



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.11/2003/6
22 August 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

(Пятьдесят девятая сессия,
Женева, 27-31 октября 2003 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1, ДОБАВЛЕНИЕ 2, СПС

Представлено Германией

Предлагаемая поправка к Приложению 1, Добавление 2 "Точность"

Обоснование:

Конструкция холодильной установки для новых изолированных кузовов предусматривает температуру 30°C.

До настоящего времени в соответствующем положении говорилось лишь о том, что для испытания на охлаждение при наружной температуре по меньшей мере в 15°C температура, предусмотренная для надлежащего класса, должна быть достигнута в течение максимум 6 часов. Однако, холодопроизводительность холодильной установки варьируется в зависимости от конкретной наружной температуры. Поэтому результаты испытания одних и тех же транспортных средств-рефрижераторов механическим охлаждением при разных наружных температурах могут быть различными.

Предлагаемая поправка:

Поправка к Приложению 1, Добавление 2, пункт 49 b):

"...при наружной температуре в 30°C внутренняя температура...".

Добавить в Приложение 1, Добавление 2, пункт 49 b) перед последней фразой:

"... более низкой наружной температуре соответствует время охлаждения, указанное в приложениях 4 А и В...".

Добавить:

Приложение 4 А: График

Приложение 4 В: Таблица

Надписи, относящиеся к диаграмме:

Максимальное время охлаждения в зависимости от наружной температуры

Время в минутах

Температура в °C

Для величин выше линии классификация в предполагаемый класс невозможна!

Все запятые в указанных величинах следует заменить на точки.

