


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

Шестьдесят девятая сессия
 Женева, 1–4 февраля 2011 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения и
ходовой части о работе ее шестьдесят девятой сессии
(1–4 февраля 2011 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Автоматические системы экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (АСЭТ/СПВП) (пункт 2 повестки дня)	3–9	3
IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)	10–21	5
A. Электронный контроль устойчивости (пункт 3 а) повестки дня).....	10–13	5
B. Уточнения (пункт 3 b) повестки дня).....	14–17	6
C. Полностью автоматизированные сцепные устройства (ПАСУ) (пункт 3 c) повестки дня).....	18	7
D. Прочие вопросы (пункт 3 d) повестки дня)	19–21	7
V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня)	22 и 23	8
VI. Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 5 повестки дня)	24 и 25	8
VII. Шины (пункт 6 повестки дня).....	26–33	9

A.	Глобальные технические правила, касающиеся шин (пункт 6 а) повестки дня).....	26	9
B.	Правила № 30 и 54 (пневматические шины) (пункт 6 b) повестки дня)	27 и 28	9
C.	Правила № 64 (запасные колеса в сборе для временного использования, шины, пригодные для использования в спущенном состоянии, система эксплуатации шины в спущенном состоянии и система контроля за давлением в шинах (пункт 6 с) повестки дня)	29	10
D.	Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях (пункт 6 d) повестки дня)	30 и 31	10
E.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области шин (пункт 6 е) повестки дня)	32	11
F.	Прочие вопросы (пункт 6 f) повестки дня).....	33	11
VIII.	Проект предписания № 2 (Соглашение 1997 года) (пункт 7 повестки дня)	34	11
IX.	Пересмотр Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 8 повестки дня)	35	11
X.	Интеллектуальные транспортные системы (пункт 9 повестки дня)	36	11
XI.	Предложение по новым руководящим принципам, касающимся области применения и административных положений правил ЕЭК ООН (пункт 10 повестки дня).....	37	12
XII.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области первичной безопасности (пункт 11 повестки дня).....	38	12
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)		12
	A. Выражение признательности.....	39	12
XIV.	Предварительная повестка дня тридцать седьмой сессии.....	40	12
 Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии		13
II.	Принятые поправки к проекту правил, касающихся систем предупреждения о выходе из полосы движения		15
III.	Проект исправления 2 к глобальным техническим правилам (гтп) № 8		18
IV.	Проект поправок к Правилам № 13 и 13-Н		19
V.	Проект поправок к Правилам № 55		35
VI.	Проект поправок к Правилам № 64		36
VII.	Проект исправления 1 к пересмотру 2 Правил № 75		37
VIII.	Неофициальные группы GRRF		38

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою шестьдесят девятую сессию 1–4 февраля 2011 года в Женеве под председательством г-на И. Ярнолда (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и TRANS/WP.29/690/Amend.1) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В работе сессии участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК) и от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП) и Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/1
неофициальный документ GRRF-69-01

2. GRRF утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/1, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня GRRF-68-01.

III. Автоматические системы экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (АСЭТ/СПВП) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/15
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/16
неофициальные документы GRRF-69-02, GRRF-69-04
и GRRF-69-05, GRRF-69-19 и GRRF-69-21

3. Председатель неофициальной группы по автоматическим системам экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (АСЭТ/СПВП) сообщил о работе этой неофициальной группы, проделанной за время, прошедшее после окончания последней сессии GRRF до совещания, проведенного 31 января 2011 года совместно с сессией самой GRRF.

4. Председатель неофициальной группы по АСЭТ/СПВП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1 с предложением по новым правилам, касающимся СПВП. Он отметил, что в проект текста этих правил следует

включить дополнительную маркировку полос движения, рекомендованную Японией (GRRF-69-02), а также Канадой. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1 с поправками, указанными в документе GRRF-69-21 и воспроизведенными в приложении II, и поручила секретариату представить его Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта новых правил, касающихся систем предупреждения о выходе из полосы движения.

5. Председатель неофициальной группы по ACЭТ/СПВП сообщил о работе, проделанной этой группой в области ACЭТ. Он напомнил, что в соответствии с указаниями, сформулированными GRRF на ее сессии в сентябре 2010 года, в повестку дня GRRF внесены два отдельных проекта правил, содержащихся в документе GRRF-69-04, заменяющем документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/15, касающийся систем экстренного торможения, предназначенных для недопущения столкновения, и в документе GRRF-69-05, заменяющем документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/16, касающийся систем экстренного торможения, предназначенных для смягчения последствий столкновения. Российская Федерация предложила включить в проект правил, касающихся смягчения последствий столкновения, положение о признании того, что транспортные средства, официально утвержденные на основании правил, касающихся недопущения столкновения, будут рассматриваться в качестве соответствующих требованиям правил, касающихся смягчения последствий столкновения.

6. Председатель неофициальной группы по ACЭТ/СПВП отметил, что эта неофициальная группа по просьбе МОПАП вновь рассмотрела возможность объединения двух наборов требований в рамках единых правил в виде базовых правил (поправки серии 00), по системам смягчения последствий столкновения с поправками серии 01, касающимися систем, предназначенных для недопущения столкновения. GRRF провела обширную дискуссию по вопросу о нормативном подходе, который надлежит использовать в случае ACЭТ, в частности об области применения (документ GRRF-69-9, представленный ЕК) и переходных положениях, необходимых при использовании единых правил. GRRF не смогла занять четкую позицию по этому вопросу, и поэтому председатель GRRF просил WP.29 дать в этом смысле соответствующие указания на следующей сессии в марте 2011 года.

7. Председатель неофициальной группы по ACЭТ/СПВП также просил дать указания по ряду технических требований относительно ACЭТ. GRRF согласилась с необходимостью уточнения в пункте 5.1.1 того обстоятельства, что в отношении транспортных средств, не подпадающих под требования об электронном контроле за устойчивостью (ЭКУТС), не предусмотрено непосредственного освобождения от требований относительно ACЭТ. Секретариат предложил четко определить транспортные средства, не охватываемые правилами, касающимися ACЭТ, в разделе "Область применения", а не в той части, где излагаются требования.

8. GRRF согласилась с тем, что средства, позволяющие прервать этап предупреждения о столкновении, следует обозначить в числе факультативных. GRRF решила, что испытание на узкой дороге может рассматриваться в качестве надлежащего испытания на ложную реакцию. GRRF также решила, что для проведения различия между ACЭТ и адаптируемыми системами стабилизации скорости необходимо предусмотреть требование об определенном значении снижаемой при помощи ACЭТ скорости, когда на этапе предупреждения

приводится в действие рабочий тормоз. GRRF согласилась с тем, что для описания целей испытания достаточно сослаться на автомобили с кузовом "седан" категории M₁ либо указать другие менее жесткие цели и что правила, касающиеся АСЭТ, не должны охватывать аспекты распределения частотного спектра радара.

9. Председатель неофициальной группы по АСЭТ/СПВП сообщил, что следующее совещание этой неофициальной группы должно состояться 22–24 марта 2011 года. GRRF решила, что неофициальная группа по АСЭТ/СПВП проведет свое совещание до следующей сессии GRRF, которая состоится в мае 2011 года. GRRF также была проинформирована о том, что демонстрационное мероприятие КСАОД по АСЭТ следует организовать в ходе сессии GRRF, которая состоится в мае 2011 года (возможно, в четверг, 12 мая 2011 года).

