

Пункт 5.2.1.28.5, строка 5 (неофициальный документ № GRRF-57-3):

Вместо 2.27.3 читать 2.28.3.

Приложение 2, добавление 2, пункт 1, строка 2:

Вместо "В приложении 21" читать "В приложении 20".

Приложение 4, пункт 2.1.1, таблица, строка 7 (неофициальный документ GRRF-57-6):

Вместо $0,1v + \frac{v^2}{103} .5$ читать $0,15v + \frac{v^2}{103.5}$.

Приложение 5,

Пункт 2.3.1, строка 4:

Вместо "2.14" читать "2.15".

Пункт 2.3.1.1, строка 2:

Вместо "2.14.2.1-2.14.2.3" читать "2.15.2.1-2.15.2.3".

Секретариату было поручено представить эти предложения WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2005 года в качестве проекта исправления 1 к пересмотру 5 Правил № 13.

8. GRRF рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRRF/2004/19, но не смогла достичь согласия по переходным положениям. Данное предложение будет пересмотрено экспертами от Франции, Японии, ККПКП, КСАОД и вновь обсуждено на следующей сессии GRRF.

9. GRRF рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRRF/2005/8. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2005 года в качестве проекта дополнения 12 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

10. Были представлены некоторые документы (TRANS/WP.29/GRRF/2005/7, неофициальные документы № GRRF-56-2, GRRF-56-3, GRRF-56-4 и GRRF-56-5), в которых предлагается исключить из Правил № 13 транспортные средства категории M₁.

11. В ходе обсуждения этих документов были высказаны различающиеся мнения. Поскольку для предлагаемого исключения категории M₁ из Правил № 13 потребуется внесение весьма сложных поправок, GRRF решила продолжить обсуждение этого вопроса на следующей сессии. Для облегчения его обсуждения неофициальные документы № GRRF-56-2, GRRF-56-3, GRRF-56-4, GRRF-56-5 и GRRF-57-33 будут сохранены в качестве таковых в повестке дня. Неофициальный документ № GRRF-57-17 был снят с обсуждения. Некоторые эксперты предложили включить в Правила 13-Н транспортные средства категории N₁. Данный аспект также будет обсужден на следующей сессии.

b) Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2004/22; TRANS/WP.29/GRRF/2004/23

12. GRRF решила отложить обсуждение данного пункта до своей следующей сессии.

c) Разработка гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-31, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

13. GRRF провела общий обмен мнениями по докладу (неофициальный документ № GRRF-57-31) о ходе работы неофициальной группы (по гтп, касающимся тормозных систем пассажирских транспортных средств, гтп-ТПТ), занимающейся данным вопросом. Было отмечено, что предложение по гтп, возможно, будет готово в начале 2006 года, хотя при решении технических проблем и возникают некоторые трудности.

Это может вызвать задержку с достижением согласия по окончательному тексту. Следующие совещания гтп-ТПТ состоятся 11-13 апреля 2005 года в Лондоне, 27-29 июня 2005 года в Париже и 19 и 20 сентября 2005 года (в первой половине дня) в Женеве.

СОГЛАСОВАНИЕ ПРЕДПИСАНИЙ О ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМАХ МОТОЦИКЛОВ

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-32, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

14. GRRF приняла к сведению доклад о ходе работы и первое предложение по гтп, касающимся тормозных систем мотоциклов (неофициальный документ № GRRF-57-32), переданное неофициальной группой (по гтп, касающимся тормозных систем мотоциклов, гтп-М), занимающейся данным вопросом. Первый проект гтп, вероятно, будет подготовлен к следующей сессии GRRF.

15. В ходе общей дискуссии по представленным материалам были затронуты следующие вопросы:

- Пункт 3.1.8 Обязательное или факультативное использование АБС.
- Пункт 3.4 Измерение среднего значения предельного замедления и/или длины тормозного пути.
- Пункт 4.1 Разработка требований для определения испытательной поверхности.
- Пункт 4.1.4 Определение испытательной скорости.
- Пункт 4.2.5 Ограничение температуры при притирке тормозных накладок.
- Пункт 4.3 Подтверждение значений замедления.
- Пункт 4.9 Определение коэффициента адгезии испытательной поверхности.
- Пункт 4.10 Введение требований относительно двойного несрабатывания.

