


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по вопросам шума
Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 19–21 сентября 2011 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума о работе ее
пятьдесят четвертой сессии (19–21 сентября 2011 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами) (пункт 2 повестки дня)	3	3
IV. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 3 повестки дня)	4–9	3
A. Разработка	4–5	3
B. Новые предельные значения звука	6–7	4
C. Дополнительные положения об уровне звука	8–9	5
V. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 4 повестки дня)	10	5
VI. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня)	11	5

VII.	Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях) (пункт 6 повестки дня)	12–13	6
VIII.	Общие поправки к правилам № 41 (шум, производимый мотоциклами), 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) и 59 (сменные системы глушителей) (пункт 7 повестки дня)	14	7
IX.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня).....	15	7
X.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении (пункт 9 повестки дня).....	16	7
XI.	Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня)	17–20	7
XII.	Экологически чистые транспортные средства (пункт 11 повестки дня)	21	9
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)	22	9
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)	23–25	9
	Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды.....	23–25	9
XV.	Предварительная повестка дня пятьдесят пятой сессии	26	10
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRB-54...), распространенных в ходе сессии.....		11
II.	Поправки к Правилам № 92		13
III.	Поправки к Правилам № 117.....		14
IV.	Неофициальные группы GRB		17

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою пятьдесят четвертую сессию 19 (вторая половина дня) – 21 (первая половина дня) сентября 2011 года в Женеве под председательством г-на К. Тайса (Германия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки (США), Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя в работе сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской федерации по транспорту и окружающей среде (ТОС), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной мотоциклетной федерации (ФИМ), Всемирного союза слепых (ВСС).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/9 и Add.1

2. GRB рассмотрела и утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/9, включая Add.1, и внесла следующие изменения в пункт 13:

"13. Прочие вопросы

Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды".

III. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами) (пункт 2 повестки дня)

3. GRB приняла к сведению обновление ссылок на стандарты ISO в этих Правилах и решила отложить обсуждение данного пункта повестки дня до своей февральской сессии 2012 года (см. пункт 4 настоящего доклада).

IV. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 3 повестки дня)

A. Разработка

Документация: неофициальные документы GRB-54-06 и GRB-54-13

4. Эксперт от ИСО представил документ GRB-54-06, содержащий информацию о ходе обзора стандартов ISO 362-1:2007 и 10844:2011. Он стремился наладить сотрудничество с другими экспертами GRB с целью подготовить поправки к ряду правил, относящихся к ведению GRB, видоизменить их с учетом технического прогресса и предусмотреть надлежащие переходные положения. Председатель GRB предложил, что такое обновление должно касаться правил № 9, 41, 51, 59, 63, 92 и 117. GRB приняла к сведению ряд замечаний и решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на своей февральской сессии 2012 года на основе конкретного предложения, включая переходные положения.

5. Эксперт от Нидерландов напомнил об информации (GRB-54-13), представленной на тридцать шестой сессии GRB, относительно значительных различий в показателях испытательных треков ИСО с низким уровнем шума.

В. Новые предельные значения звука

Документация: неофициальные документы GRB-54-01, GRB-54-03, GRB-54-14, GRB-54-15 и GRB-54-16

6. GRB приняла к сведению окончательный доклад, подготовленный по заказу Европейской комиссии, по предельным значениям звука, издаваемого транспортными средствами (VENOLIVA: GRB-54-01). Эксперт от Германии представил документ GRB-54-03, в котором предлагаются три этапа сокращения предельных значений звука, издаваемого транспортными средствами, для метода измерения В с учетом категории транспортных средств и переходных положений. Он пояснил, что данное предложение является компромиссом между такими соображениями, как экологические преимущества, технические возможности для изготовителей транспортных средств и бремя расходов для потребителей. Эксперт от Австрии полностью поддержал данное предложение. Эксперт от Норвегии заявил о том, что необходимо ставить более широкомасштабные задачи и что Рабочей группе по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды следует разъяснить вопрос о шуме, производимом при запуске двигателя в холодном состоянии, на следующей сессии GRB. Эксперт от Италии поддержал в принципе это предложение. Вместе с тем он заявил, что: i) дополнительный переходный период на этапе 1 для регистрации новых транспортных средств создаст ненужные трудности для органов, занимающихся утверждением типа, и ii) для этапа 3 потребуется пересмотр положения о предельных значениях в силу его продолжительности. Кроме того, это предложение поддержал эксперт от Соединенного Королевства, который подчеркнул, что установление более длительного промежутка времени между этапами стоит приветствовать применительно к спортивным автомобилям высокой мощности, платформы которых используются дольше, чем платформы обычных автомобилей. Эксперт от Нидерландов высоко оценил данное предложение (включая классификацию транспортных средств) в качестве хорошей основы для обсуждения и особо отметил этап 3. Вместе с тем он добавил, что необходимо продолжить обсуждение предельных значений и надлежащий график для транспортных средств большой мощности. Эксперты от Франции и Швеции также поддержали это предложение в качестве первоначального подхода. В заключение предложение, внесенное экспертом от Германии, получило в принципе поддержку со стороны экспертов GRB как реалистичный первый шаг для целей обсуждения.

