



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2007/45
12 April 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Сто сорок вторая сессия
Женева, 26-29 июня 2007 года
Пункт 4.2.6 предварительной повестки дня

СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам

Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 64
(Запасные колеса/шины для временного использования)

Поправки к предложению по проекту поправок к Правилам № 64

Представлено Европейской технической организацией по вопросам
пневматических шин и ободьев колес

В настоящем документе излагается позиция Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) в отношении документа ECE/TRANS/WP.29/2007/31. Этот документ основан на документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.7 с поправками, указанными в приложении 2 к докладу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/61, утвержденному GRRF на ее шестьдесят первой сессии.

A. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. ЕТОПОК передала документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/23, в котором предлагается включить поправки в документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.7, с тем чтобы ограничить задержку срабатывания сигнала систем предупреждения о спущенной шине до пяти минут, а также испытывать систему предупреждения о спущенной шине (СПСШ) в более широком скоростном диапазоне транспортного средства. В развитие этого предложения 10 июля 2006 года было представлено дополнительное обоснование, суть которого излагается ниже.
2. Как уже отмечалось на последней сессии GRRF, ЕТОПОК не поддерживает техническое требование в отношении официального утверждения типа СПСШ, указанное в документе ECE/TRANS/WP.29/2007/31.
3. ЕТОПОК хотела бы обратить внимание WP.29 на следующие факты:
 - а) нынешний уровень знаний изготовителей шин, а также принятая для СПСШ процедура испытания для официального утверждения типа, возможно, в недостаточной степени обеспечивают безопасность эксплуатации шин, пригодных для использования в спущенном состоянии вместе с системами предупреждения о спущенных шинах, в ряде обоснованно предполагаемых обычных условиях движения, например в Европе; документ ECE/TRANS/WP.29/2007/31, допускающий излишне длительную задержку срабатывания сигнала СПСШ, по всей видимости, не соответствует директиве 2001/95 ЕС, касающейся общей безопасности продукции;
 - б) если процедура испытания СПСШ будет допускать 20-минутную задержку срабатывания сигнала, а также возможную 20-минутную задержку срабатывания сигнала выхода шины из строя при постоянном давлении 70 кПа и максимальной скорости 100 км/ч, то ЕТОПОК будет настаивать на добавлении в пункт 6 Правил № 64 нового подпункта, предписывающего знакомить владельцев транспортных средств с соответствующей информацией, содержащей описание эксплуатационных характеристик СПСШ и ограничения для предотвращения неправомерного использования этой системы безопасности, как это предусмотрено в нижеизложенном предложении:

B. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Включить новый подпункт 6.1.6 следующего содержания:

"6.1.6 указание на потенциальный риск несрабатывания предупреждающего сигнала СПСШ о спущенной шине в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии при движении со скоростью более 100 км/ч".

С. ОБОСНОВАНИЕ

Шины, пригодные для использования в спущенном состоянии, должны быть способны использоваться в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии, т.е. при давлении менее 70 кПа, и обеспечивать в этом режиме установленные характеристики с точки зрения максимально разрешенной скорости и расстояния (или времени). См. ссылку на дополнение 14 к Правилам № 30, в котором отмечается: 80 км (или один час) при 80 км/ч и давлении 0 кПа. При таких эксплуатационных характеристиках шины, пригодные для использования в спущенном состоянии, изначально безопаснее обычных шин.

Следует также подчеркнуть некоторые другие различия между обычными шинами и шинами, пригодными для использования в спущенном состоянии:

а) во-первых, в случае остановки пользователи не могут определить невооруженным глазом, что шина, пригодная для использования в спущенном состоянии, не накачена, даже если из такой шины выпущен весь воздух;

б) во-вторых, поскольку после потери давления шина, пригодная для использования в спущенном состоянии, будет сохранять высокий уровень эксплуатационных характеристик при высокоскоростном движении, водитель не сможет получить никакого четкого предварительного сигнала до внезапного выхода из строя шины, которая использовалась в условиях движения с превышением максимальной разрешенной скорости и расстояния (или времени), указанных выше. Экспериментальным путем было подтверждено, что, если скорость превышает 80 км/ч и давление в шине составляет менее 70 кПа, расстояние (или время), которое пользователь может пройти в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии в условиях безопасности при увеличении скорости и/или уменьшения давления резко сокращается (например, до менее чем до пяти минут при скорости 130 км/ч при полностью спущенной шине).

Исходя из этого, водитель должен надлежащим образом и своевременно предупреждаться с помощью системы предупреждения о спущенной шине (СПСШ) о необходимости снижения скорости автомобиля до максимально разрешенной скорости (80 км/ч), а также информироваться о любом ограничении эксплуатационных

характеристик СПСШ в целях предупреждения неправомерного использования этой системы безопасности.

Эксплуатационные характеристики СПСШ, такие, как чувствительность к потере давления и реактивность, а также условия испытаний для официального утверждения типа СПСШ должны соответствовать потребностям с точки зрения безопасности любых пользователей в обычных возможных условиях движения, например в Европе, при средней максимальной скорости движения по автомагистралям, составляющей 130 км/ч, и отвечать директиве 2001/95/ЕС, касающейся общей безопасности продукции.

ЕТОПОК неоднократно информировала GRRF об этом, предлагая изменить техническое предписание для официального утверждения типа СПСШ таким образом, чтобы испытание для официального утверждения типа СПСШ гарантировало соблюдение следующего условия:

При скорости движения транспортного средства 130 км/ч или выше СПСШ должна быть способна предупреждать водителя в течение не более пяти минут о снижении давления в шине, пригодной для использования в спущенном состоянии, более чем на 100 кПа по сравнению с рекомендованным давлением.
