


**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

 Рабочая группа по вопросам торможения  
и ходовой части

 Семьдесят вторая сессия  
Женева, 20–24 февраля 2012 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения  
и ходовой части о работе ее семьдесят второй сессии  
(20–24 февраля 2012 года)**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	2	3
III. Опережающие системы экстренного торможения (пункт 2 повестки дня) .....	3–4	3
IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня) .....	5–17	4
A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ) .....	5–7	4
B. Тормозная система прицепа .....	8–9	4
C. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТ) .....	10	5
D. Уточнения .....	11–15	5
E. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) .....	16	6
F. Прочие вопросы .....	17	7
V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня) .....	18–19	7

VI.	Правила № 78 (тормозные системы мотоциклов) (пункт 5 повестки дня).....	20–21	7
VII.	Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня).....	22–23	8
VIII.	Шины (пункт 7 повестки дня) .....	24–36	8
	A. Глобальные технические правила, касающиеся шин .....	24	8
	B. Правила № 30 и 54 (пневматические шины).....	25–29	9
	C. Правила № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств).....	30	10
	D. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, их сцепление на мокрых поверхностях и сопротивление качению).....	31–34	10
	E. Прочие вопросы.....	35–36	11
IX.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня) .....	37–40	11
	A. Доклад о работе сто пятьдесят пятой сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2011 года .....	37	11
	B. Выражение признательности .....	38–39	12
	C. Глобальные технические правила № 3 .....	40	12
X.	Предварительная повестка дня семьдесят третьей сессии .....	41	13
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии.....		14
II.	Проекты поправок к Правилам № 13-Н .....		17
III.	Проекты поправок к Правилам № 30 .....		18
IV.	Проекты поправок к Правилам № 54 .....		22
V.	Проекты поправок к Правилам № 64 .....		25
VI.	Проекты поправок к Правилам № 90 .....		26
VII.	Проекты поправок к Правилам № 117 .....		27
VIII.	Круг ведения неофициальной группы по автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТ) .....		33
IX.	Неофициальные группы GRRF .....		35

## I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою семьдесят вторую сессию 20–24 февраля 2012 года в Женеве под председательством г-на С. Соппа (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и TRANS/WP.29/690/Amend.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали 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: Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (КПКП), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) и Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/1,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/1/Add.1,  
неофициальный документ GRRF-72-06

2. GRRF утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/1 с добавлением 1 (Add.1) и порядок рассмотрения пунктов повестки дня GRRF-72-06 без изменений.

## III. Опережающие системы экстренного торможения (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1,  
ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1,  
неофициальные документы GRRF-71-30, GRRF-71-24 и  
GRRF-72-14

3. GRRF с удовлетворением отметила сообщение эксперта из Японии (GRRF-72-14) об обеспечении соблюдения в этой стране правил, касающихся опережающих систем экстренного торможения (ОСЭТ). GRRF отметила, что документы ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1 и ECE/TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1 включены в повестку дня ноябрьской сессии WP.29 2011 года, а также его решение о том, чтобы предложенный в пункте 12.2 текст в квадратных скобках был добавлен в качестве сноски (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1093, пункт 39).

4. GRRF отметила, что WP.29 предпочел не принимать альтернативную формулировку о добровольном официальном утверждении и исключить альтернативный текст, указанный в квадратных скобках, в документе ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1. Председатель GRRF сообщил, что будет возобновлена совместная работа с неофициальной рабочей группой по ОСЭТ над пересмотренным вариантом таблицы в приложении 3 (определяющей эксплуатационные требования для транспортных средств категорий M<sub>2</sub> и N<sub>2</sub> ≤ 8 тонн).

## **IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)**

### **A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-72-01, GRRF-72-03 и GRRF-72-17

5. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-72-03 о модернизации транспортных средств, которые уже охвачены официальным утверждением типа системы торможения. GRRF не поддержала предложение о модернизации транспортных средств с функцией электронного контроля устойчивости. В частности, была дана рекомендация, согласно которой вопрос об оборудовании транспортных средств системой ЭКУ после их первой регистрации должен быть предметом национального и регионального законодательства. Эксперт от МОПАП вызвался подготовить пересмотренное предложение для обсуждения на следующей сессии GRRF.

6. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-72-17, предложив разъяснить вопрос об использовании протокола испытания согласно приложению 19 для доказательства соответствия функции контроля устойчивости транспортного средства существующим требованиям. Эксперт от МОПАП предложил уточнить освобождения, перечисленные в сноске 12 Правил № 13, в отношении обязательного оборудования транспортных средств функцией контроля устойчивости (документ GRRF-72-01, представленный совместно с ККПКП, КСАОД и МОПАП). GRRF приняла к сведению ряд замечаний. Было принято решение возобновить рассмотрение этих вопросов на следующей сессии на основе пересмотренных предложений.

7. В отсутствие новых предложений GRRF решила снять пункт 3 а) iii) с повестки дня.

### **B. Тормозная система прицепа**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12  
неофициальные документы GRRF-72-07, GRRF-72-18,  
GRRF-72-19, GRRF-72-20, GRRF-72-21 и GRRF-72-26

8. Эксперт от Дании представил документы, касающиеся совместимости между тормозными системами тягачей и прицепов, регулятора тормозного усилия и испытательных точек, используемых при периодических технических осмотрах (ПТО). Среди них был представлен документ GRRF-72-26, в котором подчеркивается необходимость более оптимального распределения тормозного усилия между тягачами и прицепами большегрузных составов транспортных средств. Он внес на рассмотрение документ GRRF-72-07, дополняющий его

предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12. GRRF приняла к сведению ряд замечаний, которые были сделаны экспертами от ККПКП, КСАОД и МОПАП (GRRF-72-18, GRRF-72-19, GRRF-72-21 и GRRF-72-20).

9. После завершения обсуждения GRRF с признательностью отметила инициативу представителей отрасли провести специальное совещание экспертов с целью обсуждения данных вопросов совместно с экспертами от Дании и другими заинтересованными экспертами и проинформировать о результатах следующей сессии GRRF. Эксперт от МОПАП выразил готовность своей организации провести это совещание в июне 2012 года в штаб-квартире МОПАП.

### **С. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/8

10. Эксперт от Швеции, который является Председателем неофициальной группы по автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТ), представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/8 о круге ведения и правилах процедуры этой группы. Было уточнено, что поправки к правилам № 29 и № 55 не подпадают под мандат этой неофициальной группы. Председатель GRRF предложил всем экспертам внести свой вклад в работу неофициальной группы. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/8, который воспроизводится в приложении VIII к настоящему докладу.

### **Д. Уточнения**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/2,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/7,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11  
неофициальные документы WP.29-155-19, GRRF-72-8,  
GRRF-72-22, GRRF-72-27 и GRRF-72-28

11. GRRF отметила результаты обсуждения WP.29 по вопросу о динамических/статических ссылках на другие правила ООН и частные стандарты (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1093, пункты 48 и 49). GRRF одобрила рекомендацию об использовании индивидуального подхода в зависимости от каждого конкретного случая в ожидании окончательного решения WP.29, которое будет принято на одной из его следующих сессий.

12. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1, уточняющий уровни эффективности торможения транспортных средств при различных положениях ключа зажигания. GRRF отметил ряд замечаний. По завершении обсуждения КСАОД представила документ GRRF-72-27, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1. GRRF приняла это предложение, воспроизводимое в приложении II, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2012 года в качестве дополнения 14 к Правилам № 13-Н.

