


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 четвертая сессия

Женева, 19–22 февраля 2013 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения
и ходовой части о работе ее семьдесят четвертой
сессии (19–22 февраля 2013 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	3
IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)	4–16	4
A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ).....	4–6	4
B. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС).....	7	5
C. Уточнения	8–10	5
D. Условные обозначения, связанные с торможением, Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)	11 и 12	6
E. Прочие вопросы.....	13–16	7
V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня).....	17	8
VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)	18 и 19	8
A. Правила № 78.....	18	8

	В. Глобальные технические правила № 3	19	8
VII.	Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня) ...	20	9
VIII.	Шины (пункт 7 повестки дня)	21–27	9
	А. Глобальные технические правила, касающиеся шин	21–23	9
	В. Правила № 117 (шины: сопротивление качению, издаваемый при качении звук и сцепление на мокрых поверхностях)	24 и 25	10
	С. Прочие вопросы	26 и 27	11
IX.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) (пункт 8 повестки дня)	28	11
X.	Правила № 79 (пункт 9 повестки дня)	29–31	11
	А. Правила № 79	29–30	11
	В. Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП)	31	12
XI.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 10 повестки дня)	32–35	12
XII.	Соглашение 1997 года	36	13
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	37–39	13
-	А. Доклад о работе 158-й сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2012 года	37	13
	В. Любые другие вопросы	38 и 39	13
XIV.	Предварительная повестка дня семьдесят пятой сессии	40	14
Приложения			
I	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии	16	
II	Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № [130], касающимся ОСЭТ	19	
III	Пояснения относительно использования протоколов испытаний в Правилах № 13 ...	21	
IV	Предложение по исправлению 3 к пересмотру 2 Правил № 13-Н	22	
V	Круг ведения и правила процедуры неофициальной группы GRRF по пересмотру Правил № 55	23	
VI	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19	24	
VII	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9	28	
VIII	Предложение, заменяющее собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16	30	
IX	Неофициальные группы GRRF	32	

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою семьдесят четвертую сессию 19–22 февраля 2013 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: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Словакии, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК) и от следующих неправительственных организаций (НПО): 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 (ККПКП), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Ассоциации изготовителей импортируемых шин (АИИШ) и Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/1 и Add.1,
неофициальный документ GRRF-74-01

2. GRRF утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/1, добавление к ней Add.1 и порядок рассмотрения пунктов повестки дня GRRF-74-01 с приведенными ниже поправками. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

Исправление ссылки на документ в пункте 7 b):

Заменить ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9 *на* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9.

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

Документация: неофициальные документы GRRF-74-17, GRRF-74-20 и GRRF-74-21

3. Эксперт от ЕК, являющийся председателем неофициальной группы по опережающим системам экстренного торможения (ОСЭТ), сообщил о достигнутом прогрессе. Он представил документ GRRF-74-17, подготовленный неофициальной группой и содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/93. Япония сняла с рассмотрения документы GRRF-74-20 и GRRF-74-21. GRRF одобрила предложение неофициальной группы, воспроизведенное в приложении II, и просила секретариат представить это предложение

WP.29 и Административному комитету Соглашения 1958 года (АС.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № [130] ООН. GRRF приняла к сведению информацию о завершении деятельности неофициальной группы и поблагодарила ее экспертов за проделанную работу.

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

A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/10,
неофициальные документы GRRF-74-06 и GRRF-74-07

4. Председатель неофициальной рабочей группы по альтернативному методу оценки системы электронного контроля устойчивости транспортного средства (АМЭКУТС) сообщил о достигнутом этой группой прогрессе в области использования протоколов испытаний, например в соответствии с различными приложениями к Правилам № 13 ООН. Он представил документ GRRF-74-07, сообщив о проведенной работе и о сделанных группой выводах в отношении прав и обязанностей при применении процедуры задействования протоколов испытаний (определенной, например, в приложении 19 к Правилам № 13) в увязке с Соглашением 1958 года. GRRF одобрила эти выводы. Резюме этих выводов представлено в виде таблицы в приложении III к настоящему докладу.

5. Секретарь неофициальной рабочей группы по АМЭКУТС представил документ GRRF-74-06, касающийся использования средства моделирования в качестве АМЭКУТС и содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/10, в частности к разделу, касающемуся обоснования. GRRF приняла это предложение с указанными ниже поправками. GRRF просила секретариат представить это предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве составной части проекта дополнения 10 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

Приложение 21, добавление 1, пункт 1.4 изменить следующим образом:

"1.4 Доступность версии программного обеспечения, на которой основано средство моделирования, должна обеспечиваться в течение не менее 10 лет с даты **официального утверждения транспортного средства**".

Приложение 21, добавление 2, сноску 1 изменить следующим образом:

Текста на русском языке не касается.

6. GRRF приняла к сведению информацию о завершении деятельности неофициальной группы и поблагодарила ее экспертов за проделанную работу.

B. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/2,
неофициальные документы GRRF-74-22, GRRF-74-23
и GRRF-74-42

7. Эксперт от Швеции, являющийся председателем неофициальной группы по автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТС), сообщил о прогрессе, достигнутом в работе этой группы (GRRF-74-42). Он представил самые последние предложения группы (GRRF-74-22) по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/2 и по введению положений, касающихся АСТС. Эксперт сообщил, что неофициальная группа обновила предыдущее предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/2) с учетом опасений GRRF, касающихся эксплуатационной совместимости и безопасности, обеспечиваемых такими системами (GRRF-74-23). Он добавил, что все еще требуется проделать некоторую дополнительную работу, и просил GRRF дать указания относительно того, необходимо ли в Правилах лишь сделать ссылку на соответствующий стандарт ИСО либо полностью воспроизвести его. Председатель GRRF предложил вновь затронуть этот вопрос после сессии WP.29 в марте 2013 года. Этот пункт будет вновь рассмотрен на сессии GRRF в сентябре 2013 года на основе пересмотренного предложения, которое должно быть своевременно представлено группой по АСТС.

С. Уточнения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/3,
неофициальные документы GRRF-74-13 и GRRF-74-33

8. Председатель напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11, касающегося включения положений об электрогидравлическом приводе для электрических тормозных систем. Эксперт от Германии сообщил о достигнутом прогрессе. Он отметил, что, для обсуждения на сессии GRRF в сентябре 2013 года, возможно, будет представлено пересмотренное предложение. GRRF решила возобновить изучение этого вопроса на своей следующей сессии с использованием этого документа в качестве справочного.

