



---

**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 седьмой сессии  
(2–5 февраля 2010 года)**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	4
II. Утверждение повестки дня .....	3	4
III. Автоматические системы экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (пункт 2 повестки дня) .....	4	4
IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня).....	5–19	5
A. Сигнал аварийной остановки (САО) (пункт 3 а) повестки дня) .....	5	5
B. Дополнительные сцепные устройства для прицепов, не оснащенных тормозами (пункт 3 б) повестки дня) .....	6	5
C. Торможение прицепов (пункт 3 с) повестки дня).....	7–10	6
D. Уточнения (пункт 3 d) повестки дня).....	11–13	7
E. Электронный контроль устойчивости транспортных средств (ЭКУТС) (пункт 3 е) повестки дня).....	14–17	8
F. Прочие вопросы (пункт 3 f) повестки дня).....	18–19	9
V. Торможение мотоциклов (пункт 4 повестки дня).....	20	9
VI. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 5 повестки дня)	21–22	10
VII. Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня) .	23–25	10
VIII. Правила № 79 (механизм рулевого управления) (пункт 7 повестки дня)	26	11
IX. Правила № 89 (устройства ограничения скорости) (пункт 8 повестки дня)	27	11
X. Шины (пункт 9 повестки дня) .....	28–36	12
A. Согласование правил, касающихся шин (пункт 9 а) повестки дня)	28	12
B. Правила № 30 и 54 (пневматические шины) (пункт 9 б) повестки дня)	29	12
C. Правила № 106 (пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств) (пункт 9 с) повестки дня).....	30	12
D. Правила № 124 (сменные колеса) (пункт 9 d) повестки дня).....	31	13
E. Системы контроля давления в шинах (СКДШ) (пункт 9 е) повестки дня) .....	32	13
F. Правила № 117 (сопротивление качению шин) (пункт 9 f) повестки дня) .....	33–35	13
G. Обмен информацией о национальных и международных требованиях относительно шин (пункт 9 g) повестки дня) .....	36	14
XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня) .....	37	14
A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области первичной безопасности (пункт 12 а) повестки дня) .....	37	14
XII. Предварительная повестки дня следующей сессии .....	38	14

## Приложения

I.	Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии без условного обозначения (GRRF-67-.....)	16
II.	Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н (Сигнал аварийной остановки) .....	20
III.	Предложение по поправкам к Правилам № 13 (Торможение прицепов)	22
IV.	Круг ведения и правила процедуры неофициальной группы GRRF по альтернативному методу оценки системы ЭКУ механических транспортных средств (АМЭКУТС) (см. пункт 16 настоящего доклада)	23
V.	Предложение по поправкам к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки) ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 с внесенными поправками (см. пункт 24 настоящего доклада).....	25
VI.	Предложение по поправкам к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки) ECE/TRANS/WP.29/ GRRF/2010/9 с внесенными поправками (см. пункт 24 настоящего доклада) .....	26
VII.	Предложение по поправкам к Правилам № 64 (запасные колеса для временного использования) GRRF-67-07-Rev.1 – принято в следующей редакции (см. пункт 31 настоящего доклада) .....	33
VIII.	Неофициальные группы GRRF .....	35

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою шестьдесят седьмую сессию 2–5 февраля 2010 года под председательством г-на И. Ярнолда (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690, с поправками) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии участвовали также представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), 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), Европейской организации тюнингových компаний (ЕТО), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских производителей фрикционных материалов (ФЕПФМ) и Управления технического надзора на транспорте (ТДТ).

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/2010/1, неофициальный документ № GRRF-67-01

3. GRRF утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/1, а также порядок рассмотрения ее пунктов GRRF-67-01.

## **III. Автоматические системы экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (пункт 2 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы № GRRF-67-04 и GRRF-67-20

4. Председатель неофициальной группы по автоматическим системам экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (АСЭТ/ПВП) проинформировал о ходе работы этой неофициальной группы (GRRF-67-04). Он сообщил, что предложение по ПВП следует передать GRRF для рассмотрения на ее сессии в сентябре 2010 года на основе документа GRRF-67-20, и добавил, что по вопросам АСЭТ требуется дополнительное обсуждение. GRRF подтвердила, что она предпочитает включить новые требова-

ния по АСЭТ/ПВП в отдельные новые правила для обеспечения более гибкого подхода в отношении принятия этих новых технологий Договаривающимися сторонами. GRRF отметила, что такое регулятивное решение сопоставимо с предполагаемыми временными рамками (февраль 2011 года) при условии, что для рассмотрения АСЭТ будут проведены дополнительные неофициальные совещания. GRRF также согласилась с тем, что нет необходимости включать в новые правила вводные (т.е. переходные) положения. GRRF решила созвать совещание неофициальной группы по АСЭТ/ПВП в понедельник, накануне следующей сессии GRRF, которая состоится в сентябре 2010 года.

#### **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/2010/10, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10/Corr.1 и неофициальные документы № GRRF-66-25 и GRRF-67-22

5. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-67-22, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10 и исправление 1 к нему относительно включения стоп-сигналов при определенном замедлении в случае электрического рекуперативного торможения. GRRF приняла документ GRRF-67-22, воспроизводимый в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункт 13) проекта дополнения 11 к Правилам № 13-Н. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ GRRF-66-25 и вызвался подготовить пересмотренное предложение для обсуждения GRRF на ее сессии в сентябре 2010 года.

##### **B. Дополнительные сцепные устройства для прицепов, не оснащенных тормозами** (пункт 3 б) повестки дня)

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

6. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12, которая состоит в том, чтобы перенести требования, касающиеся оснащения легких прицепов дополнительным сцепным устройством, из Правил № 13 в Правила № 55. Этот документ был рассмотрен в связи с пунктом 5 повестки дня. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12 без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для обсуждения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункты 7, 8, 9, 12, 13 и 15) проекта дополнения 5 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

### С. Торможение прицепов (пункт 3 с) повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/2, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/5, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/11, неофициальные документы № GRRF-67-06, GRRF-67-06-Rev.1 и GRRF-67-08

7. Эксперт от Германии представил документ GRRF-67-06-Rev.1, заменяющий документы GRRF-67-06, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/2 и предлагающий разрешить официальное утверждение прицепов категории O<sub>3</sub> по типу конструкции на основе результатов испытаний типа III. GRRF приняла документ GRRF-67-06-Rev.1, воспроизводимый в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 8, 9, 12, 13 и 15) проекта дополнения 5 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

8. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/5, в котором предлагается метод расчета для проверки равномерного распределения тормозного момента стояночного тормоза прицепа на колеса с каждой стороны оси (осей). GRRF приняла ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/5 с указанной ниже поправкой и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 7, 9, 12, 13 и 15) проекта дополнения 5 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

*Стр. 3, приложение 12, новый пункт 8.1.2, строка 4*

В тексте на английском языке вместо "yolks" читать "yokes".

9. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/7, в котором пересматриваются условия включения пружинных тормозов после падения давления в системе рабочего тормоза отсоединенного прицепа. GRRF согласилась с улучшенной формулировкой в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/7, предложенной экспертом от КСАОД в документе GRRF-67-08. Исходя из этого, GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/7 с указанной ниже поправкой и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 7, 8, 12, 13 и 15) проекта дополнений 5 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

*Приложение 8, новый пункт 2.8 изменить следующим образом:*

"2.8 Прицепы, которые используют **запас энергии** системы рабочего тормоза для выполнения... в выключенном положении (пружинные тормоза не применяются):

- а) когда запас энергии системы рабочего тормоза уменьшается до давления не ниже **280 кПа**, **давление в камере сжатия пружинного тормоза должно уменьшиться до 0 кПа, чтобы полностью задействовать пружинные тормоза. Это требование считается выполненным, если постоянное давление запаса энергии системы рабочего тормоза составляет 280 кПа;**

- б) снижение давления в **запасе энергии системы** рабочего тормоза приводит к...".

10. Эксперт от КСАОД снял с обсуждения документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/11. Он вызвался подготовить для следующей сессии GRRF, которая состоится в сентябре 2010 года, пересмотренное предложение по расширению области применения приложения 20 к Правилам № 13 на прицепы, имеющие более трех осей.

## **D. Уточнения**

(пункт 3 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/13, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/16, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17, неофициальные документы № GRRF-67-23, GRRF-67-23-Rev.1, GRRF-67-29 и GRRF-67-31

11. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-67-23-Rev.1, заменяющий документы GRRF-67-23 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/3 и содержащий поправки к Правилам № 13, предусматривающие обязательное торможение прицепа, оснащенного электрической управляющей линией, когда водитель приводит в действие систему торможения. Ряд экспертов просили дополнительно обосновать данное предложение (т.е. представить примеры). GRRF решила вернуться к обсуждению этой темы на основе пересмотренного предложения, которое будет подготовлено экспертом от КСАОД.

12. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/13, в котором уточняется формулировка, используемая для определения неполадок в работе электрического привода управления и антиблокировочной тормозной системы. GRRF приняла документ с указанными ниже поправками (см. также сводное предложение в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/13) и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 7, 8, 9, 13 и 15) проекта дополнения 5 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

*Стр. 2, строка 2*

*Вместо "пункт 5.2.1.23" читать "пункт 5.1.2.23".*

*Стр. 2, поправка к пункту 5.2.1.29.2, строка 1*

*Исключить "За исключением транспортных средств категории N<sub>1</sub>".*

13. Эксперт от Нидерландов представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/16 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17, предусматривающие согласование максимальных испытательных скоростей, используемых соответственно в Правилах № 13 и 13-Н. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/16 без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 7, 8, 9, 12 и 15) проекта дополнения 5 к поправкам серии 11 к Правилам № 13. GRRF приняла документ GRRF-67-31, заменяющий ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17, и поручила секретариату передать его в том виде, в каком он воспроизводится ниже, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункт 5) проекта дополнения 11 к Правилам № 13-Н.

*Приложение 3, пункт 1.2.9* изменить следующим образом:

"1.2.9 В случае транспортных средств, описание которых приводится в пункте 1.2.8 выше, оснащенных электрической системой рекуперативного торможения категории А, для **проверки сохранения стабильности** испытания поведения проводят на треке с низким коэффициентом сцепления (как определено в пункте 5.2.2 приложения 6) **на скорости, равной 80% от максимальной скорости, но не превышающей 120 км/ч**".

## **Е. Электронный контроль устойчивости транспортных средств (ЭКУТС)** (пункт 3 е) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/8, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12/Corr.1, неофициальные документы № GRRF-67-05, GRRF-67-11, GRRF-67-17, GRRF-67-21 и GRRF-67-30

14. GRRF рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/8 и GRRF-67-17, касающиеся контрольного сигнала, который должен использоваться для функции контроля устойчивости транспортного средства. GRRF согласилась с тем, что требование в отношении такого контрольного сигнала следует включить в Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов), а не в Правила № 13. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался подготовить проект соответствующего предложения по Правилам № 121 для рассмотрения Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее сессии в мае 2010 года.

15. Эксперт от ККПКП представила документ GRRF-67-11, в котором предлагается исключить транспортные средства, используемые в качестве автолавок, из сферы действия требований к контролю устойчивости. Она пояснила, что документ GRRF-67-11 заменяет документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12/Corr.1. GRRF приняла документ GRRF-67-11 с указанной ниже поправкой и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве части (см. пункты 6, 7, 8, 9, 12 и 13) проекта дополнения 5 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

*Пункт 5.2.1.32, сноска 12* изменить следующим образом:

"12/ Это предписание не распространяется на транспортные средства повышенной проходимости, транспортные средства специального назначения (например, подвижные установки на нестандартном шасси, подвижные краны, транспортные средства с гидростатическим приводом, на которых система гидравлического привода используется также для торможения и вспомогательных функций, **транспортные средства категории N<sub>2</sub>, которые имеют все следующие конструктивные особенности: полную массу транспортного средства от 3,5 до 7,5 тонн, нестандартные низкорамные шасси, более 2 осей и гидропривод**), автобусы класса I и класса А, относящиеся к категориям M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>, сочлененные городские и междугородные автобусы, тягачи категории N<sub>2</sub> для полуприцепов с полной массой транспортного средства (ПМТС) от 3,5 до 7,5 тонн".



16. GRRF напомнила, что WP.29 дал согласие на создание неофициальной группы по альтернативному методу для оценки системы контроля устойчивости транспортного средства по аналогии с компонентами прицепа (АМЭКУТС). Эксперт по КСАОД представил документ GRRF-67-05 по основным вопросам, которыми надлежит заняться этой группе. GRRF решила, что эту группу будет возглавлять г-н Локюфьер (Бельгия). КСАОД изъявила готовность предоставлять услуги секретариата. GRRF рассмотрела проект круга ведения и правила процедуры (GRRF-67-30) и приняла их в том виде, в каком они воспроизводятся в приложении IV.

17. Из-за нехватки времени GRRF не удалось рассмотреть документ GRRF-67-21, в котором предлагается согласовать тексты глобальных технических правил (гтп) № 8 и Правил № 13 и 13-Н, поэтому она решила сохранить данный документ в повестке дня в качестве справочного документа для обсуждения на своей сессии в сентябре 2010 года. Председатель GRRF напомнил, что для принятия поправки к гтп следует использовать такую же процедуру, что и в случае новых гтп.

