



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRRF/45  
19 April 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных средств

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой  
части (GRRF)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ТОРМОЖЕНИЯ И ХОДОВОЙ  
ЧАСТИ (GRRF) О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ПЯТОЙ СЕССИИ

(1-5 февраля 1999 года)

1. Сорок пятая сессия Рабочей группы GRRF проходила с 1 по 5 февраля 1999 года под председательством г-н М. Фендика (Соединенное Королевство). В ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики и Швеции. В работе сессии участвовал также представитель Европейской комиссии (ЕК). В соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии в работе сессии приняли участие представители Японии. В ее работе участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Комитета связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК). По приглашению секретариата в работе сессии принял участие эксперт от Ассоциации европейских шинных заводов (АЕШЗ).

2. Перечень документов без условного обозначения, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

#### ПРАВИЛА № 13 И 13-н (Торможение)

##### а) Электронное торможение (ЭТС-II)

Документация: неофициальные документы № 13 и 26, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Председатель сообщил о результатах работы второго совещания неофициальной группы по электронному управлению тормозными системами (ЭТС-II), которое проходило под его председательством в Лондоне 6-8 января 1999 года.

4. Он разъяснил, что на этом совещании рассматривались два основных вопроса:

а) положения о концепции безопасности "комплексных" электронных систем с использованием тормозных систем в качестве образца для разработки общего подхода к проблеме официального утверждения систем; эта работа будет продолжена в ходе следующего совещания; и б) дальнейшая разработка требований к электронным тормозным системам, предложения по которым будут представлены Рабочей группе GRRF.

5. Председатель сообщил о том, что пятая сессия группы ЭТС-II состоится в Схевенингене, Нидерланды, 9-11 июня 1999 года. Подтверждение дат проведения этого совещания будет направлено всем членам неофициальной группы.

6. С разъяснениями по неофициальному документу № 13, переданному председателем группы ЭТС-II, выступил эксперт от КСАОД. В соответствии с решением сорок четвертой сессии GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункты 5-8) в неофициальном документе № 13 конкретно указано, какие параметры, предусмотренные в стандарте ISO 11992-3: 1998, следует разрешать передавать по электрической управляющей магистрали и какие должны быть исключены.

7. Неофициальный документ № 13 был одобрен в принципе, и секретариату было поручено распространить его с официальным условным обозначением. Рабочая группа GRRF решила также вернуться к его рассмотрению в ходе следующей сессии.

8. Неофициальный документ № 26 был представлен экспертом от МОПАП, который пояснил, что он был составлен подгруппой из числа членов неофициальной группы ЭТС. В этом документе содержится предложение по электронному приводу стояночной тормозной системы.

9. Эксперты от Соединенного Королевства выразили свою обеспокоенность по поводу этого предложения, которое существенно отличается от позиции, обсуждавшейся в ходе совещания неофициальной группы в Лондоне. Составителям этого предложения было

предложено продолжить его рассмотрение с учетом замечаний, касающихся сигнала стояночного тормоза, который должен передаваться в случае выхода из строя стояночного тормоза, и требуемого уровня избыточности. Было также решено не предусматривать ограничительных положений в отношении конструкции, с тем чтобы в системах электронного привода можно было использовать новые технологии.

b) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1998/4; TRANS/WP.29/GRRF/1998/15; TRANS/WP.29/GRRF/1998/16/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/1998/18; TRANS/WP.29/GRRF/1999/1; неофициальные документы № 4, 5, 12, 19 и 22, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

10. Что касается расширения области применения Правил № 13-н для включения транспортных средств категории N1, то эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил о том, что соответствующее предложение содержится в документе TRANS/WP.29/GRRF/1998/4, и высказался за то, чтобы для транспортных средств категории N1 Правила № 13-н применялись только по просьбе завода-изготовителя.

11. Эксперт от Японии подтвердил свою позицию, изложенную в ходе предыдущей сессии GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 11). Он пояснил также, что в Японии Правила № 13-н в обязательном порядке распространяются на транспортные средства, охваченные областью их применения. Поэтому если область применения этих Правил будет распространена на транспортные средства категории N1, то Правила 13-н окажутся единственным стандартом, применяемым к таким транспортным средствам. Он подчеркнул нежелательность этого и вновь отметил, что в связи со значительной частью транспортных средств категории N1, которые в настоящее время производятся в его стране, возникнут трудности, обусловленные невозможностью соблюдения предписаний Правил № 13-н.

12. Рабочая группа GRRF приняла эти замечания к сведению и просила эксперта от Японии рассмотреть возможность согласиться с предложением эксперта от Соединенных Штатов Америки об изменении области применения вышеуказанных Правил и представить ответ на следующей сессии GRRF.

13. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ № 5, в котором для Правил № 13-н предлагаются поправки, аналогичные тем, которые содержатся в документе TRANS/WP.29/GRRF/1998/15 и которые были одобрены в отношении Правил № 13 на последней сессии (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 16).

