



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2009/129  
28 August 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств

Сто сорок девятая сессия

Женева, 10–13 ноября 2009 года

Пункт 4.2.38 предварительной повестки дня

СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА

Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам

Предложение по поправкам серии 02 к Правилам № 64  
(запасные колеса/шины для временного использования)

Представлено Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части\*

Воспроизведенный ниже текст был согласован, за исключением нерешенных вопросов, указанных в квадратных скобках, Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) на ее шестьдесят пятой сессии. В его основу положены документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 и исправления к нему, воспроизведенные в неофициальном документе № GRRF-65-40. Последний из указанных документов был подготовлен в новой редакции экспертом от Европейской комиссии в соответствии

---

\* 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.

с решением GRRF о принятии его в качестве поправки к Правилам № 64, а не в качестве новых правил. Данное предложение в настоящее время представлено на рассмотрение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административного комитета (АС.1) (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/65, пункты 44-48) при условии проведения его окончательного рассмотрения GRRF на ее сессии в сентябре 2009 года.

Заголовок (в обоих случаях, когда используется заголовок) изменить следующим образом:

"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ОБОРУДОВАНИЯ, КОТОРОЕ МОЖЕТ ВКЛЮЧАТЬ ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО С НАДЕТОЙ НА НЕГО ШИНОЙ ДЛЯ ВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ, СИСТЕМУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ШИН В СПУЩЕННОМ СОСТОЯНИИ И/ИЛИ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ЗА ДАВЛЕНИЕМ В ШИНАХ"

Содержание таблицы изменить следующим образом (включив приложение 5):

"Приложение 5 - Требования относительно систем контроля за давлением в шинах".

Текст Правил

Пункт 1 изменить следующим образом (включив в него также новую сноску 2/):

"1. Настоящие Правила применяются... в отношении их оборудования, которое может включать системы контроля за давлением в шинах 2/, в системы эксплуатации шин в спущенном состоянии... в пункте 2.10 настоящих Правил.

Договаривающиеся стороны выдают или принимают официальные утверждения на основании настоящих Правил в отношении оснащения транспортных средств запасными колесами с надетыми на них шинами для временного использования и системами контроля за давлением в шинах, если они не уведомят Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они предпочитают выдавать или принимать официальные утверждения в отношении оснащения транспортных средств либо только запасными шинами для временного использования, либо только системами наблюдения за давлением в шинах в соответствии с пунктом 3.1.

Такое уведомление вступает в силу в соответствии с временной шкалой, предусмотренной в пунктах 6 и 7 статьи 1 Соглашения 1958 года (E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

---

2/ В случае транспортных средств до 3 500 кг с одинарными шинами".

Включить новые пункты 2.2.8 и 2.2.9 следующего содержания:

- "2.2.8 типа и конструкции любой системы контроля за давлением в шинах, установленной на транспортном средстве,
- 2.2.9 характеристик транспортных средств, которые оказывают значительное воздействие на эффективность работы системы контроля за давлением в шинах (если она установлена)".

Включить новые пункты 2.14-2.19 следующего содержания:

- "2.14 "Система контроля за давлением в шинах (СКДШ)" означает систему, установленную на транспортном средстве и способную выполнять функцию оценки внутреннего давления в шинах либо изменения этого внутреннего давления с течением времени и передавать соответствующую информацию пользователю во время движения транспортного средства.
- 2.15 "Внутреннее давление в холодной шине" означает давление в шине при температуре окружающего воздуха без какого-либо увеличения давления под воздействием эксплуатации шины.
- 2.16 "Рекомендованное внутреннее давление в холодной шине ( $P_{rec}$ )" означает давление, рекомендованное изготовителем транспортного средства для каждого положения шины с учетом предполагаемых условий эксплуатации (например, скорости и нагрузки) данного транспортного средства и обозначенное на табличке с указанием особенностей эксплуатации и/или в руководстве по эксплуатации транспортного средства.
- 2.17 "Эксплуатационное давление в режиме работы ( $P_{warm}$ )" означает внутреннее давление для каждого положения шины, превышающее давление в холодной шине ( $P_{rec}$ ) с учетом воздействия температуры во время эксплуатации транспортного средства.