7. Эксперт от Японии представил документы GRB-54-14 и GRB-54-16, в которых предлагается обзор подкатегорий транспортных средств в отношении новых предельных значений. Он также представил документ GRB-54-15, в котором предлагается выделить в отдельную подкатегорию автомобили кей-класса категории N₁. GRB решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей февральской сессии 2012 года на основе пересмотренного предложения эксперта от Японии. В заключение эксперт от Нидерландов вызвался подготовить, при содействии эксперта от МОПАП, неофициальный сводный вариант Правил № 51 для следующей сессии GRB, с тем чтобы облегчить будущее обсуждение по новым предельным значениям и подкатегориям транспортных средств с точки зрения метода измерения В.

С. Дополнительные положения об уровне звука

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/64, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/2, неофициальные документы GRB-53-27 и GRB-54-17

8. GRB отметила решение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), принятое на его июньской сессии 2011 года, отложить голосование по документу ECE/TRANS/WP.29/2011/64 (заменяющему документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/2 и GRB-53-27) до одной из следующих сессий в ожидании предложения по предельным значениям, которое будет представлено GRB (см. ECE/TRANS/WP.29/1091, пункт 54).

9. Эксперт от Нидерландов, председатель неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука (АСЕП), представил документ GRB-54-17, с тем чтобы ознакомить участников сессии с результатами работы, проделанной этой группой. В заключение он отметил, что следует предпринять дальнейшие усилия для консолидации программного предложения по предельным значениям, отвечающего намеченной цели.

V. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 4 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRB-54-06 и GRB-54-09

10. Эксперт от КСАОД представил документ GRB-54-09, в котором предлагается включить также дополнительные положения об уровне звука (АСЕП) в Правила № 59. Эксперты GRB изложили свои замечания по этому предложению, высказавшись, в частности, за исключение предлагаемого допуска в 4 дБ(А), если не будет представлено техническое обоснование. GRB решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей февральской сессии 2012 года на основе пересмотренного предложения эксперта от Японии.

VI. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10, неофициальный документ GRB-54-04

11. Со ссылкой на обсуждения, состоявшиеся на предыдущей сессии GRB, эксперт от Италии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10 с предложением по пересмотренному варианту Правил № 92 с учетом недавних

пересмотров правил № 9, 41 и 63. GRB приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10 (с поправками, содержащимися в документе GRB-54-04) с поправками, указанными в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их мартовских сессиях 2012 года в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 92.

VII. Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30,
неофициальные документы GRB-54-02, GRB-54-06,
GRB-54-08, GRB-54-10, GRB-54-12-Rev.1, GRRF-69-23,
GRRF-71-29 и GRRF-71-31

12. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11, нацеленный на усовершенствование положений об испытаниях для измерения сопротивляемости шин качению. По этому предложению были высказаны некоторые замечания (в том числе в документах GRB-54-02, GRB-54-08 и GRB-54-10). Председатель GRB внес на рассмотрение документ GRB-54-12-Rev.1 в котором содержатся поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11. Он пояснил, что данное предложение не касается существующих методов, а представляет собой еще один вариант метода выбега. GRB приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11, который воспроизводится в приложении III к настоящему докладу. Вместе с тем некоторые эксперты GRB высказались за продолжение технической оценки предлагаемого альтернативного метода на следующих сессиях GRB. Секретариату было поручено передать данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2012 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 117.

13. GRB отметила также ход работы Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) в областях, представляющих взаимный интерес (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30, GRRF-69-23, GRRF-71-29 и GRRF-71-31). В частности, GRB одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30, предусматривающий включение нового определения шин класса C3, который был принят GRRF на ее сентябрьской сессии.