13. Напомнив о цели документа WP.29-155-19, эксперт от ЕК снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9. Вследствие этого эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/7. Тем не менее эксперты от Германии, Японии и МОПАП выразили свою поддержку документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9 и высказались за его сохранение в повестке дня. Председатель сделал вывод о том, что этот пункт следует рассмотреть вновь вместе со связанным с ним документом КСАОД (GRRF-72-17) на следующей сессии GRRF на основе нового предложения, если таковое поступит.

14. Эксперт от Бельгии сообщил о результатах работы (GRRF-72-08), проделанной неофициальной группой по альтернативному методу оценки системы электронного контроля устойчивости транспортного средства (АМЭКУТС). От имени неофициальной группы эксперт от КСАОД предложил использовать средства моделирования для доказательства соответствия функции контроля устойчивости транспортного средства установленным требованиям (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/2). Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-72-22, в котором указываются отдельные слабые стороны существующего инструмента моделирования. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила вновь передать это предложение неофициальной группе. GRRF согласилась возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения неофициальной группы с учетом документов GRRF-72-17, GRRF-72-22 и полученных замечаний. GRRF отметила, что неофициальное совещание планируется провести в Брюсселе (в КСАОД) 10–11 мая 2012 года.

15. Эксперт от Германии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11 и GRRF-72-28 о применении электрогидравлической трансмиссии в электрических тормозных системах. GRRF отметила несколько замечаний и решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения, если таковое поступит.

## **Е. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/14,  
ECE/TRANS/WP.29/2012/30,  
неофициальные документы GRRF-72-29 и GRRF-72-30

16. GRRF отметила документ ECE/TRANS/WP.29/2012/30, представленный Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на июньской сессии WP.29, в котором предлагается исключить требования относительно контрольных сигналов ЭКУ из правил № 13 и 13-Н и включить эти требования в Правила № 121. GRRF поддержала текст, предложенный в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/14, и решила воспользоваться возможностью и в процессе внесения этих поправок уточнить переходные положения. Российская Федерация представила документ GRRF-72-29, в котором содержится краткое изложение переходных положений Правил № 13-Н. Председатель внес на рассмотрение документ GRRF-72-30, содержащий дополнительные разъяснения. По окончании обсуждения GRRF приняла решение о создании редакционной группы для обзора переходных положений в правилах № 13 и 13-Н. Председатель сообщил о своем твердом намерении обеспечить одновременное утверждение на WP.29 документа ECE/TRANS/2012/30 и окончательного вари-

анта поправок к правилам по вопросам торможения в части требований относительно контрольных сигналов ЭКУ. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии на основе пересмотренного предложения.

## **Е. Прочие вопросы**

*Документация:* неофициальный документ GRRF-72-02

17. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-72-02 для приведения Правил № 13-Н в соответствие со стандартом FMVSS 135 о требованиях для электромобилей применительно к системе рекуперативного торможения. GRRF поддержала это предложение и поручила секретарю распространить документ GRRF-72-02 в качестве официального документа для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

## **V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-71-05 и GRRF-71-07

18. Эксперт от Германии напомнил о состоявшемся на предыдущей сессии GRRF обсуждении документа GRRF-71-05, в котором уточняются положения о сцепных устройствах дышлового типа, их изгибной прочности и расположения выносных индикаторов. GRRF отметила широкую поддержку положений о сцепных устройствах дышлового типа и их изгибной прочности, но также приняла к сведению замечания относительно выносного индикатора. Председатель предложил оставить без изменений ту часть документа GRRF-71-05, которую поддержала GRRF, и предложил Германии подготовить официальный документ для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

19. Эксперт от Германии представил документ GRRF-71-07, содержащий предложение о внесении поправок в Правила № 55, с тем чтобы они охватывали инновационные устройства, включая дистанционно управляемые, автоматические сцепные устройства и сцепные устройства для сельскохозяйственной техники. Он предложил воссоздать неофициальную группу по Правилам № 55. Эксперт от ИСО поддержал эту инициативу и проинформировал GRRF о работе по стандартизации, которая проводится в его организации. GRRF решила учредить новую рабочую группу по сцепным устройствам (и включить в ее круг ведения сцепные устройства для сельскохозяйственной техники) под председательством Германии при условии согласия WP.29 на сессии в марте 2012 года. GRRF согласилась возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе предложения о круге ведения и правилах процедуры данной неофициальной группы.

## **VI. Правила № 78 (тормозные системы мотоциклов) (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-72-09 и GRRF-72-25

20. Эксперт от ЕК проинформировал GRRF о намерении государств – членов ЕС разрешить установку опережающих систем торможения (ОСТ) на некоторых транспортных средствах категории L (GRRF-72-09). Он уточнил, что ОСТ в контексте его предложения обозначает комбинированные тормозные системы,

работающие на передних и задних колесах, а также антиблокировочные тормозные системы. Он добавил, что факты, которыми располагает Европейский союз (ЕС), говорят о том, что обязательное оснащение системами ОСТ может снизить количество ДТП со смертельным исходом и риск получения тяжелых травм среди мотоциклистов.

21. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о результатах исследования об антиблокировочных тормозных системах мотоциклов и рисках ДТП (GRRF-72-25). Исследование показало, что оснащение мотоциклов антиблокировочной тормозной системой не оказывает существенного влияния на риск ДТП. Эксперт от Австралии дал высокую оценку обоим документам и сообщил, что недавно правительство Австралии приняло национальную стратегию в области безопасности дорожного движения.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3,  
неофициальные документы GRRF-72-05, GRRF-72-05-Rev.1,  
GRRF-72-15

22. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-72-15, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3, о процедуре "притирки" в ходе испытания тормозных барабанов. GRRF приняла предложение, воспроизводимое в приложении VI, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 в качестве исправления к документу ECE/TRANS/WP.29/2012/4 для рассмотрения на их сессиях в марте 2012 года.

23. Эксперт от ФЕПФМ представил документ GRRF-72-05, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3, в котором уточняется значение "идентичных" тормозных накладок. По окончании обсуждения он совместно с экспертом из Испании представил пересмотренное предложение (GRRF-72-05-Rev.1). GRRF поддержала такой подход, но отметила некоторые сомнения, возникшие в связи с этим, и решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии на основе официального документа, который будет подготовлен ФЕПФМ совместно с Испанией, Российской Федерацией и МОПАП.

## **VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Глобальные технические правила, касающиеся шин**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-72-16 и GRRF-72-23

24. От имени неофициальной группы по ГТП, касающимся шин, эксперт от ЕТОПОК сообщил о результатах работы, проделанной группой в ходе совещания, предшествовавшего сессии GRRF. Он ознакомил участников с предлагаемой структурой и проектом преамбулы новых ГТП, касающихся шин (GRRF-72-23), и проинформировал GRRF об оставшихся нерешенными вопросах, которые необходимо рассмотреть, а именно: область применения, идентификационный номер шины и кодовое обозначение изготовителя. Эксперт от Соединенных Штатов Америки вызвался переформулировать преамбулу с точки зрения более нейтральной процедуры сертификации. Ссылаясь на документ



GRRF-72-16, эксперт от Индии подтвердил, что неофициальная группа уже учла его замечания. GRRF приняла к сведению, что следующее совещание неофициальной группы намечено на 29 июня 2012 года в Женеве в целях доработки документа GRRF-72-23. GRRF отметила, что на ноябрьской сессии 2012 года WP.29 согласился с использованием двухэтапного подхода и целесообразностью рассмотрения требований по таким вопросам, как сопротивление качению, сцепление шины с мокрым дорожным покрытием, шины для легких грузовых автомобилей и коммерческие шины, только на втором этапе. GRRF решила провести в ходе своей следующей сессии в сентябре 2012 года подробный обзор проекта ГТП (первый этап) на основе официального документа, который будет подготовлен неофициальной группой.

