



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63
15 April 2008

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 О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ
(4-8 февраля 2008 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1 - 2	4
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	3	4
III. СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRRF ПО РАЗРАБОТКЕ ГТП, КАСАЮЩИХСЯ ШИН (гтп-ШИНА) (пункт 2 повестки дня).....	4	5
IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня).....	5 - 14	5

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
V. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 4 повестки дня).....	15 - 17	8
VI. ПРАВИЛА № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 5 повестки дня)	18 - 19	8
VII. ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня)	20 - 22	9
VIII. ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления) (пункт 7 повестки дня)	23	10
IX. ШИНЫ (пункт 8 повестки дня)	24 - 38	10
X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня).....	39 - 41	14
XI. СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRRF ПО ЭЛЕКТРОННОМУ КОНТРОЛЮ УСТОЙЧИВОСТИ (ЭКУ) (пункт 10 повестки дня).....	42 - 49	15
XII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	50	18

Приложения

I. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе шестьдесят третьей сессии без условного обозначения (GRRF-63-...)	19
II. Проект поправок к Правилам № 78 (торможение мотоциклов).....	23
III. Круг ведения и правила процедуры неофициальной группы по контролю давления в шинах (КДШ)	25

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
IV.	Промежуточный доклад и рекомендация по разработке глобальных технических правил, касающихся электронного контроля устойчивости (ЭКУ) для легких транспортных средств	27
V.	Неофициальные группы GRRF:	29
VI.	Предложение по проекту дополнения 7 к Правилам № 13-Н (торможение) ¹	

¹ По практическим соображениям это приложение будет распространено в виде добавления (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63/Add.1).

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою шестьдесят третью сессию 4-8 февраля 2008 года под председательством г-на И. Ярнолда (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, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии участвовали также представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Фонда "Автомобиль и общество" (Фонда ФИА), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской федерации дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) и Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).
2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/1; неофициальный документ № GRRF-63-01, указанный в приложении I к докладу

3. GRRF включила новый пункт 9 с) (Правила № 124, касающиеся сменных колес) повестки дня и утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/1 и порядок работы (GRRF-63-01).

**III. СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRRF ПО РАЗРАБОТКЕ ГТП,
КАСАЮЩИХСЯ ШИН (гтп-ШИНА) (пункт 2 повестки дня)**

4. GRRF отметила, что рабочая группа по гтп-ШИНА провела свое четвертое неофициальное совещание накануне сессии GRRF (результаты см. в пункте 8 а) повестки дня, пункты 24 и 25).

IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)

A. Обмен мнениями относительно гтп, касающихся торможения пассажирских транспортных средств (пункт 3 повестки дня)

5. GRRF приняла к сведению решение АС.3 вернуться к рассмотрению этого вопроса после завершения подготовки гтп, касающихся электронного контроля устойчивости (ЭКУ) (см. доклад WP.29 ECE/TRANS/WP.29/1064, пункт 102).

B. Дополнительные системы замедления (пункт 3 b) повестки дня)

6. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии в ожидании дополнительной информации от Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE).

C. Требования к АБС прицепа на случай неисправности (пункт 3 с) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/3; неофициальный документ № GRRF-63-18, указанный в приложении I к докладу

7. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

D. Запасные колеса/шины для временного использования (пункт 3 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/4

8. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

E. Передача данных ИСО (пункт 3 е) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/5; неофициальный документ № GRRF-63-40, указанный в приложении I к докладу

9. Ссылаясь на документ GRRF-63-40, эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/5, с тем чтобы обеспечить совместимость между буксирующими транспортными средствами и прицепами в отношении коммуникационных сообщений и сигналов в соответствии со стандартом ISO 11992. GRRF приняла этот документ и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2008 года в качестве дополнения 1 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

F. Согласование Правил № 13 с Правилами № 13-Н (пункт 3 f) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/3; неофициальный документ № GRRF-63-22, указанный в приложении I к докладу

10. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

G. Системы вспомогательного торможения (СВТ) (пункт 3 g) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2; неофициальные документы № GRRF-63-05, GRRF-63-06-Rev.1, GRRF-63-07, GRRF-63-11, GRRF-63-12, GRRF-63-19, GRRF-63-21, GRRF-63-29, GRRF-63-36, GRRF-63-37, GRRF-63-38, GRRF-63-39, GRRF-63-45 и GRRF-63-46, указанные в приложении I к докладу

11. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRRF-63-36, обосновывающий включение в Правила № 13-Н новых требований к системам вспомогательного торможения (СВТ), изложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2. После обмена мнениями GRRF согласилась с тем, что предписания в отношении конструкции таких систем не должны носить ограничительный характер. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-63-11, в котором перечислен ряд имеющихся исследований по вопросу об эффективности этих систем с точки зрения безопасности. Он также внес на рассмотрение документ GRRF-63-05 для исправления некоторых редакционных ошибок, выявленных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2. Ссылаясь на обоснование, содержащееся в документе GRRF-63-39, эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRRF-63-06-Rev.1, в котором предлагается поправка к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2. Эксперты от Дании, Нидерландов и Соединенного

Королевства предложили уточнить определение СBT (соответственно GRRF-63-38, GRRF-63-37 и GRRF-63-29). Эксперт от Индии высказался за распространение этого метода испытаний на все типы источников энергии (GRRF-63-19).