## **Е. Прочие вопросы** (пункт 3 f) повестки дня)

*Документация:* неофициальные документы № GRRF-67-15, GRRF-67-18 и GRRF-67-32

18. Эксперт от Швеции представил документы GRRF-67-15 и GRRF-67-32, запросив указания относительно полностью автоматизированных сцепных устройств (ПАСУ). GRRF поддержала в принципе предложение о разработке согласованных требований к ПАСУ. GRRF решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии на основе конкретного предложения от Швеции.

19. Эксперт от Индии представил документ GRRF-67-18, уточняющий текст Правил № 13-Н. GRRF решила подробно рассмотреть этот документ на своей сессии и поручила секретариату распространить GRRF-67-18 с официальным условным обозначением.

## **V. Торможение мотоциклов** (пункт 4 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/15

20. Эксперт от Канады представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/15, уточняющие соответственно гтп № 3 и Правила № 78 в целях согласования этих двух текстов. GRRF приняла оба документа без поправок и поручила секретариату передать их WP.29, АС.1 и АС.3 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года соответственно в качестве исправления 2 к гтп № 3 и исправления 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 78. Председатель GRRF согласился проинформировать WP.29 и АС.3 на их сессиях в марте 2010 года о предстоящем издании исправления к гтп № 3.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32,  
неофициальные документы GRRF-66-20 и GRRF-67-27

21. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32, в котором предлагается предусмотреть в обязательном порядке аварийную точку крепления или аварийное сцепное устройство на прицепах категории O<sub>1</sub>, не оснащенных тормозами (см. также пункт 3 б) повестки дня). После обсуждения GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32 с указанным ниже изменением и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 55. Исходя из этого, эксперт от Германии снял с рассмотрения документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 и GRRF-66-20.

*Стр. 2, поправка к приложению 5, пункт 2.1*

*После слов "Сцепные головки" включить "рассчитанные на тяговые усилия до 800 кг".*

22. Эксперт от МОПАП представил документ GRFF-67-27, в котором продемонстрировано, что при нынешних требованиях аварийное сцепное устройство в определенных обстоятельствах может оказаться не в состоянии предотвратить падение сцепной тяги на землю. GRFF решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии в сентябре 2010 года на основе конкретного совместного предложения от МОПАП/КСАОД.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/6,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9,  
неофициальные документы № GRRF-67-02, GRRF-67-13,  
GRRF-67-14-Rev.1 и GRRF-67-24

23. GRRF рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1, предусматривающий включение положений о сменных тормозных дисках и барабанах в область применения Правил № 90. GRRF согласилась с изменениями к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1, предложенными секретариатом в документе GRRF-67-02 для уточнения области применения и переходных положений этих Правил. В частности, GRRF решила, что оригинальные сменные тормозные диски и барабаны не следует официально утверждать по типу конструкции, поскольку они проходили эту процедуру в рамках официального утверждения оригинальной тормозной системы, и поэтому их следует однозначно исключить из области применения этих Правил. Исходя из этого, GRRF решила снять скобки в пункте 1.2 GRRF-67-02. Кроме того, GRRF высказалась за принятие положений ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 в качестве новой серии поправок. Из-за нехватки времени GRRF не удалось детально

рассмотреть документ GRRF-67-14-Rev.1, представленный КСАОД. Эксперт от КСАОД вызвался подготовить пересмотренное предложение с учетом согласованных выше поправок. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этой темы на своей следующей сессии и поручила секретариату сформулировать пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1, включающий изменения, предложенные в документе GRRF-67-02. GRRF решила продолжить рассмотрение документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25 и GRRF-67-24 на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить последний документ с официальным условным обозначением.

24. Эксперт от Соединенного Королевства представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 и GRRF-67-13, обновляющие в Правилах № 90 ссылки на стандарт ISO 6310 и Правила № 13 и 13-Н. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 с поправками, указанными в приложении V, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для обсуждения на их сессиях в июне 2010 года в качестве исправления 1 к пересмотру 2 Правил № 90.

25. Эксперт от ЕТО представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/6, в котором предлагается уточнить, что специальные компоненты должны и впредь подпадать под действия национальных требований в отношении официального утверждения типа. GRRF сочла, что такое уточнение вряд ли окажется полезным, поскольку эти части уже сейчас не входят в область применения Правил, и, кроме того, они необязательно охвачены официальным утверждением типа на национальном уровне.

### **VIII. Правила № 79 (механизм рулевого управления)** (пункт 7 повестки дня)

26. GRRF отметила, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было. GRRF решила снять этот пункт с повестки дня своей следующей сессии.

### **IX. Правила № 89 (устройства ограничения скорости)** (пункт 8 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/4

27. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/4, распространяющий область применения Правил № 89 на транспортные средства категории M<sub>2</sub>. GRRF приняла этот документ без поправок и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве дополнения 2 к Правилам № 89.

## **Х. Шины** (пункт 9 повестки дня)

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

*Документация:* неофициальные документы № GRRF-67-19 и GRRF-67-26-Rev.1

28. В связи с разработкой проекта гтп, касающихся шин, Председатель GRRF напомнил о том, что на своей сессии в ноябре 2009 года (ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 99) АС.3 одобрил двухэтапный подход, предложенный GRRF на ее шестьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/65, пункт 36). Он пояснил, что при этом АС.3 просил технического спонсора представить пересмотренный вариант графика работы и целей этих двух этапов для рассмотрения GRRF на ее сессии в феврале 2010 года и для обсуждения АС.3 на его сессии в марте 2010 года. Далее председатель добавил, что АС.3 решил вести работу над вопросом об административной маркировке отдельно. Эксперт от ЕК напомнил о высказанном им пожелании включить требования в отношении сопротивления качению в гтп. Он сообщил о том, что Европейский союз представит предложение по данному вопросу WP.29/АС.3 для рассмотрения на их сессиях в марте 2010 года. Неофициальные документы № GRRF-67-19 от Индии и GRRF-67-26-Rev.1 от Китая были переданы неофициальной группе по гтп, касающимся шин, которая собралась 5 февраля по окончании сессии самой GRRF. GRRF решила провести, при условии согласия WP.29, совещание неофициальной группы по гтп, касающимся шин, в пятницу, после сессии GRRF, которая состоится в сентябре 2010 года.

### **В. Правила № 30 and 54 (пневматические шины)** (пункт 9 б) повестки дня)

29. GRRF отметила, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила снять этот пункт с повестки дня своей следующей сессии, если только не будут получены новые предложения.

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

30. GRRF отметила, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила снять этот пункт с повестки дня своей следующей сессии, если только не будут получены новые предложения.