## **В. Правила № 30 и 54 (пневматические шины)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/4,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/6  
неофициальные документы GRRF-72-10, GRRF-72-11 и  
GRRF-72-13

25. Напоминая об обсуждении документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14 на предыдущей сессии GRRF, эксперт от Франции представил от имени специальной группы экспертов по зимним шинам документ GRRF-72-13, в котором уточняется определение "зимние шины" в Правилах № 117. GRRF отметила ряд замечаний. GRRF приняла это предложение, воспроизводимое в приложении VII, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 117. В связи с включением новых предельных значений для обычных тяговых шин GRRF решила представить их для рассмотрения на следующей сессии Рабочей группы по вопросам шума (GRB) в сентябре 2012 года, а также провести итоговый обзор на сессии GRRF в сентябре 2012 года.

26. Ссылаясь на документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13, эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ GRRF-72-10, в котором предлагается привести в соответствие определение "зимние шины" в Правилах № 30 с определением в Правилах № 117 (см. пункт 25 выше). GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13, воспроизводимый в приложении III, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июле 2012 года в качестве проекта дополнения 17 к поправкам серии 02 к Правилам № 30.

27. С этой же целью эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-72-11, в котором содержится поправка к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14 относительно определений в Правилах № 54. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14, воспроизводимый в приложении IV, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2012 года в качестве проекта дополнения 18 к Правилам № 54.

28. Эксперт от ЕТОПОК предложил внести поправки в маркировку "запасных шин для временного пользования" (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/4). GRRF приняла это предложение (без поправок) и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2012 года в качестве проекта дополнения 17 к поправкам серии 02 к Правилам № 30 (см. пункт 26).

29. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/6, в котором уточняются требования в отношении порядка проведения испытаний на нагрузку/скорость, содержащихся в Правилах № 30. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/6 без поправок. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2012 года в качестве части проекта дополнения 17 к поправкам серии 02 к Правилам № 30 (см. пункты 26 и 28).

### **С. Правила № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31,  
неофициальный документ GRRF-71-13

30. Эксперт от ЕТОПОК напомнил о цели документа GRRF-71-13, дополняющего документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31, в котором содержится предложение о новых положениях по шинам для специализированного применения. Несмотря на опасения, высказанные экспертом из Нидерландов, GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31 с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2012 года в качестве проекта дополнения 9 к Правилам № 106.

*Стр. 2, пункт 3.1.13* изменить следующим образом:

«3.1.13 После номинального диаметра обода, если это применимо, могут быть нанесены надписи "CFO" или "CHO"».

### **Д. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, их сцепление на мокрых поверхностях и сопротивление качению)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/10,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/2  
неофициальные документы GRRF-71-11 и GRRF-72-24

31. GRRF рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/2012/2, разъясняющий в Правилах № 117 нынешний метод проведения испытания на сцепление шин с мокрым дорожным покрытием и включающий дополнительные конкретные эксплуатационные требования для зимних шин C3. GRRF решила продолжить работу на основе предложенной повестки дня мартовской сессии WP.29 2012 года, но включить некоторые небольшие редакторские исправления, которые были переданы экспертом от ЕТОПОК секретариату.

32. Эксперт от ЕТОПОК напомнил о цели документа GRRF-71-11, в котором содержится обоснование включения положений о зимних шинах класса C2 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29). GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 и решила направить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве части проекта дополнения 2 (см. пункт 25) к поправкам серии 02 к Правилам № 117 при условии проведения его окончательного обзора рабочими группами GRB и GRRF на их следующих сессиях в сентябре 2012 года.

33. Эксперт из Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5, в котором предлагается изменить определение измерительного обода для шин классов C1, C2 и C3. После завершения обсуждения эксперт от Франции представил пересмотренный вариант предложения (GRRF-72-24) с учетом полученных замечаний. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5, воспроизводимый в приложении VII, и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве отдельного документа по проекту дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 117, а также проведения при условии его окончательного обзора рабочими группами GRB и GRRF на их следующих сессиях в сентябре 2012 года.

34. Эксперт от ЕТОПОК предложил уточнить название Правил № 117 и приложения 1 к ним (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/10). GRRF приняла это предложение и решила передать его GRB и GRRF для окончательного обзора на их следующих сессиях в сентябре 2012 года. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве части проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 (см. пункты 25 и 32).

## **Е. Прочие вопросы**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13  
неофициальные документы GRRF-72-04 и GRRF-72-12

35. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13 с предложением внести в Правила № 64 ссылку на Правила № 54. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-72-04, в соответствии с которым изготовитель может на гибкой основе решать вопрос о предельной скорости для запасных колес в сборе типа 4. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13, воспроизводимый в приложении V, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2012 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 64.

36. Эксперт из Франции представил документ GRRF-72-12 с целью привести текст Правил на французском языке в соответствие с вариантами на английском и русском языках. GRRF приняла документ GRRF-72-12, воспроизводимый в приложении IV, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2012 года в качестве исправления 3 к поправке 2 к Правилам № 54.

## **IX. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)**

### **А. Доклад о работе сто пятьдесят пятой сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2011 года**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1093

37. GRRF отметила, что доклад ECE/TRANS/WP.29/1093 о работе сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2011 года, размещен на вебсайте WP.29. Внимание было обращено на следующие основные вопросы (ссылки на доклад WP.29):

- а) ситуация с задержками при опубликовании документов (пункты 4 и 14);

b) наличие аутентичных текстов документов на трех языках (пункты 15–17);

c) инструкции и правила Управления по правовым вопросам ООН (УПВ) в отношении исправлений (пункт 19), в которых указывается, что исправления (Corrigenda) следует вносить: а) в целях исправления физических ошибок при наборе, распечатке, а также орфографическом оформлении текста... б) в случае несоответствия договора официальным отчетам и/или с) в случае отсутствия согласованности между аутентичными текстами на разных языках, – без изменения содержания или существа текста соответствующего договора;

d) рекомендации УПВ о том, что термины "правила ООН", "глобальные технические правила ООН" и "предписания ООН" могут использоваться в административных и информационных документах, но не в правовых документах (с учетом пересмотра текста соглашений 1958, 1997 и 1998 годов) (пункт 20).

## **В. Выражение признательности**

38. Узнав о том, что г-н Г. Гессе (Германия) больше не будет принимать участие в сессиях, GRRF выразила ему признательность за активное сотрудничество и вклад в работу GRRF на протяжении более четырнадцати лет и пожелала г-ну Гессе всяческих успехов в выполнении новых обязанностей.

