



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRB/33  
14 December 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по вопросам шума (GRB)

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

(13 и 14 сентября 2001 года)

УЧАСТНИКИ СЕССИИ

1. GRB провела свою тридцать пятую сессию 13 и 14 сентября 2001 года под председательством г-на Х. Лёффельхольца (Германия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Югославии и Японии. В ней участвовал представитель Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК).

2. Документы, распространенные в ходе сессии без условного обозначения, перечислены в приложении 1 к настоящему докладу.

### ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПРОЕКТ НОВЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЗВУКА, ИЗДАВАЕМОГО ШИНАМИ ПРИ КАЧЕНИИ

Документация: TRANS/WP.29/GRB/2000/4; TRANS/WP.29/GRB/2000/4/Add.1; TRANS/WP.29/GRB/2001/3; неофициальные документы № 3, 4, 5 и 10, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Председатель сообщил GRB, что была опубликована директива 2001/43/ЕС ЕК (неофициальный документ № 5), и предложил привести проект предлагаемых правил (TRANS/WP.29/GRB/2000/4 и Add.1 и TRANS/WP.29/GRB/2001/3) в соответствие с ее положениями. Что касается предусмотренного директивой ограничения уровня звука, издаваемого шинами, то GRB решила привести положения проекта предлагаемых правил в соответствие только с предельными значениями "А", так как значения для ограничений "В" и "С" (2008 и 2009 годы) имеют ориентировочный характер и могут быть изменены с учетом практического опыта применения предельных значений "А". Было четко указано, что, после того как станут известны окончательные значения, пределы "В" и "С" будут надлежащим образом введены в качестве поправок новых серий к правилам.

4. В связи с областью применения предлагаемых правил GRB согласилась указать, параллельно с директивой ЕК, что их следует использовать в случае новоизготовленных шин, предназначенных для установки на транспортных средствах, изготовленных не ранее 1 октября 1980 года (см. пункт 1.1 в приложении 2 к настоящему докладу). Это положение было сочтено достаточным с точки зрения исключения шин, используемых в качестве запасных для коллекционных транспортных средств (например, традиционных или классических). Были согласованы некоторые дополнительные поправки к документам TRANS/WP.29/GRB/2000/4 и Add.1, которые также воспроизводятся в приложении 2 к настоящему докладу.

5. Эксперт от ИСО сообщил GRB, что была завершена работа, в частности, в рамках ISO/TC 31 и что в качестве ISO/DIS 13325 был введен метод измерения уровня звука, издаваемого шиной на дороге при движении транспортного средства накатом; голосование по вопросу о принятии этого метода должно завершиться 3 октября 2001 года. Он подтвердил, что данный проект международного стандарта ИСО идентичен стандарту, приведенному в неофициальном документе № 4.

6. Сославшись на свое обязательство (TRANS/WP.29/GRB/32, пункт 9) и на результаты консультаций с ЕТОПОК, эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 10, в котором предложен протокол испытаний (приложение 3 - добавление) для проекта предлагаемых правил. GRB рассмотрела это предложение и приняла некоторые изменения к нему. Принятый вариант неофициального документа № 10 воспроизводится в приложении 2 к настоящему докладу.

7. Эксперт от Соединенного Королевства изложил результаты некоторых исследовательских проектов (неофициальный документ № 3), направленных на улучшение понимания проблемы создаваемого транспортом шума, роли, которую в создании шума играет дорожное покрытие, и возможностей для уменьшения этого шума. Он отметил, что сделанные выводы и заключения следует рассматривать как основу для дальнейшего обсуждения вопроса о более жестких ограничениях шума, производимого в результате качения шины, а не в качестве стремления отразить позицию правительства его страны.

8. В ходе обсуждения был затронут вопрос о шинах с восстановленным протектором, предназначенных, в частности, для транспортных средств неиндивидуального пользования. GRB отметила, что в условиях практической эксплуатации приблизительно на 60% грузовых транспортных средств и 80% прицепов используются шины с восстановленным протектором. И хотя в данной связи были признаны определенные трудности, GRB сочла, что в качестве будущей задачи уместно рассмотреть вопрос об ограничении уровня звука, издаваемого при качении шин с восстановленным протектором.

