



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/64
31 October 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 ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ
(16-19 сентября 2008 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1 - 2	3
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRRF ПО РАЗРАБОТКЕ ГТП, КАСАЮЩИХСЯ ШИН (гтп-ШИНА) (пункт 2 повестки дня)	4	3
IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)	5 - 23	4

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
V. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 4 повестки дня).....	24	10
VI. ПРАВИЛА № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 5 повестки дня)	25 - 26	10
VII. ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня)	27 - 29	11
VIII. ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления) (пункт 7 повестки дня)	30	12
IX. ШИНЫ (пункт 8 повестки дня).....	31 - 51	12
X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня).....	52 - 57	18
XI. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт 10 повестки дня)	58	20
XII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	59	20

Приложения

I. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе шестьдесят четвертой сессии без условного обозначения (GRRF-64-...)	21
II. Проект исправления к Правилам № 13 (торможение транспортных средств большой грузоподъемности)	25
III. Неофициальные группы GRRF:	28

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою шестьдесят четвертую сессию 16-19 сентября 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: Боснии и Герцеговины, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Республики Кореи, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, 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), 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: Международного постоянного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР) и Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК).
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/2008/9 и Corr.1; неофициальный документ № GRRF-64-01, указанный в приложении I к настоящему докладу

3. GRRF включила новый пункт 9 с) (Усовершенствованные системы безопасности транспортных средств) повестки дня и утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/9, включая Corr.1, и порядок работы (GRRF-64-01).

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 пятое неофициальное совещание накануне сессии GRRF (результаты см. в пункте 8 а) повестки дня, пункты 31-34).

IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)**A. Обмен мнениями относительно гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств (пункт 3 а) повестки дня)**

5. GRRF с признательностью отметила работу неофициальной рабочей группы по гтп, касающимся тормозных систем пассажирских транспортных средств. Тем не менее она согласилась приостановить разработку проекта гтп по тормозным системам пассажирских транспортных средств. GRRF отметила предложение, касающееся адаптации части работы, проделанной с целью включения любых разделов, сочтенных целесообразными, в существующие Правила № 13-Н, если это будет признано оправданным. В этом отношении секретарь неофициальной рабочей группы (КСАОД) обсудит данный вопрос с Председателем GRRF и, возможно, подготовит предложение по поправкам к Правилам № 13-Н. Председатель выразил свое намерение проинформировать в ноябре 2008 года WP.29 и АС.3 о любом решении, которое будет принято по итогам обсуждения этого вопроса.

B. Сигнал аварийной остановки (САО) (пункт 3 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/22; неофициальные документы № GRRF-64-20, GRRF-64-34 и GRRF-64-35, указанные в приложении I к настоящему докладу

6. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/22, обосновывающий включение в Правила № 13-Н новых положений, допускающих возможность включения стоп-сигналов, когда замедление при электрическом регенеративном торможении превышает $0,7 \text{ м/с}^2$. Такая величина замедления вызвала вопросы у эксперта от Нидерландов. По завершении обсуждения эксперт от МОПАП представил пересмотренное предложение GRRF-64-35.

7. GRRF в принципе одобрила это предложение, однако высказалась за то, чтобы на своей следующей сессии принять окончательный пересмотренный вариант величины замедления. С этой целью Председатель предложил всем экспертам занять четкую позицию по данному вопросу. Секретариату было поручено распространить документ GRRF-64-35 под официальным условным обозначением.

8. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17, имеющий целью улучшить содержащуюся в Правилах № 13-Н формулировку предписаний, касающихся сигнала аварийной остановки, путем приведения их в соответствие с текстом Правил № 13. Эксперт от Индии представил ряд альтернативных предложений (GRRF-64-20). После состоявшегося обсуждения эксперт от МОПАП представил документ GRRF-64-34, в котором предлагается поправка к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17.

9. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRRF-64-34 под официальным условным обозначением.

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 настоящему докладу

10. Эксперт от КСАОД напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/3 в отношении уточнения требований, содержащихся в Правилах № 13 и касающихся характеристик остаточного торможения в транспортных средствах, оснащенных системой антиблокировочного торможения (АБС). Эксперт от Индии отозвал документ GRRF-63-18. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/3 без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве дополнения 2 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

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

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

11. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/4, касающегося необходимости включения в Правила № 13-Н требований в отношении испытания транспортных средств категорий M₁ и N₁, оснащенных запасными колесами/шинами для временного использования. Эксперт от Швеции задал вопрос относительно необходимости соответствующего обновления и Правил № 64. После состоявшегося обсуждения GRRF приняла предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/4, без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве дополнения 8 к Правилам № 13-Н.

Е. Согласование Правил № 13 с Правилами № 13-Н (пункт 3 е) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/24, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/25; неофициальные документы № GRRF-63-22, GRRF-64-13, GRRF-64-24 и GRRF-64-30, указанные в приложении I к настоящему докладу

12. С учетом поправок, предлагаемых в документе GRRF-63-22 (который был представлен Германией на предыдущей сессии), эксперт от Германии напомнил о цели документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/3 и GRRF-64-30, состоящей в исправлении ряда ошибок, имеющих в Правилах № 13. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/24, призванный согласовать положения Правил № 13 с положениями Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) и других правил ЕЭК ООН. GRRF приняла оба предложения, воспроизводимые в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве исправления 1 к шестому пересмотренному варианту Правил № 13.