39. GRRF была проинформирована о том, что г-н П.О. Ридберг ("Вольво Тракс") выходит на пенсию и больше не будет принимать участия в сессиях. GRRF поблагодарила его за весомый вклад, который он вносил в работу GRRF в качестве эксперта в течение последних тридцати лет, и пожелала ему здоровья, счастья и долгих лет жизни.

## **С. Глобальные технические правила № 3**

40. Эксперт от Китая поднял вопрос о пиковом коэффициенте трения (ПКТ), указанном в глобальных технических правилах № 3, касающихся тормозных систем мотоциклов. Он сообщил о том, что Китай разрабатывает новый национальный стандарт со ссылками, связанными с некоторыми техническими вопросами, на ГТП, правила ООН или стандарты США FMVSS по тормозным системам. Он задал вопрос относительно разницы показателей ПКТ (0,9 в ГТП № 3 и FMVSS по сравнению с 0,8 в правилах ООН). Эксперт от КСАОД разъяснил, что для расчета показателя 0,8 используется обычная шина, а для расчета показателя 0,9 должна будет использоваться специальная шина (в соответствии с определением АСТМ). Эксперты от Германии и Нидерландов подтвердили, что, согласно результатам некоторых сравнительных испытаний, испытательные треки соответствуют обоим показателям. Эксперт от Китая принял полученную информацию к сведению.

## **X. Предварительная повестка дня семьдесят третьей сессии**

41. GRRF отметила, что ее семьдесят третья сессия пройдет в Женеве с 18 сентября 2012 года (начало в 9 ч. 30 м.) по 20 сентября 2012 года (окончание в 17 ч. 30 м.).

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

#### Перечень неофициальных документов (GRRF-72-...) сессии (только на английском языке)

<i>№</i>	<i>(Автор) Наименование</i>	<i>Стадия</i>
1	(CLEPA/CLCCR/OICA) Vehicle stability function, footnote 12	e)
2	(CLEPA/OICA) Test conditions concerning regenerative braking systems (RBS)	c)
3	(OICA) Braking system changes – inform the original type approval owner	e)
4	(OICA) Type 4 spare unit may perform at 80 or 120 km/h	a)
5	(Spain/FEMFM) chemically and physically identical brake and Rev.1 drum brake linings need not to be tested	e)
6	(Chair) Running order for GRRF 72	f)
7	(Denmark) Revised proposal of ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 – improving brake distribution between truck and trailer of heavy vehicle combinations at everyday low decelerations	e)
8	(Chair Informal Group) Report by the Alternative Method Electronic Vehicle Stability Control (AMEVSC) Informal Working Group	f)
9	(EC) L-category vehicle EU type-approval legislation. Obligatory fitting of advanced brake systems	f)
10	(ETRTO) harmonized definitions/marketing requirements for snow tyres to Regulation No. 117, (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13)	a)
11	(ETRTO) harmonized definitions/marketing requirements for snow tyres to Regulation No. 117, (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14)	a)
12	(ETRTO) Harmonization of French version to English/Russian	a)
13	(Informal Group on Snow Tyres) Snow tyres	c)/b)
14	(Japan) Information on introduction for AEBS	f)
15	(CLEPA) Proposal for the addition of a "Bedding in" procedure	a)
16	(India) Comments on the GTR for Passenger Vehicle Tyres	f)
17	(CLEPA) Proposal for amendments to Reg. No 13	e)

<i>№</i>	<i>(Автор) Наименование</i>	<i>Стадия</i>
18	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Semi trailer braking	f)
19	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Compatibility	f)
20	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Side by side comparison	f)
21	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Test points	f)
22	(OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/2	e)
23	(IG Tyre GTR) Draft proposal for the Tyre GTR	e)
24	(France/UK/ETRTO) Modifications to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5	c)/a)
25	(NHTSA) Presentation on motorcycle Antilock Braking Systems and crash risk. Estimated from case-control comparisons	f)
26	(Denmark) Presentation for ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12: Improved HGV brake compatibility	f)
27	(CLEPA/OICA) Revision 2 of ECE/TRANS/WP.29/2011/35/Rev.1	a)
28	(Germany) Explanation to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11	f)
29	(Chair) Explanations for the transitional provisions of Regulation No. 13H	f)
30	(Russian Federation) Explanations for the transitional provisions of Regulation No. 13H	f)
31	(Secretariat) Summary of decisions on documents (This document)	f)

**Повторное рассмотрение неофициальных документов предыдущих сессий GRRF или других рабочих групп (только на английском языке)**

<i>№.</i>	<i>(Автор) Наименование</i>	<i>Стадия</i>
WP.29-155-19	(CLEPA) R13 – Observations to the proposal from the European Union: "Vehicle manufacturer"	f)
GRRF-71-05	Changes for Class T definition, position of remote indicators, Av	c)/e)
GRRF-71-07	Innovative devices	f)
GRRF-71-11	(ETRTO) R117 – Presentation for ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29	f)

---

<i>No.</i>	<i>(Автор) Наименование</i>	<i>Стадия</i>
GRRF-71-13	(ETRTO) R106 – Presentation for ECE/TRANS/WP.29/ GRRF/2011/31	f)
GRRF-71-24	(OICA) – introduce AEBS on vehicles equipped with rigid rear axle suspension	f)
GRRF-71-30	(Note by Secretariat) Additional adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/2011/93	f)

---

*Примечания:*

- a) Представлен без изменений на рассмотрение WP.29.
- b) Представлен с изменениями на рассмотрение WP.29.
- c) Рассмотрение будет возобновлено на основе официального документа.
- d) Сохранен в качестве справочного документа/рассмотрение будет продолжено.
- e) Пересмотренное предложение для следующей сессии.
- f) Рассмотрение завершено или документ подлежит замене.
- g) Документ снят с обсуждения.



## Приложение II

### Проект поправок к Правилам № 13-Н

GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1, воспроизведенный ниже (см. пункт 12).

*Пункт 5.2.20.1* изменить следующим образом:

"5.2.20.1 **При растормаживании стояночного тормоза система рабочего тормоза должна отвечать следующим требованиям:**

**а) когда устройство запуска/остановки двигателя установлено в положение "включено", должно обеспечиваться общее статическое тормозное усилие, по крайней мере эквивалентное усилию, которое требуется обеспечить в случае испытания типа 0 на эффективность рабочего тормоза, предписанного в пункте 2.1 приложения 3 к настоящим Правилам;**

**б) в течение первых 60 секунд после перевода устройства запуска/остановки двигателя в положение "выключено" или "заблокировано" и/или после извлечения ключа из замка зажигания должно обеспечиваться – при помощи трех нажатий на педаль тормоза – общее статическое тормозное усилие, по крайней мере эквивалентное усилию, которое требуется обеспечить в случае испытания типа 0 на эффективность рабочего тормоза, предписанного в пункте 2.1 приложения 3 к настоящим Правилам; и**

**с) по истечении указанного выше периода либо в течение 60 секунд после четвертого нажатия на педаль тормоза – в зависимости от того, какой из этих моментов наступает раньше, должно обеспечиваться общее статическое тормозное усилие, по крайней мере эквивалентное усилию, которое требуется обеспечить для испытания типа 0 на эффективность аварийного тормоза, предписанного в пункте 2.2 приложения 3 к настоящим Правилам.**

Следует понимать, что энергетический привод рабочей тормозной системы обеспечивает достаточное количество энергии".