9. Завершив рассмотрение проекта предлагаемых правил, GRB поручила секретариату свести воедино документы TRANS/WP.29/GRB/2000/4 и Add.1 с документом TRANS/WP.29/GRB/2001/3 и поправками, согласованными в ходе сессии, которые воспроизведены в приложении 2 к настоящему докладу. Что касается вводных положений документа TRANS/WP.29/GRB/2001/3, то GRB решила положить в их основу текст директивы 2001/43/ЕС ЕК. В целях экономии времени GRB решила, что это сводное предложение следует подготовить в качестве рабочего документа WP.29 и что его рассмотрение WP.29 и AC.1 следует запланировать в ходе их сессий в марте 2002 года.

10. Эксперт от Германии согласился оказать содействие секретариату в проверке соответствия этого сводного документа резолюции 2001/43/ЕС. Кроме того, для внесения любых окончательных исправлений, в которых может возникнуть необходимость, GRB решила рассмотреть это предложение на своей следующей сессии и, если это потребуется, сообщить WP.29 и AC.1 о любых исправлениях в виде неофициального документа.

(Примечание секретариата: Соответствующее предложение по проекту новых правил распространяется под условным обозначением TRANS/WP.29/2002/7).

## ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

- а) Правила № 51 - разработка  
(шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/2001/2/Rev.1; TRANS/WP.29/GRB/2001/4; TRANS/WP.29/GRB/2001/5; TRANS/WP.29/GRB/2001/6; неофициальные документы № 2, 6, 7, 8, 9, 11 и 12, указанные в приложении к настоящему докладу

11. Для рассмотрения данного пункта GRB приняла предложение Председателя о том, чтобы приступить к представлению неофициальных документов, касающихся исследований методов борьбы с шумом, а затем перейти к подробному рассмотрению ответов на вопросник, касающийся потребностей в усовершенствовании процедуры испытаний.

12. Эксперт от Нидерландов представил результаты типового исследования по вопросу об увеличении уровня шума, создаваемого автомобильными фургонами, предназначенными для доставки товаров на дом, а также легкими транспортными средствами, оснащенными двигателем с воспламенением от сжатия, в условиях движения транспорта в городе (неофициальный документ № 12). Он сделал вывод о том, что при сохранении прежних тенденций эти транспортные средства - начиная с 2004 года - станут доминирующим источником зашумленности, обусловленной транспортной деятельностью. Он предложил согласовать пределы, применимые к этим транспортным средствам, с пределами, действующими в отношении легковых автомобилей, и отметил, что доступны и могут использоваться транспортные средства с уровнем шума менее 78 дБ (А).

13. Эксперт от Японии представил GRB результаты анализа методов испытания проходящих транспортных средств на зашумленность в условиях движения транспорта в городе (неофициальный документ № 6). В этом исследовании сделан вывод о том, что используемый в настоящее время метод испытания, предусмотренный в поправках серии 02 к Правилам № 51, недостаточно соотносится с практическими условиями движения транспорта в городе. И хотя методы, предложенные Германией, Нидерландами и ИСО, позволяют получить более эффективные результаты, в указанном выше анализе допускается возможность внесения изменений в предложения Германии и ИСО с целью еще большего согласования этих аспектов.

14. Эксперт от ИСО передал неофициальный документ № 11, в котором GRB информируется о ходе работы ISO/TC43/SC1/WG42. Он заявил, что предложения (неофициальные документы № 3, 9 и 10 тридцать четвертой сессии), представленные Рабочей группе GRB Германией, Нидерландами и ИСО, были вынесены на голосование и что были приняты к сведению также новые исследовательские данные, переданные Японией. Он предположил, что WG42 сможет разработать проект международного стандарта не ранее конца 2002 года. Он также напомнил, что, помимо вышеизложенного, WG42 работает над пересмотром технических требований к испытательной поверхности, а также над пересмотром условий стационарного испытания на зашумленность, проводящегося для проверки уровня шума, производимого эксплуатируемыми транспортными средствами.

