



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/59
1 March 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ТОРМОЖЕНИЯ И ХОДОВОЙ
ЧАСТИ (GRRF) О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ**

(30 января – 3 февраля 2006 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою пятьдесят девятую сессию 30 января - 3 февраля 2006 года под председательством г-на И. Ярнольда (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1(a) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Нидерландов, Норвегии, Республики Кореи, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции, Южно-Африканской Республики и Японии. В ней участвовали также представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД),

Международной организации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской федерации дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ).

2. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

1. ПРАВИЛА № 13 и 13-Н (торможение)

1.1. Дальнейшая разработка

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/19/Rev.2; TRANS/WP.29/GRRF/2005/7 и Amend.1; TRANS/WP.29/GRRF/2005/12; TRANS/WP.29/GRRF/2005/13; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/5; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/6; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/7; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8; неофициальные документы № GRRF-59-05, GRRF-59-07, GRRF-59-11, GRRF-59-16 и Add.1, GRRF-59-22 и GRRF-59-23, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. В соответствии с решением GRRF, которое было принято на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/58, пункт 3), относительно исключения транспортных средств категории M1 из области применения Правил № 13 и распространения области применения Правил № 13-Н на транспортные средства категории N1 эксперт от Соединенного Королевства представил предложение о внесении поправок в Правила № 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/7). Он добавил, что эти поправки уже включены в новый сводный вариант Правил № 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8). GRRF с удовлетворением отметила оба документа и решила, что этот сводный документ следует рассмотреть в качестве проекта поправок серии 11. Эксперт от МОПАП предложил внести поправку в область применения и включить переходные положения (GRRF-59-22). Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRRF/2005/7/Amend.1, в котором предлагаются поправки к переходным положениям Правил № 13. Поскольку общей позиции выработать не удалось, GRRF решила провести окончательное

обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 на своей следующей сессии в сентябре 2006 года.

4. В связи с необходимыми поправками к Правилам № 13-Н эксперт от МОПАП напомнил о цели документа TRANS/WP.29/GRRF/2005/7, часть А, и внес на рассмотрение предложение о распространении области применения этих Правил на транспортные средства категории N₁ (GRRF-59-05). GRRF согласилась в принципе с этим предложением, но отметила, что в Правилах по-прежнему отсутствует ряд положений, касающихся периодического технического осмотра (ПТО). Эксперт от Германии вызвался представить в надлежащее время новое предложение для рассмотрения на следующей сессии GRRF. Было решено принять необходимые поправки к Правилам № 13-Н вместе с вышеупомянутым проектом поправок серии 11 к Правилам № 13.

5. Ссылаясь на свое предложение о пересмотренной процедуре испытания для определения требований в отношении потребления энергии применительно к процедуре, определенной в приложении 19 к Правилам № 13, эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/5 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/6, заменяющие собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2005/12. После обсуждения GRRF согласилась с необходимостью привести приложение 13 в соответствие с новым приложением 19 и обратилась к экспертам от Франции, Германии и КСАОД с просьбой подготовить общее предложение. Эксперт от Франции согласился с предложением, касающимся систем пневматической подвески. Вместе с тем он отметил, что эти положения не следует распространять на все другие возможные подвески. GRRF приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/5 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/6 без поправок и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 10 к Правилам № 13 для рассмотрения на их сессиях в июне 2006 года.

6. GRRF обсудила предложение КСАОД (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/19/Rev.2) о введении обязательного требования в отношении антиблокировочных тормозных систем категории А для транспортных средств категории О₄. GRRF приняла только поправку к пункту 5.2.2.13 и поручила секретариату представить ее WP.29 и AC.1 в качестве части (см. пункт 5 выше) проекта дополнения 2 к поправкам серии 10 к Правилам № 13 для рассмотрения на их сессиях в июне 2006 года.