- 2.18 "Испытательное давление ( $P_{test}$ )" означает фактическое давление в шине (шинах), отобранное для каждого положения шины после выпуска из нее воздуха в процессе проведения испытания.
- 2.19 "Тип системы контроля за давлением в шинах" означает системы, не имеющие между собой значительных различий по таким крайне важным аспектам, как:
- a) принцип эксплуатации,
  - b) любые элементы, которые могут оказать значительное воздействие на эффективность функционирования системы, как это указано в пункте 5.3 настоящих Правил".

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

- "3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении его оснащения:
- a) запасным колесом в сборе (включая, когда это применимо, систему предупреждения о спущенном состоянии шины) и/или
  - b) системы контроля за давлением в шинах,
- подается изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем;"

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

- "4.1 Если транспортное средство, представленное на официальное утверждение на основании настоящих Правил, удовлетворяет всем предписаниям пункта 5 ниже, то предоставляется официальное утверждение типа этого транспортного средства".

Включить новые пункты 4.1.1 и 4.1.2 следующего содержания:

- "4.1.1 Официальное утверждение транспортного средства в отношении положений, касающихся только запасных шин для временного использования,

предоставляется в том случае, если транспортное средство соответствует предписаниям пунктов 5.1 и 5.2.

- 4.1.2 Официальное утверждение транспортного средства в отношении исключительно положений, касающихся только систем контроля за давлением в шинах, предоставляется в том случае, если транспортное средство соответствует предписаниям пункта 5.3".

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

- "4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 02, что соответствует поправкам серии 02) указывают серию... при условии, что испытания, описанные в пунктах 5.2 и 5.3, не дают большого разброса результатов."

Пункт 4.4.1, ссылка на сноску 2/ и текст сноски 2/, изменить нумерацию на 3/.

Пункт 4.4.2 изменить следующим образом:

- "4.4.2 номера настоящих Правил, за которым следует:"

Включить новые пункты 4.4.2.1-4.4.3 следующего содержания:

- "4.4.2.1 буква "R" в случае транспортных средств, официально утвержденных в соответствии только с пунктом 4.1.1;
- 4.4.2.2 буква "P" в случае транспортных средств, официально утвержденных в соответствии только с пунктом 4.1.2;
- 4.4.2.3 буквы "RP" в случае транспортных средств, официально утвержденных в соответствии как с пунктом 4.1.1, так и с пунктом 4.1.2;
- 4.4.3 тире и номер официального утверждения, проставляемые справа от маркировки, предписанной в пунктах 4.4.1 и 4.4.2".

Пункт 5.1.6 изменить следующим образом:

"5.1.6 Если транспортное средство оснащено шинами, пригодными для использования в спущенном состоянии/самонесущими шинами либо системой эксплуатации шины в спущенном состоянии/системой увеличенной мобильности, то это транспортное средство должно быть также оснащено системой предупреждения о спущенном состоянии шины (определение которой приведено в пункте 2.13), способной функционировать в диапазоне скоростей от 40 км/ч до максимальной расчетной скорости транспортного средства и соответствующей предписаниям пунктов 5.1.6.1-5.1.6.6. Вместе с тем если транспортное средство оснащено системой контроля за давлением в шинах, соответствующей предписаниям пункта 5.3, то дополнительной установки системы предупреждения о спущенном состоянии шины не требуется."

[Включить новый пункт 5.1.7 следующего содержания:

"5.1.7 Если транспортное средство оснащено запасным колесом в сборе для временного использования, которое хранится в спущенном состоянии, то на борту транспортного средства должно быть предусмотрено устройство, позволяющее в течение не более 10 минут накачать шину до указанного для временного использования давления".]

Включить новые пункты 5.3-5.3.5.5 следующего содержания:

"5.3 Системы контроля за давлением в шинах (СКДШ)

5.3.1 Общие требования

5.3.1.1 С учетом предписаний пункта 12 любое транспортное средство категорий M<sub>1</sub> (до 3 500 кг) и N<sub>1</sub> с одинарными шинами, оснащенное системой контроля за давлением в шинах, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.14, должно удовлетворять требованиям относительно эффективности функционирования, изложенным в пунктах 5.3.1.2-5.3.5.5 ниже, и должно подвергаться испытаниям в соответствии с приложением 5.

5.3.1.2 Любая система контроля за давлением в шинах, установленная на транспортном средстве, должна соответствовать предписаниям Правил № 10.

