


**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 первая сессия**  
 Женева, 13–15 сентября 2011 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения и  
ходовой части о работе ее семьдесят первой сессии  
(13–15 сентября 2011 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) .....	3–15	3
IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня) .....	10–25	5
A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ) .....	10–14	5
B. Тормозная система прицепа.....	15–16	6
C. Полностью автоматизированные сцепные устройства (ПАСУ) .....	17	6
D. Уточнения.....	18–21	7
E. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).....	22–24	7
F. Прочие вопросы .....	25	8
V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня) .....	26	8

VI.	Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 5 повестки дня) .....	27–28	8
VII.	Шины (пункт 6 повестки дня).....	29–38	9
	А. Глобальные технические правила, касающиеся шин.....	29	9
	В. Правила № 30 (пневматические шины) .....	30–31	9
	С. Правила № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств) .....	32	9
	Д. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, их сцепление на мокрых поверхностях и сопротивление качению) .....	33–38	10
	Е. Прочие вопросы .....	39	11
VIII.	Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня).....	40–41	11
	А. Выражение признательности.....	40–41	11
IX.	Выборы должностных лиц (пункт 8 повестки дня) .....	42	11
X.	Предварительная повестка дня семьдесят второй сессии .....	43	11
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии .....		12
II.	Принятые поправки к проекту правил об опережающих системах экстренного торможения .....		15
III.	Проекты поправок к Правилам № 13.....		20
IV.	Проекты поправок к Правилам № 117 .....		22
V.	Неофициальные группы GRRF .....		28

## I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою семьдесят первую сессию 13–15 сентября 2011 года в Женеве под председательством г-на С. Соппа (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и TRANS/WP.29/90/Amend.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), 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/2011/28  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/28/Add.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/28/Add.2  
неофициальный документ GRRF-71-01

2. GRRF утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/28 и Addenda 1 и 2), а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня GRRF-71-01.

## III. Опережающие системы экстренного торможения

(пункт 2 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2011/92  
ECE/TRANS/WP.29/2011/93  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/39  
неофициальные документы GRRF-71-16, GRRF-71-23,  
GRRF-71-24, GRRF-71-25, GRRF-71-26, GRRF-71-27-Rev.1 и  
GRRF-71-30-Rev.2

3. GRRF сосредоточила свою работу на тексте, заключенном в квадратные скобки в документах ECE/TRANS/WP.29/2011/92 (этап 1 – первоначальный вариант правил об опережающих системах экстренного торможения) и ECE/TRANS/WP.29/2011/93 (этап 2 – поправки серии 01 к правилам), которые

были включены в повестку дня сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2011 года: предписания, касающиеся транспортных средств, у которых задняя ось не оснащена пневматической подвеской; предписания, касающиеся транспортных средств категорий N<sub>2</sub> и M<sub>2</sub>; предписания, касающиеся транспортных средств, не оборудованных пневматической тормозной системой, и переходные положения между этапом 1 и этапом 2.

4. Председатель неофициальной группы по опережающим системам экстренного торможения и предупреждения о выходе из полосы движения (ОСЭТ/СПВП) сообщил о прогрессе в работе этой неофициальной группы, достигнутом после окончания последней сессии GRRF до совещания, проведенного 12 сентября 2011 года совместно с сессией самой GRRF. Он представил документ GRRF-71-25 в качестве итога дискуссии, проведенной неофициальной группой. В частности, было предложено рассмотреть в преамбуле к правилам транспортные средства, у которых задняя ось не оснащена пневматической подвеской. Эксперт от МОПАП предложил в документе GRRF-71-24 добавить в пункт 5.1 возможность "факультативного" официального утверждения типа для транспортных средств, у которых задняя ось не оснащена пневматической подвеской. Эксперт от Германии поддержал это предложение. Секретариат и эксперт от ЕК высказали мнение, что эти транспортные средства уже рассматриваются в преамбуле (см. выше) и что такая формулировка в пункте 5.1 ведет к путанице, поскольку правила ЕЭК ООН по определению являются факультативными. Кроме того, секретариату не ясно, какие предписания будут применяться к этим транспортным средствам. GRRF не удалось принять окончательного решения по данному предложению МОПАП, и было решено предоставить Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) право решить вопрос о том, является ли "факультативное" официальное утверждение типа в пункте 5.1 надлежащим для транспортных средств, у которых задняя ось не оснащена пневматической подвеской.

5. Эксперт от МОПАП предложил в документе GRRF-71-24, заменяющем собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/39, исключить из области применения первоначального варианта правил об ОСЭТ следующие транспортные средства: транспортные средства категории N<sub>2</sub> менее 8 т, транспортные средства категории M<sub>2</sub> и транспортные средства, не оборудованные пневматической тормозной системой. После обсуждения GRRF поддержала это предложение.

6. В отношении поправок серии 01 эксперт от МОПАП предложил в документе GRRF-71-24 включить в область применения правил все транспортные средства категорий N<sub>2</sub> и M<sub>2</sub>. Однако в случае транспортных средств категории N<sub>2</sub> менее 8 т и транспортных средств категории M<sub>2</sub> было предложено установить в приложении 3 предельные значения на более позднем этапе (до 1 ноября 2016 года), с тем чтобы предоставить GRRF больше времени для разработки специальных предписаний для этих транспортных средств. GRRF поддержала данное предложение, но с альтернативной формулировкой, предложенной экспертом от ЕК в документе GRRF-71-26. GRRF обязалась разработать эти предписания в предложенные сроки.

7. В связи со временем срабатывания для первого режима предупреждения в отношении движущейся цели с учетом требований о предупреждении столкновения (т.е. рубрики E1 и E2 в таблице, содержащейся в документе GRRF-70-06), GRRF напомнила о том, что эксперт от Германии отдает предпочтение 2-секундному значению, в частности по правовым соображениям. Вместе с тем, поскольку большинство экспертов высказались за использование значения в 1,4 секунды, GRRF предложила опустить квадратные скобки, в которые взято

значение в 1,4 секунды в таблице в приложении 3 к документам ECE/TRANS/WP.29/2011/92 и ECE/TRANS/WP.29/2011/93. Поскольку требования, указанные в строках 1 и 2 в документах ECE/TRANS/WP.29/2011/92 и ECE/TRANS/WP.29/2011/93, стали идентичными, GRRF решила объединить эти две строки таблицы.

