



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 седьмая сессия
Женева, 26 июня 2014 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения
и ходовой части о работе ее семьдесят седьмой сессии
(внеочередной сессии)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2–3	2
III. Глобальные технические правила, касающиеся шин (пункт 2 повестки дня).....	4–27	2
IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)	28 и 29	5

Приложения

I. Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии.....	6
II. Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2013/63... ..	7



I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою семьдесят седьмую сессию 26 июня 2014 года в Женеве под председательством г-на Б. Фроста (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, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend. 2) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Бразилии, Венгрии, Германии, Испании, Нидерландов, Португалии, Республики Корея, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки (США), Таиланда, Турции, Уругвая, Франции, Швеции и Японии. В работе сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КАОД), Международной ассоциации заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Фонда ФИА "Автомобиль и общество" и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/17

2. GRRF рассмотрела и утвердила повестку дня семьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/17).
3. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

III. Глобальные технические правила, касающиеся шин (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/63,
неофициальные документы GRRF-77-01 и GRRF-77-02

4. Эксперт из США со ссылкой на документ ECE/TRANS/WP.29/2013/63 сообщил о мероприятиях, проведенных его страной с целью решения оставшихся вопросов в контексте потенциального принятия проекта Глобальных технических правил, касающихся шин.
5. Он представил документ GRRF-77-01 и просил внести ясность, с тем чтобы в случае возможных вариантов Договаривающиеся стороны могли определять, какие методы испытаний следует применять в национальном или региональном законодательстве. Он заявил, что страны, использующие режим самосертификации, должны требовать одну четко определенную процедуру испытаний, так как изготовители транспортных средств и оборудования могут проводить собственные испытания для сертификации своей продукции.
6. Эксперт из Нидерландов поставил под сомнение принцип возможных вариантов, а эксперт от ЕТОПОК заявил, что наличие нескольких методов испы-

таний не будет представлять проблему, поскольку Соглашение 1998 года позволяет Договаривающимся сторонам транспонировать один из возможных вариантов метода испытаний. GRRF подтвердила, что эксперт от США может представить текст разъяснения, который будет включен в преамбулу проекта ГТП до сессии GRRF в сентябре 2014 года.

7. Эксперт от США отметил, что результаты некоторых из последних испытаний на сцепление с мокрой поверхностью показывают, что примерно 25% шин на рынке США, возможно, не полностью вписываются в категории шин, определенных в ГТП как "обычные шины" и "зимние шины".

8. После обсуждения вопроса о конкретных шинах, представленных на рынке в Северной Америке эксперт от США предложил разработать новую категорию шин и предусмотреть дополнительные предельные значения сцепления с мокрой поверхностью.

9. GRRF достигла согласия, включив в часть А проекта ГТП, касающихся шин, новый пункт, содержащий заявление о дальнейшей технической оценке, необходимой для определения того, следует ли уделить необходимое внимание некоторым типам шин, характерным для североамериканского рынка, и воспроизведенный в приложение II к настоящему докладу.

10. Эксперт от США представил дальнейшие предложения, содержащиеся в неофициальном документе GRRF-77-01, с целью уточнения положений пункта 3.12, касающихся испытаний.

11. Он предложил внести исправление к температурному поправочному коэффициенту, применяемому к пиковому коэффициенту тормозной силы, в пункте 3.12.2.1.1.1, а именно вместо 0,015 читать 0,0035, как это указано в других смежных стандартах, касающихся испытаний на сцепление с мокрой поверхностью.

12. GRRF решила утвердить поправочный коэффициент 0,0035 и сочла поправочный коэффициент, первоначально упомянутый в данном пункте, редакционной ошибкой.

13. Эксперт от США представил формулировку для уточнения положений пункта 3.12.2.3, касающихся условий на испытательном треке, для процедуры испытаний на сцепление с мокрой поверхностью.

14. GRRF решила, что значения толщины слоя воды должны применяться к любому используемому методу увлажнения.

15. С учетом высокой температуры на некоторых североамериканских испытательных полигонах эксперт от США предложил внести в пункт 3.12.2.3 поправку для увеличения максимальной температуры влажной поверхности с 30 до 40 °C.