7. Эксперт от Российской Федерации сделал сообщение о проведенном в его стране исследовании по инициированию сигнала торможения и применению дополнительной системы замедления транспортного средства (GRRF-59-16 и Add.1). Эксперт от Японии

внес на рассмотрение документ GRRF-59-11, касающийся требований к рабочим характеристикам систем замедления. Ссылаясь на обсуждение в рамках GRE вопроса об ограничении времени работы стоп-сигнала, приводимого в действие тормозом-замедлителем (см. доклад TRANS/WP.29/GRE/55, пункт 15), эксперт от Германии предложил добавить технические условия для инициирования стоп-сигналов в течение максимум четырех секунд. Эксперт от КСАОД напомнил о цели документа GRRF-57-34 и предложил ограничить эти требования к рабочим характеристикам системы замедления только транспортными средствами, оснащенными приводом с электрическим управлением. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии на основе общего предложения Японии, Германии, КСАОД и МОПАП. Председатель напомнил GRRF о решении WP.29 о том, что вопрос о продолжительности работы стоп-сигнала относится к ведению GRE и, таким образом, это предложение, по его мнению, не должно содержать никаких технических условий.

8. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3, касающийся особых требований к электрическому приводу стояночных тормозных систем. GRRF приняла к сведению оговорку Нидерландов в отношении необходимости дополнительного изучения этого вопроса и решил вернуться к его рассмотрению на следующей сессии GRRF.

9. Эксперт от КСАОД напомнил о состоявшемся на прошлой сессии GRRF обсуждении документа TRANS/WP.29/GRRF/2005/13, в котором предлагается внести поправки к Правилам № 13 в свете опыта, накопленного при применении нынешнего метода испытания. Он добавил, что им было получено лишь несколько замечаний. Эксперт от Германии подчеркнул важность этого документа. Экспертам GRRF было предложено направить свои замечания эксперту от КСАОД. GRRF решила продолжить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии на основе нового предложения, которое будет совместно подготовлено Францией, Германией и КСАОД.

10. GRRF с интересом заслушала сообщение эксперта от Дании о результатах проведенного в его стране обзорного исследования по вопросу о поведении большегрузных механических средств и их прицепов при торможении в реальных условиях движения (GRRF-59-07). GRRF решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии и для этой цели поручила секретариату распространить документ GRRF-58-25 с официальным условным обозначением (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/10).

1.2 Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1; неофициальный документ № GRRF-59-06, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

11. В связи с периодическим техническим осмотром (ПТО) и индикаторами износа накладок рабочих тормозов эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRRF-59-06, в котором предлагаются дополнительные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1. Он добавил, что в мае 2006 года в Сарагосе (Испания) планируется провести неофициальное совещание экспертов. GRRF решила отложить рассмотрение данного вопроса до своей следующей сессии и предложила экспертам от Дании, Соединенного Королевства, КСАОД и МОПАП выработать согласованное решение до этой сессии.

1.3 Разработка гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств

Документация: неофициальный документ № GRRF-59-03, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

12. GRRF была проинформирована о ходе работы (GRRF-59-03) неофициальной группы по гтп, касающимся тормозных систем пассажирских транспортных средств (ГТП ПТС). GRRF отметила, что Исполнительный комитет (АС.3) Соглашения 1998 года решил временно приостановить работу неофициальной группы в ожидании принятия решений применительно к испытаниям АБС мотоциклов. Участникам сессии пояснили также, что, по всей видимости, крайне трудно найти согласованное решение для некоторых вопросов, поэтому окончательный проект гтп может включать разные варианты и, таким образом, не будет в полной мере согласован. GRRF решила вернуться к его рассмотрению на следующей сессии.

2. ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ МОТОЦИКЛОВ

2.1 Согласование требований к тормозным системам мотоциклов

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/4; неофициальные документы № GRRF-59-04 и GRRF-59-24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

13. Эксперт от Канады внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/4, касающийся проекта гтп по тормозным системам мотоциклов, который был разработан неофициальной группой ГТПМ. Эксперт от

Германии отметил необходимость оснащения мотоциклов с коляской тормозами для всех колес. Эксперт от МА3М представил оставшиеся открытыми вопросы, которые надлежит рассмотреть (GRRF-59-04). После обстоятельного обсуждения документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/4 GRRF, в ожидании результатов испытания для подтверждения соответствия требованиям, согласилась в принципе с решениями, предложенными МА3М (которые воспроизводятся в документе GRRF-59-24), включая требования к АБС для остановки на поверхности с высоким коэффициентом трения, остановки на поверхности с низким коэффициентом трения и проверки блокировки колес при переходе с поверхности с низким коэффициентом трения на поверхность с высоким коэффициентом трения. Экспертам GRRF было предложено проверить проект гтп в отношении правильного использования терминов "приведение в действие", "активация" и "применение".