**D. Правило № 124 (сменные колеса)**  
(пункт 9 d) повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30, неофициальные документы № GRRF-66-13, GRRF-66-27, GRRF-67-09 и GRRF-67-09-Rev.1

31. Эксперт от Германии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30, расширяющий область применения Правил № 124, и GRRF-67-09, объединяющий документы GRRF-66-13 и GRRF-66-27. В ходе совещания GRRF внесла в документ GRRF-67-09 изменения, которые воспроизводятся в документе GRRF-67-09-Rev.1. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30 с поправками, содержащимися в документе GRRF-67-09-Rev.1. GRRF поручила секретариату исправить также в тексте Правил использование слов "положительный/отрицательный вылет". Секретариату было поручено передать это предложение, воспроизводимое в приложении VI, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года в качестве проекта дополнения 1 к Правилам № 124.

**E. Системы контроля давления в шинах (СКДШ)**  
(пункт 9 e) повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2009/129, ECE/TRANS/WP.29/2009/129/Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/2009/129/Corr.2, ECE/TRANS/WP.29/2009/129/Corr.3, неофициальные документы №№ GRRF-67-03, GRRF-67-07 и GRRF-67-07-Rev.1

32. В соответствии с поручением WP.29, которое было дано на его сессии в ноябре 2009 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1079, пункты 33, 46 и 60), GRRF рассмотрела проект исправления (GRRF-67-03 и GRRF-67-07) к поправкам серии 02 к Правилам № 64 (ECE/TRANS/WP.29/2009/129 и исправления 1, 2 и 3). GRRF приняла документ GRRF-67-07-Rev.1, который воспроизводится в приложении VII, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2010 года в качестве исправления 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 64.

**F. Правила № 117 (сопротивление качению шин)**  
(пункт 9 f) повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, неофициальные документы № GRRF-67-10, GRRF-67-12, GRRF-67-16, GRRF-67-25, GRRF-67-28, GRRF-67-33, GRRF-67-34, GRRF-67-35 и GRB-51-01

33. Секретарь (ЕК) неофициальной группы по определениям специальных шин (ОСШ) сделал сообщение по новым требованиям, применимым в Европейском союзе (ЕС) в отношении сцепления шин на мокрых поверхностях, шума от качения и сопротивления качению (GRRF-67-33). Председатель (ЕК) неофициальной группы по ОСШ проинформировал о результатах обсуждения в рамках этой неофициальной группы (GRRF-67-34) и представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, вводящий в Правила № 117 новые требования, касающиеся уровня звука, сцепления на мокрых поверхностях и сопротивления качению. Он пояснил, что это предложение будет подробно рассмотрено Рабочей группой по вопросам шума (GRB) на ее пятьдесят первой сессии (15–17 февраля 2010 года).

34. GRRF рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, уделив особое внимание определениям специальных шин (зимних шин, тяговых шин и шин повышенной проходимости), которые также будут использоваться в будущем в Правилах № 30 и 54. GRRF поддержала в целом определение, предложенное в документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3. Ряд экспертов сочли целесообразным разъяснить переходные положения и требования к маркировке, применяемые к зимним и универсальным шинам. Кроме того, эксперт от Германии, которого поддержал эксперт от Дании, пришел к выводу, что требования к характеристикам для классификации зимних шин являются слишком низкими и что это может стать одним из способов обойти пределы, применимые к летним шинам. GRRF решила, что документы GRB-51-01, GRRF-67-12, GRRF-67-16, GRRF-67-25, GRRF-67-28 и GRRF-67-35, содержащие поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, следует рассмотреть GRB, поскольку они связаны с методом измерения сопротивления качению.

35. Эксперт от Дании представил документ GRRF-67-10, в котором продемонстрировано, что метод, используемый для изменения показателя сцепления на мокрых покрытиях, может привести к противоречивым результатам. GRRF решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии на основе конкретного предложения эксперта от Дании.

**G. Обмен информацией о национальных и международных требованиях относительно шин**  
(пункт 9 g) повестки дня)

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

**XI. Прочие вопросы**  
(пункт 10 повестки дня)

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

37. Эксперт от Австралии проинформировал GRRF о проводимом в его стране законодательном процессе в отношении официального утверждения типа и его связи с правилами ЕЭК ООН.

**XII. Предварительная повестка дня следующей сессии**

38. GRRF не рассматривала повестку дня своей шестьдесят восьмой сессии. В качестве общего правила GRRF решила, что пункты повестки дня без официальной документации следует из нее исключить. GRRF поручила секретариату перенести сессию GRRF на полдня, если это окажется возможным и если будет

получено согласие со стороны WP.29, т.е. провести ее с 21 (9 ч. 30 м.) по 23 (17 ч. 30 м.) сентября 2010 года. GRRF также поручила секретариату зарезервировать зал на 20 сентября (с 10 ч. 30 м.) для совещания неофициальной группы по АСЭТ/ПВП и на 24 сентября (с 9 ч. 30 м.) для совещания неофициальной группы по гтп, касающимся шин. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом. Предельный срок для представления официальных документов к этой сессии – 25 июня 2010 года<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Для оказания содействия делегатам в подготовке поездки и бронировании гостиниц Председатель информирует 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-67-....)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Председателем	–	A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня шестидесяти шестой сессии GRRF	a)
02	Секретариатом	6	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 (Правила № 90 – сменные тормозные накладки)	a)
03	Секретариатом	9 e)	A	Предложение по поправкам к поправкам серии 02 к Правилам № 64 (СКДШ)	a)
04	Председателем неофициальной группы ACЭТ/ПВП	2	A	Доклад о деятельности неофициальной группы по ACЭТ/ПВП	a)
05	КСАОД	3 e)	A	Предлагаемая поправка для распространения области применения приложения 19 и приложения 20 на автотранспортные средства, в частности на функцию обеспечения устойчивости транспортного средства	a)
06 + Rev.1	Германией	3 c)	A	Предложение по поправке к Правилам № 13 (торможение прицепов)	c)
07 + Rev.1	МОПАП	2	A	Предложение по исправлению к поправкам серии 02 к Правилам № 64 (запасные колеса для временного пользования)	c)
08	КСАОД	3 c)	A	Проект поправок к Правилам № 13 (торможение прицепов)	c)
09 + Rev.1	Германией	9 d)	A	Поправки к правилам № 124 (сменные колеса)	c)
10	Данией	9 f)	A	Правила № 117 (шум от качения шин и сцепление на мокрых поверхностях) – результаты испытаний на сцепление шин на мокрых поверхностях/противоречие с результатами других испытаний	a)