VIII. Общие поправки к правилам № 41 (шум, производимый мотоциклами), 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) и 59 (сменные системы глушителей) (пункт 7 повестки дня)

14. GRB решила отложить обсуждение данного пункта повестки дня до своей февральской сессии 2012 года в ожидании конкретного предложения эксперта от Нидерландов по согласованию терминологии, используемой в соответствующих правилах.

IX. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-54-11

15. Эксперт от Нидерландов представил документ GRB-54-11, в котором изложена выдвинутая в его стране исследовательская инициатива по введению испытания для измерения уровня шума с придорожной полосы с использованием роликовой стойки. Эксперт от ФИМ выразил озабоченность по поводу юридических последствий введения такого вида контрольного испытания. Эксперт от МАЗМ поддержал данную инициативу в качестве вклада в разработку потенциально прагматического и успешного метода борьбы с шумом от мопедов, например с их несанкционированной модификацией. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии, на которой, как ожидается, эксперт от Финляндии также представит информацию об аналогичной инициативе, осуществляемой в ее стране.

X. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении (пункт 9 повестки дня)

16. GRB приняла к сведению, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

XI. Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRB-54-07 и GRB-54-18

17. Председатель неофициальной рабочей группы по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС) проинформировал о существенном прогрессе (GRB-54-18), достигнутом этой группой на ее шестом и седьмом совещаниях, состоявшихся в Сан-Диего (штат Калифорния, США) 15 мая 2011 года и в Осаке (Япония) 31 августа 2011 года. Он сообщил, что следующее совещание данной группы планируется провести в Балтиморе (штат Мэриленд, США) 18 октября 2011 года. Он пояснил, что основное внимание данная группа уделяет таким ключевым элементам, как определения, применимость, тип издаваемого

звука и т.д. Он подчеркнул необходимость разработки критериев бесшумных транспортных средств (т.е. установление максимального уровня звука на скоростях от 30 км/ч до 20 км/ч). Он добавил, что основополагающее значение в этом отношении имеют скорость транспортного средства и шины. Со ссылкой на обсуждения в ходе последней сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) (см. документ ECE/TRANS/WP.29/1091, пункт 112) эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRB о том, что его страна выступит в качестве одного из авторов, наряду с Японией, предложения по разработке гтп ООН (через GRB/БАТС) для обеспечения согласования с текущей разработкой предлагаемых нормативных положений в его стране. Он добавил, что в соответствии с уведомлением о намерении (УОН) Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) в июле 2012 года будут опубликованы экологическая оценка, а также уведомление относительно предлагаемой разработки нормативных положений (УПНП) (www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2011-07-12/pdf/2011-17341.pdf). Председатель GRB изложил свой взгляд на предложенные США временные рамки и поставил под сомнение весьма краткие сроки, предусмотренные для выполнения требований в отношении нормативных положений США и гтп ООН. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что разработку проекта гтп ООН следует вести с учетом графика нормотворческого процесса НАБДД и что большое число вариантов, которые, как он считает, будут первоначально предложены в УПНП, в процессе нормотворчества, вероятно, будет сокращено, что облегчит задачу GRB. Председатель БАТС отметил, что, насколько он понимает процесс принятия правил в США, обсуждения по существу и согласование нормативных положений США и гтп ООН после направления УПНП могут оказаться невозможны в силу действия норм права США относительно обсуждений ex-parte.

18. Эксперт от ВСС проинформировал GRB о потребностях слепых лиц в отношении определения присутствия, направления и скорости движения транспортного средства. Он добавил, что специфические звуки (т.е. звуки, возникающие при ускорении, замедлении и на холостом ходу) транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания (ДВС) имеют большое значение для определения расстояния до транспортного средства, что также характерно для таких уязвимых пользователей дорог, как дети и пожилые лица. В этой связи председатель БАТС сообщил GRB о том, что его группа занимается поиском критериев, которые позволят создать наиболее информативное звуковое предупреждающее устройство.

19. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRB о докладе, посвященном проекту Лаборатории транспортных исследований (ЛТИ) по оценке предполагаемых рисков для безопасности слепых пешеходов, которые могут возникнуть при эксплуатации бесшумных электрических и гибридных транспортных средств (www.dft.gov.uk/publications/tr1-report-ppr525). В заключение GRB приняла к сведению статью (GRB-54-07), представленную экспертом от Нидерландов, относительно воздействия электромобилей на безопасность дорожного движения.