15. Рассмотрев полученные ответы на вопросник, касающийся метода испытания с целью обновления Правил № 51, GRB положила в основу своей оценки ответы, сведенные воедино в документе TRANS/WP.29/2001/5, вместе с дополнительными ответами, поступившими от Российской Федерации, Словакии, ISO/TC43/SC1/WG42 и МОПАП (неофициальные документы № 2, 9, 7 и 8). Для облегчения обсуждения этой темы соответствующие эксперты кратко представили эти неофициальные документы. Результаты обсуждения были резюмированы Председателем по каждому из 15 вопросов и воспроизведены в приложении 3 к настоящему докладу.

b) Правила № 59 (сменные системы глушителя)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/2001/7; TRANS/WP.29/GRB/2001/9; неофициальные документы № 1 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

16. Эксперт от Российской Федерации представил документ TRANS/WP.29/GRB/2001/7 и привел обоснования для предлагаемых поправок. Он также охарактеризовал цели своего предложения, изложенные в документе TRANS/WP.29/GRB/2001/9, который был подготовлен в соответствии с предложением GRB, сформулированным на ее тридцать четвертой сессии (TRANS/WP.29/GRB/32, пункт 36). После подготовки неофициального документа № 1 текст данного предложения имеется также на русском языке.

17. В ходе обсуждения этого вопроса эксперт от КСАОД напомнил, что предпринимаемые в прошлом усилия по расширению области применения Правил за счет транспортных средств большой грузоподъемности не увенчались успехом, и отметил, что его организация не выявила никакой потребности в этом на международном рынке. Он также заявил, что эти Правила надлежащим образом применяются в их нынешнем

виде и что, несмотря на некоторые проблемы, связанные с их толкованием, настоятельной необходимости в каких-либо поправках нет.

18. В своем ответе эксперт от Российской Федерации сообщил, что существует потребность в расширении их области применения в его стране, и предложил дать разрешение на расширение их области применения, по крайней мере за счет транспортных средств категории M2, и хотя GRB приняла к сведению его мнение, она решила не изменять область применения Правил № 59 и исключила из текста документа TRANS/WP.29/GRB/2001/7 предлагаемую поправку к пункту 1.

19. Что касается предложений, содержащихся в документе TRANS/WP.29/GRB/2001/9, то GRB согласилась исключить поправки, относящиеся к пунктам 3.4 и 4.1.3, и решила заключить пункты 2.3, 4.1.2 и 6.1.1.3-6.1.1.7 в квадратные скобки, с тем чтобы обозначить их в качестве предназначенных для повторного рассмотрения. Кроме того, было решено включить следующие поправки в пункт 6.1.1:

Пункт 6.1.1 изменить следующим образом:

"6.1.1 Выхлопная система глушителя, не являющаяся первоначальной, должна быть спроектирована, сконструирована и установлена таким образом, чтобы<sup>2</sup>".

20. Для предоставления информации, касающейся идентификационного кода заводоизготовителей запасных частей из различных стран мира (ВПИИ), предлагающегося для маркировки сменных систем глушителя в пункте 4.1.2 документа TRANS/WP.29/GRB/2001/9, эксперт от ИСО распространил неофициальный документ № 13, содержащий стандарт ISO 4100-1980.

21. В завершение рассмотрения данного вопроса Председатель просил КСАОД произвести обзор поправок, предложенных Российской Федерацией, и представить GRB на рассмотрение на ее следующей сессии предложение о внесении поправок в Правила № 59 с учетом позиции Российской Федерации.

#### ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ, КАСАЮЩИХСЯ УРОВНЕЙ ЗВУКА

22. Никакой другой информации, помимо директивы Европейского сообщества (см. пункт 3 выше), представлено не было.

#### БУДУЩИЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА

23. GRB приняла к сведению информацию секретариата о том, что WP.29 и Исполнительный комитет Глобального соглашения (АС.3) продолжают обсуждать приоритеты в области разработки будущих глобальных технических правил (ГТП). Было решено сохранить этот пункт в повестке дня сессии и дождаться указаний от WP.29 и АС.3 по вопросам глобального согласования в области борьбы с шумом, производимым транспортными средствами.

#### ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

24. В соответствии с объявлением, сделанным секретарем в момент открытия сессии, и согласно правилу 13 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690) GRB предложила принять участие в выборах должностных лиц в течение первой половины дня в пятницу, 14 сентября 2001 года, и затем вновь избрала г-на Х. Лёффельхольца Председателем обеих сессий, запланированных на 2002 год.

#### ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

25. Никаких предложений не поступило.

#### ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

26. Участники сессии приняли следующую повестку дня тридцать шестой сессии, которую планируется провести в Женеве 26 (14 час. 30 мин.) февраля - 1 (17 час. 30 мин.) марта 2002 года<sup>1</sup>.

1. Предлагаемый проект новых Правил, касающихся звука, издаваемого шинами при качении (окончательный пересмотр документа TRANS/WP.29/2002/7).
2. Поправки к правилам ЕЭК.
  - 2.1 Правила № 51 - разработка (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N).

---

<sup>1</sup> В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, распространенные до сессии по почте и/или размещенные на вебсайте, в зале заседаний среди участников сессии распространять не будут. Просьба к делегатам приносить на заседание собственные экземпляры документов (адрес вебсайта для документов GRB: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb.html>).

- 2.2 Правила № 59 - (сменные системы глушителя).
  3. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней звука<sup>2</sup>.
  4. Будущие потенциальные глобальные технические правила (ГТП).
  5. Прочие вопросы.
- 

---

<sup>2</sup> Делегациям предлагается представить в письменном виде краткие сообщения о последнем варианте национальных предписаний и при необходимости дополнить эту информацию устно.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ БЕЗ  
УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

<b>№</b>	<b>Представлен</b>	<b>Пункт повестки дня</b>	<b>Язык</b>	<b>Название</b>
1.	Российской Федерацией	2.2	А/Р	Предложения по проекту поправок к Правилам № 59 ЕЭК
2.	Российской Федерацией	2.1	А	Подготовленные экспертом от Российской Федерации ответы на вопросник, касающийся разработки Правил № 51 ЕЭК
3.	Соединенным Королевством	1	А	Шум, производимый шинами и транспортом
4.	ИСО	1	А	Шины: метод измерения уровня звука, издаваемого шинами/дорожным покрытием при движении транспортного средства накатом
5.	Европейским сообществом	1	А/Ф	Директива 2001/43/ЕС Европейского парламента и Совета от 27 июня 2001 года о внесении поправок в директиву 92/23/ЕЕС Совета, касающуюся шин, предназначенных для автотранспортных средств и их прицепов, а также их установки
6.	Японией	2.1	А	Анализ методов испытания проходящих транспортных средств на шумность в условиях движения транспорта в городе
7.	ИСО	2.1	А	Ответ ISO/TC43/SC1/WG42 на вопросник, касающийся разработки Правил № 51 ЕЭК

8.	МОПАП	2.1	A	Ответы МОПАП на перечень вопросов по новому методу испытания, составленный GRP-34, с целью обновления Правил № 51
9.	Словакией	2.1	A	Ответы на вопросник относительно разработки Правил № 51, подготовленный экспертом от Словакии
10.	Соединенным Королевством	1	A	Предложение по проекту новых правил: Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения шин в отношении звука, издаваемого ими при качении (предложение по проекту поправок к документам TRANS/WP.29/GRB/2000/4 и Add.1)
11.	ИСО	2.1	A	Ход работы ISO/TC43/SC1/WG42 в области измерения уровня звука, издаваемого автотранспортными средствами
12.	Нидерландами	2.1	A	Опасения в связи с уровнем шума, производимого фургонами, используемыми для доставки грузов на дом, и транспортными средствами с дизельным двигателем в условиях движения транспорта в городе
13.	ИСО	2.2	A	Международный стандарт ISO 4100-1980: Автотранспортные средства: код заводов-изготовителей запасных частей из различных стран мира (ВПМИ)

