


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по вопросам шума
Пятьдесят вторая сессия

Женева, 6–8 сентября 2010 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума о работе
ее пятьдесят второй сессии (6–8 сентября 2010 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)	3–6	3
IV. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 3 повестки дня)	7–15	4
А. Разработка (пункт 3 а) повестки дня)	7–9	4
В. Новые предельные значения звука (пункт 3 b) повестки дня).....	10–12	5
С. Дополнительные положения об уровне звука (пункт 3 с) повестки дня).....	13–15	6
V. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 4 повестки дня) .	16	6
VI. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня)	17	7
VII. Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях) (пункт 6 повестки дня).....	18–22	7
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)	23	8

IX.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня).....	24	8
X.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении (пункт 9 повестки дня)	25	8
XI.	Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня).....	26–32	8
XII.	Экологически чистые транспортные средства (пункт 11 повестки дня).....	33–35	10
XIII.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 12 повестки дня).....	36	10
XIV.	Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)	37	11
XV.	Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)	38	11
XVI.	Предварительная повестка дня пятьдесят третьей сессии	39	11
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRB-52-...), распространенных в ходе сессии		13
II.	Неофициальные группы GRB		15
III.	Информационный документ, содержащий дополнительные положения о сопротивлении качению и дополняющий поправки серии 02 к Правилам № 117		16

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою пятьдесят вторую сессию 6 (вторая половина дня) – 8 сентября 2010 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, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики и Японии. В ее работе участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК), а также от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя на сессии присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Национальной федерации слепых (НФС), Европейской федерации по транспорту и окружающей среде (ТОС).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/4 и Corr.1

2. GRB рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня пятьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/4 и Corr.1). Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/3;
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/7;
и неофициальный документ № GRB-51-16

3. Эксперт от Италии, возглавляющий неофициальную группу по Правилам № 41, напомнил о ходе дискуссии, состоявшейся на предыдущей сессии GRB (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/3 и GRB-51-16), и сообщил о прогрессе в работе неофициальной группы, достигнутом на ее совещании, прошедшем 1 июня 2010 года. Сославшись на рабочие документы, с которыми можно ознакомиться на вебсайте <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/R41-14th.html>, он сообщил GRB, что неофициальная группа могла бы достичь согласия по следующим вопросам:

- а) дополнительная или увеличенная табличка;

- b) предусмотренный в рамках официального утверждения типа новый метод испытания для измерения уровней шума, включая положения, касающиеся несанкционированного обращения; и
- c) дополнительные положения об уровне звука (АСЕП), включая так называемые "загадочные точки".

4. Он сообщил о намерении неофициальной группы завершить разработку поправок серии 04 к Правилам № 41 и представить это предложение GRB в качестве официального документа для подробного рассмотрения на ее следующей сессии в феврале 2011 года. С этой целью ко всем экспертам GRB была обращена просьба передать не позднее сентября 2010 года свои замечания секретарю неофициальной группы (erwin.segers@honda-eu.com).

5. В связи с новыми предельными значениями уровня шума, производимого мотоциклами, GRB приветствовала инициативу неофициальной группы о создании базы данных для сбора информации о текущих уровнях шума в контексте официального утверждения типа.

6. Эксперт от ИСО представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/7 с предложением об уточнении положений, касающихся стационарных испытаний на определение уровня шума транспортных средств, у которых двигатель внутреннего сгорания в стационарных условиях не эксплуатируется. GRB приняла это предложение и решила представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2011 года вместе с проектом поправок серии 04 к Правилам № 41 (см. пункт 4 выше).

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

A. Разработка (пункт 3 а) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/6; неофициальные документы № GRB-51-13, GRB-51-20; GRB-52-02, GRB-52-04 и GRB-52-20

7. Эксперт от ИСО представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/6, содержащий те же уточнения к положениям Правил № 51, которые были упомянуты в пункте 6 выше. GRB приняла это предложение и решила представить его Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 2011 года в качестве исправления 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 51.

8. Эксперт от ИСО сообщил GRB о текущем состоянии пересмотра стандарта ISO 10844 в связи с изменением технических требований к испытательным трекам, используемым для измерения уровня шума, производимого транспортными средствами (GRB-52-02). Он выразился представить окончательный текст обновленного стандарта ИСО на следующей сессии GRB и выразил надежду на то, что этот документ в таком случае будет опубликован в 2012 году. GRB решила рассмотреть на своих последующих сессиях необходимые поправки к правилам № 41 и 51, касающиеся факультативного и обязательного применения этих обновленных технических требований ISO 10844. GRB приняла к сведению позицию эксперта от Нидерландов (GRB-52-20) по предлагаемому диапазону значений допустимой глубины текстуры. Эксперт от ИСО заявил, что

данный вопрос всесторонне обсуждался в рамках рабочей группы ИСО. Он отметил, что мог бы заняться этим вопросом и предложить GRB его возможное решение на следующей сессии в феврале 2011 года.