13. GRRF рассмотрела и приняла предложение, представленное Францией (GRRF-64-24) и предусматривающее внесения ряда исправлений в текст Правил № 13 на французском языке. Секретариату было поручено передать принятое предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве исправления 1 (только на французском языке) к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

14. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/25 и GRRF-64-13, содержащие предложение о включении в Правила № 13 простого физического испытания либо метода расчета, позволяющего удостовериться, что тормоза прицепа в состоянии обеспечивать соответствующую долю стояночного тормозного усилия, требуемого для удержания прицепа на поверхности с 18-процентным уклоном, причем даже если он подвергается действию боковых сил. Эксперт от Нидерландов усомнился в необходимости такого дополнительного испытания. Эксперт от Германии высказал оговорку в отношении проведения исследования. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения эксперта от Соединенного Королевства.

F. Уточнения (пункт 3 f) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/14, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/26

15. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/14, имеющий целью уточнить текст Правил № 13 во избежание его различных толкований со стороны предприятий отрасли, технических служб и компетентных органов, предоставляющих официальное утверждение. GRRF приняла этот документ с указанными ниже поправками и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве части (см. пункт 10) дополнения 2 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

Стр. 2 текста на английском языке

Новый пункт 12.1.8, заменить текст "the [12] series" на "Supplement 2 to the 11 series" (дважды).

Новый пункт 12.2.5, пронумеровать как пункт 12.2.7 и заменить текст "the [12] series" на "Supplement 2 to the 11 series" (дважды).

Новый пункт 12.3.2, заменить текст "the [12] series" на "Supplement 2 to the 11 series" (дважды).

Стр. 3 текста на английском языке

Приложение 11, добавление 1, таблица III, первая колонка, исправить "Energy absorbed" на "Brake force".

Приложение 11, добавление 2, новый пункт 1.2.2, заменить текст "the [12] series" на "Supplement 2 to the 11 series" (дважды).

16. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/26 в целях уточнения порядка применения соответствующих положений применительно к не оснащенным тормозами прицепами категории O₁, особенно в отношении требования, касающегося оснащения дополнительными сцепными устройствами. Некоторые эксперты высказались за включение таких требований не в Правила № 13, а в Правила № 55. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался подготовить пересмотренное предложение по поправкам к правилам № 13 и 55 с учетом соответствующих стандартов ИСО. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15; неофициальные документы № GRRF-64-02, GRRF-64-17, GRRF-64-21, GRRF-64-31 и GRRF-64-36, указанные в приложении I к настоящему докладу

17. От имени неофициальной группы GRRF по системам вспомогательного торможения (СВТ) эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15 с предложением о включении в Правила № 13-Н новых требований в отношении СВТ. Ряд делегатов высказался за изъятие из приложения 10 предлагаемого добавления 2, касающегося выделения и считывания данных СВТ. Эксперт от ЕК предложил дать ссылку на альтернативные методы измерения (GRRF-64-36). Однако GRRF решила сохранить данное добавление как факультативное. GRRF рассмотрела документ GRRF-64-02 (представленный МОПАП) и согласилась с предлагаемыми исправлениями к приложению 10. Эксперт от Индии отозвал свое предложение, содержащееся в документе GRRF-64-21. GRRF решила провести окончательное рассмотрение данного предложения на своей следующей сессии в феврале 2009 года. С этой целью эксперту от ЕК было предложено своевременно представить пересмотренный документ с учетом всех принятых решений.

18. Что касается включения переходных положений в отношении СВТ, то эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRRF-64-17. После состоявшегося обсуждения GRRF высказалась за увязку систем вспомогательного торможения (СВТ) с электронными системами контроля устойчивости (ЭКУ) в рамках одних и тех же переходных положений (см. пункт 20 ниже).

H. Электронные системы контроля устойчивости транспортных средств (ЭКУТС) (пункт 3 h) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18; неофициальный документ № GRRF-64-11, указанный в приложении I к настоящему докладу

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

I. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ) (пункт 3 i) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2008/81, ECE/TRANS/WP.29/2008/116; неофициальные документы № GRRF-64-08 и GRRF-64-32, указанные в приложении I к настоящему докладу

20. Председатель напомнил о принятом GRRF на ее предыдущей сессии решении представить к сессии WP.29 в ноябре 2008 года предложение о включении в Правила № 13-Н новых положений, касающихся систем ЭКУ, и провести окончательное рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/2008/81 на настоящей сессии GRRF. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ GRRF-64-08, в котором предлагается ряд исправлений редакционного характера к документу ECE/TRANS/WP.29/2008/81. GRRF решила снять квадратные скобки, фигурирующие в этом документе. GRRF приняла к сведению документ GRRF-64-32, в котором предлагаются переходные положения, касающиеся внедрения систем ЭКУ. GRRF приняла оба предложения, которые воспроизводятся в документе ECE/TRANS/WP.29/2008/81/Corr.1, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2008 года в качестве исправления к документу ECE/TRANS/WP.29/2008/81 (дополнение 7 к Правилам № 13-Н).