16. Экспертам GRRF было предложено подтвердить свои замечания по проекту гтп и передать их непосредственно эксперту от Канады и МАЗМ до 8 марта 2005 года, с тем чтобы неофициальная группа смогла рассмотреть их на своем совещании в июне 2005 года.

ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2005/3; неофициальные документы № GRRF-57-2, GRRF-57-16, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

17. GRRF приняла к сведению устное сообщение о ходе работы неофициальной группы, занимающейся данным вопросом, которое было сделано Председателем этой группы. Следующее совещание группы состоится в марте 2005 года.

18. Совещание неофициальной группы по тормозным дискам и барабанам (TRANS/WP.29/GRRF/56, пункт 23), принимающей стороной и председателем которого будет Германия, состоится в марте (22 и 23 или 29 и 30) 2005 года.

19. GRRF приняла предлагаемые поправки к Правилам № 90 (TRANS/WP.29/GRRF/2005/3), и секретариату было поручено представить эти поправки WP.29 и AC.1 в качестве дополнения 7 к поправкам серии 01 для рассмотрения на их сессиях в июне 2005 года.

20. Неофициальный документ № GRRF-57-2 (предложение о поправке к Правилам № 13) будет пересмотрен ФЕПФМ и вынесен на обсуждение на следующей сессии GRRF. Неофициальной группе, упомянутой в пункте 17 выше, следует принять во внимание неофициальный документ № GRRF-57-16.

ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/2005/4; неофициальный документ № GRRF-57-05/Rev.1, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

21. После обмена мнениями по документу TRANS/WP.29/GRRF/2005/4 GRRF решила не вносить поправки в недавно измененный текст Правил № 79. Однако данное предложение будет сохранено в повестке дня следующей сессии. Неофициальный документ № GRRF-57-05/Rev.1 был принят в качестве проекта исправления 1 к тексту на французском языке дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 79 и будет передан WP.29 и AC.1 секретариатом для рассмотрения на их сессии в июне 2005 года.

ШИНЫ

а) Согласование правил о шинах

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-25, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

22. GRRF приняла к сведению доклад ЕТОПОК (неофициальный документ № GRRF-57-25) о работе "стартового" совещания, состоявшегося в декабре 2004 года в Париже. В отношении представленных материалов были высказаны некоторые замечания, которые должны быть приняты во внимание неофициальной группой, занимающейся этим вопросом, на ее следующей сессии, которая состоится, вероятно, в феврале 2005 года.

б) Испытание шин на сцепление с дорогой

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2004/9; TRANS/WP.29/GRRF/2004/21; TRANS/WP.29/GRRF/2004/26; неофициальные документы № GRRF-55-25, GRRF-56-13, GRRF-57-15, GRRF-57-18 и GRRF-57-26, указанные в приложении 1 к докладам о работе соответственно предыдущей и нынешней сессии

23. Со ссылкой на доклад о работе пятьдесят шестой сессии GRRF в пункт 35 по просьбе эксперта от Германии включено следующее заявление:

"Эксперт от Германии заявил, что перед разработкой новых правил компетентные органы должны выяснить, существует ли в них необходимость. Компетентные органы Германии не усматривают необходимости в наличии обсуждаемых правил, касающихся "сцепления шины с мокрой дорогой". Результаты общих исследований, проведенных в Германии, Нидерландах и Соединенном Королевстве, показывают, что между звуком, издаваемым шиной при качении, и сцеплением шины с мокрой дорогой никакой связи нет".

24. GRRF решила не возобновлять обсуждение документов TRANS/WP.29/GRRF/2004/9 и TRANS/WP.29/GRRF/2004/21, поскольку по ним уже были приняты решения на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/56, пункт 33).

25. GRRF приняла к сведению доклад и предложение неофициальной группы, занимающейся данным вопросом (неофициальные документы № GRRF-57-15 и GRRF-57-26). В ходе обсуждения доклада большая часть из выступивших правительственных экспертов согласилась с предложением о включении требований,

касающихся сцепления шины с мокрой дорогой, в будущем Правила № 117. Эксперты от Германии и Японии предпочли бы включить их в Правила № 30. Эксперт от Германии поставил под сомнение требования о зимних шинах, но другие делегации одобрили предложения неофициальной группы. Япония сможет принять расширенный вариант Правил № 117 только в том случае, если будет предусмотрена возможность отдельного официального утверждения в отношении звука, издаваемого шинами при качении, и сцепления шины с дорогой. Секретариат проинформирует GRB о согласованном решении.