14. В пятницу, 3 февраля 2006 года, во второй половине дня, по окончании сессии самой GRRF состоялось совещание неофициальной группы ГТПМ для разработки и координации программы испытаний в целях утверждения предложенных решений. Испытательные центры в Европе, Соединенных Штатах Америки и Японии готовы принять участие в этой программе испытаний.

15. GRRF отметила настоятельную необходимость принятия проекта гтп по тормозным системам мотоциклов. Председатель предложил провести специальную сессию GRRF в июне или июле 2006 года при условии подтверждения со стороны WP.29 и AC.3 на их сессиях в марте 2006 года. Эксперт от Соединенных Штатах Америки вновь отметил, что его страна хотела бы завершить работу над вышеупомянутыми гтп посредством голосования в рамках WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2006 года.

3. ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2005/16; TRANS/WP.29/GRRF/2005/17

16. Ссылаясь на принятие Рабочей группой GRRF документа TRANS/WP.29/GRRF/2005/16 на предыдущей сессии, эксперт от Франции напомнил о цели документа TRANS/WP.29/GRRF/2005/17. Он проинформировал GRRF о том, что следующее совещание неофициальной группы по сменным тормозным накладкам планируется провести в Париже в июне 2006 года. Он сообщил о продолжающемся в его стране исследовании по вопросу о влиянии степени притирки тормозных накладок на рабочие характеристики тормозов. В ожидании окончательных результатов вышеупомянутого исследования GRRF решила отложить принятие этого документа до своей следующей сессии.

4. ПРАВИЛА № 79 (механизмы рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2005/4; неофициальный документ № GRRF-58-15 и GRRF-59-15, указанные в приложении 1 к докладам о работе предыдущей и нынешней сессий, соответственно

17. Эксперт от Российской Федерации напомнил о цели документа GRRF-58-15 и внес на рассмотрение документ GRRF-59-15, в котором предлагается продолжить разработку Правил № 79 в отношении новых положений, касающихся рулевого управления, управляемости и повышения устойчивости транспортного средства. GRRF приветствовала это предложение, но подчеркнула свою общую точку зрения относительно необходимости избегать включения в правила ЕЭК ООН требований к испытаниям на основе субъективных оценок. Эксперт от Российской Федерации снял с рассмотрения документ TRANS/WP.29/GRRF/2005/4 и вызвался подготовить новое предложение для обсуждения GRRF на ее шестьдесят первой сессии в феврале 2007 года. Завершая рассмотрение, Председатель предложил снять этот вопрос с повестки дня и возобновить рассмотрение данной темы на основе нового предложения Российской Федерации.

5. ШИНЫ

5.1 Согласование правил, касающихся шин

18. GRRF отметила, что по этому вопросу не было представлено никаких новых документов. Однако эксперт от ЕТОПОК передал подробный доклад о ходе разработки гтп по шинам. Он проинформировал GRRF о том, что на данный момент дополнительных совещаний неофициальной группы не запланировано и что тем временем ЕТОПОК продолжит работу над согласованными методами испытаний шин. Он сообщил, что по своей структуре проект гтп может содержать различные модули в соответствии с различными требованиями, касающимися характеристик безопасности, звука от качения шин по дороге и сцепления шин с мокрой поверхностью. Он добавил, что Франция, являясь спонсором этих гтп, подготовит проект предложения о разработке гтп по шинам для рассмотрения АС.3 на его сессии в июне 2006 года. После принятия этого предложения в рамках АС.3 неофициальная группа приступит к своей работе.

19. Ссылаясь на документ GRRF-58-18, Председатель заключил, что тем не менее по-прежнему возможны другие подходы на модульной основе. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей очередной сессии в свете последующих решений WP.29 и АС.3.