16. По мнению экспертов GRRF, это повышение температуры уменьшит повторяемость процедуры испытаний. GRRF отметила, что предпочитает сохранить значение в 30 °C.

17. Эксперт от США предложил внести поправку в положения пункта 3.12.3.1.1.5, касающиеся транспортных средств, включающих систему увлажнения трека. Это предложение направлено на уточнение обязанности, касающейся точки контакта с треком для самой воды, а не для форсунки.

18. GRRF одобрила это предложение.

19. Эксперт от США также предложил поправку к пункту 3.12.3.1.2.3, касающемуся подготовки шин перед проведением испытаний. Он выразил обеспокоенность по поводу того, что буквальное толкование положения о том, что шины должны храниться "рядом с треком" в течение двух часов, может создать проблему для безопасности других пользователей трека.
20. Эксперт от ЕТОПОК согласился с мнением эксперта от США о том, что необходимо решать проблемы безопасности, но заметил, что кондиционирование шин в течение двух часов до проведения испытаний считается необходимым условием.
21. GRRF согласилась внести в этот пункт предложенные экспертом от США изменения, с тем чтобы избежать неправильного толкования требования о хранении шин, но решила сохранить положение, касающееся двухчасового кондиционирования шин.
22. Эксперт от США предложил поправку к пункту 3.12.3.1.2.5 о минимальном числе испытаний на торможение для подготовки трека. Он заявил, что, возможно, нет необходимости в не менее десяти прогонах при испытаниях на торможение, если каждый день используется одна и та же полоса и коэффициенты (контрольной шины) существенно различаются.
23. После обсуждения GRRF решила сохранить в проекте ГТП существующий порядок подготовки трека, но квалифицировать его как пример.
24. Эксперт от США предложил внести поправку в пункт 3.12.3.1.2.10, предусмотрев в нем не менее двух испытательных прогонов для кондиционирования шин. Он напомнил специфику системы самосертификации и объяснил, что предлагаемое изменение позволит странам, использующим режим самосертификации, указать точное число прогонов во время принятия этого положения.
25. GRRF согласилась с этим предложением.
26. Эксперт от США представил дополнительное предложение о поправке, направленное на уточнение содержащихся в пункте 3.12.3.1.2.13 положений об испытаниях. Он заявил, что это предложение позволит более четко указать, когда и сколько требуется повторных прогонов испытательного цикла в случае недействительного испытания.
27. GRRF поручила секретариату распространить этот неофициальный документ с внесенными в него изменениями, воспроизведенный в приложении II к докладу, под официальным условным обозначением на ее сессии в сентябре 2014 года. GRRF также поручила секретариату представить это измененное предложение WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года при условии его окончательного рассмотрения GRRF на ее сессии в сентябре 2014 года.

IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)

A. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2014 года

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1108

28. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 162-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1108), и сослался на пункт 36 доклада, содержащий мандат этой внеочередной сессии.

B. Любые другие вопросы

29. Никаких вопросов по данному пункту повестки дня затронуто не было.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

[Только на английском языке]

Informal documents GRRF-77-...

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(USA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2013/63	B
2	(Secretariat) Adopted amendments to the draft GTR on Tyres during the 77th GRRF session	A

Примечания:

- A Принят без поправки.
- B Рассмотрение завершено.

Приложение II

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2013/63

В часть А главы 1 включить новый пункт 4 следующего содержания:

"4. Необходимо проведение дополнительной технической оценки с целью определения необходимости учета определенных типов шин, являющихся типичными для рынка Северной Америки, в контексте положений пункта 3.12 (в отношении испытания на сцепление с мокрыми поверхностями). В Соединенных Штатах Америки представители государственных органов и отрасли координируют свои действия в целях осуществления такой оценки".