<i>№</i>	<i>Передан</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
11 + Rev.1	ККПКП	3 e)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13 (ЭКУТС)	с)
12	МОПАП	9 f)	A	Комментарии МОПАП по документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 (шум от качения шин и сцепление на мокрых поверхностях)	а)
13	Соединенным Королевством	6	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 – Правила № 90 (сменные тормозные накладки)	с)
14 + Rev.1	КСАОД	6	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/ Rev.1 – Правила № 90 (сменные тормозные накладки)	а)
15	Швецией	3 f)	A	Консультационное совещание по проекту поправок к Правилам № 13	а)
16	Францией	9 f)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 – Правила № 117 (шум от качения шин и сцепление на мокрых поверхностях)	а)
17	Индией	3 e)	A	Комментарии Индии по предложенным поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/8 (ЭКУТС)	а)
18	Индией	3 f)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13-Н	б)
19	Индией	9 a)	A	Предложение по процедурам испытания для согласованного испытания на высокой скорости и испытания на долговечность/при низком давлении – для рассмотрения в рамках гтп, касающихся шин	а)
20	Секретариатом АСЭТ/ПВП	2	A	Предложение по правилам, касающимся систем для предупреждения о выходе из полосы движения	а)
21	МОПАП	3 e)	A	Проект предложений по поправкам к Правилам № 13, 13-Н и гтп № 8 (ЭКУ)	д)
22	МОПАП	3 a)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10 – Правила № 13-Н (аварийный стоп-сигнал)	с)

<i>№</i>	<i>Передан</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
23 + Rev.1	КСАОД	3 d)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/3 – Правила № 13 (уточнения)	a)
24	КСАОД/ МОПАП	6	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 (Правила № 90 – сменные тормозные накладки)	b)
25	Нидерландами	9 f)	A	Опыт, накопленный в Нидерландах за последнее время в связи с Правилами № 117 (шум от качения шин и сцепление на мокрых поверхностях)	a)
26	Китаем	9 a)	A	Предложение по поправкам к гтп-08-01, касающимся шин	a)
27	МОПАП	5	A	Предложение по поправкам к Правилам № 55 (механические сцепные устройства)	a)
28	Японией	9 f)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 – Правила № 117 (шум от качения шин и сцепление на мокрых поверхностях)	a)
29	Секретариатом	3 d)	A	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/13 – Правила № 13 (уточнения)	c)
30	Председателем АМЭКУТС	3 e)	A	Проект круга ведения и правил процедур неофициальной группы по альтернативному методу для оценки ЭКУ механических транспортных средств (АМЭКУТС)	c)
31	Секретариатом	3 d)	A	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17 – Правила № 13-Н (уточнения)	c)
32	Швецией	3 f)	A	Консультационное совещание по проекту поправки к Правилам № 13 (ПАСУ)	a)
33	ЕК	9 f)	A	Новые правила ЕС по вопросам общей безопасности – использование шин	a)
34	ЕК	9 f)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 117	a)

<i>№</i>	<i>Передан</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
35	Японией	9 f)	A	Предложение по процедуре согласования на основе использования коэффициента сопротивления качению техническими службами	a)
Повторное рассмотрение неофициальных документов предыдущих сессий GRRF и WP.29 (со ссылкой на пункт повестки дня и на решение текущей сессии о последующей деятельности)					
66-13	Германией	9 f)	A	Поправки к Правилам № 124 (сменные колеса)	a)
66-20	Германией	5	A	Неофициальный документ по разъяснению документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32	a)
66-25	МОПАП	3 a)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н (сигнал аварийной остановки)	a)
66-27	МОПАП	9 a)	A	Предложение по проекту поправок к документу GRRF/2009/30 (Правила № 124 – сменные колеса)	a)

## Примечания:

- a) Рассмотрение завершено либо документ заменен.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии на основе документа с официальным условным обозначением.
- c) Принят и подлежит передаче WP.29.
- d) Справочный документ для последующих сессий.

## Приложение II

### Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н (Сигнал аварийной остановки)

#### GRRF-67-22 – принято в следующей редакции (см. пункт 5 настоящего доклада)

Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

Пункт 5.2.22.4 изменить следующим образом (включив также ссылку на существующую сноску б/):

"5.2.22.4 В случае электрических систем рекуперативного торможения, **определенных в пункте 2.17**, создающих тормозное усилие при отпуске устройства управления акселератором, упомянутый **выше сигнал подается в соответствии со следующими положениями:**

<i>Замедление транспортного средства</i>	<i>Подача сигнала</i>
$\leq 0,7 \text{ м/с}^2$	Сигнал не подается
$> 0,7 \text{ м/с}^2$ и $\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал может подаваться
$> 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал подается

**Во всех случаях сигнал деактивируется не позднее того момента, когда замедление снижается до величины менее  $0,7 \text{ м/с}^2$  б/.**

б/ Во время официального утверждения типа соответствие данному требованию подтверждается изготовителем транспортного средства".

Изменить пункты 12.2 и 12.3 следующим образом:

"12.2 Начиная с 1 ноября 2011 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении национального или регионального официального утверждения типа, если транспортное средство данного типа не удовлетворяет требованиям настоящих Правил с поправками, внесенными на основании дополнения 9, **дополнения 10 или дополнения 11**, и не оснащено электронной системой контроля устойчивости и системой вспомогательного торможения, отвечающих требованиям положения 9 к настоящим Правилам.

12.3 Начиная с 1 ноября 2013 года Договаривающиеся стороны, применяющиеся настоящие Правила, могут отказывать в первой национальной регистрации транспортного средства, которое не удовлетворяет требованиям настоящих Правил с поправками, внесенными на основании дополнения 9, **дополнения 10 или дополнения 11**, и которое не оснащено электронной системой контроля устойчивости и системой вспомогательного торможения, отвечающих требованиям приложения 9 к настоящим Правилам".

*Включить новые пункты 12.6 и 12.7 следующего содержания:*

- "12.6** Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 11 к первоначальному варианту настоящих Правил ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официального утверждения ЕЭК на основании настоящих Правил с поправками, внесенными на основании дополнения 11.
- 12.7** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения транспортным средствам тех типов, которые соответствуют требованиям настоящих Правил с поправками, внесенными на основании приложения 10 к первоначальному варианту настоящих Правил, в течение 36-месячного периода после вступления в силу дополнения 11".

## Приложение III

### **Предложение по поправкам к Правилам № 13 (торможение прицепов)**

#### **GRRF-67-06-Rev.1 – принято в следующей редакции (см. пункт 7 настоящего доклада)**

Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

#### *Приложение 4*

*Пункт 1.5.2.1* изменить следующим образом:

"1.5.2.1 Испытание рабочих тормозов прицепов категорий O<sub>2</sub> и O<sub>3</sub> (**когда прицеп категории O<sub>3</sub> не прошел испытания типа III в соответствии с пунктом 1.7 настоящего приложения**) должно проводиться...".

