



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
18 October 2019
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам шума

Семидесятая сессия

Женева, 11–13 сентября 2019 года

Доклад Рабочей группы по вопросам шума о работе ее семидесятой сессии

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Правила № 9 ООН (шум, производимый трехколесными транспортными средствами) (пункт 2 повестки дня)	3	3
IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами) (пункт 3 повестки дня)	4–5	4
V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 4 повестки дня)	6–8	4
VI. Правила № 59 ООН (сменные системы глушителей) (пункт 5 повестки дня)	9	4
VII. Шины (пункт 6 повестки дня)	10–19	5
A. Правила № 106 ООН (шины для сельскохозяйственных транспортных средств)	10	5
B. Правила № 108 ООН (шины с восстановленным протектором для легковых автомобилей и их прицепов)	11	5
C. Правила № 109 ООН (шины с восстановленным протектором для транспортных средств индивидуального пользования и их прицепов)	12	5
D. Правила № 117 ООН (сопротивление шин качению, шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности)	13–18	5



Е.	Глобальные технические правила № 16 ООН (шины)	19	6
VIII.	Проект правил ООН, касающихся сигнализации заднего хода (пункт 7 повестки дня)	20–21	7
IX.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня)	22	7
X.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шинами при качении (пункт 9 повестки дня)	23–24	7
XI.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 10 повестки дня)	25	8
XII.	Разработка международной системы официального утверждения комплектного транспортного средства (пункт 11 повестки дня)	26	8
XIII.	Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшихся в марте и июне 2019 года (пункт 12 повестки дня)	27	8
XIV.	Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по вопросам шума и шин (пункт 13 повестки дня)	28–29	8
XV.	Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)	30–37	9
XVI.	Предварительная повестка дня семьдесят первой сессии (пункт 15 повестки дня)	38	10
XVII.	Выборы должностных лиц (пункт 16 повестки дня)	39	10
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRBP-70-...), распространенных в ходе сессии		11
II.	Принятые поправки к Правилам № 51 (на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/13 и GRBP-70-26-Rev.1)		13
III.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/19 (на основе GRBP-70-21-Rev.2)		32
IV.	Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по характеристикам сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (HPG по СМШИ)		36
V.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/21 (на основе GRBP-70-17-Rev.1)		38
VI.	Неофициальные группы GRBP		40

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума и шин (GRBP) провела свою семидесятую сессию 11–13 сентября 2019 года в Женеве. Сессия проходила под председательством г-на С. Фишё (Франция). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/700/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ней участвовал также эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Ассоциации европейских производителей колес (АЕПК), Постоянного международного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Ассоциации изготовителей импортируемых шин (АИИШ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Ассоциации производителей шин США.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/12
неофициальные документы GRBP-70-01 и GRBP-70-05

2. GRBP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/12 с поправками, указанными в документе GRBP-70-01). GRBP приняла к сведению порядок работы, предложенный Председателем (GRBP-70-05). Перечень неофициальных документов содержится в приложении I. Перечень неофициальных групп GRBP приведен в приложении VI.

III. Правила № 9 ООН (шум, производимый трехколесными транспортными средствами) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/22
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/23

3. Эксперт от МАЗМ представил проекты поправок, предусматривающие обязательное испытание в соответствии с дополнительными положениями об уровне звука (ДПУЗ) и исправление несоответствия в условиях освобождения от применения ДПУЗ для транспортных средств с изменяющимися передаточными числами или автоматической трансмиссией с неблокируемыми передаточными числами (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/22 и ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/23). GRBP приняла оба предложения и поручила секретариату представить их WP.29 и Административному комитету (АС.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2020 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 08 к Правилам № 9 ООН.

IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами) (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/24
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/25

4. Эксперт от МА3М предложил поправки, направленные на минимизацию увеличения числа номеров официальных утверждений в результате появления моделей транспортных средств с различиями в системах выпуска и глушителя (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/25). Эксперты от Германии, Испании, Российской Федерации и Японии высказали свои замечания по этому предложению. Председатель предложил МА3М подготовить пересмотренный документ для следующей сессии.

5. Эксперт от МА3М предложил исправить упущение (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/24). GRBP приняла этот документ, но решила отложить его представление WP.29 и AC.1 в ожидании других предложений по поправкам.

V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/13
неофициальные документы GRBP-70-06, GRBP-70-08-Rev.1,
GRBP-70-12, GRBP-70-15, GRBP-70-26-Rev.1

6. От имени неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука (НПГ по ДПУЗ) эксперт от Германии предложил разъяснения и исправления (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/13). Эксперт от МОПАП предложил внести дополнительные изменения (GRBP-70-06). Эксперт от ИСО предложил обновления в соответствии с последней пересмотренной версией стандарта ИСО 5130:2019 (GRBP-70-08-Rev.1). Для содействия обсуждению эксперт от МОПАП подготовил сводный вариант поправок (GRBP-70-26-Rev.1). Эксперт от Италии указал на необходимость переходного положения. И наконец, GRBP приняла это предложение, содержащееся в приложении II, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2020 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН.

7. GRBP приняла к сведению ход работы НПГ по ДПУЗ (GRBP-70-12).

8. Эксперт от МОПАП сообщил о ходе работы целевой группы по неточностям в измерениях (ЦГ НИ) (GRBP-70-15). Он поинтересовался, не следует ли преобразовать ЦГ НИ в новую НПГ и кто может стать ее председателем. GRBP решила пока продолжить работу в рамках целевой группы и приняла к сведению, что эксперт от Норвегии будет готов председательствовать в ЦГ НИ начиная со следующей сессии, которую планируется провести 28 и 29 ноября 2019 года в Брюсселе.

VI. Правила № 59 ООН (сменные системы глушителей) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/15

9. Эксперт от Германии внес на рассмотрение предложение по поправкам новой серии, направленным на перенос измененных требований в отношении неоригинальных заменяемых систем глушения выхлопных газов (НОРЕСС) из Правил № 92 ООН (Замена систем глушения выхлопных газов для мотоциклов) в Правила № 59 ООН. GRBP приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2020 года в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 59 ООН.

VII. Шины (пункт 6 повестки дня)

A. Правила № 106 ООН (шины для сельскохозяйственных транспортных средств)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/18

10. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение проекты поправок (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/18). GRBP приняла эти поправки и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2020 года в качестве проекта дополнения 18 к первоначальной серии поправок к Правилам № 106 ООН.

B. Правила № 108 ООН (шины с восстановленным протектором для легковых автомобилей и их прицепов)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/6

11. GRBP решила отложить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/6 до следующей сессии.

C. Правила № 109 ООН (шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования и их прицепов)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/17

12. GRBP решила отложить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/7 до следующей сессии.

D. Правила № 117 ООН (сопротивление шин качению, шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/14
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/5
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/19
неофициальные документы GRB-68-12, GRBP-70-03,
GRBP-70-20, GRBP-70-21-Rev.2, GRBP-70-22, GRBP-70-23

13. От имени группы заинтересованных экспертов (ГЗЭ) по положениям о зимних шинах эксперты от Германии и ЕТОПОК внесли на рассмотрение проект поправок, которые позволят официально утвердить тип шин специального назначения, отвечающих требованиям в отношении эффективности шин на снегу, содержащимся в приложении 7 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/14). Эксперты от Китая, Нидерландов, Швейцарии, Швеции и МОПАП задали ряд вопросов относительно предлагаемых новых определений и ограничений. Эксперт от ЕК сделал оговорку, поскольку государствам – членам ЕС следует сначала выработать общую позицию по этому предложению, предусматривающую установление новых, менее строгих ограничений. Эксперт от Российской Федерации, входящий в состав ГЗЭ, вызвался выступить с сообщением на следующей сессии с целью дать дополнительные разъяснения. GRBP решила продолжить обсуждение этого вопроса на следующей сессии.

14. Эксперт от ЕТОПОК напомнил об отложенном предложении по поправкам (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/5 и GRB-68-12) и представил дополнительные изменения (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/19, GRE-70-21-Rev.2). Различные эксперты задали уточняющие вопросы, в частности об использовании терминов

«повторяемость» и «воспроизводимость». После углубленного обсуждения GRBP приняла эти предложения с поправками, содержащимися в приложении III, и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2020 года в качестве проекта дополнения 11 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН.

15. GRBP была проинформирована о деятельности НРГ по характеристикам сцепления изношенных шин на мокрой поверхности (НРГ по СИШМ) (GRBP-70-23) и отметила, что НРГ по СИШМ планирует представить неофициальный документ семьдесят второй сессии GRBP (сентябрь 2020 года) и рабочий документ для принятия на семьдесят третьей сессии (январь 2021 года). GRBP решила, что сопредседателями МРГ будут Франция и Европейская комиссия. Председатель GRBP призвал всех экспертов принять участие в работе НРГ по СИШМ.

16. Эксперт от ЕК предложил расширить сферу охвата НРГ по СИШМ до шин C2/C3 и внести некоторые дополнительные изменения в ее круг ведения (GRBP-70-03). Эксперты от Франции и Японии высказали мнение, что шины C1 должны оставаться приоритетом для НРГ по СИШМ и что шины C2/C3 следует рассматривать только после этого. Эксперты от Нидерландов и ЕТОПОК указали, что поведение шин C2/C3 в изношенном состоянии полностью отличается от шин C1. GRBP решила вернуться к этому вопросу на следующей сессии и поручила НРГ по СИШМ рассмотреть эту идею в период между сессиями. GRBP согласилась с другими изменениями в круге ведения, изложенными в приложении IV.

17. Эксперт от ЕТОПОК представил обновленную информацию о деятельности компаний шинной промышленности и ИСО по совершенствованию метода испытания шин легковых автомобилей на сцепление с мокрой поверхностью (C1) (GRBP-70-20) и сообщил о своем намерении представить рабочий документ на следующей сессии GRBP. Председатель настоятельно рекомендовал экспертов GRBP направить свои замечания в ЕТОПОК.

18. Эксперт от ЕТОПОК указал на необходимость разработки нового определения «шин ведущих колес», поскольку в нынешнем определении не проводится четкого разграничения между действительно шинами ведущих колес и шинами неведущих колес (GRBP-70-19). Эксперты от МОПАП высказали свои замечания по этому документу. Председатель предложил ЕТОПОК в сотрудничестве с МОПАП подготовить официальное предложение для рассмотрения на следующей сессии.

Е. Глобальные технические правила № 16 ООН (шины)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/20
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/21
неофициальные документы GRBP-70-02,
GRBP-70-17-Rev.1, GRBP-70-18-Rev.1

19. От имени неофициальной рабочей группы по Глобальным техническим правилам № 16 ООН, касающимся шин (НРГ по ГТП, касающимся шин), эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение проект предложения по поправке № 2 к ГТП № 16 ООН (шины) вместе с техническим отчетом (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/20, ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/21, GRBP-70-02, GRBP-70-17-Rev.1, GRBP-70-18-Rev.1). GRBP приняла технический отчет и предложение с изменениями, содержащимися в приложении V, и просила секретариат представить эти документы Исполнительному комитету Соглашения 1998 года на его сессии в марте 2020 года (AC.3). GRBP поблагодарила Председателя, секретаря и всех участников НРГ по ГТП, касающимся шин, за их самоотверженную работу.

VIII. Проект правил ООН, касающихся сигнализации заднего хода (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-70-24

20. Эксперт от Японии от имени целевой группы по сигнализации заднего хода (ЦГ по СЗХ) представил информацию о работе ЦГ по СЗХ (GRBP-70-24). Он сообщил, что проект новых правил ООН будет размещен на веб-сайте¹ ЦГ по СЗХ, и предложил экспертам GRBP представить свои замечания до 18 октября 2019 года.