5.2 Испытание шин на сцепление с дорогой

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/11/Rev.1; неофициальные документы № GRRF-56-13, GRRF-58-26, GRRF-58-29, GRRF-59-02, GRRF-59-17 и GRRF-59-19, указанные в приложении 1 к докладам о работе предыдущей и нынешней сессий, соответственно

20. В связи с включением в Правила № 117 требований относительно сцепления шин с мокрой поверхностью эксперт от Соединенного Королевства представил пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/11/Rev.1, заменяющий собой документы GRRF-56-13, GRRF-58-26 и GRRF-58-29. Он предложил включить ряд дополнительных поправок (GRRF-59-02 и GRRF-59-17), с тем чтобы согласовать это предложение с решением WP.29, принятым на его сессии в ноябре 2005 года (см. доклад TRANS/WP.29/1047, пункты 32 и 36), и разрешить предоставлять официальные утверждения либо только в отношении шума, либо только в отношении шума и сцепления шин с мокрой поверхностью. По мнению эксперта от ЕТОПОК, решение WP.29 не совсем правильно отражает точку зрения GRB, высказанную на ее сорок второй сессии. Он выразил сомнение по поводу целесообразности применения той или иной договаривающейся стороной требований, касающихся звука при качении шины, в случае применения предписания в отношении сцепления шин с мокрой поверхностью. Он высказался за сохранение максимально гибкого подхода и применение факультативных требований, касающихся звука от качения шин или сцепления шин с мокрой поверхностью, либо и тех, и других требований с учетом решения соответствующей договаривающейся стороны. Председатель принял комментарии ЕТОПОК к сведению, но не согласился вновь запрашивать указания WP.29 по этому вопросу.

21. Затем GRRF обстоятельно рассмотрела пересмотренное предложение (документ GRRF-59-19, переданный Соединенным Королевством). В связи с положениями о соответствии производства эксперт от ЕТОПОК высказался против исключения пункта 8.3, в котором предлагаются допуски для возможных расхождений и изменений в процессе серийного производства. Он добавил, что в случае такого исключения административным органам договаривающихся сторон следует обратить внимание на необходимость использования одного и того же испытательного оборудования и одной и той же процедуры испытания для целей официального утверждения по типу конструкции и обеспечения соответствия производства.

22. GRRF приняла документ, который воспроизводится в приложении к настоящему докладу (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/59/Add.1). Секретариату было поручено

передать принятый текст GRB (см. документ GRB-43-1) для одобрения на ее сорок третьей сессии в феврале 2006 года, а затем направить этот документ WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях 2006 года в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 117.

5.3 Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 и Corr.1

23. Напомнив о своем решении, принятом на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/58, пункты 31 и 32), в ожидании окончательных результатов исследований по вопросу о сопротивлении шин качению, которые проводятся ЕТОПОК и Европейской комиссией, GRRF решила отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до шестидесятой сессии, намеченной на сентябрь 2006 года.

5.4 Правила № 64 (запасные колеса/шины для временного использования)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.5; неофициальные документы GRRF-59-10 и GRRF-59-20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

24. GRRF возобновила рассмотрение предложения Соединенного Королевства об упрощении и уточнении в Правилах № 64 действующих требований к транспортным средствам, оборудованным шинами, пригодными для использования в спущенном состоянии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.5). Эксперт от Германии сделал оговорку в отношении необходимости дополнительного тщательного изучения вопроса о цели этого документа. Эксперт от ЕК сообщил, что обе системы - шины в спущенном состоянии и системы контроля за давлением в шинах - потенциально способны повысить безопасность дорожного движения. Он добавил, что на данный момент у Европейской комиссии нет намерения принимать требования об обязательном использовании одной из этих систем в силу отсутствия убедительного обоснования их целесообразности. GRRF также приняла к сведению предложение Японии о поправках, касающихся этого вопроса (GRRF-59-10).

25. После обсуждения эксперт от Соединенного Королевства представил пересмотренный документ (GRRF-59-20). В связи с этим предложением был высказан ряд замечаний. Эксперт от ЕТОПОК выразил свое несогласие с предписаниями в отношении требований к испытаниям систем предупреждения о спущенных шинах, сославшись на обоснование, изложенное в документе GRRF-57-21. Завершая обсуждение, Председатель поблагодарил эксперта от Соединенного Королевства за его неослабное внимание к этому

вопросу и, признавая реальную возможность договоренности по техническим требованиям, просил его подготовить пересмотренное предложение для окончательного рассмотрения на следующей сессии.