Пункт 3.12.2.1.1.1 изменить следующим образом:

"3.12.2.1.1.1 Метод, предполагающий использование стандартной эталонной испытательной шины (СЭИШ)

При испытании с использованием СЭИШ и метода, описанного в пункте 3.12.3.1, средний пиковый коэффициент тормозной силы (pbfc) должен составлять 0,6–0,8. Измеренные значения корректируют с учетом температурного воздействия следующим образом:

$$pbfc = pbfc \text{ (измеренное значение)} + 0,0035 (t - 20),$$

где "t" – температура мокрой поверхности трека в градусах Цельсия.

Испытание проводят с использованием тех полос движения и той длины испытательного трека, которые предусмотрены для использования в ходе испытаний на сцепление с мокрой поверхностью".

Пункт 3.12.2.3 изменить следующим образом:

"3.12.2.3 Условия увлажнения

Поверхность может увлажняться с бокового края испытательного трека либо при помощи системы увлажнения, встроенной в испытательное транспортное средство или прицеп.

При использовании системы увлажнения с бокового края поверхность испытательного трека увлажняют по меньшей мере в течение получаса до начала испытаний, с тем чтобы температура ее поверхности сравнялась с температурой воды. Увлажнение с бокового края испытательного трека рекомендуется осуществлять непрерывно в течение всего испытания.

При использовании любого из этих методов увлажнения толщина слоя воды должна составлять 0,5–1,5 мм".

Пункт 3.12.3.1.1.5 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.1.5 В случае транспортных средств, оборудованных системой увлажнения испытательной площадки, форсунка(и) разбрызгивающего воду механизма должна(ы) быть такой(ми), чтобы воз-

никающая водная пленка имела единообразное сечение, выходящее не менее чем на 25 мм за пределы контактной поверхности шины по ширине. Форсунка(и) должна(ы) быть направлена(ы) под углом 20–30° вниз, **и вода должна соприкасаться с поверхностью** испытательного трека на расстоянии 250–450 мм от центра контактной поверхности шины. Форсунка(и) должна(ы) быть установлена(ы) на высоте не ниже 25 мм, с тем чтобы на них не могли воздействовать никакие препятствия на поверхности испытательного трека, но не выше 100 мм. Скорость подачи воды должна обеспечивать толщину слоя 0,5–1,5 мм и должна быть постоянной в течение всего испытания в пределах $\pm 10\%$. Характерная скорость подачи воды для испытания на скорости 65 км/ч составляет 18 литров в секунду на метр ширины увлажненной поверхности испытательного трека".

Пункт 3.12.3.1.2.3 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.2.3 Шину выдерживают в течение минимум двух часов таким образом, чтобы ее температура стабилизировалась на уровне внешней температуры в зоне испытательного трека. В процессе выдерживания шин(ы) в таких условиях они (она) не должны (не должна) подвергаться прямому воздействию солнечных лучей".

Пункт 3.12.3.1.2.5 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.2.5 **До начала** испытания **трек приводят в рабочее состояние посредством проведения не менее 10 испытаний на торможение** на той его части, которая должна использоваться в рамках программы испытания эксплуатационных характеристик, однако при этом используют шину, которая данной программой не предусмотрена".

Пункт 3.12.3.1.2.10 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.2.10 В случае новой шины проводят **не менее двух** испытательных пробегов для приведения шины в рабочее состояние. Эти испытания могут использоваться для проверки работы записывающего оборудования, но при оценке эксплуатационных характеристик их результаты не учитываются".

Пункт 3.12.3.1.2.13 изменить следующим образом:

"3.12.3.1.2.13 Среднее значение пикового коэффициента тормозной силы (pbfc) рассчитывают на основе не менее шести зачетных результатов. Для того чтобы результаты считались зачетными, коэффициент разброса, определяемый путем деления стандартного отклонения на средний показатель и выражаемый в процентах, должен составлять в пределах 5%. Если в результате повторных испытаний СЭИШ этого достичь невозможно, то результаты оценки потенциальной(ых) шины (шин) не учитываются и всю серию испытаний проводят вновь. **Однако если недействительным является только испытание потенциальной(ых) шины (шин), вся серия испытаний не должна считаться недействительной**".