- 5.3.1.3 Данная система должна функционировать на скорости от 40 км/ч или ниже до максимальной расчетной скорости транспортного средства.
- 5.3.2 Определение давления в шинах при его снижении по причине какого-либо происшествия (испытание на пробой)
  - 5.3.2.1 СКДШ подвергаются испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 2.6.1 приложения 5. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должны подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.3.5, в течение не более 10 минут после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в одной из шин транспортного средства уменьшилось на 20% либо достигло минимального значения в 150 кПа в зависимости от того, какой из этих показателей выше.
- 5.3.3 Определение давления в шине, которое существенно ниже значения, рекомендованного для оптимальной эксплуатации с учетом потребления топлива и обеспечения безопасности (диффузионное испытание)
  - 5.3.3.1 СКДШ подвергаются испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 2.6.2 приложения 5. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должны подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.3.5, в течение не более [30][60] минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в любой из шин транспортного средства - от одной до всех четырех шин - уменьшилось на 20%.
- 5.3.4 Испытание на выявление неисправности
  - 5.3.4.1 СКДШ подвергается испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 3 приложения 5. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должны подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.3.5, в течение не более 10 минут после возникновения неисправности, влияющей на включение или передачу контрольных или ответных сигналов в системе контроля за давлением в шинах транспортного средства. Если данная система блокируется внешним воздействием (например, радиопомехами), то время выявления неисправности может быть увеличено.

- 5.3.5 Предупреждающая сигнализация
- 5.3.5.1 Предупреждающая сигнализация должна осуществляться при помощи оптического предупреждающего сигнала, соответствующего Правилам № 121.
- 5.3.5.2 Предупреждающий сигнал должен подаваться, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "on" или "run" ("включено") (контрольное включение ламп). [Это требование не относится к контрольным сигналам, находящимся в общей зоне].
- 5.3.5.3 Предупреждающий сигнал должен быть видимым даже в дневное время; удовлетворительное состояние данного сигнала должно без труда удостовериться водителем, находящимся на своем сиденье.
- 5.3.5.4 Сигнализация о неисправности может осуществляться тем же предупреждающим сигналом, как и тот, который используется для сигнализации недостаточного внутреннего давления в шине. Если предупреждающий сигнал, описанный в пункте 5.3.5.1, используется для указания как недостаточного внутреннего давления в шине, так и неисправности СКДШ, то должны выполняться следующие требования: предупреждающий сигнал должен мигать для указания неисправности системы, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "on" или "run" ("включено"). После непродолжительного периода времени предупреждающий сигнал должен оставаться включенным, не мигая, до тех пор, пока существует неисправность и переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "on" или "run" ("включено"). До устранения неисправности последовательность режимов мигания и немигания должна повторяться всякий раз, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) приводится в положение "on" или "run" ("включено").
- 5.3.5.5 Контрольный сигнал системы предупреждения, описанный в пункте 5.3.5.1, может использоваться в мигающем режиме для информирования о состоянии перенастройки системы контроля за давлением в шинах в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства".



Пункт 6.1 изменить следующим образом:

"6.1 Если транспортное средство оснащено запасным колесом в сборе для временного использования, то руководство по эксплуатации транспортного средства должно содержать по меньшей мере следующую информацию:"

Пункт 6.1.5 изменить следующим образом:

"...приспособления, указанного в пункте 5.1.7 выше."

Пункт 6.2 изменить следующим образом:

"6.2 Если транспортное средство оснащено системой контроля за давлением в шинах или системой предупреждения о спущенном состоянии шины, то в руководстве по эксплуатации транспортного средства должна содержаться по меньшей мере следующая информация:"

Включить новые пункты 6.2.1-6.2.3 следующего содержания:

"6.2.1 сообщение о том, что транспортное средство оснащено такой системой (и информация о том, как перенастроить эту систему, если конкретная система включает такую функцию);

6.2.2 изображение обозначения контрольного сигнала, описанного в пунктах 5.1.6.1 или 5.3.5.1, соответственно (и изображение обозначения для несрабатывания контрольного сигнала, если для обеспечения этой функции используется специальный контрольный сигнал);

6.2.3 дополнительная информация о том, какое значение имеет включение контрольного сигнала, предупреждающего о низком давлении в шинах, и описание корректирующих действий на тот случай, если это произойдет".

Пункт 6.3 изменить следующим образом:

"6.3 Если к транспортному средству не прилагается никакого руководства по эксплуатации, то информация, предписанная в пункте 6.1 и/или 6.2 выше, должна быть нанесена на транспортном средстве в заметном месте".]