21. GRRF приняла к сведению представленное Соединенными Штатами Америки исправление (ECE/TRANS/WP.29/2008/116) к глобальным техническим правилам по ЭКУ (гтп № 8) для рассмотрения WP.29 и Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (AC.3) на их сессиях в ноябре 2008 года.

J. Передача данных ИСО (пункт 3 j) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2008/63, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/21; неофициальный документ № GRRF-64-27, указанный в приложении I к настоящему докладу

22. GRRF отметила, что WP.29 решил отложить до своей ноябрьской сессии 2008 года рассмотрение и принятие содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.29/2008/63 предложения GRRF для обеспечения в рамках Правил № 13 совместимости между буксирующими транспортными средствами и прицепами в отношении коммуникационных сообщений в соответствии со стандартом ISO 11992, и подождать представления GRRF переходных положений (см. доклад WP.29, ECE/TRANS/WP.29/1068, пункт 8). В этой связи эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/21 с поправками, фигурирующими в GRRF-64-27. GRRF приняла этот документ, который воспроизводится в документе ECE/TRANS/WP.29/2008/63/Add.1, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2008 года в качестве добавления к документу ECE/TRANS/WP.29/2008/63.

К. Прочие вопросы (пункт 3 к) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRRF-64-04, GRRF-64-05, GRRF-64-06, GRRF-64-12 и GRRF-64-33, указанные в приложении I к настоящему докладу

23. GRRF решила отложить рассмотрение документов GRRF-64-04, GRRF-64-05, GRRF-64-06, GRRF-64-12 и GRRF-64-33 до своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить эти документы под официальным условным обозначением.

V. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 4 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ № GRRF-64-15, указанный в приложении I к настоящему докладу

24. GRRF приняла к сведению решение Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года (см. доклад WP.29, ECE/TRANS/WP.29/1068, пункт 38) принять документ ECE/TRANS/WP.29/2008/64, касающийся согласования положений Правил № 78 с положениями гтп № 3, без предлагаемой поправки к пункту 1.1.1 с). GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16; неофициальный документ № GRRF-64-14, указанный в приложении I к настоящему докладу

25. Эксперт от Германии, возглавляющий неофициальную группу по механическим сцепным устройствам, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16 с целью включения в Правила № 55 альтернативной процедуры испытания шаровых сцепных шарниров и буксировочных приспособлений. GRRF приветствовала данное предложение и высоко оценила работу, проделанную неофициальной группой. Ряд делегатов запросил доступ к данным по картине изменения нагрузки во времени, соответствующей этим требованиям. Эксперт от Германии вызвался предоставить секретариату такие данные с целью их размещения для широкого ознакомления под новой рубрикой на вебсайте WP.29/GRRF. GRRF решила провести окончательное рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16 на своей следующей сессии в феврале 2009 года.

26. Эксперт от ИСО проинформировал GRRF о прогрессе, достигнутом подкомитетом его организации, занимающимся вопросом взаимозаменяемости деталей грузовых автомобилей и автобусов, в деле разработки проекта стандарта по полностью автоматическим системам сцепки (GRRF-64-14).

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

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2005/16, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11; неофициальные документы № GRRF-64-07 и GRRF-64-22, указанные в приложении I к настоящему докладу

27. От имени неофициальной группы по сменным дискам и барабанам (СД-Б) эксперт от Германии сообщил об успешной работе (GRRF-64-07), проделанной неофициальной группой для уточнения процедуры официального утверждения типа и маркировки неоригинальных сменных деталей. Он добавил, что неофициальная группа близка к достижению согласия и что разработка предложения, как ожидается, будет завершена неофициальной группой в конце нынешнего года. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в феврале 2009 года на основе окончательного предложения. С этой целью Председатель настоятельно призвал всех экспертов занять четкую позицию в отношении определения сменных деталей.

28. GRRF отметила, что документ TRANS/WP.29/GRRF/2005/16 (технические предписания в отношении тормозных накладок, конкретно предназначенных для использования в системах стояночного тормоза в отличие от систем рабочего тормоза), который был одобрен на пятьдесят восьмой сессии GRRF, до сих пор не представлен WP.29. GRRF решила передать принятый документ WP.29 и AC.1 и поручила секретариату представить его в качестве дополнения 10 к поправкам серии 01 к Правилам № 90 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года, при условии проведения окончательного рассмотрения на шестьдесят пятой сессии GRRF в феврале 2009 года.

29. GRRF решила вернуться к рассмотрению оставшихся документов GRRF-64-22, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11 на своей следующей сессии.

