



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRB/28
24 March 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции
транспортных средств

Рабочая группа по вопросам шума (GRB)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ШУМА (GRB)
О РАБОТЕ ЕЕ ТРИДЦАТОЙ СЕССИИ

(22-25 февраля 1999 года)

1. Рабочая группа (GRB) провела свою тридцатую сессию с 22 (вторая половина дня) по 24 (только первая половина дня) февраля 1999 года под председательством г-на Х. Лёффельхольца (Германия). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции. В работе сессии участвовали представители 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), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК).

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

ОГРАНИЧЕНИЕ ШУМА, ПРОИЗВОДИМОГО ШИНАМИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ДОРОГЕ

а) Правила № 30 (Пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/R.140/Rev.1; TRANS/WP.29/GRB/R.144 и Add.1; TRANS/WP.29/GRB/1998/3; TRANS/WP.29/GRB/1998/8; неофициальные документы № 1, 5, 6 и 9 указаны в приложении 1 к настоящему докладу

3. См. пункт 4 ниже.

б) Правила № 54 (Пневматические шины для коммерческих транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/R.141/Rev.1; TRANS/WP.29/GRB/R.144 и Add.1; TRANS/WP.29/GRB/1998/3; TRANS/WP.29/GRB/1998/9; TRANS/WP.29/GRB/1999/2; неофициальные документы № 1, 3, 5, 7 и 9 указаны в приложении 1 к настоящему докладу

4. Эксперт от ЕТОПОК напомнил о мнении своей организации, в соответствии с которым вопрос о шуме, производимом шинами при движении по дороге, наиболее целесообразно решать с помощью отдельных новых правил вместо внесения поправок в существующие Правила № 30 и 54 (TRANS/WP.29/GRB/1998/3). В частности, он заявил, что без наличия отдельных правил трудно четко продемонстрировать, относится ли то или иное предписание к вопросам безопасности или вопросам шума, и провести различие между определениями, касающимися шума, и теми определениями, которые касаются безопасности. Напротив, при наличии отдельных правил можно будет четко определить тип, размер и ассортимент шин в связи с производимым ими шумом и разъяснить административные процедуры, касающиеся предоставления официального утверждения.

5. Подавляющее большинство делегаций согласились с необходимостью наличия отдельных правил, опирающихся на предложение, внесенное ЕТОПОК (TRANS/WP.29/GRB/R.144 и Add.1). Эксперты от Германии, Соединенного Королевства и Швеции заявили, что они отдают предпочтение внесению поправок в Правила № 30 и 54, однако они согласны с точкой зрения большинства. Эксперт от МОПАП заявил, что его организация высказывается за наличие упрощенных административных процедур и разработку согласованных предписаний ЕК и ЕЭК. В заключение Рабочая группа (GRB) большинством голосов утвердила решение о разработке проекта отдельных правил на основе предложения ЕТОПОК.

6. Эксперт от ЕТОПОК представил свой неофициальный документ № 1, в котором сводятся воедино предписания документов TRANS/WP.29/GRB/R.144 и Add.1. Он разъяснил, что были включены дополнительные поправки, с тем чтобы метод испытания для проверки уровней шума, производимого шинами при движении по дороге (приложение 9 - добавление 1 к документу TRANS/WP.29/GRB/R.141/Rev.1), можно

было применять к шинам, официально утвержденным на основании Правил № 30 и 54. Он также заявил, что содержание его предложения было согласовано с содержанием проекта соответствующей директивы ЕК.

7. В этой связи эксперт от Европейского сообщества проинформировал GRB о том, что Европейский парламент завершил первое чтение "Предложения по директиве Европейского парламента и Совета, содержащего поправки к директиве Совета 92/23/ЕЕС, касающейся шин для автотранспортных средств и их прицепов и их установки", в приложении 5 к которому содержатся предписания, касающиеся шума, производимого шинами при движении по дороге, и что ожидается, что в ходе предстоящего обсуждения в Совете ЕС будет достигнут определенный прогресс.