26. Что касается возможности официального утверждения и соответствующей маркировки официального утверждения, то неофициальной группе на ее следующей сессии, которая состоится 25 апреля 2005 года в Брюсселе, следует рассмотреть предложения, содержащиеся в неофициальных документах GRRF-57-15 и GRRF-57-18. Некоторые эксперты выступили за распространение официальных утверждений в рамках будущих Правил № 117. Неофициальные документы № GRRF-55-25 и GRRF-57-26 послужат справочной документацией для дальнейшей дискуссии. Неофициальная группа разработает предложения, которые должны быть направлены в секретариат до июля 2005 года. Они будут также переданы GRB для представления замечаний. Вместе с тем экспертам GRB будет предложено принять участие в работе упомянутого выше совещания.

27. GRRF продолжит рассмотрение всей этой проблемы на своей следующей сессии в ожидании предложений от неофициальной группы и с учетом того, что процедура испытания уже согласована (см. пункт 23 выше). Неофициальный документ GRRF-57-13 следует сохранить в качестве справочной документации.

с) Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1; TRANS/WP.29/GRRF/2004/20 и TRANS/WP.29/GRRF/2004/24; неофициальные документы № GRRF-57-20, GRRF-57-22 и GRRF-57-29, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

28. GRRF возобновила рассмотрение предложения эксперта от Российской Федерации (TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1), касающегося сопротивления шин качению, после представления материалов, свидетельствующих о важном значении этой проблемы (неофициальный документ GRRF-57-29). GRRF также с интересом заслушала сообщение о деятельности ЕТАПОК по вопросу о сопротивлении шин качению (неофициальный документ № GRRF-57-22).

29. GRRF не приняла никакого решения по этой проблеме, отметив, что следует дождаться предложения от ЕТАПОК относительно возможного метода испытания с целью измерения сопротивления шин качению. На следующей сессии будет возобновлено обсуждение этих аспектов и будет представлена информация о последующих действиях в контексте предложения эксперта от Российской Федерации.

30. GRRF рассмотрела и приняла предложение эксперта от Японии, представившего предписания Правил № 30, касающиеся "системы эксплуатации шины в спущенном состоянии" (неофициальный документ № GRRF-57-20, содержащий поправки к документу TRANS/WP.29/GRRF/2004/24). Согласованный текст воспроизведен в приложении 2 к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2005 года в качестве проекта дополнения 14 к поправкам серии 02 к Правилам № 30. Документы TRANS/WP.29/GRRF/2004/20 и TRANS/WP.29/GRRF/2004/24 были сняты с обсуждения.

d) Правила № 64 (запасные колеса/шины для временного использования)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.3; TRANS/WP.29/GRRF/2005/5; TRANS/WP.29/GRRF/2005/6; TRANS/WP.29/GRRF/2005/9; неофициальные документы № GRRF-57-19, GRRF-57-21 и GRRF-57-28, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

31. GRRF возобновила обсуждение предложения Соединенного Королевства (TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.3), в котором предлагается рассматривать "нереверсивные" шины и "шины, пригодные для использования в спущенном состоянии", в качестве шин для временного пользования, а также включить в Правила № 64 положения относительно "системы предупреждения о спущенном состоянии шины". По данному предложению было высказано несколько замечаний (TRANS/WP.29/GRRF/2005/5, TRANS/WP.29/GRRF/2005/6, TRANS/WP.29/GRRF/2005/9; неофициальные документы № GRRF-57-19, GRRF-57-21 и GRRF-57-28). Эксперт от Германии счел, что эти шины должны охватываться Правилами № 30, а эксперт от Франции сообщил, что предпочел бы включить их - в соответствии с внесенным предложением - в Правила № 64. Эксперту от Соединенного Королевства было предложено в максимально возможной степени учесть все замечания при пересмотре его предложения. Пересмотренное предложение будет обсуждено на следующей сессии GRRF.

- е) Правила № 75 (шины для мотоциклов)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2004/27

32. GRRF рассмотрела и согласовала предложение о поправках, внесенное ЕТОПОК (TRANS/WP.29/GRRF/2004/27). Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2005 года в качестве проекта исправления 2 к пересмотру 1 Правил № 75.