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

A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ) (пункт 3 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/24
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/2
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/3
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/8
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/11
неофициальные документы WP.29-152-15, GRRF-67-21,
GRRF-69-06, GRRF-69-06-Rev.1, GRRF-69-20 и GRRF-69-22

10. GRRF напомнила о документе GRRF-67-21, представленном экспертами от КСАОД и МОПАП, в котором содержится предложение о приведении глобальных технических правил гтп № 8, Правил № 13 и Правил № 13-Н в соответствие с требованиями Федерального стандарта безопасности автотранспорта (FMVSS) № 126, касающимися индикатора несрабатывания системы электронного контроля устойчивости. В соответствии с просьбой Административного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) GRRF рассмотрела документ WP.29-152-15 с предложением о внесении в гтп № 8 поправки, касающейся индикатора несрабатывания системы электронного контроля устойчивости. GRRF приняла документ WP.29-152-15, воспроизведенный в приложении III, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.3 в качестве проекта исправления 2 к гтп № 8 для рассмотрения на их сессии в июне 2011 года. GRRF также приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/11 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/24 (оба без поправок) и поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 в качестве соответственно проекта дополнения 8 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 и проекта дополнения 13 к Правилам № 13-Н для рассмотрения на их сессии в июне 2011 года (см. также пункты 11 и 16).

11. Эксперт от Японии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/8, предусматривающий требование об оснащении четырехосных транспортных средств категории N₃ функцией электронного контроля устойчивости (ЭКУТС). Эксперт от МОПАП предложил принять документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/3, с тем чтобы это обязательство не затрагивало транспортные средства большей грузоподъемности с учетом низкого объема производства в Европе. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/3 без поправок

и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве составной части проекта дополнения 8 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 для рассмотрения на их сессии в июне 2011 года (см. также пункты 10 и 16). GRRF решила вновь рассмотреть вопрос о четырехосных транспортных средствах большей грузоподъемности на основе предложения экспертов от Дании, ЕК и Российской Федерации, дополненного информацией КСАОД и МОПАП, касающейся ЭКУ таких транспортных средств (проникновение на рынок, конфигурация осей и драйверов, технические ограничения, данные о ДТП и т.д.).

12. Секретариат сообщил GRRF, что Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), утвердила конкретное обозначение ЭКУ (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/78, пункт 29) в рамках Правил № 121 (идентификация ручных органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) и что эта поправка будет рассмотрена WP.29 и АС.1 на их сессиях в марте 2011 года. Он напомнил, что на своей сессии в сентябре 2010 года (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/68, пункт 12) GRRF просила МОПАП подготовить последующую поправку к Правилам № 13 (предусматривающую надлежащие переходные положения) с конкретным обозначением ЭКУ, включенным в Правила № 121, для его обязательного применения в случае несрабатывания системы ЭКУ (см. также пункт 19).

13. Председатель неофициальной группы по альтернативному методу оценки системы электронного контроля устойчивости транспортного средства (АМЭКУТС) сообщил о результатах работы его группы (GRRF-69-20). Председатель группы по АМЭКУТС представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/2, GRRF-69-06 и GRRF-69-22, предусматривающие включение этого альтернативного метода в Правила № 13. Эксперт от Германии просил предоставить более продолжительное время для рассмотрения правовых аспектов этого предложения. После обсуждения этого вопроса GRRF приняла документ GRRF-69-06-Rev.1, воспроизведенный в приложении IV, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве дополнения к поправкам серии 11 к Правилам № 13 для обсуждения на их сессиях в ноябре 2011 года с учетом результатов окончательного рассмотрения этого вопроса, которое будет проведено GRRF на ее сессии в сентябре 2011 года. GRRF также решила, что группа по АМЭКУТС продолжит изучение вопроса об использовании методов моделирования, если с этим согласится WP.29.

В. Уточнения (пункт 3 б) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21/Corr.1
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/26/Rev.1
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/5
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/6
неофициальные документы GRRF-69-09, GRRF-69-10,
GRRF-69-18 и GRRF-69-27

14. Эксперт от Индии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19 и GRRF-69-18, уточняющие Правила № 13-Н в отношении систем вспомогательного торможения (СВТ). GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила продолжить обсуждение этого предложения на своей сессии в сентябре 2011 года на основе пересмотренного предложения эксперта от Индии.

15. Эксперт от Японии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21/Corr.1 с предложением заменить в правилах № 13 и 13-Н фиксированную ссылку на Правила № 10 динамичной ссылкой. Эксперты от КСАОД и МОПАП представили документ GRRF-69-09 с предложением сделать это же в правилах № 79, 89 и проекте новых правил, касающихся СПВП. GRRF не смогла принять окончательного решения по данному предложению и решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии.

16. Эксперты от КСАОД и МОПАП представили документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/26/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/6, уточняющие требования в отношении периодического технического осмотра, касающиеся выхода системы из строя. GRRF приняла оба документа без поправок и поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве составной части проекта дополнения 8 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 и составной части проекта дополнения 13 к Правилам № 13-Н (см. также пункты 10 и 11).

17. Эксперты от КСАОД и МОПАП представили документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/5 и GRRF-69-10, уточняющие дополнение 9 к Правилам № 13-Н в отношении требований, предъявляемых к системе вспомогательного торможения. После состоявшейся дискуссии GRRF приняла документ GRRF-69-27, воспроизведенный в приложении IV, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта поправки 1 к дополнению 9 к Правилам № 13-Н.

C. Полностью автоматизированные сцепные устройства (ПАСУ) (пункт 3 с) повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRRF-68-09, GRRF-69-03-Rev.1, GRRF-69-12, GRRF-69-13 и GRRF-69-14

18. Эксперт от Швеции представил документ GRRF-69-12, заменяющий собой документ GRRF-68-09 и содержащий поправки к Правилам № 13, охватывающие полностью автоматизированные сцепные устройства (ПАСУ). GRRF рассмотрела документ GRRF-69-03-Rev.1 с предложением по проекту круга ведения и правил процедуры (КВ) новой неофициальной группы по сигналам, связанным с торможением и передаваемым буксируемыми и буксирующими транспортными средствами друг другу (СТСПТ), председателем которой является Швеция и секретариатские услуги для которой обеспечиваются ККПКП. GRRF приняла к сведению, что WP.29 на своей сессии в ноябре 2010 года одобрил решение (ECE/TRANS/WP.29/1087, пункт 31) об учреждении этой неофициальной группы при условии, что будет представлен ее КВ. GRRF просила эту неофициальную группу уточнить свою сферу деятельности с целью принятия ее КВ на сессии GRRF в сентябре 2011 года. GRRF решила передать этой неофициальной группе документы GRRF-69-12, GRRF-69-13 и GRRF-69-14.

D. Прочие вопросы (пункт 3 d) повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRRF-69-08, GRRF-69-11 и GRRF-69-15

19. GRRF рассмотрела документ GRRF-69-08, который МОПАП представила также Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности

(GRSG), по вопросу о цвете, используемом для указания неисправности системы торможения в контексте Правил № 121. GRRF приняла к сведению ряд замечаний, решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей сессии в сентябре 2011 года и поручила секретариату распространить документ GRRF-69-8 под официальным условным обозначением.

20. Эксперт от Канады представил документ GRRF-69-15 с предложением о включении в Правила № 121 других обозначений ЭКУ, а также о включении ссылки на эти обозначения в Правила № 13-Н. GRRF приняла к сведению ряд замечаний, решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей сессии в сентябре 2011 года и поручила секретариату распространить документ GRRF-69-15 под официальным условным обозначением.

21. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-69-11 с просьбой дать указания относительно того, следует ли применять в отношении новых производственных объектов самое последнее дополнение к правилам в случае распространения официального утверждения. GRRF сочла, что решение по этому вопросу коснулось бы всех правил, а не только тех из них, которые представляют интерес для GRRF. Поэтому GRRF просила эксперта от МОПАП затронуть данный вопрос на уровне WP.29.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/7
неофициальный документ GRRF-69-24-Rev.1

22. Эксперты от КСАОД и МОПАП представили документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4 с уточнением определения аварийных сцепных устройств. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ GRRF-69-24-Rev.1, дополняющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4 с поправками, содержащимися в документе GRRF-69-24-Rev.1, воспроизведенном в приложении V, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 55.

