



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRB/34
12 April 2002

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 ШЕСТОЙ СЕССИИ

(26-28 февраля 2002 года)

УЧАСТНИКИ СЕССИИ

1. GRB провела свою тридцать шестую сессию в период с 26 февраля (только вторая половина дня) по 28 февраля (только первая половина дня) 2002 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: Бельгии, Венгрии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, 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 организации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), 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 ШУМА, ПРОИЗВОДИМОГО ШИНАМИ ПРИ КАЧЕНИИ

Документация: TRANS/WP.29/2002/7; неофициальные документы № 1, 3, 5 и 7, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. GRB решила обсудить документ TRANS/WP.29/2002/7, основанный на тексте документа, принятого GRB на ее тридцать пятой сессии, и передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в марте 2002 года.

4. Эксперт от ЕТОПОК в принципе согласился с этим предложением, но при этом обратился с просьбой рассмотреть некоторые поправки, внесенные в соответствующий документ. Он представил неофициальный документ № 1, в котором указаны изменения, касающиеся области применения правил, определений, спецификаций и вступительных положений, а также приложений 1, 2 и 3. Он отметил, что указанные в приложении 2 знаки официального утверждения приведены только в качестве примера, и поэтому следует предусмотреть возможность использования другой схемы размещения номера официального утверждения, что позволит избежать высоких затрат, связанных с изменением шаблонов, используемых для изготовления шин.

5. Эксперт от Соединенного Королевства представил неофициальный документ № 5. Он предложил GRB изменить определение, разработанное для "шин, предназначенных для соревнований", и согласовать указанные во вступительных положениях сроки с датами, приведенными в директиве Европейского союза 2001/43/ЕС.

6. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 3, в котором предлагается изменить условия проведения испытания в том, что касается диапазона температур воздуха, указанного в пункте 2.2 приложения 3. Однако GRB решила оставить данный текст без изменений в целях обеспечения его соответствия со спецификациями вышеупомянутой Директивы.

7. После рассмотрения всех неофициальных документов GRB в итоге приняла решение внести в предложение поправки, приведенные в приложении 2 к настоящему докладу, и представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в июне 2002 года.

8. Председатель сообщил о своем намерении представить WP.29 уже принятые поправки в качестве неофициального документа для рассмотрения на его сессии в марте 2002 года.

9. Эксперт от ИСО проинформировал GRB о работе (неофициальный документ № 7), проводимой ИСО в области разработки спецификаций для испытательных треков в целях измерения уровня шума, производимого автотранспортными средствами и их прицепами (акустический стандарт: ИСО 10844).

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/2001/5/Add.1; TRANS/WP.29/GRB/2001/6; неофициальный документ № 6 тридцать пятой сессии GRB; неофициальные документы № 2, 6 и 8, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

10. Ссылаясь на неофициальный документ № 6 тридцать пятой сессии GRB, эксперт от Японии представил неофициальный документ № 2 в качестве дополнительного материала к анализу методов испытаний проходящих транспортных средств на зашумленность в условиях движения транспорта в городе. Эта дополнительная информация содержала данные о транспортных средствах с комбинированными двигателями и транспортных средствах, оборудованных автоматической коробкой передач или трансмиссией с плавным переключением скоростей. GRB согласилась с его выводом о том, что предложенные Германией и ИСО методы позволили добиться наиболее полной корреляции результатом.

11. Эксперт от ИСО представил неофициальный документ № 8, содержащий информацию о деятельности рабочей группы WG42, которую она проводила в последнее время в области разработки более репрезентативного испытания транспортного средства в условиях движения в городе. Он сообщил, что рабочая группа ИСО на основе первоначальных данных, полученных техническими службами и промышленными предприятиями, разработала первую часть метода испытаний ИСО 362. Он сообщил, что оставшиеся вопросы будут решены в следующем году и проект международного стандарта будет представлен в начале 2003 года. Он также отметил, что рабочая группа ИСО продолжает работу над второй частью метода ИСО 362 с учетом скорости испытания транспортного средства и коэффициента ускорения.

12. Эксперт от Чешской Республики представил неофициальный документ № 6 в целях пояснения ответа Чешской Республики на вопрос 15 вопросника GRB (документ TRANS/WP.29/GRB/2001/5), который касается распределения температур при проведении в 2000-2001 годах испытания механических транспортных средств на уровень производимого ими шума. GRB решила принять эту информацию во внимание при обсуждении на следующей сессии GRB ответов, полученных на вышеупомянутый вопросник.

