



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60  
20 November 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ТОРМОЖЕНИЯ И ХОДОВОЙ ЧАСТИ  
(GRRF) О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТИДЕСЯТОЙ СЕССИИ<sup>1</sup>

(18–22 сентября 2006 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою шестидесятую сессию 18–22 сентября 2006 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, Республики Кореи, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики 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), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации заводов - изготовителей мотоциклов

<sup>1</sup> По договоренности с Исполнительным комитетом (АС.3) Соглашения 1998 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1052, пункт 103) шестидесятая сессия GRRF была продлена до пятницы, 22 сентября 2006 года, с тем чтобы провести совещание неофициальной рабочей группы по разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся шин (см. пункты 48 и 49 ниже).

(МАЗМ), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Ассоциации переработчиков шин (РМА), Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующей неправительственной организации: Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении 1 к настоящему докладу.

1. ПРАВИЛА № 13 и 13-Н (торможение)

1.1 Дальнейшая разработка

1.1.1 Исключение категории М1

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2005/7 и Amend.1;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 и Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33;  
неофициальные документы № GRRF-60-03 и GRRF-60-14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о цели сводного варианта Правил № 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 и Corr.1), предусматривающего исключение из области применения Правил № 13 транспортных средств категории М1. В связи с включением переходных положений эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRRF-60-03, заменяющий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33, TRANS/WP.29/GRRF/2005/7 и Amend.1.

4. Председатель высказал сомнение по поводу решения GRRF передать это предложение в качестве новых поправок серии 11 к Правилам. После обсуждения GRRF решила передать этот сводный текст в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 10 к Правилам № 13. В этой связи эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRRF-60-14. GRRF приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 и Corr.1, в том числе поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33, которые воспроизводятся в приложении 2. Секретариату было поручено передать их WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 10 к Правилам № 13.

### 1.1.2 Распространение области применения на категорию N1 (Правила № 13-Н)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/21

5. В связи с поправками к Правилам № 13-Н, которые необходимы для распространения их области применения на транспортные средства категории N1, эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/21. GRRF приняла это предложение без поправок и просила секретариат передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 5 к Правилам № 13-Н.

### 1.1.3 Тормозные характеристики прицепов

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/10; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/20

6. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/20 для разъяснения существующего текста Правил № 13 и включения дополнительных положений, касающихся процедуры приработки тормозов. Эксперт от Германии подтвердил, что в представленном КСАОД предложении учитываются вызывавшие его обеспокоенность вопросы по приложению 19, и снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/10. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/20 с воспроизводимыми ниже поправками. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве части (пункт 4) проекта дополнения 4 к поправкам серии 10 к Правилам № 13.

Приложение 11, добавление 2, новый добавленный пункт 1.2.1 исправить следующим образом:

"1.2.1 Испытания, которые были проведены в соответствии с пунктом 3.5.1 настоящего добавления **после принятия дополнения 7 к поправкам серии 09** и которые дали положительные результаты, считаются..."

### 1.1.4 Системы замедления

Документация: неофициальный документ № GRRE-60-04, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

7. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRRE-60-04, касающийся сигнализации включения стоп-сигналов на транспортных средствах, оснащенных приводом с электрическим управлением. Он напомнил также о цели неофициальных документов № GRRE-59-11 и GRRE-57-34, распространенных на предыдущих сессиях. GRRF подчеркнула важность этого аспекта безопасности транспортных средств. После обсуждения GRRF решила вернуться к рассмотрению данного вопроса на своей следующей сессии. Эксперта от КСАОД просили подготовить сводное предложение с учетом полученных замечаний.

#### 1.1.5 Стояночные тормозные системы

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3; неофициальный документ № GRRF-60-15, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

8. Эксперт от Германии напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3, касающегося особых требований к электрическому приводу стояночных тормозных систем. GRRF приняла этот документ с воспроизводимыми ниже поправками и поручила секретариату передать данное предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве части (пункты 4 и 6) проекта дополнения 4 к поправкам серии 10 к Правилам № 13.

Пункт 5.2.1.26.2.2, исправить "и (первый) БЭК" на "и БЭК".

Пункт 5.2.1.26.2.3 исправить следующим образом:

"5.2.1.25.2.3 ...в приводе с электрическим управлением стояночной тормозной системы этот желтый предупреждающий сигнал включается **сразу после...**".

9. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-60-15, касающийся аналогичных поправок к Правилам № 13-Н. GRRF приняла это предложение, воспроизводимое в приложении 3 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве части (пункт 5) проекта дополнения 5 к Правилам № 13-Н.

#### 1.1.6 Сигнал аварийной остановки (CAO)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/29; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/30; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/31

10. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение предложение, касающееся включения в Правила № 13-Н новых положений об аварийном торможении (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/29). GRRF приняла этот документ с воспроизводимыми ниже поправками и поручила секретариату передать его в порядке исключения WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2006 года в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 13-Н (ECE/TRANS/WP.29/2006/141).

Пункт 5.2.23.1 (к тексту на русском языке не относится).

11. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/30 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/31, в которых предлагаются поправки к Правилам № 13 и 13-Н для согласования, в случае "тормоза с автоматическим управлением", требований для включения стоп-сигналов при скоростях ниже и выше 50 км/ч. GRRF приняла оба предложения без поправок и поручила секретариату передать их WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве части (пункты 4, 6 и 8) проекта дополнения 4 к поправкам серии 10 к Правилам № 13 и в качестве части (пункты 5 и 9) проекта дополнения 5 к Правилам № 13-Н, соответственно.

#### 1.1.7 Прочие вопросы

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/15; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/16; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/18; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/19; неофициальный документ GRRF-60-11, указанный в приложении 1 к докладу

12. Эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/16. GRRF обсудила и приняла предложения Германии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/18 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/19) для согласования предписаний Правил № 13 и 13-Н в отношении величины "g" ускорения свободного падения. Секретариату было поручено передать их WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве части (пункты 4, 6, 8 и 11) проекта дополнения 4 к поправкам серии 10 к Правилам № 13 и в качестве части (пункты 5, 9 и 11) проекта дополнения 5 к Правилам № 13-Н, соответственно.

13. Эксперт от Индии внес на рассмотрение документ GRRF-60-11, касающийся согласования испытания типа I (испытание на потерю эффективности) в рамках правил № 13 и 13-Н. GRRF отметила ряд замечаний и решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей следующей сессии на основе нового предложения Индии.

1.2 Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1;

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/17; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32; неофициальные документы № GRRF-60-05, GRRF-60-13, GRRF-60-16, GRRF-60-17 и GRRF-60-18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

14. GRRF возобновила рассмотрение предложения Соединенного Королевства о периодическом техническом осмотре (ПТО) и указателях износа накладок рабочего тормоза в Правилах № 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1). Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-66-136, предусматривающий включение в документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32 переходных положений.

15. Эксперт от Испании, выступая в качестве председателя рабочей группы МКТОТ по испытанию тормозов, сообщил, что следующая "Конференция МКТОТ-2006" состоится в Ханое 17-20 октября 2006 года (GRRF-60-17). Он пригласил всех экспертов GRRF принять участие в этой конференции. Он также внес на рассмотрение документ GRRF-60-05, разъясняющий позицию МКТОТ по документам ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32.

16. После обсуждения эксперт от Соединенного Королевства представил документ GRRF-60-16, в котором учтены все полученные замечания. GRRF приняла это предложение, воспроизводимое в приложении 4 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве части (пункты 4, 6, 8, 11 и 12) проекта дополнения 4 к поправкам серии 10 к Правилам № 13.

17. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/17, в котором предлагаются аналогичные поправки, касающиеся ПТО, к Правилам № 13-Н. В связи с этим документом был высказан ряд замечаний. Эксперт от Соединенного Королевства резюмировал итоги обсуждения в документе GRRF-60-18. GRRF приняла это предложение, воспроизводимое в приложении 5 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве части (пункты 5, 9, 11 и 12) проекта дополнения 5 к Правилам № 13-Н.

1.3 Разработка гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств

18. Председатель напомнил о решении Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года относительно временного приостановления работы неофициальной группы по гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств (ГТППТС). GRRF решила вернуться к его рассмотрению на следующей сессии в ожидании принятия гтп, касающихся тормозных систем мотоциклов.

2. ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ МОТОЦИКЛОВ

2.1 Согласование требований к тормозным системам мотоциклов

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2006/132, ECE/TRANS/WP.29/2006/133, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/13

19. Эксперт от Канады сообщил об итогах специальной сессии GRRF, состоявшейся в Женеве 19 июня 2006 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/13). Он отметил, что в ходе этой сессии группа согласовала проект гтп, касающихся тормозных систем мотоциклов, который был передан WP.29 и АС.3 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2006 года (см. ECE/TRANS/WP.29/2006/132).

20. Эксперт от ЕК добавил, что группа приняла также предложение по согласованию технических положений Правил № 78 с предписаниями проекта гтп (см. ECE/TRANS/WP.29/2006/133).

21. Эксперт от Германии указал, что в ходе вышеупомянутой специальной сессии GRRF он представил ряд поправок для улучшения текста проекта гтп. Он выразил свое разочарование по поводу того, что в заключительном тексте были учтены не все предложенные поправки. GRRF согласилась с предложением Председателя вернуться к рассмотрению этих неурегулированных вопросов на более позднем этапе, после того как гтп будут включены в Глобальный регистр.

3. ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2005/17; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/24

22. Эксперт от Германии напомнил о цели документа TRANS/WP.29/GRRF/2005/17, касающегося включения в Правила новых положений об эксплуатационных испытаниях для приработки тормозных накладок. Он также внес на рассмотрение документ

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/24, содержащий дополнительные разъяснения. Эксперт от Франции сообщил о проводимом в его стране исследовании по вопросу о влиянии приработки тормозных накладок на рабочие характеристики тормозов. Он отметил, что некоторые вопросы еще не решены. Экспертам GRRF было предложено принять участие в будущих совещаниях неофициальной группы по сменным тормозным накладкам.

23. По итогам обсуждения GRRF решила принять документ TRANS/WP.29/GRRF/2005/17 с поправками, указанными в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/24. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 01 к Правилам № 90.