23. Эксперты от Германии представили документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/7 с уточнением понятия сцепного устройства в контексте Правил. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила продолжить обсуждение этого вопроса на своей сессии в сентябре 2011 года на основе пересмотренного предложения эксперта от Германии.

VI. Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/28
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/9

24. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/28, касающийся оригинальных сменных тормозных накладок.

25. GRRF рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/9, который был представлен экспертами от КСАОД и МОПАП, с предложением об исправлениях к поправкам серии 02 к Правилам № 90. GRRF приняла к сведению, что некоторые из предлагаемых в этом документе редакционных исправлений уже были включены секретариатом в проект поправок серии 02. GRRF решила продолжить обсуждение этого вопроса на своей сессии в сентябре 2011 года на основе пересмотренного предложения экспертов от КСАОД и МОПАП.

VII. Шины (пункт 6 повестки дня)

A. Глобальные технические правила, касающиеся шин (пункт 6 а) повестки дня)

26. GRRF приняла к сведению ощутимый прогресс, достигнутый неофициальной группой по гтп, касающимся шин, на ее сессии, состоявшейся 1 февраля 2011 года перед началом сессии самой GRRF.

B. Правила № 30 и 54 (пневматические шины) (пункт 6 б) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/17
неофициальный документ GRRF-69-17

27. Эксперт от ЕТОПОК представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14, предусматривающие согласования определений, используемых в Правилах № 30 и 54, с определениями, содержащимися в поправках серии 02 к Правилам № 117. GRRF приняла к сведению ряд замечаний. Эксперт от Индии предложил в рамках документа GRRF-69-17 согласовать определения, используемые в проекте гтп, касающихся шин, с определениями, содержащимися в правилах ЕЭК ООН. Эксперт от Германии подчеркнул, что некоторые из предлагаемых определений отличаются от определений, используемых в Европейском союзе. GRRF решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в сентябре 2011 года.

28. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/17 с исправлением к тексту Правил № 54 на русском языке. GRRF приняла это предложение и просила секретариат представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта исправления 2 к пересмотру 2 Правил № 54.

С. Правила № 64 (запасные колеса в сборе для временного использования, шины, пригодные для использования в спущенном состоянии, система эксплуатации шины в спущенном состоянии и система контроля за давлением в шинах) (пункт 6 с) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/10
неофициальный документ GRRF-69-25

29. Эксперт от Соединенного Королевства представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/10 и GRRF-69-25 с предложением о том, чтобы разрешить оснащать транспортные средства категории N₁ запасными колесами и шинами для временного использования некоторых типов. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/10 с поправками, изложенными в приложении VI, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 64.

D. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях) (пункт 6 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/18
неофициальные документы GRRF-69-16 и GRRF-69-23

30. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12 с целью усовершенствования нынешнего метода проведения испытания на сцепление шин на мокрых поверхностях. Эксперт от ЕТОПОК вынес на рассмотрение документ GRRF-69-23, направленный на усовершенствование формулировки предложения ЕК. GRRF приняла к сведению замечание, сформулированное Индией в документе GRRF-69-16 и связанное с вопросами о целесообразности включения испытания на сцепление с мокрой поверхностью в Правила № 117 в качестве факультативного модуля. GRRF приняла к сведению ряд замечаний, в частности относительно научных данных в поддержку этого предложения, а также наличия стандартов, упомянутых в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12. GRRF решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей сессии в сентябре 2011 года и просила ЕК и ЕТОПОК представить дальнейшую информацию по затронутым вопросам для облегчения хода дискуссии.

31. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/18 с исправлениями к тексту Правил № 117 на русском языке. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/18 без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта исправления 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 (касается только текста на русском языке).

Е. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области шин (пункт 6 е) повестки дня)

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

Ф. Прочие вопросы (пункт 6 f) повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRRF-69-07

33. Эксперт от ЕК представил документ GRRF-69-07 с поправками к Правилам № 75 (шины для мотоциклов/мопедов). GRRF приняла документ GRRF-69-07, воспроизведенный в приложении VII, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года в качестве проекта исправления 1 к пересмотру 2 Правил № 75.

VIII. Проект предписания № 2 (Соглашение 1997 года) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2009/135

34. Эксперт от Российской Федерации напомнил о документе ECE/TRANS/WP.29/2009/135 с предложением по новому проекту предписания № 2. Он принял к сведению замечание эксперта от Нидерландов относительно возможного несоответствия между этим предложением и СР.3 в плане требуемой эффективности торможения. GRRF одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2009/135 без каких-либо других замечаний.

IX. Пересмотр Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2009/123 и исправления 1–4 к нему
ECE/TRANS/WP.29/2010/145
ECE/TRANS/WP.29/2011/42

35. GRRF приняла к сведению, что документ ECE/TRANS/WP.29/2011/42 заменяет собой документы ECE/TRANS/WP.29/2010/145, ECE/TRANS/WP.29/2009/123 и исправления 1–4 к нему. GRRF одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2011/42 без каких-либо других поправок.

X. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальные документы WP.29-150-22 и GRRF-68-03

36. Председатель GRRF напомнил аспекты и основополагающие принципы, изложенные в документе WP.29-150-22. Как сообщил председатель неофициальной группы по АСЭТ/СПВП, его группа сочла, что принципы, сформулированные в документе WP.29-150-22, не могут охватить все возможные случаи и что WP.29 необходимо это учесть. МОПАП согласилась с предложением

председателя GRRF представить документ GRRF-68-03 Всемирному форуму WP.29. В этом смысле GRRF одобрила документ WP.29-150-22, отметив, что в рамках WP.29 пройдет его дальнейшее обсуждение на основе изложенных замечаний, а также замечаний, сформулированных другими группами.

XI. Предложение по новым руководящим принципам, касающимся области применения и административных положений правил ЕЭК ООН (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/48
неофициальный документ WP.29-152-06

37. По просьбе Всемирного форума (ECE/TRANS/WP.29/1087, пункт 71) GRRF рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/2011/48, заменяющий собой документ WP.29-152-06. GRRF приняла к сведению ряд замечаний, однако полностью поддержала это предложение. Экспертам было предложено передать возможные дополнительные замечания через своего делегата в WP.29 к сессии WP.29, которая состоится в июне 2011 года.

XII. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в области первичной безопасности (пункт 11 повестки дня)

38. GRRF приняла к сведению, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

A. Выражение признательности

39. Председатель GRRF поблагодарил г-на Тэтчера (Соединенное Королевство) за его многолетний весомый вклад в работу GRRF в качестве эксперта и по случаю его выхода на пенсию пожелал ему здоровья, счастья и долгих лет жизни.