5.5 Правила № 106 (пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/15/Rev.1; неофициальный документ № GRRF-59-18, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

26. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ GRRF-59-18, обосновывающий включение в Правила 106 новых категорий радиальных шин, эксплуатируемых при крайне высоком уровне деформации, для сельскохозяйственных транспортных средств. GRRF подробно рассмотрела предложение ЕТОПОК (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/15/Rev.1) и приняла его без поправок. Секретариату было поручено передать этот документ WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2006 года в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 106.

5.6 Шум от восстановленных шин

Документация: неофициальные документы № GRRF-59-08 и GRRF-59-14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

27. Эксперт от БИПАВЕР проинформировал GRRF о том, что в рамках GRB продолжается рассмотрение новых требований в отношении звука от качения, издаваемого восстановленными шинами.

28. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ GRRF-59-08, в котором предлагается повысить допуски для ширины профиля восстановленных шин. GRRF отметила, что этот документ получил общую поддержку, и поручила секретариату распространить его с официальным условным обозначением для окончательного рассмотрения на следующей сессии GRRF (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/11).

29. Эксперт от БИПАВЕР представил предложение об определении восстановленных шин с упрочненной боковиной и их включении в Правила № 109 (GRRF-59-14). GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в сентябре 2006 года на основе нового официального документа ЕК и БИПАВЕР.

5.8 Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении шин

30. Эксперт от ЕК проинформировал GRRF о том, что Европейское сообщество не сможет проголосовать на сессиях WP.29 и AC.1 в марте 2006 года по проекту новых правил, касающихся официального утверждения колес для пассажирских транспортных средств.

31. GRRF приняла к сведению сообщение ЕТОПОК о том, что Индия применяет свои собственные правила в отношении торможения и шин в соответствии с Правилами № 13, 30 и 54 ЕЭК ООН. Однако Индия просит разрешить использование национальной маркировки, наносимой на боковины шин. GRRF хотела бы получить подробную информацию от Индии по этому вопросу на следующей сессии в сентябре 2006 года.

6. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

6.1 Электронные системы повышения устойчивости

Документация: неофициальный документ № GRRF-59-21, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

32. От имени Председателя неофициальной группы по электронным системам контроля за устойчивостью транспортного средства (ЭКУТС) эксперт от Венгрии представил сообщение о ходе работы неофициальной группы, проведенной на ее трех последних сессиях (GRRF-59-21). GRRF отметила, что в состав неофициальной группы ЭКУТС входит довольно много экспертов по торможению большегрузных транспортных средств. Эксперт от МОПАП настоятельно призвал экспертов по торможению пассажирских транспортных средств принять участие в работе этой неофициальной группы. Завершая обсуждение, Председатель GRRF высказался за то, чтобы неофициальная группа сосредоточила свои усилия на транспортных средствах большой грузоподъемности и продолжила работу над конкретным предложением по поправкам к Правилам № 13 с учетом их возможного последующего распространения на пассажирские транспортные средства. GRRF решила вернуться к рассмотрению данного вопроса на своей следующей сессии.

6.2 Разъяснение области применения правил, относящихся к компетенции GRRF

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2005/19; неофициальные документы № GRRF-59-09 и GRRF-59-12, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

33. Эксперт от ЕК напомнил о состоявшемся на прошлой сессии GRRF обсуждении документа TRANS/WP.29/GRRF/2005/19, касающегося поправок в отношении области

применения правил № 30, 54, 75, 78, 90, 108 и 109. Эксперт от Германии предложил внести дополнительные поправки к правилам № 30, 54, 108 и 109, касающимся шин (GRRF-59-12).

34. В связи с поправками к положениям относительно области применения Правил № 90 эксперт от МОПАП представил соответствующие разъяснения (GRRF-59-09). GRRF приняла эти поправки, которые воспроизводятся в приложении 2 к настоящему докладу, и поручила секретариату передать принятый текст WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2006 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 90.