14. После обмена мнениями Рабочая группа GRRF поручила секретариату распространить неофициальный документ № 5 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

15. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ TRANS/WP.29/GRRF/1998/16/Rev.1, в котором содержатся предложения, касающиеся: согласования

эксплуатационных характеристик рабочего тормоза с положениями Правил № 13-Н, улучшения рабочих характеристик вспомогательного тормоза, снижения максимального усилия при нажатии на педаль тормоза и введения предупредительного сигнала в случае несрабатывания механизма усиления.

16. Рабочая группа GRRF согласилась в принципе с предложением увеличить величину замедления при торможении до  $6,4 \text{ м/с}^2$ , как это предусмотрено в пункте 2.1.1 приложения 4 к указанному документу.

17. Что касается предупредительного сигнала (пункт 5.2.1.2.8 вышеупомянутого предложения), то Рабочая группа GRRF после обстоятельного обсуждения высказала мнение о том, что Соединенному Королевству следует пересмотреть это предложение и изучить другую возможность предупреждения водителя о несрабатывании вакуумного усилителя.

18. Участники Совещания не смогли достичь единого мнения по вопросу о рабочих характеристиках вспомогательной тормозной системы в случае увеличения замедления до  $3,4 \text{ м/с}^2$ , а также ограничении усилия при нажатии на педаль тормоза, поскольку некоторые эксперты сочли это ненужным.

19. Рабочая группа GRRF решила продолжить рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRRF/1998/16/Rev.1 на следующей сессии с учетом того, что замедление  $6,4 \text{ м/с}^2$  было в принципе одобрено (см. пункт 16 выше).

20. Эксперт от КСАОД представил документ TRANS/WP.29/GRRF/1998/18 и неофициальный документ № 19 в качестве исправления к вышеуказанному документу. Он сообщил о том, что в этом документе отражена ситуация на сегодняшний день, поскольку по окончании последней сессии GRRF не было получено никаких новых предложений (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 23).

21. Рабочая группа GRRF поручила секретариату распространить неофициальный документ № 19 под официальным условным обозначением (в качестве исправления к документу TRANS/WP.29/GRRF/1998/18) для рассмотрения на следующей сессии.

22. По мнению большинства экспертов, модульный подход, содержащийся в этом предложении, должен стать правильным решением для официального утверждения типа прицепов, производимых большими сериями. Тем не менее для прицепов штучного производства следует предусмотреть другое решение либо на национальном, либо на международном уровне.

23. После обсуждения преимуществ такого модульного подхода к официальному утверждению типа прицепов, производимых в значительном количестве экземпляров аналогичного типа, Рабочая группа GRRF решила создать небольшую неофициальную группу под председательством эксперта из КСАОД (г-на Росса) для обновления предписаний и при необходимости изменения их формулировки. Было предложено, что в качестве первого шага этой неофициальной группе следует завершить работу по подготовке новой

методологии для официального утверждения по типу конструкции. После этого неофициальная группа должна заняться поиском решения для официального утверждения прицепов малых серий или штучного производства. Было высказано мнение о том, что в качестве образца для этого элемента работы могут использоваться существующие национальные процедуры.

24. Рабочая группа GRRF решила, что вышеупомянутой неофициальной группе следует провести совещание в течение двух дней перед очередной сессией GRRF, и просила экспертов, заинтересованных в этой работе, связаться с экспертом от КСАОД.

25. Документ TRANS/WP.29/GRRF/1999/1, основанный на неофициальном документе, который был представлен на предыдущей сессии GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 19), был рассмотрен и принят в качестве исправления к Правилам № 13-н. Рабочая группа GRRF решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на июньской сессии 1999 года.

26. Внося на рассмотрение неофициальный документ № 12, эксперт от Соединенного Королевства пояснил, что в директиву ЕК 97/27/ЕС (Масса и размеры) было включено требование в отношении желтого предупредительного светового сигнала для передачи дополнительной информации водителю (приподнятая задняя ось). Предложение, содержащееся в неофициальном документе № 12, посвящено следующей проблеме: предупредительные сигналы, предусмотренные в Правилах № 13, могут использоваться для иных функций, помимо торможения, и в некоторых случаях такое их применение может привести к отключению важных сигналов, касающихся торможения.

27. Рабочая группа GRRF просила эксперта от Европейского сообщества довести эти проблемы до сведения Европейской комиссии и проинформировать GRRF о результатах проведенных консультаций.

28. Рабочая группа GRRF решила продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и поручила секретариату распространить неофициальный документ № 12 под официальным условным обозначением.

29. Эксперт от ИСО представил неофициальный документ № 22, содержащий предложение относительно установления скорости охлаждающего воздуха, подаваемого на тормоз в ходе инерционного динамометрического испытания, которая должна составлять 30% от первоначальной скорости.

30. В ходе обсуждения представители Германии и Франции предложили, чтобы вместо скорости указывался воздушный поток. Эксперт от Франции отметил, что необходимо также произвести проверку в связи с Правилами № 90, и просил ФЕПФМ рассмотреть возможные последствия для Правил № 90 и для приложения 11 к Правилам № 13.