XIV. Предварительная повестка дня семидесятой сессии

40. GRRF приняла к сведению, что ее семидесятая сессия будет посвящена АСЭТ и состоится в Женеве 12 мая 2011 года (открытие в 9 ч. 30 м.) – 13 мая 2011 года (закрытие в 17 ч. 30 м.). GRRF решила, что неофициальная группа по АСЭТ/СПВП проведет свое совещание перед началом сессии GRRF 9 мая 2011 года (открытие в 10 ч. 30 м.) – 11 мая 2011 года (закрытие в 17 ч. 30 м.) (эти сроки должны быть подтверждены председателем неофициальной группы по АСЭТ/СПВП). GRRF приняла к сведению, что демонстрационное мероприятие, посвященное АСЭТ, следует организовать КСАОД в ходе проведения сессии GRRF.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

Перечень неофициальных документов (GRRF-69-...) сессии (только на английском языке)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRRF Chairman) Running order of the provisional agenda	(f)
2	(Japan) Draft amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29 Rev.1 (LDWS)	(a)
3- Rev.1	(Sweden) Draft Terms of Reference for the group of interested experts on Brake Related Signals Between Vehicles (BRSBV)	(e)
4	(AEBS/LDWS informal group) Draft amendments to the draft Regulation on collision Avoidance Automatic Emergency Braking Systems - ECE/TRANS/WP29/GRRF/2011/15 (AEBS-A)	(e)
5	AEBS/LDWS informal group) Draft amendments to the draft Regulation on collision Mitigation Automatic Emergency Braking Systems - ECE/TRANS/WP29/GRRF/2011/16 (AEBS-M)	(e)
6- Rev.1	(AMEVSC informal group) Updating of document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/2(Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking) - ESC)	(a)
7	(EC) Proposal for Corrigendum 1 to Revision 2 of Regulation No. 75 (Pneumatic tyres (motorcycles/mopeds))	(a)
8	(OICA/Secretariat) Proposal for draft amendments to Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators) from OICA	(c)
9	(CLEPA and OICA) Proposal for draft amendments to ECE Regulations Nos. 13, 13-H, 79, 89 and draft Regulation on LDWS	(d)
10	(CLEPA and OICA) Proposal for draft amendments to ECE Regulation No. 13-H	(b)
11	(OICA) Extensions of type approvals - Request for guidance from GRRF	(a)
12	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(f)
13	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 55 (Mechanical coupling components)	(f)
14	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(f)
15	(Canada) Proposal regarding R13-H with regard to symbols	(d)
16	(India) Comments from India on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12 – Regulation No. 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion)	(f)
17	(India) Comments from India on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13 - Regulation No. 30 (Pneumatic tyres for motor vehicles and their trailers)	(f)
18	(India) Proposal for draft amendments to Regulation No. 13-H (Brakes of M1 and N1 vehicles)	(e)
19	(AEBS/LDWS Chair) Scope for the draft UNECE Regulation(s) on Automatic Emergency Braking Systems (AEBS)	(f)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
20	(AMESC Chair) Report of GRRF Alternative Method Electronic Vehicle Stability Control (AMEVSC) Informal Working Group	(f)
21	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1 (Proposal for a new Regulation on Lane Departure Warning System)	(a)
22	(AMEVSC Chair) Proposed amendment to document GRRF-69-06	(f)
23	(ETRTO) Proposal to amend ECE/TRANS/WP29/GRRF/2011/12 - Proposal for Supplement 1 to the 01 series of amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion)	(d)
24-Rev.1	(United Kingdom) Proposal for draft amendments to ECE Regulations No. 55 (Mechanical couplings)	(a)
25	(United Kingdom) Proposal for draft amendments to ECE Regulations No. 64 (Temporary use spare unit, run flat tyres, run flat-system and tyre pressure monitoring system)	(a)
26	(Sweden) Brake electric/electronic interface embodiment alternatives - Three steps	(f)
27	(CLEPA and OICA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/5 - Proposal for amendments to Regulation No. 13-H (Brakes of M1 and N1 vehicles)	(a)
28	(Secretariat) Summary of decisions on documents considered at the 69th session of GRRF and follow-up	(f)

Reconsideration of informal documents from the previous sessions or other Working Parties (English only)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
GRRF-67-21	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to Regulations Nos. 13, 13-H and gtr No. 8	(f)
GRRF-68-03	(OICA) OICA secretariat comments to document WP29-150-22 (Guidelines on establishing requirements for high priority warning signals)	(a)
GRRF-68-09	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 13 (other business)	(f)
WP.29-150-22	(Japan) Major Revisions made to High-priority Warning Guideline in response to the comments received by the end of December, 2009	(a)
WP.29-152-06	(Secretariat) Proposal for guidelines on the scope, administrative provisions and alternative requirements in Regulations annexed to the 1958 Agreement	(f)
WP.29-152-15	(USA) Proposal for amendments to gtr No. 8: ESC malfunction telltale	(a)

Notes:

- (a) Submitted with no change to WP.29 for consideration.
- (b) Submitted with changes to WP.29 for consideration.
- (c) Resume consideration on the basis of an official document.
- (d) Kept as reference document/continue consideration.
- (e) Revised proposal for the next session
- (f) Consideration completed or to be superseded.

Приложение II

Принятые поправки к проекту правил, касающихся систем предупреждения о выходе из полосы движения

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1 выделены жирным шрифтом (см. пункт 4 доклада).

Пункт 5.2.1.1 изменить следующим образом:

5.2.1.1 Он представляет ... пункт **6.5** (испытание на предупреждение о выходе из полосы движения) ... пункт 6.2.3".

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

"5.2.2 Система ... положений пункта **6.6** (испытание на обнаружение неисправности). Сигнал должен быть постоянным".

Пункт 6.2.3.1 изменить следующим образом:

"6.2.3.1 Видимый ... в пункте **6.5**, должен быть ... регистрируется".

Пункты 6.3–6.3.3 следует исключить.

Пункты 6.4–6.4.2, изменить нумерацию на 6.3–6.3.2.

Пункт 6.4.3, изменить нумерацию на 6.3, а текст следующим образом:

"6.3.3 В случае ... указанных в пункте **6.5**, производится ... начались".

Пункты 6.5 и 6.6, изменить нумерацию на 6.4 и 6.5.

Пункт 6.6.1, изменить нумерацию на 6.5.1, а текст следующим образом:

"6.5.1 Транспортное средство плавно движется со скоростью 65 км/ч +/- **3 км/ч** к центру испытательной полосы движения таким образом, чтобы пространственное положение транспортного средства являлось устойчивым.

... 0,1 и 0,8 м/с".

Пункты 6.6.2–6.8.1, изменить нумерацию на 6.5.2–6.7.1.

Приложение 3,

Пункт 1 изменить следующим образом:

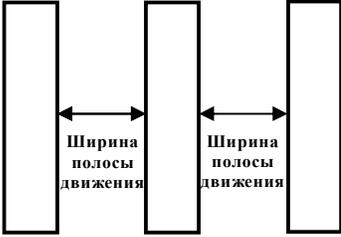
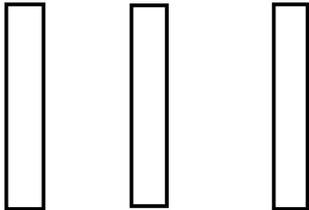
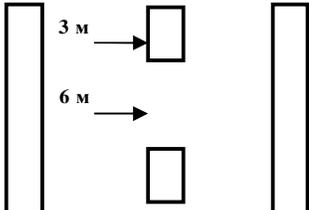
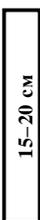
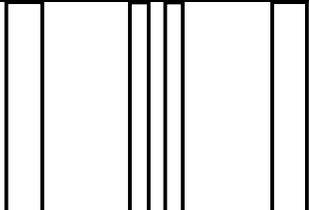
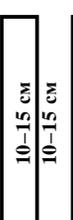
"1. Для ... в пунктах 6.2.3 и **6.5** настоящих Правил, испытание ... 3,5 м".

Пункт 3 изменить следующим образом:

"3. Таблица ... с пунктами 6.2.3 и **6.5** настоящих Правил".