## Приложение III

### Проект поправок к Правилам № 30

GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13, воспроизведенный ниже (см. пункт 26).

*Пункт 2.1.3* изменить следующим образом:

"2.1.3 Категория использования (**обычная шина**, зимняя шина, **шина специального назначения** или **шина** временного использования);".

*Добавить новый пункт 2.2* следующего содержания:

"2.2 **"Обычная шина"** означает шину, предназначенную для обычного использования на дороге".

*Пункт 2.2 (прежний)*, изменить нумерацию на пункт 2.3 и изложить в следующей редакции:

"2.3 **"Зимняя шина"** означает шину, у которой рисунок протектора, материал протектора или конструкция предназначены прежде всего для обеспечения на снегу более высоких показателей, чем у обычной шины, в том что касается ее способности приводить транспортное средство в движение или поддерживать его движение".

*Добавить новый пункт 2.4* следующего содержания:

"2.4 **"Шина специального назначения"** означает шину, предназначенную для смешанного использования как на дорогах, так и вне дорог или для иного специального использования. Эти шины предназначены прежде всего для приведения транспортного средства в движение и поддержания его движения в условиях бездорожья".

*Добавить новый пункт 2.4.1* следующего содержания:

"2.4.1 **"Профессиональная внедорожная шина"** является шиной специального назначения, которую используют в основном для работы в тяжелых внедорожных условиях".

*Пункты 2.3 (прежний) – 2.3.3*, изменить нумерацию на 2.5–2.5.3.

*Пункт 2.3.4* изменить нумерацию на пункт 2.5.4 и изменить следующим образом:

"2.5.4 **"Усиленная шина"** или **"шина с повышенной несущей способностью"** означает конструкцию пневматической шины, предназначенной для перевозки с большей нагрузкой при более высоком внутреннем давлении воздуха, чем нагрузка, перевозимая с использованием соответствующих шин стандартного типа при стандартном внутреннем давлении воздуха, как указано в стандарте ISO 4000-1:2010;"

*Пункты 2.3.5–2.3.7*, изменить нумерацию на 2.5.5–2.5.7.

*Пункты 2.4 (прежний) – 2.10.1*, изменить нумерацию на 2.6–2.12.1.

Пункт 2.11 (прежний), изменить нумерацию на пункт 2.13 и изложить в следующей редакции:

"2.13 "канавки рисунка протектора" означает пространство между двумя соседними выступами или шашками рисунка протектора<sup>2</sup>;"

Пункты 2.12 (прежний) – 2.30, изменить нумерацию на 2.14–2.32.

Пункт 2.30.1 (прежний) изменить нумерацию на пункт 2.32.1 и изложить в следующей редакции:

"2.32.1 "Основные канавки" означает расположенные в центральной зоне протектора шины широкие **кольцевые** канавки, которые имеют индикаторы износа протектора, расположенные **в основании**".

Добавить новый пункт 2.33 следующего содержания:

"2.33 "**Коэффициент пустотности**" означает соотношение площади пустот в опорной поверхности и площади этой опорной поверхности, которое рассчитывают по чертежу формы".

Изменить нумерацию пунктов 2.31–2.35 (прежних) на пункты 2.34–2.38.

Пункт 3.1.2 изменить следующим образом\*:

"3.1.2 Обозначение размера шины, ~~определенное в пункте 2.17 настоящих Правил;~~".

Пункт 3.1.4 изменить следующим образом\*:

"3.1.4 Указание обозначения категории скорости, к которой относится шина, ~~путем проставления обозначения, указанного в пункте 2.29 выше;~~".

Пункт 3.1.5 изменить следующим образом:

«3.1.5 Надпись M+S, M.S или M&S, **если шина относится к категории использования "зимняя шина"**».

Добавить новый пункт 3.1.7 следующего содержания:

«3.1.7 **Надпись "ET" и/или "POR", если шина относится к категории "специальных шин".**

**"ET" означает "усиленный протектор", а "POR" – "профессиональная внедорожная"**».

Пункт 3.1.6 (прежний), изменить нумерацию на пункт 3.1.8 и изложить в следующей редакции\*:

"3.1.8 Индекс несущей способности, ~~определенный в пункте 2.28 настоящих Правил;~~".

Пункты 3.1.7 (прежний) – 3.1.9, изменить нумерацию на 3.1.9–3.1.11.

Пункт 3.1.10 (прежний), изменить нумерацию на пункт 3.1.12 и изложить в следующей редакции:

"3.1.12 В случае шин, которые первоначально были официально утверждены после вступления в силу дополнения 13 к поправкам серии 02 к Правилам № 30, обозначение, указанное в пункте 2.19.1.5., нано-

\* *Примечание секретариата:* Этот пункт должен быть изменен после включения новых пунктов 2.2 и 2.4. Эту избыточную перекрестную ссылку предлагается удалить.

сится только непосредственно после маркировки диаметра обода, указанной в пункте 2.19.1.3".

Пункты 3.1.11 (прежний) –3.1.12, изменить нумерацию на 3.1.14–3.1.15.

Пункт 4.1.1 изменить следующим образом\*:

"4.1.1 Обозначение размера шины, ~~определенное в пункте 2.17 настоящих Правил~~;"

Пункт 4.1.3 изменить следующим образом:

"4.1.3 Категория использования (**обычная шина**, **зимняя шина**, **шина специального назначения** или временного пользования);"

Пункт 4.1.14 изменить следующим образом:

"4.1.14 Коэффициент "х", упомянутый в пункте 2.22 выше".

Пункт 6.3 изменить следующим образом:

### "6.3 Рисунок протектора шины

**6.3.1** Для классификации в качестве "шины специального назначения" шина должна иметь **блоковый рисунок протектора**, в котором блоки крупнее и расставлены шире, чем в обычных шинах, и должна иметь следующие характеристики:

- i) глубина рисунка протектора  $\geq 11$  мм;
- ii) коэффициент пустотности  $\geq 35\%$ .

**6.3.2** Для классификации в качестве "профессиональной внедорожной" шина должна иметь все следующие характеристики:

- i) глубина рисунка протектора  $\geq 11$  мм;
- ii) коэффициент пустотности  $\geq 35\%$ ;
- iii) максимальная категория скорости  $\leq Q$ ".

Пункт 6.3 (прежний) изменить нумерацию на 6.3.3.

Пункты 6.3.1–6.3.4 (прежние), изменить нумерацию на 6.3.3.1–6.3.3.4.

Приложение 1, пункт 5.2 изменить следующим образом:

"5.2 Категория использования: **обычная/зимняя/специального назначения/временного пользования**<sup>2</sup>".

### Приложение 3

Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. Примеры маркировки для нанесения на шины различного типа, которые поступают в продажу после вступления в силу настоящих Правил

$$b \frac{l}{l} 185/70 \frac{l}{l} R 14 \frac{l}{l} 89 T \frac{l}{l} b \quad c \frac{l}{l} \text{TUBELESS} \frac{l}{l} M + S \frac{l}{l} c$$

$$c \frac{l}{l} 2503$$

$$c \frac{l}{l} \begin{array}{c} \downarrow \\ \uparrow \end{array} \text{ET; POR}$$

$b = 6$  мм (мин.)

...".

