



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/66  
10 November 2009

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  
ПЯТОЙ СЕССИИ  
(15-17 сентября 2009 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 НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ ПО АВТОМАТИЧЕСКИМ СИСТЕМАМ ЭКСТРЕННОГО ТОРМОЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О ВЫХОДЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ (пункт 2 повестки дня) .....	4	5
IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (Торможение) (пункт 3 повестки дня) .....	5 - 23	5

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
A. Сигнал аварийной остановки (САО) (пункт 3 а) повестки дня) .....	5 - 6	5
B. Дополнительные сцепные устройства для прицепов, не оснащенных тормозами (пункт 3 b) повестки дня) ....	7	6
C. Торможение прицепов (пункт 3 с) повестки дня) .....	8 - 10	6
D. Электрическая управляющая магистраль (пункт 3 d) повестки дня) .....	11	7
E. Уточнения (пункт 3 е) повестки дня) .....	12 - 18	8
F. Электронный контроль устойчивости транспортных средств (ЭКУТС) (пункт 3 f) повестки дня) .....	19 - 22	9
G. Прочие вопросы (пункт 3 g) повестки дня) .....	23	11
 V. АВТОМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ ЭКСТРЕННОГО ТОРМОЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О ВЫХОДЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ (пункт 4 повестки дня) .....	 24 - 27	 11
VI. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 5 повестки дня) .....	28 - 29	12
VII. ПРАВИЛА № 55 (Механические сцепные устройства) (пункт 6 повестки дня) .....	30	13
VIII. ПРАВИЛА № 90 (Сменные тормозные накладки) (пункт 7 повестки дня) .....	31 - 32	13
IX. ПРАВИЛА № 79 (Механизм рулевого управления) (пункт 8 повестки дня) .....	33	14
X. ШИНЫ (пункт 9 повестки дня) .....	34 - 46	14
A. Согласование правил, касающихся шин (пункт 9 а) повестки дня) .....	34 - 35	14
B. Правила № 30 и 54 (Пневматические шины) (пункт 9 b) повестки дня) .....	36	15
C. Правила № 106 (Пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств) (пункт 9 с) повестки дня) .....	37	15

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
D. Правила № 124 (Сменные колеса) (пункт 9 d) повестки дня) .....	38	15
E. Система контроля давления в шинах (СКДШ) (пункт 9 e) повестки дня) .....	39 - 43	16
F. Сопротивление качению (пункт 9 f) повестки дня) .....	44	17
G. Определения специальных шин (пункт 9 g) повестки дня) .....	45	18
H. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, предъявляемых к шинам (пункт 9 h) повестки дня) .....	46	18
 XI. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ (ИТС) (пункт 10 повестки дня) .....	 47	 18
 XII. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт 11 повестки дня) .....	 48	 18
 XIII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 12 повестки дня) .....	 49 - 52	 19
A. Обмен информацией о национальных и международных предписаниях в области первичной безопасности (пункт 12 a) повестки дня) .....	49 - 50	19
B. Правила № 89 (Устройства ограничения скорости) (пункт 12 b) повестки дня) .....	51	19
C. Выражение признательности .....	52	19
 XIV. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ .....	 53	 20

**Приложения**

I. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии без условного обозначения (GRRF-66-...): .....	21
II. Неофициальные группы GRRF: .....	24

## I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою шестьдесят шестую сессию 15-17 сентября 2009 года под председательством г-на Й. Ярнольда (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690 с поправками) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки 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), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Управления технического надзора на транспорте (ТДТ), Европейской организации тюнинг-компаний (ЕТО) 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/2009/18, неофициальный документ № GRRF-66-01

3. GRRF утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/18, включив в нее новый пункт повестки дня 12 b) по Правилам № 89 (Устройства ограничения скорости). GRRF согласовала порядок рассмотрения пунктов повестки дня, указанных в документе GRRF-66-01.

### **III. СОВЕЩАНИЕ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ ПО АВТОМАТИЧЕСКИМ СИСТЕМАМ ЭКСТРЕННОГО ТОРМОЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О ВЫХОДЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ (пункт 2 повестки дня)**

4. GRRF приняла к сведению, что эта неофициальная группа провела свое второе неофициальное совещание до сессии GRRF (результаты см. пункт 4 повестки дня, пункты 24-27).