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

30. GRRF отметила, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

IX. ШИНЫ (пункт 8 повестки дня)

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

Документация: неофициальные документы № GRRF-64-23 и GRRF-64-25, указанный в приложении I к настоящему докладу

31. GRRF приняла к сведению результаты работы над глобальными техническими правилами (гтп) по шинам, которые были достигнуты неофициальной группой на ее совещании, состоявшемся 15-16 сентября 2008 года накануне сессии GRRF. GRRF также с удовлетворением отметила достигнутую неофициальной группой договоренность в отношении области применения гтп, касающихся шин. Вместе с тем неофициальная группа еще не завершила обсуждения вопросов, связанных с маркировкой шин.

32. Со ссылкой на свое предложение, содержащееся в документе GRRF-64-23, эксперт от Индии высказался за введение маркировки для "бескамерных", а не "камерных" шин, поскольку большинство шин на индийском рынке все еще относится к числу "камерных". После состоявшегося обсуждения GRRF признала тот факт, что в предстоящие годы доля таких шин будет неуклонно сокращаться, однако рекомендовала включить в проект гтп сноску в отношении маркировки "камерных" шин при условии получения подтверждения со стороны Индии после принятия гтп. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил документ GRRF-64-25, посвященный новому американскому стандартизированному формату указания идентификационного номера шины (ИНШ).

33. Секретариат высказал ряд обеспокоенностей по поводу включения в гтп новых положений, касающихся глобальной маркировки шин. Как отметила GRRF, в этом случае Договаривающимся сторонам Соглашения 1998 года пришлось бы перенести положения гтп без каких-либо изменений в свое национальное или региональное законодательство. Кроме того, положения гтп подлежали бы одобрению, поскольку потребовалось бы свести воедино новые правила ЕЭК ООН в рамках Соглашения 1958 года либо соответствующие действующие правила (№ 30, 54 и 117) и внести в них поправки, с тем чтобы в них нашли отражение точно те же положения, что и в гтп. GRRF признала, что в данном случае также возникает необходимость включения в гтп по шинам положений, касающихся шума, сцепления шины с влажным дорожным покрытием и сопротивления качению.

34. Председатель выразил намерение сообщить WP.29 и AC.3 о прогрессе, достигнутом в деле разработки проекта гтп. Он предложил рабочей группе по гтп-ШИНА вновь собраться в Женеве в связи с шестьдесят пятой сессией GRRF.

В. Правила № 30 и 54 (пневматические шины) (пункт 8 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/12

35. Председатель напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/12 и о состоявшемся в рамках WP.29 обсуждении по вопросу о том, включать ли эти новые положения в правила № 30 и 54, либо в Правила № 117 (см. доклад WP.29, ECE/TRANS/WP.29/1068, пункт 35). Эксперт от Российской Федерации напомнил GRRF, что его предложение было направлено на включение в правила № 30 и 54 только новых положений для указания в сообщении, касающемся официального утверждения типа, коэффициента сопротивления шин качению, без установления каких-либо предельных значений. Эксперт от Европейской комиссии подчеркнул намерение его организации ввести в 2012 году в рамках Европейского союза новые требования в отношении уменьшения сопротивления шин новых типов качению. Кроме того, он заявил, что предпочитает использовать результаты текущей работы ЕЭК ООН и ИСО.

36. Эксперт от ЕТОПОК высказался за включение этих положений в Правила № 117, поскольку в их основе лежит концепция семейства модульных шин и сопротивление шин качению является преимущественно экологическим вопросом, связанным с эффективностью использования топлива. Он добавил, что определение семейства шин применительно к сопротивлению качению будет все же отличаться от определения, используемого применительно к шуму от качения шины и сцеплению шины с влажным дорожным покрытием. Поэтому надлежит разработать новое определение семейства шин применительно к сопротивлению качению. Эксперт от ИСО проинформировал GRRF, что стандарт ISO 28580, направленный на повышение точности метода измерения, в настоящее время находятся на стадии голосования по нему и как ожидается, будет опубликован к середине 2009 года. ИСО было предложено ускорить процедуру принятия и опубликования стандарта ISO 28580, а также организовать обстоятельную презентацию окончательного стандарта, по возможности на следующих сессиях GRRF и Рабочей группы по вопросам шума (GRB) в феврале 2009 года.

37. Значительное число делегатов поддержало идею включения новых положений, касающихся сопротивления шин качению, в Правила № 117. Некоторые делегаты отдали предпочтение принятию новых положений для их внесения в правила № 30 и 54, в том числе включению новой концепции семейства.

38. После состоявшегося обсуждения GRRF решила рекомендовать принятие положений, касающихся сопротивления шин качению, для их включения в Правила № 117. Председатель выразил намерение проинформировать WP.29 на ее предстоящей сессии в ноябре 2008 года о данном решении. Эксперту от Российской Федерации было предложено пересмотреть совместно с экспертами от ЕТОПОК предложение в целом, оформив его в качестве поправки к Правилам № 117, включая определение семейства шин применительно к сопротивлению качению, и передать его GRRF для рассмотрения на ее сессии в феврале 2009 года при условии получения подтверждения со стороны WP.29 в ноябре 2008 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/21/Rev.1

39. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/21/Rev.1, в котором предлагается включить в Правила новые обозначения размера шин и дополнительные размеры шин. Эксперт от Германии предложил, чтобы в будущих поправках к Правилам положения, касающиеся безопасности, были сформулированы отдельно от положений, касающихся эксплуатации. GRRF приняла это предложение с указанной ниже поправкой и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве дополнения 7 к Правилам № 106.