12. После обсуждения GRRF согласилась с предложением, которое воспроизводится в документе GRRF-63-46. Эксперт от ЕК вызвался организовать совещание группы экспертов в Брюсселе (намечено на 17 апреля 2008 года) для обсуждения оставшихся вопросов (GRRF-63-07, GRRF-63-12, GRRF-63-21 и GRRF-63-45) и пригласил всех делегатов принять в нем участие. GRRF приветствовала это предложение и решила вернуться к рассмотрению данного вопроса на своей следующей сессии в сентябре 2008 года на основе пересмотренного предложения ЕК. Примечание: на своей сессии в марте 2008 года Всемирный форум одобрил предложение Председателя GRRF об учреждении под эгидой GRRF совместно с Европейской комиссией новой неофициальной группы по системам вспомогательного торможения (СBT) (см. доклад WP.29 ECE/TRANS/WP.29/1066, пункт 27).

Н. Прочие вопросы (пункт 3 h) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRRF-63-08, GRRF-63-13, GRRF-63-30 и GRRF-63-31, указанные в приложении I к докладу

13. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRRF-63-08, который призван уточнить положение приложения 11 к Правилам № 13 и в котором указывается, какие варианты и модификации тормозной системы могут быть охвачены конкретным испытанием и протоколом испытания. GRRF приветствовала это предложение и приняла к сведению ряд замечаний. Эксперт от Германии вызвался подготовить обновленное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRRF в качестве официального документа. Для этой цели он предложил всем экспертам направить ему (wgaupp@tuev-nord.de) в надлежащее время свои письменные замечания.

14. GRRF решила перенести на свою следующую сессию рассмотрение документов GRRF-63-13, GRRF-63-30 и GRRF-63-31.

V. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 4 повестки дня)

A. Согласование требований в отношении торможения мотоциклов (пункт 4 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/2008/21, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/9, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/13; неофициальные документы № GRRF-61-25, GRRF-62-16 и GRRF-62-37, указанные в приложении I к докладу

15. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/13 (заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/9), в котором предлагается включить в Правила № 78 альтернативный метод определения пикового коэффициента торможения (ПКТ). GRRF рассмотрела и приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать этот документ в измененном виде WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2008 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 78.

16. По просьбе Исполнительного комитета (AC.3) Соглашения 1998 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1064, пункт 96) GRRF рассмотрела и одобрила предложенную поправку к пункту 4.1.1.3 гтп № 3, которая воспроизводится в документе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/21.

17. GRRF предпочла принять обе поправки к Правилам № 78 и гтп № 3 одновременно в ходе сессии WP.29 в июне 2008 года. Председатель сообщил о своем намерении проинформировать об этом WP.29 и AC.3.

VI. ПРАВИЛА № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRRF-63-03, GRRF-63-04 и GRRF-63-43, указанные в приложении I настоящего доклада

18. От имени Председателя неофициальной группы по механическим сцепным устройствам эксперт от Германии сообщил о ходе работы этой группы (GRRF-63-43). Он проинформировал о намерении неофициальной группы вновь собраться в Брюсселе 14 марта 2008 года.

19. Эксперт от ИСО ознакомил GRRF с новой системой автоматической сцепки, которая соединяет пневматические и электрические устройства между грузовым автомобилем и прицепом, что делает процесс сцепки и расцепки намного безопаснее для водителей. Эта технология по-прежнему находится в стадии разработки, однако, как он надеется, в будущем она может быть положена в основу правил. Он также внес на рассмотрение документ GRRF-63-03, в котором предлагается включить в Правила № 55 определенные положения, содержащиеся в стандартах ISO 3842:2006 и ISO 12357-2:2007 (для целей официального утверждения), и документ GRRF-63-04, касающийся некоторых положений, предусмотренных в стандарте ISO/TS 20825:2003, в качестве основы для нового предписания в рамках Соглашения 1997 года (для целей периодических технических осмотров). GRRF приветствовала оба предложения и передала их неофициальной группе для дальнейшего рассмотрения.

VII. ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/18/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7; неофициальные документы GRRF-63-10, GRRF-63-41 и GRRF-63-42, указанные в приложении I к докладу

20. От имени неофициальной группы по сменным дискам и барабанам (СД-Б) эксперт от Германии представил документ GRRF-63-10 для уточнения в Правилах № 90 процедуры официального утверждения типа неоригинальных сменных дисков и барабанов. Он добавил, что неофициальной группе пока не удалось достичь согласия по вопросу о характере маркировки ("постоянная маркировка" или "наносимая маркировка"). GRRF приняла к сведению ряд замечаний. Было решено вернуться к рассмотрению этого вопроса на следующей сессии в сентябре 2008 года на основе нового предложения неофициальной группы с учетом полученных комментариев. Примечание: GRRF, возможно, пожелает принять на своей следующей сессии решение о продолжении работы над документом ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/16, который был одобрен на пятьдесят восьмой сессии GRRF, но еще не был передан WP.29.