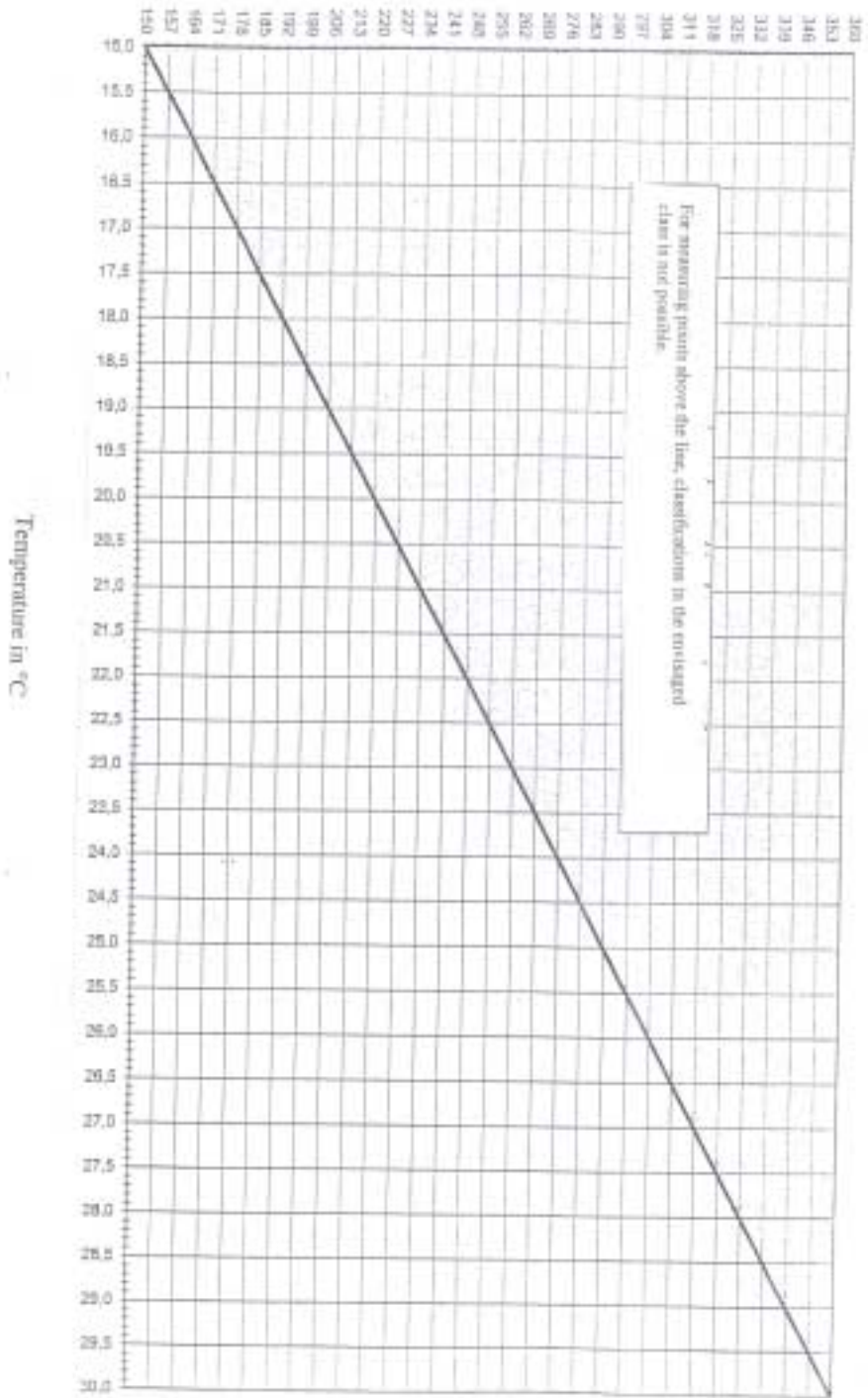
Надписи, относящиеся к таблице

Температура в °C

Время в минутах

Все запятые следует заменить на точки (см. выше).

Time in minutes



Maximum cooling time depending on the outside temperature

T in °C	Time in minutes
30,0	360,0
29,9	358,6
29,8	357,2
29,7	355,8
29,6	354,4
29,5	353,0
29,4	351,6
29,3	350,2
29,2	348,8
29,1	347,4
29,0	346,0
28,9	344,6
28,8	343,2
28,7	341,8
28,6	340,4
28,5	339,0
28,4	337,6
28,3	336,2
28,2	334,8
28,1	333,4
28,0	332,0
27,9	330,6
27,8	329,2
27,7	327,8
27,6	326,4
27,5	325,0
27,4	323,6
27,3	322,2
27,2	320,8
27,1	319,4
27,0	318,0
26,9	316,6
26,8	315,2
26,7	313,8
26,6	312,4
26,5	311,0
26,4	309,6
26,3	308,2
26,2	306,8
26,1	305,4
26,0	304,0
25,9	302,6
25,8	301,2
25,7	299,8
25,6	298,4
25,5	297,0
25,4	295,6
25,3	294,2
25,2	292,8
25,1	291,4

T in °C	Time in minutes
25,0	290,0
24,9	288,6
24,8	287,2
24,7	285,8
24,6	284,4
24,5	283,0
24,4	281,6
24,3	280,2
24,2	278,8
24,1	277,4
24,0	276,0
23,9	274,6
23,8	273,2
23,7	271,8
23,6	270,4
23,5	269,0
23,4	267,6
23,3	266,2
23,2	264,8
23,1	263,4
23,0	262,0
22,9	260,6
22,8	259,2
22,7	257,8
22,6	256,4
22,5	255,0
22,4	253,6
22,3	252,2
22,2	250,8
22,1	249,4
22,0	248,0
21,9	246,6
21,8	245,2
21,7	243,8
21,6	242,4
21,5	241,0
21,4	239,6
21,3	238,2
21,2	236,8
21,1	235,4
21,0	234,0
20,9	232,6
20,8	231,2
20,7	229,8
20,6	228,4
20,5	227,0
20,4	225,6
20,3	224,2
20,2	222,8
20,1	221,4