Включить новые пункты 12.5-12.8 следующего содержания:

- "12.5 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с поправками серии 02.
- 12.6 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна запрещать продажу или ввод в эксплуатацию любого транспортного средства категории M<sub>1</sub> (до 3 500 кг) и N<sub>1</sub> с одинарными шинами - с учетом спецификаций систем контроля за давлением в шинах, - если тип транспортного средства соответствует предписаниям настоящих Правил.
- 12.7 До [1 ноября 20012 года] ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении национального или регионального официального утверждения типа транспортного средства категории M<sub>1</sub> до 3 500 кг и N<sub>1</sub> с одинарными шинами, если это транспортное средство не соответствует предписаниям, касающимся систем контроля за давлением в шинах, изложенным в настоящих Правилах.
- 12.8 С [1 ноября 2014 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первоначальной национальной или региональной регистрации (первоначальном вводе в эксплуатацию) транспортного средства категории M<sub>1</sub> (до 3 500 кг) и N<sub>1</sub> с одинарными шинами, если данное транспортное средство не соответствует предписаниям, касающимся систем контроля за давлением в шинах, изложенным в настоящих Правилах.

Пункт 12.5, изменить нумерацию на 12.9.

#### Приложение 1

Заголовок изменить следующим образом (включив ссылку на существующую сноску 2/):

"Сообщение об... типа транспортного средства в отношении его оснащения запасным колесом в сборе для временного использования/системой контроля за давлением в шинах 2/ на основании Правил № 64".

Пункт 9.1, первая строка, изменить следующим образом:

"9.1 Масса транспортного средства во время испытания:"

Включить новые пункты 9.4-10 следующего содержания:

"9.4 Транспортное средство оснащено системой предупреждения о спущенном состоянии шины, соответствующей предписаниям пункта 5.1.6  
..... да/нет 2/

Транспортное средство оснащено системой контроля за давлением в шинах, соответствующей предписаниям пунктов 5.3-5.5 ..... да/нет 2/

9.5 Краткое описание системы предупреждения о спущенном состоянии шины/ системы контроля за давлением в шинах, когда это применимо:  
.....

10. Результаты испытаний:

	Измеренное время для предупреждения (минуты, секунды)
"Испытание на пробой"	
"Диффузионное испытание"	
"Испытание на выявление неисправности"	

Пункты 10 (прежний)-16, изменить нумерацию на 11-17.

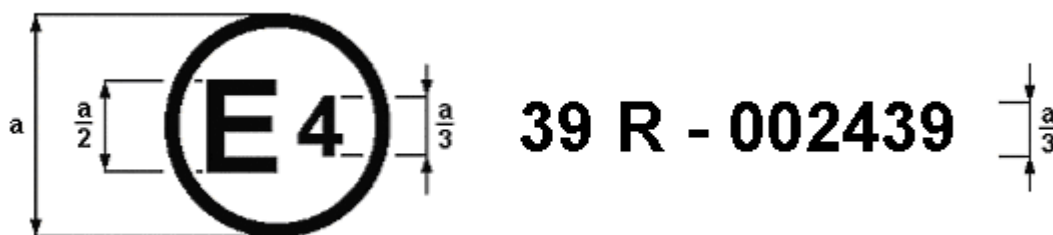
Приложение 2 изменить следующим образом:

"Приложение 2

СХЕМЫ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Образец А

(см. пункт 4.4 настоящих Правил)

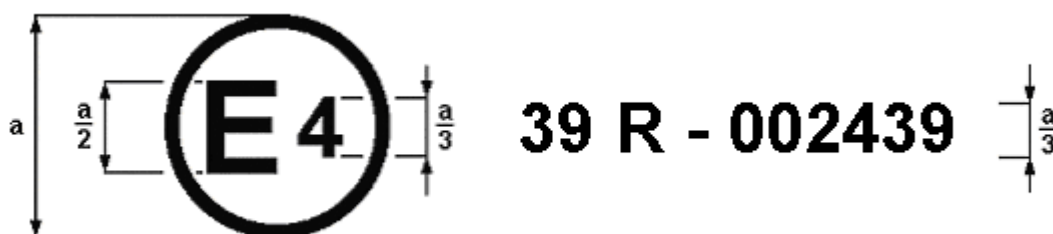


a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении оснащения запасным колесом (запасными колесами) в сборе для временного использования на основании Правил № 64 под номером официального утверждения 022439. Номер официального утверждения свидетельствует о том, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 64 с поправками серии 02.