35. GRRF отметила, что в правилах № 13 и 78 по-прежнему отсутствуют конкретные требования к испытанию транспортных средств категорий L₆ и L₇. Поскольку общей договоренности по этому вопросу достигнуть не удалось, Председатель сообщил о своем намерении запросить мнение WP.29 о том, следует ли включить транспортные средства категорий L₆ и L₇ в область применения правил № 13 или 78. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения ЕК с учетом рекомендации WP.29.

6.3 Правила № 89 (устройства ограничения скорости)

36. По этому вопросу не было получено никакой новой информации. GRRF решила снять данный вопрос с повестки дня.

6.4 Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

37. GRRF отметила, что по этому вопросу не было получено никакой новой информации.

6.5 Правила № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2005/2; ECE/TRANS/WP.29/GRE/2006/31; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/2; неофициальные документы № GRRF-59-13 и GRRF-59-23, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

38. GRRF приняла к сведению новое предложение ECE/TRANS/WP.29/GRE/2006/31 (заменяющее собой документ TRANS/WP.29/GRE/2005/2), которое, как предполагается, будет одобрено GRE на ее сессии в апреле 2006 года. Эксперт от МОПАП сообщил

о ходе работы совместных совещаний экспертов GRE/GRRF. Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/2, в котором предлагаются новые положения по экстренному торможению. В связи с предложенными величинами замедления эксперт от Японии представил поправку, изложенную в документе GRRF-59-13. После обсуждения эксперт от МОПАП внес на рассмотрение пересмотренное предложение по поправкам (GRRF-59-23).

39. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/2 с поправками, которые воспроизводятся в приложении 3 к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать этот текст WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2006 года в качестве проекта дополнения 2 (отдельно от текста, упомянутого в пунктах 5 и 6 выше) к поправкам серии 10 к Правилам № 13.

6.6 Правила № 55 (механические сцепные устройства)

Документация: неофициальный документ № GRRF-58-5, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

40. Напомнив о цели документа GRRF-58-5, эксперт от Германии сделал сообщение по вопросу о новой процедуре испытания шаровых наконечников и тяговых кронштейнов. GRRF приветствовала эту инициативу и согласилась с предложением Председателя учредить новую неофициальную группу по вопросу о сцепных устройствах. Председатель сообщил о своем намерении запросить согласие WP.29 на ее сессии в марте 2006 года о создании такой новой неофициальной группы.

41. GRRF просила эксперта от Германии подготовить предложение о круге ведения и правилах процедуры этой новой неофициальной группы. Было решено вернуться к рассмотрению данного вопроса на следующей сессии GRRF.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

42. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня шестидесятой сессии, которая состоится в Женеве 18 сентября (14 час. 30 мин.) - 21 сентября (12 час. 30 мин.) 2006 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом^{1 2}.

¹ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, а также неофициальные документы, которые были разосланы до начала сессии по почте или помещены на вебсайте ЕЭК ООН (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов просят иметь при себе на заседаниях собственные экземпляры этих документов. Для ознакомления с упомянутыми выше официальными документами делегатам в настоящее время предоставлен доступ к системе официальной документации (СОД) Организации Объединенных Наций по следующему адресу в Интернете: <http://documents.un.org>.