21. GRBP отметила, что в соответствии с ее руководящими указаниями эксперт от Швейцарии проинформировал Рабочую группу по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее сессии в апреле 2019 года о деятельности ЦГ по СЗХ и пояснил, что при активации других устройств безопасности (например, систем видеонаблюдения/видеомониторов) будет разрешено использовать «переключатель временного отключения» для устройств звуковой сигнализации заднего хода. GRSG с удовлетворением отметила эту информацию и согласилась с необходимостью координации этого вопроса между GRBP и GRSG во избежание чрезмерного регулирования применения таких устройств. Эксперт от Швейцарии сообщил, что он представит доклад GRBP-70-24 Рабочей группе GRSG на ее предстоящей сессии в октябре. Председатель заявил, что он проинформирует WP.29 об идее разработки новых правил ООН и о сотрудничестве с GRSG.

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

22. Никакой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/2
неофициальный документ GRBP-70-11

23. Эксперт от Российской Федерации сообщил об отзывах экспертов GRBP по проекту резолюции о маркировке дорожной поверхности (GRBP-70-11). Он указал, что ответы были получены от Австрии, Норвегии, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции и Швейцарии. По мнению эксперта, основные выводы исследования заключались в следующем:

- проект резолюции по маркировке дорожной поверхности (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/2) во многих аспектах, по всей видимости, не подходит для осуществления на международном уровне;
- не было выражено большой заинтересованности в рассмотрении вопроса о классификации и маркировке дорожной поверхности в рамках GRBP;
- GRBP и WP.29, вероятно, не являются подходящими форумами для рассмотрения этого вопроса, поскольку в настоящее время он выходит за рамки их компетенции;
- этот вопрос следует довести до сведения Европейского комитета по стандартизации (его технического комитета CEN/TC 227) и/или соответствующего технического комитета ИСО, если таковой имеется.

¹ <https://wiki.unece.org/display/trans/TFRWS++8th+session%2C+Switzerland+September+2019>.

24. GRBP согласилась с вышеупомянутыми выводами и поручила своему Председателю обратить на них внимание WP.29.

XI. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 10 повестки дня)

25. Никаких вопросов по данному пункту повестки дня не рассматривалось.

XII. Разработка международной системы официального утверждения комплектного транспортного средства (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-70-13

26. GRBP отметила, что на сессии WP.29 в ноябре 2019 года НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) представит предложения по поправкам к первоначальному варианту и поправкам серии 01 к Правилам № 0 ООН, а также предложение по поправкам серии 02 к Правилам № 0 ООН. НРГ планировала также представить пересмотренный перечень правил ООН для этапа 2 МОУТКТС.

XIII. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшихся в марте и июне 2019 года (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-70-13

27. Секретариат проинформировал об основных вопросах, рассмотренных на сессиях WP.29 в марте и июне 2019 года (GRBP-70-13). GRBP приняла эту информацию к сведению.

XIV. Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по вопросам шума и шин (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRBP-70-10, GRBP-70-14, GRBP-70-25

28. Эксперт от МОПАП сообщил об исследовании, проведенном с целью определения взаимозависимости между звуком качения, сопротивлением качению и основными характеристиками безопасности путем проведения испытаний в соответствии с нормативными или стандартными процедурами (GRBP-70-25). Эксперт от МОПАП отметил, что, учитывая бюджетные ограничения, основное внимание в исследовании было уделено шинам C1. Результаты исследования продемонстрировали несоответствие между звуком качения и характеристиками безопасности, такими как сцепление шин на мокрой поверхности, сцепление шин на сухой поверхности и поперечное аквапланирование. По мнению эксперта, низкий уровень шума, издаваемого при качении, не может быть достигнут без ущерба для других параметров, необходимых для безопасности транспортных средств и сокращения выбросов CO₂. Он добавил, что вскоре будет подготовлен полный доклад об исследовании. Различные эксперты поблагодарили МОПАП за проведенное исследование и указали, что они продолжают изучение его результатов. Председатель просил экспертов передать свои замечания эксперту от ЕК.

29. Председатель представил пересмотренный документ о приоритетах будущей работы (GRBP-70-10). Эксперт от ЕК сообщил о проводимом им исследовании требований и процедур испытаний системы контроля давления в шинах (СКДШ) для транспортных средств категорий М₂, М₃, N₂, N₃, O₃ и O₄ (GRBP-70-14), результатом которого может стать подготовка предложений по поправкам к Правилам № 141 ООН о СКДШ. GRBP решила вернуться к перечню приоритетов, когда станут известны результаты исследования.

XV. Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/288
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/26
неофициальные документы GRBP-70-04,
GRBP-70-07, GRBP-70-09, GRBP-70-16, GRBP-70-14,
GRBP-70-19, GRBP-70-27

30. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRBP-70-07 о выбросах вредных веществ и твердых частиц в результате износа шин и дорожного полотна, которые загрязняют атмосферу городов. GRBP принял к сведению эту информацию, а также позицию Европейской ассоциации производителей шин и каучука (ETPMА) (GRBP-70-16). Эксперт от ЕК упомянул о проводимом в настоящее время исследовании Европейского союза по этой теме. Председатель признал важность этого вопроса и напомнил, что он был передан на рассмотрение Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) и ее Неофициальной рабочей группы по программе измерения частиц (НРГ-ПИЧ).

31. Эксперт от Германии предложил поправки к Правилам № 138 ООН с целью введения максимального уровня звука для акустической системы звукового предупреждения о присутствии транспортного средства (АВАС) на скорости более 20 км/ч (GRBP-70-04). После краткого обсуждения Председатель предложил эксперту представить рабочий документ для рассмотрения на следующей сессии.

32. Эксперт от ИСО сообщил о разработке стандарта ИСО 16254 и предложил экспертам GRBP принять участие в процессе оценки (GRBP-70-09).

33. Эксперт от Франции предложил поправку к Правилам № 28 ООН, которая вносит в пункт 2 «Определение» дополнительную формулировку об «электронном» срабатывании звукового сигнального прибора (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/26). GRBP приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2020 года в качестве проекта дополнения 6 к первоначальной серии поправок к Правилам № 28 ООН.

34. Секретариат сообщил, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восьмьдесят первой сессии в 2019 году принял стратегию КВТ до 2030 года, просил свои вспомогательные органы принять последующие меры для согласования работы со стратегией и поручил секретариату предпринять необходимые шаги для содействия осуществлению этой стратегии (ECE/TRANS/288, пункты 15 а), с) и g)). Кроме того, Комитет выразил обеспокоенность по поводу ограниченного общего продвижения вперед в деле выполнения задач, предусмотренных целями устойчивого развития в сфере безопасности дорожного движения, и задач Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (GRBP-70-27).

35. GRBP отметила, что для оказания помощи странам, особенно из числа новых договаривающихся сторон, в дальнейшем осуществлении правовых документов в области безопасности дорожного движения секретариат подготовил проект рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения с целью получения замечаний от рабочих групп. GRBP подчеркнула важность этого документа и предложила экспертам GRBP направить свои замечания в секретариат не позднее 1 ноября 2019 года.

36. GRBP напомнила о своем обсуждении вопроса об осуществлении новых положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года об «уникальном идентификаторе» (УИ) и решила возобновить его на следующей сессии в свете документа ECE/TRANS/WP.29/2019/77, который был представлен на сессии WP.29 в ноябре 2019 года неофициальной рабочей группой по базе данных об обмене документацией об официальном утверждении типа (НПГ по ДЕТА).

37. GRBP была проинформирована о том, что г-н Т. Стоффелс (Нидерланды) больше не будет участвовать в совещаниях GRBP в связи с предстоящим выходом на пенсию. GRBP поблагодарила его за ценный вклад в ее работу и пожелала ему успеха в будущем.

XVI. Предварительная повестка дня семьдесят первой сессии (пункт 15 повестки дня)

38. На своей семьдесят первой сессии, которую планируется провести в Женеве 28–31 января 2020 года, GRBP решила сохранить ту же структуру предварительной повестки дня и включить, в частности, Правила ООН № 41, 108, 109, 117 (документ ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/14 и круг ведения НПГ по СИШМ), 138 и пункт о маркировке дорожной поверхности. GRBP отметила также, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 4 ноября 2019 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. Председатель призвал экспертов GRBP представить неофициальные документы не позднее чем за неделю до начала сессии, с тем чтобы у других экспертов было достаточно времени для их изучения.

XVII. Выборы должностных лиц (пункт 16 повестки дня)

39. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (TRANS/WP.29/700 и ECE/TRANS/WP.29/700/Amend.1) GRBP назначила выборы должностных лиц. Представители договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно избрали г-на Сержа Фишё (Франция) Председателем, а г-на Андрея Бочарова (Российская Федерация) заместителем Председателя сессий GRBP, запланированных на 2020 год.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRBP-70-...), распространенных в ходе сессии

<i>Условное обозначение</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Последующие действия</i>
1	секретариатом	1	A	Обновленная предварительная повестка дня семидесятой сессии	a)
2	НРГ по ГТП, касающимся шин	6 e)	A	ГТП № 16 ООН (шины)	d)
3	ЕК	6 d)	A	Пересмотренный круг ведения НРГ по СИШМ	c)
4	Германией	14	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 138 ООН	b)
5	Председателем	1	A	Рабочее состояние	a)
6	МОПАП	6	A	Предложение по поправке к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/13	d)
7	Российской Федерацией	14	A	Выбросы вредных веществ и твердых частиц, вызванные износом шин	a)
8-Rev.1	ИСО	4	A	Предложение по дополнению 7 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН	d)
9	ИСО	14	A	Разработка стандарта ISO 16254 для технических измерений	a)
10	Председателем	13	A	Распределение приоритетов GRBP	c)
11	Российской Федерацией	9	A	Отзывы экспертов GRBP по проекту резолюции о маркировке дорожных поверхностей	c)
12	НРГ по ДПУЗ	4	A	Доклад о ходе работы	a)
13	секретариатом	12, 13	A	Общая информация и основные вопросы, рассмотренные WP.29	a)
14	ЕК	14	A	Исследование по требованиям и процедурам испытаний СКДШ для транспортных средств категорий M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , O ₃ и O ₄	c)
15	ЦГ НИ	4	A	Доклад о ходе работы	a)
16	ЕТРМА	14	A	Заявление о выбросах твердых частиц	

<i>Условное обозначение</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Последующие действия</i>
17-Rev.1	НРГ по ГТП, касающимся шин	6 е)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRBP/2019/21	d)
18-Rev.1	НРГ по ГТП, касающимся шин	6 е)	A	Поправка 2 к ГТП № 16 ООН (шины)	d)
19	ЕТОПОК	14	A	Новое определение тяги	b)
20	ЕТОПОК	6 d)	A	Повышение эффективности метода испытания на сцепление с мокрым дорожным покрытием шин C1	b)
21-Rev.2	ЕТОПОК	6 d)	A	Внесение изменений в документ ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/19	d)
22	ГЗЭ	6 d)	A	Положения, касающиеся зимних шин: доклад о ходе работы	
23	НРГ по СИШМ	6 d)	A	Доклад о ходе работы	a)
24	ЦГ по СЗХ	7	A	Доклад о ходе работы	a)
25	МОПАП	13	A	ДПУЗ – исследование характеристик шин: шум по сравнению с другими характеристиками	c)
26-Rev.1	МОПАП	4	A	Пересмотр документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/13	d)
27	секретариатом	14	A	Вопросы, связанные с КВТ	a)

Примечания:

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

Приложение II

Принятые поправки к Правилам № 51 (на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/13 и GRBP-70-26-Rev.1)

Пункт 2.11.1 изменить следующим образом:

«2.11.1 В случае транспортных средств категорий M₁, N₁ и M₂ с технически допустимой максимальной массой в грузе в состоянии <3 500 кг:

- a) для транспортных средств с передним расположением двигателя: передний край транспортного средства,
- b) для транспортных средств с расположением двигателя посередине: центр транспортного средства,
- c) для транспортных средств с задним расположением двигателя: задний край транспортного средства.