21. GRRF отметила документы GRRF-63-41 и GRRF-63-42, предусматривающие включение в Правила "сменного кода" для идентификации тормозных дисков и тормозных барабанов в качестве оригинальных сменных деталей. Делегаты от МОПАП и МАЗМ по отдельности напомнили GRRF, что вопросы, касающиеся оригинального оборудования, следует рассматривать в рамках соответствующих правил, связанных с

официальным утверждением транспортных средств (например правил № 13, 13-Н и 78), а не Правил № 90. Тем не менее GRRF решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей следующей сессии. Для этой цели секретариату было поручено распространить оба предложения с официальными условными обозначениями.

22. GRRF решила вернуться к рассмотрению оставшихся документов на своей следующей сессии.

VIII. ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления) (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRRF-63-09, указанный в приложении I к докладу

23. Эксперт от Российской Федерации снял с рассмотрения документ GRRF-63-09 и вызвался при необходимости подготовить новое предложение для обсуждения на следующей сессии GRRF.

IX. ШИНЫ (пункт 8 повестки дня)

A. Согласование правил, касающихся шин (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRRF-63-20, указанный в приложении I к докладу

24. Эксперт от ЕТОПОК, секретарь рабочей группы по гтп-ШИНА, проинформировал GRRF о результатах работы над глобальными техническими правилами (гтп) по шинам, которые были достигнуты на неофициальном совещании, состоявшемся 4 февраля 2008 года накануне сессии GRRF. В связи с областью применения проекта гтп он сообщил, что неофициальная группа рассмотрела предложение Индии (GRRF-63-20). Он добавил, что эта группа продолжает заниматься вопросом о включении в область применения шин для легких грузовых автомобилей, возможно на основе положений, касающихся требования для шин, предназначенных для автомобилей массой менее 4 536 кг (10 000 фунтов), а не шин для пассажирских автомобилей, о чем указывалось ранее. Представители шинной промышленности изучат последствия до следующего совещания. Он также отметил, что, за исключением области применения, работа над остальными вопросами продвигается вполне успешно. Он сообщил о намерении неофициальной группы представить на сессии GRRF в сентябре 2008 года первый проект гтп, касающихся шин, на основе неофициальных документов, включая подробную оценку последствий.

25. Председатель предложил рабочей группе по гтп-ШИНА вновь собраться в связи с шестьдесят четвертой сессией GRRF.

В. Правила № 30 (пневматические шины) (пункт 8 b) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRRF-62-25, указанный в приложении I к докладу

26. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRRF-62-25, в котором предлагается включить в правила № 30 и 54 новые положения для указания в сообщении, касающемся официального утверждения типа, коэффициента сопротивления шин качению. Эксперт от ИСО проинформировал GRRF, что стандарт ISO 28580, направленный на повышение точности метода измерения, как ожидается, будет опубликован к концу 2008 года. Эксперт от ЕТОПОК напомнил о вопросах, которые им были подняты на предыдущей сессии GRRF, и предложил подождать конкретных данных о надежности и воспроизводимости результатов нового метода испытаний.

27. После обсуждения целый ряд экспертов в принципе высказался за включение положений, касающихся сопротивления шин качению, в правила № 30 и 54 на основе предложений, содержащихся в документе GRRF-62-25. GRRF согласилась с предложением Председателя принять эти положения на следующей сессии GRRF, когда уже будет точно известен график опубликования стандарта ISO 28580. Секретариату было поручено распространить документ GRRF-62-25 с официальным условным обозначением.

С. Правила № 106 (пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств (пункт 8 с) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/21 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/8; неофициальные документы № GRRF-63-14 и GRRF-63-15, указанные в приложении I к настоящему докладу

28. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/8, в котором предлагается согласовать единицы, используемые для измерения давления в шине. GRRF приняла это предложение и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для обсуждения на их сессиях в июне 2008 года в качестве проекта дополнения б к Правилам № 106.

29. Эксперт от ЕТОПОК также внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20, предлагающий включить в эти Правила новое определение и маркировку для шин лесных транспортных средств. GRRF приняла к сведению ряд замечаний, касающихся необходимости изменения нынешнего названия Правил и примечания к таблице части D в приложении 7. Секретариату было поручено выяснить, нужно ли вносить поправки в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3), с тем чтобы включить определение внедорожной подвижной техники. GRRF решила провести на своей следующей сессии в сентябре 2008 года окончательное рассмотрение этого документа.

30. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/21 и Согг.1 относительно использования в Правилах нового определения и маркировки шин лесных транспортных средств. GRRF приняла к сведению несколько оговорок, касающихся исключения некоторых размеров шин для "вездеходных машин" и потенциальных последствий, которые это решение может иметь для шин других категорий транспортных средств. GRRF решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей следующей сессии в сентябре 2008 года.