9. Эксперт от Японии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/3, который заменяет собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34 и в котором предлагается уточнить ссылку на Правила № 10, содержащуюся в Правилах № 13 и Правилах № 13-Н. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-74-13, в котором предлагается внести аналогичную поправку в Правила № 13 и Правила № 13-Н, а также внести поправки в Правила № 79 и Правила № 89, равно как и в новые правила, касающиеся опережающих систем экстренного торможения (ОСЭТ) и систем предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП). После состоявшейся дискуссии эксперт от Российской Федерации снял с рассмотрения документ GRRF-74-33. GRRF решила вернуться к рассмотрению документа GRRF-74-13 на своей следующей сессии на основе официального документа.

10. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/21, в котором предлагается исключить подпись органа, предоставляющего официальное утверждение типа, из протокола испытаний, предусмотренного в приложении 12 к Правилам № 13. GRRF приняла этот документ и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве составной части проекта дополнения 10 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 (см. пункт 5).

D. 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-74-15, GRRF-74-16,
GRRF-74-32 и GRRF-74-39

11. Эксперт от Италии представил документ GRRF-74-15, в котором напоминает о непреднамеренном исключении пункта 12.5 в пересмотре 2 к Правилам № 13-Н и предлагается вновь включить его в текст. GRRF согласилась с этим предложением и поручила секретариату представить его в том виде, в каком оно воспроизведено в приложении IV к настоящему докладу, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта исправления 3 к пересмотру 2 Правил № 13-Н.

12. Председатель напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/2012/30, внесенного на рассмотрение Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), в котором предлагается исключить требования относительно контрольного сигнала ЭКУ из Правил № 13 и Правил 13-Н ООН и включить эти требования в Правила № 121 ООН. GRRF на своей предыдущей сессии достигла согласия относительно этого предложения и доработки переходных положений Правил № 13 и Правил № 13-Н ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/14). Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-74-16 с предложением о пересмотре переходных положений с учетом соответствующих руководящих указаний WP.29. Эксперт от Нидерландов представил документ GRRF-74-39, в котором предлагается пересмотреть те переходные положения, которые в настоящий момент остаются в силе, и исключить устаревшие переходные положения. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRRF-74-32, в котором содержится обновленный текст документа GRRF-74-16. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался организовать специальное совещание в целях подготовки официального документа на основе GRRF-74-32 и GRRF-74-39 к следующей сессии GRRF. Эксперт от Нидерландов просил секретариат принять участие в этом совещании для координации работы по этому вопросу.

Е. Прочие вопросы

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16,
неофициальные документы GRRF-74-02, GRRF-74-11,
GRRF-74-14 и GRRF-74-31

13. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-74-11, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16, для приведения Правил № 13-Н в соответствие со стандартом FMVSS 135, касающимся требований к электромобилям относительно системы рекуперативного торможения. GRRF поручила секретариату представить это предложение, воспроизведенное в приложении VIII, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве составной части проекта дополнения 10 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 и проекта дополнения 15 к поправкам серии 00 к Правилам № 13-Н.

14. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRRF-74-02 с предложением по исправлению текста Правил № 13 на русском языке. GRRF утвердила это предложение, воспроизведенное ниже, и просила секретариат представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта исправления 4 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 (только на русском языке).

Пункт 5.2.1.33 (только на русском языке) изменить следующим образом:

"5.2.1.33 Транспортные средства категории N₁, имеющие не более трех осей, могут быть оснащены функцией обеспечения устойчивости...".

15. Эксперт от Нидерландов представил документ GRRF-74-14 с предложением по поправке к Правилам № 13. GRRF согласилась с этим предложением, воспроизведенным ниже, и просила секретариат представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве составной части проекта дополнения 10 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 (см. пункт 10).

Приложение 10, пункт 4.1.2 изменить следующим образом:

"4.1.2 Положение пункта 4.1.1 может не соблюдаться, если полуприцеп, у которого коэффициент K_c менее 0,95 отвечает как минимум требованиям к эффективности торможения, указанной соответственно в пункте 3.1.2.1 или в пункте 3.1.3.1 приложения 4 к настоящим Правилам".

16. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-74-31 с предложением по исправлениям и разъяснениям к Правилам № 13. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого предложения на своей сессии в сентябре 2013 года на основе официального документа, который вызвался подготовить эксперт от КСАОД.

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

Документация: неофициальные документы GRRF-74-24, GRRF-74-25 и GRRF-74-26.

17. Председатель неофициальной группы по пересмотру Правил № 55 представил документы GRRF-74-24, GRRF-74-25 и GRRF-74-26. GRRF приняла к сведению внести два предложения и достигла согласия по предлагаемым кругу ведения и правилам процедуры, которые воспроизведены в приложении V. Вместе с тем к неофициальной группе была обращена просьба представить на рассмотрение GRRF уточнения относительно области применения второго предложения. Предполагается, что GRRF рассмотрит первое предложение неофициальной группы на основе официального документа в ходе своей следующей сессии, которая состоится в сентябре 2013 года.

VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)

A. Правила № 78

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/7, неофициальные документы GRRF-73-10, GRRF-74-34 и GRRF-74-35

18. Эксперт от МАЗМ представил документ GRRF-74-35, заменяющий собой документ GRRF-73-10, с предложением уточнить некоторые положения и упростить процедуры испытаний, предусмотренные в Правилах № 78. В отношении этого предложения поступили некоторые замечания, включая документ GRRF-74-34, представленный экспертом от Индии. GRRF согласилась вернуться к рассмотрению предложения МАЗМ на основе обновленного официального документа с учетом поступивших замечаний. Эксперт от МАЗМ вызвался подготовить этот документ и своевременно передать его секретариату. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/7, содержащий предложение о внесении поправок в некоторые требования Правил № 78. GRRF сочла, что необходимо уточнить цель этого предложения и изложить его дополнительные обоснования. Эксперт от МАЗМ согласился изменить этот документ в соответствии с поступившими замечаниями и внести его на рассмотрение на сессии GRRF в сентябре 2013 года.