31. Рабочая группа GRRF решила продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии и поручила секретариату распространить неофициальный документ № 22 под официальным условным обозначением.

c) Устройства компенсации износа тормозов

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1998/17; TRANS/WP.29/GRRF/1999/5

32. Рабочая группа GRRF отметила, что документ TRANS/WP.29/GRRF/1999/5 представляет собой вариант документа TRANS/WP.29/GRRF/1998/17 на французском языке, представленного экспертом от Германии в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункты 24 и 25).

33. В ходе рассмотрения этого предложения экспертом из Франции была затронута проблема утверждения протоколов испытаний технической службы административным органом. Этот вопрос был рассмотрен, и Рабочая группа GRRF упомянула о том, что похожая ситуация отмечается в связи с приложением 12 к Правилам № 13, где речь не идет ни о каком утверждении.

34. Завершая обсуждение, Рабочая группа GRRF приняла это предложение без учета замечаний по вопросу об утверждении протоколов. Однако было решено рассмотреть общую проблему утверждения протоколов технической службы в ходе следующей сессии в сентябре 1999 года.

35. Рабочая группа GRRF решила также передать принятое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на его июньской сессии в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 09.

d) Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: неофициальные документы № 2 и 7, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

36. Эксперт от Германии, возглавляющий неофициальную группу по периодическим техническим осмотрам (ПТО), проинформировал GRRF о четвертом совещании, состоявшемся в Копенгагене 3 и 4 ноября 1998 года (неофициальный документ № 2). Он отметил, что в работе этого совещания также принял участие эксперт от Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТА).

37. Участники сессии приняли к сведению это сообщение, и Рабочая группа GRRF просила группу ПТО продолжить свою работу. Что касается опечатки в Правилах № 13 (пункт 5.1.4.5.2), то Рабочая группа GRRF проверила полученную информацию и удостоверилась в том, что она не имеет под собой никаких оснований и что поэтому исправление не требуется.

38. Председатель группы ПТО сообщил о том, что следующее совещание этой неофициальной группы состоится 14 и 15 апреля 1999 года в Праге.

39. Как предлагалось на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 27), эксперт от Швеции представил технический доклад, содержащийся в неофициальном документе № 7, относительно практической возможности использования стендов с беговыми барабанами для высокоскоростных испытаний тормозов транспортных средств большой грузоподъемности.

40. Эксперты от Франции и МОПАП указали на трудности проведения испытания тормозов на стенде с беговыми барабанами при высокой скорости, особенно в ходе периодических технических осмотров, поскольку, по их мнению:

- а) время, необходимое для установки транспортного средства на стенде, будет чрезмерно длительным (20 минут?);
- б) потребление и рассеяние энергии будут чрезмерными.

41. Участники сессии рассмотрели этот вопрос, однако Рабочая группа GRRF решила продолжать заниматься данным вопросом и сохранить его в повестке дня.

е) Положения об электромобилях

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1999/2; неофициальные документы № 6 и 20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

42. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ TRANS/WP.29/GRRF/1999/2. Он пояснил, что в этом документе содержатся предписания, касающиеся систем рекуперативного торможения и гибридных транспортных средств, с учетом ранее подготовленных документов и мнений, высказанных в ходе предыдущих сессий GRRF.

43. Эксперт от Японии внес на рассмотрение неофициальный документ № 20, содержащий подробные замечания по документу TRANS/WP.29/GRRF/1999/2.

44. Эксперт от Германии согласился с изложенными в документе TRANS/WP.29/GRRF/1999/2 принципами, однако счел, что необходимо будет уточнить формулировку с учетом замечаний, содержащихся в неофициальном документе № 20.

45. Эксперт от Соединенного Королевства согласился рассмотреть представленные замечания и принять их во внимание при обновлении этого предложения.

46. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил неофициальный документ № 6, в котором в связи с электромобилями сравниваются различия между стандартом FMVSS No. 135 и Правилами № 13-Н и предлагается обеспечить согласование обоих комплексов требований.

47. Рабочая группа GRRF приняла это предложение к сведению и решила продолжить его рассмотрение в ходе следующей сессии. В этой связи делегатов просили сохранить неофициальный документ № 6 и иметь его при себе на следующей сессии.

48. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о том, что с текстом стандарта FMVSS-135 можно ознакомиться через Интернет:

<http://www.nhtsa.dot.gov>.

Секретариат также сообщил адрес в Интернете для ознакомления с законодательством Европейского сообщества:

<http://europa.eu.int/eur-lex/en/index.html>.

j) Совместимость систем торможения

49. Председатель отметил, что документ TRANS/WP.29/GRRF/1998/18 был рассмотрен в рамках пункта 1.2 "Дальнейшая разработка". Он напомнил, что GRRF ожидает нового документа от эксперта из Соединенного Королевства для продолжения рассмотрения вопроса о "совместимости систем торможения".

## УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ И ИХ УСТОЙЧИВОСТЬ

### Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/1998/36; TRANS/WP.29/GRRF/1998/9; неофициальные документы № 1, 3 и 24, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

50. Эксперт от Нидерландов представил доклад о работе второго совещания неофициальной группы по вопросам динамической устойчивости к опрокидыванию транспортных средств большой грузоподъемности категорий N и O, состоявшегося в "Рено VI", Лион, Франция, 24 и 25 сентября 1998 года (неофициальный документ № 3). Он упомянул о том, что в ходе работы основное внимание было сосредоточено на методе расчета с использованием динамического моделирования, и отметил, что МОПАП высказала возражения в связи с требованием о том, что электронные системы для повышения устойчивости не следует принимать во внимание. Он пояснил, что неофициальная группа рассмотрит данный вопрос в ходе своего следующего совещания, однако просил Рабочую группу GRRF дать необходимые указания.

51. Эксперт от МОПАП подтвердил просьбу о рассмотрении влияния электронных систем на устойчивость и вновь выразил общие возражения в связи с предложенным проектом правил (TRANS/WP.29/1998/36), которые были высказаны в ходе предыдущей сессии GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 36). Он подчеркнул целесообразность изучения статистики дорожно-транспортных происшествий для анализа их причин (дорога, водитель или транспортное средство), и если будет выявлено, что авария с опрокидыванием произошла по вине транспортного средства, то в этом случае необходимо будет определить процедуру испытаний в целях решения этой проблемы. Он выразил сожаление по поводу того, что неофициальная группа занимается третьим этапом работы, не рассмотрев два предыдущих.



52. При обсуждении возражений МОПАП Рабочая группа GRRF напомнила, что круг ведения неофициальной группы предусматривает расширение сферы применения предлагаемого проекта правил за счет только тех транспортных средств, которые не перевозят опасные грузы, и включает изучение динамического испытания и метода расчета с использованием динамического моделирования; GRRF решила, что неофициальной группе следует продолжить работу по этому вопросу.
53. Рабочая группа GRRF рассмотрела вопрос об электронных системах, влияющих на устойчивость транспортных средств, и решила, что они также являются частью транспортного средства и поэтому должны учитываться в ходе испытаний на устойчивость.
54. Эксперт от Российской Федерации представил официальный документ № 24 и отметил, что его страна будет продолжать работать над этим вопросом. Он сообщил о своем намерении принять участие в работе неофициальной группы. Рабочая группа GRRF решила передать неофициальный документ № 24 неофициальной группе для рассмотрения.
55. Председатель неофициальной группы проинформировал GRRF о том, что в связи с испытанием на устойчивость группа изучает следующие маневры: смена полосы движения с возвращением в эту же полосу движения или эквивалентный маневр, проезд перекрестка с кольцевым движением и маневр с резким последовательным поворотом руля в обе стороны.
56. В связи с практическими последствиями применения этих правил эксперт от Франции высказал мнение, что в соответствии с их положениями изготовители кузовов будут обязаны соблюдать предельные значения высоты центра тяжести при установке конструкции кузова.
57. Эксперт от МОПАП представил материалы, продемонстрировав транспортные средства, в отношении которых применялся метод расчета, используемый в приложении 3 к предлагаемому проекту правил. Он отметил ряд конфигураций, выходящих за рамки предельных значений, и подчеркнул, что в неофициальном документе № 1, подготовленном ЕАПГ, содержатся аналогичные выводы.
58. Рабочая группа GRRF отметила, что к транспортным средствам, в связи с которыми возникают трудности с точки зрения соблюдения условий испытания, в основном относятся транспортные средства специального назначения. Участники сессии вновь указали, что определение того, на какие транспортные средства должен распространяться нынешний предлагаемый проект правил, должно входить в задачу Рабочей группы WP.15 (TRANS/WP.29/GRRF/43, пункт 22).
59. Эксперт от МСАТ подчеркнул, что, прежде чем принимать решение, следует изучить статистику дорожно-транспортных происшествий и произвести анализ экономических последствий этого предложения (TRANS/WP.29/1998/36).

60. Рабочая группа GRRF отметила, что следующее совещание неофициальной группы состоится 9 и 10 февраля 1999 года в Барселоне под эгидой ИДИАДА; основное внимание на этом совещании будет уделено рассмотрению приложения 5 "Процедура испытания на поперечную динамическую устойчивость". Вышеупомянутый эксперт указал, что работа над положениями этого приложения должна быть завершена к концу 1999 года.

#### ПРАВИЛА № 90 (Сменные тормозные накладки)

61. Эксперт от Франции сообщил о том, что в соответствии с решением GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 55) ФЕПФМ занимается подготовкой предложения по методу приработки сменных тормозных накладок; эта Федерация обратилась с просьбой к другим делегациям поделиться своим опытом в деле изучения данного вопроса. Эксперт от ИСО обратил внимание на то, что в связи с этим вопросом следует также рассмотреть неофициальный документ № 12.

62. С учетом времени, необходимого для завершения этой работы, Рабочая группа GRRF решила не рассматривать данный вопрос на своей следующей сессии и включить его в повестку дня сорок седьмой сессии (февраль 2000 года).