8. Председатель представил дополнительную информацию и заявил, что в ходе президентства Германии в ЕС (первая половина 1999 года) предполагается достичь соглашение в отношении технических предписаний (например, метод испытания и испытательное покрытие) и затем в отношении пределов шума. Он также высказал мнение, что GRB является именно тем форумом, на котором будет достигнуто более широкое техническое согласование, и он заявил о своем желании передать результаты работы, достигнутые в рамках GRB, в Совет ЕС.

9. В ходе последовавшего обсуждения GRB подробно рассмотрела и приняла несколько поправок, текст технических приложений, касающихся метода испытания и испытательной площадки (см. приложение 3 к настоящему докладу). Однако в отношении отдельных предписаний (например, поправки на температуру и протокол испытания) окончательное решение принято не было. Рабочая группа (GRB) отметила намерение Председателя передать достигнутые результаты работы, касающиеся метода испытания и испытательной площадки, в Совет ЕС.

10. Эксперт от Франции напомнил, что в будущем на рынках появятся новые типы шин для коммерческих транспортных средств с более широким поперечным сечением с целью замены тех шин, которые предназначены для установки сдвоенных шин. Он представил предложение об изменении метода испытания для измерения уровня шума, производимого шинами при движении по дороге, для обеспечения возможностей использования установки этих шин на испытываемом транспортном средстве (TRANS/WP.29/GRB/1999/2). Он заявил, что такая поправка позволит исключить риск превышения допустимой максимальной массы на передней оси, а также устранить трудности, связанные с установкой очень широких шин на переднюю ось, которые существенно увеличивают радиус поворота и снижают маневренность транспортного средства.

11. Указав на предложение, внесенное экспертом от Франции в отношении шин с большим поперечным сечением (см. пункт 10), эксперт от Японии предложил исключить ссылку на индекс грузоподъемности (LI) и рассмотреть вопрос о сокращении, приблизительно на 3 дБ (А), измеренного уровня шума, с тем чтобы исключить влияние шин, установленных на передней оси (неофициальный документ № 3). Он заявил, что в настоящее время проводится исследование по этому вопросу и что соответствующие

результаты будут переданы GRB сразу после их получения. Ввиду отсутствия достаточного опыта использования шин большого сечения GRB решила на первом этапе не включать предложенные спецификации в проект правил и отложить рассмотрение этого вопроса до будущих сессий. Секретариату было предложено подготовить официальный документ на основе предложения Японии.

12. Эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № 9, касающийся пределов шума, производимого шинами при движении по дороге, которые были предложены в проекты директивы ЕК. Он заявил, что только небольшая доля шин, имеющих в настоящее время на рынке, не будет соответствовать прилагаемым предельным величинам. Принимая во внимание, в частности, то, что в предложении учитывается погрешность измерительных приборов путем уменьшения на 1 дБ (А) результатов измерения и их округления до наименьшего целого показателя, он заявил, что такое измерение будет всего лишь означать повышение предельных величин "де-факто". В этой связи он высказал предположение о необходимости ужесточения системы предельных величин и процедуры оценки и предложил GRB не следовать тому предложению, которое было внесено в рамках ЕК.

13. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал предложение, внесенное экспертом от Нидерландов, и предложил не допускать округления результатов измерения. Эксперт от ЕТОПОК указал, что Правила № 51 позволяют уменьшать показатели измерения шума и округлять их, и заявил, что при измерении шума, производимого шинами при движении по дороге, тоже необходимо использовать эту процедуру.

14. Председатель напомнил участникам GRB о том, что вопрос о пределах шума носит политический характер и что он будет обсуждаться и решаться в Европейском парламенте. В этой связи он предложил не принимать никаких решений в отношении предписаний о пределах шума и корректировке результатов испытаний и дожидаться решения ЕС.

15. В связи с характеристиками испытательного покрытия эксперт от ИСО рассказал об исследовании, проведенном на 14 различных площадках. Он заявил, что были обнаружены различные величины коэффициента поглощения и что уход за покрытием является важным элементом, позволяющим сохранять его характеристики, связанные с шумом, неизменными.

16. Эксперт от Нидерландов обратился к ИСО с просьбой пересмотреть спецификации в отношении испытательного покрытия ISO:10844:1994, с тем чтобы сократить расхождения в характеристиках испытательных дорожек и изучить возможность определения нового покрытия с более совершенными репрезентативными характеристиками.