B. Глобальные технические правила № 3

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/8, неофициальные документы GRRF-73-11 и GRRF-74-36

19. Эксперт от МАЗМ представил документ GRRF-74-36, заменяющий собой документ GRRF-73-11, в котором содержатся поправки, аналогичные поправкам, изложенным в отношении Правил № 78. Председатель отметил требование о том, чтобы спонсором этого предложения выступила одна из Договаривающихся сторон. Эксперт от Италии вызвался уточнить до следующей сессии АС.3 вопрос о том, станет ли Италия спонсором этой поправки. GRRF решила вернуться к рассмотрению предложения МАЗМ на основе обновленного офи-

циального документа, в котором будут учтены поступившие замечания. Эксперт от МАЗМ вызвался подготовить этот документ и своевременно передать его в секретариат.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/4,
неофициальный документ GRRF-74-19

20. Эксперт от ФЕПФМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/4, в котором нашли отражение замечания, поступившие в ходе последней сессии GRRF. Он напомнил о цели данного предложения и подчеркнул, что так называемые "химически и физически идентичные сменные тормозные накладки в сборе" и "химически и физически идентичные тормозные накладки барабанного тормоза" не следует повторно испытывать, а следует официально утверждать на основе гомологации поставщика оригинального оборудования. В таком случае подателям заявки на официальное утверждение следует лишь доказывать, что они поставляют тормозные накладки в сборе и тормозные накладки барабанного тормоза для транспортного средства или изготовителя тормозной системы в качестве оригинального оборудования для той конкретной модели/тех конкретных моделей, в отношении которой/которых запрашивается официальное утверждение, и что они изготавливают эти части согласно тем же производственным условиям, в соответствии с той же системой гарантии качества и с получением тех же результатов испытаний на соответствие продукции, что и в случае оригинальных частей. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-74-19, выразив некоторые опасения в связи с предложением, внесенным ФЕПФМ. Эксперт от Испании подчеркнул необходимость подтверждения GRRF своей приверженности концепции, в основе которой лежит предложение, внесенное ФЕПФМ. Эксперт от Российской Федерации отметил, что данное предложение соответствует подходу, который уже применяется в контексте других частей Правил № 90. Эксперт от КСАОД вызвался организовать совещание с участием МОПАП, ФЕПФМ, а также заинтересованных Договаривающихся сторон и НПО, проявляющих интерес к этому вопросу. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)

A. Глобальные технические правила, касающиеся шин

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22,
неофициальные документы GRRF-74-09 и GRRF-74-38

21. Секретарь неофициальной группы по ГТП, касающимся шин, сообщил о достигнутом прогрессе. Он представил последний вариант текста проекта ГТП (GRRF-74-38), в котором содержатся поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22. GRRF рассмотрела этот документ и согласилась с техническим аспектом этого предложения. GRRF отметила, что ряд решений должны быть приняты WP.29 и АС.3. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22 с поправками, воспроизведенный в документе GRRF-74-38, сохранив в квадратных скобках положения, касающиеся "сцепления с мокрыми поверхностями" (пункт 3.12). GRRF просила секретариат представить это предложение с

указанными ниже поправками WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года и для проведения голосования на их сессии в ноябре 2013 года. Предполагается, что GRRF при необходимости рассмотрит любые полученные рекомендации в ходе своей сессии в сентябре 2013 года.

Пункт 2.58, заменить АСТМ на "АСТМ интернэшнл".

Сноска 1, пункт 3.14.1, изменить следующим образом:

"¹ Договаривающиеся стороны, использующие диапазоны нагрузок для шин легких грузовых транспортных средств выше Е, могут применять национальные требования".

22. Эксперт от Франции представил документ GRRF-74-09 с предложением о ходе разработки ГТП, касающихся шин. Он вызвался подготовить обновленный вариант доклада в качестве окончательного доклада по этапу 1 разработки ГТП, касающихся шин, который должен быть представлен WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2013 года.

23. GRRF отметила завершение деятельности неофициальной группы по этапу 1 и поблагодарила экспертов за проделанную работу.

В. Правила № 117 (шины: сопротивление качению, издаваемый при качении звук и сцепление на мокрых поверхностях)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19,
неофициальные документы GRRF-74-04, GRRF-74-08
и GRRF-74-43

24. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-74-04, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19 и касающийся процедуры испытаний для зимних шин класса C3. Он также представил документ GRRF-74-43, в котором отражены результаты некоторых испытаний, служащие обоснованием для соответствующего предложения. GRRF согласилась с этим предложением, с поправками, содержащимися в приложении VI, и просила секретариат представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 117.

25. Эксперт от ЕТОПОК представил совместное предложение Франции, ЕК и ЕТОПОК (GRRF-74-08), содержащее поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9 о положениях, касающихся испытания на сцепление на мокрых поверхностях для шин категорий C₂ и C₃. GRRF приняла это предложение с поправками, указанными в приложении VII к настоящему докладу, и просила ЕТОПОК представить технические данные, подтверждающие выбор предлагаемых предельных значений, к следующей сессии GRRF в сентябре 2013 года. GRRF просила секретариат представить это предложение WP.29 и AC.1 на рассмотрение на их сессиях в ноябре 2013 года в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 02 к Правилам № 117.

С. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRRF-74-03, GRRF-74-27, GRRF-74-28, GRRF-74-29 и GRRF-74-30

26. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-74-03 с предложением о незначительных поправках к Правилам № 106. GRRF решила вновь рассмотреть измененное предложение специально для того, чтобы надписи "CFO" и "CHO" не стали обязательными маркировками вопреки первоначальному намерению GRRF. GRRF решила еще раз рассмотреть это предложение с незначительными поправками и просила секретариат распространить его в качестве официального документа на сессии GRRF в сентябре 2013 года.

27. Эксперт от ЕК представил документ GRRF-74-27, а также несколько вопросников (GRRF-74-28, GRRF-74-29 и GRRF-74-30), сообщив GRRF о деятельности Европейского союза в области систем контроля за давлением в шинах (СКДШ) применительно к грузовикам и междугородним автобусам. GRRF приветствовала инициативу ЕК и ее усилия по обмену информацией и обеспечению транспарентности на этом раннем этапе. Эксперт от МОПАП предложил представить имеющуюся информацию, напрямую связаться с консультантами, участвующими в этой деятельности, и уточнить сроки сбора информации.

IX. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRRF-74-12 и WP.29-157-06

28. Председатель напомнил, что документ WP.29-157-06, касающийся принципов проектирования/контроля автоматических систем помощи при вождении (АСПВ), был передан GRRF и другим вспомогательным органам WP.29 для подробного изучения. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-74-12, в котором предлагается перечень замечаний по этому вопросу. GRRF рассмотрела этот документ и согласилась с содержащимися в нем замечаниями. GRRF решила в первом абзаце на стр. 3 исправить "рекомендуемые требования" на "[минимальные] [рекомендуемые] требования".

X. Правила № 79 (пункт 9 повестки дня)

A. Правила № 79

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/5,
неофициальный документ GRRF-74-37

29. Эксперт от КСАОД от имени ККПКП представил документ GRRF-74-37 с предложением о включении в Правила № 79 положений, допускающих официальное утверждение позитивного механизма рулевого управления прицепами, действующего за счет энергопитания и электрического управления с буксирующего транспортного средства. Его предложение сосредоточено на энергопитающих соединителях и обмене данными с привода управления (обмене цифровой информацией). Эксперт от Нидерландов предложил распространить эту деятельность на положения об источнике питания, необходимые для обеспечения оптимального функционирования, а также достаточного уровня безопасно-

сти. GRRF решила включить этот вопрос в повестку дня следующей сессии в качестве нового пункта.

30. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/5, в котором предлагается согласовать требования, касающиеся испытательной скорости и эффективности торможения транспортных средств категорий M₁ и N₁ в случае отказа источника энергии, с соответствующими предписаниями Правил № 13 и Правил № 13-Н. GRRF приняла это предложение и просила секретариат представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 79.

В. Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/6,
неофициальные документы GRRF-74-05, GRRF-74-18,
GRRF-74-40 и GRRF-74-41

31. Эксперт от Японии предложил учредить неофициальную группу по СУПП и СПП (GRRF-74-40) и представил проект круга ведения, воспроизведенный в документах ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/5 и GRRF-74-05. Он представил документ GRRF-74-41, в котором проиллюстрирована потребность в минимальных требованиях, которые предъявлялись бы к таким системам при их установке на транспортном средстве. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-74-18 с аргументами против принятия таких правил, касающихся этих новых технологий, сославшись на то, что эти системы охвачены приложением 6 к Правилам № 79. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого предложения на своей сессии в сентябре 2013 года и просила Японию представить более подробное обоснование в отношении таких систем, включая по возможности анализ затрат и выгод.

XI. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальные документы WP.29-156-21-Rev.1
и GRRF-74-44

32. Специальный представитель GRRF напомнил о принципах МОУТКТС и представил документ GRRF-74-44. Он предложил оценить таблицу, содержащую пункты, представляющие интерес для GRRF. GRRF согласилась повысить уровень приоритетности пункта, касающегося "установки шин", с "с)" до "b)".

33. Эксперт от МОПАП вызвался подготовить предложение относительно разделения Правил № 13-Н на следующие три части: тормозная система, система вспомогательного торможения и система электронного контроля устойчивости, для рассмотрения их на сессии GRRF в сентябре 2013 года.

34. Эксперт от ЕТОПОК вызвался подготовить предложение по новым правилам, касающимся установки шин, для рассмотрения на сессии GRRF в сентябре 2013 года.

35. GRRF поручила секретариату предусмотреть новый конкретный пункт повестки дня для изучения обоих вопросов.

ХII. Соглашение 1997 года

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/32

36. Председатель напомнил, что документ ECE/TRANS/WP.29/2013/32, касающийся обновления Предписания № 2, был передан GRRF и другим вспомогательным органам WP.29 для подробного рассмотрения. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/2013/32 с предложением о согласовании положений Предписания № 2 с требованиями, установленными директивой Европейского союза 2010/48/ЕС, и просил передать замечания. Ряд экспертов отметили, что соответствующая директива Европейского союза все еще находится в процессе рассмотрения на предмет внесения поправок. GRRF решила дождаться завершения этой работы, с тем чтобы избежать дополнительного обновления Предписания № 2.

ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

- А. Доклад о работе 158-й сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2012 года

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1099

37. Секретариат сообщил об основных итогах 158-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1099).

В. Любые другие вопросы

Документация: неофициальный документ GRRF-74-10

38. Эксперт от МОПАП представил предложение (GRRF-74-10) по внедрению административной процедуры официального утверждения типа, озаглавленной "пересмотр". GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на основе официального документа.

39. GRRF была проинформирована о том, что г-н Дженнисон и г-н Савада больше не будут принимать участие в работе GRRF. GRRF поблагодарила обоих за их весомый вклад в работу. GRRF пожелала г-ну Дженнисону всего хорошего в связи с его выходом на пенсию, а г-ну Саваде успехов в выполнении его новых обязанностей.

XIV. Предварительная повестка дня семьдесят пятой сессии

40. GRRF утвердила следующую предварительную повестку дня семьдесят пятой сессии, которую планируется провести в Женеве 17 (с 09 ч. 30 м.) – 19 (до 17 ч. 30 м.) сентября 2013 года¹:

1. Утверждение повестки дня
2. Опережающие системы экстренного торможения
3. Правила № 13 и Правила № 13-Н (торможение)
 - a) Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)
 - b) Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС)
 - c) Уточнения
 - d) Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)
 - e) Прочие вопросы
4. Правила № 55 (механические сцепные устройства)
5. Тормозные системы мотоциклов
 - a) Правила № 78
 - b) Глобальные технические правила № 3
6. Правила № 90 (сменные тормозные накладки)
7. Шины
 - a) Глобальные технические правила, касающиеся шин
 - b) Правила № 117
 - c) Прочие вопросы
8. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)
9. Механизм рулевого управления
 - a) Правила № 79
 - b) Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП)
10. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС)
 - a) Правила, касающиеся установки шин
 - b) Правила № 13-Н
11. Соглашение 1997 года

¹ GRRF отметила, что предельным сроком для представления официальных документов в секретариат ЕЭК ООН является 20 июня 2013 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

12. Выборы должностных лиц
13. Прочие вопросы
 - a) Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2013 года
 - b) Любые другие вопросы

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

A. Перечень неофициальных документов (GRRF-74-...) сессии (только на английском языке)

<i>No. (Author) Title</i>	<i>Follow-upⁱ</i>
1 (Secretariat) Running order	a)
2 (Russian Federation) Proposal to draft Corrigendum to Revision 7 to Regulation No. 13 (Braking on vehicles of categories M, N and O)	a)
3 (ETRTO) Proposal to draft corrigendum to Regulation No. 106	c)
4 (ETRTO) Proposal to amend the document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19 to consider comments made during the Working Party on Noise on its fifty-sixth session (Geneva, 3-5 September 2012)	b)
5 (Secretariat) Correction to the table 1 in ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/6	d)
6 (AMEVSC) Proposal for Supplement 10 to the 11 series of amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	a)
7 (AMEVSC Chair) Report of GRRF Alternative Method for Electronic Vehicle Stability Control (AMEVSC) Informal Working Group	f)
8 (EC, France and ETRTO) Proposal for editorial correction to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9	b)
9 (France) Proposal for the final report on the development of the global technical regulation on Tyres	e)
10 (OICA) Proposal for amendments to Regulation Nos. 13, 13-H, 30, 54, 55, 79 and 90	d)
11 (CLEPA and OICA) Proposal for amendments to Regulations Nos. 13 and 13-H (Braking)	a)
12 (OICA) OICA comments to the draft Design Principles for Control Systems of ADAS (Informal document WP.29-157-06)	b)
13 (OICA and CLEPA) Reference to Regulation No. 10 in Regulations Nos. 13, 13-H, 79 and 89 and the new Regulations on LDWS and AEBS	c)
14 (Netherlands) Proposal for draft corrigendum to Regulation No. 13	b)
15 (Italy) Proposal for Corrigendum 3 to Revision 2 of Regulation No. 13-H	a)
16 (OICA) Proposal for amendments to Regulations Nos. 13 and 13-H (Brakes of vehicles)	f)
17 (AEBS and LDWS) Proposal for a Supplement 1 to the 01 Series of amendments to UN Regulation No. [130] (Advanced Emergency Braking Systems)	b)
18 (CLEPA and OICA) CLEPA/OICA comments to Japan proposal to regulate LKAS and PAS	f)
19 (OICA) OICA comments to FEMFM proposal ECE/TRANS WP.29/GRRF/2013/4 Identical disc/drums – Identical linings	f)
20 (Japan) Necessity of Collision Warning before Emergency Braking Phase	f)
21 (Japan) Japanese position for the warning requirements of AEBS	f)