T in °C	Time in minutes
20,0	220,0
19,9	218,6
19,8	217,2
19,7	215,8
19,6	214,4
19,5	213,0
19,4	211,6
19,3	210,2
19,2	208,8
19,1	207,4
19,0	206,0
18,9	204,6
18,8	203,2
18,7	201,8
18,6	200,4
18,5	199,0
18,4	197,6
18,3	196,2
18,2	194,8
18,1	193,4
18,0	192,0
17,9	190,6
17,8	189,2
17,7	187,8
17,6	186,4
17,5	185,0
17,4	183,6
17,3	182,2
17,2	180,8
17,1	179,4
17,0	178,0
16,9	176,6
16,8	175,2
16,7	173,8
16,6	172,4
16,5	171,0
16,4	169,6
16,3	168,2
16,2	166,8
16,1	165,4
16,0	164,0
15,9	162,6
15,8	161,2
15,7	159,8
15,6	158,4
15,5	157,0
15,4	155,6
15,3	154,2
15,2	152,8
15,1	151,4
15,0	150,0

Предлагаемая поправка к Приложению 1, Добавление 2, пункт 49 b)

Определение унифицированных процедур и приборов для периодических испытаний транспортных средств-рефрижераторов

Обоснование:

Поскольку не определены ни унифицированные процедуры испытаний, ни требования, предъявляемые к применяемым для испытаний приборам, гарантировать проведение всех испытаний в одних и тех же условиях нельзя. Другой поставленной целью является сопоставимость полученных результатов. Важными параметрами, обеспечивающими надлежащую организацию испытаний, являются: наличие внешних термометров и измерительных приборов, правильная установка термометров, точность термометров, достаточное число термометров и надлежащая организация испытаний на охлаждение.

Эти аспекты надлежит включить в Соглашение СПС, чтобы отразить постоянное качество испытаний и фактическое качество транспортного средства для властей и владельцев, что обеспечит безопасность конечному потребителю.

Предлагаемая поправка:

Приложение 1, Добавление 2, пункт 49 b)

- i) Проверяется, чтобы при наружной температуре не менее +15°C внутренняя температура порожнего транспортного средства могла быть доведена:
 - для классов транспортных средств А, В и С - до минимальной температуры, предусмотренной в настоящем Приложении;
 - для классов транспортных средств D, E и F - до предельной температуры, предусмотренной в настоящем Приложении.
- ii) Для измерения температуры воздуха во всех случаях необходимо установить два термометра в определенных местах внутри кузова.

Один из этих термометров следует установить в центре кузова на расстоянии приблизительно в 100 мм над дном. Другой следует установить как можно дальше от отверстия вентилятора холодильной установки, также на расстоянии приблизительно в 100 мм от дна.

Внешнюю температуру следует измерять термометром в наиболее охлажденной точке на входе конденсатора.

- iii) Для измерения температуры следует использовать калиброванные измерительные системы с максимальным допуском в $\pm 0,3$ К.

Все температуры должны регистрироваться постоянно и автоматически каждые пять минут. Перед началом процесса охлаждения следует обеспечить, чтобы кузов не был предварительно охлажден, т.е. температура стенок составляла $> +15^{\circ}\text{C}$, чтобы гарантировать минимальную внутреннюю температуру $> 15^{\circ}\text{C}$.

- iv) Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства смогут оставаться в эксплуатации как транспортные средства-рефрижераторы в их первоначально установленном классе на новый период, не превышающий 3 лет.

Предлагаемая поправка к Приложению 1, Добавление 2, "Точность"

Обоснование:

- a) Заменить $^{\circ}\text{C}$ на К:

Уже много лет, как в машиностроении сложилась практика выражать температуру в $^{\circ}\text{C}$, а разницу температур в К. До настоящего времени эта практика не была отражена в Соглашении СПС, что, соответственно, вызывало путаницу.

- b) Заменить, например, $20^{\circ}\text{C} \pm 0,5^{\circ}\text{C}$ на $20,0^{\circ}\text{C} \pm 0,5^{\circ}\text{C}$:

20°C охватывает измеренные значения между $19,5^{\circ}\text{C}$ и $20,4^{\circ}\text{C}$. В случае разрешенного допуска в $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$ оно будет охватывать значения между $19,1^{\circ}\text{C}$ и $20,9^{\circ}\text{C}$. Если результаты будут иметь требуемую степень точности, то можно будет выражать значения между 19°C и 21°C .