Таблица 1, включить следующую дорожную разметку:

"Таблица 1

КОНФИГУРАЦИЯ			СТРАНА	ШИРИНА		
Маркировка левого края полосы движения	Осевая линия	Маркировка правого края полосы движения		Маркировка левого края полосы движения	Осевая линия	Маркировка правого края полосы движения
			Определение ширины полосы движения для целей настоящих Правил			
			КАНАДА Транспортный поток в противоположном направлении			
			КАНАДА Транспортный поток в том же направлении			
			КАНАДА Транспортный поток в противоположном направлении с запрещением смены полосы движения			

КОНФИГУРАЦИЯ			СТРАНА	ШИРИНА		
Маркировка левого края полосы движения	Осевая линия	Маркировка правого края полосы движения		Маркировка левого края полосы движения	Осевая линия	Маркировка правого края полосы движения
			КАНАДА Транспортный поток в противоположном направлении с разрешением смены полосы движения только с одной полосы движения			
			КАНАДА Сплошные линии в зонах соединения и разъединения			
Белые полосы движения			КАНАДА Направляющие линии			
			ЯПОНИЯ ¹			

¹ За исключением определенных зон (например, подъездных дорог, полос движения для тихоходных транспортных средств...).

Приложение III

Проект исправления 2 к глобальным техническим правилам (гтп) № 8

GRRF приняла документ WP.29-152-15 в изложенном ниже виде. Изменения к нынешнему тексту гтп выделены жирным шрифтом (см. пункт 10 доклада).

Пункт 5.4.3, внести следующие исправления следующим образом:

"5.4.3 Изготовитель может использовать контрольный сигнал неисправности ЭКУ в режиме мигания, указывающем, что система ЭКУ находится в рабочем состоянии **и/или что в рабочем состоянии находятся связанные с ЭКУ системы (перечисленные в пункте 5.4 i))**".

Приложение IV

Проект поправок к правилам № 13 и 13-Н

Проект дополнения 8 к поправкам серии 11 к Правилам № 13

GRRF приняла документ GRRF-69-06 Rev.1 в изложенном виде. Изменения к нынешнему тексту Правил № 13 выделены жирным шрифтом (см. пункт 13 доклада).

Включить новый пункт 2.38 следующего содержания:

"2.38 "Вид транспортного средства" – это описательный термин, обозначающий транспортное средство-тягач для полуприцепа, грузовой автомобиль, автобус, полуприцеп, полный прицеп, прицеп с центрально расположенной осью".

Приложение 19 изменить следующим образом:

"Приложение 19

Эксплуатационные испытания элементов тормозной системы

Часть 1

Эксплуатационные испытания элементов тормозной системы прицепа

1. Общие положения

В части 1 определяются процедуры, применимые при определении эксплуатационных характеристик:

...

6.6.1 Составляется протокол испытания, содержание которого должно включать по крайней мере те элементы, которые определены в добавлении 8 к настоящему приложению.

Приложение 19

Эксплуатационные испытания элементов тормозной системы

Часть 2

Эксплуатационные испытания элементов тормозной системы механического транспортного средства

1. Общие положения

В части 2 определяются процедуры, применимые при определении эксплуатационных характеристик, по следующим аспектам:

1.1 Функция обеспечения устойчивости транспортного средства.

1.1.1 Общие положения

1.1.1.1 В настоящем разделе определяется процедура выявления динамических характеристик транспортного средства, оснащенного функцией обеспечения устойчивости транспортного средства, как указано в пункте 5.2.1.32 настоящих Правил.

1.1.2 Информационный документ

1.1.2.1 Изготовитель системы передает технической службе информационный документ относительно функции(функций) контроля устойчивости транспортного средства, в связи с которой(которыми) требуется проверка рабочих характеристик. Этот документ должен содержать по крайней мере ту информацию, которая определена в добавлении 11 к настоящему приложению, и должен прилагаться к протоколу испытания в качестве добавления.

1.1.3 Определение испытываемого(испытываемых) транспортного(транспортных) средства(средств)

1.1.3.1 На основе функции(функций) контроля устойчивости, определенной(определенных) в информационном документе изготовителя системы, и с учетом ее(их) применения техническая служба проводит проверку рабочих характеристик на базе транспортного средства, которая включает один или несколько видов динамического маневрирования, определенных в пункте 2.1.3 приложения 21 к настоящим Правилам, на механическом(механических) транспортном(транспортных) средстве(средствах), представляющем(предоставляющих) вид(ы) применения, определенный(определенные) в пункте 2.1 информационного документа изготовителя системы.

1.1.3.2 При выборе механического(механических) транспортного(транспортных) средства(средств) для целей оценки учитывается также следующее:

- а) тормозная система: тормозная система испытываемого(испытываемых) транспортного(транспортных) сред-

- ства(средств), подлежащая оценке, должна соответствовать всем надлежащим требованиям настоящих Правил;
- b) категория транспортного средства – M₂, M₃, N₂, N₃;
 - c) вид транспортного средства;
 - d) конфигурация(конфигурации) транспортного средства (например, 4x2, 6x2, и т.д.): каждая из конфигураций подлежит оценке;
 - e) сторона движения (левостороннее или правостороннее движение): фактор, не создающий ограничений, – оценки не требуется;
 - f) единая передняя направляющая ось: фактор, не создающий ограничений, – оценки не требуется (см. подпункты g) и h));
 - g) дополнительные направляющие оси (например, принудительное управление, автоматическое управление): подлежит оценке;
 - h) передаточное отношение рулевого механизма: подлежит оценке – программирование на заключительном этапе изготовления или самообучающаяся система не служат ограничивающим фактором;
 - i) ведущие оси: учитываются в плане использования (неиспользования) датчиков частоты вращения колес при определении скорости транспортного средства;
 - j) подъемные мосты: определение/контроль подъемного моста и положение в поднятом состоянии подлежат оценке;
 - k) управление двигателем: коммуникационная совместимость подлежит оценке;
 - l) тип коробки передач (например, ручная, автоматизированная механическая, полуавтоматическая, автоматическая): подлежит оценке;
 - m) варианты приводов (например, замедлитель): подлежат оценке;
 - n) тип дифференциала (например, стандартный или самоблокирующийся): подлежит оценке;
 - o) блокировка(блокировки) дифференциала (по выбору водителя): подлежит(подлежат) оценке;
 - p) тип тормозной системы (например, пневматическая и гидравлическая, полностью пневматическая): подлежит оценке;
 - q) тип тормозов (дисковый, барабанный (с одним клиновым разжимом, с двойным клиновым разжимом, с кулачком-упором S-образной формы)): фактор, не создающий ограничений, однако при наличии других типов может потребоваться сопоставительное испытание;

г) конфигурации антиблокировочной тормозной системы: подлежат оценке;

с) колесная база: подлежит оценке.

Если во время проведения испытаний не имеется транспортных средств, соответствующих требованиям о минимальной и максимальной колесной базе, указанным в информационном документе, то проверка минимальной и максимальной колесной базы может быть произведена при помощи результатов проведенного изготовителем системы испытания реальных транспортных средств, колесная база которых с 20% допуском соответствует минимальным и максимальным значениям колесной базы транспортных средств, испытываемых технической службой;

т) тип колеса (односкатное или двускатное): надлежит указать в информационном документе изготовителя системы;

у) тип шины (например, конструкция, категория использования, размер): надлежит указать в информационном документе изготовителя системы;

в) ширина колеи: фактор, не создающий ограничений, – указывается в контексте оценки колебаний центра тяжести;

w) тип подвески (например, пневматическая, механическая, резиновая): подлежит оценке;

х) высота центра тяжести: подлежит оценке.

Если во время проведения испытания не имеется транспортных средств, соответствующих требованиям о максимальной высоте центра тяжести, указанным в информационном документе, то проверка этой максимальной высоты центра тяжести может быть произведена при помощи результатов проведенного изготовителем системы испытания реальных транспортных средств, у которых высота центра тяжести с 20% допуском совпадает с максимальной высотой центра тяжести транспортных средств, испытываемых технической службой;

у) положение датчика бокового ускорения: установочный пакет, указанный изготовителем системы, подлежит оценке;

z) положение датчика показателя отклонения: установочный пакет, указанный изготовителем системы, подлежит оценке.