---

Приложение 2

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ НОВЫХ ПРАВИЛ: ЕДИНООБРАЗНЫЕ  
ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ШИН  
В ОТНОШЕНИИ УРОВНЯ ЗВУКА, ИЗДАВАЕМОГО ИМИ ПРИ КАЧЕНИИ

(Поправки к документам TRANS/WP.29/GRB/2000/4 и Add.1,  
принятые GRB в ходе ее тридцать пятой сессии)

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

"1.1 Настоящие Правила применяются к новоизготовленным пневматическим шинам, первоначально предназначенным для использования на автотранспортных средствах категории M, N и O, которые были изготовлены не ранее 1 октября 1980 года. Вместе с тем они не применяются к:"

Приложение 1,

Включить новый пункт 6 следующего содержания:

"6. Уровень звука в соответствии с пунктами 4.4 и 4.5 приложения 3 к Правилам № XXX: ..... дБ(А) при исходной скорости 70/80 км/ч<sup>2</sup>"

Пункты 6 (прежний) - 13, изменить нумерацию на 7-14.

Приложение 3, пункт 4.2 исключить слова "(принимается к сведению исправленное значение температуры)".

Включить новое добавление к приложению 3 следующего содержания:

"Приложение 3 - Добавление

ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ

Часть 1 - Протокол

1. Орган или техническая служба, предоставляющие официальное утверждение: .....
2. Наименование и адрес подателя заявки: .....

3. Протокол испытания №: .....
4. Завод-изготовитель и фирменная марка или торговое название: .....
5. Класс шин (C1, C2 или C3): .....
6. Категория использования: .....
7. Уровень звука в соответствии с пунктами 4.4. и 4.5 приложения 3:.....дБ(А)  
при исходной скорости 70/80 км/ч<sup>3</sup>.
8. Замечания (если имеются): .....  
.....  
.....
9. Дата: .....
10. Подпись: .....

Часть 2 - Данные, полученные в результате испытания

1. Дата проведения испытания: .....
2. Испытываемое транспортное средство (тип, модель, год, модификация и т.д.): .....  
.....  
.....
- 2.1 Колесная база испытываемого транспортного средства:.....мм
3. Местонахождение испытательного трека: .....
- 3.1 Данные об освидетельствовании трека по ISO 10844 : 1994: .....
- 3.2 Выдано: .....
- 3.3 Метод освидетельствования: .....
4. Подробные сведения об испытании шины:
  - 4.1 Обозначение размера шины: .....
  - 4.2 Эксплуатационное описание шины:
  - 4.3 Исходное давление: кПа
  - 4.4 Данные, полученные в результате испытания

---

<sup>3</sup> Ненужное вычеркнуть.

	Передняя левая шина	Передняя правая шина	Задняя левая шина	Задняя правая шина
Масса при испытании (кг)				
Коэффициент нагрузки шины (%)				
Давление (в неразогретом состоянии) (кПа)				

4.5 Кодировка ширины испытательного обода: .....

4.6 Тип датчика измерения температуры: .....

5. Достоверные результаты испытания:

Цикл №	Скорость км/ч	Направление движение	Измеренный уровень звука слева <sup>2</sup> в дБ(А)	Измеренный уровень звука <sup>2</sup> справа в дБ(А)	Температура воздуха в °С	Температура трека в °С	Уровень звука слева <sup>2</sup> с поправкой на температуру в дБ(А)	Уровень звука справа <sup>2</sup> с поправкой на температуру в дБ(А)	Замечания
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									

<sup>2</sup> По отношению к транспортному средству.

5.1 Линия обратного уклона:

5.2 Уровень звука после корректировки по значению температуры в соответствии с пунктом 4.3 приложения 3: .....дБ(А)

\_\_\_\_\_ "

Приложение 3

ВЫВОДЫ, СДЕЛАННЫЕ GRB В РЕЗУЛЬТАТЕ РАССМОТРЕНИЯ ОТВЕТОВ  
НА ВОПРОСНИК, КАСАЮЩИЙСЯ МЕТОДА ИСПЫТАНИЯ  
ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ПРАВИЛ № 51

Примечание: Выводы (С), сделанные GRB в ходе ее тридцать пятой сессии на основе ответов на вопросник (Q), содержащихся в документе TRANS/WP.29/2001/5 и неофициальных документах № 2, 7, 8 и 9, и резюмированные Председателем GRB.