Пункт 3 подпункт с) изменить следующим образом:

"3 с) обозначения "TUBELESS" ("БЕСКАМЕРНАЯ"), "REINFORCED" ("УСИЛЕННАЯ"), "M+S" и "ET" и "POR" могут проставляться отдельно от обозначения размера".

## Приложение IV

### А. Проекты поправок к Правилам № 54

GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14, воспроизведенный ниже (см. пункт 27).

Пункт 2.1.3 изменить следующим образом:

"2.1.3 Категория использования (**обычная шина, зимняя шина, шина специального назначения**);".

Пункт 2.2.1 изменить следующим образом:

"2.2.1 "*Обычная шина*" означает шину, предназначенную для обычного использования на дорогах;"

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2 "*Зимняя шина*" означает шину, у которой рисунок протектора, материал протектора или конструкция предназначены прежде всего для обеспечения на снегу более высоких показателей, чем у обычной шины, в том что касается ее способности приводить транспортное средство в движение или поддерживать его движение".

Пункт 2.2.3 изменить следующим образом:

"2.2.3 "*Шина специального назначения*" означает шину, предназначенную для смешанного использования как на дорогах, так и вне дорог или для иного специального использования. **Эти шины предназначены прежде всего для приведения транспортного средства в движение и поддержания его движения в условиях бездорожья**".

Добавить новый пункт 2.2.3.1 следующего содержания:

"2.2.3.1 "*Профессиональная внедорожная шина*" является шиной специального назначения, которую используют в основном для работы в тяжелых внедорожных условиях".

Добавить новые пункты 2.30–2.31.2 следующего содержания:

«2.30 "*Коэффициент пустотности*" означает соотношение площади пустот в опорной поверхности и площади этой опорной поверхности, которое рассчитывают по чертежу формы.

2.31 "*Класс шины*" означает одну из следующих групп:

2.31.1 **Шины класса C2:** шины, имеющие индекс несущей способности для одиночной шины не выше 121 и обозначение категории скорости не ниже "N;"

2.31.2 **Шины класса C3:** шины, имеющие:

- a) индекс несущей способности для одиночной шины не ниже 122; или
- b) индекс несущей способности для одиночной шины не выше 121 и обозначение категории скорости не выше "M"».

Пункт 3.1.5 изменить следующим образом:

«3.1.5 Надпись M+S, M.S или M&S, если шина относится к категории использования "зимняя шина"».

Пункт 3.1.9 изменить следующим образом:

"3.1.9 В случае шин, которые могут быть восстановлены, на каждой из боковин обозначение "Q" диаметром не менее 20 мм или слово "REGROOVABLE" ("ВОССТАНАВЛИВАЕМАЯ") в виде рельефных или выдавленных букв;".

Пункт 3.1.12 изменить следующим образом:

"3.1.12 Надпись "MPT" (либо "ML" или "ET") и/или "POR", если шина относится к категории "специальных" шин.

"ET" означает усиленный протектор, "ML" – добычу полезных ископаемых и лесозаготовку", "MPT" – универсальный грузовой автомобиль и "POR" – профессиональное транспортное средство повышенной проходимости;<sup>4</sup>".

Добавить новый пункт 6.3 следующего содержания:

**"6.3 Рисунок протектора шины**

**6.3.1** Для классификации в качестве "шины специального назначения" шина должна иметь блоковый рисунок протектора, в котором блоки крупнее и расставлены шире, чем в обычных шинах, и должна иметь следующие характеристики:

Для шин класса C2: глубина рисунка протектора  $\geq 11$  мм и коэффициент пустотности  $\geq 35\%$ .

Для шин класса C3: глубина рисунка протектора  $\geq 16$  мм и коэффициент пустотности  $\geq 35\%$ .

**6.3.2** Для классификации в качестве "профессиональной внедорожной" шина должна иметь все следующие характеристики:

a) Для шин класса C2:

i) глубина рисунка протектора  $\geq 11$  мм;

ii) коэффициент пустотности  $\geq 35\%$ ;

iii) максимальная категория скорости  $\leq Q$ .

b) Для шин класса C3:

i) глубина рисунка протектора  $\geq 16$  мм;

ii) коэффициент пустотности  $\geq 35\%$ ;

iii) максимальная категория скорости  $\leq K$ ".

Приложение 1

Пункт 5.2 изменить следующим образом:

"5.2 Категория использования: обычная/зимняя/специального назначения<sup>2</sup>".

Добавить новый пункт 5.4 следующего содержания:

**"5.4 Класс шины: C2/C3<sup>2</sup>"**

Пункты 5.4–5.5, изменить нумерацию на 5.5–5.6.

Приложение 3, схема маркировки шин, добавить новую маркировку следующего содержания:

".....  
 ↓  
 с \_\_\_\_\_ **ET; ML; MPT; POR**  
 ↑  
 ....".

## В. Проект исправлений к Правилам № 54

GRRF приняла документ GRRF-72-12 для приведения текста Правил на французском языке в соответствие с текстами Правил на английском и русском языках (см. пункт 36).

Пункт 2.17.1.3.1 исправить в варианте текста на французском языке значение кода диаметра "22,5" следующим образом:

"2.17.1.3.1 ....."

<i>Code de diamètre nominal de la jante, symbole "d"</i>	<i>Valeur du symbole "d", exprimée en mm</i>
...	...
14,5	368
16,5	419
17,5	445
19,5	495
20,5	521
22,5	<del>575</del> <b>572</b>
24,5	622
26	660
28	711
30	762

"



## Приложение V

### Проект поправок к Правилам № 64

GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13, воспроизведенный ниже (см. пункт 35).

*Пункт 5.1.4.1* изменить следующим образом:

"5.1.4.1 На наружной стороне ... знак, предупреждающий о том, что максимальная скорость должна составлять 80 км/ч ...

...

Требования настоящего пункта применяются в отношении типов ...".

*Пункт 5.1.4.1.1* изменить следующим образом:

"5.1.4.1.1. На наружной стороне колеса в заметном месте должен наноситься постоянный знак, предупреждающий о том, что максимальная скорость должна составлять 120 км/ч, в соответствии с приведенным ниже рисунком.

...

Высота заглавных букв должна ..... его цвет должен контрастировать с цветом фона.

**Для запасного колеса в сборе временного пользования типа 4, определение которого содержится в пункте 2.10.4, по просьбе изготовителя транспортного средства применяются требования настоящего пункта либо требования пункта 5.1.4.1".**

## Приложение VI

### Проект поправок к Правилам № 90

GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3, воспроизведенный ниже (см. пункт 22).

Пункт 4.2.2.2.2 изменить следующим образом:

"4.2.2.2.2 Программа испытания (испытание тормозного барабана при повышенной нагрузке).

Таблица A11/4.2.2.2.2

<i>Предписанное испытание</i>	<i>Испытание при повышенной нагрузке</i>
<b>Процедура "притирки"</b>	<b>200 нажатий на педаль тормоза</b> <b>Начальная скорость: 60 км/ч</b> <b>Конечная скорость: 5 км/ч</b> <b><math>d_m</math> – поочередно 1 м/с<sup>2</sup> и 2 м/с<sup>2</sup></b> <b>Начальная температура: <math>\leq 200</math> °C (начиная с температуры окружающего воздуха)</b> <b>Притирку можно также не производить, если податель заявки на официальное утверждение не считает это необходимым</b>
Тип торможения	Торможение до достижения скорости менее 5 км/ч
Общее число нажатий на педаль тормоза	150
Начальная температура тормозного барабана при каждом нажатии на педаль тормоза	$\leq 100$ °C
Нажатия на педаль тормоза	
с	60 км/ч
до	$\leq 5$ км/ч
Тормозной момент, соответствующий замедлению	6 м/с <sup>2</sup>
Охлаждение (также в отступление от пункта 3.2.3 настоящего приложения)	Допускается

"

## Приложение VII

### А. Проект поправок к Правилам № 117, документ 1

GRRF приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/10 с указанными ниже поправками (см. пункты 25, 32 и 34).