17. Рабочая группа (GRB) провела также первое чтение предложения ЕТОПОК (неофициальный документ № 1), касающегося сферы, определений, спецификаций и административных процедур проекта новых правил о шуме, производимом шинами при движении по дороге. В этой связи эксперт от Соединенного Королевства внес несколько

предложений по поправкам относительно определения типа и принципов официального утверждения (неофициальный документ № 5). Принятые поправки включены в приложение 3 к настоящему докладу.

18. Подготовленные экспертом от Германии неофициальные документы № 6 и 7, были сняты с обсуждения, поскольку они разрабатывались с ссылкой на Правила № 30 и 54 на тот случай, если GRB приняла бы решение внести в них поправки, а также с учетом того, что эти документы позволят отказаться от разработки отдельных правил.

19. Рабочая группа (GRB) решила возобновить рассмотрение вопроса о шуме, производимом шинами при движении по дороге, на своей следующей сессии и поручила секретариату подготовить сводный рабочий документ, включающий тексты приложений 3 и 4 к неофициальному документу № 1 с поправками, принятыми в ходе сессии.

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 51 (Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

Документация: неофициальные документы № 4, 11 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

20. Эксперт от ИСО представил неофициальный документ № 11, касающийся разработки городского цикла вождения, который будет использоваться для измерения шума. Он напомнил о том, что в рамках SC1/TC 41 была создана Рабочая группа WG 42 для пересмотра процедуры испытания ISO 362. Он сообщил о том, что ИСО рассмотрит представленную европейскими странами и Японией информацию о проводимой работе, цель которой заключается в разработке испытательного цикла, который бы представлял реальные условия вождения и все транспортные средства, независимо от их конструкции. Он полагает, что проект предложения будет подготовлен в период 2001-2003 годов.

21. В ходе своего выступления эксперт от ИСО указал, что нынешняя процедура испытания, опирающаяся на стандарт ISO 362, воспроизводит более агрессивные условия вождения, чем те, которые реально используются на практике, и что вождение в реальных городских условиях предусматривает целый диапазон ускорений, который изменяется с учетом изменения транспортного потока и поведения водителя. Он также заявил, что в разных странах мира наблюдаются практически аналогичные показатели ускорения. В заключение своего выступления он предложил всем делегациям направлять возможные замечания WG 42.

22. Эксперт от Италии рассказал о прогрессе, достигнутом в течение последних десяти лет в области ограничения шума. Он отметил, что, несмотря на то, что предельные величины в рамках официального утверждения были сокращены на 8 дБ (А), уровень шума транспортного потока сократился в среднем только на 1 дБ (А). В этой связи он высказал пожелание, чтобы испытания по городскому циклу вождения более точно воспроизводили реальные условия вождения.

23. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что новый испытательный цикл должен более точно оценивать воздействие шума транспортного потока на населенные пункты и что GRB следует рассмотреть вопрос улучшения качества жизни людей. Он добавил, что результаты исследований, проведенных на животных, людях и даже растениях, свидетельствуют о негативных последствиях для здоровья, вызываемых возрастающим уровнем шума, выраженным в $L_{eq}(24)$ (Средний эквивалентный уровень шума за 24 часа). Он также указал, что, несмотря на то, что в Правилах № 51 определяются строгие предельные нормы шума, среднее сокращение уровня шума, производимого транспортным потоком, является неудовлетворительным. В заключение он заявил, что любая новая процедура испытания должна также учитывать "агрессивный стиль вождения" и должна опираться на "наиболее экстремальные условия".

24. Эксперт от Швеции рекомендовал не отказываться от "критериев наиболее сложного испытания" и разработать испытательный цикл, который должен был бы по возможности более точно отражать реальные условия вождения и предупреждал бы возможность обхода и несоблюдения требований цикла.

25. Эксперт от Нидерландов заявил, что в ходе испытания при движении накатом уровень шума, производимого шинами при движении по дороге, увеличился. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о тех положительных результатах, которые были достигнуты с помощью правил по шуму путем сокращения воздействия шума в отдельных районах. Он выразил надежду, что новые процедуры испытания также смогут правильно оценить воздействие шума на населенные пункты.