13. Эксперт от Нидерландов выступил с сообщением о предельных значениях метода испытаний, разработанного ЕАПАП (Европейской ассоциацией предприятий автомобильной промышленности) для измерения уровня шума, производимого автотранспортными средствами. Он кратко описал связь, существующую между излучением шума и состоянием здоровья, и подчеркнул важность отдельного рассмотрения при использовании данного метода испытаний обоих видов уровней шума, т.е. уровня шума, издаваемого при качении, и уровня шума, издаваемого трансмиссией. Он предложил ввести отдельные предельные значения для обоих видов уровня шума.

14. Эксперт от Швеции сообщил о трудностях, связанных с разработкой новых методов испытаний с учетом уровня шума, производимого транспортными средствами на низкой скорости и при движении с большим ускорением. Он предложил руководящие принципы для разработки новой процедуры испытаний, что позволит одновременно измерять уровни шума, производимого транспортными средствами при движении с различной скоростью.

15. Эксперт от ИСО сообщил, что, поскольку новый метод испытания транспортных средств в отношении уровня производимого ими шума все еще находится в процессе разработки, он передаст предложение Швеции рабочей группе WG42 для обсуждения.

16. Эксперт от МОПАП изложил результаты испытаний транспортных средств в отношении производимого ими уровня шума, которое проводилось в соответствии с существующим стандартом 362 ИСО. Он отметил, что новый метод позволяет в достаточно полной степени учитывать уровни шума, производимого при качении, и шума, издаваемого трансмиссией, и предложил GRB работать по следующему графику, если она сможет согласовать принципы нового метода испытаний:

- a) аттестация нового метода испытаний - лето 2002 года;
- b) обсуждение в GRB результатов аттестации - зима 2002 года;
- c) проведение при необходимости повторной аттестации - лето 2003 года.

17. Эксперт от Соединенного Королевства, желая получить достаточно полное представление об общем уровне шума, производимого при движении транспорта, обратился с просьбой о предоставлении дополнительных данных об испытаниях транспортных средств с двигателями различного типа (дизельными, газовыми, комбинированными) в отношении уровня производимого ими шума. Кроме того, он просил провести точный анализ затрат, связанных с использованием нового предложенного метода испытания.
18. Эксперт от МОПАП изъявил готовность провести общий обзор такого анализа затрат.
19. Подводя итог обсуждению в GRB вопроса о разработке Правил № 51 и в целях сокращения объема ненужной работы с документами, Председатель предложил продолжить рассмотрение в GRB только одного документа, основанного на предложении в отношении метода испытания, представленного ИСО (документ TRANS/WP.29/GRB/2001/Rev.1).
20. Секретариат привлек внимание GRB к сноске на странице 5 предложения ИСО, в которой говорится о том, что приведенные определения транспортных средств категории L не соответствуют определениям, содержащимся в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (С.Р.3: документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).
21. Эксперт от Швеции предложил подождать принятия решения в отношении только одного метода испытания, с тем чтобы в последующем обсуждении новой процедуры испытания смогли участвовать все эксперты.
22. Председатель указал, что новый текст, основанный на предложении ИСО, будет представлять собой новый рабочий документ GRB и в него следует включить дополнительные положения.
23. В целях продолжения обсуждений на следующей сессии GRB делегация Германии согласилась подготовить на основе предложения ИСО новый рабочий документ, включая новые положения приложения 2 к этому документу ИСО.
- b) Правила № 59 (сменные системы глушителей)

Документация: TRANS/WP.29/GRB/2001/7, TRANS/WP.29/GRB/2001/9;
TRANS/WP.29/GRB/2002/1; неофициальный документ № 4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

24. GRB решила продолжить рассмотрение представленного КСАОД документа TRANS/WP.29/GRB/2002/1. Положения этих незначительных поправок должны были обеспечить согласование Правил № 59 с соответствующей Директивой Европейского союза, а также с предложением Российской Федерации.

25. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 4, содержащий пояснения в отношении предъявляемых к сменным системам глушителей требований, которым должно удовлетворять транспортное средство, поступившее в эксплуатацию до даты вступления в силу последующих поправок к Правилам № 59.

26. GRB согласилась с тем, что предельные значения для сменных систем глушителей должны всегда соответствовать значениям, действовавшим на момент официального утверждения транспортного средства. В целях устранения озабоченности Российской Федерации GRB решила включить дополнительное предложение в область применения, упомянутую в пункте 3.3.3 документа TRANS/WP.29/GRB/2002/1.