9. В связи с документом GRB-51-20 и дискуссией, состоявшейся в рамках GRB на ее предыдущей сессии, эксперт от МОПАП представил документ GRB-52-04, в котором указывается, что система обеспечения движения, включая тяговые шины, в значительной степени способствует повышению шума, производимого транспортными средствами в реальных условиях движения в городе, особенно в случае коммерческих транспортных средств, оснащенных двигателем большой мощности, так как уровень шума, производимый тяговыми шинами, в значительной степени зависит от крутящего момента двигателя. GRB одобрила эту информацию и согласилась с необходимостью внесения поправок в этой связи в Правила № 51. Эксперту от МОПАП было предложено подготовить конкретное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRB.

В. Новые предельные значения звука (пункт 3 b) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRB-52-07, GRB-52-11, GRB-52-13 и GRB-52-14

10. Эксперт от ЕК сообщил GRB об осуществляемых процедурах разработки предложения по новым предельным значениям звука и представил проект окончательного доклада (GRB-52-07) о сопоставлении двух методов измерения шума на основе данных об официальном утверждении типа, которые поступили в течение проводившегося двухлетнего мониторинга. GRB с интересом восприняла представленные материалы с изложением окончательных результатов исследования (GRB-52-13) по вопросу о предельных значениях шума, производимого транспортными средствами (ВЕНОЛИВА), включая возможные варианты стратегии сокращения предельных значений шума. GRB также приняла к сведению представленные материалы об оценке воздействия различных стратегий (GRB-52-14) в контексте этого исследования.

11. В связи с документом GRB-52-11 эксперт от МОПАП выразил обеспокоенность по поводу серьезных расхождений между итогами исследования ВЕНОЛИВА и результатами первой испытательной программы измерений, которая впервые была реализована с привлечением значительных финансовых средств еще в 2004–2005 годах автомобильными предприятиями Японии и Соединенных Штатов Америки (TRANS/WP.29/GRB/39, пункт 8). Он усомнился в эффективности методологии, применяемой для оценки данных, полученных в ходе измерения шума. Он также задался вопросом о том, по какой причине информация о ряде типов транспортных средств была изъята из базы данных. Он заявил, что Европейская ассоциация предприятий автомобильной промышленности (ЕАПАП), опираясь на помощь двух независимых консультантов, приступила к параллельной оценке данных, полученных при измерении шума на этапе мониторинга. Он отметил, что окончательный доклад об этих оценках будет опубликован в ближайшем будущем, и заявил о своем намерении сделать этот доклад доступным для всех экспертов GRB. Эксперт от ЕТОПОК выразил сомнения в связи с завышенной величиной расходов, упомянутых в исследовании ВЕНОЛИВА, а также с утверждением о том, что шины и крутящий момент не оказывают существенного воздействия на уровень шума. Он предложил подробно рассмотреть эти вопросы вместе с экспертами от ЕК и МОПАП.

12. Завершая дискуссию, Председатель просил всех экспертов GRB не позднее конца сентября 2010 года передать эксперту от ЕК (Wolfgang.

Schneider@ec.europa.eu) свои замечания по исследованию ВЕНОЛИВА. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в феврале 2011 года.

С. Дополнительные положения об уровне звука (пункт 3 с) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/9, неофициальные документы
№ GRB-52-09, GRB-52-12 и GRB-52-15

13. Эксперт от Соединенного Королевства снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/5. После того, как на своей предыдущей сессии GRB согласилась с необходимостью завершения работы по методу испытания для разработки дополнительных положений об уровне звука (АСЕП), Председатель представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/9 с предложением о возможном подходе к включению положений АСЕП в Правила № 51. Он отметил, что это предложение следует рассматривать лишь в качестве пакета. Сославшись на документ GRB-52-15, эксперт от Нидерландов представил обновленный анализ предлагаемых решений с точки зрения жесткости требований и усомнился в целесообразности использования термина "транспортное средство, вызывающее беспокойство". Председатель представил документ GRB-52-09, содержащий уточнения, позволяющие более четко осознать значение термина "транспортное средство, вызывающее беспокойство", и указывающий на возможные последствия использования предлагаемого подхода.