### **IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (Торможение) (пункт 3 повестки дня)**

#### **A. Сигнал аварийной остановки (CAO) (пункт 3 а) повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/19, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20, неофициальные документы № GRRF-66-12, GRRF-66-24 и GRRF-66-25

5. Эксперт от МОПАП представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14/Rev.1 и GRRF-66-12, предусматривающие возможность включения стоп-сигналов при определенном замедлении в случае электрического рекуперативного торможения. GRRF согласилась с принципами предложения МОПАП, однако сочла, что при превышении определенного уровня замедления включение тормозного сигнала должно быть обязательным. В этой связи эксперт МОПАП подготовил пересмотренный вариант своих предложений (GRRF-66-24 и GRRF-66-25). Однако GRRF, и в частности эксперт от Соединенного Королевства, не смогли согласиться с предельными значениями тормозного сигнала. GRRF просила эксперта от МОПАП подготовить к следующей сессии GRRF в феврале 2010 года пересмотренные варианты этих предложений с детальным обоснованием предельных величин, которые должны использоваться в этом случае. Группа также просила эксперта от Соединенного Королевства представить фактические данные в порядке аргументации предельных значений.

6. GRRF рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/19 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20, представленные МОПАП, с целью выяснить условия, в которых разрешается включение CAO в случае Правил № 13 и 13-Н. GRRF приняла документы с приведенными ниже поправками и просила секретариат представить их на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2010 года в качестве, соответственно, проекта дополнения 4 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 и проекта дополнения 10 к первоначальному варианту Правил № 13-Н.

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/19, стр. 2, пункт 5.2.1.31, изменить следующим образом (включая ссылку на существующую сноску 10/):

"5.2.1.31 В том случае когда автомобиль оснащен средствами для предупреждения об экстренном торможении, включение и выключение сигнала экстренного торможения **должно производиться только в результате приведения в действие системы рабочего тормоза при соблюдении следующих условий: 10/**".

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20, стр. 2, пункт 5.2.23, изменить следующим образом (включая ссылку на существующую сноску 6/):

"5.2.23. В том случае когда автомобиль оснащен средствами для предупреждения об экстренном торможении, включение и выключение сигнала экстренного торможения **должно производиться только в результате приведения в действие системы рабочего тормоза при соблюдении следующих условий: 6/**".

В. Дополнительные сцепные устройства для прицепов, не оснащенных тормозами (пункт 3 b) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12

7. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12, которая состоит в том, чтобы исключить из Правил № 13 предписание о необходимости оснащения легких прицепов дополнительным сцепным устройством и включить это предписание в Правила № 55. Этот документ был рассмотрен вместе с пунктом 6 повестки дня. С учетом того, что GRRF не смогла достичь согласия по положениям, подлежащим включению в Правила № 55 (см. пункт 6 повестки дня, пункт 30), группа GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в феврале 2010 года.

С. Торможение прицепов (пункт 3 c) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11/Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28, неофициальные документы № GRRF-66-02, GRRF-66-06 и GRRF-66-23

8. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11 и исправление 1 к этому документу, в котором предлагается новая конкретная процедура испытаний и альтернативный метод расчета для проверки равномерного распределения тормозного момента стояночного тормоза прицепа на колеса с каждой стороны оси (осей). Некоторые эксперты поддержали только метод расчета. В этой связи эксперт от Соединенного Королевства подготовил документ GRRF-66-23. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и просила секретариат распространить документ GRRF-66-23 под официальным обозначением.

9. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28, в котором предлагается допустить официальное утверждение прицепов категории O<sub>3</sub> по типу конструкции на основе результатов испытаний типа III. Эксперт от КСАОД высказал несколько замечаний (GRRF-66-06) в порядке дополнения предложения Германии. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и просила секретариат распространить документ GRRF-66-06 под официальным обозначением.

10. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ GRRF-66-02, в котором пересматриваются условия включения пружинных тормозов после падения давления в системе рабочего тормоза отсоединенного прицепа. GRRF поддержала этот документ в принципе и просила секретариат распространить его под официальным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

D. Электрическая управляющая магистраль (пункт 3 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/6

11. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/6, в котором предлагается снять предусмотренное в Правилах № 13 конструктивное ограничение в отношении транспортных средств, которые могут оснащаться электрической управляемой магистралью. GRRF приняла этот документ без поправок и просила секретариат представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2010 года в качестве части (см. пункт б) проекта дополнения 4 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

E. Уточнения (пункт 3 е) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/21, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/26, неофициальные документы № GRRF-66-04, GRRF-66-05 и Rev.1, GRRF-66-09, GRRF-66-10 и GRRF-66-11

12. Секретариат напомнил о том, что цель документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8 заключалась в обновлении ссылки в Правилах № 13 и 13-Н на стандарт ISO 9128. Эксперт от Германии поддержал это предложение, однако отметил, что в будущем, как правило, новые варианты соответствующих стандартов ISO следует предоставлять в распоряжение экспертов до внесения ссылки на эти стандарты в соответствующие правила. GRRF поддержала это предложение и поручила секретариату запросить в ISO бесплатный экземпляр соответствующего стандарта ISO для передачи экспертам. GRRF приняла этот документ без поправок и просила секретариат представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2010 года соответственно в качестве части (см. пункты 6 и 11) проекта дополнения 4 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 и в качестве части (см. пункт 6) проекта дополнения 10 к первоначальному варианту Правил № 13-Н.

13. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/21, предусматривающий обновление ссылки в Правилах № 13 на стандарт ISO 7638. GRRF приняла этот документ без поправок и просила секретариат представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 11 и 12) проекта дополнения 4 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

14. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/26 с целью исправить ошибки, допущенные в пересмотренном варианте 6 Правил № 13. GRRF приняла этот документ с нижеприведенной поправкой и просила секретариат представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2010 года в качестве проекта исправления 3 к пересмотренному варианту 6 Правил № 13.

Добавление 4, изменить формулу расчета  $z_c$ , следующим образом:

$$" z_c = (0.5 - 0.01) \left( \frac{F_R}{(P + 7000) g} \right) + 0.01 "$$

15. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документы GRRF-66-04, GRRF-66-05 и пересмотренном варианте 1 к последнему документу в целях согласования максимальных испытательных скоростей, используемых в Правилах № 13 и 13-Н.



GRRF в принципе согласилась с этими предложениями. Однако эксперты от Германии и МОПАП отметили, что текст документов GRRF-66-04 и GRRF-66-05-Rev.1 нуждается в технической редакции. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренных предложений, подготовленных на совместной основе экспертами от Нидерландов, Германии, КСАОД и МОПАП.

16. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRRF-66-09, содержащий поправки к Правилам № 13, предусматривающие торможение прицепа, оснащенного электрической управляющей линией, только в том случае, когда водитель приводит в действие систему торможения. GRRF поддержала в принципе этот документ и просила секретариат распространить его под официальным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

17. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRRF-66-10, в котором предлагается распространить сферу действия приложения 20 к Правилам № 13 на прицепы, имеющие более трех осей. GRRF поддержала в принципе это предложение, однако эксперт от Германии указал, что предлагаемый текст нуждается в улучшениях. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения КСАОД.

18. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRRF-66-11, в котором уточняется формулировка, используемая для определения неполадок в работе электрического привода управления и антиблокировочной тормозной системы. Эксперт от Германии поддержал это предложение в принципе, однако указал, что предлагаемый текст нуждается в улучшении. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения КСАОД.

F. Электронный контроль устойчивости транспортных средств (ЭКУТС) (пункт 3 f) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/27, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/35, неофициальные документы GRRF-66-18, GRRF-66-21

19. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRRF-66-21, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15 и содержащий предложение по альтернативному методу оценки системы устойчивости транспортного средства тем же способом, что и в случае компонентов прицепа. GRRF поддержала это предложение в

принципе, однако некоторые эксперты выразили сомнение по поводу предложенного метода и просили представить данные в порядке подтверждения правильности таких альтернативных оценок. Кроме того, эксперт от Германии указал, что текст документа GRRF-66-21 все еще нуждается в улучшении. GRRF согласилась с предложением Председателя создать неофициальную группу по этому вопросу при условии согласия WP.29 на ее сессии в ноябре 2009 года. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в феврале 2010 года на основе пересмотренного предложения и материалов по этому вопросу, которые должны быть представлены КСАОД.

20. Эксперт от МАИАКП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/27, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9 и содержащий предложение исключить транспортные средства категории N<sub>2</sub>, используемые в качестве автолавок, из сферы действия требований к контролю устойчивости. Некоторые эксперты высказали мнение, что сфера действия предложенного исключения слишком широка и должна быть определена более точно. Эксперт от Соединенного Королевства высказал озабоченность по поводу исключения предложенной категории транспортных средств сейчас, когда разрабатываются такие же системы ЭКУ для аналогичных транспортных средств (жилые фургоны), и поставил под сомнение необходимость такого исключения. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения МАИАКП.

21. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33, уточняющий, что функция контроля устойчивости транспортного средства может устанавливаться на транспортных средствах категории N<sub>1</sub> на добровольной основе. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRRF-66-18, дополняющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33. GRRF приняла оба документа, приведенные ниже, и просила секретариат представить их на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 11, 12 и 13) проекта дополнения 4 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

Включить новый пункт 5.2.1.33, следующего содержания:

**"5.2.1.33 Транспортные средства категории N<sub>1</sub>, имеющее не более трех осей, должны быть оснащены функцией обеспечения устойчивости. В случае ее установки она должна включать функцию противоопрокидывания и контроль траектории движения и соответствовать техническим требованиям, изложенным в приложении 21 к настоящим Правилам".**

Приложение 21, пункт 1, изменить следующим образом:

"1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящем приложении определяются особые требования к транспортным средствам, оснащенным функцией обеспечения устойчивости транспортного средства в соответствии с пунктами 5.2.1.32, **5.2.1.33** и 5.2.2.23 настоящих Правил".