8. GRRF рассмотрела документы GRRF-71-16 (МОПАП) и GRRF-71-23 (ЕК), содержащие поправки к переходным положениям поправок серии 01. Поскольку GRRF не смогла принять окончательного решения, она просила секретариат подготовить проект переходных положений в соответствии с целями, поставленными в документе GRRF-71-30. После обсуждения GRRF приняла документ GRRF-71-30-Rev.2, который приводится в приложении II. Один пункт, в котором воспроизводится текст Соглашения 1958 года, был оставлен в квадратных скобках для принятия по нему окончательного решения WP.29 на его сессии в ноябре 2011 года.

9. После завершения обсуждения GRRF приняла документ GRRF-71-27-Rev.1, приводимый в приложении II, и просила секретариат представить его WP.29 и Административному комитету Соглашения 1958 года (АС.1) в качестве поправок к документам ECE/TRANS/WP.29/2011/92 и ECE/TRANS/WP.29/2011/93 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года.

#### **IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение)**

(пункт 3 повестки дня)

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2011/94  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/36  
неофициальные документы GRRF-71-03, GRRF-71-08,  
GRRF-71-15, GRRF-71-17, GRRF-71-20 и GRRF-71-21

10. Секретариат неофициальной группы по альтернативному методу оценки системы электронного контроля устойчивости транспортного средства (АМЭКУТС) представил документ GRRF-71-03, дополняющий документ ECE/TRANS/WP.29/2011/94. В документе GRRF-71-21 эксперт от Германии высказал озабоченность с юридической точки зрения по поводу общего подхода в рамках альтернативного метода оценки ЭКУ, предложенного в документе ECE/TRANS/WP.29/2011/94. Эксперт от ЕК не поддержал это мнение и предложил обсудить данный вопрос на европейском уровне и при необходимости поднять его на уровне WP.29. В заключение GRRF приняла документ GRRF-71-03, приводимый в приложении III, и просила секретариат представить его WP.29 и АС.1 в качестве поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/94 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2011 года.

11. Председатель группы по АМЭКУТС сообщил о результатах работы его группы (GRRF-71-20) за период после последней сессии GRRF. GRRF отметила, что следующее совещание планируется провести 18 октября 2011 года и что GRRF должно быть представлено предложение по средствам моделирования для рассмотрения на ее сессии в феврале 2012 года.

12. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/36, уточняющий, что в случае переоборудованных транспортных средств протокол испытания ЭКУ может использоваться только с согласия держателя

первоначального официального утверждения тормозной системы транспортного средства. Секретариат группы по АМЭКУТС в документе GRRF-71-15 внес предложение о том, что информация должна предоставляться только изготовителю оригинальной официально утвержденной тормозной системы. GRRF решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии на основе пересмотренного текста КСАОД и МОПАП, объединяющего эти два предложения.

13. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-71-17 относительно освобождений от требований об ЭКУ. GRRF в принципе согласилась перенести освобождения от требований об ЭКУ из сноски 12 в основной текст Правил. Однако GRRF не удалось прийти к окончательному решению о дополнительных освобождениях, предложенных в документе GRRF-71-17. GRRF решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей февральской сессии 2012 года на основе пересмотренного предложения эксперта от МОПАП.

14. Эксперт от Австралии предложил в документе GRRF-71-08 включить в Правила № 13 требования об обязательной установке ЭКУ на транспортных средствах категории N<sub>1</sub>. Предварительное мнение GRRF состояло в том, что Договаривающиеся стороны уже могут применять ЭКУ на транспортных средствах категории N<sub>1</sub> (на основании пункта 5.2.1.33) или через посредство Правил R13-Н. Австралии было предложено рассмотреть замечания и при необходимости вновь поднять этот вопрос на февральской сессии 2012 года.

## **В. Тормозная система прицепа**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/33  
неофициальные документы GRRF-71-18 и GRRF-71-19

15. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/33, разрешающий изготовителям прицепов оборудовать полуприцепы для достижения большего замедления. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/33 без поправок и просила секретариат представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2012 года в качестве проекта дополнения 10 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

16. Эксперт от Дании представил документы GRRF-71-18 и GRRF-71-19, направленные на то, чтобы повысить совместимость между тормозными системами грузовых автомобилей и прицепов. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии. К секретариату была обращена просьба распространить документы GRRF-71-18 и GRRF-71-19 под официальным условным обозначением, если от Дании не будет получено пересмотренное предложение.

## **С. Полностью автоматизированные сцепные устройства (ПАСУ)**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-71-22 и ACV-01-04-Rev.1

17. Председатель неофициальной группы по автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТ) (бывшая группа по ПАСУ) сообщил о результатах работы, проделанной группой (GRRF-71-22). GRRF вновь обсудила сферу деятельности этой группы и предложила неофициальной группе уточнить ее круг ведения (в настоящее время ACV-01-04-Rev.1) к сессии GRRF, которая состоится в феврале 2012 года.

## **D. Уточнения**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21 и Corr.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/32  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35  
неофициальный документ GRRF-69-18

18. Эксперт от Индии снял с рассмотрения документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19 и GRRF-69-18, уточняющие Правила № 13-Н в отношении систем вспомогательного торможения (СВТ).

19. 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 предложили в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34 альтернативную формулировку динамичной ссылки. Председатель GRRF предложил запросить у WP.29 указания по этому вопросу, который касается не только GRRF, но и всех групп экспертов.

20. GRRF рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/32 с исправлением к рисунку в Правилах № 13. GRRF отметила, что секретариат уже включил это исправление в пересмотренный вариант 7 Правил № 13.