26. Эксперт от МОПАП напомнил участникам GRB о том, что процедура испытания, опирающаяся на стандарт ISO 362, в течение многих лет доказала свою эффективность и способствовала сокращению шума, производимого легковыми автомобилями, а также коммерческими транспортными средствами. Он добавил, что с помощью нынешней процедуры будет трудно достигнуть дальнейшего сокращения предельных норм и что новые предельные нормы шума следует согласовать только после разработки новой процедуры испытания. В заключение он заявил, что Европейская ассоциация предприятий автомобильной промышленности (ЕАПАП) тоже изучает новые процедуры испытания и что первые результаты будут представлены на следующем совещании ISO WG 42, которое планируется провести в сентябре 1999 года.

27. Эксперт от Японии напомнил об изучении методов испытания на шум в движении, которые включают условия городского вождения и которые были изложены на предыдущих сессиях GRB, и представил обновленные результаты (неофициальный документ № 4). Он заявил, что исследования были сосредоточены на фактических условиях вождения транспортных средств с непрерывной переменной трансмиссией (CVT) и на измерениях, в ходе которых использовались стандарт ISO 362, TÜV и японские городские процедуры вождения, и что были получены следующие результаты:

- i) японская процедура испытания в городском режиме также применяется транспортным средством CVT;

- ii) процедуры стандарта ISO 362 существенно отличаются от фактического городского вождения, поскольку соответствующее число оборотов двигателя и уровень звукового давления превышают те показатели, которые зарегистрированы в транспортном потоке Японии и воспроизведены в процедуре городского цикла;
- iii) по сравнению со стандартом ISO 362 процедура TÜV не обеспечивает удовлетворительного воспроизведения фактических условий вождения в городе;
- iv) измерение шума, проведенное в соответствии с улучшенной процедурой TÜV, предложенной Японией и опирающейся на менее агрессивные показатели ускорения, позволяет получить число оборотов двигателя и уровни звукового давления, близкие к японской процедуре городского цикла.

Рабочая группа (GRB) поблагодарила эксперта от Японии за его выступление. Участники сессии решили, что на результатах процедуры испытания на шум отражается показатель ускорения транспортного средства и следовательно различная начальная скорость, которая может изменяться в пределах около 50%.

28. Эксперт от Германии представил дополнительные результаты о проводимом в настоящее время исследовании в области улучшения метода измерения шума для автотранспортных средств (неофициальный документ № 13). Он заявил, что было проведено сопоставление различных режимов работы в рамках нынешнего метода измерения и в условиях реального режима с целью разработки двух отдельных процедур испытания для легковых автомобилей и коммерческих транспортных средств. Он заявил, что в ходе исследования было выявлено влияние отношения мощности к весу на величину ускорения и на окончательную скорость и что диапазон скорости отражает реальные условия по крайней мере для начальной скорости, причем для окончательной скорости была разработана соответствующая корреляция только для тех транспортных средств, которые испытываются на третьей передаче. Что касается показателей ускорения, то он заявил, что в некоторых случаях полученные величины превышали те, которые были зарегистрированы в ходе работы в реальных условиях в рамках агрессивного стиля вождения. Он добавил, что заключительное стандартизованное число оборотов двигателя было значительно ниже пиковых величин в условиях реального движения. В заключение своего выступления он указал, в какой степени уровень шума, измеренный в реальных условиях вождения, отличается от соответствующего показателя в ходе процедуры испытания.

29. Рабочая группа (GRB) решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и обратилась к эксперту от Германии с просьбой представить окончательный вариант доклада.

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 59 (Сменные системы глушителей)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/1998/10

30. Эксперт от Польши напомнил о своем предложении о включении в пункт 1 Правил ссылки на Правила № 103 (TRANS/WP.29/1998/10). Он заявил, что упомянутое выше предложение обеспечит, что в случае оборудования сменных систем глушителей также каталитическим преобразователем этот каталитический преобразователь будет получать официальное утверждение на основании Правил № 103.

31. В целях разъяснения своего предложения эксперт от Польши предложил следующую формулировку сноски 1/ к пункту 1 Правил:

"1/ Если такая сменная системы глушителя включает каталитический преобразователь (преобразователи), то этот преобразователь проходит официальное утверждение только на основании Правил № 103".