1.1.4 График проведения испытаний

1.1.4.1 Для оценки функции контроля устойчивости транспортного средства применяемые испытания должны быть согласованы между изготовителем системы и технической службой и должны предусматривать приемлемые для оцениваемой функции

условия, которые без задействования функции контроля устойчивости приводили бы к потере контроля траектории движения либо к опрокидыванию. В протоколе испытания указываются виды динамического маневрирования, условия проведения испытаний и полученные результаты.

Оценка должна надлежащим образом включать следующее:

1.1.4.1.1 **Дополнительные направляющие оси:**

Оценка воздействия посредством сопоставления результатов, полученных в то время, когда ось функционирует в обычном режиме управления и когда управление отключено, а ось является неподвижной, если речь не идет о запрограммированном параметре на конечном этапе.

1.1.4.1.2 **Передаточное отношение рулевого механизма:**

Испытания проводятся для определения эффективности любого программирования на конечном этапе или самообучающихся систем с использованием ряда транспортных средств с различными передаточными отношениями рулевого механизма, либо же официальное утверждение ограничивается передаточными отношениями рулевого механизма транспортных средств, проходящих практические испытания.

1.1.4.1.3 **Подъемный мост:**

Испытаниям подвергается подъемный мост в поднятом и опущенном положениях с оценкой определения положения и передачи сигнала для установления признания изменения колесной базы.

1.1.4.1.4 **Управление двигателем:**

Следует продемонстрировать, что контроль за двигателем или любым другим источником (любых других источников) двигательной энергии осуществляется независимо от запроса водителя.

1.1.4.1.5 **Варианты приводов:**

Следует продемонстрировать воздействие любых вариантов, например управление замедлителем независимо от водителя при наличии замедлителя.

1.1.4.1.6 **Тип дифференциала/блокировка(блокировки) дифференциала:**

Следует продемонстрировать воздействие самоблокировки либо блокировки, выбираемого водителем, например сохранение, ограничение или отключение функции.

1.1.4.1.7 **Конфигурации антиблокировочной тормозной системы:**

Каждая из конфигураций антиблокировочной тормозной системы испытывается по меньшей мере на одном транспортном средстве.

Если функция обеспечения устойчивости транспортного средства предусмотрена при использовании различных систем (например, АБС, ЭТС), то испытания проводятся на транспортных средствах, оснащенных различными предусмотренными системами.

1.1.4.1.8 Тип подвески:

Отбор транспортных средств производится на основе типа подвески (например, пневматическая, механическая, резиновая) каждой оси или группы осей.

1.1.4.1.9 Высота центра тяжести:

Испытания проводятся на транспортных средствах в тех случаях, когда высота центра тяжести может быть скорректирована таким образом, чтобы можно было продемонстрировать, что функция контроля за опрокидыванием способна адаптироваться к изменению высоты центра тяжести.

1.1.4.1.10 Положение датчика бокового ускорения:

Эффективность датчика бокового ускорения, устанавливаемого в различных положениях на одном и том же транспортном средстве, оценивается для подтверждения установочного пакета, указанного изготовителем системы.

1.1.4.1.11 Положение датчика показателя отклонения:

Эффективность датчика показателя отклонения, устанавливаемого в различных положениях на одном и том же транспортном средстве, оценивается для подтверждения установочного пакета, указанного изготовителем системы.

1.1.4.1.12 Нагрузка

Транспортные средства испытываются как в нагруженном, так и порожнем/частично нагруженном состояниях для доказательства того, что функция обеспечения устойчивости транспортного средства способна адаптироваться к различным условиям нагрузки.

В случае тягача полуприцепа испытания проводятся следующим образом:

- a) со сцепленным полуприцепом в нагруженном и порожнем/частично нагруженном состояниях, когда функция контроля за опрокидыванием (при ее наличии) отключена;
- b) в положении без полуприцепа или нагрузки;
- c) с нагрузкой, имитирующей нагруженное состояние (без сцепки с полуприцепом).

1.1.4.2 Оценка автобусов

В случае автобусов в качестве альтернативы может производиться оценка грузовых автомобилей с таким же типом тормозной системы. Вместе с тем в протокол испытания и в последующий отчет включается по меньшей мере один автобус.

- 1.1.5 **Протокол испытания**
- 1.1.5.1 **Составляется протокол испытания, содержание которого должно включать по крайней мере те элементы, которые определены в дополнении 12 к настоящему приложению.**
- ...

Приложение 19

Добавление 7

- Информационный документ, касающийся функций обеспечения устойчивости транспортного средства (прицепа)**
- ...

Приложение 19

Добавление 8

- Протокол испытания функции обеспечения устойчивости транспортного средства (прицепа)**
- ...

Приложение 19

Добавление 11

- Информационный документ, касающийся функции обеспечения устойчивости транспортного средства (механического транспортного средства)**
- 1. **Общие положения:**
- 1.1 **наименование изготовителя**
- 1.2 **система**
- 1.3 **разновидности системы**
- 1.4 **варианты системы**
- 1.4.1 **функция контроля (траектории движения/противоопрокидывания/обе функции), включая разъяснение базовой функции и/или основных принципов контроля**
- 1.5 **конфигурации системы (в надлежащих случаях)**
- 1.6 **идентификация системы, включая идентификатор уровня программного обеспечения**
- 2. **Виды применения:**

- 2.1 перечень механических транспортных средств на основе описания и конфигурации, которые приведены в информационном документе
- 2.2 схематические диаграммы соответствующих конфигураций, установленных на механических транспортных средствах, определенных в пункте 2.1 выше, с учетом нижеследующего:
- a) подъемных мостов
 - b) направляющих осей
 - c) конфигураций антиблокировочной тормозной системы
- 2.3 область применения в зависимости от подвески:
- a) пневматической
 - b) механической
 - c) резиновой
 - d) смешанной
 - e) со стабилизатором поперечной устойчивости
- 2.4 дополнительная информация (если это применимо) для использования функций контроля траектории движения и противоопрокидывания, например о:
- a) колесной базе, колее, высоте центра тяжести
 - b) типе колеса (односкатное или двускатное) и типе шины (например, конструкция, категория использования, размер)
 - c) типе коробки передач (например, ручная, автоматизированная механическая, полуавтоматическая, автоматическая)
 - d) вариантах приводов (например, замедлитель)
 - e) типе дифференциала/блокировке (блокировках) дифференциала (например, стандартные или самоблокирующиеся, автоматические или отбираемые водителем)
 - f) управлении двигателем или любым другим источником (любыми другими источниками) движущей силы
 - g) типе тормозов
3. Описание элементов:
- 3.1 датчики, находящиеся вне регулятора
- a) функция
 - b) ограничения относительно расположения датчиков
 - c) идентификация (например, номера деталей)
- 3.2 регулятор(ы)
- a) общее описание и функция

- b) функционирование внутренних датчиков (если это применимо)
 - c) идентификация аппаратных средств (например, номера частей)
 - d) идентификация программного обеспечения
 - e) ограничения относительно расположения регулятора (регуляторов)
 - f) дополнительные аспекты
- 3.3 модуляторы**
- a) общее описание и функция
 - b) идентификация аппаратных средств (например, номера деталей)
 - c) идентификация программного обеспечения (если это применимо)
 - d) ограничения
- 3.4 электрическое оборудование**
- a) принципиальные схемы
 - b) методы энергоснабжения
- 3.5 пневмоприводы**
- схематическое изображение системы, включая конфигурации антиблокировочной тормозной системы, связанные с типами механических транспортных средств, определенных в пункте 2.1 настоящего добавления
- 3.6 аспекты безопасности электронной системы в соответствии с приложением 18 к настоящим Правилам**
- 3.7 электромагнитная совместимость**
- 3.7.1 документация, свидетельствующая о соответствии Правилам № 10, как это предусмотрено в пункте 5.1.1.4 настоящих Правил**