21. Эксперты от КСАОД и МОПАП представили документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35, уточняющий уровни эффективности торможения при различных положениях ключа зажигания. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила рассмотреть на своей следующей сессии пересмотренное предложение КСАОД и МОПАП, учитывающее полученные замечания.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/32  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/37  
неофициальные документы GRRF-71-14 и GRSG-101-02

22. GRRF рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/37, GRRF-71-14 и GRSG-101-02, содержащие предложение о перенесении всех условных обозначений, связанных с ЭКУ, из Правил № 13 и 13-Н в Правила № 121. GRRF в принципе одобрила документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/37, GRRF-71-14 и GRSG-101-02. GRRF решила рассмотреть поправку к Правилам № 13 и 13-Н на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения МОПАП. Эксперт от Канады пояснил обоснование к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/37, который нацелен на то, чтобы избежать использования условного обозначения ЭКУ в различных цветах для передачи различных смыслов. Канада высказала мысль о том, что лицам, страдающим дальтонизмом, трудно будет идентифицировать сигнал. Несмотря на незначительную поддержку отдельных поправок к Правилам № 13-Н, GRRF поддержала принцип определения условных обозначений в Правилах № 121 и отметила

элементы совпадения с более широкими дискуссиями в рамках Рабочей группы по общим вопросам, связанным с безопасностью (GRSG).

23. В соответствии с просьбой GRSG (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/79, пункт 31) GRRF рассмотрела и поддержала документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/32, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7 и адаптирующий требования, касающиеся условных обозначений, связанных с торможением, к техническому прогрессу.

24. Секретариату было предложено проинформировать GRSG об итогах обсуждения в рамках GRRF.

## **F. Прочие вопросы**

25. GRRF отметила, что по этому пункту повестки дня никаких документов представлено не было.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/7  
неофициальные документы GRRF-71-05 and GRRF-71-07

26. Эксперт от Германии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/7 и GRRF-71-05 с уточнением понятия сцепного устройства типа сцепной тяги. Он также представил документ GRRF-71-07 с обновлениями положений Правил по ряду вопросов, в частности с целью охвата инновационных устройств. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила вновь рассмотреть этот вопрос на своей сессии в феврале 2012 года на основе пересмотренного предложения эксперта от Германии, объединяющего документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/7, GRRF-71-05 и GRRF-71-07.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/38  
неофициальный документ GRRF-71-02

27. GRRF рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/38, подготовленный экспертами от КСАОД и МОПАП, с уточнением поправок серии 02 к Правилам № 90. GRRF приняла приведенное ниже предложение с поправками и просила секретариат представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2012 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 90.

Стр. 18 (текста на английском языке), пункт 4.2.1.1.3, четвертый подпункт

*Вместо "менее 300 циклов" читать "менее 250 циклов".*

28. GRRF рассмотрела документ GRRF-71-02, представленный экспертом от ФЭПФМ, с предложением о том, чтобы не требовать проведения испытания для "идентичных" сменных тормозных накладок, как в случае "идентичных" сменных дисков и барабанов. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и решила вновь рассмотреть это предложение под официальным условным обозначением.



## **VII. Шины**

(пункт 6 повестки дня)

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

*Документация:* неофициальный документ GRRF-71-32

29. Председатель неофициальной группы по гтп, касающимся шин, сообщил о прогрессе, достигнутом группой в ее работе. GRRF отметила, что эта группа вновь соберется на совещание 16 сентября 2011 года и что предложение должно быть представлено GRRF для рассмотрения на ее февральской сессии 2012 года. GRRF решила передать документ GRRF-71-32, представленный экспертом от Индии, на рассмотрение неофициальной группы.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14  
неофициальные документы GRRF-71-28 и GRRF-71-31

30. Эксперт от ЕТОПОК сослался на документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14, предусматривающие согласование определений, используемых в Правилах № 30 и 54, с определениями, содержащимися в поправках серии 02 к Правилам № 117. Эксперт от Германии подчеркнул, что некоторые из предлагаемых определений отличаются от определений, используемых в Европейском союзе. Эксперт от Франции предложил в документе GRRF-71-31 дополнительно проработать определение зимней шины и согласовать требования к маркировке зимних шин, содержащиеся в Правилах № 30, 54 и 117. GRRF решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в феврале 2012 года на основе предложения, которое будет подготовлено Францией в сотрудничестве с экспертами от Германии, Европейской комиссии, МОПАП, ЕТОПОК и всеми заинтересованными экспертами (координатор: г-н Лейскай от Франции: lescail@utac.com).

31. GRRF решила рассмотреть документ GRRF-71-28 на своей следующей сессии и поручила секретариату представить его под официальным условным обозначением.

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

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

32. Ввиду недостатка времени GRRF решила рассмотреть документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31 и GRRF-71-13 на своей следующей сессии.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30  
неофициальные документы GRRF-69-23, GRRF-71-04,  
GRRF-71-06, GRRF-71-09, GRRF-71-10, GRRF-71-11 и  
GRRF-71-12 и GRRF-71-29

33. 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 внес на рассмотрение документ GRRF-69-23, направленный на улучшение формулировки предложения ЕК. Кроме того, эксперт от ЕТОПОК представил в документе GRRF-71-10 научные данные в обоснование документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12. Эксперт от Германии высказал сомнения в отношении использования ссылок на частные стандарты, такие как стандарты Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), которые не имеются в открытом доступе. Председатель GRRF предложил запросить у WP.29 указания по этому сквозному вопросу. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12 с поправками, содержащимися в приложении IV, и решила направить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2012 года в качестве части проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 при условии их окончательного рассмотрения GRRF на ее сессии в феврале 2012 года (см. также пункт 35).

34. GRRF с интересом восприняла сделанную экспертом от имени ИСО презентацию (GRRF-71-06), посвященную разработанному ИСО новому методу проведения испытания на сцепление шин на мокрых поверхностях для автобусов и грузовых автомобилей, разработанного ISO. Дополнительную информацию можно получить от г-на Г. Димитри ([georges.dimitri@fr.michelin.com](mailto:georges.dimitri@fr.michelin.com)) или г-на А. Драйдена ([dryden@iso.org](mailto:dryden@iso.org)).