² Для оказания содействия делегатам в подготовке поездки и поиске жилья Председатель информирует их о том, что вопросы, связанные с шинами, будут обсуждаться в конце сессии.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ ПЯТЬДЕСЯТ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRRF-59...)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	Председателем	-	A	Порядок рассмотрения пунктов предварительной повестки дня	(a)
2.	Соединенным Королевством	5.2	A	Предложение по включению в Правила № 117 ЕЭК ООН требований, касающихся характеристик сцепления шин с дорогой	(a)
3.	ГТППТС	1.3	A	Доклад о ходе обсуждения в рамках неофициальной рабочей группы ГТППТС по состоянию на конец 2005 года	(a)
4.	ГТПМ	2.1	A	Глобальные технические правила, касающиеся тормозных систем мотоциклов - оставшиеся неурегулированные вопросы после передачи Рабочей группе GRRF окончательного проекта	(a)
5.	МОПАП	1.1	A	Предложение по поправкам к правилам № 13 и 13-Н	(a)
6.	МОПАП	1.2	A	Проект поправок к Правилам № 13	(a)
7.	Данией	1.1	A	Улучшение характеристик тормозов на большегрузных транспортных средствах	(a)
8.	ЕТОПОК	5.8	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 109 (увеличение допусков для ширины профиля восстановленных шин)	(b)
9.	МОПАП	6.2	A	Предложение по поправкам к Правилам № 90 (разъяснение области применения Правил)	(a)
10.	Японией	5.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 64 (запасные колеса/шины для временного использования)	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
11.	Японией	1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (торможение)	(a)
12.	Германией	6.2	A	Предложение по общим поправкам к правилам № 30, 54, 75, 108 и 109 и правилам № 78 и 90	(a)
13.	Японией	6.5	A	Предложение Японии, касающееся стоп-сигнала экстренного торможения	(a)
14.	БИПАВЕР	5.8	A	Предложение по определению восстановленных шин с упрочненной боковиной и их включению в Правила № 109	(a)
15.	Российской Федерацией	4.	A	Предложение о дальнейшей разработке положений, касающихся рулевого управления, управляемости и повышения устойчивости транспортных средств (Правила № 79 ЕЭК ООН)	(a)
16. и Add.1	Российской Федерацией	1.1	A/P	Информация об исследованиях по инициированию сигнала торможения при применении дополнительной системы замедления транспортного средства	(a)
17.	Соединенным Королевством	5.2	A	Предложение по включению в Правила № 117 ЕЭК ООН положений о характеристиках сцепления шин с дорогой	(a)
18.	ЕТОПОК	5.5	A	Новые категории шин (IF, VF) для сельскохозяйственных транспортных средств и Правила № 106 ЕЭК ООН	(a)
19.	Соединенным Королевством	5.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 117	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
20.	Соединенным Королевством	5.4	A	Пересмотренное предложение по проекту поправок к Правилам № 64 (запасные колеса/шины для временного использования)	(a)
21.	ЭКУТС	6.1	A	Специальная рабочая группа GRRF по электронным системам повышения устойчивости транспортных средств (ЭКУТС) - доклад о ходе работы	(a)
22.	МОПАП	1.1	A	Предложение по исключению из Правил № 13 транспортных средств категории M1	(a)
23.	МОПАП	6.5	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13 (экстренное торможение)	(a)
24.	Канадой/ МАЗМ	2.1	A	Проект глобальных технических правил, касающихся тормозных систем мотоциклов	(a)

Повторное рассмотрение неофициальных документов, представленных на предыдущих сессиях GRRF

(со ссылкой на пункт повестки дня и последующее решение, принятое на нынешней сессии)

56-13	ЕТОПОК	5.2	A	Доводы о принятии новых отдельных правил, касающихся официального утверждения типа в отношении сцепления шин с мокрой поверхностью	(a)
58-5	Германией	5.2	A	Предложение по проекту дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 55	(a)
58-15	Российской Федерацией	4.	A	Разъяснения эксперта от Российской Федерации в связи с документом TRANS/WP.29/GRRF/2005/4	(a)
58-25	Германией	1.1	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13	(b)
58-26	ЕТОПОК	5.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 117	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
58-29	ЕК	5.2	А	Проект поправок к Правилам № 117	(a)

Примечания:

- (a) Рассмотрение завершено или документ был заменен.
- (b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа.

Приложение 2

Поправки к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки в сборе)
(принятые GRRF на ее пятьдесят девятой сессии, см. пункт 34)

Пункты 1 - 1.2 изменить следующим образом:

- "1. Область применения
- 1.1 Настоящие Правила применяются к:
 - 1.1.1 Сменным тормозным накладкам в сборе, предназначенным для использования во фрикционных тормозах, являющихся частью тормозной системы транспортных средств категорий М, N, L и O, имеющих официальные утверждения типа в соответствии с правилами № 13, 13-Н или 78.
 - 1.1.2 Сменным тормозным накладкам барабанного тормоза, предназначенным для соединения с тормозной колодкой посредством клепки, для установки и использования на транспортных средствах категории М₃, N₂, N₃, O₃ или O₄ и имеющих официальные утверждения типа в соответствии с Правилами № 13".