14. Эксперт от ЕК одобрил это компромиссное решение и предложил добиваться принятия данного подхода. Эксперт от Норвегии отметил, что было бы предпочтительнее все же включить в новые положения АСЕП значение "без превышения (БП)". Эксперт от Соединенных Штатов Америки вновь изложил опасения, выраженные им в ходе предыдущей сессии GRB (ECE/TRANS/WP.29/GRB/49, пункт 11). Эксперт от МОПАП представил ряд замечаний (GRB-52-12) по предложению Председателя относительно АСЕП. Он заявил, что это компромиссное решение было бы приемлемым для предприятий автомобильной промышленности в том случае, если был бы установлен определенный переходный период, необходимый для разработки новых легковых автомобилей в соответствии с этими новыми техническими требованиями.

15. После состоявшейся дискуссии значительная часть экспертов GRB согласилась с компромиссным решением, предложенным Председателем. Председатель GRB вызвался подготовить конкретное предложение по поправкам к Правилам № 51 для рассмотрения GRB на ее следующей сессии на основе официального документа.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2008/5/Rev.2

16. Напомнив о целях документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2008/5/Rev.2, эксперт от КСАОД вызвался подготовить обновленное предложение по поправкам

к Правилам № 51. GRB решила провести на своей следующей сессии в феврале 2011 года окончательное рассмотрение этого предложения на основе нового официального документа, который будет представлен КСАОД.

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

17. Сославшись на продолжающуюся работу над правилами № 41 и 51 (см. пункты 4 и 15 выше), эксперт от МАЗМ рекомендовал соответствующим образом изменить положения Правил № 92. GRB решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии на основе официального документа, который будет представлен экспертами от МАЗМ.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2010/63; ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8; неофициальные документы № GRB-52-05, GRB-52-06 и GRB-52-10

18. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRB-52-10 с предложением об уточнении процедуры испытания для измерения сопротивления шины качению. Эксперт от ИСО сообщил GRB, что данный вопрос все еще рассматривается одной из рабочих групп его организации. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии, если это будет необходимо.

19. Эксперт ЕТОПОК внес предложение об исправлении формулы, используемой для измерения воспроизводимости сопротивления качению (GRB-52-05). GRB приняла к сведению ряд замечаний и решила пересмотреть это предложение на своей следующей сессии в феврале 2011 года на основе обновленного официального документа, который будет представлен экспертом от ЕТОПОК.

20. GRB приняла к сведению, что пересмотр 2 Правил № 117 (включая поправки серии 02) был принят WP.29 на его сессии в июне 2010 года на основе документа ECE/TRANS/WP.29/2010/63. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8, в котором предложен ряд поправок к пересмотру 2.

21. После обсуждения GRB приняла указанные ниже поправки, предложенные на стр. 2 и 3 текста документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8 на английском языке, и поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 в качестве исправления 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2010 года (см. документ ECE/TRANS/WP.29/2010/146).

Приложение 7, сноска 1 к пунктам 2 и 3.1.1, вместо "Refer to the appendix..." читать "See appendix..."

22. По рекомендации WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1085, пункт 50), изложенной на его сессии в июне 2010 года, GRB рассмотрела обновленный вариант приложений 8 и 9 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8) для целей маркировки шин по критерию сопротивления качению в качестве одного из итогов работы неофициальной группы по определениям специальных шин (ОСШ). GRB приняла

к сведению документ GRB-52-06 и ряд замечаний, однако не смогла достичь согласия по обоим приложениям. После обсуждения было решено воспроизвести в качестве приложения III к настоящему докладу дополнительные положения о сопротивлении качению, дополняющие поправки серии 02 к Правилам № 117.

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)

23. Эксперт от Нидерландов сообщил о своем намерении подготовить конкретное предложение параллельно новому пересмотру соответствующих правил. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

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

24. GRB отметила, что никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

25. 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-52-03, GRB-52-08, GRB-52-16, GRB-52-17, GRB-52-18 и GRB-52-19

26. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, возглавляющий неофициальную группу по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС), сообщил об ощутимом прогрессе (GRB 52-16), достигнутом этой группой на ее втором и третьем совещаниях, состоявшихся в Вашингтоне (округ Колумбия) 3 и 4 мая 2010 года и в Токио 13–15 июля 2010 года. Он напомнил о целях неофициальной группы по БАТС и отметил, что будущие рекомендации об акустических предупредительных сигнальных устройствах для электромобилей и гибридных транспортных средств могут использоваться в качестве потенциальных глобальных технических правил (гтп) при условии принятия соответствующего решения GRB и WP.29. Он сообщил о намерении неофициальной группы по БАТС вновь провести свое совещание в Берлине 27–29 сентября 2010 года.

27. Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН одобрила деятельность GRB и ее усилия по разработке таких рекомендаций по БАТС. Она подчеркнула необходимость формирования целостного представления с задействованием таких других возможностей, как новый образ мышления в сфере безопасности дорожного движения и, в частности, в области обучения безопасному поведению на дорогах, а также нестандартные подходы к использованию будущей транспортной инфраструктуры (даже в условиях географической разделенности различных пользователей). В этой связи она просила экспертов GRB осуществлять сотрудничество с другими рабочими группами ЕЭК ООН, в первую очередь с Форумом ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) и Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

28. Эксперт от Польши заявил, что увеличение числа эксплуатируемых гибридных электромобилей (ГЭМ) создает более серьезную опасность для пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения. Эксперт от НФС сослался на подготовленный Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) США доклад о частоте наездов гибридных электромобилей на пешеходов и велосипедистов (GRB-52-17). В этом исследовании указывается, что вероятность наезда ГЭМ на пешехода в два раза выше, чем в случае транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания.

29. Эксперт от Японии представил документ GRB-52-18 с изложением факторов, обуславливающих "идеальное звучание предупреждающих сигналов", и возможных концепций разработки систем, позволяющих слышать звук приближающегося транспортного средства (АВАС). Эксперт от КСАОД отметил необходимость безошибочного выявления четко выраженного звука, узнаваемого и приемлемого с точки зрения охраны окружающей среды (GRB-52-19). Он предложил использовать в данной связи широкополосный звук.

30. Эксперт от КСАОД отметил необходимость повышения информированности общественности об опасности, которую представляют БАТС (GRB-52-08). Он просил всех экспертов GRB принять участие в соответствующем мероприятии на открытом воздухе с использованием ряда ГЭМ, с тем чтобы они могли убедиться в эффективности акустических предупреждающих устройств на таких транспортных средствах и ознакомиться с экспериментальными демонстрационными испытаниями для определения порога слышимости широкополосных звуков. GRB проявила большой интерес к этому демонстрационному мероприятию, организованному совместно экспертами от КСАОД и Японии.

31. После этого мероприятия эксперт от Японии представил документ GRB-52-03, касающийся руководящих положений о мерах по обеспечению слышимости гибридных транспортных средств и электромобилей. Он отметил, что эти руководящие указания уже вступили в силу в Японии. Эксперт от Франции подчеркнул неотложность разработки новых положений по бесшумным транспортным средствам и в этой связи одобрил руководящие указания Японии в качестве первого набора таких требований. Эксперт от Швеции предложил включить руководящие указания, перечисленные в документе GRB-52-03, в рассматриваемую в настоящее время Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3) в качестве приложения (см. пункт 36 ниже). Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что предпочел бы включить эти руководящие указания в качестве добавления в Специальную резолюцию № 1 (СР.1) в увязке с Соглашением 1998 года.

32. GRB передала документ GRB-52-03 официальной группе по БАТС для обсуждения возможных оптимальных последующих мер в контексте этого до-

кумента и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в феврале 2011 года.

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

Документация: неофициальные документы № GRPE-60-21 и EFV-07-05

33. Секретарь сообщил GRB о прогрессе, достигнутом в ходе шестой и седьмой сессий неофициальной группы по экологически чистым транспортным средствам (ЭТС), прошедших в Женеве 11 июня 2010 года (GRPE-60-21 и EFV-07-05). GRB отметила, что восьмое неофициальное совещание по ЭТС состоится совместно с предстоящей сессией Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) в январе 2011 года. GRB также приняла к сведению предложенный председателем группы по ЭТС подход, который сводится к рассмотрению на первом этапе в контексте единичной оценки таких параметров экологически чистых транспортных средств, как выбросы CO₂, уровень шума, газообразные загрязняющие вещества, пригодность к утилизации и тип топлива. С подробной информацией в данной связи можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/efv07.html>.

34. GRB одобрила предлагаемую структуру (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/60, пункт 44) будущего концептуального документа по ЭТС с изложением более общих положений о подходе, охватывающем цепь "от скважины до заправочной станции", и более подробных соображений о технических требованиях и рекомендациях, касающихся подхода, охватывающего цепь "от скважины до заправочной станции", с упором на конструкцию ЭТС и их экологические характеристики.

35. Что касается параметров шума (EFV-07-05), то GRB хотела бы подробно обсудить этот вопрос и предложила провести девятое совещание неофициальной группы по ЭТС до следующей сессии GRB, которая начнется в первой половине дня 15 февраля 2011 года.

XIII. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2009/123,
ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.1,
ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.2,
ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.3,
ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.4

36. GRB одобрила пересмотренное предложение по Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) и приняла к сведению, что пересмотренный текст будет опубликован в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/2010/145. Эксперты GRB в принципе поддержали пересмотренное предложение, однако решили подробно рассмотреть на своей следующей сессии в феврале 2011 года положение о производимом шуме (глава H) и методах и приборах, используемых для измерения шума внутри механических транспортных средств (глава AL). WP.29, возможно, обсудит вопрос о включении руководящих указаний о мерах по повышению порога слышимости гибридных транспортных

средств и электромобилей (см. пункт 31 выше) в СР.3 в качестве приложения, если это будет уместно.