27. Сотрудник секретариата указал, что содержание сноски № 1 на странице 2 данного документа подтверждает наличие противоречий между новым пунктом 3.4 и решением WP.29, касающимся приведенных в Правилах положений о соответствии производства.

28. После подробного обсуждения данного документа Председатель сделал вывод о том, что GRB в принципе согласовала следующие поправки к документу TRANS/WP.29/GRB/2002/1:

Пункт 3.3.3, добавить дополнительные положения для пояснения области применения в соответствии с предложением Российской Федерации, упомянутым выше в пунктах 25 и 26. Эксперт от КСАОД предложил представить секретариату дополнительную формулировку.

Пункт 3.4, заключить весь пункт в квадратные скобки.

Пункт 4.3.1.2, заключить формулировку в квадратные скобки [, при необходимости].

Пункты 6.2.1, 6.2.1.1 и 6.2.1.2, заменить слово "представленные" на "предоставленные".

29. На следующей сессии GRB на основе пересмотренного документа будет проведено повторное обсуждение оставшихся пунктов, заключенных в квадратные скобки.

30. В соответствии с инструкциями GRB секретариату было поручено подготовить (при содействии КСАОД, которая предоставит информацию, упомянутую в пункте 28) окончательный пересмотренный вариант документа TRANS/WP.29/GRB/2002/1. Было сообщено о намерении принять пересмотренный документ на следующей сессии GRB в сентябре 2002 года.

ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ, КАСАЮЩИХСЯ УРОВНЕЙ ШУМА

31. Никакой информации представлено не было.

БУДУЩИЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА

32. Председатель GRB сообщил, что WP.29 и Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) продолжают обсуждать приоритеты в области разработки будущих глобальных технических правил (ГТП).

33. GRB решила дожидаться указаний от WP.29 в отношении работы, проводимой в рамках Соглашения 1998 года и, в случае необходимости, скорректировать соответствующим образом свою деятельность.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Дань уважения памяти г-на П. Меекела

34. GRB с глубоким прискорбием узнала о преждевременной кончине 4 февраля 2002 года г-на Жерара Меекела (Председателя GRE). Все делегаты почтили его память, отметили его сотрудничество с WP.29 и передали свои соболезнования его семье и делегации Нидерландов.

b) Выражение благодарности г-ну Р.Ф. Шумахеру, г-ну Д. Хейю и г-ну Т. Икари

35. Председатель проинформировал GRB о том, что г-н Р.Ф. Шумахер (представитель от ИСО) принял решение оставить свой пост в конце февраля 2002 года. Председатель отметил, что г-н Р.Ф. Шумахер вносил плодотворный вклад в деятельность GRB на протяжении всех лет его работы, и выразил наилучшие пожелания в связи с его уходом в отставку. Он также приветствовал г-на Ж. Джонсона (ИСО) как преемника г-на Шумахера.

36. Кроме того, Председатель сообщил, что эксперт от Соединенного Королевства г-н Г. Хей намеревается покинуть свой нынешний пост, а г-н Т. Икари из Японии собирается вернуться в свою страну. Он поблагодарил обоих экспертов за прекрасную работу, которые они проделали в GRB, и пожелал им успеха в выполнении их новых будущих обязанностей.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

37. Участники сессии приняли следующую повестку дня тридцать седьмой сессии, которую планируется провести в Женеве 19 (с 9 час. 30 мин.) и 20 (до 17 час. 30 мин.) сентября 2002 года^{1 2}:

1. Предлагаемый проект новых Правил, касающихся шума, производимого шинами при качении
2. Поправки к Правилам ЕЭК
 - 2.1. Правила № 51 - разработка (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)
 - 2.2. Правила № 59 - (сменные системы глушителей)
3. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума³

¹ 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 распространяться не будут. Просьба к делегатам приносить на заседание собственные экземпляры документов (адрес вебсайта для документов: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb.html>).

² Новые сроки, установленные Отделом по обслуживанию конференции Отделения ООН в Женеве (TRANS/WP.29/841, пункт 19).

³ Делегациям предлагается представить в письменном виде краткие сообщения о последнем варианте национальных предписаний и при необходимости дополнить эту информацию устно.