- ф) Роль шин в дорожно-транспортных происшествиях с участием автотранспортных средств и мотоциклов

33. Никакой новой информации по этому пункту представлено не было.

- г) Шум, издаваемый восстановленными шинами

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-14, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

34. GRRF поддержала предложение БЛИК* и БИПАВЕР о разработке предписаний, касающихся звука, издаваемого восстановленными шинами при качении (неофициальный документ № GRRF-57-14), и подлежащих включению в правила № 108 и 109. GRRF рекомендовала GRB отразить данный вопрос в своей программе работы и передать GRRF предложения о внесении поправок в соответствующие правила.

- h) Разъяснение вопроса об области применения правил, относящихся к компетенции GRRF

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

35. GRRF приступила к общему обмену мнениями по предложениям, разработанным экспертом от Европейской комиссии (неофициальный документ № GRRF-57-19) и касающимся согласования определений в различных правилах и предварительного наброска однотипных правил. Делегаты весьма заинтересовались предлагаемыми концепциями, а также их воздействием на правила. Оживленную дискуссию вызвал ряд конкретных вопросов, касающихся, в частности, контекста "однотипных правил",

* Бюро связи предприятий по производству резиновых изделий ЕС.

потенциальных проблем, связанных с официальными утверждениями, предоставляемыми в соответствии с предыдущим вариантом правил, и транспортными средствами "пограничных" категорий.

36. В свете состоявшейся дискуссии эксперт от Европейской комиссии подготовит новый вариант своих предложений для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

i) Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении шин

Документация: неофициальные документы № GRRF-57-23 и GRRF-57-24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

37. GRRF отметила информацию, представленную экспертом от Соединенных Штатов Америки, о ходе разработки правил, касающихся систем наблюдения за давлением в шинах (неофициальный документ № GRRF-57-24).

38. GRRF приняла к сведению просьбу эксперта от Соединенного Королевства представить информацию о случаях потери колеса транспортными средствами большой грузоподъемности (неофициальный документ № GRRF-57-23) и предложила своим членам, располагающим такой информацией, связаться непосредственно с экспертом от Соединенного Королевства.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Электронные системы повышения устойчивости

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-30, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

39. GRRF отметила доклад о ходе работе неофициальной группы по электронным системам контроля за устойчивостью транспортного средства (неофициальный документ № GRRF-57-30). GRRF не достигла согласия по предлагаемым требованиям относительно конструкции и демонстрации эксплуатационных характеристик, заменяющим предписания об эксплуатационных характеристиках. Некоторые эксперты вновь упомянули об эффективности затрат и о методе испытания и предложили включить соответствующие требования в новые правила или Правила № 111, а не в Правила № 13. Председатель напомнил делегациям, что WP.29 в настоящее время рассматривает вопрос о возможном усовершенствовании правил посредством ограничения необходимости

толкования технических стандартов. Он настоятельно призвал неофициальную группу учитывать данный аспект при разработке ее предложений. С учетом поступивших замечаний неофициальной группе следует пересмотреть свое предложение для его дальнейшего обсуждения на следующей сессии GRRF.

b) Предложение по новым правилам, касающимся комплексных электронных систем

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/27; неофициальные документы № GRRF-56-25, GRRF-57-10, GRRF-57-11, GRRF-57-12 и GRRF-57-13, указанные в докладе о работе предыдущих сессий или в настоящем докладе

40. С учетом большого числа нерешенных вопросов GRRF решила прекратить работу по этой теме и исключить ее из повестки дня следующей сессии. Делегату от Германии было предложено вновь затронуть данную тему, если он будет располагать новой информацией, обосновывающей его предложение.

c) Правила № 89 (устройства ограничения скорости)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2004/14; неофициальный документ GRRF-57-01, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

41. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения оба документа и сообщил, что новые предложения будут представлены на рассмотрение на сессии в сентябре 2005 года.

d) Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

42. Рассмотрение неофициального документа № GRRF-57-7 было отложено до следующей сессии GRRF.

e) Правила № 18 и 97 (системы сигнализации транспортных средств, несанкционированное использование)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2004/20; TRANS/WP.29/GRSG/2004/23

43. GRRF рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRSG/2004/23 и в принципе согласилась с предложением, предусматривающим, что будут приняты во внимание нижеследующие замечания и рекомендации. Данное предложение противоречит

пункту 5.2.1.27.1 Правил № 13. Эксперт GRRF от Германии внесет предложение о поправке к этому пункту. Текст предлагаемого пункта 6.2.1 надлежит читать следующим образом: "6.2.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, действующее на передаточный механизм, должно препятствовать троганию транспортного средства с помощью его собственного двигателя". Требования об электронных системах стояночного тормоза следует изложить в отдельном разделе.