#### 4. ПРАВИЛА № 79 (оборудование рулевого управления)

24. GRRF напомнила о решении, принятом ею на предыдущей сессии (см. ECE/TRANS/WP.29/GRRF/59, пункт 17), и в ожидании нового предложения Российской Федерации перенесла его рассмотрение на следующую сессию GRRF.

#### 5. ШИНЫ

##### 5.1 Согласование правил, касающихся шин

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2006/139; неофициальные документы № GRRF-60-06 и GRRF-60-21, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

25. GRRF отметила переданное для WP.29 и AC.3 предложение о разработке гтп, касающихся шин (документ ECE/TRANS/WP.29/2006/139, представленный Францией, являющейся спонсором гтп). Г-н И. Ярнольд, возглавляющий неофициальную рабочую группу по разработке гтп, касающихся шин (гтп по шинам), проинформировал GRRF о решении AC.3 относительно продолжения работы неофициальной группы. Ссылаясь на документы GRRF-60-06 и GRRF-60-21, он добавил, что группа соберется 21 (только во второй половине дня) и 22 сентября 2006 года. Он сообщил о своем намерении проинформировать WP.29 и AC.3 на их предстоящих сессиях ноябрьских сессиях о результатах, достигнутых неофициальной рабочей группой.

26. GRRF согласилась с предложением Председателя о том, что неофициальной группе следует также собраться вновь в Женеве до шестидесяти первой сессии GRRF в понедельник, 5 февраля 2007 года, в первой половине дня. Делегатов просили передать

свои предложения по этому вопросу не позднее 26 января 2007 года секретарю неофициальной рабочей группы ([info@etrto.org](mailto:info@etrto.org)).

## 5.2 Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/22; неофициальный документ № GRRF-60-22, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

27. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/22, в котором предлагается включить в Правила № 30 дополнительные положения, предусматривающие использование новой конфигурации посадки шины на ободке - так называемой "U"-образной конфигурации. Он добавил, что эти шины имеют асимметричную конструкцию борта и что требования по установке будут включены в технические условия ЕТОПОК, касающиеся шин и ободьев колес. GRRF приняла это предложение без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 15 к поправкам серии 02 к Правилам № 30.

28. Эксперт от Российской Федерации напомнил о цели документов TRANS/WP.29/GRRF/2003/10 и TRANS/WP.29/GRRF/2003/30. Эксперт от ЕТОПОК сообщил о продолжающейся работе над предложением о сопротивлении качению шин, которое предусматривает включение новых положений в соответствующий стандарт ИСО. Он проинформировал, что очередные совещания по этому вопросу состоятся в декабре 2006 года и в феврале 2007 года. Эксперт от ЕК подчеркнул важность этой обширной проблемы с точки зрения охраны окружающей среды. Он с удовлетворением отметил деятельность группы ИСО по разработке методов испытания на сопротивление качению шин, поскольку, прежде чем приступать к какой-либо нормотворческой работе в этой области, необходимо иметь надежный метод испытания.

29. GRRF приветствовала сообщение по этой же теме эксперта от Российской Федерации (GRRF-60-22), который предложил подготовить в сотрудничестве с ЕТОПОК соответствующее предложение. GRRF решила вернуться к его рассмотрению на своей следующей сессии в феврале 2007 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.6; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/23; неофициальные документы № GRRF-60-08, GRRF-60-10 и GRRF-60-19, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

30. Напомнив об обсуждении Правил № 64 на прошлой сессии GRRF, эксперт от Соединенного Королевства представил пересмотренное предложение для разъяснения существующих требований к транспортным средствам со спущенными шинами (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.6 с поправками, указанными в документе GRRF-60-08). Эксперт от Германии подтвердил свою оговорку в отношении этого предложения. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/23 и GRRF-60-10, в которых содержатся дополнительные поправки к предложению, представленному Соединенным Королевством. Была достигнута договоренность о том, что в случае транспортных средств, оснащенных шинами, пригодными для эксплуатации в ненакачанном состоянии, водителя необходимо информировать с помощью системы предупреждения о ненакачанном состоянии шины о том, что шина спущена. Ряд экспертов GRRF высказались за ужесточение требований к испытаниям на определение рабочих характеристик в отношении испытательной скорости и времени обнаружения.

31. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRRF-60-19, в котором выражается озабоченность по поводу систем контроля за давлением в шинах (СКДШ). Он указал, что в настоящее время компоненты СКДШ имеют целый ряд недостатков. Он добавил, что требования к испытаниям элементов СКДШ следует включить не в Правила № 64, а принять в качестве новых правил ЕЭК ООН. В ответ на просьбу Председателя он вызвался подготовить официальное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRRF. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о жалобах, которые были недавно направлены в Отдел расследования дефектов НАБДД, относительно несрабатывания СКДШ (<http://www-odi.nhtsa.dot.gov/cars/problems/recalls/recallsearch.cfm>). Прежде чем выдвигать какие-либо предложения, ряд делегатов предпочли подождать окончания пересмотра стандарта ИСО 21750 (СКДШ). GRRF признала, что СКДШ является сложной проблемой, и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в феврале 2007 года на основе предложения Германии.