22. Эксперты от МОПАП/КСАОД внесли на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/35, содержащий определение условий эксплуатации, в которых допускается автоматическое отключение функции контроля устойчивости транспортного средства и включается требование, предусматривающее оснащение системы ЭКУ отдельным предупреждающим контрольным сигналом. GRRF приняла этот документ без поправок и просила секретариат представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 11, 12, 13 и 21) проекта дополнения 4 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

G. Прочие вопросы (пункт 3g) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRRF-66-08

23. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRRF-66-08, предусматривающий включение в сферу действия Правил № 13 составов из нескольких прицепов. Ряд экспертов поддержали это предложение в принципе, однако другие эксперты просили предоставить время на его изучение. GRRF решила, что на данной стадии рассмотрения создавать неофициальную группу по этому вопросу нет нужды. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе официального предложения КСАОД.

**V. АВТОМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ ЭКСТРЕННОГО ТОРМОЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О ВЫХОДЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ (пункт 4 повестки дня)**

Документация: неофициальный документ № GRRF-66-07

24. GRRF приняла к сведению результаты работы неофициальной группы по автоматическим системам экстренного торможения и предупреждения о выходе за пределы полосы движения (АСЭТ/ПВП) в ходе своих совещаний в Париже 25-26 июня

2009 года (GRRF-66-07) и в Женеве 14 сентября 2009 года до проведения сессии GRRF. Председатель неофициальной группы просил GRRF дать указания по вопросам, которые не могут быть решены неофициальной группой и которые касаются конкретно области работы и нормативного подхода.

25. Что касается области работы, то GRRF подтвердила, что неофициальная группа должна в первую очередь сосредоточиться на транспортных средствах категорий N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>. Транспортные средства категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> следует рассмотреть на более поздней стадии. GRRF решила, что проект этих предписаний будет применяться ко всем транспортным средствам, подпадающим под действие Правил, без какого бы то ни было исключения. GRRF решила, что в связи с нехваткой времени она рассмотрит только АСЭТ в случае лобового столкновения.

26. Что касается нормативного подхода, то GRRF отдала предпочтение включению новых предписаний по АСЭТ/ПВП в новые отдельные правила с целью обеспечить большую гибкость в плане внедрения этих новых технологий Договаривающимися сторонами. Эксперт от Германии выразил сомнение по поводу возможности принятия этих новых правил Европейской комиссией до конца 2011 года, как это предусматривалось ранее. GRRF просила неофициальную группу выяснить, подходит ли этот нормативный выбор для ЕК с учетом нехватки времени.

27. Председатель неофициальной группы разъяснил, что, как ожидается, следующее совещание состоится в декабре 2009 года параллельно с совещаниями соответствующих подгрупп. GRRF решила провести в ходе следующей сессии GRRF, в понедельник, совещание неофициальной группы по АСЭТ/ПВП и отложить, по возможности, свою собственную сессию на полдня (начало работы: первая половина дня во вторник).

## **VI. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 5 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22, неофициальные документы № ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22/Corr.1, GRRF-65-33, GRRF-66-03, GRRF-66-15 и GRRF-66-16

28. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22 и исправление 1 к этому документу в целях внесения поправки в Правила № 78, касающейся пикового коэффициента торможения (ПКТ). Эксперт от Германии выразил пожелание изменить значение ПКТ с 0,9 до 0,8. GRRF не приняла ни предложение Германии, ни предложение МАЗМ, поскольку, по ее мнению, они приведут к разночтению между

Правилами № 78 и гтп. Впоследствии Канада сняла свое предложение GRRF-66-03, в котором она высказала свои замечания по документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22.

29. Эксперт от Канады внес на рассмотрение документы GRRF-66-15 и GRRF-66-16, имеющие целью внести исправления соответственно в гтп № 3 и в Правила № 78. Некоторые эксперты отметили, что ссылку на стандарт ASTM1136, которая содержится в этих предложениях, следует обновить в год принятия стандарта. Канада изъявила готовность подготовить пересмотренное предложение по этому вопросу.