Приложение 19

Добавление 12

Протокол испытания функции обеспечения устойчивости транспортного средства (механического транспортного средства)

Протокол испытания №:

- 1. Идентификация:**
 - 1.1** изготовитель системы обеспечения устойчивости транспортного средства (наименование и адрес)
 - 1.2** податель заявки (если не является изготовителем)

- 1.3 системы
- 1.3.1 разновидности системы
- 1.3.2 варианты системы
- 1.3.2.1 функции контроля
- 2. Система (системы) и установки:
 - 2.1 конфигурации антиблокировочной тормозной системы
 - 2.2 виды применения транспортного средства
 - 2.2.1 категория транспортного средства (например, N₂, N₃ и т.д.)
 - 2.2.2 вид транспортного средства
 - 2.2.3 конфигурация (конфигурации) транспортного средства (например, 4x2, 6x2 и т.д.)
 - 2.2.4 программирование конечного этапа
 - 2.3 идентификация системы
 - 2.4 функциональное описание
 - 2.4.1 контроль траектории движения
 - 2.4.2 контроль за опрокидыванием
 - 2.4.3 функционирование на низкой скорости
 - 2.4.4 режим движения вне дороги
 - 2.4.5 варианты привода
 - 2.5 компоненты
 - 2.6 определение и функционирование прицепа
 - 2.7 предупреждение о вмешательстве в работу
 - 2.8 предупреждение о неисправности
 - 2.9 включение стоп-сигналов
- 3.0 Переменные характеристики транспортного средства, подвергаемые оценке:
 - 3.1 общие положения
 - 3.2 тип тормозной системы
 - 3.3 тип тормозов
 - 3.4 центр тяжести
 - 3.5 управление двигателем или другим(и) источником (источниками) движущей силы
 - 3.6 тип коробки передач
 - 3.7 установочные конфигурации
 - 3.8 подъемные мосты
 - 3.9 воздействие переменных нагрузок
 - 3.9.1 контроль за опрокидыванием

- 3.9.2 контроль траектории движения
- 3.10 передаточные отношения рулевого механизма
- 3.11 дополнительные направляющие или управляемые оси
- 3.12 подвеска
- 3.13 ширина колеи
- 3.14 датчик(и) показателя отклонения и бокового ускорения
- 3.15 колесная база
- 3.16 тип колеса, тип шины, размер шины
- 4. Установочные пределы:
 - 4.1 тип подвески
 - 4.2 тип тормозов
 - 4.3 местонахождение элементов
 - 4.3.1 место установки датчика (датчиков) показателя отклонения и бокового ускорения
 - 4.4 конфигурация (конфигурации) антиблокировочной тормозной системы
 - 4.5 дополнительная управляемая ось
 - 4.6 дополнительные рекомендации и ограничения
 - 4.6.1 тип тормозной системы
 - 4.6.2 управление двигателем или другим источником (другими источниками) движущей силы
 - 4.6.3 подъемные мосты
- 5. Дата проведения и результаты испытания:
 - 5.1 данные об испытываемом транспортном средстве (включая спецификацию и функционирование любого прицепа (любых прицепов), используемого (используемых) в ходе испытания (испытаний))
 - 5.2 информация об испытательной поверхности
 - 5.2.1 поверхность с высоким коэффициентом сцепления
 - 5.2.2 поверхность с низким коэффициентом сцепления
 - 5.3 измерения и получение данных
 - 5.4 условия и процедуры проведения испытания
 - 5.4.1 испытания транспортных средств
 - 5.4.1.1 контроль траектории движения
 - 5.4.2 контроль за опрокидыванием
 - 5.5 дополнительная информация
 - 5.6 результаты испытаний
 - 5.6.1 испытания транспортных средств

- 5.6.1.1 контроль траектории движения
- 5.6.1.2 контроль за опрокидыванием
- 5.7 оценка в соответствии с приложением 18 к настоящим Правилам
- 5.8 соответствие Правилам № 10
- 6. Добавления¹
- 7. Дата проведения испытания:
- 8. Данное испытание было проведено, и его результаты были сообщены в соответствии с частью 2 приложения 19 к Правилам № 13 с последними поправками серии...
техническая служба², проводившая испытание
подпись: дата:
- 9. Орган, предоставивший официальное утверждение²
подпись: дата:

¹ Прилагаются данные о результатах испытания, представляемые поставщиком системы для доказательства приемлемости допусков, указанных в пунктах 1.1.3.2 s) и 1.1.3.2 x) части 2 приложения 19.

² Подписывается различными лицами, даже если техническая служба и орган, предоставивший официальное утверждение, являются одной и той же организацией, либо в противном случае вместе с протоколом выдается отдельное разрешение органом, предоставившим официальное утверждение".

Приложение 21 изменить следующим образом:

"Приложение 21

Особые требования к транспортным средствам, оснащенным функцией обеспечения устойчивости транспортного средства

- 1. Общие положения
- 1.1 В настоящем приложении определяются... настоящих Правил.
- 1.2 При выполнении требований настоящего приложения "прочие транспортные средства", упомянутые в пунктах 2.1.3 и 2.2.3, не должны различаться по меньшей мере по следующим крайне важным аспектам:
 - 1.1.1 вид транспортного средства,
 - 1.1.2 в случае механических транспортных средств конфигурация оси (например, 4x2, 6x2, 6x4);
 - 1.2.3 в случае прицепов число осей и колесные характеристики;
 - 1.2.4 передаточное отношение рулевого механизма в случае транспортных средств с механическим приводом, если функция

обеспечения устойчивости транспортного средства не предусматривает его в качестве аспекта программирования на окончательном этапе либо аспекта самообучения;

1.2.5 дополнительные управляемые оси в случае механического привода и управляемые оси в случае прицепов;

1.2.6 подъемные мосты;

...

2.1.3 Функция обеспечения устойчивости транспортного средства должна быть продемонстрирована технической службой при помощи динамического маневрирования на одном транспортном средстве, **которое оснащено такой же функцией обеспечения устойчивости транспортного средства, как и то транспортное средство, которое подлежит официальному утверждению.** Это можно сделать при помощи сопоставления результатов, полученных при включении и отключении функции обеспечения устойчивости транспортного средства при конкретной нагрузке. В качестве альтернативы динамическому маневрированию на других транспортных средствах (и в других условиях нагрузки), оснащенных такой же системой обеспечения устойчивости, могут быть представлены результаты фактических испытаний транспортных средств либо компьютерного моделирования этих испытаний.

В качестве альтернативы вышеизложенному может использоваться протокол испытаний, соответствующий пункту 1.1 части 2 приложения 19.

Порядок использования..... с использованием отобранного (отобранных) вида (видов) моделирования.

...

2.2.3 Функция обеспечения устойчивости транспортного средства должна быть продемонстрирована технической службе путем динамического маневрирования на одном транспортном средстве, **которое оснащено такой же функцией обеспечения устойчивости транспортного средства, как и то транспортное средство, которое подлежит официальному утверждению.** Это можно сделать при помощи сопоставления результатов, полученных при включении и отключении функции обеспечения устойчивости транспортного средства при конкретной нагрузке. В качестве альтернативы динамическому маневрированию на других транспортных средствах (и в других условиях нагрузки), оснащенных такой же системой обеспечения устойчивости, могут быть представлены результаты фактических испытаний транспортных средств либо компьютерного моделирования этих испытаний.