Для транспортных средств с несколькими двигателями контрольная точка определяется по положению самого мощного двигателя. Если имеется несколько двигателей эквивалентной мощности, то учитывают положение переднего двигателя».

Пункт 2.24 «Таблица обозначений» изменить следующим образом:

«2.24 Таблица обозначений

...

передаточное число i	—	приложение 3	3.1.2.1.4.1	первое из двух передаточных чисел для использования в испытаниях транспортного средства передаточное число, которое обеспечивает ускорение в пределах допуска 5% от исходного ускорения a_{wot_ref} или больше, чем исходное ускорение a_{wot_ref}
передаточное число i+1	—	приложение 3	3.1.2.1.4.1	второе из двух передаточных чисел, с ускорением частотой вращения двигателя ниже, чем передаточное число i
передаточное число i+2, i+3, ...	—	приложение 3	3.1.2.1.4.1	передаточные числа, выбираемые для испытания на звук, издаваемый проходящим транспортным средством, предусмотренного в приложении 3, если передаточное число i и передаточное число i+1 превышают ускорение 2,0 м/с ²
k	—	приложение 3	3.1.2.1.4.1	взвешенный коэффициент передаточного числа; регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной сотой

...»

Пункт 2.26 изменить следующим образом:

- «2.26 Устойчивое ускорение
- Для целей настоящих Правил для устойчивого ускорения определены три условия.
- 2.26.1** ~~"Устойчивое ускорение" применимо, когда необходимо рассчитать ускорение достигается в том случае, когда соотношение ускорения между $a_{wot_testPP-BB}$ и a_{wot_test} меньше или равно 1,2.~~
- 2.26.2** ~~"Неустойчивое ускорение" означает отклонение от устойчивого ускорения в процессе ускорения.~~
- 2.26.2.1** ~~Неустойчивое ускорение может происходить также на начальном этапе ускорения с низких скоростей, когда реакция силовой установки на команду об ускорении сопровождается толчками и рывками.~~
- 2.26.1** "Устойчивое ускорение", применяемое ко всем транспортным средствам, подпадающим под действие настоящих Правил, для условий низкой частоты вращения двигателя, позволяет устранить реакции силовой установки, такие как толчки и рывки.
- 2.26.2** "Устойчивое ускорение", применяемое к транспортным средствам категорий M₁, N₁ и M₂ с технически допустимой максимальной массой с грузом <3 500 кг, позволяет избежать задержек ускорения при ускорении в результате срабатывания системы управления двигателем в момент нажатия на блок ускорения. Обычно это достигается за счет использования предускорения.
- 2.26.3** "Устойчивое ускорение" для целей приложения 7 основано на предположении о постоянном ускорении на всем измерительном расстоянии между AA' и BB' плюс длина транспортного средства».

Включить новый пункт 11.12 следующего содержания:

- «11.12 До истечения 12-месячного периода после даты вступления в силу дополнения 6 оно не применяется в отношении распространений существующих официальных утверждений, первоначально предоставленных до даты вступления в силу дополнения 6».

Приложение 1, добавление

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

- «2.1 Уровень звука, издаваемого движущимся транспортным средством (приложение 3): дБ(A)
- 2.1.1** Выбранный режим для испытаний движущегося транспортного средства:»

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

- «2.2 Уровень звука, производимого транспортным средством, находящимся в неподвижном состоянии дБ(A), при мин⁻¹ в режиме²
- Уровень звука, производимого транспортным средством, находящимся в неподвижном состоянии дБ(A), при мин⁻¹ в режиме¹
- Уровень звука, производимого транспортным средством, находящимся в неподвижном состоянии дБ(A), при мин⁻¹ в режиме¹

² Если применимо.

Уровень звука, производимого транспортным средством, находящимся в неподвижном состоянии дБ(А), при мин⁻¹ в режиме¹

Уровень звука, производимого транспортным средством, находящимся в неподвижном состоянии дБ(А), при мин⁻¹ в режиме¹».

Приложение 3

Пункт 3.1.2.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.1 Транспортные средства категорий M₁, N₁ и M₂ с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии ≤ 3 500 кг:

Направление оси транспортного средства должно как можно более точно соответствовать линии СС' в ходе всего испытания, начиная с приближения к линии АА' до того момента, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию ВВ' +20 м.

Если транспортное средство имеет привод более чем на два колеса, то оно испытывается в режиме того привода, который предусмотрен для его эксплуатации в нормальных дорожных условиях.

Если транспортное средство оснащено дополнительной механической трансмиссией или многоступенчатым редуктором ведущего моста, то используется положение, предусмотренное для обычной езды в городских условиях. Во всех случаях исключаются передаточные числа для движения медленным ходом, стоянки или торможения.

Испытательная масса транспортного средства должна соответствовать таблице, приведенной в пункте 2.2.1.

Испытательная скорость v_{test} составляет 50 ± 1 км/ч. Испытательная скорость должна быть достигнута, когда контрольная точка находится на линии РР'.

При изменении испытательной скорости в соответствии с пунктом 3.1.2.1.4.1 **d) e)** приложения 3 к настоящим Правилам такую измененную испытательную скорость используют при проведении испытания как в режиме ускорения, так и в режиме постоянной скорости».

Пункт 3.1.2.1.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.1 Удельная мощность на единицу массы (УММ):

УММ определяется следующим образом:

$\text{УММ} = (P_n / m_{\text{го}}) * 1\,000$ кг/кВт, где P_n измеряют в кВт, а $m_{\text{го}}$ измеряют в кг и определяют в соответствии с ~~пунктом 2.2.1 настоящего приложения~~ **пунктом 2.4 текста Правил**.

Если в условиях проведения испытания, указанных в пункте 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам, функционируют два или более источника движущей силы, то общую полезную мощность двигателя P_n рассчитывают как арифметическую сумму значений параллельных тяговых двигателей, установленных на транспортном средстве. Применяемые параллельные тяговые двигатели представляют собой такие источники энергии, которые в совокупности обеспечивают поступательное движение транспортного средства при испытательных условиях, указанных в пункте 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам».

Пункт 3.1.2.1.4.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.4.1 Транспортные средства, оснащенные механической трансмиссией, автоматическими трансмиссиями, адаптивными трансмиссиями или БКП, испытываемыми с блокировкой передаточных чисел

Возможны следующие условия для выбора передаточных чисел:

- a) если одно конкретное передаточное число позволяет обеспечить ускорение с допуском в диапазоне $\pm 5\%$ от исходного ускорения $a_{wot\ ref}$ не более $2,0\ м/с^2$, то испытание проводят с использованием этого передаточного числа;
- b) если ни одно из передаточных чисел не позволяет обеспечить требуемое ускорение, то выбирается передаточное число i с более высоким ускорением и передаточное число $i+1$ с менее высоким ускорением, чем исходное ускорение. Если значение ускорения при передаточном числе i не превышает $2,0\ м/с^2$, то для целей испытания используют оба передаточных числа. Взвешенный коэффициент по отношению к исходному ускорению $a_{wot\ ref}$ рассчитывают следующим образом:

$$k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)});$$

- c) если значение ускорения передаточного числа i превышает $2,0\ м/с^2$, то используют первое передаточное число, позволяющее обеспечить ускорение менее $2,0\ м/с^2$, если только передаточное число $i+1$ (или $i+2$, или $i+3$, или ...) не обеспечивает ускорение менее a_{urban} . В этом случае используют два передаточных числа i и $i+1$ (или $i+2$, или $i+3$, или ...), включая передаточное число i с ускорением более $2,0\ м/с^2$. В остальных случаях никакие другие передаточные числа не используют. Ускорение $a_{wot\ test}$, обеспеченное в ходе испытания, используют для расчета коэффициента частичной мощности k_p вместо $a_{wot\ ref}$;
- d) если номинальная частота вращения двигателя превышает при передаточном числе i до пересечения транспортным средством линии BB' , то в этом случае используют следующее более высокое передаточное число $i+1$. Если при следующем более высоком передаточном числе $i+1$ значение ускорения составляет менее a_{urban} , то испытательную скорость транспортного средства v_{test} при передаточном числе i снижают на $2,5\ км/ч$, а выбор передаточного числа далее осуществляют в соответствии с вариантами, указанными в настоящем пункте. Испытательная скорость транспортного средства ни при каких обстоятельствах не должна быть ниже $40\ км/ч$.

Если до пересечения транспортным средством линии BB' при скорости транспортного средства $40\ км/ч$ наблюдается превышение номинальной частоты вращения двигателя при передаточном числе i , то допускается более высокое передаточное число $i+1$ даже в тех случаях, когда $a_{wot\ test}$ не превышает a_{urban} .

Испытательная скорость транспортного средства при более высоком передаточном числе $i+1$ должна составлять $50\ км/ч$.

~~В случае транспортного средства, которое не освобождено от действия ДПУЗ согласно пункту 6.2.3, испытание проводят на передаче i , а полученные значения $(L_{wot\ i}, n_{wot\ i}, BB_i, v_{wot\ i}, BB_i)$ регистрируют для целей проведения испытаний, предусмотренных в приложении 7.~~

- e) если ни одно из передаточных чисел не позволяет обеспечить ускорение менее $2,0\ м/с^2$, то изготовитель по возможности принимает меры для недопущения того, чтобы значение ускорения $a_{wot\ test}$ превышало $2,0\ м/с^2$.

В таблице 1, содержащейся в добавлении к приложению 3, приведены примеры приемлемых методов контроля понижения передач или недопущения ускорений, превышающих $2,0 \text{ м/с}^2$. Любой метод, используемый изготовителем для вышеупомянутых целей, указывают в протоколе испытания».

Пункт 3.1.2.2 изменить следующим образом:

«3.1.2.2 Транспортные средства категории M_2 с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии $>3\,500 \text{ кг}$ и категорий M_3 , N_2 , N_3 :

[...]

Когда контрольная точка пересекает линию BB' , частота вращения двигателя $n_{BB'}$ должна составлять 70–74% от частоты S , при которой двигатель развивает свою номинальную максимальную полезную мощность, а скорость движения транспортного средства должна составлять $35 \text{ км/ч} \pm 5 \text{ км/ч}$. Между линией AA' и линией BB' обеспечивают устойчивое ускорение **в соответствии с определением 2.26.1**.

Целевые условия для категорий M_3 и N_3

Когда контрольная точка пересекает линию BB' , частота вращения двигателя $n_{BB'}$ должна составлять 85–89% от частоты S , при которой двигатель развивает свою номинальную максимальную полезную мощность, а скорость движения транспортного средства должна составлять $35 \text{ км/ч} \pm 5 \text{ км/ч}$. Между линией AA' и линией BB' обеспечивают устойчивое ускорение **в соответствии с определением 2.26.1**».