31. GRRF рассмотрела документ GRRF-63-14, представленный ЕТОПОК, относительно согласования в Правилах № 106 положений, касающихся уведомления об официальном утверждении, с положениями правил № 30, 54 и 75. Эксперт от Соединенного Королевства высказался за сохранение требования о том, чтобы чертежи представлялись подателем заявки на официальное утверждение. Эксперт от ЕТОПОК вызвался подготовить пересмотренное предложение. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии на основе официального документа. В этой связи Председатель GRRF предложил всем экспертам уточнить их позицию по данному вопросу, с тем чтобы можно было принять решение на следующей сессии.

32. GRRF также обсудила предложение ЕТОПОК об исправлении в Правилах положения, касающегося процедуры испытания на нагрузку/скорость в отношении скорости вращения испытательного барабана (GRRF-63-15). GRRF приняла это предложение, которое воспроизводится ниже, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2008 года в качестве исправления 1 к дополнению 5 к Правилам № 106.

Приложение 9, пункт 3.2 исправить следующим образом:

"3.2 Скорость вращения испытательного барабана: **20 км/ч**".

D. Правила № 109 (шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования и их прицепов (пункт 8 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/6; неофициальные документы № GRRF-63-16 и GRRF-63-24, указанные в приложении I к настоящему докладу

33. Напомнив об обсуждении, состоявшемся в ходе предыдущей сессии GRRF, эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/6, в котором предлагается включить в Правила № 109 новые требования, касающиеся шин с восстановленным протектором и дополнительной защитой боковины (ДЗБ). Эксперт от Франции высказался за то, чтобы добавить в это предложение определение ДЗБ, содержащееся в документе GRRF-63-24. Эксперт от ЕТОПОК также отметил необходимость адаптации метода осмотра шины с восстановленным протектором с учетом технического прогресса, с тем чтобы можно было использовать и другие средства такой проверки.

34. После обсуждения эксперт от Нидерландов вызвался подготовить новое предложение с учетом полученных замечаний. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии на основе официального документа.

E. Системы контроля давления в шинах (СКДШ) (пункт 8 e) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRRF-63-23 и GRRF-63-33, указанные в приложении I к настоящему докладу

35. От имени Председателя неофициальной группы по контролю давления в шинах (КДШ) эксперт от Германии сообщил об итогах совещания этой группы, состоявшегося в Бонне 28-29 ноября 2007 года. Он добавил, что все рабочие документы имеются на вебсайте GRRF: <<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-inftrm1.html>>, и сообщил о намерении этой неофициальной группы вновь собраться в Бонне 18-19 марта 2008 года.

36. GRRF рассмотрела документ GRRF-63-33 и приняла положения о круге ведения и правила процедуры неофициальной группы по КДШ, которые воспроизводятся в приложении III к настоящему докладу. В этой связи Председатель напомнил неофициальной группе о необходимости своевременной подготовки предложений, с тем чтобы их можно было обсудить на следующей сессии GRRF в сентябре 2008 года.

37. Эксперт от Германии предложил проект новых правил, касающихся официального утверждения систем оперативной сигнализации потери давления в шинах, а также систем контроля давления в шинах и систем предупреждения о разгерметизации шин для механических транспортных средств (GRRF-63-23). GRRF приняла к сведению ряд замечаний и передала это предложение неофициальной группе по КДШ для дальнейшего рассмотрения.

F. Обмен информацией о национальных и международных требованиях относительно шин (пункт 8 f) повестки дня

38. GRRF отметила, что никакой новой информации по этому вопросу представлено не было.

X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня)

A. Уточнение области применения правил, относящихся к ведению GRRF (пункт 9 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4

39. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

B. Обмен информацией о национальных и международных предписаниях в области безопасности (пункт 9 b) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRRF-63-28, указанный в приложении I к настоящему докладу

40. GRRF с интересом заслушала сообщение Японии о статистике дорожно-транспортных происшествий при наезде сзади, причиной которых являются большегрузные транспортные средства (GRRF-63-28). Эксперт от Японии

проинформировал о своем намерении подготовить проект правил, касающихся тормозных систем смягчения столкновений транспортных средств. В этой связи Председатель предложил всем экспертам направить все соответствующие сведения по данному вопросу эксперту от Японии.

С. Правила № 124 (сменные колеса) (пункт 9 с) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRRF-63-02, указанный в приложении I к настоящему докладу

41. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRRF-63-02, в котором предлагается расширить область применения Правил № 124 и разъяснить либо уточнить текст некоторых положений. GRRF решила рассмотреть данный вопрос на своей следующей сессии. Для этой цели секретариату было поручено распространить документ GRRF-63-02 с официальным условным обозначением.