32. Поскольку эксперты не достигли соглашения по упомянутому выше предложению, GRB решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 63 (Шум, производимый мопедами)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/1998/11

33. Секретариат проинформировал участников сессии о том, что раздел предложения Беларуси (TRANS/WP.29/1998/11) был принят Рабочей группой GRB (TRANS/WP.29/GRB/27, пункты 30 и 31), причем секретариату было поручено просить экспертов от Беларуси представить GRB более подробные разъяснения, касающиеся остальной части предложения. В этой связи секретариат проинформировал GRB о том, что никакая дополнительная информация от Беларуси еще не поступала.

34. Рабочая группа (GRB) решила отложить окончательное обсуждение этого вопроса до своей следующей сессии и вновь обратилась к секретариату с просьбой еще раз просить экспертов от Беларуси представить GRB более подробные разъяснения по тем разделам предложения, которые являются не достаточно ясными.

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 41 (Шум, производимый мотоциклами)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/1998/14; неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

35. Эксперт от МАЗМ подробно рассказал о документе TRANS/WP.29/GRB/1998/14, в котором предлагается согласовать Правила № 41 с соответствующей директивой ЕК 97/24/ЕС. Он указал, что в замечаниях, полученных от эксперта Соединенного Королевства, предлагается несколько поправок к первоначальному предложению.

36. Он также предложил пересмотренный текст переходных положений (см. неофициальный документ № 10) с учетом даты вступления в силу предлагаемой поправки к Правилам № 41, которая была определена после первоначально предложенной даты 17 июня 1999 года и которая соответствует директиве ЕК 97/24/ЕС.

37. В связи с переходными положениями эксперт от МА3М отметил, что соответствующие предписания, содержащиеся в последних поправках к Правилам № 9 (TRANS/WP.29/611) и к Правилам № 63 (TRANS/WP.29/629), также необходимо исправить, поскольку в обоих случаях вместо даты 17 июня 1999 года следует читать 17 июня 2003 года.

38. Рабочая группа (GRB) приняла предложение МА3М с несколькими поправками (см. приложение 2 к настоящему докладу), в основном касающимися переходных положений. Она поручила секретариату передать принятое предложение Рабочей группе и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на его двенадцатой сессии (июнь 1999 года). Секретариату было также поручено представить предложение об исправлении Правил № 9 и 63 с целью внесения соответствующих изменений в переходные положения (см. пункт 37 выше).

ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ В ОТНОШЕНИИ УРОВНЕЙ ШУМА

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

39. Эксперт от Российской Федерации проинформировал GRB о стандартах на шум, применяющихся в его стране (неофициальный документ № 8). Он заявил, что процедура измерения шума внутри транспортного средства была определена (ГОСТ 27435 "Шум внутри транспортных средств") на основе предписаний стандарта ИСО № 5128 и приложения 8 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) и что пределы шума определены для каждой категории транспортных средств. Он также упомянул стандарт ГОСТ 50574, касающийся шума, производимого специальными звуковыми охранными устройствами, и проект стандарта об акустической проверке транспортного средства в ходе его эксплуатации, опирающийся на метод измерения уровня шума на расстоянии 0,5 м от выхлопной трубы.

40. Эксперт от Соединенных Штатов Америки высказал мнение, что представленные экспертом от Российской Федерации предельные величины шума внутри транспортного средства являются чрезмерно завышенными, и высказался за их уменьшение.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Моделирование шума, производимого движущимися транспортными средствами

Документация: неофициальный документ № 12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

41. Эксперт от ИСО проинформировал GRB о том, что Федеральная администрация дорог (FHWA) разрабатывает процедуру моделирования шума, производимого движущимися транспортными средствами (FHWA TNM). Он заявил о том, что нынешней вариант TNM по сравнению с предшествующими вариантами предусматривает больше возможностей и научно обоснованных акустических алгоритмов, которые позволяют моделировать постоянный и прерывистый транспортный поток, ослабление шума при его прохождении над районами застройки и растительности и при его прохождении через эти районы, многократную дифракцию и позволяют проводить анализ параллельного барьера и контурный анализ. Он также представил информацию о точности упомянутой выше модели, а также о распространении и поэтапном внедрении TNM и о подготовке соответствующих специалистов.