4. Будущие потенциальные глобальные технические правила (ГТП)
5. Прочие вопросы.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	ЕТОПОК	1.	A	Замечания к последнему варианту проекта Правил "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения шин в отношении шума, производимого ими при качении", приведенному в документе TRANS/WP.29/2002/7, который был выпущен 18 декабря 2001 года
2.	Япония	2.1	A	Дополнительные данные к неофициальному документу № 6 тридцать пятой сессии GRB
3.	Российская Федерация	1.	A/P	Предложения по внесению исправлений в проект Правил, касающихся шума, производимого шинами
4.	Российская Федерация	2.2	A/P	Предложения по поправкам к Правилам ЕЭК № 59 (сменные системы глушителей)
5.	Соединенное Королевство	1.	A	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения шин в отношении шума, производимого ими при качении
6.	Чешская Республика	2.1	A	Пояснение ответа Чешской Республики на вопрос 15 вопросника GRB
7.	ИСО	1.	A	Акустический стандарт 10844 ИСО - спецификация испытательных треков, используемых для измерения уровней шума, производимого механическими транспортными средствами и их шинами (пересмотр стандарта ИСО 10844:1994)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
8.	ИСО	2.1	А	ISO/TC43/SC1/WG42: Доклад о деятельности рабочей группы по разработке более репрезентативного с точки зрения условий движения в городе испытания транспортного средства
–	Швеция	–	А	Заключительный доклад от июля 2001 года: Уровни шума, производимого механическими транспортными средствами; последствия принятия Правил (только для общего сведения)
–	Нидерланды	2.1	А	Предельные значения метода испытаний ЕАПАП
–	Швеция	2.1	А	Новый метод испытаний для измерения уровня шума

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/2002/7, ПРИНЯТЫЕ GRB
НА ЕЕ ТРИДЦАТЬ ШЕСТОЙ СЕССИИ

Передано Председателем GRB

Пункт 1.1 исправить следующим образом:

"...пневматическим шинам, предназначенным для установки на механических транспортных средствах..."

Пункт 1.1.4 исправить следующим образом:

"1.1.4 Шинам, предназначенным для установки на автотранспортных средствах, не относящихся к категориям..."

Пункт 2.1 исправить следующим образом:

"...

iv) категория использования: обычная шина, шина специального назначения и зимняя шина;

v) ..."

Пункт 2.7 исправить следующим образом:

"...шины, предназначенные для установки на транспортных средствах, участвующих в автомобильных спортивных соревнованиях, и не предназначенные для использования в дорожных условиях, не связанных с проведением соревнований".

Пункт 2.8, исключить:

Включить новые пункты 2.8-2.10 следующего содержания:

"2.8 "Обычная шина" означает шину, предназначенную для ежедневного использования в обычных дорожных условиях;

- 2.9 "Шина специального назначения" означает шину, предназначенную для смешанного использования как на дорогах, так и вне дорог или для выполнения других специальных функций.
- 2.10 "Зимняя шина" означает шину, рисунок, материал или структура протектора которой предназначены прежде всего для достижения более высоких по сравнению с обычной шиной ходовых качеств при движении по снегу, в том, что касается ее способности приводить транспортное средство в движение или поддерживать его в этом состоянии".

Пункт 6.1.1.2 исправить следующим образом:

"...категории использования "специальная" (см. пункт 4.2.6 выше), предельные уровни..."

Пункт 12.1 исправить следующим образом:

"...

- a) ...
- b) не запрещают продажу или ввод в эксплуатацию шины, если шина..."

Пункт 12.2 исправить следующим образом:

"12.2 С 4 августа 2003 года Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, отказывает в предоставлении национального официального утверждения для типа шины, если шина подпадает под действие настоящих Правил и не соответствует предписаниям настоящих Правил".

Пункты 12.3 и 12.4 - исключить.

Пункт 12.5 (прежний), изменить нумерацию на 12.3 и исправить следующим образом:

"12.3 Начиная с дат, указанных ниже, Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, отказывает в предоставлении разрешения на продажу или ввод в эксплуатацию шины, которая подпадает под действие настоящих Правил и не соответствует предписаниям настоящих Правил.

Для шин класса 1 с шириной профиля до 185	с 1 октября 2009 года
Для шин класса 1 с шириной профиля более 185 и до 215	с 1 октября 2010 года
Для шин класса 1 с шириной профиля более 215	с 1 октября 2011 года
Для шин класса 2 и класса 3	с 1 октября 2009 года

До наступления вышеуказанных дат для продажи или ввода в эксплуатацию сменной шины, подпадающей под действие настоящих Правил, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не требуют того, чтобы она соответствовала предписаниям настоящих Правил".

Пункт 12.6 (прежний), изменить нумерацию на 12.4.

Приложение 1,

Пункт 6 исправить следующим образом:

"6. Уровень шума шины репрезентативного размера, см. пункт 2.5 Правил № XXX, согласно пункту 7 протокола испытаний: ... дБ(А) при контрольной скорости 70/80 км/ч²".