32. Завершая обсуждение, Председатель не согласился с необходимостью создания неофициальной рабочей группы по данной теме. Он предложил экспертам

проанализировать все возможные решения и высказался за возобновление рассмотрения этого вопроса на следующей сессии GRRF.

5.4 Правила № 106 (пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/25

33. Эксперт от ЕТОПОК предложил поправки к приложению 9 к Правилам № 106, предусматривающие проведение испытаний на нагрузку/скорость на испытательных барабанах диаметром более 1,7 м (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/25). GRRF приняла это предложение без поправок. Секретариату было поручено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 5 к Правилам № 106.

5.5 Правила № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для коммерческих транспортных средств и их прицепов)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/11; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/26; неофициальный документ № GRRF-60-01, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

34. Эксперт от БИПАВЕР внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/26, в котором предлагаются новые положения для восстановленных шин с дополнительной защитой боковины. Он сопроводил это предложение разъяснительной информацией (GRRF-60-01). GRRF отметила ряд замечаний и вызывающих озабоченность вопросов, касающихся возможного соприкосновения шин сдвоенных колес и возможной опасности перегрева по причине трения. GRRF решила вернуться к рассмотрению данного вопроса на своей следующей сессии. Для этой цели экспертам от БИПАВЕР и МОПАП было предложено изучить вышеупомянутую проблему с учетом обычного зазора между шинами груженых/порожних транспортных средств, оснащенных осями со сдвоенными колесами.

35. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/11, в котором предлагается увеличить допуски для ширины профиля восстановленных шин. GRRF приняла этот документ с воспроизводимыми ниже поправками и просила секретариат передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 109.

Пункт 6.5.4 исправить следующим образом:

"6.5.4 После восстановления протектора размеры ... к настоящим Правилам. Следует учитывать, что:

- а) максимальный наружный диаметр шины с восстановленным протектором может превышать максимальный внешний диаметр **шины аналогичного размера**, допущенной на основании Правил № 54, максимум на 1,5%;
- б) максимальная ширина профиля радиальной шины с восстановленным протектором может превышать максимальную ширину профиля **шины аналогичного размера**, допущенной на основании Правил № 54, максимум на 1,5%".

5.6 Правила № 117 (звук от качения шин)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/27

36. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/27, в котором предлагается разъяснить информацию о подтвержденных результатах испытаний шин, подвергнутых испытанию в соответствии с требованиями в отношении сцепления с мокрой поверхностью. GRRF приняла это предложение и поручила секретариату передать принятый текст GRB (см. ECE/TRANS/WP.29/2007/8) для информирования на ее сорок пятой сессии в феврале 2007 года, а также WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2007 года в качестве проекта исправления 2 к Правилами № 117.

5.7 Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении шин

37. GRRF отметила, что никакой новой информации по этому вопросу не было получено.

6. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

6.1 Электронные системы повышения устойчивости

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34; неофициальные документы № GRRF-60-07 и GRRF-60-20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

38. Г-н Л. Палкович (Венгрия), возглавляющий неофициальную группу по электронным системам контроля устойчивости транспортных средств (ЭКУТС), сообщил о ходе работы группы. При этом он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34, в котором предлагается включить в Правила № 13 новые положения, касающиеся электронных систем повышения устойчивости транспортных средств. Он проинформировал о проведенном группой обсуждении, в результате которого выявилось противоречие между требованиями к рабочим характеристикам и предписаниям, касающимся конструкции транспортных средств. Он запросил мнение GRRF относительно применимости таких требований ЭКУТС (обязательные или факультативные). Ряд делегатов рекомендовали ввести обязательные требования ЭКУТС только для междугородных автобусов и транспортных средств ДОПОГ, если соответствующее решение будет принято Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15). Эксперт от ЕК высказался за то, чтобы такие обязательные требования для большегрузных и пассажирских транспортных средств (транспортных средств категорий М<sub>3</sub> и N<sub>3</sub>), а транспортные средства категорий М<sub>2</sub> и N<sub>2</sub> включить на более позднем этапе. Эксперт от МОПАП предпочитал начать, в случае обязательной установки, с конкретных требований к рабочим характеристикам, применение которых носило бы ограниченный характер, включая переходные положения. Он предложил расширить область применения таких предписаний на более позднем этапе с учетом накопленного опыта. Эксперт от КСАОД подчеркнул, что необходимо также подробно рассмотреть вопрос о совместимости различных возможных сочетаний грузовых автомобилей и прицепов, оснащенных или не оснащенных системами ЭКУТС. Эксперт от Японии изложил свою позицию (GRRF-60-07) по этому предложению неофициальной группы.

39. GRRF с интересом заслушала сообщение эксперта от Соединенных Штатов Америки об уведомлении НАБДД относительно предложенной разработки нормативных положений об электронных системах контроля (GRRF-60-20) для пассажирских легковых автомобилей и легких грузовых автомобилей/автофургонов.

40. Завершая обсуждение, Председатель GRRF предложил принять окончательное решение по этому вопросу на следующей сессии GRRF. Для этой цели он предложил всем делегатам продумать свою позицию относительно области применения систем ЭКУТС. Г-н Палкович сообщил, что следующее неофициальное совещание по ЭКУТС, возможно, состоится в Париже, и пригласил всех экспертов принять в нем участие.