#### ШИНЫ

##### а) Глобальное согласование правил, касающихся шин

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1999/7; неофициальный документ № 18, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

63. Предложение по проекту новых глобальных технических правил по шинам, которые должны быть включены в приложение к Соглашению о введении глобальных технических правил от 25 июня 1998 года, было представлено экспертом от ЕТОПОК. Он сообщил, что этот проект подготовлен совместно изготовителями из Европы, Соединенных Штатов Америки и Японии в целях согласования всех существующих национальных предписаний.

64. В ходе последовавшего за этим обсуждения данное приложение было сочтено вполне приемлемым базовым документом, работа составителей которого получила высокую оценку.

65. Эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил, что в соответствии с принципами Глобального соглашения от 25 июня 1998 года потенциальные глобальные технические правила должны быть направлены на установление наиболее высоких стандартов. В предложении ЕТОПОК рассматриваются шины только для легковых автомобилей, и он отметил, что этими положениями могут быть также охвачены шины для всех транспортных средств массой до 3,5 т. Технические замечания по данному проекту были высказаны также экспертами от Чешской Республики и Соединенного

Королевства (неофициальный документ № 18), а в замечаниях других представителей отмечалось, что это предложение должно охватывать также недавно разработанные конструкции шин, например системы спущенных шин.

66. Эксперт от ЕТОПОК представил некоторые разъяснения в связи с поднятыми вопросами. Рабочая группа GRRF решила рассмотреть область применения этого проекта на следующей сессии и в ходе последующих обсуждений изучить требования в отношении шума и предписания, касающиеся сцепления шин с дорогой. Было также решено рассмотреть порядок регулирования вопросов о размерах шин, для того чтобы не делать ссылок на национальные стандарты.

67. Предложенные в проекте различные испытания шин были рассмотрены более подробно. Эксперт от ЕТОПОК сообщил, что данное предложение является компромиссным вариантом, призванным обеспечить согласование. Эксперт от Соединенного Королевства предложил включить в него административные положения и положения о маркировке рабочих характеристик. Представитель ЕТОПОК высказал замечания по вопросу о трудностях включения в общие правила различающихся процедур официального утверждения и процедур самосертификации.

68. Для достижения конкретных результатов в работе над этим предложением Рабочая группа GRRF решила учредить специальную группу, которой было поручено подготовить проект этих правил. Председатель GRRF согласился обратиться к Рабочей группе WP.29 с просьбой одобрить это решение.

б) Испытание на сцепление шин с дорогой

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1998/2; TRANS/WP.29/GRRF/1998/3; неофициальные документы № 10, 11, 16 и 17, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

69. Председатель проинформировал GRRF о том, что в Европейском сообществе был достигнут значительный прогресс в работе над вопросом об ограничении шума от качения шины по дороге и что в этой связи в скором времени могут быть внесены изменения в соответствующую директиву, касающуюся шин. Он предложил провести общее обсуждение, для того чтобы попытаться достичь приемлемого решения в деле продвижения работы над этим вопросом. Он пояснил также, что в неофициальных документах № 10 и 11, подготовленных ЕТОПОК, содержатся замечания по предложениям Соединенного Королевства (TRANS/WP.29/GRRF/1998/2 и TRANS/WP.29/GRRF/1998/3).

70. Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальные документы № 16 и 17 с изложением позиции своей страны. В первом документе рассматривается текущее положение, а во втором документе содержатся предложения по альтернативным процедурам испытания на сцепление шин, что призвано создать основу для первоначального обсуждения в рамках предлагаемой специальной группы.

71. Эксперт от ЕТОПОК дал высокую оценку работе, проделанной Соединенным Королевством, затронув при этом вопрос о сцеплении изношенных шин и возможных пределах ответственности. По его мнению, изготовители могут нести ответственность только за сцепление новых шин, но не могут контролировать положение в связи с изношенными шинами, особенно в случаях неравномерного или аномального износа протектора.

72. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил, что в его стране рассматривается возможность внесения изменения в стандарт по шинам (FMVSS-109), для того чтобы расширить возможности для обеспечения повторяемости результатов испытаний на сцепление шины с дорогой.

73. Довольно подробно был рассмотрен вопрос о методах измерения силы трения шины; в ходе обсуждения затрагивалась также проблема испытательных поверхностей и повторяемости результатов измерений. Эксперт от Чешской Республики проинформировал GRRF о том, что в его стране накоплен некоторый опыт в этой области, и высказался за использование метода испытаний во внелабораторных условиях. После обсуждения было решено, что в настоящее время подходящие процедуры испытаний в закрытом помещении отсутствуют и что единственным приемлемым решением является испытание во внелабораторных условиях. Эксперт от Японии напомнил о своем выступлении на прошлой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 58), в котором он обратил внимание на то, что в его стране накоплен значительный опыт измерения значения коэффициента трения  $\mu$ , и подчеркнул важность использования поверхности, на которой проводится испытание, с одинаковыми характеристиками. Эксперт от Венгрии упомянул о неофициальном документе № 11, представленном им в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/44, пункт 59), и также отметил важность соблюдения требований в отношении поверхности и использования соответствующего коэффициента сцепления.