44. Документ TRANS/WP.29/GRSG/2004/20 следует снять с рассмотрения в GRSG.

f) Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2005/2

45. GRRF рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRE/2005/2, но не смогла достичь согласия по данному предложению. Рассмотрение этого документа будет возобновлено неофициальной группой, которая будет созвана и организована экспертом от Европейской комиссии.

g) Проект правил о колесах

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/22; неофициальный документ № GRRF-57-08, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

46. GRRF приняла к сведению позицию Европейской комиссии (неофициальный документ GRRF-57-08) относительно проекта правил (TRANS/WP.29/GRRF/2002/22). Что касается позиции других экспертов GRRF, то проект правил получил единодушную поддержку. Председатель проинформирует AC.2 о позиции GRRF.

h) Уточнение вопроса об области применения правил, относящихся к компетенции GRRF

Документация: неофициальный документ GRRF-57-9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

47. Данный пункт был рассмотрен в числе проблем, касающихся шин (см. пункт 34 выше).

- i) Всемирное согласование бортовых диагностических систем для транспортных средств большой грузоподъемности (ВС-БД)

Документация: неофициальный документ № GRRF-57-27, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

48. GRRF заслушала выступление секретаря неофициальной группы GRPE, занимающейся данным вопросом (неофициальный документ № GRRF-57-27). Заинтересованным в этом вопросе экспертам GRRF было предложено принять участие в работе неофициального совещания GRPE, которое планируется провести 30 мая 2005 года в Женеве, с целью завершения подготовки общей части проекта гтп. Между тем любые замечания по данному вопросу следует направлять секретарю рабочей группы по ВС-БД г-ну Ж.-Ф. Ренодену (jean-francois.renaudin@renaultvi.com).

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ г-ну ЯМАГИСИ, г-ну Дж. СУДУ и г-ну У. НГ

49. Узнав, что г-н С. Ямагиси (Япония), г-н Дж. Суду (Соединенные Штаты Америки) и г-н У. Нг (Канада) больше не будут присутствовать на сессиях GRRF, GRRF признала их плодотворный вклад, который они внесли в ее работу за все годы участия в ней, и пожелала им всего самого лучшего в их будущей деятельности.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

50. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня пятьдесят восьмой сессии, которая состоится в Женеве 20 (14 час. 30 мин.) - 23 (12 час. 30 мин.) сентября 2005 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом^{1, 2}.

¹ 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.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов просят иметь при себе на заседаниях собственные экземпляры этих документов.

Для ознакомления с упомянутыми выше официальными документами делегатам в настоящее время предоставлен доступ к системе официальной документации (СОД) Организации Объединенных Наций по следующему адресу в Интернете:
<http://documents.un.org>.