б) Шум, возникающий в результате использования подушки безопасности

Документация: неофициальный документ № 2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

42. Эксперт от Швейцарии проинформировал GRB о результатах нескольких исследований, касающихся негативного воздействия подушек безопасности в ходе их срабатывания на органы слуха человека (неофициальный документ № 2). Он указал на необходимость проведения измерений с целью сокращения опасности такого негативного воздействия и разработки подушек безопасности новых систем, которые будут менее опасными для органов слуха.

43. Эксперт от ИСО заявил, что упомянутый выше вопрос изучается в рамках соответствующей группы ISO TC 22 SC10/WG3 и что более подробная информация по этому вопросу будет получена после подготовки технического доклада. Он добавил, что среди различных областей исследований экспертам следует изучить вопрос о дополнительном шумовом давлении, создаваемом одновременным срабатыванием нескольких подушек безопасности.

44. Председатель обязался проинформировать AC.2 и WP.29 по этому вопросу, с тем чтобы определить какой, из рабочих групп - GRB или GRSP - следует заниматься изучением этого вопроса.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

45. Участники сессии приняли следующую повестку дня тридцать первой сессии, которую планируется провести в Женеве 16 (9 час. 30 мин.) и 17 (17 час. 30 мин.) сентября 1999 года 1/:

1. Шум, производимый шинами при движении по дороге.
2. Поправки к Правилам № 51 (Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N).
3. Поправки к Правилам № 59 (Сменные системы глушителей).
4. Поправки к Правилам № 63 (Шумы, производимые мопедами).
5. Обмен информации о национальных и международных требованиях в отношении уровней шума 2/.
6. Прочие вопросы.
 - 6.1 Моделирование шума, производимого движущимися транспортными средствами.

1/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, распространенные до сессии по почте, в зале заседаний среди участников распространяться не будут. Любезная просьба к делегатам приносить на заседания свои экземпляры документов.

2/ Делегациям предлагается представить краткие сообщения о последнем варианте национальных предписаний (в соответствующих случаях) и, при необходимости, дополнить эту информацию устно.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	ЕТОПОК	1.1 1.2	А	Предложение по проекту правил: единообразные предписания, касающиеся официального утверждения шин в отношении производимого ими шума при качении
2.	Швейцарией	2.	А	Повреждение органов слуха, вызываемое срабатыванием подушек безопасности
3.	Японией	1.2	А	Предложение о дополнительном проекте поправок к Правилам № 54 в связи с положениями, ограничивающими шум, производимый шинами при качении - документ TRANS/WP.29/GRB/1999/2
4.	Японией	2.	А	Исследования методов испытания движущихся транспортных средств на шум, включая вождение в городских условиях
5.	Соединенным Королевством	1.1 1.2	А	Предложение Соединенного Королевства в отношении альтернативного подхода к принципам определения "типа" и официального утверждения
6.	Германией	1.1	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 30 (добавление 1 к документу TRANS/WP.29/GRB/R.140/Rev.1)
7.	Германией	1.2	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 54 (добавление 1 к документу TRANS/WP.29/GRB/R.141/Rev.1)
8.	Российской Федерацией	6.	А	Информация о стандартах на шум, применяемых в Российской Федерации

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
9.	Нидерландами	1.1 1.2	A	Рекомендация, касающаяся позиции Нидерландов в связи с "Замечаниями Дании о внесении поправки в директиву 92/23/ЕЕС"
10.	МАЗМ	5.	A	Предложение по проекту поправок серии 03 к Правилам № 41
11.	ИСО	2.	A	Городской цикл вождения
12.	ИСО	7.1	A	Обновленная процедура моделирования шума, производимого движущимися транспортными средствами, разработанная Федеральной администрацией дорог
13.	Германией	2.	A	Предложение по концепции усовершенствованного метода измерения шума механических транспортных средств

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВОК СЕРИИ 03
К ПРАВИЛАМ № 41, ПРИНЯТЫЕ GRB
(Документ TRANS/WP.29/GRB/1998/14)

Пункт 2.4, изменить следующим образом:

"2.4 "системы выпуска или глушители различного типа" означают системы...".