35. Эксперт от ЕТОПОК представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30, GRRF-71-04 и GRRF-71-12, посвященные новому методу определения зимних шин С3. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30 с поправками, изложенными в приложении IV, и решила направить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2012 года в качестве части проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 (см. также пункт 33) при условии его окончательного рассмотрения GRRF на ее сессии в феврале 2012 года, а также рассмотрения предложения рабочей группы по вопросам шума (GRB).

36. Ввиду недостатка времени GRRF решила рассмотреть на своей следующей сессии документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 и GRRF-71-11 относительно альтернативного метода определения зимних шин С2. После принятия документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30 GRRF решила исключить из повестки дня документ GRRF-71-09, объединяющий документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30.

37. GRRF решила рассмотреть документ GRRF-71-29 под официальным условным обозначением на своей следующей сессии.

38. Секретариату было поручено проинформировать GRB об итогах обсуждения GRRF Правил № 117.

## **Е. Прочие вопросы**

39. В рамках этого пункта повестки дня никаких документов представлено не было.

## **VIII. Прочие вопросы**

(пункт 7 повестки дня)

### **А. Выражение признательности**

40. Председатель GRRF поблагодарил г-на Гауппа (Германия) за весомый вклад, который он вносил в работу GRRF в качестве эксперта в течение более 20 лет, и по случаю его выхода на пенсию пожелал ему здоровья, счастья и долгих лет жизни.

41. Узнав также о том, что г-н Застроу (МОПАП) более не будет участвовать в работе сессий GRRF, Председатель GRRF поблагодарил его за высокопрофессиональный вклад, который он вносил в работу GRRF в течение семи лет. GRRF пожелала ему всяческих успехов в выполнении его новых обязанностей.

## **IX. Выборы должностных лиц**

(пункт 8 повестки дня)

*Документация:* TRANS/WP.29/690 и TRANS/WP.29/690/Amend.1

42. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (TRANS/WP.29/690 с поправками, внесенными на основании Amendment 1) GRRF объявила о проведении выборов должностных лиц во вторник в первой половине дня. Председателем нынешней сессии GRRF и ее сессий, запланированных на 2012 год, был единодушно избран г-н С. Сопп (Соединенное Королевство).

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

43. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня своей семьдесят второй сессии, которая должна состояться в Женеве с 20 (вторая половина дня) по 24 (первая половина дня) февраля 2012 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

#### Перечень неофициальных документов (GRRF-71-....) сессии (только на английском языке)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRRF Chair) Running order of the provisional agenda of the 71st session of GRRF	(f)
2	(FEMFM) Draft Proposal for amendment of Regulation No. 90	(c)
3	(AMEVSC ) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/2011/94 – Proposal for amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(a)
4	(ETRTO) Proposal for corrigendum to document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30 – (ETRTO) – Proposal for amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion) (C3 tyres)	(a)
5	(Germany) Proposal for amendments to Regulation No. 55 (Mechanical couplings)	(e)
6	(ISO) ISO 15222:2011– Overview	(f)
7	(Germany) Proposal for amendments to Regulation No. 55 (Mechanical couplings)	(e)
8	(Australia) Proposal for draft amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(e)
9	(ETRTO) Proposal for merging ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30 related to amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion)	(f)
10	(ETRTO) Proposal for amendment to Regulation N° 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion) (Wet grip C1 tyres)	(f)
11	(ETRTO) Proposal for amendment to Regulation N° 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion) (Snow test C2 tyres)	(d)
12	(ETRTO) Proposal for amendment to Regulation N° 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion) (Snow test C3 tyres)	(f)
13	(ETRTO) Proposal for amendment to Regulation N° 106 (Tyres for agricultural vehicles)	(d)
14	(OICA) Proposal for amendments to Regulation Nos. 13-H and 13 (Brakes of vehicles)	(e)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
15	(AMEVSC) Alternative proposal to the amendment proposed in ECE/TRANS/WP.29/2011/36 – Proposal for amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(f)
16	(OICA) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/2011/93 (01 series of amendments to the draft Regulation on AEBS)	(f)
17	(OICA) Proposal for amendment to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(e)
18	(Denmark) Coupling force control – Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(e)
19	(Denmark) Compatibility bands – Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(e)
20	(AMEVSC Chair) Report of the AMEVSC informal group	(f)
21	(Germany) Legal concerns of the German Type-Approval Authority on Regulation No. 13	(f)
22	(ACV informal group) Report of the GRRF informal group on Automated Connections between Vehicles (ACV)	(f)
23	(EC) European Commission comments to GRRF-71-16 (OICA proposal for amendment to	(f)
24-Rev.1	(OICA) Proposal for amendments to the new UN Regulation on advanced emergency braking systems	(b)
25	(AEBS/LDWS Chair) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2011/92 and ECE/TRANS/WP.29/2011/93 (Advanced Emergency Braking Systems)	(f)
26	(EC) European Commission alternative proposal for the wording of the footnote 4 proposed by OICA in relation to the pass/fail values for vehicle types of category N <sub>2</sub> < 8 tons and category M <sub>2</sub> in the 01 series of amendments (document GRRF-71-24	(f)
27-Rev-1	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/2011/92 and ECE/TRANS/WP.29/2011/93 (Advanced Emergency Braking Systems)	(a)
28	(ETRTO) Proposal for amendments to Regulation No. 30 (Uniform provisions concerning the approval of pneumatic Tyres for motor vehicles and their trailers): regulatory markings for "temporary uses spare tyres	(d)
29	(France) Amendments to the 02 series of amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise, wet grip adhesion and rolling resistance)	(c)
30-Rev.2	(Secretariat) Additional adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/2011/93 (Advanced Emergency Braking Systems)	(a)
31	(France) Proposal for amendments to Regulations No. 30, 54 and 117	(d)
32	(India) Additional Comments from India on the GTR for Passenger Vehicle Tyres under formulation by the Working Group on Tyres	(f)
33	(Secretariat) Summary of decisions on documents considered at the 71st session of GRRF and follow up	(f)

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

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
GRRF-69-18	(India) Proposal for draft amendments to Regulation No. 13-H (Brakes of M <sub>1</sub> and N <sub>1</sub> vehicles)	(f)
GRRF-69-23	(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)	(b)
GRSG-101-02	(OICA) Proposal for changes to Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	(a)
ACV-01-04-Rev.1	(CLCCR) Corrected Terms of Reference ACV group	(e)

*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 об опережающих системах экстренного торможения

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/92 (см. пункт 9)

*Введение* изменить следующим образом:

#### **"0. Введение (для информации)**

Цель... условий.