Предлагаемая поправка:

Приложение 1, Добавление 2	Старый текст	Новый текст
(6)	$\pm 0,3\text{ }^{\circ}\text{C}$ $\pm 1\text{ }^{\circ}\text{C}$ $0,2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$\pm 0,3\text{ К}$ $\pm 1,0\text{ К}$ $0,2\text{ К}$
(8)	$\pm 0,5\text{ }^{\circ}\text{C}$ $25\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ $20\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ }^{\circ}\text{C}$ $+ 20\text{ }^{\circ}\text{C}$	$\pm 0,5\text{ К}$ $25,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2,0\text{ К}$ $20,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ К}$ $+ 20,0\text{ }^{\circ}\text{C}$
(9)	$25\text{ }^{\circ}\text{C}$ $\pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$25,0\text{ }^{\circ}\text{C}$ $\pm 2,0\text{ К}$
(10)	$0\text{ }^{\circ}\text{C}$ $+ 10\text{ }^{\circ}\text{C}$ $2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$0,0\text{ }^{\circ}\text{C}$ $+ 10,0\text{ }^{\circ}\text{C}$ $2,0\text{ К}$
(13)	$2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$2,0\text{ К}$
(18)	$\pm 0,5\text{ }^{\circ}\text{C}$ $25\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ $20\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ }^{\circ}\text{C}$ $20\text{ }^{\circ}\text{C}$	$\pm 0,5\text{ К}$ $25,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2,0\text{ К}$ $20,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ К}$ $20,0\text{ }^{\circ}\text{C}$
(20)	$3\text{ }^{\circ}\text{C}$ $2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$3,0\text{ К}$ $2,0\text{ К}$
(23)	$2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$2,0\text{ К}$
(32)	$30\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ }^{\circ}\text{C}$ $25\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$30,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ К}$ $25,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2,0\text{ К}$
(34a)	$30\text{ }^{\circ}\text{C}$	$30,0\text{ }^{\circ}\text{C}$
(34b)	$30\text{ }^{\circ}\text{C}$	$30,0\text{ }^{\circ}\text{C}$
(34c)	$30\text{ }^{\circ}\text{C}$ $2\text{ }^{\circ}\text{C}$	$30,0\text{ }^{\circ}\text{C}$ $2,0\text{ }^{\circ}\text{C}$
(34c)		
(38)	$30\text{ }^{\circ}\text{C}$	$30,0\text{ }^{\circ}\text{C}$
(49)	$30\text{ }^{\circ}\text{C}$ $15\text{ }^{\circ}\text{C}$ $15\text{ }^{\circ}\text{C}$	$30,0\text{ }^{\circ}\text{C}$ $15,0\text{ }^{\circ}\text{C}$ $15,0\text{ }^{\circ}\text{C}$
(55)	$30\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ К}$	$30,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ К}$

Предлагаемая поправка к Приложению 1, Добавление 2, пункт 54 "Используемые измерительные приборы"

Обоснование:

В этом пункте перечисляются не только приборы, предназначенные для измерения холодопроизводительности, но и степень точности и допуски. Определенная информация о степени точности отсутствует, некоторые сведения устарели и более не являются актуальными.

Предлагаемая поправка:

Пункт об используемых измерительных приборах и степени точности

Холодопроизводительность должна определяться с точностью $\pm 5\%$. ~~Расход холодильного агента должен быть определен с точностью $\pm 1\%$ (ранее $\pm 5\%$).~~

Добавить:

a) Точность ~~термометра~~ измеряющей температуру системы должна составлять $\pm 0,2$ К ~~$\pm 0,1$ К~~.

b) Потребление электроэнергии и топлива должно определяться с точностью $\pm 0,5\%$.

c) Число оборотов должно измеряться с точностью $\pm 1\%$.

d) --

e) Потребление электроэнергии должно определяться с точностью $\pm 0,5\%$.