Формулировку "Включить новые пункты 4.1.4 и 4.1.5 следующего содержания" заменить формулировкой:

"Пункты 4.1.4 и 4.1.5 изменить следующим образом":

Пункт 5.4.1 изменить следующим образом:

"2/ 1 - Германия, ..., 27 - Словакия, 28 - Беларусь, 29 - Эстония, 30 (не присвоен), 31 - Босния и Герцеговина, 32-36 (не присвоены), 37 - Турция, 38 и 39 (не присвоены), 40 - бывшая югославская Республика Македония, 41 (не присвоен), 42 - Европейское сообщество (официальное утверждение, предоставляемые государствами - членами Сообщества с использованием их соответствующих символов ЕЭК) и 43 - Япония. Последующие номера будут присваиваться другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, и присвоенные им таким образом номера будут сообщены Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения".

Пункт 12, изменить следующим образом:

"12. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 12.1 С официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не может отказать в предоставлении официального утверждения ЕЭК на основании настоящих Правил, включающих поправки серии 03.
- 12.2 С даты вступления в силу поправок серии 03 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны предоставлять официальное утверждение ЕЭК только в том случае, если тип подлежащего официальному утверждению мотоцикла соответствует требованиям настоящих Правил, включающих поправки серии 03.

- 12.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не могут отказать в распространении официальных утверждений, выданных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны продолжать предоставлять официальные утверждения для тех типов мотоциклов, которые соответствуют предписаниям настоящих Правил с поправками предыдущих серий до вступления в силу поправок серии 03.
- 12.5 Официальные утверждения ЕЭК, предоставленные на основании настоящих Правил, до вступления в силу поправок серии 03 и все распространения таких официальных утверждений, включая официальные утверждения, предоставленные впоследствии на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам, остаются в силе бессрочно. Если тип мотоцикла, официально утвержденный на основании поправок предшествующих серий, соответствует предписаниям настоящих Правил, включающих поправки серии 03, то Договаривающаяся сторона, которая предоставила это официальное утверждение, уведомляет об этом другие Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила.
- 12.6 Ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не может отказать в предоставлении национального официального утверждения типа мотоцикла, утвержденного на основании поправок серии 03 к настоящим Правилам или отвечающего их предписаниям.
- 12.7 Начиная с 17 июня 2003 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в первой национальной регистрации (первый ввод в эксплуатацию) мотоцикла, который не соответствует предписаниям поправок серии 03 к настоящим Правилам".

Приложение 3 - Добавление

На рис. 2, относящемся к измерениям, которые производятся у выхлопной трубы, вместо соответствующего расстояния ">0,3 м" следует читать " $\leq 0,3$ м".

Приложение 4

Пункт 4.2, изменить следующим образом:

"...ISO 10534:1994 "Акустика...".

Приложение 3

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ НОВЫХ ПРАВИЛ: ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ,
КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ШИН В ОТНОШЕНИИ ШУМА,
ПРОИЗВОДИМОГО ИМИ ПРИ КАЧЕНИИ, ПРИНЯТОЕ GRB

(Поправки к тексту неофициального документа № 1, в котором сведены
документы TRANS/WP.29/GRB/R.144 и Add.1)

Пункт 1.1.1, обозначение в квадратных скобках будет рассмотрено позже.

Пункт 1.1.6 изменить следующим образом:

"1.1.6 Шины с дополнительными устройствами для улучшения тяговых
характеристик (например, шипованные шины)".

Пункт 2 изменить следующим образом:

"2. Определения".

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"..... - категория использования
- [характеристики шума, производимого шиной при движении по
дороге]".

Добавить новый пункт 2.6 следующего содержания:

"2.6 В целях настоящих Правил в дополнение к определениям, содержащимся в
Правилах ЕЭК № 30 и 54, применяются следующие определения, за
исключением определений, упомянутых выше".

Приложение 3, включить текст приложения 9 - добавление 1 к документу TRANS/WP.29/
GRB/R.141/Rev.1 и изменить его следующим образом:

Пункт 0., добавить в конце следующий текст:

"...во время активного ускорения или замедления во время торможения"

и исключить "Примечание секретариата".

Пункт 1.1.1 изменить следующим образом:

"...в соответствии с IEC 60942:1988...".