Пункт 3.1.2.2.1.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.2.1.1 Транспортные средства, оснащенные механической трансмиссией, автоматическими трансмиссиями, адаптивными трансмиссиями или бесступенчатыми трансмиссиями (БКП), испытываемыми с блокировкой передаточных чисел

Должно обеспечиваться устойчивое ускорение **в соответствии с определением 2.26.1**. Выбор передачи определяется целевыми условиями.

Возможны следующие критерии выполнения целевых условий, предусмотренных в пункте 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам:

- а) если целевые условия в отношении как частоты вращения двигателя $n_{\text{target } BB'}$, так и скорости транспортного средства $v_{\text{target } BB'}$ обеспечиваются на одной выбранной передаче, то испытание проводят на этой передаче;
- б) если целевые условия в отношении как частоты вращения двигателя $n_{\text{target } BB'}$, так и скорости транспортного средства $v_{\text{target } BB'}$ могут быть выполнены более чем на одной выбранной передаче, то испытание проводят на передаче i , обеспечивающей скорость $v_{BB' \text{ gear } i}$, наиболее приближенную к 35 км/ч ;
- с) если целевые условия в отношении как частоты вращения двигателя $n_{\text{target } BB'}$, так и скорости транспортного средства $v_{\text{target } BB'}$ обеспечиваются на двух выбранных передачах и при этом выполняется следующее условие:

$$(v_{\text{target } BB'} - v_{BB' \text{ gear } i}) = (v_{BB' \text{ gear } i+1} - v_{\text{target } BB'}),$$

то обе передачи используются для последующего расчета L_{urban} ;

- d) если на одной выбранной передаче обеспечивается выполнение целевого условия в отношении частоты вращения двигателя $n_{\text{target BB'}}$, но не целевого условия в отношении скорости транспортного средства $v_{\text{target BB'}}$, то используют две передачи: gear_x и gear_y . В случае этих двух передач целевые условия в отношении скорости транспортного средства являются следующими:

gear_x

$$25 \text{ км/ч} \leq v_{\text{BB'x}} \leq 30 \text{ км/ч}$$

и

gear_y

$$40 \text{ км/ч} \leq v_{\text{BB'y}} \leq 45 \text{ км/ч}.$$

На обеих передачах (gear_x и gear_y) должна обеспечиваться целевая частота вращения двигателя $n_{\text{target BB'}}$. Обе передачи используют для последующего расчета L_{urban} .

Если целевая частота вращения двигателя $n_{\text{target BB'}}$ обеспечивается только на одной из передач, то испытание проводят на этой передаче. Эту передачу используют для последующего расчета L_{urban} ;

- e) если ни на одной из двух передач не обеспечивается целевая частота вращения двигателя $n_{\text{target BB'}}$ в рамках критериев подпункта d), то применяют критерии подпункта f);
- f) если ни на одной из выбранных передач не обеспечивается целевая частота вращения двигателя, то выбирают передачу, на которой обеспечивается целевая скорость транспортного средства $v_{\text{target BB'}}$ и значение, наиболее приближенное к целевой частоте вращения двигателя $n_{\text{target BB'}}$, но не превышающее ее:

$$v_{\text{BB' gear } i} = v_{\text{target BB'}}$$

$$n_{\text{BB' gear } i} \leq n_{\text{target BB'}}$$

Должно обеспечиваться устойчивое ускорение **в соответствии с определением 2.26.1**. Если **такое** устойчивое ускорение на какой-либо передаче обеспечить невозможно, то эту передачу не учитывают. При любых условиях не допускается превышение номинальной частоты вращения двигателя при нахождении контрольной точки транспортного средства в зоне измерения. Если в зоне измерения превышает номинальная частота вращения двигателя, то соответствующую передачу не учитывают».

Пункт 3.1.3 изменить следующим образом:

«3.1.3 Толкование результатов

В случае транспортных средств категорий M_1 и M_2 , максимальная разрешенная масса которых не превышает 3 500 кг, и категории N_1 максимальный уровень звукового давления, взвешенный по шкале А, при каждом прохождении транспортного средства ~~между двумя линиями AA' и BB'~~ **в соответствии с пунктами 3.1.2.1.5 и 3.1.2.1.6** округляют до первого значащего десятичного знака после запятой (например, XX,X)».

Пункт 3.2.5.3 изменить следующим образом:

«3.2.5.3 Измерение шума вблизи выпускной трубы (см. рис. **3а 2** в добавлении к приложению 3)».

Пункт 3.2.5.3.1.2 изменить следующим образом:

«3.2.5.3.1.2 В случае транспортных средств, в которых выходные отверстия выпускных труб находятся на расстоянии более 0,3 м друг от друга, проводят одну серию измерений для каждого отверстия. Регистрируют наиболее высокий уровень давления звука».

Приложение 3, пункт 3.2.5.3.1.3 изменить следующим образом:

«3.2.5.3.1.3 В случае выпускной трубы с двумя или более выходными отверстиями, расстояние между которыми составляет менее 0,3 м и которые подсоединены к одному и тому же глушителю, положение микрофона определяют по отношению к тому выходному отверстию, которое находится ближе всего к одной из оконечностей транспортного средства, или, если такого выходного отверстия нет, по отношению к отверстию, которое находится выше над уровнем грунта».

Если транспортное средство имеет одно или более выходных отверстий выпускных труб, расстояние между которыми составляет 0,3 м или менее и которые подсоединены к одному и тому же глушителю, то проводят только одну серию измерений. Положение микрофона определяется по отношению к тому срезу, который наиболее удален от продольной оси транспортного средства, или если такого среза нет, то по отношению к срезу, который находится выше над поверхностью грунта».

Приложение 3, пункт 3.2.5.3.1.5 изменить следующим образом:

«3.2.5.3.1.5 В том случае, если выходные отверстия выпускных труб находятся под кузовом транспортного средства, микрофон устанавливают на расстоянии минимум 0,2 м от ближайшей части транспортного средства в точке, которая расположена ближе всего к контрольной точке выпускной трубы, но ни в коем случае не ближе 0,5 м к этой точке, и на высоте 0,2 м над уровнем грунта, причем не на линии потока отработавших газов. В некоторых случаях указанные в пункте 3.2.5.3.1.2 требования к соблюдению углов могут не выполняться».

В случае транспортных средств, где контрольная точка выхлопной трубы недоступна или расположена под кузовом транспортного средства, как показано на рис. 3b и 3c в приложении 3, из-за наличия выступов, образующих часть транспортного средства (например, запасное колесо, топливный бак, батарейный отсек), микрофон должен находиться на расстоянии не менее 0,2 м от ближайшего выступа, включая кузов транспортного средства, и не должен быть расположен под ним. Его ось максимальной чувствительности должна быть обращена к срезу выхлопной трубы в положении, менее всего закрытом вышеперечисленными выступами. Если расстояние от среза выхлопной трубы до другой стороны транспортного средства превышает 0,2 м (рис. 3c и 3d в приложении 3), то выбирают следующие расстояния d_1 и d_2 :

Случай 1

d_1 должно быть равно 0,5 м, а расстояние от борта (внешней границы транспортного средства) должно составлять не менее 0,2 м.

d_2 должно быть равно 0,5 м, а расстояние от борта (внешней границы транспортного средства) должно составлять не менее 0,2 м.

Случай 2 (если условия, указанные в случае 1, не соблюдены):

d_1 должно быть не менее 0,5 м, а расстояние от борта (внешней границы транспортного средства) должно быть равно 0,2 м.

d_2 должно быть не менее 0,5 м, а расстояние от борта (внешней границы транспортного средства) должно быть равно 0,2 м.

Если возможно несколько положений, как показано на рис. 3с, то используется положение микрофона с наименьшим значением d_1 или d_2 ».

Пункт 3.2.5.3.2.1 изменить следующим образом:

«3.2.5.3.2.1 Целевая частота вращения двигателя

Целевая частота вращения двигателя определяется как:

- a) 75% от номинальной частоты вращения двигателя S для транспортных средств с номинальной частотой вращения двигателя $\leq 5\,000\text{ мин}^{-1}$;
- b) $3\,750\text{ мин}^{-1}$ для транспортных средств с номинальной частотой вращения двигателя более $5\,000\text{ мин}^{-1}$, но менее $7\,500\text{ мин}^{-1}$;
- c) 50% от номинальной частоты вращения двигателя S для транспортных средств с номинальной частотой вращения двигателя $\geq 7\,500\text{ мин}^{-1}$.

Если транспортное средство не может достичь указанной выше частоты вращения двигателя, то целевая частота вращения двигателя должна быть на 5% меньше максимально возможной частоты вращения двигателя для данного испытания в неподвижном состоянии.

Для транспортных средств с постоянной частотой вращения двигателя (например, в частности, в случае транспортных средств с последовательным гибридным приводом), которая либо выше, либо ниже целевой частоты вращения двигателя и которая не может быть отрегулирована с помощью акселератора, испытание проводят с постоянной частотой вращения двигателя.

В случае отклонения частоты вращения двигателя от применимой целевой частоты вращения двигателя используемая для испытания частота вращения двигателя и причина такого отклонения указываются в протоколе испытания и в пункте 2.2 добавления 1 к приложению 1».

Пункт 3.2.6 изменить следующим образом:

«3.2.6 Результаты измерения уровня звука, производимого транспортными средствами в неподвижном состоянии

~~Проводят не менее трех измерений в каждом испытательном положении. Регистрируют максимальный уровень давления звука по шкале А, указанный в ходе каждого из трех измерений. Для определения окончательного результата в данном положении, в котором проводилось измерение, используют первые три зачетных результата последовательных измерений в пределах 2 дБ(А), за исключением незачетных результатов (см. пункт 2.1, кроме технических требований к испытательной площадке). За окончательный результат принимают максимальный уровень звука во всех положениях, в которых проводились измерения, и с учетом трех результатов измерений.~~

3.2.6.1 Одно испытательное положение (выходное отверстие)

Для транспортных средств, оснащенных выпускными трубами с одним выходным отверстием либо двумя или более выходными отверстиями, указанными в пункте 3.2.5.3.1.3, звук транспортного средства в неподвижном состоянии определяется для одного испытательного положения.

Проводят не менее трех измерений в каждом испытательном положении (для каждого выходного отверстия).

Регистрируют максимальный уровень давления звука по шкале А, указанный в ходе каждого из трех измерений, с точностью до одной десятой.

Для определения окончательного результата в данном положении, в котором проводилось измерение, используют первые три зачетных результата последовательных измерений в пределах 2 дБ(А), за исключением незачетных результатов (см. пункт 2.1, кроме технических требований к испытательной площадке).

За результат для каждого из испытательных положений (выходных отверстий) принимают среднее арифметическое значение трех действительных измерений, округленное до ближайшего целого числа (например, 72,5 округляется до 73, а 72,4 – до 72).

3.2.6.2 Несколько испытательных положений (выходных отверстий)

Для транспортных средств, оснащенных выпускными трубами с несколькими выходными отверстиями, указанными в пункте 3.2.5.3.1.2, звук транспортного средства в неподвижном состоянии определяется для каждого испытательного положения в соответствии с принципами измерения и расчета, изложенными выше.

Уровень звукового давления регистрируют для испытательного положения с самым высоким средним уровнем звукового давления.

3.2.6.3 Режимы

Если транспортное средство имеет разные режимы в соответствии с определением 2.25.1, то звук транспортного средства в неподвижном состоянии определяется для каждого режима в соответствии с принципами измерения и расчета, изложенными выше.