XI. СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRRF ПО ЭЛЕКТРОННОМУ КОНТРОЛЮ УСТОЙЧИВОСТИ (ЭКУ) (пункт 10 повестки дня)

А. Разработка проекта гтп, касающихся ЭКУ (пункт 10 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/14;
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/27/Rev.1 и Corr.1; неофициальные документы № GRRF-63-26-Rev.1, GRRF-63-34, GRRF-63-35 и GRRF-63-44-Rev.1, указанные в приложении I к докладу

42. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, председательствующий в рабочей группе по ЭКУ, сообщил о ходе подготовки глобальных технических правил (гтп), касающихся электронных систем контроля устойчивости, которые были достигнуты на третьем неофициальном совещании в Париже 8-10 января 2008 года. Он напомнил о просьбе АС.3 представить проект гтп, при необходимости заключив неурегулированные вопросы в квадратные скобки, для принятия принципиального решения на сессии в марте 2008 года, что позволило бы провести голосование по их введению в Глобальный регистр на июньской сессии 2008 года. Ссылаясь на документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/14, он проинформировал GRRF, что неофициальная группа достигла заметного прогресса и что итоги обсуждений, состоявшихся на совещании, отражены в документе GRRF-63-26.

43. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/27/Rev.1 и Corr.1, касающийся конфиденциальности данных о системах ЭКУ с точки зрения интеллектуальной собственности. В связи с положениями относительно выявления сбоя ЭКУ эксперт от Соединенных Штатов Америки предложил альтернативную формулировку для пункта 5.5.1, касающегося режима отключения систем ЭКУ по умолчанию (GRRF-63-35). Эксперты от Дании высказались за автоматическое реактивирование ЭКУ в случае превышения транспортным средством определенной скорости (GRRF-63-34).

44. В связи с обозначением функции контроля, упомянутой в пункте 5.5.3 проекта гтп, GRRF отметила, что Корея и Соединенные Штаты Америки отдают предпочтение символу "ESC OFF" (ЭКУ ОТКЛ.), а Бельгия, Германия, Европейская комиссия, Индия, Нидерланды, Соединенное Королевство и Франция - только символу ESC (ЭКУ) без слова "OFF" (ОТКЛ.).

45. После подробного обсуждения GRRF урегулировала целый ряд открытых вопросов. Однако GRRF не смогла достичь согласия по альтернативным предложениям для пунктов 5.5.1 и 5.5.3 проекта гтп и решила оставить оба альтернативных текста в квадратных скобках. GRRF приняла проект гтп по ЭКУ, который воспроизводится в документе GRRF-63-26-Rev.1. Секретариату было поручено передать одобренное предложение WP.29 и AC.3 для принятия принципиального решения на их сессиях в марте 2008 года и, при условии согласия AC.3, для его введения путем голосования в Глобальный регистр на их сессиях в июне 2008 года. Примечание: на своей мартовской сессии 2008 года AC.3 на основе консенсусного решения согласился с предложением Председателя GRRF (см. доклад WP.29 ECE/TRANS/WP.29/1066, пункт 65 и неофициальный документ № WP.29-144-28).

46. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, выступая в качестве спонсора гтп по ЭКУ, представил промежуточный доклад (GRRF-63-44) и рекомендацию по разработке проекта гтп. GRRF приняла этот документ, воспроизводимый в приложении IV к настоящему докладу (GRRF-63-44-Rev.1).

В. Согласование правил № 13 и 13-Н (пункт 10 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/28; неофициальные документы № GRRF-63-17, GRRF-63-27 и GRRF-63-32-Rev.1, указанные в приложении I к докладу

47. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/28, эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRRF-63-32, в котором предлагается согласовать Правила № 13-Н с новыми положениями об электронном контроле устойчивости. Эксперт от Фонда ФИА высказался за обязательную установку систем ЭКУ на всех транспортных средствах. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и согласилась с предложением о факультативной установке систем ЭКУ на механических транспортных средствах. Вместе с тем Договаривающиеся стороны могут предписывать обязательную установку при транспонировании новых требований по ЭКУ в свое национальное или региональное законодательство.

48. Учитывая предложение о факультативной установке систем ЭКУ на транспортных средствах, эксперты от Японии и Российской Федерации сняли с рассмотрения документы GRRF-63-17 и GRRF-63-27.

49. После обсуждения GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/28, воспроизводимый в приложении VI к настоящему докладу (см. ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63/Add.1). Секретариату было поручено передать его WP.29 и AC.1 для обсуждения на их сессиях в ноябре 2008 года в качестве проекта дополнения 7 к Правилам № 13-Н при условии окончательного рассмотрения на шестьдесят четвертой сессии GRRF в сентябре 2008 года. Примечание: на своей сессии в марте 2008 года Всемирный форум решил изменить переходные положения, установив точные даты, а именно "1 ноября 2011 года", вместо "24 месяцев после даты вступления в силу" (см. доклад WP.29 ECE/TRANS/WP.29/1066, пункт 25).

XII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

50. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня шестьдесят четвертой сессии, которая должна состояться в Женеве 16 (14 час. 30 мин.) - 19 (12 час. 30 мин.) сентября 2008 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом. Предельный срок для представления официальных документов для этой сессии - 27 июня 2008 года².