Стр. 6 текста на английском языке, поправку к таблице 7 (1 из 2) из предложения следует исключить.

40. Эксперт от ЕТОПОК также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1 с предложением включить в эти Правила новое определение и маркировку для шин лестных транспортных средств. GRRF приняла к сведению ряд замечаний. Эксперты от Дании, Германии и Нидерландов высказали оговорки в отношении дополнительного изучения этого вопроса. GRRF решила провести на своей следующей сессии в феврале 2009 года окончательное рассмотрение данного документа. С этой целью эксперт от ЕТОПОК вызвался подготовить пересмотренный документ и представить примеры практического применения в полевых условиях и на дороге.

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/Rev.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/19

41. Напомнив об обсуждении, состоявшемся в ходе предыдущей сессии GRRF, эксперт от Нидерландов представил пересмотренное предложение (документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/6/Rev.1) относительно включения в Правила № 109 новых требований, касающихся шин с восстановленным протектором и дополнительной защитой боковины (ДЗБ). GRRF приняла этот документ без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве дополнения 5 к Правилам № 109.

42. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/19, в котором предлагается уточнить содержащиеся в Правилах № 109 положения относительно обязательного визуального осмотра. GRRF приняла это предложение, которое воспроизводится ниже, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве части дополнения 5 (см. пункт 41 выше) к Правилам № 109.

Пункт 6.5.1 изменить следующим образом:

"6.5.1 Каждая шина с восстановленным протектором после вулканизации - пока она не остыла - подвергается осмотру с целью удостовериться в том, что на ней нет никаких явных дефектов. В процессе восстановления протектора или после него шина накачивается по крайней мере до давления в 150 кПа (1,5 бара) с целью осмотра. При наличии на шине какого-либо явного дефекта производится специальный осмотр шины на предмет выявления надлежащих мер по его устранению. С согласия компетентного органа, предоставляющего официальное утверждение, допускается также использование других методов, более адаптированных по сравнению с визуальным осмотром, которые не требуют накачивания шины".

Е. Правила № 124 (сменные колеса) (пункт 8 е) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13; неофициальный документ № GRRF-64-09, указанный в приложении I к настоящему докладу

43. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13, призванный расширить область применения Правил № 124 в целях облегчения применения соответствующими изготовителями колес из легкого сплава, а также во избежание разночтений в том, что касается требуемых испытаний колес. GRRF приняла к сведению ряд замечаний, направленных на уточнение текста предложения. Эксперт от Российской Федерации предложил увеличить количество дополнительных испытаний в случае получения отрицательного результата при испытании первой выборки (GRRF-64-09). Эксперт от Нидерландов высказался за сохранение нынешнего текста. Эксперт от Франции просил включить положения, призванные обеспечить возможность беспрепятственного осмотра тормозных накладок и дисков транспортного средства, не прибегая при этом к необходимости демонтажа колес.

44. Председатель GRRF предложил эксперту от Германии учесть высказанные замечания и подготовить совместно с экспертами от Нидерландов и Российской Федерации пересмотренное предложение для его окончательного рассмотрения и принятия на следующей сессии GRRF в феврале 2009 года. Эксперт от ЕТОПОК вызвался заручиться соответствующими материалами со стороны Ассоциации европейских шинных заводов (АЕШЗ).

Г. Системы контроля давления в шинах (СКДШ) (пункт 8 f) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRRF-64-16 и GRRF-64-29, указанные в приложении I к настоящему докладу

45. От имени Председателя неофициальной группы по контролю давления в шинах (КДШ) эксперт от Германии сообщил о результатах работы, которые были достигнуты группой на ее совещаниях, состоявшихся 18-19 марта 2008 года в Бонне и 19-20 июня 2008 года в Париже. Он добавил, что первый проект предложения относительно новых положений, касающихся СКДШ, уже размещен на вебсайте неофициальной группы GRRF (рабочий документ TRM-03-09-Rev.1). Эксперт от Германии рассчитывает представить GRRF первое предложение в качестве официального документа для рассмотрения на ее сессии в феврале 2009 года. Он сообщил о намерении этой неофициальной группы вновь собраться в Бонне 13-14 октября 2008 года.

46. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRRF-64-29 с разъяснением позиции его организации относительно СКДШ. Напоминая об обязательности оборудования с сентября 2007 года новых транспортных средств системами КДШ на основании американского стандарта FMVSS 138, а также о намерении Европейского союза предусмотреть с 2012 года обязательное оборудование транспортных средств СКДШ, он подчеркнул важность глобального согласования требований в отношении СКДШ, необходимость их одобрения пользователями, а также технологической гибкости и ограничения стоимости таких систем. В этой связи он рекомендовал ориентироваться на "подход на базе согласования", предполагающий приведение новых предписаний ЕЭК ООН, касающихся СКДШ, в соответствие с положениями FMVSS. Как заявил эксперт от МОПАП, обсуждаемый в настоящее время "европейский подход" потребует включения дополнительных спецификаций, касающихся снижения уровня выбросов CO₂ и оперативной сигнализации потери давления в шинах. Он указал, что Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года предстоит решить, отдают ли они предпочтение "подходу на базе согласования" либо несогласованному "европейскому подходу". Во втором случае в рамках неофициальной группы по КДШ надлежит изыскать дополнительные компромиссные решения. Эксперт от МОПАП добавил, что для получения намеченных выгод оборудование транспортных средств СКДШ должно будет сопровождаться - причем независимо от положений, предусматриваемых Соглашением 1958 года, - регламентированием точности манометров на станциях обслуживания и проведением надлежащей просветительной кампании для пользователей транспортных средств. Эксперт от Соединенных Штатов Америки высказался за вариант разработки гтп по СКДШ.

47. После состоявшегося обсуждения GRRF согласилась с необходимостью политической дискуссии и решение по техническому подходу. В этой связи Председатель GRRF настоятельно призвал неофициальную группу завершить разработку проекта предложения по СКДШ и предложил всем экспертам принять активное участие в неофициальном совещании. Он также предложил делегатам GRRF изложить на следующей сессии GRRF в феврале 2009 года свою позицию относительно СКДШ и указать, отдают ли они предпочтение включению в Правила № 64 новых положений, касающихся СКДШ, либо подготовке новых правил ЕЭК ООН.

48. Эксперт от Китая представил документ GRRF-64-16, рассчитывая получить со стороны GRRF замечания относительно проекта национального китайского технического стандарта по СКДШ, предусматривающего введение не носящих обязательного характера рекомендаций, касающихся оборудования механических транспортных средств СКДШ. Экспертам было предложено направить делегату от Китая свои замечания по электронной почте, по возможности до конца ноября 2008 года.

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

Документация: неофициальный документ № GRRF-64-03, указанный в приложении I к настоящему докладу

49. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRRF-64-03, касающийся толкования содержащихся в Правилах № 106 положений относительно применения процедуры испытания на нагрузку/скорость. Он поинтересовался, должна ли эта процедура испытания применяться ко всем категориям шин. GRRF приняла к сведению ряд замечаний.

50. После состоявшегося обсуждения GRRF решила, что положения в отношении испытания на нагрузку/скорость должны применяться только к шинам категории D. Эксперт от ЕТОПОК вызвался подготовить - с учетом высказанных замечаний - предложение с уточнением соответствующих положений для его рассмотрения на следующей сессии GRRF.

H. Правила № 75 (пневматические шины для мотоциклов и мопедов) (пункт 8 h) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/23

51. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/23, в котором предлагается обновить указанный в Правилах перечень размеров шин. GRRF приняла это предложение без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года в качестве дополнения 13 к Правилам № 75.

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; неофициальный документ № GRRF-64-10, указанный в приложении I к настоящему докладу

52. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии, на которой предстоит обсудить вопросы, касающиеся шин.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/20; неофициальный документ № GRRF-64-28, указанный в приложении I к настоящему докладу

53. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/20 с просьбой представить информацию относительно устройств безопасности, призванных исключить возможность запуска транспортного средства посредством единственной операции. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о том, что в его стране уже действуют требования, предусматривающие использование таких дополнительных блокировочных приспособлений. Эксперт от МОПАП подтвердил, что большинство изготовителей транспортных средств соблюдают американские требования и применяют их на европейском рынке. Эксперт от ЕК высказался не за разработку правил, касающихся таких устройств, а за изучение возможности принятия на себя предприятиями автомобильной промышленности добровольного обязательства.

54. GRRF приняла к сведению сообщение эксперта от Боснии и Герцеговины относительно электро-механических блоков автоматического ограничения скорости транспортного средства при движении в неустойчивом состоянии (GRRF-64-28). Аналогичные устройства, подающие водителю предупреждающий звуковой сигнал, без труда могли бы установлены на транспортных средствах, уже находящихся в эксплуатации.

С. Современные системы обеспечения безопасности транспортного средства (пункт 9 c) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRRF-64-18 и GRRF-64-19, указанные в приложении I к настоящему докладу

55. Эксперт от ЕК предложил приступить к разработке в рамках Соглашения 1958 года новых правил ЕЭК ООН, касающихся адаптивных систем экстренного торможения (GRRF-64-18) и систем предупреждения о выходе за пределы полосы движения (GRRF-64-19). Он указал, что его организация намерена с октября 2013 года ввести требование в виде обязательного оснащения такими системами новых типов транспортных средств большой грузоподъемности. Он добавил, что с дополнительной информацией (окончательный доклад, предварительный анализ эффективности затрат и т.д.) можно ознакомиться на вебсайте <<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/index.htm>>.