<i>No. (Author) Title</i>	<i>Follow-upⁱ</i>
22 (ACV) Proposed amendment to Regulation No. 13	e)
23 (ACV) Annex 2 to GRRF-74-22	f)
24 (R55) Terms of reference and rules of procedure of the GRRF informal group on "Different amendments on ECE Regulation No. 55.01"	b)
25 (R55) List of proposed amendments to ECE R55 to be presented in GRRF	b)
26 (R55) Proposal for Amendments to Regulation No. 55	e)
27 (EC) Study on TPMS for reduction of LCV and HDV fuel consumption and CO ₂ emissions	f)
28 (EC) TPMS Questionnaire, TPMS manufacturers	f)
29 (EC) TPMS Questionnaire, TYRE manufacturers	f)
30 (EC) TPMS Questionnaire, VEHICLE manufacturers	f)
31 (Secretariat) Proposal for amendments and corrections to Regulation No. 13	e)
32 (Russian Federation) Transitional Provisions to Regulations Nos. 13 & 13H, comments on the GRRF-74-16 by OICA	e)
33 (Russian Federation) Proposal for correction to the document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34	e)
34 (India) Comments from India on GRRF-73-11 and GRRF-73-10 (Reissued for technical reason)	f)
35 (IMMA) Proposals for amendments to Regulation No. 78 (Reissued for technical reason)	c)
36 (IMMA) Proposals for amendments to GTR No. 3 (Reissued for technical reason)	c)
37 (CLCCR) Proposal for amendment to Regulation No. 79	d)
38 (Tyre GTR) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22 – Draft Tyre GTR	b)
39 (The Netherlands) Discussion paper revised transitional provisions to Regulation No. 13 and No. 13-H	d)
40 (Japan) Formulating the UN Regulation concerning Lane Keeping Assist System (LKAS)	f)
41 (Japan) Traffic Accidents caused by Lane Departure in Japan	f)
42 (ACV Chair) Report of the GRRF informal group on Automated Connections between Vehicles (ACV)	f)
43 (ETRTO) Tests supporting provisions for the snow test for tyres of category C3	f)
44 (GRRF Ambassador) Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting	f)
45 (GRRF Ambassador) UN/WP29/GRRF ambassador to UN/IWVTA	f)
46 (Secretariat) Summary of decisions on documents considered at the 74 th session of GRRF and follow-up	–

ⁱ Примечания:

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

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

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-upⁱ</i>
AEBS-LDW-17-04	(OICA and CLEPA) CLEPA/OICA proposal for AEBS Step 2	f)
GRRF-72-02	(OICA and CLEPA) Proposal for amendment to Regulation Nos. 13 and 13-H	f)
GRRF-73-08	(EC and France) Amendments to the 02 series of amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise, wet grip adhesion and rolling resistance)	f)
GRRF-73-10	(IMMA) Proposal for an amendment to Regulation No. 78 (Uniform provisions concerning the approval of vehicles of categories L ₁ , L ₂ , L ₃ , L ₄ and L ₅ with regard to braking)	f)
GRRF-73-11	(IMMA) Proposal for an amendment to GTR No. 3 (Motorcycle Brake Systems)	f)
GRRF-73-16	(Japan) The necessity of New Regulations for New Technologies regarding R79	f)
GRRF-73-18	(ETRTO) Wet grip adhesion for C2 & C3 Tyres. Proposal for minimum requirements	f)
GRRF-73-21	(ETRTO) Wet grip adhesion for C2 & C3 Tyres. Tyre industry position with respect to implementation of new minimum requirements for wet grip on C2 and C3 tyres	f)
GRRF-73-23	(OICA and CLEPA) Proposal for amendments to Regulation No. 79 (Steering Equipment for vehicles)	f)
IG R55-01-02	(IG R55) Terms of references: IG R55	f)
WP.29-156-21 Rev.1	(IWVTA) Proposal for "Candidate items for technical regulations applicable to IWVTA" and "Guideline for GRs to review technical regulations applicable to IWVTA"	f)
WP.29-157-06	(IG ITS) Draft for Design Principles for Control Systems of ADAS	f)
WP.29-158-21	(Russian Federation) Proposal for draft amendment of Rule No. 2 on uniform provisions for periodical technical inspections of wheeled vehicles with regard to their roadworthiness.	d)

ⁱ Примечания:

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

Приложение II

Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № [130], касающимся ОСЭТ

Правила об ОСЭТ, пункты 6.4.2.1 и 6.4.2.2 изменить следующим образом:

"6.4.2.1 Должен обеспечиваться по крайней мере один режим предупреждения не позднее, чем это указано в колонке В таблицы I в приложении 3.

В случае транспортных средств, указанных на строке 1 таблицы I, приведенной в приложении 3, предупреждение должно быть тактильным или звуковым.

В случае транспортных средств, указанных на строке 2 таблицы I, приведенной в приложении 3, предупреждение должно быть тактильным, звуковым или оптическим.

6.4.2.2 Должно обеспечиваться по крайней мере два режима предупреждения не позднее, чем это указано в колонке С таблицы I в приложении 3".

Пункты 6.5.2.1 и 6.5.2.2 изменить следующим образом:

"6.5.2.1 Должен обеспечиваться по крайней мере один тактильный или звуковой режим предупреждения не позднее, чем это указано в колонке Е таблицы I в приложении 3.

6.5.2.2 Должно обеспечиваться по крайней мере два режима предупреждения не позднее, чем это указано в колонке F таблицы I в приложении 3".