*Пункт 1.7* изменить следующим образом:

"1.7 Испытание типа III (испытание на потерю эффективности **груженых** транспортных средств категории O<sub>4</sub> **или же категории O<sub>3</sub>**)".

*Пункты 3.1.2.4 и 3.1.2.5* изменить следующим образом:

"3.1.2.4 кроме того, транспортные средства должны подвергаться испытанию типа I **или же испытанию типа III в случае прицепа категории O<sub>3</sub>**.

3.1.2.5 при проведении испытаний типа I **или типа III** для полуприцепа масса торможения на его оси (осях) должна соответствовать максимальной нагрузке (нагрузкам) на ось (без учета нагрузки на сцепное устройство)".

*Приложение II, добавление 3, пункты 2.3.1 и 2.3.2* изменить следующим образом:

"2.3.1 В случае транспортных средств категорий O<sub>2</sub> и O<sub>3</sub>, **когда прицеп категории O<sub>3</sub> был подвергнут испытанию типа I:**

2.3.2 В случае транспортных средств **категорий O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>, когда прицеп категории O<sub>3</sub> был подвергнут испытанию типа III:**".

## Приложение IV

### **Круг ведения и правила процедуры неофициальной группы GRRF по альтернативному методу оценки системы ЭКУ механических транспортных средств (АМЭКУТС) (см. пункт 16 настоящего доклада)**

#### **Введение:**

В результате обсуждений, состоявшихся на шестьдесят шестой сессии GRRF, WP.29 просили санкционировать учреждение неофициальной рабочей группы для подготовки проекта поправок к Правилам № 13, с тем чтобы разрешить использовать процедуры, предусмотренные в приложениях 19 и 20, в официальном утверждении типа транспортных средств категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> в отношении систем электронного контроля устойчивости в соответствии с приложением 21.

Эта просьба была одобрена WP.29 на его сто сорок девятой сессии (ноябрь 2009 года) (пункт 34 доклада ECE/TRANS/WP.29/1079) при том условии, что положения о круге ведения будут представлены WP.29 для рассмотрения на его сто пятидесятой сессии (март 2010 года).

#### **Круг ведения:**

Неофициальная рабочая группа готовит проект поправок к Правилам № 13, с тем чтобы разрешить использование протокола испытаний, составленного технической службой, для транспортных средств категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> в соответствии с условиями, определенными в приложениях 19 и 20, в качестве альтернативного метода при соблюдении требований пункта 2.1.3 Приложения 21.

Надлежит рассмотреть вопрос о возможных поправках к добавлению III к приложению 21 в свете накопленного опыта его использования и при необходимости о поправках к добавлениям I и II к приложению 21.

Проект поправки должен быть представлен февральской сессии GRRF 2010 года.

#### **Правила процедуры**

Неофициальная группа является подгруппой GRRF и открыта для участия всех членов GRRF.

Работой неофициальной группы будут руководить председатель и секретарь.

Официальным языком неофициальной группы является английский язык.

Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной группы заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.

Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы представляет различные точки зрения Рабочей

группе GRRF. Председатель может обращаться к GRRF с просьбой дать надлежащие указания.

Информация о ходе работы неофициальной группы будет регулярно доводиться до сведения GRRF председателем или его представителем, по возможности в качестве неофициального документа.

Все рабочие документы будут распространяться в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует предоставлять в секретариат ЕЭК ООН для опубликования на вебсайте WP.29.



## Приложение V

### **Предложение по поправкам к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки) ECE/TRANS/WP.29/ GRRF/2010/9 с внесенными поправками (см. пункт 24 настоящего доклада)**

Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

*Пункт 2.1* изменить следующим образом:

"2.1 "тормозная система" означает устройство, определение которого приводится в пункте 2.3 Правил № 13, **в пункте 2.3 Правил № 13-Н или в пункте 2.5 Правил № 78;**".

*Пункт 5.1 а)* изменить следующим образом:

"а) ...предписаниям...приведенным в Правилах № 13, включая поправки серии 09, **в Правилах № 13-Н** или в Правилах № 78, включая поправки серии 01;".

*Пункт 5.1.1* изменить следующим образом:

"5.1.1 ...на основании Правил № 13, **Правил № 13-Н** или Правил № 78, отвечают предписаниям пункта 5 настоящих Правил."

*Пункт 5.3.1.2* изменить следующим образом:

"5.3.1.2 ... в соответствии со стандартом либо ISO 6310:1981, либо ISO 6310:2001, **либо ISO 6310:2009.**

Величины сжимаемости ...".

*Пункт 5.3.2.2* изменить следующим образом:

"5.3.2.2. ... в соответствии со стандартом либо ISO 6310:1981, либо ISO 6310:2001, **либо ISO 6310:2009.** Могут использоваться плоские образцы ...".

## Приложение VI

**Предложение по поправкам к Правилам № 124 (сменные колеса) ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30 с поправками, внесенными на основании GRRF-67-09-Rev.1 – принято в следующей редакции (см. пункт 31 настоящего доклада)**

Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

*Пункт 1* изменить следующим образом (в том числе существующую сноску 1/):

- "1. Настоящие Правила охватывают новые сменные колеса, предназначенные для транспортных средств категорий M<sub>1</sub>, M<sub>1</sub>G, N<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>G, O<sub>1</sub> и O<sub>2</sub> 1/.
- Они не применяются...

1/ Категории M, N и O соответствуют определениям, содержащимся в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2)".

*Включить новый пункт 2.1.5* следующего содержания:

- "2.1.5 **"диаметр окружности центров"** означает диаметр окружности центров крепежных отверстий для болтов".

*Включить новый пункт 2.2.8* следующего содержания:

- "2.2.8 **"форма"** означает геометрическую форму колеса, в том числе базовый профиль и соотношение пустот и материала".

*Пункты 2.4.3 и 2.4.4* изменить следующим образом:

- "2.4.3 **"аналогичные...** профиль, размеры, **положительный/отрицательный** вылет, тип... транспортного средства.
- 2.4.4 **"частично соответствующие...** конструкции, **положительно-го/отрицательного** вылета, обозначения... иными".

*Пункт 2.6* изменить следующим образом:

- "2.6 **"положительный/отрицательный/нулевой** вылет" означает расстояние от привалочной поверхности диска до осевой линии обода (**положительное для положительного вылета**, как показано ниже на рис. 1; **отрицательное для отрицательного вылета; нулевое для нулевого вылета**)".

*Включить новый пункт 2.12* следующего содержания:

- "2.12 **"семейство колес"** в случае легкого сплава означает колеса одного и того же типа, но с разными значениями **положительно-го/отрицательного вылета, диаметра окружности центров и диаметра центрального отверстия**".