² Для оказания содействия делегатам в подготовке поездки и в поиске жилья Председатель информирует их о том, что вопросы, связанные с шинами, будут обсуждаться в конце сессии.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRRF-57-...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Последующие меры
1.	МОПАП	6.3	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 89 (устройства ограничения скорости)	c)
2.	ФЕПФМ	1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (торможение)	a)
3.	МОПАП	1.1	A	Предлагаемая поправка к Правилам № 13 - проект исправления 4 к дополнению 6 к поправкам серии 09	d), e)
4.	Председателем		A	Очередность пунктов предварительной повестки дня	a)
5.	МОПАП	4	Ф	Предложение об исправлении к проекту дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 79 (механизмы рулевого управления)	a)
5-Rev.1	МОПАП	4	Ф	Предложение об исправлении к проекту дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 79 (механизмы рулевого управления)	d), e)
6.	Соединенным Королевством	1.1	A	Предлагаемая поправка к Правилам № 13 - поправка к Правилам № 13, пересмотр 5, на вебсайте ЕЭК ООН	d), e)
7.	Российской Федерацией	6.4	A	Национальный стандарт Российской Федерации, касающийся управления транспортными средствами и их устойчивости (обмен информацией о национальных требованиях по основным параметрам безопасности)	a)
8.	Европейской комиссией	6.7	A	Проект правил о сменных колесах (TRANS/WP.29/GRRF/2002/22)	a)
9.	Европейской комиссией	6.8	A	Предложение относительно разъяснения вопроса об области применения правил в рамках Соглашения 1958 года, относящихся к компетенции GRRF	a)
10.	Германией	1.1	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 13 (торможение)	a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Последующие меры
11.	Германией	1.1	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 13-Н (торможение)	a)
12.	Германией	4	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 79 (механизмы рулевого управления)	c)
13.	Германией	6.2	A	Предложение по проекту поправки к новым правилам № xxx (комплексные электронные системы контроля за транспортным средством)	a)
14.	БИПАВЕР и БЛИК	5.7	A	Восстановленные шины: звук, издаваемый шинами автотранспортных средств при качении	a)
15.	Неофициальной группой GRRF по вопросу о сцеплении шины с мокрой дорогой	5.2	A	Предлагаемая поправка к Правилам № 117	a)
16.	Соединенным Королевством	1.1	A	Температура при торможении	a)
17.	Германией	1.1	A	Предложение по проекту поправки к документу TRANS/WP.29/GRRF/2004/19	a)
18.	ЕТОПОК	5.3	A	Предложения ЕТОПОК о внесении поправок в Правила № 117, 30 и 54	a)
19.	Японией	5.4	A	Замечание по документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.3 (Правила № 64)	a)
20.	Японией	5.3	A	Предложение по проекту поправки к Правилам № 30 (пневматические шины)	d), e)
21.	ЕТОПОК	5.4	A	Предложение по поправкам к Правилам № 64	a)
22.	ЕТОПОК	5.2	A	Сопrotивление шины качению	a)
23.	Соединенным Королевством	6.4	A	Просьба о представлении информации о случаях потери колеса транспортными средствами большой грузоподъемности	a)
24.	США	5.9	A	Системы наблюдения за давлением в шинах	a)
25.	ЕТОПОК	5.9	A	гтп по шинам: доклад о "стартовом" совещании	c)
26.	Специальная группа GRRF	5.2	A	Правила, касающиеся характеристик сцепления шины с мокрой дорогой	c)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Последующие меры
27.	ВС-БД	6.9	A	Использование БД в случае выбросов из дизельных транспортных средств большой грузоподъемности: модуль в рамках более общих гтп	a)
28.	Японией	5.4	A	Замечания к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.3	a)
29.	Российской Федерацией	5.3	A	Значение сопротивления шины качению	a)
30.	Неофициальной группой по ЭТС	6.1	A	Доклад о ходе работы	a)
31.	гтп-ТПТ	1.3	A	Доклад гтп-ТПТ по торможению	a)
32.	гтп-М	2	A	Предлагаемые гтп, касающиеся тормозных систем мотоциклов: сводная таблица	a)
33.	Японией	1.1	A	Предложение по проекту поправки к документу TRANS/WP.29/GRRF/2005/7	c)
34.	КСАОД	1.1	A	Проект поправки к Правилам № 13	a)

Примечания:

- a) Рассмотрение документа завершено, либо вместо этого документа представлен другой документ.
- b) Продолжить на следующей сессии рассмотрение данного документа под официальным условным обозначением.
- c) Продолжить на следующей сессии рассмотрение данного документа в качестве неофициального документа.
- d) Принято.
- e) Должен быть представлен на рассмотрение WP.29/AC.1/AC.3.

Приложение 2

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 30
(Пневматические шины)

Пункт 2.1.4 изменить следующим образом:

"...радиальная шина; шина, пригодная для использования в спущенном состоянии);"

Включить новый пункт 2.3.7 следующего содержания:

"2.3.7 Под "шиной, пригодной для использования в спущенном состоянии" или "самонесущей шиной" подразумевается конструкция пневматической шины, предусматривающая любые технические решения (например, укрепленные боковины и т.д.), позволяющие эксплуатировать пневматическую шину, установленную на соответствующем колесе транспортного средства при отсутствии любого дополнительного элемента, в соответствии с ее основными функциями по крайней мере на скорости 80 км/ч (50 миль в час) и в пределах 80 км в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии".