Приложение 3, таблица I, изменить следующим образом:

"

A	B	C	D	E	F	G	H	Строка
	Стационарная цель			Движущаяся цель				
	Время срабатывания для режимов предупреждения		Снижение скорости (см. пункт 6.4.4)	Время срабатывания для режимов предупреждения		Снижение скорости (см. пункт 6.5.3)	Заданная скорость (см. пункт 6.5.1)	
	По крайней мере 1 (см. пункт 6.4.2.1)	По крайней мере 2 (см. пункт 6.4.2.2)		По крайней мере 1 (см. пункт 6.5.2.1)	По крайней мере 2 (см. пункт 6.5.2.2)			
$M_3^1, N_2 > 8 \text{ т}$ и N_3	Не позднее 1,4 с перед началом этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с перед началом этапа экстренного торможения	Не менее 20 км/ч	Не позднее 1,4 с перед началом этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с перед началом этапа экстренного торможения	Без столкновения	$12 \pm 2 \text{ км/ч}$	1
$N_2 \leq 8 \text{ т}^{2,4}$ и $M_2^{2,4}$	Не позднее 0,8 с перед началом этапа экстренного торможения	Перед началом этапа экстренного торможения ³	Не менее 10 км/ч	Не позднее 0,8 с перед началом этапа экстренного торможения	Перед началом этапа экстренного торможения ³	Без столкновения	$67 \pm 2 \text{ км/ч}^5$	2

Сноски:

¹ Транспортные средства категории M_3 с гидравлической тормозной системой должны соответствовать требованиям, указанным на строке 2.

² Транспортные средства с пневматической тормозной системой должны соответствовать требованиям, указанным на строке 1.

³ Значения должны быть указаны изготовителем транспортного средства в момент официального утверждения типа (приложение 1, пункт 15).

⁴ Изготовители транспортных средств, указанных на строке 2, могут отдавать предпочтение получению официального утверждения типа транспортного средства с учетом значений, указанных на строке 1; в таком случае должно быть доказано соответствие всем значениям, содержащимся на строке 1.

⁵ Значения заданной скорости в графе H2 должны быть пересмотрены до 1 ноября 2021 года".

Приложение III

Пояснения относительно использования протоколов испытаний в Правилах № 13

							АМЭКУТС-10-10e		
Использование протоколов испытаний: результаты произведенного группой по АМЭКУТС GRRF пересмотра документа, подготовленного во время неофициального обеденного совещания, состоявшегося в ходе семьдесят третьей сессии GRRF (19 сентября)									
								Да	Нет
1	Предоставляющий официальное утверждение орган несет ответственность в случае подписания:								
	протокола испытания на официальное утверждение типа транспортного средства (например, тормозной системы):								
		за правильность содержания:					Да		
		открытый метод (гибкость)					Да		
		стандартизированный метод (одинаковый для всех)						Нет	
		техническая служба назначена					Да		
	протокола испытания подсистемы (например, тормозов прицепа, функции обеспечения устойчивости транспортного средства)								
		за правильность содержания:					Да		
		открытый метод (гибкость)					Да		
		стандартизированный метод (одинаковый для всех)						Нет	
		техническая служба назначена					Да		
2	Ответственность технической службы при использовании протокола испытания подсистемы:								
		полная ответственность за содержание (имеет возможность проверить содержание)					Да		
		ограниченная ответственность						Нет	
		ответственности не несет						Нет	
3	Обязанность органа, предоставляющего официальное утверждение, принять протокол испытания подсистемы:								
	подписанный тем же органом, предоставляющим официальное утверждение:								
		должен принять						Нет	
		может принять					Да		
	подписанный другим органом, предоставляющим официальное утверждение:								
		должен принять						Нет	
		может принять					Да		
	подписанный технической службой, назначенной органом, предоставляющим официальное утверждение:								
		должен принять						Нет	
		может принять					Да		
	подписанный технической службой, назначенной другим органом, предоставляющим официальное утверждение:								
		должен принять						Нет	
		может принять						Нет	
	техническая служба не назначена:								
		должен принять						Нет	
		может принять						Нет	
<i>Примечание: желтым цветом выделено заключение АМЭКУТС; красным цветом обозначены дополнения.</i>									

Приложение IV

Предложение по исправлению 3 к пересмотру 2 Правил № 13-Н

Включить новый пункт 12.5 следующего содержания:

- "12.5 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения в отношении тех типов транспортных средств, которые соответствуют требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками на основании дополнения 6 к первоначальному варианту настоящих Правил".

Приложение V

Круг ведения и правила процедуры неофициальной группы GRRF по пересмотру Правил № 55

A. Введение

В результате обсуждения, состоявшегося на шестьдесят седьмой сессии GRRF, WP.29 было предложено санкционировать учреждение неофициальной рабочей группы для подготовки предложения по проекту поправок к Правилам № 55.

Учреждение этой группы было одобрено WP.29 на его 156-й сессии (март 2012 года) (ECE/TRANS/WP.29/1095, пункт 47) в ожидании принятия соответствующего круга ведения (КВ).

B. Задачи

Эта неофициальная рабочая группа должна заниматься подготовкой проекта поправок к Правилам № 55, в которых:

- a) найдут отражение исправления и уточнения;
- b) будут учтены новые технологии;
- c) будут изложены положения, касающиеся сельскохозяйственных транспортных средств;
- d) будут пересмотрены формулы для определения значений D и V.

(В документе GRRF-74-25 содержится подробный перечень вопросов для обсуждения.)

C. Правила процедуры (ПП)

Неофициальная рабочая группа является подгруппой GRRF и открыта для участия всех членов GRRF, а также других экспертов, приглашенных этой неофициальной группой. Из членов неофициальной рабочей группы будут избраны председатель и секретарь.

Официальным языком неофициальной рабочей группы является английский язык.

Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной рабочей группы по крайней мере за 10 рабочих дней до начала всех запланированных совещаний.

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.

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

Все рабочие документы будут распространяться в электронном формате. Документы о работе совещаний будут размещаться секретарем на веб-сайте WP.29.

D. План работы и график работы

1. Первое совещание – 21 июня 2012 года в Бонне: утверждение круга ведения (KB) и правил процедуры (ПП); исследование, которое должны провести эксперты в связи с Правилами № 55; выборы секретаря; исследования по темам, подлежащим обсуждению в качестве пунктов перечня, указанного выше; обсуждение этих пунктов, включая их разбивку на категории "простых" и "сложных" пунктов.
2. Представление KB и ПП на семьдесят четвертой сессии GRRF (февраль 2013 года).
3. Второе совещание – 10–11 2012 года октября в Бонне: закрытие перечня; обсуждение подготовленных предложений; планирование дальнейшей деятельности; подготовка "рабочего документа" для передачи GRRF.
4. Совещания № 3, 4 и 5 (место и сроки проведения будут определены дополнительно).
5. В 2013 году неофициальная группа представит GRRF первое сводное предложение по исправлениям (цель a) в пункте B). Второе предложение будет представлено GRRF в течение двух лет с учетом целей b, c и d, упомянутых в пункте B).