*Приложения в Содержании* изменить следующим образом:

"7. Процедуры испытания эффективности шин на снегу **в отношении зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях**".

*Пункт 2.5* изменить следующим образом:

"2.5 *"Размер репрезентативной шины"* означает размер шины, представленной для испытания, описанного в приложении 3 к настоящим Правилам в отношении звука, издаваемого при качении, в приложении 5 в отношении сцепления на мокрых поверхностях, в приложении 6 в отношении сопротивления качению шин для оценки соответствия на предмет официального утверждения типа шины или в приложении 7 в отношении **использования в тяжелых снежных условиях**".

*Пункт 2.11* изменить следующим образом:

"2.11 *"Зимняя шина"* означает шину, у которой рисунок протектора, состав, материал протектора или конструкция предназначены прежде всего для обеспечения на снегу более высоких показателей, чем у обычной шины, в том что касается ее способности приводить транспортное средство в движение **или поддерживать его движение**".

*Добавить новый пункт 2.11.1* следующего содержания:

"2.11.1 *"Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях"* означает зимнюю шину, у которой рисунок протектора, материал протектора или конструкция предназначены специально для использования в тяжелых снежных условиях и которая отвечает требованиям пункта 6.4".

*Пункт 3.1.1* изменить следующим образом:

«3.1.1 Эксплуатационные характеристики, подлежащие оценке на предмет определения типа шины; "уровень звука, издаваемого при качении" и/или "эффективность сцепления на мокрых поверхностях" и/или "уровень сопротивления качению". "Уровень эффективности шины на снегу" в случае **"зимней шины для использования в тяжелых снежных условиях"**».

*Пункт 4.2.5* изменить следующим образом:

«4.2.5 Надпись "TRACTION"<sup>11</sup> ("ТЯГОВАЯ"), если шина относится к категории **"тяговая шина"**;».

Пункт 4.2.6 изменить следующим образом:

«4.2.6 Надпись M+S, M.S или M&S, если шина относится к категории использования "зимняя шина"».

Добавить новый пункт 4.2.6.1 следующего содержания:

«4.2.6.1 Обозначение "Alpine" ("высокогорная") ("трехглавая вершина со снежинкой" в соответствии с обозначением в добавлении 1 к приложению 7) может быть нанесено, если зимняя шина относится к категории "зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях"».

Пункт 4.2.7 исключить.

Пункт 4.2.8 изменить нумерацию на 4.2.7.

Пункт 6.1., таблицу, изменить следующим образом:

"6.1.1

<i>Стадия 2</i>	
<i>Номинальная ширина профиля</i>	<i>Предельный уровень, дБ(А)</i>
185 и менее	70
Более 185 и до 245	71
Более 245 и до 275	72
Более 275	74
Вышеуказанные предельные уровни должны быть увеличены на 1 дБ(А) для "зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях", шин с повышенной несущей способностью или усиленных шин либо для любой комбинации этих классификаций.	

Пункт 6.1.2 таблицы изменить следующим образом:

"6.1.2.

<i>Стадия 1</i>	
<i>Категория использования</i>	<i>Предельный уровень, дБ(А)</i>
Обычная <b>шина</b>	75
Зимняя <b>шина</b>	77
<b>Шина</b> специального назначения	78

<i>Стадия 2</i>			
<i>Категория использования</i>		<i>Предельный уровень, дБ(А)</i>	
		<i>Прочие</i>	<i>Тяговые шины</i>
<b>Обычная шина</b>		72	[73]
<b>Зимняя шина</b>		72	73
	<b>Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях</b>	73	75
<b>Шина специального назначения</b>		74	75

Пункт 6.1.3 таблицы изменить следующим образом:

"6.1.3

<i>Стадия 1</i>	
<i>Категория использования</i>	<i>Предельный уровень, дБ(А)</i>
<b>Обычная шина</b>	76
<b>Зимняя шина</b>	78
<b>Шина специального назначения</b>	79

<i>Стадия 2</i>			
<i>Категория использования</i>		<i>Предельный уровень, дБ(А)</i>	
		<i>Прочие</i>	<i>Тяговые шины</i>
<b>Обычная шина</b>		73	[75]
<b>Зимняя шина</b>		73	75
	<b>Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях</b>	74	76
<b>Шина специального назначения</b>		75	77

Пункт 6.2.1, таблицу исправить следующим образом:

"6.2.1

<i>Категория использования</i>		<i>Индекс сцепления с мокрым дорожным покрытием (G)</i>
Обычная <b>шина</b>		$\geq 1,1$
Зимняя <b>шина</b>		$\geq 1,1$
	"Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях" с индексом категории скорости ("R" и выше, включая "H"), указывающим максимальную допустимую скорость, превышающую 160 км/ч	$\geq 1,0$
	"Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях" с индексом категории скорости ("Q" или ниже, исключая "H"), указывающим максимальную допустимую скорость, не превышающую 160 км/ч	$\geq 0,9$
<b>Шина специального назначения</b>		<b>Не определен</b>

"

Пункты 6.3.1 и 6.3.2, таблицу исправить следующим образом:

"6.3.1 Максимальные значения для стадии 1 коэффициента сопротивления качению не должны превышать следующее значение (значение, выраженное в Н/кН, эквивалентно значению, выраженному в кг/т):

<i>Класс шин</i>	<i>Максимальное значение (Н/кН)</i>
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0
Для "зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях" предельные значения должны быть увеличены на 1 Н/кН.	

6.3.2 Максимальные значения для стадии 2 коэффициента сопротивления качению не должны превышать следующие значения (значение, выраженное в Н/кН, эквивалентно значению, выраженному в кг/т):

<i>Класс шин</i>	<i>Максимальное значение (Н/кН)</i>
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5
Для "зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях" предельные значения должны быть увеличены на 1 Н/кН.	

"

Пункт 6.4 изменить следующим образом:

"6.4 Для отнесения к категории "зимней шины для использования в тяжелых снежных условиях" шина должна удовлетворять эксплуатационным требованиям, указанным в пункте 6.4.1.

Шина должна удовлетворять этим требованиям на основании метода испытания, указанного в приложении 7, при котором:

...

соответствующей потенциальной шины сравнивают с соответствующим показателем стандартной эталонной шины.

Относительную эффективность указывают индексом эффективности на снегу".

Приложение 1, пункт 14.1, сноску 7 изменить следующим образом:

"<sup>7</sup> В случае "зимней шины для использования в тяжелых снежных условиях" должен быть представлен протокол испытания в соответствии с добавлением 2 к приложению 7".

Приложение 7

Заголовок изменить следующим образом:

"Процедуры испытания эффективности шин на снегу для зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях"

Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. Отдельные определения для испытания на снегу, отличающиеся от существующих определений".