56. GRRF приветствовала данную информацию и согласилась с важностью разработки новых требований, касающихся таких современных систем обеспечения безопасности транспортного средства. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и признала целесообразность дифференцирования соответствующих требований применительно к транспортным средствам малой грузоподъемности и транспортным средствам большой грузоподъемности. В качестве первого шага Председатель предложил организовать ближе к концу года "мозговую атаку" для внесения ясности в ряд вопросов (например, определения, терминология и т.д.) и создания, возможно на следующей сессии GRRF, новых неофициальных групп. С этой целью секретариат зарезервировал на 9 декабря 2008 года помещение в здании Дворца наций (зал IX).

D. Выражение признательности г-ну Э. де Хаесу и г-ну А. Моретти

57. Председатель проинформировал GRRF о том, что г-н Эдди де Хас (Нидерланды) частично выходит на пенсию. GRRF также стало известно, что г-н Антонио Моретти (МОПАП) приступает к исполнению новых обязанностей в своей компании и больше не сможет присутствовать на сессиях. GRRF по достоинству оценила тот конструктивный вклад, который они вносили на протяжении всех лет, участие в работе GRRF, и отметила их высокую техническую квалификацию. Председатель поблагодарил г-на де Хаса и г-на Моретти, пожелав первому всего наилучшего, долгих лет жизни и счастливой пенсии, а второму - больших успехов в его будущей деятельности. GRRF выразила им признательность продолжительными аплодисментами.

XI. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт 10 повестки дня)

58. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (TRANS/WP.29/690) GRRF объявила о проведении выборов должностных лиц во вторник во второй половине дня. Председателем сессий GRRF, запланированных на 2009 год, был единодушно переизбран г-н И. Ярнолд (Соединенное Королевство).

XII. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

59. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня шестьдесят пятой сессии, которая должна состояться в Женеве 2 (14 час. 30 мин.) - 6 (12 час. 30 мин.) февраля 2009 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом. Предельный срок для представления официальных документов к этой сессии - 14 ноября 2008 года¹.

¹ Для оказания содействия делегатам в подготовке поездки и бронировании гостиницы Председатель информирует их о том, что вопросы, касающиеся торможения, будут обсуждаться в конце сессии.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО
ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRRF-64-....)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Председателем	-	A	Предварительная повестка дня шестьдесят четвертой сессии GRRF, порядок работы	a)
02	МОПАП	3 g)	A	Предлагаемое исправление к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15 (CBT)	a)
03	Нидерландами	8 g)	A	Толкование Правил № 106: применение процедуры испытания на нагрузку/скорость	a)
04	КСАОД	8 k)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13: неисправность функционального блока контроля устойчивости прицепа	b)
05	КСАОД	8 k)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13: сигнал предупреждения о неисправности функционального блока контроля устойчивости транспортного средства	b)
06	КСАОД	8 k)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13: электрическая управляющая магистраль	b)
07	Германией/СД-Б	6	A	Доклад о ходе работы неофициальной группы GRRF по Правилам № 90 ЕЭК - сменные диски и барабаны (СД-Б)	a)
08	ЕК	3 i)	A	Предложение по исправлениям редакционного характера к документу ECE/TRANS/WP.29/2008/81 (включение в Правила № 13-Н положений, касающихся систем ЭКУ)	a)
09	Российской Федерацией	8 e)	A/P	Замечания Российской Федерации к проекту поправок к Правилам ЕЭК № 124	a)
10	ЕК	9 a)	A	Коллективное предложение по поправкам к правилам № 30 и 108	c)
11	КСАОД	3 h)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (ЭКУТС)	c)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
12	Секретариатом	3 к)	А	Предложение по проекту исправления к Правилам № 13	б)
13	Соединенным Королевством	3 е)	А	Предложение по поправкам к Правилам № 13 (тормозные системы категорий O ₁ и O ₂)	а)
14	ИСО	5	А	Информация ИСО для GRRF относительно полностью автоматических систем сцепки	а)
15	Секретариатом	4 а)	А	Предложение по поправкам к Правилам № 78	с)
16	Китаем	9 б)	А	Просьба высказать замечания относительно проекта стандарта по СКДШ	а)
17	ЕК	3 г), 3 и)	А	Предложение по переходным положениям к Правилам № 13-Н в отношении электронных систем контроля устойчивости и систем вспомогательного торможения	а)
18	ЕК	3 к)	А	Предварительное предложение по новым правилам в рамках Соглашения 1958 года, касающимся адаптивных систем экстренного торможения	а)
19	ЕК	9 с)	А	Предварительное предложение по новым правилам в рамках Соглашения 1958 года, касающимся систем сигнализации свободных полос движения	а)
20	Индией	3 б)	А	Замечания Индии по предлагаемым поправкам к правилам № 13 и 13-Н, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17, представленном МОПАП	а)
21	Индией	3 г)	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13-Н, касающееся систем вспомогательного торможения	а)
22	Индией	6	А	Предложение Индии по проекту поправок к правилам № 90, 13, 13-Н и 78	с)
23	Индией	8 а)	А	Замечания Индии по гтп, касающимся шин пассажирских транспортных средств, в их редакции, предложенной рабочей группой по шинам	а)
24	Францией	3 е)	А	Предложение по проекту исправления к Правилам № 13	а)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
25	США	8 g)	A	Идентификационный номер шины (ИНШ): стандартизированный формат US DOT	a)
26	Соединенным Королевством	8 d)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/19	a)
27	КСАОД/МОПАП	3 j)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/21	a)
28	Боснией и Герцеговиной	9 b)	A	Электро-механические блоки автоматического ограничения скорости транспортного средства при движении в перекошенном и иного рода неустойчивом состоянии	a)
29	МОПАП	8 f)	A	СКДШ: позиция МОПАП	a)
30	КСАОД/МОПАП	3 e)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/3	a)
31	Секретариатом	3 g)	A	Предложение по переходным положениям к Правилам № 13-Н в отношении СBT	a)
32	Секретариатом	3 i)	A	Правила № 13-Н: переходные положения, касающиеся систем ЭКУ	a)
33	Секретариатом	3 к)	A	Коллективное предложение по поправкам к правилам № 13 и 13-Н (ИСО 9128)	b)
34	МОПАП	3 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17 (CAO)	b)
35	МОПАП	3 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/22 (стоп-сигналы)	b)
36	ЕК	3 g)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15 (СBT)	a)