Приложение VI

Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19

Приложение 7, пункт 4.7.2.1 изменить следующим образом:

- "4.7.2.1 Испытание проводится с использованием типового двухосного грузового транспортного средства в исправном эксплуатационном состоянии, оснащенного:
- а) небольшой по весу задней осью и достаточно мощным двигателем, с тем чтобы поддерживать в ходе испытания средний процент проскальзывания в соответствии с требованиями пунктов 4.7.5.1 и 4.7.5.2.1 ниже;
 - б) механической коробкой передач (допускается автоматическая коробка передач с ручным переключением) с передаточным числом, покрывающим диапазон скорости не менее 19 км/ч в пределах 4 км/ч – 30 км/ч;
 - в) механизмом блокировки дифференциала на ведущей оси, рекомендуемым для повышения воспроизводимости;
 - д) стандартной коммерческой системой контроля/ограничения проскальзывания ведущей оси во время ускорения (противобуксовочной системой, ASR, TCS и т.д.)."

Приложение 7, пункт 4.7.2.1.1 изменить следующим образом:

- "4.7.2.1.1 В особом случае, когда невозможно найти типовое грузовое транспортное средство, оснащенное противобуксовочной тормозной системой, разрешается использовать транспортное средство без противобуксовочной тормозной системы/ASR/TCS при условии, что оно оборудовано системой отображения коэффициента проскальзывания, указанной в пункте 4.3.4, и в обязательном порядке механизмом блокировки дифференциала на ведущей оси, применяемым в соответствии с методикой, указанной в пункте 4.7.5.2.1. При наличии механизма блокировки дифференциала он должен использоваться; однако если механизма блокировки дифференциала не имеется, то средний коэффициент проскальзывания следует измерять с левой и правой стороны колеса на ведомом мосту".

Приложение 7, пункт 4.7.4.2 изменить следующим образом:

- "4.7.4.2 Давление в шинах на ведомом мосту должно составлять 70% от давления, указанного на боковине шины.
- Шины на ведущих колесах накачиваются до номинального давления, указанного на боковине шины.
- Если на боковине давление не обозначено, см. конкретное значение давления в применимых руководствах по стандартам на шины в соответствии с максимальной несущей способностью".

Приложение 7, пункт 4.7.5.1 изменить следующим образом:

"4.7.5.1 Вначале устанавливается комплект контрольных шин на транспортном средстве, находящемся на испытательном полигоне.

Осуществляется прогон транспортного средства с постоянной скоростью 4–11 км/ч и передаточным числом, покрывающим диапазон скорости передвижения на уровне не менее 19 км/ч по полной программе испытаний (например, R-T1-T2-T3-R).

Следует добиться того, чтобы рекомендуемое передаточное число на третьей или четвертой передаче обеспечивало как минимум 10-процентный средний коэффициент проскальзывания в измеряемом диапазоне скорости".

Приложение 7, пункт 4.7.5.2.1 изменить следующим образом:

"4.7.5.2.1 В особом случае 4.7.2.1.1, когда невозможно найти типовое грузовое транспортное средство, оснащенное противобуксовочной тормозной системой, водитель вручную поддерживает средний коэффициент проскальзывания на уровне 10–40% (процедура, основанная на использовании дифференциала с принудительной блокировкой вместо полной блокировки) в пределах того же диапазона скоростей. Если механизма блокировки дифференциала не имеется, то следует обеспечить, чтобы разница между усредненными коэффициентами проскальзывания на левом и правом колесе ведомой оси составляла не более 8% по каждому прогону. Все шины и прогоны в ходе испытания используются в соответствии с процедурой, основанной на применении дифференциала с принудительной блокировкой".

Приложение 7, пункт 4.7.5.3 изменить следующим образом:

"4.7.5.3 Измеряется расстояние в интервале между начальной и конечной скоростью".

Приложение 7, пункт 4.7.5.4 изменить следующим образом:

"4.7.5.4 Для каждой потенциальной шины и стандартной эталонной шины испытательные прогоны на ускорение производятся не менее шести раз, а коэффициенты разброса (стандартное отклонение/среднее*100) рассчитываются не менее чем для шести действительных прогонов, при этом расстояние должно составлять не более 6%".

Приложение 7, пункт 4.7.5.5 изменить следующим образом:

"4.7.5.5 В случае транспортного средства, оснащенного противобуксовочной тормозной системой, средний коэффициент проскальзывания должен составлять от 10 до 40% (рассчитывается в соответствии с пунктом 4.3.4)".

Приложение 7, пункт 4.8.6 изменить следующим образом:

"4.8.6 Расчет коэффициента проскальзывания

Коэффициент проскальзывания может быть рассчитан как средний коэффициент проскальзывания в соответствии с пунктом 4.3.4 или путем сравнения, как об этом упоминается в пункте 4.7.5.3, средне-

го расстояния не менее шести прогонов с расстоянием, пройденным без проскальзывания (очень низкое ускорение)

$$\text{Коэффициент проскальзывания \%} = \left[\frac{\text{Среднее расстояние} - \text{Пройденное без проскальзывания расстояние}}{\text{Пройденное без проскальзывания расстояние}} \right] \times 100.$$

Пройденное без проскальзывания расстояние означает расстояние, пройденное колесом и рассчитанное по прогону на постоянной скорости или с постоянным низким ускорением".

Приложение 7, добавление 3, пункт 5 изменить следующим образом:

"5. Результаты испытаний: среднее значение ускорений (м/с²)

Номер прогона	Техническое требование	СЭИШ (первое испытание)	Потенциальная 1	Потенциальная 2	Потенциальная 3	СЭИШ (второе испытание)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
Среднее						
Стандартное отклонение						
Коэффициент проскальзывания (процент)						
КП (процент)	≤ < 6%					
Проверка СЭИШ	(СЭИШ) ≤ 6%					
Средн. СЭИШ						
Индекс эффективности на снегу		1,00				

"

Приложение VII

Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9

Пункт 12.4 изменить следующим образом:

"12.4 Начиная с 1 ноября 2016 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, отказывают в предоставлении официального утверждения ЕЭК, если тип шины, подлежащий официальному утверждению, не отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02, включая требования к сопротивлению качению на стадии 2, изложенные в пункте 6.3.2, и требования к сцеплению на мокрых поверхностях, изложенные в пунктах 6.2.2 и 6.2.3".