20. GRB решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей февральской сессии 2012 года в ожидании предложения Соединенных Штатов Америки и Японии по разработке гтп ООН и результатов следующего совещания неофициальной рабочей группы по БАТС.

XII. Экологически чистые транспортные средства (пункт 11 повестки дня)

21. GRB приняла к сведению обсуждение этого вопроса, состоявшееся в ходе июньской сессии WP.29 2011 года (см. документ ECE/TRANS/WP.29/1091, пункт 74), и тот факт, что место и сроки проведения следующей конференции по ЭТС будут подтверждены в ходе ноябрьской сессии WP.29.

XIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)

22. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) GRB провела выборы своих должностных лиц в среду во второй половине дня. Председателем сессий GRB, запланированных на 2012 год, был единогласно переизбран г-н К. Тайс (Германия).

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды

Документация: неофициальный документ GRB-54-05

23. GRB была проинформирована о намерении GRPE составить перечень всех определений и сокращений, которые в настоящее время применяются в правилах по вопросам шума, относящихся к ее ведению, с тем чтобы избежать путаницы при их использовании в других правилах. В этой связи было отмечено, что сокращение RESS (CCT) (Replacement Exhaust Silencing Systems – сменные системы глушителей) также используется Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP) для перезаряжаемых энергоаккумулирующих систем (Rechargeable Energy Storage Systems). GRB решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей февральской сессии 2012 года на основе предложения, которое вызвались подготовить эксперты от МОПАП и ИСО.

24. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRB-54-05 с предложением пересмотреть названия в правилах, относящихся к кругу ведения GRB. В этой связи эксперты GRB высказали некоторые замечания, предложив, в частности, заменить слово "шум" на "звук" в тексте всех правил. GRB решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе предложения, которое будет совместно подготовлено экспертами от Российской Федерации и Нидерландов.

25. GRB также решила пересмотреть сферу действия правил по вопросам шума, прилагаемых к Соглашению 1958 года, с учетом категорий транспортных средств, используемых в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), с намерением охватить, в частности, категории L₆ и L₇. Исходя из этого, было решено включить соответствующий новый пункт в повестку дня февральской сессии GRB 2012 года.

XV. Предварительная повестка дня пятьдесят пятой сессии

26. Была утверждена следующая предварительная повестка дня пятьдесят пятой сессии GRB, которую планируется провести в Женеве с 7 (с 14 ч. 30 м.) по 9 (до 17 ч. 30 м.) февраля 2012 года:

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка.
3. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N):
 - a) разработка;
 - b) новые предельные значения;
 - c) дополнительные положения об уровне звука.
4. Правила № 59 (сменные системы глушителей).
5. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов).
6. Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности).
7. Общие поправки:
 - a) правила № 41, 51 и 59.
 - b) правила № 9 и 63.
8. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума.
9. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шинами при качении.
10. Бесшумные автотранспортные средства.
11. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB.
12. Предлагаемые поправки к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств.
13. Экологически чистые транспортные средства.
14. Прочие вопросы.

Приложения

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRB-54...), распространенных в ходе сессии

<i>Номер</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стандия</i>
1	ЕК	3 b)	A	VENOLIVA – Предельные значения звука, издаваемого транспортными средствами – окончательный доклад	с)
2	ЕТОПОК	6	A	Замечания по документу GRB-53-11 – Предложение по проекту поправок к Правилам № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, сцепление на мокрых поверхностях и сопротивляемость качению)	а)
3	Германией	3 b)	A	Позиция Германии относительно новых предельных значений для серии поправок 03 к Правилам № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N)	с)
4	Германией	5	A	Предложение по изменению предложения Италии, касающегося поправок серии 01 к Правилам № 92 (ССГ) ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10	а)
5	Российской Федерацией	13	A	Предложение по проекту поправок к названиям в правилах ЕЭК ООН, которые касаются шума, производимого транспортными средствами и шинами	а)
6	ISO	3 а) и 4	A	Обсуждение по проекту поправок к правилам № 51, 59 и 117	а)
7	Нидерландами	10	A	"Электрические транспортные средства", бюллетень СВОВ	а)
8	ЕТОПОК	6	A	Замечания ЕТОПОК по документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11	а)
9	КСАОД	4	A	Проект предложения о поправках к Правилам № 59 (сменные системы глушителей)	а)

