



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 8–12 октября 2018 года

Пункт 5 f) предварительной повестки дня

Статус и осуществление Соглашения**о международных перевозках скоропортящихся****пищевых продуктов и о специальных****транспортных средствах, предназначенных****для этих перевозок (СПС):****толкование СПС****Предлагаемая поправка к пункту 6.5 добавления 2
к приложению 1: испытание на охлаждение,
измерение наружной температуры****Передано правительством Финляндии****Введение**

1. Проверка эффективности термического оборудования транспортных средств, находящихся в эксплуатации и изготовленных в период после 2 января 2012 года, осуществляется на основе таблицы, приведенной в пункте 6.2 i) добавления 2 к приложению 1. В таблице в максимально возможной степени учтен тот физический факт, что с ростом наружной температуры эффективность механических холодильных установок снижается, а тепловой поток через стенки увеличивается.
2. В соответствии с пунктом 6.5 наружную температуру во время испытания измеряют не менее чем в двух точках, а «окончательные показания считывают в самой теплой точке внутри кузова и в самой холодной точке снаружи».
3. Вместе с тем не ясно, какой именно смысл в этом контексте вкладывается в слова «окончательные показания... в самой холодной точке снаружи»:
 - а) Следует ли считать показания снятыми в самой холодной точке снаружи, когда внутренняя температура достигла температуры класса (например, $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$)? Либо
 - б) Показания следует ли считать снятыми в самой холодной точке снаружи в течение всего испытания на охлаждение? Либо



с) Речь идет, возможно, о средней наружной температуре во время испытания на охлаждение?

4. В ходе испытания на охлаждение различие между случаями а) и б) может составлять несколько К. Например, для класса FRC каждый К соответствует 10 минутам допустимого времени охлаждения. Вывод о том, выдержало транспортное средство испытание или нет, будет зависеть от толкования слов «окончательные показания». Случай с), очевидно, является промежуточным между а) и б), но нынешний текст СПС вынуждает выбрать между вариантами а) или б).

5. При оптимальном сценарии наружная температура оставалась бы неизменной, но это можно обеспечить только в испытательной камере с регулируемым температурным режимом. Кроме того, если испытание проводится на открытом воздухе, то температурные колебания в ходе испытания могут достигать нескольких К.

6. В Финляндии и, вероятно, в ряде других стран по крайней мере в холодное время года испытания на охлаждение проводят в помещениях, где температура воздуха может быть доведена до +15° С или выше. Однако испытания проводятся не в климатических камерах, и в ходе испытания на охлаждение наружная температура, как правило, возрастает в результате тепловой нагрузки от холодильной установки. В зависимости от конструкции испытательной площадки рост температуры может достигать почти 10 К и практически во всех случаях составляет по крайней мере несколько К.

7. Кроме того, необходимо четко определить местоположение наружных точек измерения. В существующем тексте определены лишь минимальные расстояния от наружной стенки кузова и воздухозаборника конденсатора. Если максимальные расстояния не определены, то датчики могут быть размещены таким образом, что их показания не будут отражать реальные температурные условия, в которые помещено испытываемое транспортное средство.

8. Цель этого предложения состоит в том, чтобы сделать результаты испытаний на охлаждение и условия испытательных площадок более сопоставимыми и справедливыми для операторов.

9. Это предложение не затрагивает те испытания на охлаждение, которые проводятся в стабильных условиях окружающей среды. Предлагаемый метод измерения и регистрации температуры окружающей среды применяется также к транспортным средствам, изготовленным до 2 января 2012 года, с учетом того, что для них требуемый период охлаждения всегда составляет шесть часов.

10. В переходном периоде и поправках к образцам протоколов испытаний нет необходимости.

Издержки

11. Дополнительных издержек не ожидается. Четкая процедура дает меньше поводов для разногласий и в долгосрочном плане позволит также снизить затраты.

Экологические последствия

12. Последствия для окружающей среды отсутствуют.

Текст предложения

13. Предлагается внести поправки в последние два предложения пункта 6.5 добавления 2 к приложению 1:

«Для измерения наружной температуры кузова (T_e) по крайней мере две точки измерения температуры должны находиться на расстоянии не менее 10 см от наружной стенки кузова и не менее 20 см от воздухозаборника конденсатора.

Окончательные показания считывают в самой теплой точке внутри кузова и в самой холодной точке снаружи».

Их следует изменить следующим образом:

«Для измерения наружной температуры кузова (T_e) по крайней мере две точки измерения температуры должны находиться на расстоянии не менее 10 см **и не более 20 см** от наружной стенки кузова и не менее 20 см **и не более 50 см** от воздухозаборника конденсатора.

Окончательные показания считывают в самой теплой точке внутри кузова ~~и в самой холодной точке снаружи~~, **а снаружи кузова используют среднее арифметическое всех показаний температуры, снятых в точках измерения во время испытания на охлаждение с его начала до момента достижения температуры для данного класса».**