Пункт 12.7 изменить следующим образом:

"12.7 Начиная с дат, указанных ниже, любая Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, может отказывать в предоставлении разрешения на продажу или ввод в эксплуатацию шины, которая не отвечает требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02 и которая не отвечает требованиям к сопротивлению качению на стадии 2, изложенным в пункте 6.3.2, а также требованиям к сцеплению на мокрых поверхностях, изложенным в пунктах 6.2.2 и 6.2.3:

Класс шин	Дата
C1, C2	1 ноября 2018 года
C3	1 ноября 2020 года

"

Пункты 12.8–12.10 исключить.

Часть А, пункт 4.1.4.1 изменить следующим образом:

"4.1.4.1 Подготовка и обкатка шин

Испытательные шины подрезаются, с тем чтобы устранить все выступы на поверхности протектора, образованные в месте расположения вентиляционных отверстий формы, или следы от формы.

Испытательные шины монтируются на испытательном ободе, указанном одной из признанных организаций по стандартам на шины и ободья, перечисленных в добавлении 4 к приложению 6".

Часть В, пункт 1.1 изменить следующим образом:

"1.1 Характеристики испытательного трека

...

Величина поверхностного трения на мокрой площадке определяется при помощи одного или другого из указанных ниже методов по рассмотрению Договаривающейся стороны:".

Пункт 2.1.2.1 изменить следующим образом:

"2.1.2.1 Испытательные шины монтируются на ободья, указанные одной из признанных организаций по стандартам на шины и ободья, перечисленных в добавлении 4 к приложению 6. Надлежащая посадка шин на седло обода обеспечивается путем использования подходящего смазочного материала. Следует избегать чрезмерного использования смазки, с тем чтобы шины не проскальзывали на ободу колеса".

Пункт 2.2.1 изменить следующим образом:

"2.2.1 Используется двухосное транспортное средство, оснащенное антиблокировочной тормозной системой (например, транспортное средство категории M₂, M₃, N₁, N₂ или N₃) серийного производства. Система АБС должна и впредь отвечать надлежащим требованиям о применении сцепления, определенным в Правилах ООН, и должна быть сопоставима и неизменна в процессе всех испытаний с различными шинами, устанавливаемыми на колесах".

Пункт 2.2.1.1 исключить.

Пункт 2.2.1.2, изменить нумерацию на 2.2.1.1.

Пункт 2.2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2.2 Оснащение транспортного средства

...

- a) Конфигурация "Конф. С1": ...
- b) Конфигурация "Конф. С2": ...
- c) Конфигурация "Конф. С3": ..."

Пункт 2.2.2.4 изменить следующим образом:

"2.2.2.4 Нагрузка на шину

Статическая нагрузка на каждую ось должна оставаться неизменной в процессе осуществления всей процедуры проведения испытания. Статическая нагрузка на каждую шину оси должна находиться в пределах 60–100% от несущей способности потенциальной шины. Это значение не должно превышать 100% несущей способности эталонной шины..."

Приложение VIII

Предложение, заменяющее собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16

А. Правила № 13

Приложение 4, пункт 1.4.1.2.2 изменить следующим образом:

"1.4 Испытание типа 0 (обычное испытание на эффективность при не-разогретых тормозах)...

1.4.1.2.2 каждое испытание повторяется на...

в случае транспортного средства, оснащенного электрической системой рекуперативного торможения...

Это требование считается выполненным, если аккумуляторы имеют одну из указанных ниже степеней заряженности, причем степень заряженности³ определяется при помощи метода, указанного в добавлении 1 к настоящему приложению:

- a) максимальную степень заряженности, рекомендуемую изготовителем в спецификациях транспортного средства,
- b) степень, составляющую не менее 95% от уровня полной заряженности, при отсутствии каких-либо конкретных рекомендаций изготовителя,
- c) максимальную степень, обеспечиваемую автоматическим средством регулирования степени заряженности аккумуляторов на транспортном средстве, или
- d) когда испытания проводятся без элемента рекуперативного торможения, независимо от степени заряженности аккумуляторов".

Приложение 4, пункт 1.5.3.1.3 изменить следующим образом:

"1.5.3.1.3 в случае транспортных средств...

...с учетом критериев, изложенных в пунктах 1.5.3.1.1 и 1.5.3.2 настоящего приложения.

Эти испытания могут проводиться без элемента рекуперативного торможения. В этом случае требование о степени заряженности аккумуляторов не применяется".

Приложение 4, добавление, вводный пункт, второе предложение изменить следующим образом:

"Эта процедура требует наличия реверсивного счетчика ватт-часов постоянного тока или реверсивного счетчика ампер-часов постоянного тока".

В. Правила № 13-Н

Приложение 3, пункт 1.4.1.2.3 изменить следующим образом:

"1.4.1.2.3 в случае транспортного средства ...

Категория А. ...

Категория В. Доля участия электрической системы рекуперативного торможения в создании тормозного усилия не должна превышать минимального уровня, гарантированного конструкцией системы.

Это требование считается выполненным, если батареи имеют одну из указанных ниже степеней заряженности:

- a) максимальную степень заряженности, рекомендуемую изготовителем в спецификациях транспортного средства,
- b) степень, составляющую не менее 95% от уровня полной заряженности, при отсутствии каких-либо конкретных рекомендаций изготовителя,
- c) максимальную степень, обеспечиваемую автоматическим средством регулирования степени заряженности аккумулятора на транспортном средстве, или
- d) когда испытания проводятся без элемента рекуперативного торможения, независимо от степени заряженности аккумулятора".

Приложение 3, пункт 1.5.2.4 изменить следующим образом:

"1.5.2.4 В случае транспортных средств ...

...настоящего приложения.

Эти испытания могут проводиться без элемента рекуперативного торможения. В этом случае требование о степени заряженности аккумуляторов не применяется".

Приложение 3, пункт 1.5.3.1 изменить следующим образом:

"1.5.3.1 аккумуляторы транспортных средств, оснащенных электрической системой рекуперативного торможения категории В, для завершения процедуры восстановления могут перезаряжаться или заменяться заряженным комплектом.

Эти процедуры могут осуществляться без элемента рекуперативного торможения".

Приложение 3, добавление, вводный пункт, второе предложение изменить следующим образом:

"Эта процедура требует наличия реверсивного счетчика ватт-часов постоянного тока или реверсивного счетчика ампер-часов постоянного тока".

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 автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТ)	г-н А. Гуннерьиссон 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
по пересмотру Правил № 55	г-н Й. Вестфелинг (Германия) тел.: +49 160 7043962: электронная почта: juergen.westphaeling@tuev-sued.de	г-н Боленнарт Свенссон тел.: +46 706 177217 электронная почта: svensson@vbg.com]