XIV. Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)

37. 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. Г-н К. Тайс (Германия) был единогласно переизбран Председателем сессий GRB, запланированных на 2011 год.

XV. Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-52-01

38. По просьбе WP.29, изложенной на ее сессии, состоявшейся в марте 2010 года (ECE/TRANS/WP.29/1083, пункт 27), GRB приняла к сведению руководство по введению требований, касающихся предупреждающих сигналов высокой приоритетности (GRB-52-01). Поскольку в настоящее время никакие из правил, подпадающих под компетенцию GRB, на предупреждающие сигналы или системы контроля не распространяются, было выражено общее мнение о том, что GRB не имеет отношения к этому руководству. Вместе с тем GRB решила рассмотреть на своей следующей сессии в феврале 2011 года предлагаемый текст по звуковым предупреждающим сигналам (GRB-52-01, стр. 10).

XVI. Предварительная повестка дня пятьдесят третьей сессии

39. Была утверждена следующая предварительная повестка дня пятьдесят третьей сессии GRB, которую планируется провести в Женеве 15 февраля (с 14 ч. 30 м.) – 17 февраля (до 17 ч. 30 м.) 2011 года:

1. Утверждение повестки дня
2. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка
3. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N):
 - а) разработка,
 - б) новые предельные значения,
 - в) 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 мокрых поверхностях)
7. Общие поправки к правилам № 41, 51 и 59
8. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума

9. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении
10. Бесшумные автотранспортные средства
11. Экологически чистые транспортные средства
12. Прочие вопросы.

Приложения

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRB-52-...), распространенных в ходе сессии

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1	Соединенным Королевством/ Японией	14	A	Руководство по введению требований, касающихся предупреждающих сигналов высокой приоритетности	a)
2	ISO	3 a)	A	Пересмотр стандарта ISO 10844, касающегося испытательного трека	a)
3	Японией	10	A	Руководящие положения о мерах по обеспечению слышимости гибридных транспортных средств и т.д.	a)
4	МОПАП	3 a)	A	Шум, производимый при движении транспортных средств в городских районах	a)
5	ЕТОПОК	6 a)	A	Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях); предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2010/63	b)
6	ЕТОПОК	6 b)	A	Правила № 117: предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8	a)
7	ЕК	3 b)	A	Проект доклада по предельным значениям шума, производимого транспортными средствами (ВЕНОЛИВА): сопоставление двух методов измерения издаваемого шума	a)
8	КСАОД	10	A	Повышение информированности уязвимых участников дорожного движения с целью распознавания бесшумных автотранспортных средств	a)
9	Председателем	3 c)	A	Основные принципы АСЕП: резюме и выводы	a)
10	Российской Федерацией	6 a)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 117	a)

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
11	МОПАП	3 b)	A	Замечания МОПАП по материалам, представленным в промежуточном докладе ТНО в июне 2010 года и касающимся данных о наблюдении за применением нового метода испытаний для официального утверждения типа, охарактеризованного в Правилах № 51 ЕЭК	a)
12	МОПАП	3 c)	A	Заявление МОПАП по предложению Председателя относительно АСЕП (документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/9)	a)
13	ЕК	3 b)	A	ВЕНОЛИВА: предельные значения шума, производимого транспортными средствами: материалы об окончательных результатах, представленные GRB	a)
14	ЕК	3 b)	A	Оценка воздействия различных стратегий: исследование в контексте ВЕНОЛИВА	a)
15	Нидерландами	3 c)	A	Анализ АСЕП с точки зрения жесткости требований: обновление на основе предложений ТНО и Председателя GRB	a)
16	Председателем группы по БАТС	10	A	Доклад по БАТС, представленный GRB, 7 сентября 2010 года	a)
17	Соединенными Штатами Америки	10	A	Частотность наездов гибридных транспортных средств и электромобилей на пешеходов и велосипедистов	a)
18	Японией	10	A	Система, позволяющая слышать звук приближающегося транспортного средства (АВАС)	a)
19	КСАОД	10	A	Опасность ЭТС: решение проблемы бесшумности при помощи звуковой сигнализации	a)
20	Нидерландами	3 a)	A	Позиция Нидерландов по вопросу об обновлении ISO 10844	a)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено, либо документ подлежит замене.
- b) Рассмотрение будет возобновлено на основе официального документа.