Хотя в целом транспортные средства этих категорий и выиграют от оснащения их опережающими системами экстренного торможения, в случае некоторых подгрупп эти преимущества будут довольно сомнительными, поскольку они эксплуатируются главным образом в условиях, не связанных с движением по автомагистралям (например, автобусы, в которых пассажиры перевозятся стоя, т.е. которые относятся к классам I, II и A). Независимо от таких преимуществ в случае других подгрупп установка ОСЭТ будет сопряжена с техническими трудностями (например, речь идет о выборе места для установки датчика на транспортных средствах категории G и транспортных средствах специального назначения и т.д.).

Кроме того, системы, предназначенные для транспортных средств, у которых задняя ось не оснащена пневматической подвеской, требуют использования передовой сенсорной техники для учета изменения угла развала колес транспортного средства. Договаривающимся сторонам, желающим применять настоящие Правила в отношении этих транспортных средств, следует предусмотреть для этого надлежащие сроки.

Система...".

*Пункт 1* изменить следующим образом:

#### **"1. Область применения и цель**

Настоящие Правила применяются к официальному утверждению транспортных средств категорий<sup>1</sup>:

- a) N<sub>2</sub> свыше 8 т,
- b) M<sub>3</sub> и
- c) N<sub>3</sub>,

оборудованных пневматической или пневмогидравлической тормозной системой, в отношении бортовых систем, предупреждающих наезд сзади в одной полосе движения либо смягчающих последствия такого наезда.

---

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, пункт 2".

*Пункты 2.4–2.13*, изменить нумерацию на 2.3–2.12.

*Пункт 3.2.1* исправить следующим образом:

"3.2.1 Описание типа транспортного средства в отношении позиций, указанных в пункте 2.2, совместно с ... указываться".

*Пункт 5.1.1* исправить следующим образом:

"5.1.1 Любое транспортное средство, оборудованное ОСЭТ, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.1, должно отвечать требованиям об эффективности, изложенным в пунктах 5.1–5.6.2 настоящих Правил, и должно быть оснащено антиблокировочной тормозной функцией в соответствии с требованиями об эффективности, изложенными в приложении 13 к Правилам № 13".

[ИЛИ]

*[Пункт 5.1.1* изменить следующим образом:

"5.1.1 Любое транспортное средство, у которого задняя ось оснащена пневматической подвеской и которое оборудовано ОСЭТ, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.1, должно отвечать требованиям об эффективности, изложенным в пунктах 5.1–5.6.2 настоящих Правил, и должно быть оснащено антиблокировочной тормозной функцией в соответствии с требованиями об эффективности, изложенными в приложении 13 к Правилам № 13.

Транспортные средства, оснащенные задней подвеской иного типа, могут также официально утверждаться по типу конструкции при условии выполнения требований, изложенных в пунктах 5.1–5.6.2".]

*Пункт 5.2.2* изменить следующим образом:

"5.2.2 За предупреждением (предупреждениями), предусмотренным(и) в пункте 5.2.1.1, и с учетом положений пунктов 5.3.1–5.3.3 должен следовать этап экстренного торможения для существенного снижения скорости данного транспортного средства. Испытания на соблюдение этих условий проводятся в соответствии с пунктами 6.4 и 6.5".

*Пункт 6.4.1* исправить следующим образом:

"6.4.1 Данное транспортное средство...  
... не менее 120 м от цели.



С момента начала функционального этапа до момента столкновения не производится никакой корректировки управления данного транспортного средства водителем, помимо незначительной корректировки рулевого управления во избежание любого возможного заноса".

Пункт 7.1 изменить следующим образом:

7.1 Каждое изменение типа транспортного средства, определенного в пункте 2.2 выше, ... :"

Приложение 3, изменить таблицу следующим образом:

"

A	B	C	D	E	F	G	H		
	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 тактильный либо акустический (см. пункт 6.4.2.1)	По крайней мере, 2 (см. пункт 6.4.2.2)		По крайней мере, 1 тактильный либо акустический (см. пункт 6.5.2.1)	По крайней мере, 2 (см. пункт 6.5.2.2)				
M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> > 8t и N <sub>3</sub>	Не позднее 1,4 с до начала этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с до начала этапа экстренного торможения	Не менее 10 км/ч	Не позднее 1,4 с до начала этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с до начала этапа экстренного торможения	Без последствий	32 ± 2 км/ч	1	

"

## Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/93

Пункт 1 изменить следующим образом (текст сноски 1 остается без изменений):

### "1. Область применения и цель

Настоящие Правила применяются к официальному утверждению транспортных средств категорий M<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> и N<sub>3</sub><sup>1</sup> в отношении бортовых систем, предупреждающих наезд сзади в одной полосе движения либо смягчающих последствия такого наезда".

[Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

"5.1.1 Любое транспортное средство, оборудованное ОСЭТ, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.1, должно отвечать требованиям об эффективности, изложенным в пунктах 5.1–5.6.2 настоящих Правил, и должно быть оснащено антиблокировочной тормозной функцией в соответствии с требованиями об эффективности, изложенными в приложении 13 к Правилам № 13".] [Насто-

*ящая поправка необходима только в том случае, если будет принята альтернативная формулировка пункта 5.1.1 из документа ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1.]*

Пункт 12 изменить следующим образом:

## **"12. Переходные положения**

- 12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих поправки серии 01 к настоящим Правилам, не должна отказывать в предоставлении официальных утверждений типа на основании поправок серии 01 к настоящим Правилам.
- 12.2 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 01 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа и распространения официальных утверждений типа в контексте поправок серии 00 к настоящим Правилам.
- [В соответствии со статьей 12 Соглашения 1958 года поправки серии 00 могут использоваться в качестве альтернативы поправкам серии 01. Договаривающиеся стороны уведомляют Генерального секретаря о том, какой из альтернативных вариантов они применяют. Если Договаривающиеся стороны не уведомляют соответствующим образом Генерального секретаря, то считается, что Договаривающиеся стороны применяют поправки серии 01.]
- 12.3 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортного средства, которое официально утверждено по типу конструкции на основании поправок серии 01 к настоящим Правилам.
- 12.4 До 1 ноября 2016 года ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортного средства, которое официально утверждено по типу конструкции на основании поправок серии 00 к настоящим Правилам.
- 12.5 Начиная с 1 ноября 2016 года Договаривающиеся стороны, применяющие поправки серии 01 к настоящим Правилам, не обязаны принимать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – транспортные средства, тип которых официально утвержден на основании поправок серии 00 к настоящим Правилам".

Приложение 3 изменить таблицу следующим образом:

"

A	B	C	D	E	F	G	H		
	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 тактильный либо акустический (см. пункт 6.4.2.1)	По крайней мере, 2 (см. пункт 6.4.2.2)		По крайней мере, 1 тактильный либо акустический (см. пункт 6.5.2.1)	По крайней мере, 2 (см. пункт 6.5.2.2)				
$M_3^1$ , $N_2 > 8$ т и $N_3$	Не позднее 1,4 с до начала этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с до начала этапа экстренного торможения	Не менее 20 км/ч	Не позднее 1,4 с до начала этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с до начала этапа экстренного торможения	Без столкновения	$12 \pm 2$ км/ч	1	
$N_2 \leq 8$ т <sup>2</sup> и $M_2^2$	Значения для прохождения/непрохождения испытания с учетом требований о предупреждении и введении в действие в разделах B2–H2, применимых к транспортным средствам категории $N_2 \leq 8$ т и категории $M_2$ , будут определены GRRF и приняты WP.29 по меньшей мере за 36 месяцев до 1 ноября 2016 года. До принятия таких значений Договаривающиеся стороны должны воздерживаться от выдачи официальных утверждений по типу конструкции этих транспортных средств в соответствии с поправками серии 01 к Правилам, касающимся ОСЭТ.							2	

<sup>1</sup> Транспортные средства категории  $M_3$  с гидравлической тормозной системой должны соответствовать требованиям, указанным на строке 2.

<sup>2</sup> Транспортные средства с пневматическими тормозными системами должны соответствовать требованиям, указанным на строке 1".

## Приложение III

### Проекты поправок к Правилам № 13

GRRF приняла документ GRRF-71-03, воспроизведенный ниже (см. пункт 10).

*Приложение 11 – Добавление 2*

*Пункт 2.2.2.2* изменить следующим образом:

"2.2.2.2 Пороговый входной тормозной момент... для построения диаграммы 2 в части 1 приложения 19".

*Пункт 3.5.1* изменить следующим образом:

"3.5.1 Дополнительное испытание эффективности неразогретых тормозов  
Подготовка... с пунктом 4.4.2 приложения 19 к настоящим Правилам.

В том случае... в соответствии с пунктом 4.4.3 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам, ... для проверки на основании пункта 4.4.3 части 1 приложения 19 испытание на эффективность неразогретых... в соответствии с пунктом 4 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам.

Разрешается также... на потерю эффективности (типа I и типа III).

Кроме того ...

Некоторые торможения согласно пункту 4.4.2.6 части 1 приложения 19 могут производиться... изготовителем тормозов".

*Пункт 3.8, вторая таблица, строка f)*, изменить следующим образом:

"

f)	Указанный предельный крутящий момент $C_{0,dec}$	Проводится проверка на предмет обеспечения эффективности рабочего тормоза в рамках коридоров, указанных на диаграмме 2 в части 1 приложения 19.
----	--	---

"

*Пункт 3.9.1* изменить следующим образом:

"3.9.1 Номер протокола испытания

Номер протокола испытания... составление протокола испытания.

Основная часть... (в соответствии с пунктом 4 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам)".

*Пункт 4.3.1.1* изменить следующим образом:

"4.3.1.1 Предусмотренное исполнительное устройство... процедура, определенная в соответствующем подпункте пункта 2 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам... добавление к приложению 19".

*Приложение 11 – Добавление 3*

*Пункт 2.3.3* изменить следующим образом:

"2.3.3 Данная позиция... определенной в пункте 4 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам,... тормозного коэффициента ( $B_F$ )".

*Пункт 4* изменить следующим образом:

"4. Данное испытание... в соответствующих случаях – пункту 4 части 1 приложения 19 к Правилам № 13... поправки серии..."

*Приложение 19*

*Пункт 4.4.2.9* изменить следующим образом:

"4.4.2.9 Если на основании результатов эксплуатационных испытаний изготовитель...

... С учетом результатов по меньшей мере трех испытаний, проведенных в соответствии с пунктом 4.4.3.4 части 1 приложения 19 в условиях эксплуатационного испытания типа-0..."

*Приложение 19 – Добавление 1*

*Пункт 3.3.1* изменить следующим образом:

"3.3.1 Диапазон давления, в котором может использоваться указанная выше величина хода: (см. пункт 2.3.4 части 1 приложения 19)".

*Приложение 20*

*Пункт 7.3.1.4* изменить следующим образом:

"7.3.1.4 После корректировки... в соответствии с пунктом 5.4.1.2.4.2 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам..."

*Пункт 7.4.2.1* изменить следующим образом:

"7.4.2.1 Соотношение числа..., упомянутого в пункте 5.2 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам".