<i>Номер</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Статус</i>
10	ISO	6	A	Деятельность ISO в области стандартов сопротивления качению (TC31 WG6)	a)
11	Нидерландами	8	A	Исследование по новому испытанию для измерения уровня шума, производимого мопедами, с придорожной полосы	a)
12/ Rev. 1	Председателем GRB	6	A	Предложение о поправке к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11	d)
13	Нидерландами	10	A	Значительные различия в показателях испытательных треков ISO с низким уровнем шума	a)
14	Японией	3 b)	A	Предложение по подкатегориям транспортных средств (N ₂ , N ₃ , M ₂ , M ₃)	a)
15	Японией	3 b)	A	Грузовые автомобили кей-класса категории N ₁	a)
16	Японией	3 b)	A	Различие в анализе ТНО и МОПАП для подкатегории M ₁	a)
17	Нидерландами	3 c)	A	Пять лет деятельности неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука (АСЕП) (Правила № 51)	a)
18	Председателем БАТС	10	A	Доклад Председателя для рассмотрения на пятьдесят четвертой сессии GRB	a)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено либо документ подлежит замене.
- b) Рассмотрение документа будет продолжено на следующей сессии под официальным условным обозначением.
- c) Рассмотрение документа будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Поправки к Правилам № 92

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10
(см. пункт 11 доклада)

Пункт 6.2 изменить следующим образом:

"6.2. **Технические требования, касающиеся уровней звука**

Звуконивающая эффективность ССГ или ее компонентов проверяется при помощи методов, описанных в правилах № 9, 41 и 63. **В частности, в целях применения настоящего пункта делается ссылка на серию поправок к Правилам № 92, действовавшую на момент официального утверждения нового транспортного средства по типу конструкции.** Если ССГ или ее элементы установлены на мотоцикле, мопеде или трехколесном транспортном средстве, упомянутом в пункте 3.3 с), то значения уровня звука, определенные при помощи этих двух методов (на неподвижном и движущемся транспортном средстве), должны отвечать одному из следующего требованию:

они не должны превышать значений, полученных в соответствии с предписаниями пункта 3.3 с), для того же мопеда, мотоцикла или трехколесного транспортного средства, оснащенного оригинальной системой глушителей, при испытании в движении или в неподвижном состоянии".

...

Пункт 9.1 изменить следующим образом:

"9.1 Официальное утверждение... предоставленное... выше в пункте 8 б)⁴.

..."

...

Приложение III

Поправки к Правилам № 117

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11 (см. пункт 12 доклада)

Приложение 6

Пункт 3.5 изменить следующим образом:

"3.5 Продолжительность и скорость

Если выбран метод выбега, то применяют следующие требования:

- a) **выбег j определяют точно по формуле $d\omega/dt$ или приблизительно по формуле $\Delta\omega/\Delta t$, где ω – угловая скорость, t – время;**
- b) при продолжительности Δt временные инкременты не должны превышать 0,5 с;
- c) любое изменение скорости испытательного барабана не должно превышать 1 км/ч в пределах одного временно-го инкремента".

Пункт 4.6.2 изменить следующим образом:

"4.6.2 Метод выбега

Метод выбега применяют в соответствии со следующей процедурой:

- a) снять шину с испытательной поверхности;
- b) зафиксировать замедление испытательного барабана $\Delta\omega_{D0}/\Delta t$ и замедление шины без нагрузки $\Delta\omega_{T0}/\Delta t^3$ **или зафиксировать замедление испытательного барабана j_{D0} и замедление шины без нагрузки j_{T0} по точной или приближенной формуле в соответствии с пунктом 3.5."**

Пункт 5.1.5 изменить следующим образом:

"5.1.5 Метод выбега

Рассчитать паразитные потери F_{pl} , в ньютонах:

$$F_{pl} = \frac{I_D}{R} \left(\frac{\Delta\omega_{D0}}{\Delta t_0} \right) + \frac{I_T}{R_r} \left(\frac{\Delta\omega_{T0}}{\Delta t_0} \right),$$

где:

I_D – инерция испытательного барабана при вращении, в килограммах на кв. метр;

R – радиус поверхности испытательного барабана, в метрах;

- ω_{D0} – скорость вращения испытательного барабана, без шины, в радианах в секунду;
- Δt_0 – временной инкремент, выбранный для измерения паразитических потерь без шины, в секундах;
- I_T – инерция оси вращения, шины и колеса при вращении, в килограммах на кв. метр;
- R – радиус качения шины, в метрах;
- ω_{T0} – скорость вращения шины, без нагрузки, в радианах в секунду.