#### **VII. ПРАВИЛА № 55 (Механические сцепные устройства) (пункт 6 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32, неофициальный документ № GRRF-66-20

30. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32, в котором предлагается предусмотреть в обязательном порядке вторичную точку или устройство крепления сцепного устройства на прицепах, не оснащенных тормозами, категории O<sub>1</sub> (см. также пункт 3 с) повестки дня). Ряд экспертов высказались за это предложение в связи с его низкой стоимостью реализации по сравнению с преимуществами в плане безопасности и согласования законодательства. Эксперт от Германии предпочел факультативный вариант (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 и GRRF-66-20). GRRF приняла к сведению оговорку эксперта от Франции по поводу необходимости выяснить соответствие использованного определения вторичного устройства сцепления соответствующему стандарту ИСО. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

#### **VIII. ПРАВИЛА № 90 (Сменные тормозные накладки) (пункт 7 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/31, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/34, неофициальный документ № GRRF-66-26

31. От имени неофициальной группы по сменным дискам и барабанам (СД-Б) эксперт от Германии сообщил о результатах работы этой неофициальной группы. Он внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, предусматривающие поправки соответственно к Правилам № 90, 13 и 13-Н с целью распространить их действие на сменные тормозные диски и барабаны. GRRF приняла изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23, предложенные экспертами от МОПАП и КСАОД в

документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/34, а также поправки к пункту 4.2.3 и приложению 2 к Правилам № 90, предложенные экспертом от КСАОД в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/31. GRRF приняла в принципе документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23, 24, 25 и положительно оценила трудную работу, сделанную неофициальной группой и ее председателем. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и просила секретариат подготовить пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23, включающего документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/34 и пункт 4.2.3 и приложение 2 к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/31.

32. Эксперт от ЕТО внес на рассмотрение документ GRRF-66-26, в котором предлагается уточнить, что специальные компоненты должны и впредь подпадать под действие национальных требований в отношении официального утверждения типа. GRRF не смогла выработать решение по этому предложению. Некоторые эксперты высказали мнение, что такое уточнение является излишним, поскольку эти части уже и так не входят в сферу действия правил. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и просила секретариат подготовить документ GRRF-66-26 под официальным обозначением.

#### **IX. ПРАВИЛА № 79 (Механизм рулевого управления) (пункт 8 повестки дня)**

33. GRRF отметила, что никакой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила сохранить этот вопрос в повестке дня следующей сессии GRRF.

#### **X. ШИНЫ (пункт 9 повестки дня)**

##### **A. Согласование правил, касающихся шин (пункт 9 а) повестки дня)**

Документация: неофициальный документ № GRRF-66-22

34. GRRF с интересом ознакомилась с материалом, представленным экспертом от Индии (GRRF-66-22), о согласовании испытаний на высоких скоростях и на долговечность/при низком давлении. GRRF приняла к сведению целый ряд замечаний и решила отложить рассмотрение этого вопроса на более поздний период.

35. Что касается разработки гтп по шинам, то Председатель GRRF напомнил о том, что на сессии WP.29/AC.3, состоявшейся в июне 2009 года, представитель ЕТОПОК сообщил, что его организация хотела бы, чтобы гтп были приняты в 2013 году сразу в один прием

вместо согласованного ранее двухэтапного подхода, предусматривающего реализацию первого этапа в 2010 году. Он добавил, что АС.3 отложил свою работу по глобальным техническим правилам по шинам до тех пор, пока представители глобальной организации изготовителей шин не встретятся с техническим спонсором (Франция) и не согласуют четкую позицию по разработке этих гтп для их рассмотрения на следующей сессии WP.29/АС.3. GRRF согласилась с предложением Председателя GRRF возобновить рассмотрение указанных выше гтп только после следующей сессии WP.29/АС3.

В. Правила № 30 и 54 (Пневматические шины) (пункт 9 b) повестки дня)

36. GRRF приняла к сведению, что никакой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила отложить рассмотрение этого вопроса до следующей сессии GRRF.

С. Правила № 106 (Пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств) (пункт 9 с) повестки дня)

37. GRRF приняла к сведению, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила отложить рассмотрение этого вопроса до следующей сессии GRRF.

Д. Правила № 124 (Сменные колеса) (пункт 9 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30, неофициальные документы GRRF 66-13 и GRRF 66-27

38. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13 и предусматривающий расширение сферы применения Правил № 124. Он также представил документ GRRF-66-13, уточняющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30. Эксперт от Соединенного Королевства выразил озабоченность по поводу определения семейства шин, а также по поводу исключения испытания на знакопеременный момент. МОПАП внесла на рассмотрение документ GRRF-66-27, дополняющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения, подготовленного Германией, и с учетом замечаний МОПАП и Соединенного Королевства. GRRF поручила секретариату обратиться к ИСО с просьбой представить также бесплатный экземпляр стандарта ISO 2409:2007 и пересмотреть правила с целью исправить по всему тексту используемый термин "положительный/отрицательный вылет".