Включить новые пункты 2.32-2.35 следующего содержания:

"2.32 Под "режимом эксплуатации шины в спущенном состоянии" подразумевается состояние шины, которая в основном сохраняет свою конструктивную целостность в процессе ее использования при давлении в диапазоне от 0 до 70 кПа.

2.33 Под "основными функциями шины" подразумевается обычная способность накачанной шины выдерживать заданную нагрузку при движении с заданной скоростью и передавать на поверхность, по которой она движется, силу тяги, а также поворотное и тормозное усилие.

2.34 Под "системой эксплуатации шины в спущенном состоянии" или "системой увеличенной мобильности" подразумевается набор конкретных функционально зависимых элементов, включая шину, которые в совокупности обеспечивают конкретные эксплуатационные характеристики, определяющие основные функции шины, т.е. по крайней мере способность ее движения со скоростью 80 км/ч (50 миль в час) и в пределах 80 км в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии.

2.35 Под "высотой преломленного профиля" подразумевается разница между преломленным радиусом, измеряемым от центра обода до поверхности барабана, и половиной номинального диаметра обода, определенного в ISO 4000-1".

Включить новый пункт 3.1.3.5 следующего содержания:

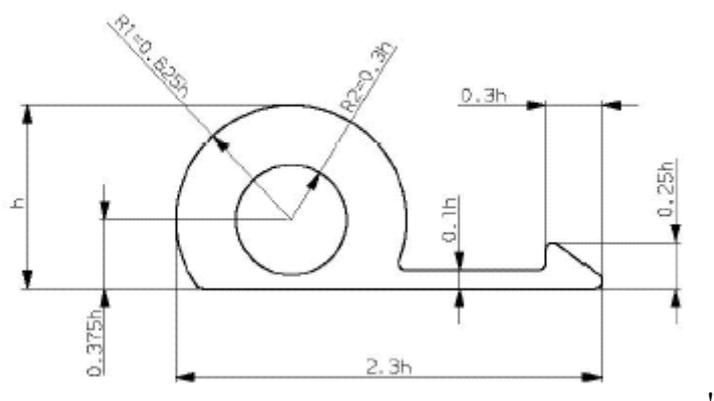
«3.1.3.5 На "шине, пригодной для использования в спущенном состоянии" или "самонесущей шине" перед маркировкой диаметра обода наносится буква "F"».

Пункт 3.1.4.1 изменить следующим образом:

«3.1.4.1 На шинах, пригодных для эксплуатации на скоростях свыше 300 км/ч, буква "R", проставляемая перед маркировкой кода диаметра обода, заменяется надписью "ZR" и наносится маркировка с эксплуатационным описанием, состоящая из обозначения скорости "Y" и соответствующего индекса несущей способности шины. Эксплуатационное описание приводится в скобках, например: "(95Y)"».

Включить новый пункт 3.1.12 следующего содержания:

"3.1.12 Указанное ниже обозначение относится к шине, пригодной для использования в спущенном состоянии" или "самонесущей шине", когда "h" составляет не менее 12 мм.



Пункт 4.1.4 изменить следующим образом:

"4.1.4 "Конструкция: диагональная, диагонально-опоясанная, радиальная шина; шина, пригодная для использования в спущенном состоянии;"

Включить новый пункт 1.4.16 следующего содержания:

"4.1.16 средство идентификации борта обода, предназначенного для шин, пригодных для "использования в спущенном состоянии" "в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии"."

Пункт 6.1.4.2.2 изменить следующим образом:

"6.1.4.2.2 в случае радиальных шин, шин, пригодных для использования в спущенном состоянии: 4%".

Пункт 6.1.5.3.2, изменить фразу "радиальные шины" на "радиальные шины; шины, пригодные для использования в спущенном состоянии".