Образец В

(см. пункт 4.4 настоящих Правил)

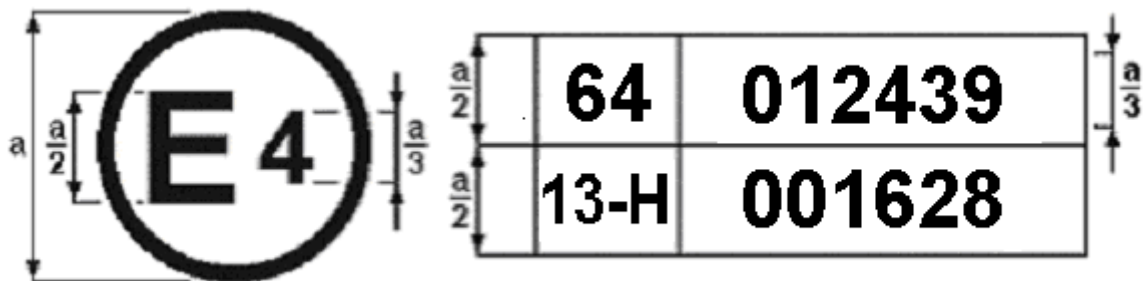


a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении оснащения системы контроля за давлением в шинах на основании Правил № 64 под номером официального утверждения 022439. Номер официального утверждения свидетельствует о том, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 64 с поправками серии 02.

Образец С

(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 64 (в отношении оснащения запасным колесом (запасными колесами) в сборе для временного использования и оснащения системой контроля за давлением в шинах) и 13-N 1/. Номера официального утверждения свидетельствуют о том, что по состоянию на даты предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 64 включали поправки серии 02, а правила № 13-N были в их первоначальном варианте.

---

1/ Этот номер приведен только в качестве примера".

Включить новое приложение 5 следующего содержания:

"Приложение 5

ИСПЫТАНИЯ СИСТЕМ КОНТРОЛЯ ЗА ДАВЛЕНИЕМ В ШИНАХ

1. Условия проведения испытания

1.1 Температура окружающей среды

Температура окружающей среды должна составлять от 0° С до 40° С.

1.2 Поверхность дороги при испытании

Поверхность дороги должна обеспечивать оптимальное сцепление с дорогой. Поверхность дороги при испытании должна быть сухой и гладкой.

1.3 Испытания должны проводиться в условиях отсутствия интерференции радиоволн.

1.4 Состояние транспортного средства

1.4.1 Вес при испытании

Транспортное средство может быть подвергнуто испытанию при любых условиях нагрузки, распределения массы между осями, указанных изготовителем транспортного средства, без превышения любых значений максимальной допустимой нагрузки на каждую ось.

Вместе с тем в том случае, когда нет возможности соответствующим образом настроить или перенастроить систему, транспортное средство должно быть порожним. Помимо водителя, на переднем сиденье может находиться второе лицо, отвечающее за учет результатов испытаний. В ходе испытания условия нагрузки изменяться не должны.

#### 1.4.2 Скорость транспортного средства

СКДШ должна быть откалибрована и испытана:

- a) на скорости в диапазоне от 40 км/ч до 120 км/ч или на максимальной расчетной скорости транспортного средства, если она не превышает 120 км/ч, в контексте испытания на пробой для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.4 настоящих Правил, и
- b) на скорости в диапазоне от [40] км/ч и 100 км в контексте диффузионного испытания для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.3 настоящих Правил, и в контексте испытания на выявление неисправности для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.4 настоящих Правил.

В ходе этого испытания должен быть охвачен весь диапазон скоростей.

В случае транспортных средств, оснащенных устройством автоматического поддержания скорости движения, это устройство не должно быть включено в ходе испытания.

#### 1.4.3 Положение обода колеса

Обод может быть установлен в любом положении колеса согласно любым соответствующим инструкциям или ограничениям, предусмотренным изготовителем транспортного средства.

#### 1.4.4 Место стоянки

Когда транспортное средство находится на стоянке, его шины должны быть защищены от воздействия прямых солнечных лучей. Это место должно быть защищено от любого воздействия ветра, которое может повлиять на результаты испытания.

#### 1.4.5 Нажатие на педаль тормоза

Время движения транспортного средства не включает моменты нажатия на педаль рабочего тормоза, не приводящего к остановке транспортного средства.