Приложение II

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 Н. Роджерз (МАЗМ) Тел.: +41 22 920 2123 Факс: +41 22 920 2121 Эл. почта: nickrogers@immamotorcycles.org
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
Определения специальных шин (ОСШ)	Г-н В. Шнайдер (ЕК) Тел.: +32 2 2965260 Факс: +32 2 2969637 Эл. почта: wolfgang.schneider@ec.europa.eu	Г-н Я. Ноулз (ЕК) Тел.: +32 2 2957680 Факс: +32 2 2969637 Эл. почта: ian.knowles@ec.europa.eu
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 Ф. Гишар (МОПАП) Тел.: +49 7031 90 40240 Факс: +49 7031 90 40265 Эл. почта: francois.guichard@daimler.com
Экологически чистые транспортные средства (ЭТС)	Г-н А. Шарма (председатель) Тел.: +91 11 23063733 Факс: +91 11 23061785 Эл. почта: ambujsharma@nic.in Г-жа С. Марат (Индия) (сопредседатель) Тел.: +91 20 30231100 Факс: +91 20 25434190 Эл. почта: smarathe@araiindia.com	Г-н В. Гулати (Индия) Тел.: +91 11 23062714 Факс: +91 11 203062714 Эл. почта: vikramgulati11@rediffmail.com

Приложение III

Информационный документ, содержащий дополнительные положения о сопротивлении качению и дополняющий поправки серии 02 к Правилам № 117

- A. Процедура межлабораторных сопоставлений для определения сопротивления качению**
- 1. Общие условия**
 - 1.1** Настоящие положения характеризуют процедуру, которой необходимо следовать для проведения межлабораторного сопоставления. Собранные данные могут быть использованы для определения эталона на основе применения многостаночных средств [технической службы]/[испытательной лаборатории] для целей главы В настоящего приложения. Они также могут быть использованы для:
 - a) определения фактического числа N ($N \geq 5$) шин, подлежащих использованию для целей главы В настоящего приложения,
 - b) выбора номинального значения N для шин, подлежащих использованию,
 - c) определения приписанных значений (см. пункт 1.3 ниже) для набора шин, определенных в пункте 2 главы А настоящего приложения.
 - 1.2** Применение настоящего приложения для целей официального утверждения типа не является обязательным.
 - 1.3** Данная процедура требует использования набора из не менее 5 надлежащим образом отобранных шин. Результаты C_T для каждой отобранной шины, измеренные каждой [технической службой]/[испытательной лабораторией], участвующей в межлабораторном сопоставлении в соответствии с применимым стандартом (например, ISO 5725), могут использоваться для определения предписанного значения C_T для каждой отобранной шины.

Каждый испытательный стенд [технической службы]/[испытательной лаборатории], участвующей в межлабораторном сопоставлении, должен соответствовать приложению 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 117.
 - 1.4** Предписанное значение для каждой эталонной шины является общим средним результатом, полученным всеми [техническими службами]/[испытательными лабораториями] для данной эталонной шины при межлабораторном сопоставлении.
 - 1.5** Согласно пункту 5.1 главы В настоящего приложения может быть установлена и использована формула международной ре-

гулировки для преобразования результатов, полученных на различных стендах [технической службы]/[испытательной лаборатории], в согласованные результаты каждой [технической службы]/[технической лаборатории], с тем чтобы обеспечить приписанные значения для потенциальных стендов при согласовании с одной из [технических служб]/[испытательных лабораторий].

2. Требования относительно отбора шины

Шины, используемые для проведения данной процедуры, идентифицируются с охватом необходимого диапазона использования по индексу несущей способности, C_T и F_T , следующим образом:

- a) значения C_T должны иметь следующую разницу между двумя отобранными шинами:

1,0 +/- 0,5 Н/кН для шин классов C1 и C2 и

1,0 +/- 0,5 Н/кН для шин класса C3.

Кроме того, значения C_T должны находиться в следующем минимальном диапазоне между максимальным значением C_T и минимальным значением C_T шин для регулировки:

3 Н/кН для шин классов C1 и C2 и

2 Н/кН для шин класса C3.

Значения C_T распределяются равномерно.

- b) Ширина профиля отобранной шины должна составлять:

≤245 мм в случае стендов для шин классов C1 и C2 и

≤345 мм в случае стендов для шин класса C3.

- c) Наружный диаметр отобранной шины должен составлять:

от 510 до 800 мм в случае стендов для классов C1 и C2 и

от 771 до 1 143 мм в случае стендов для класса C3.

- d) Значения индекса несущей способности должны адекватным образом охватывать диапазон шин, подлежащих испытанию, с обеспечением охвата значениями F_T и диапазона испытываемых шин.

Число отобранных шин должно составлять не менее пяти, т.е. должно быть:

- a) не менее пяти отобранных шин классов C1 и C2 и

- b) не менее пяти отобранных шин класса C3.