Пункт 1.1.2 изменить следующим образом:

"...система приборов с требованиями IEC 60651:1979/A1:1993, второе издание...".

Пункт 1.3.2 изменить следующим образом:

"...если измеренная температура представляет температуру...".

Пункт 1.3.2 (только в тексте на французском языке) исправить следующим образом:

"...d'un diamètre $\geq 0,1$ м".

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"...и чистый для проведения всех измерений. Испытательное покрытие не должно охлаждаться с помощью специальных средств в ходе или до проведения испытания.

Испытательная дорожка должна быть такой...".

Пункт 2.2, снять квадратные скобки и читать следующим образом:

"...или выше 50°C".

Пункт 2.4.3 изменить следующим образом:

"...шины для класса C1 должны быть меньше 3,50 м, а для класса C2 и класса C3 шины...".

Пункт 2.4.4 изменить следующим образом:

"..."

е) Подвеска должна быть в таком состоянии, чтобы...

...

а) ...Любые перемещения или изменения...".

Пункт 2.5.2 изменить следующим образом:

"...

Для всех шин исходная нагрузка Q_r соответствует максимальной массе, связанной с индексом несущей способности, предоставленным на шине. В том случае, если индекс несущей способности состоит из двух цифр, разделенных поперечной линией (/), ссылка должна указывать на первый номер".

Пункт 2.5.3, добавить в конце:

"Для класса C1 исходное давление составляет $P_r = 250$ кПа для стандартных шин и 290 кПа для "усиленных" шин.

Минимальное давление испытания должно составлять $P_t = 150$ кПа".

Пункт 2.5.4, в тексте на английском языке вместо слов "compound modules" читать "compound nodules".

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

"...

i) ... для шин класса C1 и класса C2;

...".

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

"...

i) ... для шин класса C1 и класса C2;

...".

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

"... определяются по формуле:

$$L_R = \bar{L} - a \cdot \bar{v} ,$$

где:

$\bar{L}$ - среднее
.....

n - измерение

$\bar{v}$ - среднее
.....".

Пункт 4.3 изменить следующим образом:

"4.3 Поправка на температуру

Окончательные результаты
... 20°C,

Для шин класса C1 коэффициент К составляет -0,03 дБ(А)/°С,
если $\vartheta > \vartheta_{ref}$ и -0,06 дБ(А)/°С, если $\vartheta < \vartheta_{ref}$.

Для шин класса C2 коэффициент К составляет -0,02 дБ(А)/°С, если
измеряемое испытательное покрытие.....".

Пункт 5 исключить.

Добавить новое добавление к приложению 3 следующего содержания:

"Приложение 3 - Добавление

Протокол испытания

В протоколе испытания содержится следующая информация:

- a) метеорологические условия, включая температуру воздуха и испытательного покрытия,
- b) дата и метод проверки на соответствие испытательного покрытия требованиям ISO 10844:1994,
- c) ширина испытываемого обода,
- d) данные о шине: завод-изготовитель, фирменная марка, торговая марка, размер, индекс нагрузки, исходное давление,
- e) описание испытываемого транспортного средства и колесной базы,
- f) испытательная нагрузка на шину Q_t в Н и исходная нагрузка Q_r в процентах для каждой испытываемой шины,

средняя испытательная нагрузка $Q_{t\text{ avg}}$ в Н и исходная нагрузка Q_r в процентах,
- g) давление накачивания в холодное время в кПа для каждой испытываемой шины,
- h) скорости испытания, когда транспортное средство пересекает линию PP',
- i) максимальные звуковые уровни по кривой А для каждого наката и каждого микрофона,
- j) результаты испытания L_R : звуковой уровень по кривой А в дБ при исходной скорости с поправкой на температуру (в соответствующем случае), с точностью до десятичного знака,
- k) наклон линии регрессии".

Приложение 4, включить текст приложения 9 - добавление 2 к документу TRANS/WP.29/GRB/R.141/Rev.1 и изменить сноску 1 к пункту 1 следующим образом:

"1/ ISO 10844:1994. Если в будущем будет дано иное определение испытательного покрытия, то в исходной стандарт необходимо будет внести соответствующую поправку".