Включить новый пункт 6.2.1.2 следующего содержания:

"6.2.1.2 При подаче заявки на официальное утверждение типа "системы эксплуатации шины в спущенном состоянии" указанное выше испытание под нагрузкой на скорость проводится на одной шине, накачанной в соответствии с предписаниями пункта 1.2 предложения 7, в тех условиях нагрузки и скорости, которые обозначены на шине (см. пункт 3.1.4.1). Другое испытание на нагрузку/скорость должно проводиться на втором образце того же типа шины, как указано в пункте 3 приложения 7. Второе испытание может проводиться на том же образце, если против этого не возражает завод-изготовитель".

Включить новый пункт 6.2.2.2 следующего содержания:

"6.2.2.2 Если высота преломленного профиля в "системе эксплуатации шины в спущенном состоянии" после прохождения испытания, указанного в пункте 3 приложения 7, не изменяется, по сравнению с высотой преломленного профиля в начале испытания, более чем на 20 см и если протектор этой шины не отстаёт от обеих боковин, то данная система рассматривается в качестве прошедшей испытание".

Приложение 1,

Пункт 5.3 изменить следующим образом:

"5.3 Конструкция: диагональная/диагонально-опоясанная/радиальная шина; шина, пригодная для использования в спущенном состоянии 2/".

Приложение 7,

Пункт 1.2, таблица, изменить слова "радиальные шины" на "радиальная шина/система эксплуатации шины в спущенном состоянии".

Включить новый пункт 3 следующего содержания:

- "3. Процедура оценки "режима эксплуатации шины в спущенном состоянии"
"системы эксплуатации шины в спущенном состоянии"
- 3.1 Новая шина монтируется на испытательный обод, указанный заводом-изготовителем, в соответствии с пунктами 4.1.12 и 4.1.15 настоящих Правил.
- 3.2 Осуществляется процедура, подробно описанная в пунктах 1.2-1.5 выше, при температуре $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ в помещении, где проводится испытание, для выдерживания надетой на колесо шины в соответствии с требованиями, подробно описанными в пункте 1.4.
- 3.3 Необходимо вынуть вставной клапан и дождаться полного выпуска воздуха из шины.
- 3.4 Надетая на колесо шина монтируется на испытательную ось и прижимается к наружной поверхности гладкого маховика диаметром $1,70\text{ м} \pm 1\%$ или $2,0\text{ м} \pm 1\%$.
- 3.5 К испытательной оси прилагается нагрузка, равная 65% от максимальной нагрузки, соответствующей индексу несущей способности шины.
- 3.6 В начале испытания производится измерение высоты преломленного профиля (Z1).

- 3.7 В ходе испытания температура в помещении, где оно проводится, должна поддерживаться на уровне $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$.
- 3.8 Испытание проводится без перерыва в соответствии со следующими требованиями:
- 3.8.1 время доведения скорости от нулевой до постоянной испытательной: 5 минут,
- 3.8.2 испытательная скорость: 80 км/ч,
- 3.8.3 продолжительность испытания на испытательной скорости: 60 минут.
- 3.9 В конце испытания производится измерение высоты преломленного профиля (Z2).
- 3.9.1 Процентное изменение высоты преломленного профиля, по сравнению с его высотой в начале испытания, рассчитывается следующим образом:
 $((Z1-Z2)/Z1)*100$ ".

Пункт 3 (прежний), изменить нумерацию на 4, а текст - следующим образом:

- "4. Эквивалентные методы испытания
...описанного выше в пункте 2 и/или 3...".

Приложение 3

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Название</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
Тормозные накладки	г-н В. Ротманн тел.: (+ 49-2171) 501-577 факс: (+ 49-2171) 501-530 эл.-почта: wrothmann@tmdfriction.com	¹ тел.: факс: эл.-почта
ггп, касающиеся тормозных систем пассажирских транспортных средств (ггп-ТПТ)	г-н И. Ярнольд тел.: (+ 44-207) 944-2086 факс: (+ 44-207) 944-2609 эл.-почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	¹
ггп, касающиеся тормозных систем мотоциклов (ггп-М)	г-н Д. Дейвис тел.: (+ 1-613) 998-1956 факс: (+ 1-613) 990-2913 эл.-почта: davisda@tc.gc.ca	¹
Электронные системы повышения устойчивости	г-н Л. Палкович (для передачи г-ну Дж. Бретту) тел.: (+ 36-1) 371-5950 факс: (+ 36-1) 203-1167 эл.-почта: brett@tuvnord.hu	КСАОД

¹ Предстоит определить.