² Для оказания содействия делегатам в подготовке поездки и бронировании гостиницы Председатель информирует их о том, что вопросы, касающиеся шин, будут обсуждаться в конце сессии.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО
ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRRF-63-....)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Председателем	-	A	Предварительная повестка дня, порядок работы	a)
02	Германией	9 c)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 124 (сменные колеса)	b)
03	ИСО	5	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 55 (механические сцепные устройства)	e)
04	ИСО	5	A	Предложение по новому проекту добавления к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств	e)
05	МОПАП	3 g)	A	Предлагаемое исправление к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2 (CBT)	a)
06- Rev.1	КСАОД	3 g)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2 (CBT)	a)
07	МОПАП	3 g)	A	Предлагаемая поправка к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2	a)
08	Германией	3 h)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13	a)
09	Российской Федерацией	7	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 79	a)
10	СД-Б	6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 90	a)
11	МОПАП	3 g)	A	Перечень имеющихся исследований по вопросу об эффективности систем вспомогательного торможения с точки зрения безопасности (CBT)	a)
12	МОПАП	3 g)	A	Обоснование для документа GRRF-63-07 (системы вспомогательного торможения)	a)
13	МОПАП	3 h)	A	Проект предложения по поправкам к Правилам № 13 (торможение)	c)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
14	ЕТОПОК	8 с)	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 106 (пневматические шины для сельскохозяйственных тракторов)	а)
15	ЕТОПОК	8 с)	А	Предложение по проекту исправления к Правилам № 106	а)
16	ЕТОПОК	8 d)	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 109 (шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования)	а)
17	Российской Федерацией	10 b)	А	Предложение Российской Федерации по вопросу о принятии в виде правил ЕЭК ООН предписаний в отношении электронных систем контроля устойчивости транспортных средств (ЭКУ)	а)
18	Индией	3 с)	А	Предложение Индии по проекту поправок к Правилам № 13 (торможение)	с)
19	Индией	3 g)	А	Предложение Индии по проекту поправок к Правилам № 13 и 13-Н (торможение)	а)
20	Индией	8 a)	А	Предложение Индии по изменению области применения гтп, касающихся шин	а)
21	Японией	3 g)	А	Предлагаемая поправка к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2 (СВТ)	а)
22	Германией	3 f)	А	Правила № 13 ЕЭК ООН: предлагаемые изменения в отношении Пересмотра б	с)
23	Германией	8 e)	А	Предложение по проекту новых правил: единообразные предписания, касающиеся официального утверждения систем оперативной сигнализации потери давления в шинах (ССП), систем контроля давления в шинах (СКДШ) и систем предупреждения о разгерметизации шин для механических транспортных средств	а)
24	Францией	8 d)	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 109	а)

№	Передач	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
25	Российской Федерацией	8 b)	A	Предложение по поправкам к правилам № 30 и 54 относительно информации изготовителя о коэффициенте сопротивления шины качению	b)
26- Rev.1	ЭКУ/США	10 a)	A	Проект глобальных технических правил, касающихся электронных систем контроля устойчивости (ЭКУ, вариант 5)	d)
27	Японией	10 b)	A	Предложение по проекту новых правил: единообразные предписания, касающиеся официального утверждения механических транспортных средств в отношении электронных систем контроля устойчивости	a)
28	Японией	9 b)	A	ДТП при наезде сзади, вызванные большегрузными автомобилями (статистические данные Японии)	a)
29	Соединенным Королевством	3 g)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2 (CBT)	a)
30	Соединенным Королевством	3 h)	A	Прочие вопросы: Правила № 13	c)
31	Соединенным Королевством	3 h)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (тормозные системы для транспортных средств категорий М, N и O)	c)
32- Rev.1	Европейской комиссией	10 b)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н (торможение)	d)
33	КДШ/Германией	8 e)	A	Создание неофициальной группы по КДШ	f)
34	США	10 a)	A	Предложение по поправкам к проекту гтп, касающихся ЭКУ	a)
35	Данией	10 a)	A	Предложение по поправкам к проекту гтп, касающихся ЭКУ	a)
36	ЕК/ТРЛ	3 g)	A	Системы вспомогательного торможения: обоснование предлагаемых требований	a)
37	Нидерландами	3 g)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2 (CBT)	a)
38	Данией	3 g)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2 (CBT)	a)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
39	КСАОД	3 g)	A	Директива ЕС, касающаяся систем вспомогательного торможения	a)
40	КСАОД	3 e)	A	Сообщения и сигнализация в соответствии со стандартом ISO 11992	a)
41	КСАОД	6	A	Проект предложения по поправкам к Правилам № 13-Н (торможение)	b)
42	КСАОД	6	A	Проект предложения по поправкам к Правилам № 13 (торможение)	b)
43	Германией	5	A	Промежуточный доклад о работе неофициальной группы по механическим сцепным устройствам (Правила № 55)	a)
44- Rev.1	США	10 a)	A	Промежуточный доклад и рекомендация по разработке глобальных технических правил, касающихся электронного контроля стабильности (ЭКУ) для легких транспортных средств	d)
45	МОПАП	3 g)	A	Предложение МОПАП, касающееся переходных положений и передачи сигналов для СBT	a)
46	Секретариатом	3 g)	A	Предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/2, согласованные на шестьдесят третьей сессии GRRF	c)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или документ был заменен
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа
- c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа
- d) Принят и передан WP.29 в качестве официального документа
- e) Передан рабочей группе по сцепным устройствам (Правила № 55)
- f) Передан рабочей группе по КДШ

Приложение II

ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРАВИЛАМ № 78 (ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ)
(принято GRRF на ее шестьдесят третьей сессии, см. пункт 15)

Приложение 3

Пункт 1.1.1 с) изменить следующим образом (включив новую сноску */):

- "с) поверхность имеет номинальный пиковый коэффициент торможения (ПКТ) $\geq 0,9$, если не указано иное*/.