В качестве альтернативы вышеизложенному может использоваться протокол испытаний, соответствующий пункту 6 части 1 приложения 19.

Порядок использования..... с использованием отобранного (отобранных) вида (видов) моделирования.

...

Приложение 21, добавление 2, пункт 2.3 изменить следующим образом:

"2.3 Моделирующее устройство считается аттестованным, когда параметры его функционирования сопоставимы с результатами практических испытаний на **том же (тех же) транспортном средстве (транспортных средствах)**, проводящихся при помощи маневра (маневров), выбранного (выбранных) **из тех, которые определены** соответственно в пункте 2.1.3 или 2.2.3 приложения 21.

Моделирующее устройство используется лишь применительно к тем аспектам, по которым было произведено сопоставление между практическими испытаниями транспортного средства и имитационными испытаниями. Сопоставления производятся в нагруженном и порожнем состоянии для доказательства того, что различные условия могут быть надлежащим образом скорректированы, и для подтверждения экстремальных параметров, подлежащих моделированию, например:

- a) транспортное средство с наименее длинной колесной базой и максимально высоким центром тяжести;
- b) транспортное средство с максимально длинной колесной базой и максимально высоким центром тяжести.

В случае испытания по круговой траектории в постоянном режиме в качестве средства для сопоставления используется градиент недостаточной проворачиваемости руля.

В случае динамического маневра средством для сопоставления служит соотношение задействованной и далее используемой функции обеспечения устойчивости транспортного средства при моделировании и при практическом испытании транспортного средства".

Приложение 21, добавление 3

Включить новый пункт 2–2.5 следующего содержания:

- "2. **Средство моделирования**
- 2.1 метод моделирования (общее описание с учетом требований пункта 1.1 Добавления 2 к приложению 21)
 - 2.2 аппаратное программное моделирование (см. пункт 1.2 добавления 2 к приложению 21)
 - 2.3 условия нагрузки транспортного средства (см. пункт 1.4 добавления 2 к приложению 21)
 - 2.4 аттестация (см. пункт 2 добавления 2 к приложению 21)
 - 2.5 параметры движения (см. пункт 2.1 добавления 2 к приложению 21)"

Пункт 2 (прежний), изменить нумерацию на 3.

Пункт 2.1 (прежний), изменить нумерацию на 3.1, а текст следующим образом:

"3.1 Вид транспортного средства (например, грузовой автомобиль, тягач для полуприцепа, автобус, полуприцеп, прицеп с центральной осью, полный прицеп)"

Пункты 2.2 (прежний)–5, изменить нумерацию на 3.2–6.

Проект исправления 1 к дополнению 9 к Правилам № 13-Н

Документ GRRF-69-27 принят в изложенном ниже виде. Принятые изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

*Пункты 2.34.1 и 2.34.2, изменить следующим образом (с добавлением новой сноски *):*

- 2.34.1 "система вспомогательного торможения категории А" означает систему, которая идентифицирует режим экстренного торможения **главным образом*** исходя из усилия, прилагаемого водителем к педали тормоза;
- 2.34.2 "система вспомогательного торможения категории В" означает систему, которая идентифицирует режим экстренного торможения **главным образом*** исходя из скорости нажатия водителем на педаль тормоза.

*** В соответствии с заявлением изготовителя транспортного средства.**

Пункт 2.34.3 следует исключить.

Приложение 1

Пункт 22.1 изменить следующим образом:

"22.1 Система вспомогательного торможения категории **A/B 2/**"

Пункт 22.1.3 следует исключить.

Приложение 9, раздел В

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"1.2 Общие требования в отношении характеристик эффективности систем **СВТ категории "В"**

Когда система идентифицирует... цикличности".

Пункт 2.1.6 изменить следующим образом:

"2.1.6 **Скорость** хода педали тормоза (v_p), измеренная в центре... изменения".

Пункты 5–5.2 следует исключить.

Приложение 9, добавление 4

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"1.2 Нажатие на педаль тормоза... (без срабатывания СВТ в случае **систем категории "В"**) с целью обеспечить... цикличности (рис. 3)".

Пункт 1.3 изменить следующим образом:

- "1.3 Полное замедление... через 2 секунды. После достижения полного замедления **на педаль тормоза оказывается воздействие таким образом, чтобы обеспечить полную цикличность срабатывания АБС.** Время полного срабатывания... замедления (см. рис. 3)".

Приложение V

Проект поправок к Правилам № 55

Принятые изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4 (документ GRRF-69-24-Rev.15, воспроизведенный ниже) выделены жирным шрифтом (см. пункт 22 доклада).

Приложение 7, включить новый пункт 1.2.3 следующего содержания:

"1.2.3 Конструкция сцепного устройства, включая сцепную головку, предназначенную для использования на прицепах с центральной осью категорий O₁ и O₂, не должно допускать врезания сцепной головки в грунт в случае ее расщепления с основным сцепным устройством".

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 64

GRRF-69-25 принят в изложенном ниже виде. Изменения к Правилам № 64 выделены жирным шрифтом (см. пункт 29 доклада).

Пункт 5.1.4.1.1 изменить следующим образом:

"5.1.4.1.1 На наружной стороне колеса

Требования настоящего пункта применяются только в отношении запасного колеса с надетой на него шиной для временного использования типа 4, определение которого содержится в пункте 2.10.4 и которое поставляется для эксплуатации на транспортном средстве категорий **M₁** и **N₁**".

Приложение VII

Проект исправления 1 к пересмотру 2 Правил № 75

GRRF-69-07 принят в изложенном ниже виде (см. пункт 33 доклада).

1. Пункт 6.2.1.1

Вместо "пункт 3.1.12" *читать* "пункт 3.1.14".

2. Приложение 3, схема размещения маркировки шины, подпункт d)

Вместо "пункт 3.1.12" *читать* "пункт 3.1.14".

3. Приложение 5, таблица 1

В тексте на английском языке *вместо* "Largeur hors tout maximale" *читать* "Maximum overall width".

3. Приложение 5, таблицы 2–7, колонка 5, "шапка"

Вместо "ширина профиля" *читать* "максимальная габаритная ширина".

4. Приложение 6, пункт 1, таблица

В тексте на английском языке *вместо* "F à P" *читать* "F to P".

В тексте на английском языке *вместо* "F à M" *читать* "F to M".

Приложение VIII

Неофициальные группы GRRF

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
по гтп, касающимся шин	г-н И. Ярнолд (Соединенное Королевство) тел.: +44 207 944 2080 факс: +44 207 944 2169 электронная почта: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	г-н Ж.-К. Нуаром (ЕТОПОК) тел.: +32 2 344 4059 факс: +32 2 344 1234 электронная почта: info@etrto.org
по автоматическим системам экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (АСЭТ/СПВП)	г-н Дж. Рендерс (ЕК) тел.: +32 2 2969962 факс: +32 2 2969637 электронная почта: johansen.renders@ec.europa.eu	г-н О. Фонтен (МОПАП) тел.: +33 1-43590013 факс: +33 1-45638441 электронная почта: ofontaine@oica.net
по альтернативному методу оценки системы электронного контроля устойчивости транспортного средства (АМЭКУТС)	г-н М. Локюфьер (Бельгия) тел.: +32 2-2773578 факс: +32 2-2774021 электронная почта: michel.locqufier@mobilite.fgov.be	г-н П. Дженнисон (КСАОД) тел.: +49 893-5472131 факс: +49 893-5472535 электронная почта: paul.jennison@knorr-bremse.com
по сигналам, связанным с торможением и передаваемым буксируемыми и буксирующими транспортными средствами друг другу (СТСПТ)	г-н А. Гуннериуссон 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