Пункт 2 изменить следующим образом:

"2. Метод испытания тяги в повороте для шин классов C1 и C2 (испытание тягового усилия в соответствии с пунктом 6.4 b))"

Добавление 1 изменить следующим образом:

«Не менее 15 мм в основании и 15 мм в высоту, располагается рядом с надписью "M+S"».

## В. Проект поправок к Правилам № 117, документ 2

GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5, воспроизводимый ниже (см. пункт 33).

Приложение 6

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

"2.2. Измерительный обод (см. добавление 2)

Шину монтируют на измерительный обод, выполненный из стали или легкого сплава, с соблюдением следующих требований:

а) для шин класса C1 обод должен иметь ширину, установленную в стандарте ISO 4000-1:2010;

- b) для шин класса C2 и C3 обод должен иметь ширину, установленную в стандарте ISO 4209 1:2001.

**В тех случаях, когда в вышеупомянутых стандартах ИСО ширина не установлена, может быть использована ширина обода, установленная одной из организаций по стандартизации, указанных в добавлении 4".**

*Добавление 1, пункт 2.1* изменить следующим образом:

"2.1. Ширина

Для ободьев колес легковых автомобилей (шины класса C1) ширина испытательного обода должна соответствовать ширине измерительного обода, определенного в пункте 6.2.2 стандарта ISO 4000-1:2010.

Для шин грузовых автомобилей и автобусов (C2 и C3) ширина обода должна соответствовать ширине измерительного обода, определенного в пункте 5.1.3 стандарта ISO 4209-1:2001.

**В тех случаях, когда в вышеупомянутых стандартах ИСО ширина не установлена, может быть использована ширина обода, установленная одной из организаций по стандартизации, указанных в добавлении 4".**

*Добавление 1, пункт 5, в таблице, где указаны допуски для силы на оси вращения и входного крутящего момента, изменить обе строки следующим образом:*

"

сила на оси вращения	$\pm 0,5 \text{ N}$ или $\pm 0,5\%$ (a)	$\pm 1,0 \text{ N}$ или $\pm 0,5\%$ (a)
входной крутящий момент	$\pm 0,5 \text{ Nm}$ или $\pm 0,5\%$ (a)	$\pm 1,0 \text{ Nm}$ или $\pm 0,5\%$ (a)

"

*Включить добавление 4* следующего содержания:

"Добавление 4 – ОРГАНИЗАЦИИ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ ШИН

- компания "Тайр энд рим эсоусиэйшн инк." (ТРА)
- Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК)
- Ассоциация японских предприятий – изготовителей шин (АЯПИШ)
- Австралийская ассоциация предприятий – изготовителей шин и ободьев колес (ААШОК)
- Бюро по стандартам Южной Африки (БСЮА)
- Китайская ассоциация по стандартизации (КАС)
- Индийский технический консультативный комитет по вопросам шин (ИТККШ)
- Международная организация по стандартизации (ИСО)".



## Приложение VIII

### Круг ведения неофициальной группы GRRF по автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТ)

#### А. Введение

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) решила учредить группу в составе заинтересованных экспертов для введения альтернативных требований относительно сигналов, связанных с тормозными системами, в контексте соединений между буксирующим и буксируемым транспортными средствами.
2. В Правилах № 13 предусматривается, что связанные с торможением сигналы, подаваемые с буксирующего транспортного средства на буксируемое транспортное средство, следует обеспечивать при помощи стандартного соединителя ISO 7638. При использовании системы автоматизированных сцепных устройств (САС) этого сделать невозможно.

#### В. Задачи

3. Задачи неофициальной группы по АСТ состоят в следующем:
  - а) подробное рассмотрение возможности подготовки измененного текста Правил № 13 по связанным с торможением сигналам, подаваемым в контексте соединений между буксирующим и буксируемым транспортными средствами, с учетом существующих и появляющихся новых технологий АСТ, составов модульных транспортных средств (автопоездов) и полностью интегрированных систем контроля за составами транспортных средств;
  - б) выполнение руководящих указаний, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1;
  - в) разработка соответствующих предписаний Правил, которые основываются на существующих положениях, касающихся торможения, но в разумных пределах нацелены на стимулирование принятия более жестких норм. Этого надлежит добиваться последовательно с учетом реальной ситуации и в сотрудничестве с различными организациями из разных стран. Следует предпринимать все возможные усилия для обеспечения того, чтобы подготовленный текст был понятен пользователям, не являющимся многоопытными экспертами в области разработки правил, касающихся торможения;
  - г) охват транспортных средств категорий N1, N2, N3, O3 и O4;
  - д) рассмотрение на первом этапе альтернативных требований по АСТ в связи с транспортными средствами категорий N1, N2, N3, O3 и O4; на втором этапе группа, возможно, рассмотрит также альтернативные требования о составах модульных транспортных средств и полностью интегрированных системах контроля за составами транспортных средств;
  - е) подготовка поправки к Правилам № 55 с предложением по новому определению сцепных устройств АСТ;

### **С. Правила процедуры**

4. Неофициальная рабочая группа является подгруппой GRRF и открыта для участия всех членов GRRF.
5. Работой неофициальной рабочей группы будут руководить председатель и секретарь.
6. Официальным языком неофициальной рабочей группы является английский язык.
7. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной рабочей группы заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
8. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы представляет Рабочей группе GRRF различные точки зрения. Председатель может обращаться к GRRF с просьбой дать надлежащие указания.
9. Информация о ходе работы неофициальной группы будет регулярно доводиться до сведения GRRF председателем или его/ее представителем, по возможности в качестве неофициального документа.
10. Все рабочие документы будут распространяться в цифровом формате. Документы о работе совещаний будут предоставляться в секретариат ЕЭК ООН для опубликования на вебсайте Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

### **Д. План работы и график работы**

11. Цель неофициальной группы состоит в представлении ее первоначального предложения GRRF в качестве неофициального документа на сессии, которая состоится в сентябре 2012 года, и ее окончательного предложения в качестве окончательного документа на сессии GRRF, которая состоится в феврале 2013 года.

## Приложение IX

### Неофициальные группы GRRF

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
По ГТП, касающимся шин	г-н И. Ярнолд (Соединенное Королевство) тел.: +44 207 944 2080 факс: +44 207 944 2169 электронная почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	г-н Ж.-К. Нуаром (ЕТОПОК) тел.: +32 2 344 4059 факс: +32 2 344 1234 электронная почта: info@etrto.org
По автоматическим системам экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (АСЭТ/СПВП)	г-н Дж. Рендерз (ЕК) тел.: +32 2 2969962 факс: +32 2 2969637 электронная почта: johan.renders@ec.europa.eu	г-н О. Фонтен (МОПАП) тел.: +33 1-43590013 факс: +33 1-45638441 электронная почта: ofontaine@oica.net
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: michel.locufier@mobilif.fgov.be	г-н П. Дженнисон (КСАОД) тел.: +49 893-5472131 факс: +49 893-5472535 электронная почта: paul.jennison@knorr-bremse.com
По автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТ)	г-н А. Гуннерюссон тел.: +46 243 755 48 факс: +46 243 750 89 электронная почта: anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se	г-жа Ани Люши (ККПКП) тел.: +32 2 706 79 72 факс: +32 2 706 79 76 электронная почта: annie.luchie@agoria.be