Приложение 3

Поправки к Правилам № 13 (торможение)
(принятые GRRF на ее пятьдесят девятой сессии, см. пункт 39)

Включить новые пункты 2.32 и 2.33 следующего содержания:

- "2.32 "сигнал торможения": логический сигнал, предупреждающий о приведении тормоза в действие, как это указано в пункте 5.2.1.30;
- 2.33 "сигнал экстренного торможения": логический сигнал, предупреждающий об экстренном торможении, как это указано в пункте 5.2.1.31".

Пункт 5.2.1.30 изменить следующим образом:

"5.2.1.30 Включение сигнала торможения для освещения стоп-сигналов".

Включить новые пункты 5.2.1.31-5.2.1.31.2 b) следующего содержания:

- "5.2.1.31 В том случае, когда автомобиль оснащен средствами для предупреждения об экстренном торможении, приведение в действие и деактивация сигнала экстренного торможения должны отвечать нижеперечисленным техническим условиям:
- 5.2.1.31.1 Сигнал приводится в действие посредством включения системы рабочего тормоза следующим образом:

	Не приводится в действие при значениях менее
M1 и N1	6 м/с ²
M2, M3, N2 и N3	4 м/с ²

Сигнал деактивируется на всех транспортных средствах не позднее того момента, когда замедление снижается до величины менее 2,5 м/с².

- 5.2.1.31.2 Могут также применяться следующие условия:

- a) Сигнал может приводиться в действие посредством включения системы рабочего тормоза таким образом, чтобы она создавала, в порожнем состоянии и отключенном двигателе, при условиях испытания, предусмотренных для типа 0, описание которого приводится в приложении 4, следующее замедление:

	Не приводится в действие при значениях менее
M1 и N1	6 м/с ²
M2, M3, N2 и N3	4 м/с ²

Сигнал деактивируется на всех транспортных средствах не позднее того момента, когда замедление снижается до величины менее 2,5 м/с².

или

- b) Сигнал может приводиться в действие, когда система рабочего тормоза включается при скорости более 50 км/ч и антиблокировочная система работает в режиме непрерывной цикличности (как это определено в пункте 2 приложения 13).

Сигнал деактивируется, когда антиблокировочная система прекращает работать в режиме непрерывной цикличности".

Приложение 4

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Неофициальная группа по</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
гтп, касающимся тормозных систем пассажирских транспортных средств (ГТПШТС)	г-н И. Ярнольд тел.: (+44-207) 944-2080 факс: (+44-207) 944-2169 электронная почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	г-н М. Брирли (КСАОД) тел.: (+44-) факс: (+44-) электронная почта: malcolm.brearley-contr@trw.com
гтп, касающимся тормозной системы мотоциклов (ГТПМ)	г-н Д. Дейвис тел.: (+1-613) 998-1956 факс: (+1-613) 990-2913 электронная почта: davisda@tc.gc.ca	г-н П. Чеснел (МАЗМ) тел.: (+41-22) 920-2120 факс: (+41-22) 920-2121 электронная почта: pchesnel@immamotorcycles.org
гтп, касающимся шин	г-н И. Ярнольд тел.: (+44-207) 944-2080 факс: (+44-207) 944-2169 электронная почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	г-н М. Спинетто (ЕТОПОК) тел.: (+39-02) 6442-9405 факс: (+39-02) 6442-2897 электронная почта: marco.spinetto@pirelli.com
тормозным накладкам	г-н В. Ротманн тел.: (+49-2171) 501- 577 факс: (+49-2171) 501- 530 электронная почта: wrothmann@tmdfriction.com	<u>1/</u>
сменным тормозным дискам и барабанам (СД-Б)	г-н В. Гаупп тел.: (+49-201) 825-4139 факс.: (+49-201) 825-4185 электронная почта: wgaupp@tuev-nord.de	<u>1/</u>

электронным	г-н Л. Палкович	КСАОД
системам повышения	(для передачи г-ну Дж. Бретту)	
устойчивости	тел.: (+36-1) 371-5950	
транспортных	факс: (+36-1) 203-1167	
средства (ЭКУТС)	электронная почта:	
	brett@tuvnord.hu	

механическим	<u>1/</u>	<u>1/</u>
цепным		
устройствам <u>2/</u>		

1/ Предстоит определить.

2/ Подлежит подтверждению со стороны WP.29 на его сессии в марте 2006 года.