74. Рабочая группа GRRF решила, что специальной неофициальной группе следует рассмотреть вопросы: а) пригодности поверхности ИСО для проведения испытаний; б) измерения "максимального значения  $\mu$ " и "значения  $\mu$  на заторможенном колесе"; с) испытания шин на транспортном средстве или на прицепе; и d) возможного использования метода классификации, применяемого в Соединенных Штатах Америки. Председатель согласился запросить в ходе следующей сессии WP.29 разрешение на создание такой специальной группы.

с) Правила № 54 (Пневматические шины для транспортных средств неиндивидуального пользования)

Документация: неофициальный документ № 8, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

75. Эксперт от ЕТОПОК представил неофициальный документ № 8, содержащий предложение по внесению поправок в Правила № 54, в целях включения новой категории асимметричной шины с учетом конфигурации посадки шины на обод, которая обозначается с помощью знака "А".

Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 8 под официальным условным обозначением для дальнейшего рассмотрения на следующей сессии.

d) Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3)

Документация: неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

76. Эксперт от ЕТОПОК представил неофициальный документ № 9, содержащий предложение по внесению поправок в СР.3, в целях включения ссылок на Правила № 106, 108 и 109 и предупреждения неправильного использования на автотранспортных средствах шин пониженного качества.

Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 9 с официальным условным обозначением для дальнейшего рассмотрения на следующей сессии.

## ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Потеря колес транспортными средствами неиндивидуального пользования

Документация: неофициальные документы № 14, 23 и 27, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

77. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRRF о том, что неофициальный документ № 23 был подготовлен в ответ на письмо АЕШЗ, адресованное секретариату и содержащееся в неофициальном документе № 14.

78. Эксперт от ИСО представил неофициальный документ № 27, в котором содержится краткая информация о работе Подкомитета ISO/TC.22/SC.19. Он пояснил, что наиболее важным вопросом, связанным с проблемой потери колес транспортными средствами неиндивидуального пользования, возможно, является проект 180/WD 14400 "Автотранспортные средства – колеса и ободья – требования к использованию и текущему содержанию" и что Рабочая группа W.65 разработала проект, который будет распространен среди экспертов GRRF.

79. Рабочая группа GRRF решила сохранить этот вопрос в повестке дня для рассмотрения в ходе следующей сессии.

b) Предложение по проекту правил о колесах

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1998/19 и Add.1; TRANS/WP.29/GRRF/1999/4; неофициальные документы № 15, 21 и 25, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

80. Эксперт от Германии внес на рассмотрение неофициальный документ № 25, в котором излагается позиция Германии по предложению о проекте новых правил, касающихся официального утверждения колес для пассажирских транспортных средств. В нем отражены три аспекта: основная концепция, основные возражения технического характера и подробные технические и редакционные замечания.

81. Эксперт от ЕТОПОК отметил, что в неофициальном документе № 25 указывается, что официальное утверждение колес по типу конструкции связано с установкой на транспортном средстве, тогда как в документах TRANS/WP.29/GRRF/1998/19 и Add.1 такое официальное утверждение не распространяется на шины, в отношении которых применяются соответствующие правила. По мнению ЕТОПОК, официальное утверждение колес по типу конструкции не следует связывать с их установкой на транспортном средстве.

82. Эксперты от Швеции и Дании указали, что предписания, касающиеся колес, должны быть связаны со скоростью, для того чтобы обеспечить их соответствие применительно к высоким скоростям. Они также высказали мнение о том, что вопрос об официальном утверждении колес носит скорее коммерческий характер, нежели связан с аспектами безопасности.

83. Рабочая группа GRRF просила экспертов от Германии и Италии совместно доработать это предложение с учетом опыта, накопленного в этой области в Германии.

84. Эксперт от Италии напомнил GRRF о том, что предложение, содержащееся в документах TRANS/WP.29/GRRF/1998/19 и Add.1, следует рассматривать с учетом изменений, внесенных неофициальным документом № 15. Он отметил, что документ TRANS/WP.29/GRRF/1999/4 представляет собой перевод документов TRANS/WP.29/GRRF/1998/19 и Add.1 на французский язык. Он пояснил, что предложение Италии направлено на повышение качества материалов и конструкции колес, но никак не связано с их установкой на транспортных средствах, подобно тому, как это предусмотрено в отношении официального утверждения типа шин.

85. Эксперт от Японии изъявил готовность передать итальянской делегации национальные правила для колес, изготовленных из стали.

86. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что установка имеет важное значение, поскольку должна быть обеспечена возможность эксплуатации колеса вместе с шиной в колесной шине. В поддержку этого мнения высказались эксперты от МОПАП, Германии и Венгрии, подчеркнувшие, что вопрос об установке колес имеет самое непосредственное отношение к проблеме безопасности. Эксперт от АЕШЗ согласился с этим замечанием, но предложил использовать в этом проекте гибкий подход.