#### 1.4.6 Шины

Испытанию подвергается транспортное средство, на котором шины установлены в соответствии с рекомендацией его изготовителя. Вместе с тем для испытания СКДШ на неисправность может использоваться запасная шина.

#### 1.5 Точность измерительного оборудования

Точность измерительного оборудования учитывается в ходе испытания в соответствии с пунктом 2.5.3 настоящего приложения.

### 2. Процедура проведения испытания

Испытание проводится на испытательной скорости, диапазон которой соответствует пункту 1.4.2 настоящего приложения, по меньшей мере один раз в каждом случае, предусмотренном в пункте 2.6.1 настоящего приложения ("испытание на пробой"), и по крайней мере один раз в каждом случае, предусмотренном в пункте 2.6.2 настоящего приложения ("диффузионное испытание").

2.1 Перед накачиванием шин транспортное средство выдерживается в неподвижном состоянии вне помещения при температуре окружающего воздуха в течение не менее одного часа, причем его отключенный двигатель защищается от воздействия прямых солнечных лучей и ветра либо от нагревания или охлаждения иным образом. Шины транспортного средства накачиваются до рекомендованного изготовителем транспортного средства значения давления в холодной шине ( $P_{rec}$ ) в соответствии с рекомендацией изготовителя транспортного средства относительно скорости и нагрузки, а также положения шин.

2.2 Когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии, а ключ зажигания - в положении "lock" ("заблокировано") или "off" ("выключено"), ключ зажигания устанавливается в положение "on" или "run" ("включено"). Система контроля за давлением в шинах производит проверку функционирования светового контрольного сигнала, указывающего на низкое давление в шине и упомянутого в пункте 5.3.5.2 настоящих Правил. [Последнее из указанных требований не относится к контрольным сигналам, находящимся в общей зоне].



- 2.3 Если это применимо, то система контроля за давлением в шинах настраивается или перенастраивается в соответствии с рекомендациями изготовителя транспортного средства.
- 2.4 Фаза обучения
- 2.4.1 Осуществляется управление транспортным средством в течение минимум 20 минут в диапазоне скорости, указанном в пункте 1.4.2 настоящего приложения, со средней скоростью 80 км/ч (+/-10 км/ч). В фазе обучения допускается выход за пределы диапазона скорости в общей сложности не более чем на две минуты.
- 2.4.2 Если испытание на управление транспортным средством проводится на испытательном треке (круглом/овальном) с движением только в одном направлении, то испытание на управление транспортным средством, предусмотренное в пункте 2.4.1 выше, по усмотрению технической службы следует разбить на две части равной продолжительности (+/-2 минуты) для движения в обоих направлениях.
- 2.4.3 В течение 5 минут после завершения фазы обучения измеряется давление в теплой шине (теплых шинах), из которой (которых) должен быть выпущен воздух. Давление в теплой шине определяется в качестве значения  $P_{warm}$ , которое будет использоваться для проведения последующих операций.
- 2.5 Фаза выпуска воздуха
- 2.5.1 Процедура проведения испытания на пробой для проверки соблюдения требований пункта 5.3.2 настоящих Правил
- Из одной из шин транспортного средства выпускается воздух до тех пор, пока давление в ней не составит  $P_{warm}-20\%$  либо не достигнет минимального значения в 150 кПа, в зависимости от того, какой из этих показателей выше, а именно  $P_{test}$ .
- 2.5.2 Процедура проведения диффузионного испытания для проверки соблюдения требований пункта 5.3.3 настоящих Правил
- Из всех четырех шин выпускается воздух до тех пор, пока давление в спущенных шинах не составит  $P_{warm}-20\%$ , а именно  $P_{test}$ .

- 2.5.3 В обоих упомянутых выше случаях для компенсации неточностей измерительного оборудования значение  $P_{test}$  уменьшается еще на [5] кПа.
- 2.6 Фаза выявления низкого давления в шине
- 2.6.1 Процедура проведения испытания на пробой для проверки соблюдения требований пункта 5.3.2 настоящих Правил
- 2.6.1.1 Осуществляется движение транспортного средства по любому участку испытательной трассы (необязательно без остановки). Общее совокупное время движения должно быть меньше 10 минут либо меньше того значения, после которого включается контрольный сигнал предупреждения о низком давлении в шине.
- 2.6.2 Процедура проведения диффузионного испытания для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.3 настоящих Правил

#### Вариант А

- [2.6.2.1 Осуществляется движение транспортного средства по любому участку испытательной трассы (необязательно без остановки). Общее совокупное время движения должно быть меньше [значения, указанного в пункте 5.3.3.1] минут либо меньше того значения, после которого включается контрольный сигнал предупреждения о низком давлении в шине].