Каждая шина должна проверяться до использования и заменяться, если:

- а) она находится в состоянии, делающей ее непригодной для дальнейших испытаний, и/или;
- б) существуют отклонения от значения C_r для измерения, составляющие более 1,5% в сравнении с предыдущими измерениями, с поправкой на любой дрейф стенда.

3. Частота межлабораторных сопоставлений, проводящихся [технической службой]/[технической лабораторией]

Процедура межлабораторного сопоставления должна проводиться не реже чем один раз в два года каждой [технической службой]/[испытательной лабораторией], указанной в перечне. В течение каждого из двухлетних периодов набор отобранных шин и их приписанные значения не должны изменяться.

4. Пополнение перечня участвующих [технических служб]/[испытательных лабораторий]

Любая [техническая служба]/[испытательная лаборатория] может участвовать в межлабораторном сопоставлении или может быть исключена из списка. В течение каждого двухлетнего периода набор шин и их приписанные значения не изменяются.

[Техническая служба]/[испытательная лаборатория], имеющая право и желающая принять участие в сопоставлении, получает набор отобранных шин, производит их измерения в соответствии с приложением 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 и обеспечивает регулировку в соответствии с главой В настоящего приложения с использованием существующих приписанных значений для каждой шины.

5. Процедура для [технических служб]/[испытательных лабораторий], участвующих в межлабораторном сопоставлении

- а) После каждого измерения шины шина в сборе с колесом снимается со стенда и заново проводится вся процедура испытания, указанная в разделе 4 приложения 6 к Правилам № 117.
- б) Составляется перечень всех [технических служб]/[испытательных лабораторий], желающих принять участие в межлабораторном сопоставлении для определения приписанных значений. Каждая [техническая служба]/[испытательная лаборатория] трижды измеряет каждую шину для регулировки в соответствии с разделом 4 приложения 6 к Правилам № 117 с соблюдением условий, указанных в разделе 3 того же приложения 6, и устанавливает индивидуальные значения, скорректированные по температуре в 25° С и по диаметру барабана в 2 м, а также среднее значение и стандартное отклонение, полученное по результатам трех измерений каждой шины.
- в) Измеренное стандартное отклонение σ_m для шин различных классов должно быть следующим:

не более 0,05 Н/кН для шин классов C1 и C2 и
не более 0,05 Н/кН для шин класса C3.

- d) Средние значения, указанные всеми участвующими [техническими службами]/[испытательными лабораториями] для каждой шины, принимаются за приписанные значения для данной шины.
- e) Производится корреляция с использованием метода линейной регрессии, $A1_i$ и $B1_i$, в соответствии со следующим уравнением:

$$C_{r_ass} = A1_i \times C_{r_TS_i} + B1_i,$$

где:

C_{r_ass} приписанное значение коэффициента сопротивления качению;

$C_{r_TS_i}$ значение коэффициента сопротивления качению, измеренное [технической службой]/[испытательной лабораторией] "i", включая воздействие температуры и диаметра барабана.

Согласованное значение C_r для [технической службы]/[испытательной лаборатории] должно учитывать коэффициенты $A1_i$ и $B1_i$.

В. Процедура регулировки контрольно-измерительных средств и требования в отношении мониторинга сопротивления качению

1. Определения

1.1 Шины для регулировки

Для осуществления регулировки стенда используется общий набор из не менее пяти различных шин, соответствующих техническим требованиям, изложенным в пункте 2 главы А настоящего приложения, которые являются теми же идентичными шинами, которые измерены как на потенциальных стендах, так и на стендах [технической службы]/[испытательной лаборатории].

1.2 Отклонение шины для регулировки

Разница во времени в сравнении с результатами измерения среднего коэффициента сопротивления качению данной шины для регулировки при соответствующем количестве повторений

2. Общие условия

2.1 В настоящем приложении охарактеризована процедура, которой при необходимости надлежит следовать для согласования результатов измерений с приписанными значениями, полученными на основе межлабораторных сопоставлений. Применение данного приложения для цели официального утверждения типа не является обязательным.