87. Завершая обсуждение, Рабочая группа GRRF решила не применять на первом этапе положение, касающееся установки колес на транспортных средствах, и, возможно, рассмотреть этот вопрос на втором этапе.

88. В связи с маркировкой колес Рабочая группа GRRF решила включить в проект правил ссылку на стандарт ISO 3911:1998.

89. Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 21, в котором содержатся поправки общего и технического характера.

90. Рабочая группа GRRF решила, что проблемы, поднятые различными экспертами, лучше всего урегулировать на неофициальном совещании, и просила эксперта от Германии организовать его. О своем намерении принять участие в таком неофициальном совещании заявили эксперты от Германии, Италии, КСАОД и ЕАШЗ.

с) Правила № 79 (Механизмы рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1999/3; неофициальный документ № 28, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

91. Эксперт от Российской Федерации представил документ TRANS/WP.29/GRRF/1999/3, направленный на снижение максимального допустимого усилия на ободу рулевого колеса. Эксперт от Польши представил дополнительную информацию по этому вопросу, ознакомив участников сессии с неофициальным документом № 29, в котором приводится дополнительная информация об испытании транспортных средств категории М1.

92. Мнения в связи с этим предложением разделились. В целом было отмечено, что необходимо дополнительное время для его изучения и что от автомобилестроителей может потребоваться дополнительная информация. Поэтому Рабочая группа GRRF решила продолжить рассмотрение данного предложения на следующей сессии.

д) Предложение по проекту правил о цепях для движения по снегу

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/1999/8

93. Эксперт от Италии представил подготовленное им предложение. Он пояснил, что его целью является обеспечение минимального уровня качества цепей, используемых на транспортных средствах категории М1.

94. В ходе обсуждения выяснилось, что каких-либо национальных правил по вопросу о цепях для движения по снегу не существует (дополнительные приспособления для улучшения сцепления). Эксперт от Германии проинформировал GRRF о том, что в его стране на транспортные средства, использующие цепи для движения по снегу, распространяется ограничение скорости.

95. Рабочая группа GRRF решила рассмотреть этот вопрос в ходе следующей сессии. Председатель сообщил о том, что на предстоящей сессии WP.29 он поднимет вопрос, связанный с этим предложением, и при условии согласия Рабочей группы предложит включить его в программу работы.

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

96. Участники сессии согласовали следующую повестку дня сорок шестой сессии GRRF (Женева, 13 сентября (9 час. 30 мин.) – 15 сентября (17 час. 30 мин.) 1999 года) 1/:

1. Правила № 13 и 13-Н (Торможение)
  - 1.1 Электронное торможение (Доклад группы ЭТС-II)
  - 1.2 Дальнейшая разработка
  - 1.3 Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации
  - 1.4 Положения об электромобилях
  - 1.5 Совместимость тормозных систем
2. Управление транспортными средствами и их устойчивость 2/  
Дальнейшая разработка
3. Правила № 79 (Механизмы рулевого управления)  
Дальнейшая разработка
4. Шины 3/
  - 4.1 Глобальное согласование правил, касающихся шин
  - 4.2 Испытание на сцепление шины с дорогой
  - 4.3 Правила № 54 (Пневматические шины для транспортных средств индивидуального пользования)
  - 4.4 Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3)

---

1/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, которые были разосланы по почте до начала сессии, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Любезная просьба к делегатам иметь при себе на заседаниях экземпляры этих документов.

2/ Этот пункт будет рассматриваться не ранее вторника, 14 сентября 1999 года.

3/ Этот пункт будет рассматриваться не ранее среды, 15 сентября 1999 года. После сессии GRRF состоится тридцать первая сессия Рабочей группы по вопросам шума (GRB), на которой вопросы о шуме от качения шины по дороге будут рассматриваться в четверг, 16 сентября 1999 года, с тем чтобы в обсуждении могли принять участие эксперты по вопросам шин.



5. Прочие вопросы

- 5.1 Потеря колеса транспортными средствами неиндивидуального пользования
  - 5.2 Предложение по проекту правил о колесах
  - 5.3 Предложение по проекту правил о цепях для движения по снегу
-

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ  
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

<u>№</u>	<u>Представлен</u>	<u>Пункт повестки дня</u>	<u>Язык</u>	<u>Название</u>
1.	Европейской ассоциацией по промышленным газам	2.	A	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию
2.	Германией	1.4	A	Доклад четвертого неофициального совещания специальной рабочей группы GRRF по периодическим техническим осмотрам (ПТО)
3.	Нидерландами	2.	A	Доклад рабочей группы по вопросам динамической устойчивости к опрокидыванию транспортных средств большой грузоподъемности категорий N и O
4.	МОПАП	1.2	A	Замечания МОПАП по предложению Соединенного Королевства о внесении поправок в Правила № 13 ЕЭК
5.	МОПАП	1.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13-н ЕЭК
6.	Соединенными Штатами Америки	1.5	A	Сопоставление требований к электромобилям и предложение по обеспечению согласования требований к электромобилям, содержащимся в стандарте FMVSS 135 и Правилах № 13-н ЕЭК
7.	Швецией	1.4	A	Практическая возможность использования испытательных стендов с беговыми барабанами для испытания тормозов вместо дорожных испытаний транспортных средств большой грузоподъемности
8.	ЕТОПОК	4.3	A/Ф	Поправки к Правилам № 54 ЕЭК