Уровень звукового давления для каждого режима регистрируют в соответствии с пунктом 3.2.6.1 в случае транспортного средства только в одном испытательном положении (с одним выходным отверстием) и в соответствии с пунктом 3.2.6.2 в случае нескольких испытательных положений (выходных отверстий).

3.2.7 Уровень звукового давления в неподвижном состоянии, репрезентативный для типа транспортного средства³

Если транспортное средство имеет только один режим и одно испытательное положение (выходное отверстие), то репрезентативный уровень звукового давления для данного типа транспортного средства определяется по результатам измерений в соответствии с пунктом 3.2.6.1.

Если транспортное средство имеет только один режим, но несколько испытательных положений (выходных отверстий), то репрезентативный уровень звукового давления для данного типа транспортного средства определяется по результатам измерений в соответствии с пунктом 3.2.6.2.

Если транспортное средство имеет несколько режимов и одно или более испытательных положений (выходных отверстий), то репрезентативный уровень звукового давления для данного типа транспортного средства определяется по результатам измерений в соответствии с пунктом 3.2.6.3. В протоколе испытания и в

³ См. рис. 6 добавления к приложению 3.

пункте 2.2 добавления 1 к приложению 1 для каждого режима указываются репрезентативные результаты испытания, определенные на основе вышеизложенных принципов, и наименование режима. За репрезентативный уровень звукового давления для данного типа транспортного средства и его регистрационных документов принимают самый высокий зарегистрированный уровень звукового давления для всех режимов, указанный в пункте 2.2 добавления 1 к приложению 1».

Приложение 3 – добавление изменить следующим образом:

«Рис. 3а

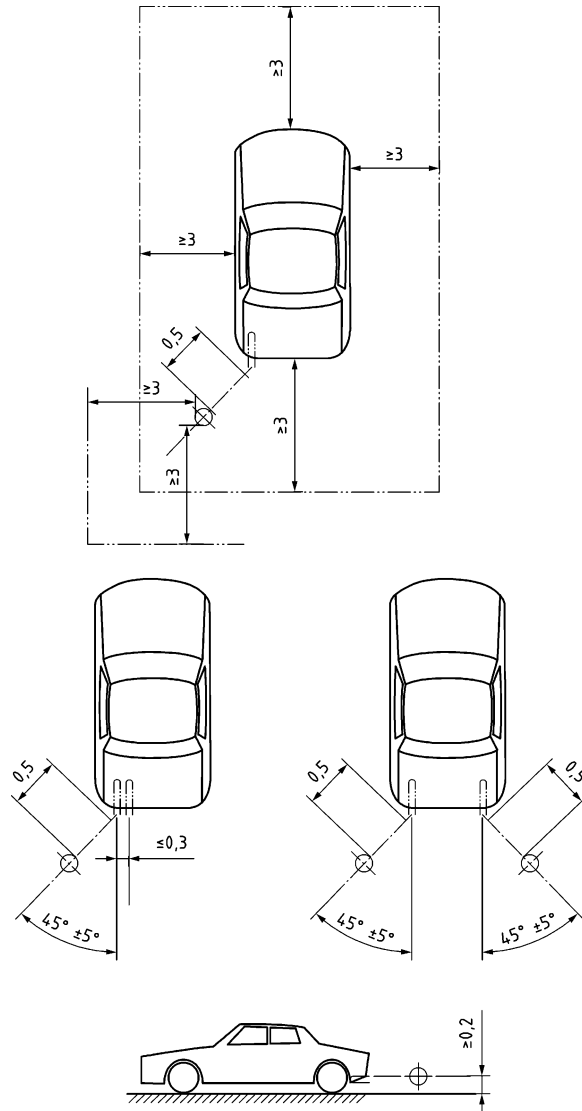


Рис. 3b

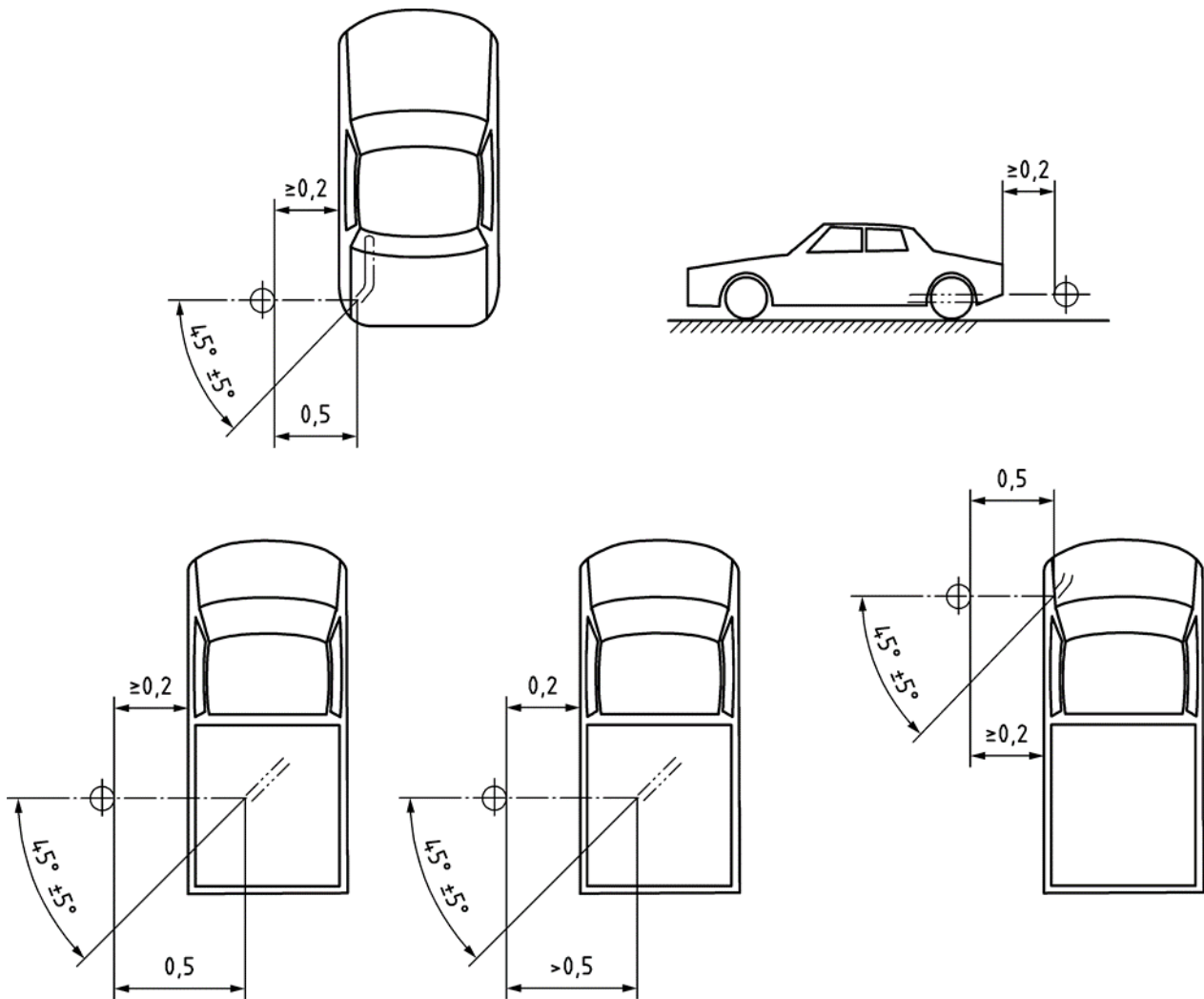


Рис. 3с

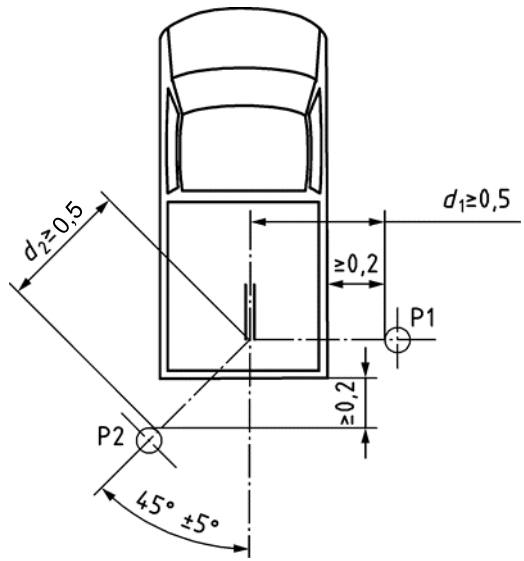
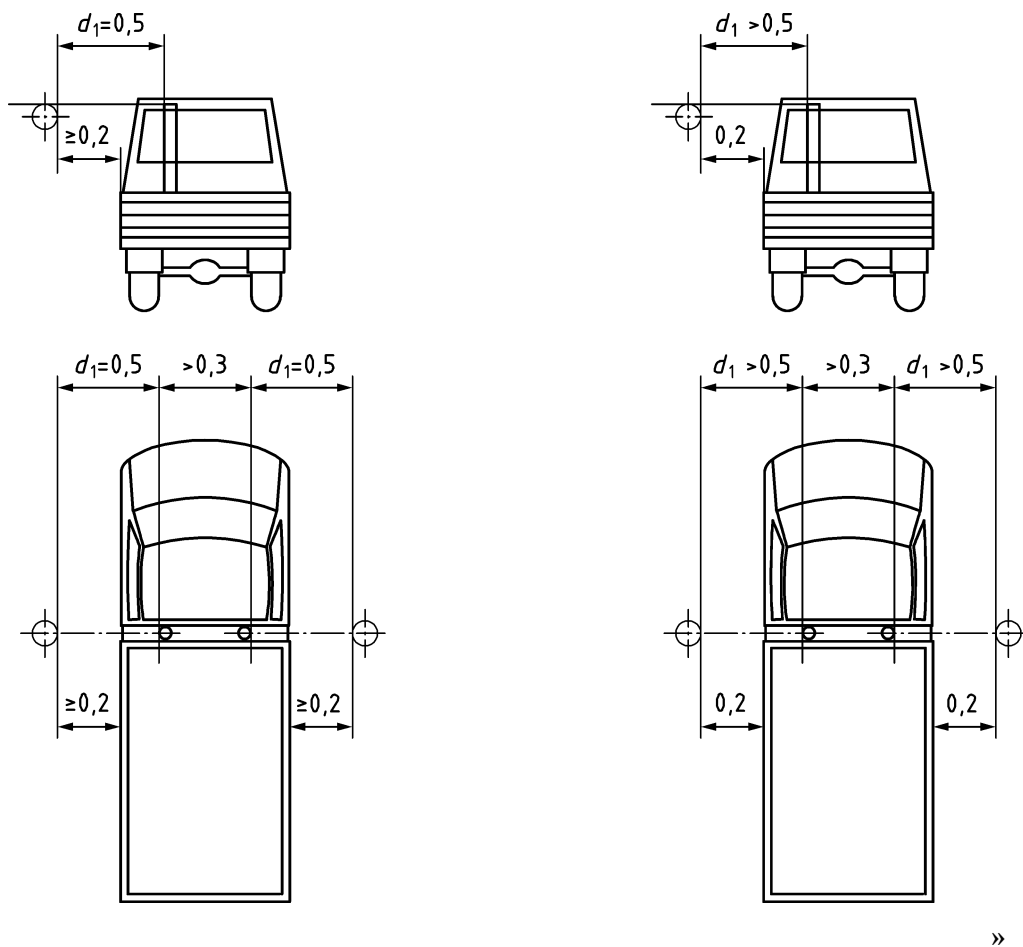