## 6.2 Разъяснение области применения правил, относящихся к компетенции GRRF

Документация: неофициальный документ № GRRF-60-12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

41. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRRF-60-12, содержащий поправки, касающиеся областей применения правил № 30, 54, 75, 108 и 109. GRRF отметила ряд замечаний и оговорок в отношении необходимости дополнительного изучения этого предложения.

42. Поскольку общего согласия не было достигнуто, GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии GRRF. Секретариату было поручено распространить документ GRRF-60-12 с официальным условным обозначением.

## 6.3 Обмен информацией о национальных и международных требованиях по безопасности

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/28

43. GRRF отметила представленное для информации предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/28), переданное экспертом от Соединенного Королевства, в отношении сцепки и расцепки механических транспортных средств и прицепов в различных сочетаниях. Эксперты от Испании, ККПКП и МОПАП вызвались подготовить информацию для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

44. Эксперт от ЕК сообщил о своем намерении разработать предложение для включения в Правила № 13-Н новых требований для вспомогательных тормозных систем в отношении защиты пешеходов. Он добавил, что ЕК планирует провести консультации через посредство Интернета по вопросу о необходимости директивы ЕС с измененной структурой относительно новых предписаний для шин, касающихся сцепления с мокрой поверхностью и снижения уровня шума. GRRF также отметила намерение ЕК применять Правила № 55 (механические сцепные устройства) и ввести требование в отношении обязательного применения правил № 108 и 109 в Европейском союзе.

## 6.4 Правила № 55 (механические сцепные устройства)

Документация: неофициальный документ № GRRF-60-09, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

45. Председатель проинформировал GRRF о том, что на своей сессии в марте 2006 года WP.29 дал согласие на создание неофициальной группы по вопросу о механических сцепных устройствах. Эксперт от Германии сообщил об итогах первого неофициального совещания, состоявшегося в Париже (Франция) в июне 2006 года, а также о намерении группы собраться вновь в Дармштадте (Германия) в ноябре 2006 года. Он внес на рассмотрение документ GRRF-60-09, содержащий положения о круге ведения и правила процедуры этой новой неофициальной группы. GRRF приняла это предложение, воспроизводимое в приложении 6 к настоящему докладу. Председатель высказался за возобновление обсуждения этого вопроса на следующей сессии.

## 7. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

46. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690) GRRF объявила о проведении выборов должностных лиц в понедельник в первой половине дня. Председателем GRRF для сессий, намеченных на 2007 год, был единодушно переизбран г-н И. Ярнольд (Соединенное Королевство).

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

47. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня шестьдесят первой сессии, которая состоится в Женеве 5 (14 час. 30 мин.) - 9 (12 час. 30 мин.) февраля 2007 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом<sup>2</sup>.

## НЕОФИЦИАЛЬНАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РАЗРАБОТКЕ ГТП, КАСАЮЩИХСЯ ШИН

48. Неофициальная рабочая группа GRRF по разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся шин, провела совещание 21 (только во второй половине дня) и 22 сентября 2006 года под председательством г-на И. Ярнольда (Соединенное Королевство). В ее работе приняли участие эксперты от следующих стран и организаций: Венгрии, Германии, Дании, Индии, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Южно-Африканской Республики, Японии, Европейской комиссии (ЕК), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной организации заводов - изготовителей

---

<sup>2</sup> Для оказания содействия делегатам в подготовке поездки и резервировании гостиниц Председатель информирует их о том, что вопросы, связанные с торможением, будут обсуждаться в конце сессии.

мотоциклов (МАЗМ), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕПОТОК), Ассоциации переработчиков шин (РМА).

49. Неофициальная группа добилась значительного прогресса в работе по определению области применения гтп, а также по согласованию основных методов испытания шин (высокоскоростное испытание и ресурсное испытание, после которого проводится испытание при низком давлении). Группа рассмотрела также несколько дополнительных испытаний шин (испытание на определение энергии разрушения шины методом вдавливания плунжера и испытание на отрыв борта шины) с учетом дорожных условий в странах с плохо развитой дорожной инфраструктурой. Обсуждение необходимости включения дополнительных испытаний (звук от качения шины по дороге, сцепление шины с мокрой поверхностью, сопротивление качению шины и старение шины) было решено провести на более позднем этапе. Рабочие документы этой неофициальной рабочей группы имеются на вебсайте GRRF по следующему адресу:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-inftyre1.html>

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ  
ШЕСТИДЕСЯТОЙ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRRF-60-...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	БИПАВЕР	5.5	А	Пояснительная информация к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/26, касающаяся дополнительной защиты боковины (ДЗБ)	а)
2.	Председателем	-	А	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня	а)
3.	МОПАП	1.1	А	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33	а)
4.	КСАОД/МОПАП	1.1.4	А	Включение стоп-сигналов	а)
5.	МКТОТ	1.2	А	Позиция рабочей группы МКТОТ по испытанию тормозной системы	а)
6.	гтп, касающиеся шин	5.1	А	Проект повестки дня неофициальной рабочей группы по гтп, касающимся шин	а)
7.	Японией	6.1	А	Комментарии Японии по документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34, предложение по поправкам к Правилам № 13	а)
8.	Соединенным Королевством	5.3	А	Проект поправок к Правилам № 64	а)
9.	Сцепные устройства	6.4	А	Неофициальная группа GRRF по сцепным устройствам: предложение по кругу ведения и правилам процедуры	а)