Е. Система контроля давления в шинах (СКДШ) (пункт 9 е) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2009/129, неофициальные документы № GRRF-65-40, GRRF-66-17, GRRF-66-19 и WP.29-148-02

39. В соответствии с решением, принятым на ее последней сессии, GRRF пересмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/2009/129, разработанный на основе документа GRRF-65-40, который предусматривает включение в Правила № 64 требований, касающихся СКДШ. GRRF рассмотрела нерешенные вопросы, которые были заключены в данном предложении в квадратные скобки.

40. Что касается процедуры диффузного испытания, то GRRF предпочла сохранить "вариант В" в формулировке пункта 2.6.2.1 предлагаемого приложения 5 к документу ECE/TRANS/WP.29/2009/129. Что касается совокупного времени, необходимого для предупреждения водителя [30/60] минут, то единого мнения по этому вопросу достичь не удалось. В частности, эксперт от ЕТОПОК предпочел 20 минут (GRRF-66-19), в то время как эксперты от КСАОД и Соединенного Королевства предпочли 30 минут, а эксперт от МОПАП - 60 минут. Вместе с тем большинство присутствовавших членов GRRF высказали предпочтение установить этот параметр на уровне 60 минут.

41. Что касается допуска в размере 20%, который должен применяться к предельному значению давления, то эксперт от МОПАП сослался на документ WP.29-148-02, в котором указываются три причины, которые могут воздействовать на показатель внутреннего давления шин: точность прибора для измерения давления, колебание давления, обусловленное резким падением давления на 20% (термодинамический эффект), и колебание давления, обусловленное повышением сопротивления качению после падения давления. Он предложил установить более высокие допуски по сравнению с предлагаемым на уровне [5] кПа, подчеркнув, что в зависимости от рекомендуемого давления в шине эта величина должна составлять порядка 15-25 кПа. Эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил, что допуск в его стране, используемый для проверки СКДШ, составляет 7 кПа. Эксперты от Нидерландов, КСАОД и ЕТОПОК сообщили, что используемые приборы для измерения давления обладают гораздо большей точностью (2 или 3 кПа), чем [5] кПа, как это предложено в документе ECE/TRANS/WP.29/2009/129. Эксперт от КСАОД добавил, что проведенные его организацией испытания показали, что термодинамический эффект незначителен.



42. После выступления нескольких экспертов Председатель подвел итоги обсуждения, подчеркнув, что WP.29 ждет рекомендацию о том, что делать дальше. Он отметил существенный вклад эксперта от Германии в том, что касается значения предельных допусков, и эксперта от МОПАП в том, что касается точности приборов для измерения давления в шинах, которыми могут пользоваться автомобилисты на станциях техобслуживания. Он сказал экспертам о том, что, по его мнению, оборудование, используемое на станциях техобслуживания, не подпадает под действие положений, регламентирующих испытание на официальное утверждение новых транспортных средств по типу конструкции, однако согласился обратить внимание WP.29 на этот вопрос до выработки согласованного решения. Впоследствии, после его предложения, большинство членов GRRF решили представить на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2009 года соответствующее исправление, изменяющее порядок проведения испытаний следующим образом. В связи с неточностью приборов для измерения давления, используемых в ходе испытания на официальное утверждение типа, можно было бы включить допуск в размере +/-3 кПа. Кроме того, в случае диффузного испытания можно было бы выбрать в случае процедуры вождения формулировку "вариант В", общее время, необходимое для предупреждения водителя, можно было бы установить на уровне 60 минут, период стабилизации должен быть установлен в пределах 2-5 минут в целях учета термодинамического эффекта, а в целях учета факта нагревания шины в результате повышения сопротивления качению после падения давления следует включить дополнительный показатель снижения давления в размере 7 кПа. Эксперт от Германии сделал оговорку по этому предложению в целях его дополнительного изучения. GRRF просила Председателя подготовить необходимое исправление к документу ECE/TRANS/WP.29/2009/129, отражающее вышеупомянутое компромиссное решение, достигнутое GRRF.

43. GRRF также согласилась с поправками ECE/TRANS/WP.29/2009/129, предложенными Японией (GRRF-66-17), и просила секретариат представить их на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2009 года в качестве исправления к документу ECE/TRANS/WP.29/2009/129.

F. Сопротивление качению (пункт 9 f) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRRF-66-28

44. GRRF с интересом заслушала выступление представителей ЕТОПОК о результатах работы, достигнутых группой ИСО по методам измерения сопротивления качению (GRRF-66-28).