Рис. 3d

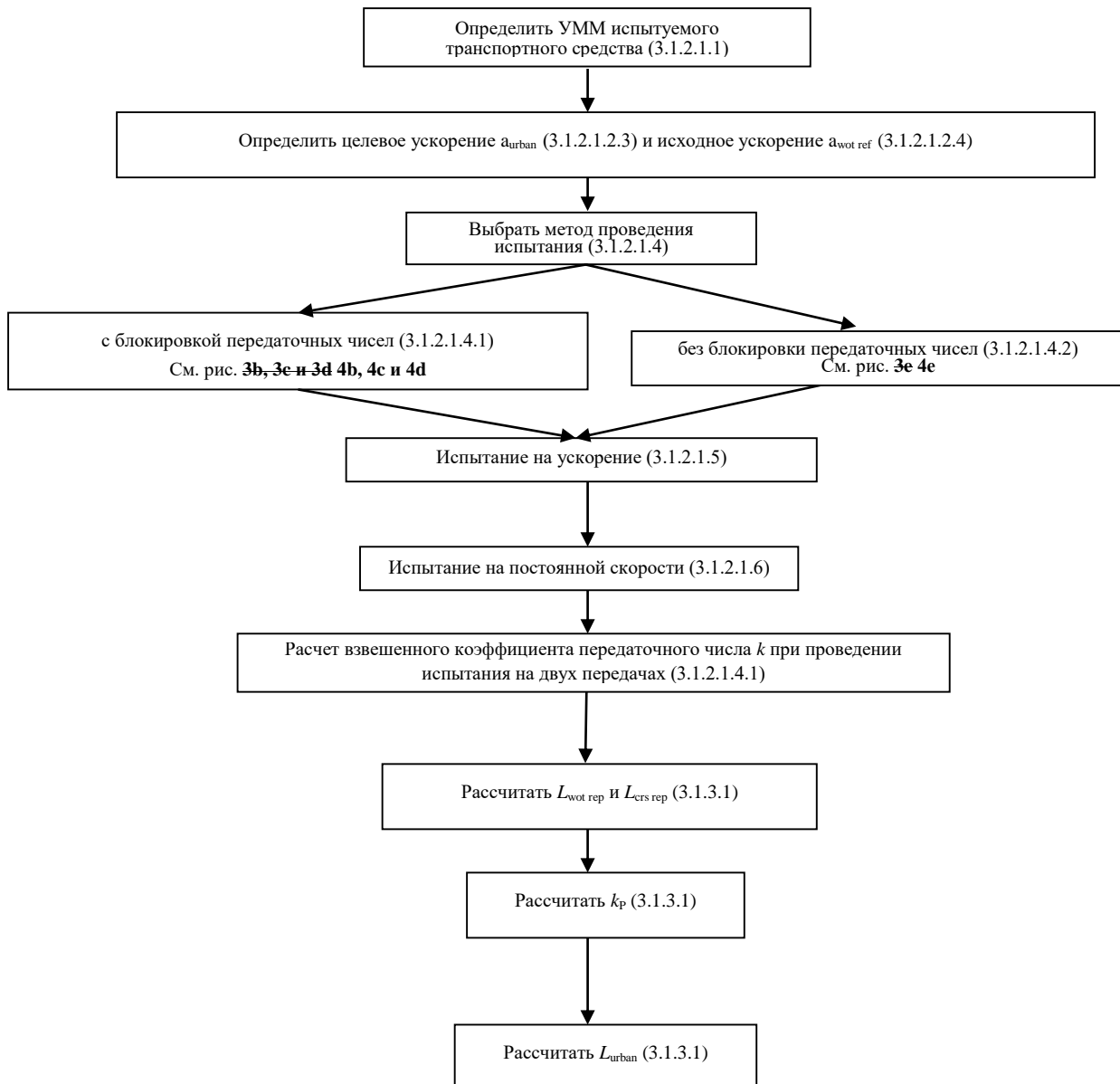


Приложение 3, добавление

Рис. 4а изменить следующим образом:

«Рис. 4а

Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам – вычисление **L_{urban}**

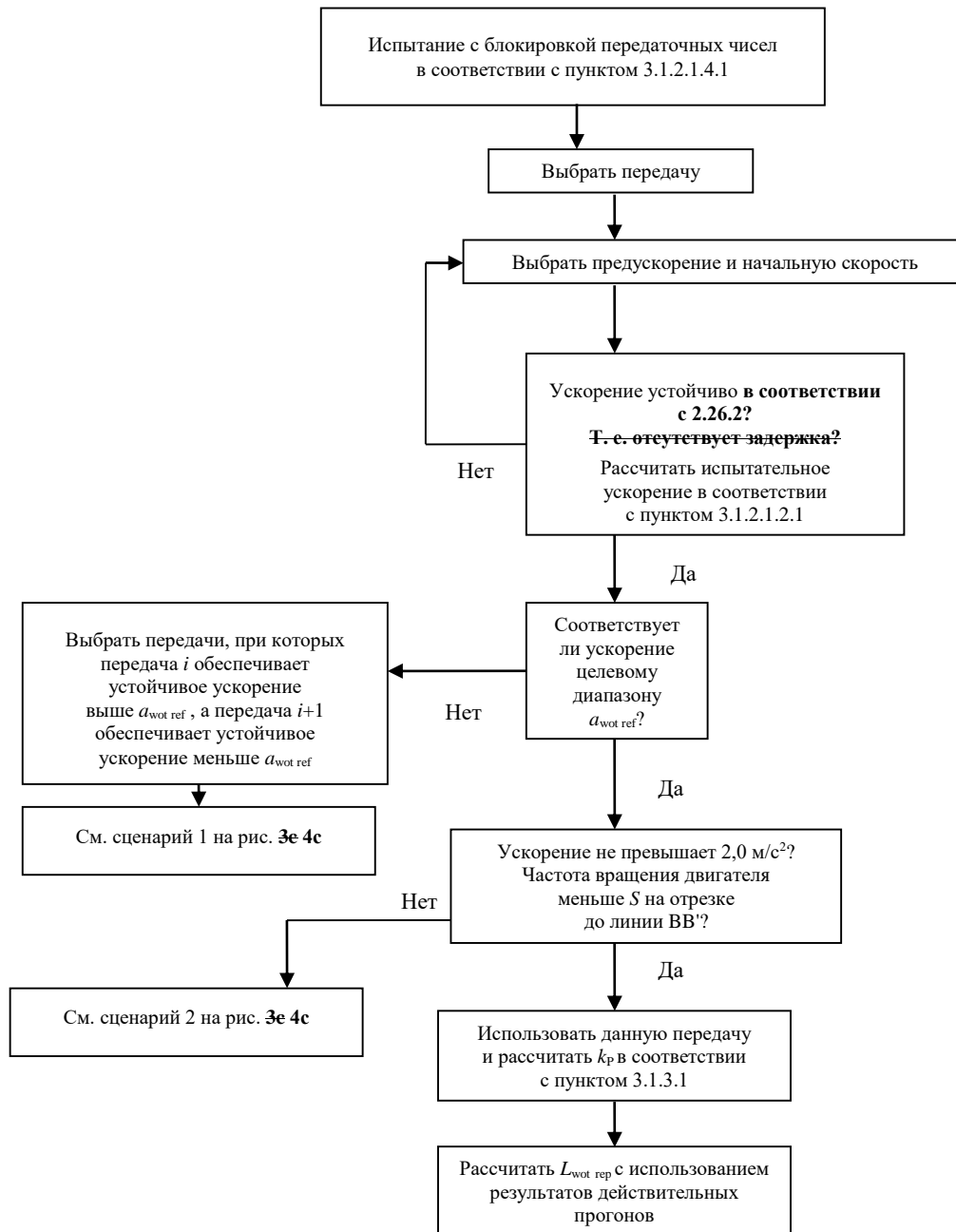


»

Рис. 4b изменить следующим образом:

«Рис. 4b

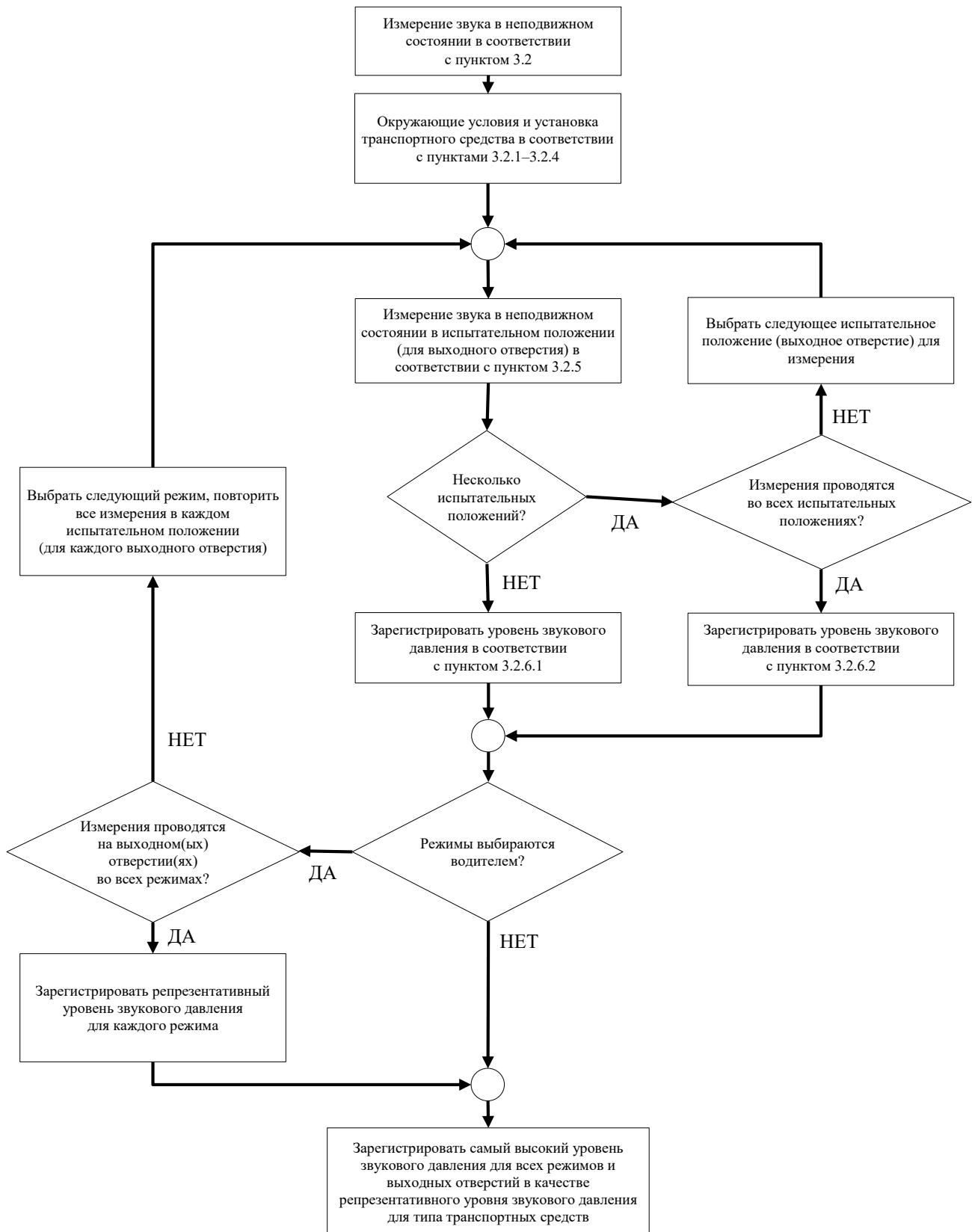
Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам – Выбор передачи с блокировкой передаточных чисел. ЧАСТЬ 1



»

Добавить новый рис. 6:

«Рис. 6
Схематическая диаграмма для измерения и обработки данных о звуке
в неподвижном состоянии в соответствии с пунктом 3.2



»

Приложение 6, пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Испытуемое(ые) транспортное(ые) средство(а) подвергают испытанию с целью измерения производимого им(и) в движении звука в соответствии с требованиями пункта 3.1 приложения 3.

