



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2008/70  
10 April 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств

Сто сорок пятая сессия  
Женева, 24-27 июня 2008 года  
Пункт 5.2.2 предварительной повестки дня

СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА (ГЛОБАЛЬНОЕ)

Рассмотрение проектов новых глобальных технических правил

Доклад о разработке проекта глобальных технических правил,  
касающихся систем электронного контроля устойчивости

Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят GRRF на ее шестьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63, пункты 45 и 46). В его основу положены приложение IV к докладу GRRF и решение Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (AC.3), принятое на основе консенсуса на его сессии в марте 2008 года (ECE/TRANS/WP.29/1066, пункт 65). Этот текст передается на рассмотрение WP.29 и AC.3.

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ДОКЛАД И РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ  
ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ СИСТЕМ  
ЭЛЕКТРОННОГО КОНТРОЛЯ УСТОЙЧИВОСТИ (ЭКУ) ДЛЯ ЛЕГКИХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

А. ЦЕЛЬ ДОКЛАДА

Настоящий доклад призван ознакомить с ходом разработки глобальных технических правил (гтп), касающихся систем электронного контроля устойчивости для легких транспортных средств (ЭКУ), и дать указания по ряду оставшихся вопросов, которые не удалось разрешить в рамках GRRF. В нем также содержатся рекомендации по принятию правил, если эти вопросы будут урегулированы Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года.

В. РАЗРАБОТКА ПРАВИЛ

Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) поручил GRRF разработать правила после принятия официального предложения от Соединенных Штатов Америки, направленного на введение гтп в этой области. Документ, в котором изложены соображения по безопасности и указаны использованные правила и стандарты и т.д., издан под условным обозначением ECE/TRANS/WP.29/AC.3/16 2 мая 2007 года. Кроме того, АС.3 проинструктировал GRRF относительно оперативного планирования ее работы, с тем чтобы эти правила можно было принять до середины 2008 года.

В соответствии с указаниями по подготовке гтп GRRF незамедлительно приступила к работе в рамках неофициальной рабочей группы, которая собралась в июне 2007 года. В сентябре 2007 года неофициальная рабочая группа по ЭКУ провела второе совещание, прежде чем представить промежуточный доклад на сентябрьской сессии GRRF. GRRF приняла большую часть этой работы, дала указания по оставшимся частям и далее поручила неофициальной рабочей группе провести третье совещание для рассмотрения открытых вопросов (это совещание состоялось в январе 2008 года). Неофициальная рабочая группа представила GRRF свой второй промежуточный доклад на ее сессии в феврале 2008 года, на которой последний обновленный проект, за исключением нескольких по-прежнему не решенных вопросов, был принят. GRRF просит АС.3 дать указания, с тем чтобы урегулировать вышеупомянутые оставшиеся вопросы.

## С. ОПИСАНИЕ НЕРЕШЕННЫХ ВОПРОСОВ

В неофициальном документе № WP.29-144-05 содержится последний полный проект гтп, касающихся ЭКУ. В тексте этого проекта в скобках указаны альтернативные варианты двух положений правил, по которым имеются разногласия, а именно:

1. Пункт 5.5.1: Согласно последнему положению в этом пункте, для системы ЭКУ в качестве режима по умолчанию для конкретной конфигурации привода (в тех редких случаях, когда имеется несколько режимов ЭКУ, удовлетворяющих требованиям правил) должен использоваться режим с наивысшей степенью соответствия требованию в отношении устойчивости, описание которого приводится в пункте 5.1. По мнению изготовителей и ряда Договаривающихся сторон (ДС), наилучшими режимами по умолчанию для каждой конфигурации привода не обязательно являются режимы с наивысшей степенью соответствия требованию в отношении характеристик устойчивости, предусмотренному в пункте 5.1, но таковыми являются режимы, которые изготовители устанавливают на основе собственного анализа. Исходя из этого, они предложили альтернативный текст, позволяющий каждому изготовителю указывать наиболее надежный режим для каждой конфигурации привода транспортного средства.
2. Пункт 5.5.3: Согласно этому пункту, требуется многоцелевой контроль, предусматривающий обозначение функции деактивации системы ЭКУ либо с использованием слов "ESC OFF" (ЭКУ ОТКЛ.), либо символа ИСО для ЭКУ вместе со словом "OFF" (ОТКЛ.). Промышленность и большинство ДС выступают против такого требования, считая его излишним (с точки зрения безопасности), поскольку имеется также контрольное устройство, сигнализирующее о деактивации системы ЭКУ. В предложенном альтернативном тексте просто предписывается, чтобы функция контроля обозначалась либо с помощью аббревиатуры "ESC" (ЭКУ) либо символа ИСО для ЭКУ.

## Д. ДИРЕКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ НА ОСНОВЕ КОНСЕНСУСНОГО РЕШЕНИЯ АС.3

На своей сессии в марте 2008 года АС.3 рассмотрел вышеупомянутые нерешенные вопросы (WP.29-144-05) и на основе консенсусного решения согласился с предложением Председателя GRRF (WP.29-144-28). Секретариату было поручено включить принятые поправки в проект гтп для рассмотрения и голосования на июньской сессии 2008 года. АС.3 просил Председателя GRRF, совместно с техническими спонсорами, в надлежащее время представить в секретариат обновленный текст вводной части с учетом решений, принятых в ходе сессии.

-----