10.	ЕТОПОК	5.3	A	Правила № 64 ЕЭК ООН: испытания на официальное утверждение "систем предупреждения о спущенных шинах" и шин "в спущенном состоянии"	a)
11.	Индией	1.1.7	A	Комментарии Индии по правилам ЕЭК ООН № 13 и 13-Н	a)
12.	Европейской комиссией	6.2	A	Предложение по сводным поправкам к правилам № 30, 54, 75, 108 и 109	b)
13.	МОПАП	1.2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32	a)
14.	МОПАП	1.1.1	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRRF/2006/33	a)
15.	Германией/ КСАОД	1.1.5	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н (торможение)	a)
16.	Соединенным Королевством	1.2	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13	a)
17.	Испанией/ МКТОТ	1.2	A	Конференция МКТОТ 2006 года в Ханое, Вьетнам	a)
18.	Соединенным Королевством	1.2.	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13-Н	a)
19.	Германией	5.3	A	Правила № 64 ЕЭК ООН: вопросы, вызывающие серьезную озабоченность по поводу систем контроля за давлением в шинах (СКДШ)	a)
20.	США	6.1	A	Электронные системы повышения устойчивости: уведомление НАБДД относительно предлагаемой разработки нормативных положений	a)

21.	ЕТОПОК	5.1	A	Толкование глобальных правил по вопросам шин	a)
22.	Российской Федерацией	5.2	A	Рассмотрение проблемы, касающейся сопротивления качению шин	a)
	–				

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или документ был заменен.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа.

Приложение 2

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 и Corr.1  
(приняты GRRF на его шестидесятой сессии, см. пункт 4)

Пункты 1 и 1.1 изменить следующим образом (включая сноски \*/ и \*\*/):

"1. ОБЛАСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1.1 Настоящие Правила применяются к транспортным средствам категорий М2, М3, N и O \*/ в отношении торможения \*\*/.

---

**\*/** В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (С.Р.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, с последними поправками, внесенными на основании Amend.4).

**\*\*/** В соответствии с датами применения, указанными в пункте 12 настоящих Правил, требования в отношении торможения транспортных средств категории М1 включены только в Правила № 13-Н. В случае транспортных средств категории N1 Договаривающиеся стороны, подписавшие как Правила № 13-Н, так и настоящие Правила, признают официальные утверждения на основании любого из этих двух Правил в равной степени действительными".

Пункт 12.1.1 исключить.

Пункты 12.1.1.1, 12.1.1.2 и 12.1.1.3 (прежние), изменить нумерацию на пункты 12.1.1, 12.1.2 и 12.1.3.

Включить новые пункты 12.1.4 и 12.1.5 следующего содержания:

**"12.1.4** Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 4 к поправкам серии 10 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с поправками, внесенными в соответствии с дополнением 4.

**12.1.5** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не должны отказывать в распространении официального утверждения на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам".

Пункт 12.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 12.2.

Пункты 12.1.2.1-12.1.2.3.2 исключить.

Пункт 12.1.2.4, изменить нумерацию на пункт 12.2.1.

Пункты 12.1.2.5 и 12.1.2.6 (прежние), изменить нумерацию на пункты 12.2.2 и 12.2.3.

Включить новый пункт 12.2.4 следующего содержания:

**"12.2.4** В случае транспортных средств категории М1 до истечения 48 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 10 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать выдавать официальные утверждения ЕЭК на основании дополнения 3 к поправкам серии 10 к настоящим Правилам."

Включить новый пункт 12.3 следующего содержания:

**"12.3** Предельный срок действия старых официальных утверждений".

Пункт 12.1.2.7, изменить нумерацию на пункт 12.3.1.

Пункты 12.1.3-12.3 (прежние) исключить.

Включить новые пункты 12.4 и 12.4.1 следующего содержания:

**"12.4** Новые Договаривающиеся стороны

**12.4.1** Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения, которые были предоставлены в соответствии с любыми предыдущими сериями поправок к настоящим Правилам".

### Приложение 3

Поправки к Правилам № 13-Н (торможение)  
(приняты GRRF на ее шестидесятой сессии, см. пункт 9)

Пункт 5.2.19.2 изменить следующим образом:

"5.2.19.2 В случае **отказа в электрической части органа управления или разрыва провода** в электрическом приводе управления **между органом управления и непосредственно подсоединенным к нему БЭК**, кроме источника энергии, должна сохраняться возможность включения системы стояночного тормоза с места водителя и таким образом обеспечиваться способность удерживания груженого транспортного средства в неподвижном состоянии под 8-процентным уклоном вверх или вниз. В качестве альтернативы в этом случае допускается автоматическое включение стояночного тормоза, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии при условии достижения вышеуказанной эффективности и сохранения в действии стояночного тормоза после включения, независимо от положения выключателя зажигания (пускового переключателя). В этом альтернативном случае стояночный тормоз должен автоматически растормаживаться сразу после того, как водитель вновь начинает предпринимать действия для приведения транспортного средства в движение. Для достижения или содействия достижению указанной выше эффективности может использоваться привод двигателя/ручной привод или автоматический привод (положение стоянки)".

