



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2009/81  
9 April 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области  
транспортных средств

Сто сорок восьмая сессия,  
Женева, 23-26 июня 2009 года  
Пункт 3.6.1 предварительной повестки дня

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП  
ВСЕМИРНОГО ФОРУМА

Указания, запрошенные рабочими группами по вопросам, связанным с правилами,  
прилагаемыми к Соглашению 1958 года

Указания, запрошенные Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части  
(GRRF) в отношении систем контроля давления в шинах (СКДШ)

Предложение по поправкам к Правилам № 64 (запасные колеса для временного  
пользования) относительно требований к системам контроля давления в шинах (СКДШ)

Передано Председателем Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части \*/

Воспроизведенный ниже текст был представлен Председателем Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) и содержит запрос в отношении указаний для GRRF по системам контроля давления в шинах (СКДШ). Этот документ передается Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) для рассмотрения (ECE/TRANS/WP.29/1072, пункт 44).

---

\*/ 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.

## I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Участникам WP.29 напоминает, что GRRF завершает разработку технических требований к системам контроля давления в шинах (СКДШ), но нуждается в указаниях по двум аспектам, прежде чем будут представлены окончательные предложения.

2. В ходе сто сорок седьмой сессии Всемирного форума при обсуждении доклада по основным вопросам, рассмотренным на шестьдесят пятой сессии GRRF в феврале 2009 года (ECE/TRANS/WP.29/1072, пункт 44), было указано, что экспертам GRRF не удается согласовать технические требования к диффузионному испытанию в отношении:

- a) времени с момента точки срабатывания давления в шине ( $P_{test}$ ) до предупреждения водителя; и
- b) допуска или, согласно выводу GRRF, значения для компенсации неточностей при измерении в ходе процедуры испытания.

3. Поскольку мнения членов GRRF разошлись, рассматриваемый документ представляет собой компромиссное предложение Председателя, в отношении которого WP.29 просят дать указания.

## II. ВРЕМЯ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ

4. GRRF предложила два альтернативных значения для минимального времени, требуемого для предупреждения водителя после достижения точки срабатывания ( $P_{test}$ ) давления в шине, а именно либо 30 минут, либо 60 минут. WP.29 предлагается дать GRRF указания в отношении предпочтительного значения. Подробные требования включены в пункт 5.3.1 нижеследующего предложенного текста.

- 5.3.1. В ходе испытания в соответствии с пунктом 6.2.6.2. СКДШ зажигает предупреждающий сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более **[30] [60]** минут совокупного времени управления автомобилем, после того как эксплуатационное рабочее давление в одной или нескольких шинах транспортного средства (максимум в четырех) не снизится на 20%.

### III. ДОПУСК ИЛИ ДОПУСТИМОЕ ОТКЛОНЕНИЕ В СЛУЧАЕ НЕТОЧНОСТЕЙ ИЗМЕРЕНИЯ

5. После продолжительного обсуждения GRRF решила, что первоначальный 5-процентный допуск, предложенный для использования в оценке значения падения давления (20%) ниже значения  $P_{warm}$ , будет правильнее называть "допустимое отклонение в случае неточностей измерения". Однако в отношении конкретного значения согласия достигнуто не было. В компромиссном тексте Председателя указывается абсолютное допустимое отклонение [5] кПа, однако некоторые делегации предложили более высокие значения. Подробные требования включены в пункт 6.2.5.3 нижеследующего предложенного текста.

6.2.5.3. В обоих вышеуказанных случаях для компенсации неточностей измерительного оборудования значение  $P_{test}$  уменьшается еще на [5] кПа.

6. WP.29 предлагается рассмотреть эти моменты и дать GRRF указания относительно предпочтительных решений. После этого GRRF завершит обсуждение данных вопросов на своей шестьдесят шестой сессии в сентябре 2009 года и представит предложения для принятия на сто сорок девятой сессии WP.29 в ноябре 2009 года.

-----