Пункт 14 исправить следующим образом:

"14. К настоящему сообщению прилагаются :

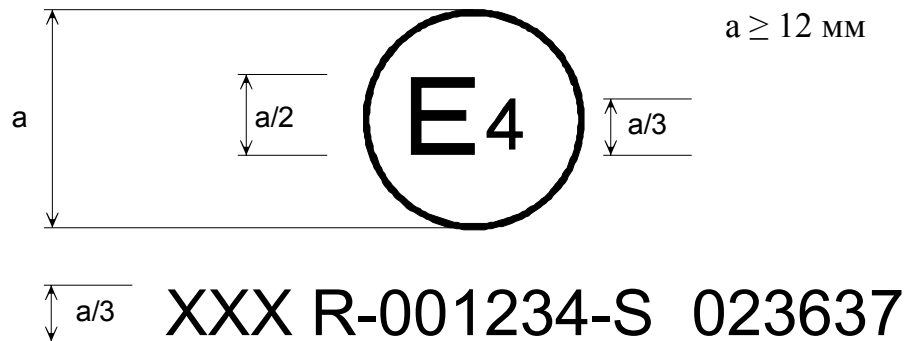
14.1 перечень документов, которые содержатся в досье официального утверждения, находящемся на хранении в административной службе, предоставившей официальное утверждение, и которые могут быть получены по запросу;

14.2 перечень обозначений для рисунка протектора: укажите для каждого торгового знака или фабричной марки и торгового обозначения перечень обозначений размеров шин, добавляя в надлежащих случаях для шин класса C1 надпись "Reinforced" ("Усиленная") или "Extra Load" ("Повышенной несущей способности")".

Приложение 2

Приложение 2 исправить следующим образом:

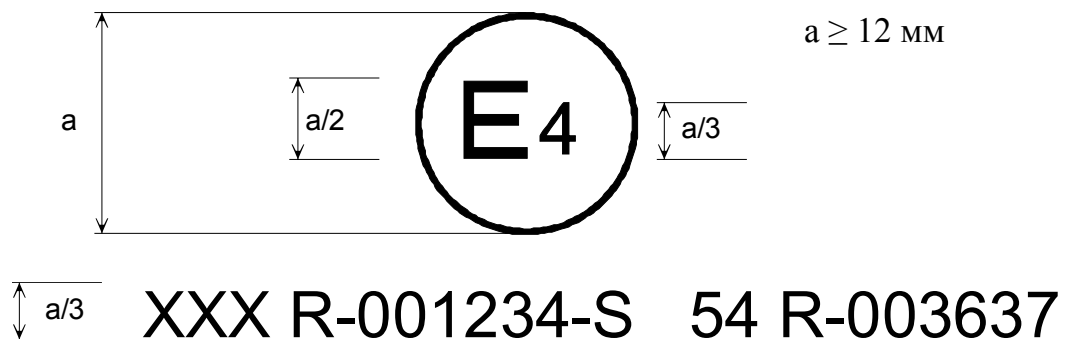
"Пример 2



Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № XXX и 30. Первые две цифры номеров официального утверждения указывают на то, что на момент предоставления официальных утверждений Правила № XXX по-прежнему находились в их первоначальном варианте, а Правила № 30 включали поправки серии 02".

Включить новый пример 3 следующего содержания:

"Пример 3



Приведенный выше знак официального утверждения показывает, что данная шина официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № XXX и 54. Первые две цифры номеров официального утверждения указывают на то, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № XXX и 54 по-прежнему находились в их первоначальном варианте".

Примечание: Номер(а) официального утверждения должен (должны) проставляться рядом с кругом и либо над или под буквой "E", либо слева или справа от нее. Цифры номера официального утверждения должны располагаться с одной стороны по отношению к букве "E" и должны быть ориентированы в том же направлении. Следует избегать использование римских цифр для номеров официального утверждения, с тем чтобы их нельзя было перепутать с другими обозначениями".

Приложение 3,

Пункт 0 исправить следующим образом:

"...не могут увязываться с уровнями шума, производимого шиной при качении, которые изменяются в процессе ускорения при помощи двигателя или замедления при торможении".

Пункт 2.5.4 исправить следующим образом:

"2.5.4 Подготовительные мероприятия перед началом испытаний

Перед началом испытаний шины "обкатываются"...".

Пункт 4.2 исправить следующим образом:

".....

.....

\bar{v} - среднее значение логарифмов скорости V_i

.....".