Пункт 3.1.2.2 изменить следующим образом:

"3.1.2.2 обозначение бортовой закраины обода – **положительный/отрицательный** вылет колеса – сведения о креплении колеса".

Пункт 3.1.2.9 изменить следующим образом:

"3.1.2.9 максимальная несущая способность **на окружности качения**".

Пункт 4.5 изменить следующим образом:

"**4.5 Знак официального утверждения должен быть постоянным, видимым и удобочитаемым на наружной стороне колеса, когда колесо установлено на транспортном средстве**".

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

"5.1.3 **положительный/отрицательный** вылет колеса" (положительное для положительного вылета; отрицательное для отрицательного вылета).

Пункт 5.1.5 изменить следующим образом:

"5.1.5 номер элемента для колеса/обода (**факультативный тип колеса**)".

Пункт 6.5.2.2 е) исключить.

Пункт 6.5.3.2 е) исключить.

Пункт 6.6 изменить следующим образом:

"6.6 Когда изготовитель колеса подает заявку на официальное утверждение **семейства колес, нет необходимости проводить испытания на каждой модели колес**. По усмотрению органа...".

Пункт 6.7.1 изменить следующим образом:

"6.7.1 Номинальный диаметр обода, номинальная ширина обода и номинальный **положительный/отрицательный** вылет колес, официально утвержденных...".

Включить новый пункт 6.8 следующего содержания:

"**6.8 При установке сменного колеса на транспортное средство должны выполняться требования пунктов 5.2.1.11.2.1 или 5.2.2.8.2.1 Правил № 13 или пункта 5.2.11.2.1 Правил № 13-Н**".

Приложение 1

Пункт 2.5 изменить следующим образом:

"2.5 **Положительный/отрицательный** вылет колеса: .....".

Пункт 2.7 изменить следующим образом:

"2.7 **Максимальная нагрузка на колесо и соответствующая теоретическая окружность качения:** .....".

Приложение 3, изменить последнее предложение следующим образом:

"**Месторасположение обозначения определяется по выбору изготовителя. Оно должно быть хорошо видимым и удобочитаемым после установки шины на колесо**".

## Приложение 4

Таблицу, изменить следующим образом:

Материал	Испытания
Алюминиевый сплав	a, b, c, e
Магниевый сплав	a, b, c, e
Сталь	a, b, d

Пункты с)–е) изменить следующим образом:

- "с) проверка характеристик материала (Rp0,2, Rm и A) образцов, отобранных из критических зон (например, спица), а также внутренней и внешней бортовой закраины обода. Точки отбора и расположение образцов должны быть изображены на рисунке;
- d) анализ дефектов и структуры нового материала;
- е) анализ металлургических дефектов и структуры образцов, отобранных из зоны сочленения диска и обода колеса или из зоны поломки, если это применимо".

Приложение 5, пункт 1.1 изменить следующим образом:

## "1.1 Подготовка образца

Отобранный из серийной партии образец с обработанной поверхностью подвергают повреждению посредством нанесения крестообразных насечек (стандарт ISO 2409:2007) и ударов щеткой (стандарт ISO 20567-1:2005) для имитации...".

## Приложение 6

Пункт 2 изменить следующим образом:

## "2. Формула для расчета изгибающего момента

.....

$d$  = положительный/отрицательный вылет (положительное для положительного вылета; отрицательное для отрицательного вылета) [м]

.....".

Пункт 3, таблица, заменить "M<sub>1</sub> и M<sub>1</sub>G" на "M<sub>1</sub>, M<sub>1</sub>G, N<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>G".

Пункт 4 изменить следующим образом:

## "4. Программа испытаний для семейств колес

**Колеса, относящиеся к типу колес с одинаковым количеством отверстий для крепления колеса, одинаковой формы, с разными значениями диаметра окружности центров и/или разными значениями положительного/отрицательного вылета, могут группироваться для проведения испытания с использованием одинакового или меньшего значения испытательного изгибающего момента с учетом установленной программы испытаний. В испытание включают колеса с наибольшим диаметром центрального отверстия.**

**Испытание, давшее отрицательный результат из-за отказов материальной части, может быть компенсировано двумя испытаниями той же модели колеса, давшими положительный результат. Если один из двух последних образцов или оба последних образца не выдерживают испытание, то заявку на утверждение сменного колеса отклоняют.**

Необходимые испытания: ...".

*Приложение 7*

*Пункт 1* изменить следующим образом:

"1. Описание испытания

В ходе испытания... подвергают два колеса.

**Испытание, давшее отрицательный результат из-за отказов материальной части, может быть компенсировано двумя испытаниями той же модели колеса, давшими положительный результат. Если один из двух последних образцов или оба последних образца не выдерживают испытание, то заявку на утверждение сменного колеса отклоняют".**

*Пункт 3*

*Таблица*, заменить "M<sub>1</sub> и M<sub>1</sub>G" на "M<sub>1</sub>, M<sub>1</sub>G, N<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>G".

*Сноску 1/* изменить следующим образом:

"1/ **Только для** стальных дисковых колес".

*Приложение 8*

*Пункт 1* изменить следующим образом:

"1. **Описание испытания**

**Поведение колеса при разломе в результате его удара о какой-либо предмет внешней бортовой закраиной обода проверяют в критических точках. Для доказательства адекватного поведения при разломе проводят испытание на удар в соответствии со стандартом ISO 7141:2005.**

**Испытание, давшее отрицательный результат из-за отказов материальной части, может быть компенсировано двумя испытаниями той же модели колеса, давшими положительный результат. Если один из двух последних образцов или оба последних образца не выдерживают испытание, то заявку на утверждение сменного колеса отклоняют".**

*Пункт 3*, изменить строки 1 и 2 таблицы следующим образом:

	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , M <sub>1</sub> G и N <sub>1</sub> G
Процедура и требования	ISO 7141:2005

...".

*Пункт 4* изменить следующим образом:

## "4. Программа испытаний для семейств колес

Колеса, подлежащие испытанию	Испытание на удар
<b>Наименьший диаметр окружности центров</b>	Одно для каждой точки удара
<b>Наибольший диаметр окружности центров</b>	Одно для каждой точки удара
<b>отклонение значения положительного вылета</b>	--
<b>до –15 мм</b>	
<b>более чем –15 мм</b>	одно для каждой точки удара
<b>более чем +2 мм</b>	

Включить новый пункт 5 следующего содержания:

## "5. Критерии негативной оценки

**Колесо не выдерживает испытание, если выявляется один из следующих признаков:**

- a) **видимая зачаточная трещина в зоне диска колеса в сборе;**
- b) **центральный элемент отделяется от обода;**
- c) **полная потеря внутреннего давления в течение одной минуты.**

**Наличие деформации колеса или трещин в зоне той части обода, на которую пришелся удар лицевой частью ударного элемента, не означает того, что колесо не выдержало испытания".**

*Приложение 8 – Добавление* исключить.