G. Определения специальных шин (пункт 9 g) повестки дня)

45. Секретарь неофициальной группы по определениям специальных шин сообщил о результатах работы, полученных неофициальной группой. Он проинформировал GRRF о том, что в случае зимних шин было решено в принципе использовать определение, принятое Американским обществом по испытаниям и материалам (ASTM). Он добавил, что в случае тяговых шин и шин повышенной проходимости следует использовать геометрические параметры. Что касается измерения сопротивления качению, то он сообщил, что в настоящее время существуют четыре метода испытания и что между лабораториями существует определенная проблема, которая касается соответствия измерения и которую необходимо решить. Он объявил, что следующее совещание состоится в Женеве 16 ноября 2009 года. Он добавил, что для рассмотрения на следующих сессиях GRB и GRRF необходимо представить соответствующее предложение с учетом его возможного принятия WP.29/AC.1 в июне 2010 года.

H. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, предъявляемых к шинам (пункт 9 h) повестки дня)

46. GRRF приняла к сведению, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила отложить рассмотрение этой темы до следующей сессии GRRF.

**XI. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ (ИТС)  
(пункт 10 повестки дня)**

47. GRRF приняла к сведению, что неофициальная группа проведет свое совещание после сессии GRRF 18 сентября 2009 года.

**XII. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (пункт 11 повестки дня)**

48. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 с поправками, внесенными на основании Amendment 1) GRRF объявила о проведении выборов должностных лиц во вторник во второй половине дня. Председателем сессий GRRF, запланированных на 2010 год, был единодушно переизбран г-н Й. Ярнольд (Соединенное Королевство).

### **ХIII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 12 повестки дня)**

#### **A. Обмен информацией о национальных и международных предписаниях в области первичной безопасности (пункт 12 а) повестки дня)**

49. Эксперт от Испании проинформировал GRRF о том, что он был бы заинтересован в обмене мнениями по процедуре, используемой для официального утверждения модифицированных транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в частности в отношении тормозов. GRRF предложила представителю Испании сделать предложение по этому вопросу к следующей сессии.

50. Эксперт от ЕК сообщил о том, что правила по общей безопасности опубликованы в Официальном бюллетене ЕК под № 661/2009. Он добавил, что меры по осуществлению этих правил должны быть приняты в ближайшие месяцы.

#### **B. Правила № 89 (Устройства ограничения скорости) (пункт 12 b) повестки дня)**

Документация: неофициальный документ № GRRF-66-14

51. Эксперт от ЕК вынес на рассмотрение документ GRRF-66-14, в котором предлагается распространить сферу применения Правил № 89 на транспортные средства категории M<sub>2</sub>. Эксперт от МОПАП сообщил, что текст Правил носит нечеткий характер и что такая поправка может привести к тому, что регулируемые устройства ограничения скорости могут в этом случае оказаться для транспортных средств категории M<sub>2</sub> обязательными. GRRF решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии и просила секретариат издать к ее следующей сессии документ GRRF-66-14 под официальным обозначением.

#### **C. Выражение признательности**

52. Председатель GRRF выразил признательность г-ну Мальтри (КСАОД) и г-ну Россу (КСАОД) за их многолетний вклад в работу GRRF и пожелал им счастливого и длительного отпуска по случаю их выхода на пенсию.

#### **XIV. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ**

53. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня шестьдесят седьмой сессии, которая должна состояться в Женеве со 2 (в 9 час. 30 мин.) по 5 (17 час. 30 мин.) февраля 2010 года. GRRF просила секретариат зарезервировать 1 февраля (начиная с 10 час. 30 мин.) для совещания рабочей группы по АСЭТ/ПВП. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом. Крайний срок представления официальных документов к этой сессии - 5 ноября 2009 года 1/.