Если происходит отрыв заднего колеса, то в этом случае может использоваться поверхность с номинальным пиковым коэффициентом торможения (ПКТ) менее 0,9".

Новое добавление 1, пункты 1.2 и 1.3 изменить следующим образом:

"1.2 Состояние транспортного средства:

- a) Испытание применяется для транспортных средств категорий L₁ и L₃.
- b) Антиблокировочная система должна быть **либо** отключена, либо деактивирована в диапазоне между 40 км/ч и 20 км/ч.
- c) Легкогруженое транспортное средство.
- d) Двигатель отсоединен.

1.3 Условия и процедура испытания:

- a) Начальная температура тормоза: $\geq 55^{\circ}\text{C}$ и $\leq 100^{\circ}\text{C}$
- b) Испытательная скорость: 60 км/ч или $0,9 V_{\text{max}}$ в зависимости от того, какая из этих величин меньше.

*/ Термин "номинальный" означает установленную величину для поверхности в процессе ее сертификации.

c) Применение тормозов:

Одновременное приведение в действие обоих органов управления системы рабочего тормоза, если такое оборудование установлено, либо единого органа управления системы рабочего тормоза в случае системы рабочего тормоза, воздействующей на все колеса.

Для транспортных средств, оснащенных единым органом управления системы рабочего тормоза, может оказаться необходимым изменить тормозную систему, если одно из колес не обеспечивает максимального замедления.

d) Тормозное усилие:

Усилие воздействия на орган управления, обеспечивающее максимальный коэффициент замедления транспортного средства, определенный в пункте 1.1 с).

Усилие воздействия на орган управления, прилагаемое во время торможения, должно быть постоянным.

e) Количество остановок: пока транспортное средство не достигнет своего максимального коэффициента замедления.

f) Для каждой остановки разогнать транспортное средство до испытательной скорости и затем привести в действие орган(ы) управления тормозной системы в соответствии с условиями, указанными в настоящем пункте".

Приложение III

КРУГ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ ПО КОНТРОЛЮ ДАВЛЕНИЯ В ШИНАХ (КДШ)

(приняты GRRF на ее шестьдесят третьей сессии, см. пункт 36)

A. Круг ведения

"Неофициальная рабочая группа по вопросам контроля давления в шинах" (далее именуемая неофициальной группой GRRF по КДШ):

1. Изучает вопросы, касающиеся контроля давления в шинах, и выявляет потенциальные возможности для повышения безопасности дорожного движения и эффективности расхода топлива.
2. Определяет и разрабатывает рабочие вопросы, составляет и осуществляет "дорожную карту".
3. Проводит анализ затрат-выгод для соответствующих установленных потенциальных решений.
4. Представляет проект предложений по правилам Рабочей группе GRRF.
5. Принимает во внимание международную деятельность в области стандартизации.
6. Мандат неофициальной группы по КДШ заканчивается в феврале 2009 года.

B. Правила процедуры

1. Участники

Неофициальная группа открыта для всех участников GRRF. Руководят работой неофициальной группы GRRF по КДШ председатель и секретарь.

2. Сессии

Не позднее чем за две недели до начала сессии секретариат распространяет уведомление о дате ее открытия вместе с сообщением о том, что документы и предварительная повестка дня имеются на вебсайте WP.29.

Основные документы, касающиеся каждого пункта предварительной повестки дня сессии, представляются секретарю и председателю не позднее чем за три недели до совещания. Доклад о работе предыдущего совещания распространяется не позднее чем за три недели до начала следующей запланированной сессии.

3. Язык

Официальным языком неофициальной группы является английский язык.

4. Консенсус

В процессе принятия решений достигается консенсус. Если консенсуса достичь невозможно, председатель неофициальной группы представляет различные позиции Рабочей группе GRRF.

Приложение IV

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ДОКЛАД И РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЭЛЕКТРОННОГО КОНТРОЛЯ УСТОЙЧИВОСТИ (ЭКУ) ДЛЯ ЛЕГКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

A. ЦЕЛЬ ДОКЛАДА

Настоящий доклад призван ознакомить с ходом разработки глобальных технических правил (гтп), касающихся электронных систем контроля устойчивости для легких транспортных средств (ЭКУ), и дать указания по ряду оставшихся вопросов, которые не удалось разрешить в рамках GRRF. В нем также содержатся рекомендации по принятию правил, если эти вопросы будут урегулированы Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года.

B. РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ

Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) поручил GRRF разработать правила после принятия официального предложения от Соединенных Штатов Америки, направленного на введение гтп в этой области. Документ, в котором изложены соображения по безопасности и указаны использованные правила и стандарты и т.д., издан 2 мая 2007 года под условным обозначением ECE/TRANS/WP.29/AC.3/16. Кроме того, АС.3 проинструктировал GRRF относительно оперативного планирования ее работы, с тем чтобы эти правила можно было принять до середины 2008 года.

В соответствии с указаниями по подготовке гтп GRRF незамедлительно приступила к работе в рамках неофициальной рабочей группы, которая собралась в июне 2007 года. В сентябре 2007 года неофициальная рабочая группа по ЭКУ провела второе совещание, прежде чем представить промежуточный доклад на сентябрьской сессии GRRF. GRRF приняла большую часть этой работы, дала указания по оставшимся частям и далее поручила неофициальной рабочей группе провести третье совещание для рассмотрения открытых вопросов (это совещание состоялось в январе 2008 года). Неофициальная рабочая группа представила GRRF свой второй промежуточный доклад на ее сессии в феврале 2008 года, на которой последний обновленный проект, за исключением нескольких по-прежнему не решенных вопросов, был принят. GRRF просит АС.3 дать указания, с тем чтобы урегулировать вышеупомянутые оставшиеся вопросы.

С. ОПИСАНИЕ НЕРЕШЕННЫХ ВОПРОСОВ

В неофициальном документе № GRRF-63-26-Rev.1 содержится последний полный проект гтп, касающихся ЭКУ. В тексте этого проекта в скобках указаны альтернативные варианты двух положений правил, по которым имеются разногласия, а именно:

1. Пункт 5.5.1: Согласно последнему положению в этом пункте, для системы ЭКУ в качестве режима по умолчанию для конкретной конфигурации привода (в тех редких случаях, когда имеется несколько режимов ЭКУ, удовлетворяющих требованиям правил) должен использоваться режим с наивысшей степенью соответствия требованию в отношении устойчивости, описание которого приводится в пункте 5.1. По мнению изготовителей и ряда Договаривающихся сторон (ДС), наилучшими режимами по умолчанию для каждой конфигурации привода не обязательно являются режимы с наивысшей степенью соответствия требованию в отношении характеристик устойчивости, предусмотренному в пункте 5.1, но таковыми являются режимы, которые изготовители устанавливают на основе собственного анализа. Исходя из этого, они предложили альтернативный текст, позволяющий каждому изготовителю указывать наиболее надежный режим для каждой конфигурации привода транспортного средства.
2. Пункт 5.5.3: Согласно этому пункту, требуется многоцелевой контроль, предусматривающий обозначение функции деактивации системы ЭКУ либо с использованием слов "ESC OFF" (ЭКУ ОТКЛ.), либо символа ИСО для ЭКУ вместе со словом "OFF" (ОТКЛ.). Промышленность и большинство ДС выступают против такого требования, считая его излишним (с точки зрения безопасности), поскольку имеется также контрольное устройство, сигнализирующее о деактивации системы ЭКУ. В предложенном альтернативном тексте просто предписывается, чтобы функция контроля обозначалась либо с помощью аббревиатуры "ESC" (ЭКУ), либо символа ИСО для ЭКУ.

Приложение V

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Неофициальная группа по</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
гтп, касающимся тормозных систем пассажирских транспортных средств (гтпПТС)	г-н И. Ярнолд тел.: 44 207 944 2080 факс: 44 207 944 2169 электронная почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	г-н М. Брирли (КСАОД) электронная почта: malcolm.brearley-contr@trw.com
гтп - ШИНА	г-н И. Ярнолд 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: info@etrto.org
сменным тормозным дискам и барабанам (СД-Б)	г-н В. Гаупп тел.: 49 201 825 4139 факс: 49 201 825 4185 электронная почта: wgaupp@tuev-nord.de	г-н М. Пеле (КСАОД) тел.: 49 226-2781974 факс: 49 226-2786550 электронная почта: pehle@bpw.de
электронным системам контроля устойчивости транспортного средства (ЭКУ)	г-н Е. Вондимне тел.: 1 202 3660846 факс: 1 202 4932990 электронная почта: ezana.wondimneh@dot.org	г-н О. Фонтэн (МОПАП) тел.: 33 1 43590013 факс: 33 1 43638441 электронная почта: oica@oica.net
механическим сцепным устройствам	г-н А. Сигуарт тел.: 49 221 903 4700 факс: 49 221 903 2938 электронная почта: asigwart@ford.com	г-н Й. Вестфелинг тел.: 49 89 32950 722 факс: 49 89 32950 720 электронная почта: juergen.westphaeling@tuev-sued.de
системам контроля давления в шинах (КДШ)	г-н В. Рейтмайер тел.: 49 895 190 3453 факс: 49 895 190 3547 электронная почта: walter.reithmaier@tuev-sued.de	г-н М. Хёрнер тел.: 49 61 074306 электронная почта: m.hoerner@arcor.de
системам вспомогательного торможения (СВТ)	<u>1/</u>	<u>1/</u>

1/ Предстоит определить (см. пункт 12 настоящего доклада).