*Приложение 9* исключить.

*Приложение 10*

*Пункт 1.1* изменить следующим образом:

"1.1 Характеристики колеса:

Номер официального утверждения ЕЭК... и **положительный/отрицательный вылет**".

*Пункт 1.2* изменить следующим образом:

"1.2 Характеристики транспортного средства

**Должны быть перечислены те характеристики транспортного средства, которые четко описывают тип и модель транспортного средства, на котором будет использоваться колесо. В силу этого, в зависимости от ограничения области применения различных рынков в отношении некоторых моделей и модификаций транспортного средства, возможны различные характеристики.**

Абсолютно обязательные данные:

- a) изготовитель транспортного средства;
- b) тип транспортного средства:

дополнительные факультативные данные, например:

- c) номер официального утверждения транспортного средства (если применимо, модификация/модель);
- d) характеристики двигателя (а также возможный диапазон характеристик).

Могут также использоваться другие характеристики/ограничения".

Пункт 1.5 изменить следующим образом (в том числе новую сноску 2):

"1.5 Пример возможной структуры таблицы, содержащей информацию, прилагаемую к заявке на официальное утверждение и касающуюся комплектации.

Характеристики колеса (обязательные позиции выделяются **жирным** шрифтом)

<b>Номер официального утверждения</b>				
<b>Тип колеса</b>				
<b>Размер</b>	<b>Крепежные отверстия/ диаметр окружности центров, мм</b>	<b>Положительный/ отрицательный вылет<sup>2/</sup>, мм</b>	<b>Макс. нагрузка на колесо, Н</b>	
<b>6 Jx15 H2</b>				
<b>Маркировка колеса (модификация/ модель)</b>	<b>Маркировка центрального кольца</b>	<b>Диаметр центрального отверстия, мм</b>	<b>Дата изготовления (неделя/год)</b>	<b>В окружности, мм</b>

Характеристики транспортного средства, а также дополнительные условия и рекомендации

Изготовитель транспортного средства: .....

Крепежные детали, например специальные болты, поставленные изготовителем колеса

M14x1,5, конический угол 60°, длина юбки поршня xx мм

<sup>2/</sup> Положительное значение для положительного вылета; отрицательное значение для отрицательного вылета.

<b>Тип транспортного средства</b>			
<b>Номер официального утверждения</b>			
<b>Мощность (кВт от – до)</b>	<b>Название модели транспортного средства</b>	<b>Допустимые размеры шин переднего и заднего мостов</b>	<b>Дополнительные условия и рекомендации</b>
			A01)A02)A03) E01)

**Условия и рекомендации**

**A01) например, вид противовесов грузов и место их установки;**

**A02) например, вид возможных клапанов;**

**A03) например, для использования сменных колес изготовителя допускаются только стандартные крепежные детали;**

**E01) например, не допускаются на транспортных средствах с четырьмя ведущими колесами".**



## Приложение VII

### **Предложение по поправкам к Правилам № 64 (запасные колеса для временного использования) GRRF-67-07-Rev.1 – принято в следующей редакции (см. пункт 31 настоящего доклада)**

Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

*Заголовок (в обоих случаях, когда используется заголовок) изменить следующим образом:*

"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ИХ ОБОРУДОВАНИЯ, КОТОРОЕ МОЖЕТ ВКЛЮЧАТЬ: ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО ДЛЯ ВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ, **ШИНЫ, ПРИГОДНЫЕ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В СПУЩЕННОМ СОСТОЯНИИ, И/ИЛИ СИСТЕМУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ШИНЫ В СПУЩЕННОМ СОСТОЯНИИ И/ИЛИ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ДАВЛЕНИЯ В ШИНАХ**"

*Пункт 1 (Область применения) изменить следующим образом (включая сноску 2/):*

"1. Область применения

Настоящие Правила применяются для официального утверждения транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> 1/, **в тех случаях, когда они оборудованы:**

- a) **запасным колесом для временного использования и/или**
- b) **шинами, пригодными для использования в спущенном состоянии, и/или системой эксплуатации шины в спущенном состоянии и/или**
- c) **системой контроля давления в шинах 2/.**

Для целей настоящих Правил заменители колеса с надетой на него шиной в виде шин, пригодных для использования в спущенном состоянии, либо системы эксплуатации в полностью спущенном состоянии надлежит рассматривать в качестве запасных колес в сборе для временного использования, определение которых содержится в пункте 2.10 Правил".

---

2/ Для транспортных средств категории M<sub>1</sub>, имеющих максимальную массу 3 500 кг, и N<sub>1</sub>, **все оси которых** в обоих случаях **оснащены** одинарными шинами".

*Пункты 2.2.8 и 2.2.9 исключить.*

*Пункт 5.3.1.1 изменить следующим образом:*

"5.3.1.1 С учетом предписаний... и N<sub>1</sub>, **все оси которых** в обоих случаях **оснащены** одинарными шинами, и оборудованы... с приложением 5".

*Пункт 12.6 и 12.7 изменить следующим образом:*

"12.6 Начиная с 1 ноября 2012 года... и N<sub>1</sub>, **все оси которых** в обоих случаях **оснащены** одинарными шинами, если транспортное средство... настоящих Правил.

12.7 Начиная с 1 ноября 2014 года... и N<sub>1</sub>, **все оси которых** в обоих случаях **оснащены** одинарными шинами, если транспортное средство... настоящих Правил.

*Приложение 1*

*Пункт 9.4, изменить нумерацию третьего абзаца на пункт 9.5 следующего содержания:*

"**9.5** Транспортное средство оснащено системой контроля давления в шинах, соответствующей предписаниям пунктов 5.3–5.3.5.5.....да/нет 2"

*Пункт 9.5, изменить нумерацию на 9.6.*

## Приложение VIII

### Неофициальные группы GRRF

Неофициальная группа	Председатель	Секретарь
по гтп-ШИНА	Г-н И. Ярнолд 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 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 из 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>
по альтернативному методу оценки системы электронного контроля устойчивости транспортного средства (АМЭКУТС)	Г-н М. Локюфьер (Бельгия) Тел: +32 2-2773578 Факс: +32 2-2774021 Электронная почта: <a href="mailto:michel.locufier@mobilite.fgov.be">michel.locufier@mobilite.fgov.be</a>	Г-н П. Дженнисон (КСАОД) Тел : +49 893-5472131 Факс : +49 893-5472535 Электронная почта: <a href="mailto:paul.jennison@knorr-bremse.com">paul.jennison@knorr-bremse.com</a>