---

1/ Для оказания помощи делегатам в организации поездки и бронирования гостиницы Председатель проинформирует их о том, что вопросы, касающиеся шин, будут обсуждаться в конце сессии.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRRF-66-....)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Председателем	-	A	Порядок рассмотрения пунктов повестки дня шестьдесят шестой сессии GRRF	a)
02	Соединенным Королевством	3 c)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (торможение прицепов)	b)
03	Канадой	5	A	Замечания по предложенным поправкам в документах GRRF-64-15 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22, (Правила № 78)	a)
04	Нидерландами	3 e)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13-Н (уточнения)	a)
05 +Rev.1	Нидерландами	3 e)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (уточнения)	a)
06	КСАОД	3 c)	A	Предложение по проекту поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28 (торможение прицепов)	b)
07	Председателем неофициальной группы по АСЭТ/ПВП	2	A	Доклад о первом совещании неофициальной группы GRRF по автоматическим системам экстренного торможения (АСЭТ) и системам предупреждения о выходе за пределы полосы движения (ПВП)	a)
08	КСАОД	3 g)	A	Проект поправок к Правилам № 13 (прочие вопросы)	a)
09	КСАОД	3 e)	A	Проект поправок к Правилам № 13 (уточнения)	b)
10	КСАОД	3 a)	A	Проект поправок к Правилам № 13 (уточнения)	a)
11	КСАОД	3 e)	A	Проект поправок к Правилам № 13 (уточнения)	a)
12	МОПАП	3 a)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13 (аварийный стоп-сигнал)	a)
13	Германией	9 d)	A	Поправки к Правилам № 124 (сменные колеса)	a)
14	Европейской комиссией	12	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 89 (рабочие вопросы)	b)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
15	Канадой	5	A	Предлагаемые поправки к Глобальным техническим правилам № 3 (система торможения мотоциклов)	a)
16	Канадой	5	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 78 (торможение транспортных средств категории L)	a)
17	Японией	9 e)	A	Предложение по исправлению к документу ECE/TRANS/WP.29/2009/129 (СКДШ)	a)
18	Японией	3 f)	A	Предложение по исправлению к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33 (ЭКУТС)	a)
19	ЕТОПОК	9 e)	A	Позиция ЕТОПОК по системам контроля давления в шинах (СКДШ)	a)
20	Германией	6	A	Неофициальный документ по разъяснению документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32	a)
21	КСАОД	3 f)	A	Проект предложения по поправкам к Правилам № 13 (ЭКУТС)	a)
22	Индией	9 a)	A	Согласованное испытание на долговечность на высокой скорости и при низком давлении	a)
23	Соединенным Королевством	3 c)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13 (торможение прицепов)	b)
24	МОПАП	3 a)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н (аварийный стоп-сигнал)	a)
25	МОПАП	3 a)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13 (аварийный стоп-сигнал)	a)
26	ЕТО	7	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки)	b)
27	МОПАП	9 d)	A	Предложение по проекту поправок к документу GRRF/2009/30 (Правила № 124 - сменные колеса)	a)
28	ЕТОПОК	9 f)	A	Сопротивление качению	a)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
Повторное рассмотрение неофициальных документов предыдущих сессий GRRF и WP.29 (со ссылкой на пункт повестки дня и на принятое на текущей сессии решение о последующей деятельности)					
65-40	Председателем GRRF	9 е)	A	Изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)
65-33	МАЗМ	5	A	Поправки к Правилам № 78 (сменные тормозные накладки)	a)
WP.29-148-02	МОПАП	9 е)	A	Позиция МОПАП по СКДШ	a)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено, или документ был заменен.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии.

Приложение II

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Неофициальная группа</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
по гтп-ШИНА	Г-н Й. Ярнольд Тел.: 44 207 944 2080 Факс: 44 207 944 2169 Электронная почта: <a href="mailto:ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk">ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk</a>	Г-н Ж.-К. Нуаром (ЕТОПОК) Тел.: 32 2 344 4059 Факс: 32 2 344 1234 Электронная почта: <a href="mailto:info@etrto.org">info@etrto.org</a>
по сменным тормозным дискам и барабанам (СД-Б)	Г-н В. Гаупп Тел.: 49 201 825 4139 Факс: 49 201 825 4185 Электронная почта: <a href="mailto:wgaupp@tuev-nord.de">wgaupp@tuev-nord.de</a>	Г-н М. Пеле (КСАОД) Тел.: 49 226-2781974 Факс: 49 226-2786550 Электронная почта: <a href="mailto:pehle@bpw.de">pehle@bpw.de</a>
по определениям специальных шин (ОСШ)	Г-н В. Шнайдер Тел.: +32 22965260 Факс: +32 22969637 Электронная почта: <a href="mailto:wolfgang.schneider@ec.europa.eu">wolfgang.schneider@ec.europa.eu</a>	Г-н И. Ноулес (ЕК) Тел.: +32 2-2957680 Факс: +32 2-2969637 Электронная почта : <a href="mailto:ian.knowles@ec.europa.eu">ian.knowles@ec.europa.eu</a>
по автоматическим системам экстренного торможения и системам предупреждения о выходе за пределы полосы движения (АСЭТ/ПВП)	Г-н Дж. Рендерс Тел.: +32 2 2969962 Факс : +32 2 2969637 Электронная почта: <a href="mailto:johan.renders@ec.europa.eu">johan.renders@ec.europa.eu</a>	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Телефон: +33 1-43590013 Факс: +33 1-45638441 Электронная почта: <a href="mailto:ofontaine@oica.net">ofontaine@oica.net</a>
Альтернативный метод оценки системы устойчивости транспортного средства <u>1/</u>	<u>2/</u>	<u>2/</u>

---

1/ В случае согласия WP.29.

2/ Подлежит определению.

-----