*Пункт 7.4.8.1* изменить следующим образом:

"7.4.8.1 Любые установочные ограничения... упомянутого в пункте 5.2 части 1 приложения 19 к настоящим Правилам;"

## Приложение IV

### Проекты поправок к Правилам № 117

GRRF приняла документ GRRF-69-23, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12, и документ GRRF-71-04, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/30; оба эти документа приводятся ниже (см. пункты 33 и 35). Изменения к документам ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12 и ECE/TRANS/WP.29/2011/30 выделены жирным шрифтом.

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/30

Пункт 2.16 изменить следующим образом:

- "2.16 "Стандартная эталонная испытательная шина" (СЭИШ) означает шину, которую изготавливают, проверяют и хранят в соответствии со стандартами ASTM (Американское общество по испытаниям и материалам)
- a) E1136-93 (2003) для размера P195/75R14;
  - b) **F2871 (2011) для размера 245/70R19.5;**
  - c) F2870 (2011) для размера 315/70R22.5".

Пункт 2.17.3 изменить следующим образом:

- "2.17.3 "Контрольная шина" означает шину серийного производства, используемую для определения характеристик сцепления с мокрым или снежным дорожным покрытием шин, которая из-за своих размеров не может быть установлена на этом же транспортном средстве в качестве стандартной эталонной испытательной шины (см. пункт 4.1.7 приложения 5 и пункт 3.4.3 приложения 7 к настоящим Правилам".

**Приложение 5, пункт 2.2.2.15.1: исключить эту поправку.**

**Приложение 5, пункт 2.2.2.15.5: исключить эту поправку.**

Приложение 7, новый пункт 4.3.4, изменить следующим образом:

- "4.3.4 В случае испытания на ускорение ... должен использоваться **в особом случае**, предусмотренном в пункте 4.7.2.1.1. Коэффициент увода ...".

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2011/12

Приложение 5

Новый пункт 1 изменить следующим образом:

- "1. **Эталонные стандарты**  
Применяются перечисленные ниже документы".

Новые пункты 1.4 и 1.5 изменить следующим образом:

- «1.4 Стандарт E 1136-93 ASTM (вновь утвержденный в 2003 году) "Стандартная спецификация на стандартную эталонную испытательную радиальную шину **P195/75R14**".
- 1.5 Стандарт F 2493-08 ASTM "Стандартная спецификация на стандартную эталонную испытательную радиальную шину **P225/60R16**".».

Новый пункт 2.4 изменить следующим образом:

- "2.4 "Эталонная(ые) шина(ы) (R)" означает шину или комплект шин, имеющих характеристики, указанные в стандарте F 2493-08 ASTM, и именуемых стандартной эталонной **испытательной шиной**".

Включить новые пункты 2.12 и 2.13 следующего содержания:

- «2.12 "СЭИШ14" означает шину, соответствующую стандарту **E 1136-93 ASTM (вновь утвержденному в 2003 году)** "Стандартная спецификация на стандартную эталонную испытательную радиальную шину **P195/75R14**".
- 2.13 "СЭИШ16" означает шину, соответствующую стандарту **F 2493-08 ASTM** "Стандартная спецификация на стандартную эталонную испытательную радиальную шину **P225/60R16**".».

Новый пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

- "3.2.1 Метод а) с использованием Британского маятникового числа (BPN)  
Метод с использованием Британского маятникового...  
... Цельсия.  
Влияние износа накладки ползуна: накладка должна быть ...  
... не должен превышать 10%".

Новый пункт 3.2.2 изменить следующим образом (в том числе исключить сноски):

- "3.2.2 Метод **б)**, предполагающий использование стандартной эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту E 1136 ASTM  
В отступление от **пункта 2.4** в рамках этого метода используется эталонная шина, имеющая характеристики, указанные в стандарте E 1136-93 ASTM (вновь утвержденном в 2003 году), и именуемая СЭИШ14.  
Средний пиковый коэффициент тормозной силы ( $\mu_{\text{peak,ave}}$ ) СЭИШ14 должен составлять  $0,7 \pm 0,1$  на скорости 65 км/ч.  
Средний пиковый коэффициент тормозной силы ( $\mu_{\text{peak,ave}}$ ) СЭИШ14 корректируют **с учетом** температуры мокрого дорожного покрытия следующим образом:  
... в градусах Цельсия".

Новый пункт 4.1 изменить следующим образом:

- "4.1 Метод испытания **а)** с использованием легкового автомобиля, оснащенного измерительной аппаратурой".

Новый пункт 4.1.3 изменить следующим образом:

"4.1.3 Выдерживание испытательного трека и условия увлажнения  
Поверхность испытательного трека...".

Новый пункт 4.1.6.1 изменить следующим образом:

"4.1.6.1 Расчет среднего замедления ( $AD$ )

Среднее замедление ( $AD$ ) рассчитывают по каждому зачетному испытательному пробегу в  $\text{м/с}^2$  следующим образом:

$$AD = \left| \frac{S_f^2 - S_i^2}{2d} \right|$$

где:

$S_f$  – конечная скорость в  $\text{м/с}$ ;  $S_f = 20 \text{ км/ч} = 5,556 \text{ м/с}$ ;

$S_i$  – первоначальная скорость в  $\text{м/с}$ ;  $S_i = 80 \text{ км/ч} = 22,222 \text{ м/с}$ ;

$d$  – расстояние, пройденное в промежутке между  $S_i$  и  $S_f$ , в метрах".

Новый пункт 4.1.6.3 изменить следующим образом:

"4.1.6.3 Расчет скорректированного среднего замедления ( $Ra$ )

...

Это скорректированное значение  $AD$  эталонной шины ( $Ra$ ) рассчитывают в  $\text{м/с}^2$  в соответствии...".

Новый пункт 4.1.6.4, таблица 2, изменить следующим образом:

"Таблица 2

Испытательная шина	Коэффициент тормозной силы
Эталонная шина	$BFC(R) =  Ra/g $
Потенциальная шина	$BFC(T) =  Ta/g $
$g$ – ускорение, вызываемое силой тяжести, $g = 9,81 \text{ м/с}^2$	

"

Новый пункт 4.1.6.5 изменить следующим образом:

"4.1.6.5 Расчет коэффициента сцепления с мокрым дорожным покрытием потенциальной шины

...