или

$$F_{pl} = \frac{I_D}{R} j_{D0} + \frac{I_T}{R_r} j_{T0} ,$$

где:

- I_D – инерция испытательного барабана при вращении, в килограммах на кв. метр;
- R – радиус поверхности испытательного барабана, в метрах;
- j_{D0} – выбег испытательного барабана, без шины, в радианах в секунду в квадрате;
- I_T – инерция оси вращения, шины и колеса при вращении, в килограммах на кв. метр;
- R_r – радиус качения шины, в метрах;
- j_{T0} – выбег шины, без нагрузки, в радианах в секунду в квадрате".

Пункт 5.2.5 изменить следующим образом:

"5.2.5 Метод выбега

Сопrotивление качению F_r , в ньютонах, рассчитывают по формуле:

$$F_r = \frac{I_D}{R} \left(\frac{\Delta \omega_v}{\Delta t_v} \right) + \frac{R I_T}{R_r^2} \left(\frac{\Delta \omega_v}{\Delta t_v} \right) - F_{pl} ,$$

где:

- I_D – инерция испытательного барабана при вращении, в килограммах на кв. метр;
- R – радиус поверхности испытательного барабана, в метрах;
- F_{pl} – паразитические потери, рассчитанные в соответствии с пунктом 5.1.5;

Δt_v – временной инкремент, выбранный для измерения, в секундах;

$\Delta \omega_v$ – инкремент скорости вращения испытательного барабана, без шины, в радианах в секунду;

I_T – инерция оси вращения, шины и колеса при вращении, в килограммах на кв. метр;

R_r – радиус качения шины, в метрах;

F_r – сопротивление качению, в ньютонах.

или

$$Fr = \frac{I_D}{R} j_v + \frac{RI_T}{R_r^2} j_v - F_{pl},$$

где:

I_D – инерция испытательного барабана при вращении, в килограммах на кв. метр;

R – радиус поверхности испытательного барабана, в метрах;

F_{pl} – паразитические потери, рассчитанные в соответствии с пунктом 5.1.5;

j_v – выбег испытательного барабана, в радианах в секунду в квадрате;

I_T – инерция оси вращения, шины и колеса при вращении, в килограммах на кв. метр;

R_r – радиус качения шины, в метрах;

F_r – сопротивление качению, в ньютонах".

Приложение 6, добавление 1

Пункт 4 изменить следующим образом:

"4. Точность управления

...

d) время: +/- 0,02-е 0,5 мс

..."

Приложение IV

Неофициальные группы GRB

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель(и)</i>	<i>Секретарь</i>
Шум, производимый мотоциклами (Правила № 41)	Г-н А. Эрарио (Италия) Тел.: +39 06 4158 6228 Факс: +39 06 4158 3253 Эл. почта: antonio.erario@mit.gov.it	Г-н Е. Сегерс (МАЗМ) Тел.: +32 53725352 Факс: +32 53725350 Эл. почта: Erwin.segers@honda-eu.com
Дополнительные положения об уровне звука (АСЕП)	Г-н Б. Кортбек (Нидерланды) Тел.: +31 70 339 4526 Факс: +31 70 339 1280 Эл. почта: boudewijn.kortbeek@minvrom.nl	Г-н Х.П. Битенбек (МОПАП) Тел.: +49 221 90 32 409 Факс: +49 221 90 32 546 Эл. почта: hbietenb@ford.com
Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	Г-н К. Фит (США) Тел.: +1 202 5641679 Факс: +1 202 5641545 Эл. почта: feith.ken@epa.gov	Г-н Х.П. Битенбек (МОПАП) Тел.: +49 221 90 32 409 Факс: +49 221 90 32 546 Эл. почта: hbietenb@ford.com
Экологически чистые транспортные средства (ЭТС)	Г-н А. Шарма (Индия) (председатель) Тел.: +91 11 23063733 Факс: +91 11 23061785 Эл. почта: ambujsharma@nic.in Г-н С. Марат (Индия) (сопредседатель) Тел.: +91 20 30231100 Факс: +91 20 25434190 Эл. почта: srmarathe@araiindia.com	Г-н В. Гулати (Индия) Тел.: +91 11 23062714 Факс: +91 11 203062714 Эл. почта: vikramgulati11@rediffmail.com