#### Вариант В

- [2.6.2.1 Осуществляется движение транспортного средства по любому участку испытательной трассы. По истечении не менее 20 минут и не более 40 минут производится полная остановка транспортного средства, причем его двигатель отключается и ключ вынимается из замка зажигания не менее чем на одну минуту и не более чем на три минуты. Испытание возобновляется. Общее совокупное время движения транспортного средства должно быть меньше [значения, указанного в пункте 5.3.3.1] минут совокупного времени движения в условиях, обозначенных в пункте 1.4.2 выше, либо меньше того значения, после которого включается контрольный сигнал предупреждения о низком давлении в шине].

- 2.6.3 Если сигнал, предупреждающий о низком давлении в шине, не загорается, то испытание прекращается.
- 2.7 Если в ходе процедуры, описанной в пункте 2.6 выше, включается контрольный сигнал, предупреждающий о низком давлении в шине, то система зажигания отключается путем перевода ключа в замке зажигания в положение "off" или "lock" ("отключено"). По истечении 5 минут система зажигания транспортного средства включается вновь путем перевода ключа в замке зажигания в положение "on" или "run" ("включено"). Этот контрольный сигнал должен загореться и гореть до тех пор, пока ключ в замке зажигания находится в положении "on" или "run" ("включено").
- 2.8 Все шины транспортного средства накачиваются до рекомендованного изготовителем движения холодной шины. Система перенастраивается в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства. Производится осмотр с тем, чтобы выяснить, отключился ли контрольный сигнал. При необходимости осуществляется движение транспортного средства до тех пор, пока контрольный сигнал не отключится. Если же контрольный сигнал не отключается, то испытание прекращается.
- 2.9 Повторение фазы выпуска воздуха
- Это испытание можно повторить при такой же или иной нагрузке с использованием соответствующих процедур проведения испытания, описанных в пунктах 2.1-2.8 выше, после установки на транспортном средстве соответствующей недостаточно накачанной шины (соответствующих недостаточно накачанных шин) согласно положениям пункта 5.3.2 или 5.3.3 настоящих Правил в зависимости от конкретного случая.
3. Выявление неисправности СКДШ
- 3.1 Неисправность СКДШ имитируется, например, путем отсоединения источника питания от любого элемента СКДШ, разъединения любой электрической цепи между элементами СКДШ либо установки на транспортном средстве шины или колеса, которые несовместимы с СКДШ. При имитировании неисправности СКДШ электрические соединения с контрольными сигналами не разъединяются.

- 3.2 Осуществляется движение транспортного средства в течение до 10 минут совокупного времени (необязательно без остановки) по любому участку испытательной трассы.
- 3.3 Общее совокупное время движения транспортного средства, указанное в пункте 3.2, должно быть меньше 10 минут либо меньше того значения, после которого загорается контрольный сигнал, указывающий на неисправность СКДШ.
- 3.4 Если указатель неисправности СКДШ не загорается в соответствии с пунктом 5.3.4 настоящих Правил, как это требуется, то испытание прекращается.
- 3.5 Если указатель неисправности СКДШ загорается либо горит в ходе осуществления процедуры, упомянутой в пунктах 3.1-3.3 выше, то ключ в замке зажигания поворачивается в положение "off" или "lock" ("отключено"). По истечении 5 минут система зажигания транспортного средства включается вновь путем поворота ключа в замке зажигания в положение "on" или "run" ("включено"). Указатель неисправности СКДШ должен вновь сигнализировать неисправность и гореть до тех пор, пока ключ в замке зажигания находится в положении "on" или "run" ("включено").
- 3.6 СКДШ возвращается к обычному функционированию. При необходимости осуществляется движение транспортного средства до тех пор, пока предупреждающий сигнал не отключится. Если предупреждающий огонь не отключается, то испытание прекращается.
- 3.7 Это испытание можно повторить с использованием процедур проведения испытания, указанных в пунктах 3.1–3.6. выше, причем каждое из таких испытаний должно быть ограничено имитированием одной неисправности".

-----