$a = -0,4232$  и  $b = -8,297$  для обычных шин,  $a = 0,7721$  и  $b = 31,18$  для зимних шин [ **$a$**  выражается как ( $1/^\circ\text{C}$ )"].

Новый пункт 4.1.7.1 изменить следующим образом:

"4.1.7.1 Общие положения

В тех случаях, когда размер потенциальной шины значительно отличается от размера эталонной шины, прямое сопоставление на одном и том же легковом автомобиле, оснащённом измерительной аппаратурой, невозможно. При этом методе испытания использует-



ся промежуточная шина, далее именуемая контрольной шиной, определяемой в пункт 2.5".

Новый пункт 4.1.7.2 изменить следующим образом:

"4.1.7.2 Принцип подхода

...

$$G_1 = \left[ \frac{BFC(C)}{BFC(R)} \times 125 + a \times (t - t_0) + b \times \left( \frac{BFC(R)}{BFC(R_0)} - 1.0 \right) \right] \times 10^{-2}$$

$G_2$  – относительный коэффициент сцепления с мокрым дорожным покрытием потенциальной шины ( $T$ ) по сравнению с контрольной шиной ( $C$ ), рассчитываемый следующим образом:

$$G_2 = \frac{BFC(T)}{BFC(C)}$$

Новый пункт 4.2 изменить следующим образом:

"4.2 Метод испытания **б**) с использованием прицепа, буксируемого транспортным средством, или транспортного средства, оборудованного для испытания шин".

Новый пункт 4.2.2.2 изменить следующим образом:

4.2.2.2 Измерительное оборудование

...

- a) общая точность системы, сила: **±1,5%** полномасштабной вертикальной нагрузки или тормозной силы;
- b) общая точность системы, скорость: **±1,5%** скорости или **±1,0 км/ч**, в зависимости от того, что больше.

..."

Новый пункт 4.2.4 изменить следующим образом:

"4.2.4 Условия увлажнения

...

... на скорости 65 км/ч составляет 18 л/с на метр ширины увлажненной поверхности в случае толщины слоя воды 1,0 мм".

Новый пункт 4.2.7.2 изменить следующим образом:

"4.2.7.2 Цикл испытаний

Для измерения коэффициента сцепления с мокрым дорожным покрытием потенциальной шины ( $T$ ) проводят ряд испытательных пробегов в соответствии с нижеследующей процедурой, при которой каждый испытательный пробег должен проводиться с того же... одного дня".

После пункта 4.2.8.3 и таблицы 3 включить новый пункт 4.2.8.4 (таблица 4 приводится после пункта 4.2.8.4) *следующего содержания*:

**"4.2.8.4 Расчет среднего пикового коэффициента тормозной силы ( $\mu_{peak,ave}$ )**

Среднее значение пиковых коэффициентов тормозной силы ( $\mu_{peak,ave}$ ) рассчитывают в соответствии с таблицей 4, где  $T_a$  ( $a = 1, 2$  или  $3$ ) – среднее значение пиковых коэффициентов тормозной силы, измеренных для одной потенциальной шины в ходе одного цикла испытаний".

Новый пункт 4.2.8.5 изменить следующим образом:

**"4.2.8.5 Расчет коэффициента сцепления с мокрым дорожным покрытием потенциальной шины**

Коэффициент сцепления с мокрым дорожным покрытием потенциальной шины ( $G(T)$ ) рассчитывают следующим образом:

$$G(T) = \left[ \frac{\mu_{peak,ave}(T)}{\mu_{peak,ave}(R)} \times 125 + a \times (t - t_0) + b \times \left( \frac{\mu_{peak,ave}(R)}{\mu_{peak,ave}(R_0)} - 1,0 \right) \right] \times 10^{-2}$$

...

$\mu_{peak,ave}(R_0) = 0,85$  – пиковый коэффициент тормозной силы эталонной шины в эталонных условиях;

$a = -0,4232$  и  $b = -8,297$  для обычных шин,  $a = 0,7721$  и  $b = 31,18$  для зимних шин [а выражается как (1/°C)].

Новое добавление, пример 1, изменить следующим образом:

"Добавление

Примеры протоколов испытания для определения коэффициента сцепления с мокрым дорожным покрытием

*Пример 1:* Протокол испытания для определения коэффициента сцепления с мокрым дорожным покрытием по методу с использованием прицепа

Номер протокола испытания:		Дата испытания:
Тип дорожного покрытия:		Глубина текстуры (мм):
$\mu_{peak}$ (СЭИШ14Е 1136):		или BPN:
Скорость (км/ч):		Толщина слоя воды (мм):

№	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

..."

Новое добавление, пример 2, изменить следующим образом:

"Пример 2: Протокол испытания для определения коэффициента сцепления с мокрым дорожным покрытием по методу с использованием легкового автомобиля

...

№	1	2	3	4	5
Фабричная марка	Uniroyal	Шина В	Шина С	Шина D	Uniroyal

...

Нагрузка на переднюю ось (кг)					
Нагрузка на заднюю ось (кг)					

...

<i>BFC</i> (R) эталонной шины (СЭИШ16Е)					
<i>BFC</i> (T) потенциальной шины					
Коэффициент сцепления с мокрым дорожным покрытием (%)					

"

## Приложение V

### 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: johan.renders@ec.europa.eu	г-н О. Фонтен (МОПАП) тел.: +33 1-43590013 факс: +33 1-45638441 электронная почта: ofontaine@oica.net
по альтернативному методу оценки системы электронного контроля устойчивости транспортного средства (АМЭКУТС)	г-н М. Локюфьер (Бельгия) тел.: +32 2-2773578 факс: +32 2-2774021 электронная почта: michel.locufier@mobilite.fgov.be	г-н П. Дженнисон (КСАОД) тел.: +49 893-5472131 факс: +49 893-5472535 электронная почта: paul.jennison@knorr-bremse.com
по автоматизированным соединениям между транспортными средствами (АСТ)	г-н А. 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