Пункт 5.2.19.2.1 изменить следующим образом:

"5.2.19.2.1 Водитель предупреждается о разрыве провода в электрическом приводе или об **отказе в электрической части** органа управления системы стояночного тормоза желтым предупреждающим сигналом, указанным в пункте 5.2.21.1.2. В случае разрыва провода в электрическом приводе системы стояночного тормоза этот желтый предупреждающий сигнал должен включаться сразу после разрыва. Кроме того, водитель должен предупреждаться о таком отказе в электрической части органа управления или о разрыве провода..."

Приложение 4

Поправки к Правилам № 13 (торможение)  
(приняты GRRF на ее шестидесятой сессии, см. пункт 16)

Пункты 5.2.1.11.2.1 и 5.2.1.11.2.2 изменить следующим образом:

- "5.2.1.11.2.1 Должна обеспечиваться возможность использования простой процедуры **оценки** износа накладок рабочих тормозов снаружи или снизу транспортного средства **без снятия колес, при помощи соответствующих смотровых отверстий или каким-либо иным способом. Это может быть обеспечено** с использованием имеющихся в ремонтной мастерской простых стандартных инструментов или **обычного оборудования для осмотра транспортных средств.** В качестве альтернативы допускаются звуковые или оптические устройства, **устанавливаемые по крайней мере на одной накладке каждого тормоза каждого колеса, которые должны предупреждать** водителя на его рабочем месте о необходимости замены накладок. В качестве оптического предупреждающего сигнала может использоваться желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.1.29.1.2.
- 5.2.1.11.2.2 Оценка износа фрикционных поверхностей тормозных дисков или барабанов может осуществляться только путем непосредственного измерения **конкретного элемента или проверки индикаторов износа любого тормозного диска или барабана,** 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 требуемого демонтажа, а также необходимые для этого инструменты и операции;**
  - b) информацию, определяющую максимальный приемлемый предел износа в тот момент, когда возникает необходимость в замене накладок.

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

Пункты 5.2.2.8.2.1 и 5.2.2.8.2.2 изменить следующим образом:

"5.2.2.8.2.1 Должна обеспечиваться возможность использования простой процедуры **оценки** износа накладок рабочих тормозов снаружи или снизу транспортного средства **без снятия колес, при помощи соответствующих смотровых отверстий или каким-либо иным способом. Это может быть обеспечено с использованием имеющихся в ремонтной мастерской простых стандартных инструментов или обычного оборудования для осмотра транспортных средств. В качестве альтернативы допускается применение устанавливаемого на прицепе индикатора, предупреждающего необходимости замены накладок, или оптического устройства, устанавливаемого по крайней мере на одной накладке каждого тормоза каждого колеса, которые должны предупреждать водителя на его рабочем месте о необходимости замены накладок. В качестве оптического предупреждающего сигнала может использоваться желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.1.29.2 выше, при условии, что этот сигнал соответствует требованиям пункта 5.2.1.29.6 выше"**.

5.2.2.8.2.2 Оценка износа фрикционных поверхностей тормозных дисков или барабанов может осуществляться только путем непосредственного измерения конкретного элемента **или проверки индикаторов износа любого тормозного диска или барабана**, 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 необходимые для этого инструменты и операции;

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

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

Приложение 5

Поправки к Правилам № 13-Н (торможение)  
(приняты GRRF на ее шестидесятой сессии, см. пункт 17)

Пункт 5.1.1.5 исключить.

Пункт 5.1.1.6, изменить нумерацию на пункт 5.1.1.5.

Добавить новые пункты 5.1.4-5.1.4.3 следующего содержания:

- "5.1.4 Положения о периодических технических проверках тормозных систем**
- 5.1.4.1** Должна обеспечиваться возможность оценки износа элементов рабочего тормоза, которые могут изнашиваться, 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 пункте 5.2.11.2 настоящих Правил.
- 5.1.4.2** Должна обеспечиваться возможность использования простой процедуры проверки правильности режима функционирования тех комплексных электронных систем, которые осуществляют контроль за торможением. Если требуется особая информация, то к ней обеспечивается свободный доступ.
- 5.1.4.2.1** Во время предоставления официального утверждения должны быть кратко в конфиденциальном порядке охарактеризованы средства, используемые для защиты от простой несанкционированной модификации режима работы с учетом средств проверки, выбранных заводом-изготовителем (например, предупредительного сигнала). В альтернативном случае данное требование о защите считается выполненным, если имеются дополнительные средства проверки режима функционирования.
- 5.1.4.3** В статических условиях на динамометрическом стенде или на барабанном устройстве для испытания тормозов должно развиваться максимальное тормозное усилие".