Транспортные средства категорий M₁, N₁ и M₂ с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии $\leq 3\,500$ кг:

- **могут использоваться** ~~непозволяется~~ тот же режим, передача(и)/передаточное(ые) число(а), весовой коэффициент передаточного числа k и коэффициент частичной мощности k_p , которые были определены в процессе официального утверждения типа, **или может быть установлен новый режим. В протоколе испытания должен быть указан выбранный способ обработки данных.**
- испытательная масса m_t транспортного средства должна быть в пределах $0,90\,m_{r0} \leq m_t \leq 1,20\,m_{r0}$.

Приложение 7, пункт 2.4 изменить следующим образом:

«2.4 Целевые условия

Уровень звука измеряют на каждом зачетном передаточном числе в четырех испытательных точках, как это указано ниже. Для всех испытательных точек должны быть обеспечены условия, которые соответствуют ограничениям, указанным в пункте 2.3.

Передаточное число является зачетным, если все четыре точки и анкерная точка соответствуют техническим требованиям, указанным в пункте 2.3 выше. Любое передаточное число, для которого эти критерии не соблюдаются, является недействительным и не подлежит дальнейшему анализу.

Первую испытательную точку P1 определяют при начальной скорости $v_{AA,k1}\, 20\text{ км/ч} \leq v_{AA,k1} < 20\text{ км/ч} + 3\text{ км/ч}$.

Для точки P1: если устойчивое ускорение не может быть обеспечено в соответствии с определением 2.26.1 ~~пунктом 2.26.2.1 раздела «Определения» настоящих Правил~~, то скорость $v_{AA,k1}$ повышают поэтапно по 5 км/ч до обеспечения устойчивого ускорения.

Для всех точек: ~~если устойчивое ускорение не может быть обеспечено в соответствии с пунктом 2.26.1, то ускорение $a_{wot_test,PP-BB}$ рассчитывают по формуле, приведенной в пункте 3.1.2.1.2 приложения 3~~ определением 2.26.3 проверяется путем сравнения ускорения $a_{wot_test,AA-BB}$, рассчитанного между линией AA' и линией BB', и ускорением $a_{wot_test,PP-BB}$ между линией PP' и линией BB'.

Если отношение $a_{wot_test,PP-BB}/a_{wot_test,AA-BB}$ не превышает или равно 1,20, то рассчитать ускорение между линией AA' и линией BB'.

Если отношение $a_{wot_test,PP-BB}/a_{wot_test,AA-BB}$ превышает 1,20, то рассчитать ускорение между линией PP' и линией BB'.

Если в ходе испытания трансмиссии без блокировки передаточных чисел превышает значение n_{BB_ASEP} , то прибегают к следующим мерам, будь то по отдельности или вместе:

- применение положения пункта 2.5.1;
- повышение скорости поэтапно по 5 км/ч.

Испытательную скорость для четвертой испытательной точки P₄ на любой передаче определяют по одной из следующих формул:

- $0,95 \times n_{BB_ASEP} \leq n_{BB,k4} \leq n_{BB_ASEP}$; или

- $V_{BB_ASEP} - 3 \text{ км/ч} \leq V_{BB,k4} \leq V_{BB_ASEP}$, где V_{BB_ASEP} определяют в соответствии с пунктом 2.3.

Испытательную скорость для двух других испытательных точек определяют по следующей формуле:

испытательная точка P_j : $V_{BB,kj} = V_{BB,k1} + ((j - 1) / 3) * (V_{BB,k4} - V_{BB,k1})$
для $j = 2$ и 3 с допуском $\pm 3 \text{ км/ч}$,

где:

$V_{BB,k1}$ – скорость транспортного средства на линии BB' в испытательной точке P_1 ,

$V_{BB,k4}$ – скорость транспортного средства на линии BB' в испытательной точке P_4 ».

Приложение 7

Пункт 2.5.1 изменить следующим образом:

«2.5.1 Траектория центральной оси транспортного средства должна как можно точнее соответствовать линии CC' в ходе всего испытания, начиная с приближения контрольной точки, определение которой дается в пункте 2.11 основного текста, к линии AA' до того момента, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию BB'.

На линии AA' акселератор полностью выжимают. Для того чтобы обеспечить более устойчивое ускорение **в соответствии с определением 2.26.2** или избежать перехода на понижающую передачу на отрезке между линиями AA' и BB', перед линией AA' можно использовать предускорение в соответствии с положениями пунктов 3.1.2.1.2.1 и 3.1.2.1.2.2 приложения 3. Акселератор удерживают в выжатом положении до тех пор, пока задняя часть транспортного средства не пересечет линию BB'.

В условиях трансмиссии без блокировки передаточных чисел испытания могут включать изменение передаточного числа в расчете на менее высокий диапазон и большее ускорение. Изменение передаточного числа в расчете на более высокий диапазон и меньшее ускорение не допускается.

Изготовитель, по возможности, принимает меры во избежание применения передаточного числа, создающего условия, которые не соответствуют предусмотренным ограничениям. Для этого разрешается устанавливать и использовать электронные либо механические устройства, в частности переключатели передаточного числа. Если подобные меры применяться не могут, то должно быть представлено обоснование, включенное в технический отчет.

В таблице 1, содержащейся в добавлении к приложению 3, приведены примеры приемлемых методов контроля понижения передач. Любой метод, используемый изготовителем для вышеупомянутых целей, указывают в протоколе испытания».

Пункт 2.5.2 изменить следующим образом:

«2.5.2 Проведение измерений

Для каждой испытательной точки проводят только один прогон.

Для каждого отдельного испытательного прогона определяют и регистрируют нижеследующие параметры.

Максимальный уровень давления звука, взвешенный по шкале А, с обеих сторон транспортного средства, зарегистрированный при каждом прохождении транспортного средства **в соответствии с пунктом 3.1.2.1.5 приложения 3**, округляют математическим методом до первого десятичного знака после запятой ($L_{wot,kj}$). Если пиковое значение звука явно не соответствует общему уровню звукового давления, то результаты измерений не учитывают. Измерения с левой и с правой стороны можно проводить одновременно либо последовательно. Для дальнейшей обработки используют более высокий уровень звукового давления с обеих сторон».

Приложение III

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/19 (на основе GRBP-70-21-Rev.2)

Пункт 2.20.9 изменить следующим образом, исключив сноску 9 к этому пункту:

~~«2.20.9 "Воспроизводимость измерения σ_m " означает способность стандарта измерять сопротивление качению⁹».~~

Включить новый пункт 2.20.10:

~~«2.20.10 "Повторяемость измерения" означает точность измерения в условиях, когда результаты независимого испытания получают при использовании тех же методов и процедур по идентичным проверочным позициям в той же лаборатории и тем же оператором, использующим то же оборудование через короткие интервалы времени».~~

Приложение 3

Пункт 1.1.1 изменить следующим образом:

«1.1.1 Калибровка

В начале и в конце каждой серии измерений вся измерительная система должна проверяться при помощи акустического калибратора, который должен по крайней мере отвечать требованиям, предъявляемым к акустическим калибраторам класса точности 1 согласно стандарту ИЕС 60942:2003/60942:1988. Без какой-либо дополнительной корректировки расхождение в показаниях двух последовательных проверок должно составлять не более 0,5 дБ(А). Если расхождение превышает это значение, то результаты измерений, полученные после предшествующей удовлетворительной проверки, признают недействительными».

Пункт 4.3, изменить нумерацию на 4.2 и изложить в следующей редакции:

«4.2.3 Температурная коррекция

~~Для шин классов C1 и C2 окончательный результат должен быть приведен к уровню звука, производимого при качении шины $L_i(\vartheta_i)$, полученные при температуре испытательного покрытия ϑ_i (где i означает номер измерения), должны быть приведены к контрольной температуре испытательного покрытия ϑ_{ref} посредством температурной коррекции по следующей формуле:~~

$$L_i(\vartheta_{ref}) = L_i(\vartheta_i) + K(\vartheta_{ref} - \vartheta_i),$$

где:

~~ϑ_i — измеренная температура испытательного покрытия,~~

ϑ_{ref} — 20 °C,

для шин класса C1 коэффициент K составляет:

– 0,03 дБ(А)/°C, когда $\vartheta_i > \vartheta_{ref}$ и

– 0,06 дБ(А)/°C, когда $\vartheta_i < \vartheta_{ref}$,

для шин класса C2 коэффициент K составляет – 0,02 дБ(А)/°C.

Независимо от изложенной выше процедуры температурная коррекция может производиться только для последнего зарегистрированного уровня звука L_R , издаваемого при качении шины, с использованием среднеарифметического значения измеренных температур, ~~Если~~ если измеренная температура испытательного покрытия изменяется не более чем на 5 °C при всех измерениях, которые необходимы для определения уровня звука на одном комплекте шин. ~~измеренная температура испытательного покрытия варьируется в пределах не более 5 °C, то температурная коррекция, указанная выше, может выполняться лишь для последнего зарегистрированного уровня звука, производимого шиной при качении, на основе использования среднеарифметического значения измеренных температур. Во всех остальных случаях коррекция должна выполняться для каждого измеренного уровня звука L_i на основе использования температуры в момент регистрации уровня звука. В этом случае описанный ниже регрессионный анализ основывается на нескорректированных уровнях звука, производимого при качении шины, $L_i(\vartheta)$.~~

Никакой температурной коррекции по шинам класса C3 не производится».

Пункт 4.2 (прежний), изменить нумерацию на 4.3 и изложить в следующей редакции:

4.34.2 Регрессионный анализ результатов измерений уровня звука, производимого при качении

Уровень звука, производимого шиной при качении по дорожному покрытию, $L_R - L_R(\vartheta_{\text{ref}})$ в дБ(А) определяют посредством регрессионного анализа по следующей формуле:

$$L_R = \bar{L} - a \cdot \bar{v}$$

$$L_R(\vartheta_{\text{ref}}) = \bar{L} - a \cdot \bar{\tau},$$

где:

\bar{L} среднеарифметическое значение уровней звука, производимого при качении, с температурной коррекцией $L_i - L_i(\vartheta_{\text{ref}})$

$$\bar{L} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n L_i$$

$$\bar{L} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n L_i(\vartheta_{\text{ref}})$$

где:

n число измерений ($n \geq 16$),

$\bar{\tau}$ среднеарифметическое значение логарифмов скорости V_i :

$$\bar{v} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n v_i \quad \bar{\tau} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \tau_i \quad \tau_i = \log_{10} \left(\frac{V_i}{V_{\text{ref}}} \right)$$

a — наклон регрессионной прямой в дБ(А):

$$a = \frac{\sum_{i=1}^n (v_i - \bar{v})(L_i - \bar{L})}{\sum_{i=1}^n (v_i - \bar{v})^2}$$

$$a = \frac{\sum_{i=1}^n [(\tau_i - \bar{\tau})(L_i(\vartheta_{\text{ref}}) - \bar{L})]}{\sum_{i=1}^n (\tau_i - \bar{\tau})^2}$$

Пункт 4.4 изменить следующим образом:

«4.4 Для обеспечения учета любых неточностей в показаниях измерительных приборов результаты, полученные в соответствии с пунктом 4.3 выше, уровень звука, производимого при качении, с температурной коррекцией $L_R(\vartheta_{\text{ref}})$ в дБ(А) уменьшается на 1 дБ(А) и затем округляется до ближайшего меньшего целого значения для получения окончательного результата.»