- 2.2 Для проведения процедуры регулирования стенов требуется не менее пяти шин для регулировки, используемых потенциальной лабораторией, эксплуатирующей стенд. Эти шины используются для регулировки потенциального стенда (потенциальных стенов) путем сопоставления измеренных результатов C_r с результатами, полученными [технической службой]/[испытательной лабораторией], имеющей право участвовать в межлабораторном сопоставлении. Затем устанавливается формула регулировки для преобразования результатов, полученных на потенциальном стенде, в согласованные результаты.
- 2.3 Набор шин для регулировки предоставляется потенциальной лабораторией [технической службе]/[испытательной лаборатории], отобранной для проведения регулировки.
3. Требования, предъявляемые к потенциальному стенду
Потенциальный стенд должен соответствовать приложению 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 117.
4. Требования в отношении шин для регулировки
- 4.1 Шины для регулировки, используемые для проведения процедуры регулировки, отбираются с учетом требований в отношении необходимого диапазона использования по индексу несущей способности, C_r и F_r , следующим образом:
- a) значения C_r должны иметь следующую разницу между двумя шинами для регулировки:
- 1,0 +/- 0,5 Н/кН для шин классов C1 и C2 и
1,0 +/- 0,5 Н/кН для шин класса C3
- Кроме того, значения C_r должны находиться в следующем диапазоне между максимальным значением C_r и минимальным значением C_r шин для регулировки:
- 3 Н/кН для шин классов C1 и C2 и
2 Н/кН для шин класса C3.
- Значения C_r должны распределяться равномерно.
- b) Ширина профиля шин для регулировки должна составлять:
- ≤245 мм в случае стенов для шин классов C1 и C2 и
≤345 мм в случае стенов для шин класса C3.
- c) Наружный диаметр шины для регулировки должен составлять:
- от 510 до 800 мм в случае стенов для шин классов C1 и C2 и
от 771 до 1 143 мм в случае стенов для шин класса C3.
- d) Значения индекса несущей способности должны адекватным образом охватывать диапазон шин, подлежащих испытанию, с обеспечением охвата значениями F_r и диапазона испытываемых шин.

Число шин для регулировки должно составлять не менее пяти, т.е. должно быть:

- a) не менее пяти шин для регулировки в случае шин классов C1 и C2 и
- b) не менее пяти шин для регулировки в случае шин класса C3.

4.2 Каждая шина для регулировки должна проверяться до использования и заменяться, если:

- a) она находится в состоянии, делающем ее непригодной для дальнейших испытаний, и/или
- b) существуют отклонения от значения C_r для измерения шины для регулировки, составляющие более 1,5% в сравнении с предыдущими измерениями, с поправкой на любой дрейф стенда.

5. Процедура регулировки

5.1 Процедура регулировки для [технических служб]/[испытательных лабораторий], участвующих в межлабораторном сопоставлении (пункт 1.2 главы А настоящего приложения)

Каждая [техническая служба]/[испытательная лаборатория] "i" производит корреляцию своих измерений при помощи приписанных значений, определенных в пункте 5 главы А настоящего приложения.

5.2 Регулировка потенциального стенда:

- a) После каждого измерения шины для регулировки шина в сборе с колесом снимается со стенда и проводится заново вся процедура испытания, указанная в пункте 4 приложения 6 к Правилам № 117. Это требование относится как к [технической службе]/[испытательной лаборатории], так и к потенциальной лаборатории.
- b) [Техническая служба]/[испытательная лаборатория] трижды проводит измерения каждой шины для регулировки в соответствии с пунктом 4 приложения 6 к Правилам № 117 и с соблюдением условий, указанных в пункте 3 того же приложения 6, а также устанавливает индивидуальные значения, скорректированные по температуре в 25° C и диаметру барабана 2 м, а также среднее значение и стандартное отклонение, полученные по результатам трех измерений каждой шины.
- c) Потенциальный стенд используется для измерения каждой шины для регулировки трижды в соответствии с пунктом 4 приложения 6 к Правилам № 117 и с соблюдением условий, установленных в пункте 3 того же приложения 6, при следующем стандартном отклонении измерения для каждой шины:
 - i) не более 0,075 Н/кН для шин классов C1 и C2 и

ii) не более 0,6 Н/кН для шин класса С3.

Если это стандартное отклонение измерения превышает данный критерий в ходе трех измерений, то количество повторных измерений увеличивается для удовлетворения этого критерия:

$$n = (\sigma_m/\gamma)^2,$$

где:

$\gamma = 0,043$ Н/кН для шин классов С1 и С2 и

$\gamma = 0,035$ Н/кН для шин класса С3.

d) Регулировка выполняется потенциальной лабораторией на основе метода линейной регрессии, А и В, в соответствии со следующим уравнением:

$$C_{r_TS_i} = A2 \times C_{r_CM} + B2,$$

где:

$C_{r_TS_i}$ – значение коэффициента сопротивления качению, измеренное [технической службой]/[испытательной лабораторией], включая воздействие температуры и диаметра барабана.

C_{r_CM} – значение коэффициента сопротивления качению, измеренное потенциальной лабораторией, включая воздействие температуры и диаметра барабана.

Должно также указываться расчетное значение стандартного отклонения измерения σ_m .

5.3 Процесс регулировки повторяется по крайней мере один раз в два года и во всех случаях после любого существенного изменения стенда или любого дрейфа в контексте данных мониторинга контрольной шины на стенде".