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
9.	ЕТОПОК	4.4	A	Предложение по проекту поправок к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)
10.	ЕТОПОК	4.2	A	Предложение Соединенного Королевства по проекту поправок к Правилам № 30 ЕЭК ООН, которые связаны с испытанием шины на сцепление с влажной поверхностью дороги
11.	ЕТОПОК	4.2	A	Предложение Соединенного Королевства по проекту поправок к Правилам № 54 ЕЭК ООН, которые связаны с испытанием шины на сцепление с влажной поверхностью дороги
12.	Соединенным Королевством	1.2	A	Правила № 13. Использование сигналов предупреждения о выходе тормозов из строя для дополнительных функций
13.	Председателем группы ЭТС-II	1.1	A	Правила № 13. Предписания, касающиеся совместной базы данных 11992
14.	ЕАШЗ	5.1	A	Потеря колеса транспортными средствами индивидуального пользования
15.	Италий	5.2	A	Предложение по проекту новых правил. Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения колес для пассажирских транспортных средств
16.	Соединенным Королевством	4.2	A	Позиция Соединенного Королевства по вопросу о сцеплении шины с дорогой
17.	Соединенными Королевством	4.2	A	Предложения Соединенного Королевства по альтернативным процедурам испытания шины на сцепление с дорогой в целях создания основы для первоначального обсуждения в рамках специальной группы
18.	Соединенным Королевством	4.1	A	Предложения Соединенного Королевства по вопросу о глобальном согласовании правил, касающихся шин

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
19.	КСАОД	1.6	A	Исправление к документу TRANS/WP.29/GRRF/1998/18
20.	Японией	1.5	A	Замечания Японии по предложению Соединенного Королевства, касающиеся электронных систем торможения транспортных средств (TRANS/WP.29/GRRF/1999/2)
21.	КСАОД	5.2	A	Замечания КСАОД по предложению о правилах, касающихся колес TRANS/WP.29/GRRF/1998/19 и Add.1
22.	ИСО	1.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 13, приложение 15
23.	Соединенным Королевством	5.1	A	Ответ Соединенного Королевства на письмо ЕАШЗ от 9 декабря 1998 года в адрес секретариата
24.	Российской Федерацией	2.	A	Замечания по докладу ТНО "Динамические испытания на устойчивость к опрокидыванию"
25.	Германией	5.2	A	Предложение по проекту новых правил. Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения колес для пассажирских транспортных средств [и их прицепов] – позиция Германии
26.	Неофициальной группой ЭТС-II	1.1	A	Предложение по поправкам к Правилам № 13 в отношении электрического привода стояночной тормозной системы
27.	ИСО	5.1	A	Работа подкомитета ISO/TC 22/SC 19 по вопросу о колесах
28.	Польшей	5.3	A	Информация об испытаниях, проведенных в Пимоте, в связи с механизмами рулевого управления транспортных средств категории M1

Приложение 2

СПЕЦИАЛЬНЫЕ НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Наименование</u>	<u>Председатель</u>	<u>Лицо для установления контакта</u>
Электронное торможение (ЭТС-II)	Г-н М. Фендик Тел.: (+44-171) 676 2070 Факс: (+44-171) 676 2079 Эл. почта: Malcom_Fendick@ detr.gsi.gov.uk	<u>1/</u> Тел.: Факс: Эл. почта:
Официальное утверждение модульного типа для прицепов	Г-н К.Ф. Росс Тел.: (+44-1527) 499-516 Факс: (+44-1527) 499-538 Эл. почта:	<u>1/</u> Тел.: Факс: Эл. почта:
Периодические технические осмотры (ПТО)	Г-н Г. Рист Тел.: (+49-711) 7861-2268 Факс: (+49-711) 7861-2425 Эл. почта:	Г-н М. Хёрнер Тел.: (+49-69) 97507-244 Факс: (+49-69) 97507-261 Эл. почта: hoerner@vda.de
Управление транспортными средствами и их устойчивость	Г-н Р.Б. Хоквельт Тел.: (+31-15) 269 6411 Факс: (+31-15) 269 7314 Эл. почта: hooqvelt@ wt.tno.nl	<u>1/</u> Тел.: Факс: Эл. почта:
Шины	<u>1/</u> Тел.: Факс: Эл. почта:	<u>1/</u> Тел.: Факс: Эл. почта:
Колеса	Х. Хессе Тел.: (+49-228) 300-7539 Факс: (+49-228) 300-7409 Эл. почта: Hans.Hesse@ BMVBW.BMVBW.Bund400.de	<u>1/</u> Тел.: Факс: Эл. почта:

---

1/ Еще не определено.

---