Пункт 4.5 исключить:

~~«4.5 Окончательный результат — уровень звука, издаваемого шиной при качении, с коррекцией температуры, выраженный в дБ (А), — должен округляться до ближайшего меньшего целого значения.»~~

Приложение 3 – добавление 1 изменить следующим образом:

«...»

5. Действительные результаты испытания:

№ про- хода	Скорость испытания, км/ч	Направление движения	Измеренный уровень звука слева ^а , дБ(А)	Измеренный уровень звука справа ^а , дБ(А)	Темпера- тура воз- духа, °С	Температура испытатель- ного покры- тия трека, °С	Уровень звука слева ^а с температурной коррекцией ^б , дБ(А)	Уровень звука справа ^а с температурной коррекцией ^б , дБ(А)	Примечания
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									

^а По отношению к транспортному средству.

^б Исключить, если регрессия на основании пункта 4.3 приложения 3 производится с учетом нескорректированных значений уровня звука при качении шины.

...»

Приложение 6

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

«2.2 Измерительный обод (см. добавление 2)

Шину монтируют на измерительный обод, выполненный из стали или легкого сплава, с соблюдением следующих требований:

а) для шин класса C1 обод должен иметь ширину, установленную в стандарте ISO 4000-1:2015;

- b) для шин класса C2 и C3 обод должен иметь ширину, установленную в стандарте ISO 4209-1:2001.

В тех случаях, когда в вышеупомянутых стандартах ИСО ширина не установлена, может быть использована ширина обода, установленная одной из организаций по стандартизации, указанных в добавлении 4».

Пункт 6.5, исключить все предложенные изменения (т. е. оставить без изменений нынешний текст Правил № 117 ООН).

Приложение 6 – добавление 1, пункт 2.2 изменить следующим образом:

«2.2 Износ

Если используются ободья транспортного средства, износ должен отвечать следующим критериям:

i) в случае шин классов C1, C2 и C3 с $LI \leq 121$:

- a) максимальный радиальный износ: 0,5 мм;
- b) максимальный боковой износ: 0,5 мм;

ii) в случае шин класса C3 с $LI \geq 122$:

- a) максимальный радиальный износ: 2,0 мм,
- b) максимальный боковой износ: 2,0 мм».

Приложение IV

Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по характеристикам сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (НРГ по СМШИ)

A. Введение

1. На шестьдесят девятой сессии GRB было отмечено, что показатели сцепления шин с мокрой поверхностью снижаются по мере износа, поэтому существующие испытания (проводимые на новых шинах) не являются репрезентативными с точки зрения наихудшего сценария. Поэтому процесс адаптации требований, предъявляемых к шинам, должен продолжаться, в частности для обеспечения того, чтобы в соответствующих случаях показатели шин оценивались также и по окончании срока службы шины (в изношенном состоянии), и для пропагандирования идеи о том, что шины должны отвечать предъявляемым требованиям на протяжении всего срока своей службы и не должны подлежать досрочной замене. Правила № 117 ООН в настоящее время содержат подробные положения о шуме, сопротивлении качению и сцеплении шин с мокрой поверхностью, которые могут быть изменены с учетом некоторых других предписаний.
2. Предлагается создать в 2019 году неофициальную рабочую группу для определения предписаний, касающихся сцепления шин в изношенном состоянии с мокрой поверхностью (НРГ по СМШИ).
3. Настоящим предложением вводится круг ведения НРГ по СМШИ.
4. Работа группы нацелена на то, чтобы предложить поправку к Правилам № 117 ООН, прилагаемым к Соглашению 1958 года.

B. Задачи

5. Сфера охвата и цель работы основаны на документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/6 и неофициальном документе GRB-69-23, представленном Францией.
6. Будущие поправки к Правилам № 117 ООН будут применяться к новым пневматическим шинам класса C1.
7. НРГ по СМШИ должна:
 - рассмотреть сферу охвата и разработать целевой показатель;
 - оценить метод подготовки шины к испытанию в изношенном состоянии **при ее официальном утверждении типа**;
 - определить общие условия испытания;
 - подготовить описание методов испытания;
 - определить для **официального утверждения типа** пороговые значения **эффективности сцепления шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности**.
8. НРГ по СМШИ будет осуществлять свою деятельность в рамках Соглашения 1958 года и отчитываться перед GRBP.

С. Правила процедуры

9. НРГ по СМИШ открыта для всех участников GRBP.
10. Функции **сопредседателей** НРГ будут исполнять Франция и **Европейская комиссия**. Секретариатскую поддержку обеспечит ЕТОПОК.
11. Рабочим языком будет английский.
12. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю НРГ в приемлемом электронном формате не позднее чем за одну неделю до начала запланированного совещания.
13. Повестка дня и последний проект документа распространяются среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
14. Вся документация НРГ размещается на специальном веб-сайте ЕЭК.

Д. Сроки

15. Цель НРГ – представить рабочий документ для принятия на семьдесят третьей сессии GRBP в январе 2021 года. НРГ представит доклад о ходе работы, включая уже достигнутые результаты, на семьдесят первой сессии GRB в январе 2020 года, а всеобъемлющее предложение – на семьдесят второй сессии GRB в сентябре 2020 года.
16. Первое совещание НРГ планируется провести в апреле 2019 года. Точная дата и место проведения будут определены позднее.

Приложение V

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2019/21 (на основе GRBP-70-17-Rev.1)

Часть I

Пункт 62 изменить следующим образом:

«62. Были добавлены определения терминов "индекс несущей способности", "несущая способность", "максимальная допустимая нагрузка", "номинальное испытательное давление в шине", "стандартная эталонная испытательная шина (СЭИШ)" в соответствии с поправками, внесенными в ГТП № 16 ООН в порядке согласования концепций диапазона нагрузки и индекса PSI путем преобразования диапазона нагрузки в диапазон давления воздуха и замены термина "индекс PSI" термином "номинальное испытательное давление в шине"».

Пункт 72 изменить следующим образом:

«72. Как указано в пункте 64 выше, требования FMVSS 139 в отношении диапазона нагрузки и индекса "UN PSI", (~~3.14 и 3.15~~). Были согласованы положения, касающиеся испытания на сопротивление отрыву шины от борта в целях преобразования диапазона нагрузки в соответствующее номинальное испытательное давление в шине».

Пункт 83 изменить следующим образом:

«83. Положения, регламентирующие физические габариты, были согласованы посредством исключения предыдущих разделов ~~3.5.1~~ **3.20** и ~~3.5.2~~ **3.21** и включения дополнительного нового раздела ~~3.20~~ **3.5.2**. Положения, регламентирующие физические габариты, были также согласованы посредством объединения положений, регламентирующих измерение и расчет физических габаритов, и распространения действия этих положений на все типоразмеры шин LT/C. В целях решения вопроса, связанного с размерами шин высокой проходимостью, были включены дополнительные положения».

Пункт 84 изменить следующим образом:

«84. Было согласовано испытание на проверку эксплуатационных характеристик шин LT/C на высокой скорости. Это согласованное испытание предусматривает два набора требований: первый для шин LT/C с обозначением скорости ниже "Q" и второй для шин LT/C с обозначением скорости выше или равным "Q". Неофициальная рабочая группа пришла к выводу о том, что для шин с обозначением скорости ниже "Q" испытание FMVSS 139 является наиболее строгим, после чего разработала измененный вариант испытания на проверку эксплуатационных характеристик на высокой скорости для включения в Правила № 54 ООН, эквивалентные испытанию FMVSS 139 в части его строгости. Это измененное испытание в соответствии с Правилами № 54 ООН является более эффективным по сравнению с испытанием, предусмотренным стандартом FMVSS 139, поскольку оно проводится в течение более короткого периода времени, что оказывает положительное воздействие на пропускную способность испытательных станций и позволяет сократить расходы на испытания и в то же время является сопоставимым с точки зрения безопасности. Кроме того, устранение циклов разогрева и охлаждения позволяет экономить ресурсы лабораторий без ущерба для результатов испытаний. Результаты программы испытаний шинной промышленности были приняты неофициальной рабочей группой без дополнительного подтверждения той или иной Договаривающейся стороной. Для шин с обозначением скорости "Q" и выше поправка 2 к Правилам ГТП № 16 ООН позволила заменить несогласованные положения Правил № 54 ООН новыми согласованными положениями, регламентирующими измененный метод испытания на прочность в соответствующих условиях нагрузки/скорости. Было также добавлено соответствующее положение с целью признать случай шины с описанием

альтернативных условий эксплуатации, которое уточняет, что вторая шина того же типа должна подвергаться испытанию в соответствии с описанием альтернативных условий эксплуатации, за исключением случаев, когда есть четкое инженерное обоснование того, что какое-либо одно единственное испытание отражает наихудшее сочетание индекса несущей способности и обозначения категории скорости. **В соответствии с Правилами № 54 ООН для шин LT/C с обозначением скорости выше "H" не было разработано никаких положений».**

Приложение VI

Неофициальные группы GRBP

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель(и) и сопредседатель(и)</i>	<i>Секретарь</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
ГТП по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС)	Г-н Эзана Вондимне (США) Тел.: +1 202 366 21 17 Эл. почта: Ezana.wondimneh@dot.gov Г-н Ичиро Сакамото (Япония) Тел.: +81 422 41 66 18 Факс: +81 422 76 86 04 Эл. почта: i-saka@ntsel.go.jp	Г-н Андреас Возинис (Генеральный директорат по вопросам роста, Европейская комиссия) Тел.: + 32 2 299 21 16 Эл. почта: andreas.vosinis@ec.europa.eu	Декабрь 2018 года
Дополнительные положения об уровне звука (ДПУЗ)	Г-н Бернд Шюттлер (Германия) Тел.: +49 228 99300 4372 Факс: +49 228 99300807 4372 Эл. почта: bernd.schuetzler@bmvi.bund.de Г-н Дунмин Се (Китай) Тел.: +86 22 843 79284 Факс: +86 22 84379259 Эл. почта: xiedongming@catarc.ac.cn Г-н Казухиро Окамото (Япония) Тел.: +81 422 41 3227 Факс: +81 422 41 3232 Эл. почта: k-okamot@shinsa.ntsel.go.jp	Г-жа Франсуаза Сильвани (МОПАП) Тел.: +33 1 76 85 05 92 Факс: +33 1 76 86 92 89 Эл. почта: francoise.silvani@renault.com	Сентябрь 2020 года
Характеристики сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (СМИШ)	Г-жа Элоди Колло (Франция) Тел.: +33 169 80 17 43 Факс: + 33 1 69 80 17 17 Эл. почта: elodie.collot@utacceram.com Г-н Андреас Возинис (Генеральный директорат по вопросам роста, Европейская комиссия) Тел.: + 32 2 299 21 16 Эл. почта: andreas.vosinis@ec.europa.eu	Г-н Николя де Майе (ЕТОПОК) Тел.: +32 23 44 40 59 Эл. почта: info@etrto.org	Сентябрь 2020 года