Пункты 5.2.11.2.1 - 5.2.11.2.2 изменить следующим образом:

"5.2.11.2 Проверка износа фрикционных элементов рабочих тормозов

5.2.11.2.1 Должна обеспечиваться возможность использования простой процедуры **оценки** износа накладок рабочих тормозов снаружи или снизу транспортного средства **без снятия колес, при помощи соответствующих смотровых отверстий или каким-либо иным способом. Это может быть обеспечено с использованием имеющихся в ремонтной мастерской простых стандартных инструментов или обычного оборудования для осмотра транспортных средств.** В качестве альтернативы допускаются звуковые или оптические устройства, устанавливаемые по крайней мере на одну накладку каждого тормоза каждого колеса, которые должны **предупреждать** водителя на его рабочем месте о необходимости замены накладок. В качестве оптического предупреждающего сигнала может использоваться желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.21.1.2 ниже.

5.2.11.2.2 Оценка износа фрикционных поверхностей тормозных дисков или барабанов может осуществляться только путем непосредственного измерения **конкретного элемента или проверки индикаторов износа любого тормозного диска или барабана,** 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 требуемого демонтажа, а также необходимые для этого инструменты и операции;
- b) информацию, определяющую максимальный приемлемый предел износа в тот момент, когда возникает необходимость в замене накладок.

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

Включить новые пункты 12 и 12.1 следующего содержания:

**"12. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**12.1 До истечения 24 месяцев после даты вступления в силу дополнения 5 к первоначальному варианту настоящих Правил Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения ЕЭК на основании Правил без поправок".**

## Приложение 6

Круг ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по сцепным устройствам (Правила № 55)  
(приняты GRRF на ее шестидесятой сессии, см. пункт 45)

### Круг ведения:

1. Неофициальная группа рассматривает необходимость включения дополнительных альтернативных процедур испытания и, если это потребуется, дополнительных поправок и исправлений к Правилам № 55 (сцепные устройства) для рассмотрения в рамках GRRF.
2. Основой для обсуждения будет служить неофициальный документ № GRRF-58-5.
3. При необходимости неофициальная группа разрабатывает дополнительный метод испытания и предлагает альтернативные критерии оценки. В своей работе неофициальная группа будет учитывать, в частности, технический опыт Комитета "CARLOS TC", а также результаты обсуждений, проводившихся в рамках неофициальной группы и GRRF.
4. Целевой датой завершения работы неофициальной группы является шестьдесят третья сессия GRRF (февраль 2008 года).

### Правила процедуры:

1. Неофициальная группа открыта для участия всех членов GRRF. Ограничение числа представителей любой страны и организации для участия в работе неофициальной группы в данный момент не предполагается.
2. Работой неофициальной группы будут руководить председатель и секретарь.
3. Официальным языком неофициальной группы является английский язык.
4. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены за десять рабочих дней до начала совещания.

5. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной группы не позднее чем за две недели до начала всех запланированных совещаний.
6. В процессе работы участники будут стремиться к достижению консенсуса. Если консенсуса достичь невозможно, председатель группы представляет различные точки зрения Рабочей группе GRRF.
7. Информация о ходе работы неофициальной группы будет, как правило, представляться в виде неофициального документа председателем или другим членом группы, которому это было поручено сделать на последнем совещании.
8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате; создание собственного вебсайта в данный момент не предполагается.

Приложение 7

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Неофициальная группа по</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
гтп, касающимся тормозных систем пассажирских транспортных средств (ГТПШТС)	г-н И. Ярнольд тел.: 44 207 944-2080 факс: 44 207 944-2169 электронная почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	г-н М. Бирли (КСАОД) электронная почта: malcolm.brearley-contr@trw.com
гтп, касающимся тормозной системы мотоциклов (ГТПМ)	г-н Д. Дейвис тел.: 1 613 998-1956 факс: 1 613 990-2913 электронная почта: davisda@tc.gc.ca	г-н П. Чеснел (МАЗМ) тел.: 41 22 920-2120 факс: 41 22 920-2121 электронная почта: pchesnel@immamotorcycles.org
гтп, касающимся шин	г-н И. Ярнольд тел.: 44 207 944-2080 факс: 44-207 944-2169 электронная почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	г-н Ж.-К. Нуаромм (ЕТОПОК) тел.: 32 2 344 4059 факс: 32 2 344 1234 электронная почта: infio@etrto.org
тормозным накладкам	г-н В. Ротманн тел.: 49-2171 501- 577 факс: 49-2171 501- 530 электронная почта: wrothmann@tmdfriction.com	<u>1/</u>
сменным тормозным дискам и барабанам (СД-Б)	г-н В. Гаупп тел.: 49 201 825-4139 факс: 49 201 825-4185 электронная почта: <a href="mailto:wgaupp@tuev-nord.de">wgaupp@tuev-nord.de</a>	<u>1/</u>

электронным г-н Л. Палкович  
системам контроля (для передачи г-ну Дж. Бретту)  
устойчивости тел.: 36 1 371-5950  
транспортных факс: 36-1 203-1167  
средства (ЭКУТС) электронная почта:  
brett@tuvnord.hu

КСАОД

механическим г-н А. Сигуарт  
сцепным тел.: 49 221 903 4700  
устройствам 2/ факс: 49 221 903 2938  
электронная почта:  
asigwart@ford.com

г-н Й. Вестофелинг  
тел.: 49 89 32950 722  
факс: 49 89 32950 720  
электронная почта  
juergen.westphaeling@tuev-sued.de

1/ Предстоит определить.

-----