Q1: Какой источник звука следует рассматривать?

- главным образом звук, издаваемый двигателем?
- звук, издаваемый двигателем и шинами при качении?
- главным образом звук, издаваемый шинами при качении?

C1: Звук, издаваемый всем транспортным средством, т.е. двигателем и шинами при качении.

Q2: Целесообразно ли проводить испытание на постоянной скорости, если доминирующее воздействие на получаемые результаты оказывает звук, издаваемый шинами при качении?

C2: Да, однако некоторые предпочли бы использовать отдельное ограничение при испытании на постоянной скорости.

Q3: Целесообразно ли измерять звук, издаваемый шинами при качении, если завод-изготовитель имеет возможность выбирать испытываемую шину?

C3: Да, при условии, что завод-изготовитель должен выбирать шину, предназначенную для данного транспортного средства.

Q4: Дороги какого типа следует изучать?

- улицы в жилых кварталах?
- городские автомагистрали?

C4: Городские улицы, включая улицы в жилых кварталах.

- Q5: Какой диапазон скоростей транспортного средства следует использовать?
- C5: Различные скорости для транспортных средств различных категорий (приблизительно 50 км/ч для легковых автомобилей и приблизительно 35 км/ч для грузовых транспортных средств); возможно, потребуется испытание транспортного средства в неподвижном состоянии в режиме работы двигателя на холостых оборотах.
- Q6: Каким образом следует определять величину целевого ускорения?
- C6: Величина целевого ускорения должна соответствовать фактическим условиям движения.
- Q7: Какое предельное значение ускорения позволит избежать избыточного звука, издаваемого шинами под воздействием крутящего момента?
- C7: Приблизительно  $2 \text{ м/с}^2$ .
- Q8: Есть ли необходимость в проведении дополнительного испытания глушителей на акустические параметры в случае испытания транспортного средства под частичной нагрузкой?
- C8: Четкого ответа на этот вопрос не дается; эта необходимость будет зависеть от хода практического испытания. Если будет выбрано испытание с широко открытой дроссельной заслонкой, то не будет никакой необходимости в проведении дополнительного испытания глушителей на акустические параметры.
- Q9: Следует ли при проведении испытания на ускорение использовать показатель постоянной скорости транспортного средства, если порядок переключения передач зависит от числа оборотов двигателя, а не соответствующий показатель скорости транспортного средства?
- C9: В случае легковых автомобилей используется показатель постоянной скорости, а в случае транспортных средств большой грузоподъемности - число оборотов.

Q10: В чем заключается конечная цель регулирования уровня шума, производимого транспортным средством?

- когда транспортное средство работает достаточно тихо?
- каковы предельные значения уровня шума с точки зрения безопасности?

C10: Привести числовые значения невозможно; снижение шума в максимальной степени с целью обеспечения так называемого "социально приемлемого" уровня шума.

Q11: Нужны ли дополнительные технические требования, не позволяющие обходить цикл испытания транспортного средства при его движении накатом?

C11: Нет; если метод испытания будет применяться с учетом условий движения в городе, то этот метод не будет связан с необходимостью определения максимальных эксплуатационных условий.

Q12: Какова последовательность действий в случае принятия новых предельных значений и новых процедур испытания?

C12: Возможно, эти действия следует производить в два этапа, однако данный вопрос следует оставить открытым.

Q13: Существуют ли экологические преимущества усреднения параметров, проверяемых в ходе испытания?

C13: Четкой договоренности на этот счет не существует, однако усреднение, как правило, не приветствуется.

Q14: Если на результаты испытания оказывает воздействие звук, издаваемый шинами при качении, то должны ли предельные значения зависеть от ширины шин?

C14: Возможно, да, но в течение переходного периода. Решение этого вопроса на практике зависит от решения вопроса Q12.

Q15: Каковы должны быть условия проведения испытаний и степень их точности?

C15: Делегациям следует представить подробные предложения в ISO/TC43/SC1/WG42.

---