Повторное рассмотрение неофициальных документов предыдущих сессий GRRF
(со ссылкой на пункт повестки дня и на принятое на текущей сессии
решение о последующей деятельности)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
63-18	Индией	3 с)	А	Предложение Индии по проекту поправок к Правилам № 13 (торможение)	а)
63-23	Нидерландами	8 е)	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)

Примечания:

- а) Рассмотрение завершено или документ был заменен
- б) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа
- с) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа

Приложение II

ПРОЕКТ ИСПРАВЛЕНИЯ К ПРАВИЛАМ № 13 (ТОРМОЖЕНИЕ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ)
(принято GRRF на ее шестьдесят четвертой сессии, см. пункт 12)

Пункт 5.2.1.23 исправить следующим образом:

"5.2.1.23 **Механические** транспортные средства, допущенные к буксировке прицепа, оборудованного антиблокировочной системой, также должны ..."

Пункт 5.2.1.25.7 исправить следующим образом:

"5.2.1.25.7 в случае транспортных средств, оснащенных антиблокировочным устройством, это устройство должно обеспечивать управление электрической **системой** рекуперативного торможения".

Пункт 5.2.1.29 исправить следующим образом (восстановить название):

"5.2.1.29 **Неисправность тормозов и сигнал, предупреждающий о наличии дефекта**

Общие требования ..."

Пункт 5.2.1.29.2, текст на английском языке исправить следующим образом:

"5.2.1.29.2 **Power-driven** vehicles equipped with an electronic control line ..."

Пункт 5.2.1.31.2 исправить следующим образом:

"5.2.1.31.2 Могут также применяться следующие условия:

- a) сигнал может ...
 ... снижается до уровня менее 2,5 м/с²;

или

- b) сигнал может ...
 ... прекращает работать в режиме непрерывной цикличности".

Пункт 12.1.4, в тексте на английском языке исправить "Supplement 4 of the ..." на "Supplement 4 to the ...".

Приложение 2, пункт 9.4, исправить ссылку на сноску 2/ на сноску 4/.

Приложение 4

Пункт 1.7.1.1.1, исправить " $s_0 \geq 1,1 \cong s_{re-adjust}$ " на " $s_0 \geq 1,1 \times s_{re-adjust}$ ".

Пункт 1.8.1.1 исправить следующим образом:

"1.8.1.1 **Транспортные средства категории М₃, относящиеся к классу II, III или В, в соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (С.Р.3)**".

Добавление, пункт 1.3, исключить ссылку на пункт 1.5.1.7.

Приложение 10, диаграмма 4В, исправить в рисунке (верхняя правая часть) " $\frac{P}{P_R}$ " на " $\frac{g \cdot P}{P_R}$ ".

Приложение 13, пункт 4.2, исправить следующим образом:

"4.2 Механические транспортные средства, оснащенные ... оснащенных такой **системой, должны** быть оборудованы ... соответствующего требованиям ISO 7638:1997 4/".

Приложение 19

Пункт 1.1.1, в тексте на английском языке исправить "brakes chambers" на "**brake** chambers".

Пункт 4.5.3.3, обозначение n_D , исправить "– скорость вращения прокатного стэнда" на "– **скорость (вращательного) движения прокатного стэнда**".

Добавление 7, таблица, обозначение V, исправить это обозначение на "v", а определение "скорость движения прокатного станда" изменить на "**линейная** скорость движения прокатного станда".

Приложение 20, пункт 2.1.3, таблица, в тексте на английском языке исправить "Failure of brake distribution system" на "Failure of **braking** distribution system".

Приложение III

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Неофициальная группа по</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
гтп, касающимся тормозных систем пассажирских транспортных средств (гтпПТС) <u>1/</u>	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: infio@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
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

1/ GRRF решила не продолжать работу над гтп, касающимися тормозных систем пассажирских транспортных средств (см. пункт 5 настоящего доклада).

- - - - -