



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов**

##### **Шестьдесят восьмая сессия**

Женева, 22–25 октября 2012 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

##### **Предложения по поправкам к СПС:**

**Предложения, по которым еще не приняты решения**

### **Толкование метода измерения площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке**

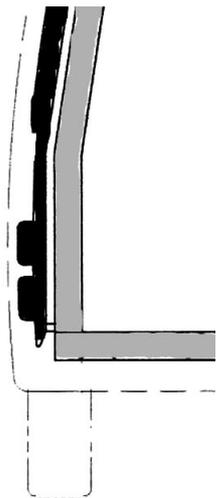
**Представлено Соединенным Королевством**

#### **Введение**

1. Первоначально данная тема затрагивалась на шестьдесят шестой сессии WP.11, и в ходе обсуждения существующих трудностей возникли неопределенности. Проблема состоит в том, что в отношении автомобилей-фургонов некоторых конструкций были установлены несколько менее высокие коэффициенты К по сравнению с коэффициентами, которые могли бы быть предусмотрены в ином случае.
2. Положения СПС, касающиеся измерения площади наружной поверхности изотермических автомобилей-фургонов, на практике не могут использоваться применительно ко всем формам и размерам транспортного средства. Гладкие контуры кузова автомобиля-фургона затрудняют определение надлежащих точек, в которых следует производить измерения. Например, ширина пола зачастую отличается от ширины потолка, а передняя часть транспортного средства может быть уже его задней части, где оборудована боковая дверь.
3. При измерении наружных поверхностей стенок автомобилей-фургонов невозможно учесть незаполненные пустоты в конструкции. Пустоты в стенках автомобиля-фургона без окон в грузовом отсеке могут также включать стальные конструкции, отводящие внешнее тепло к наружной границе теплоизоляционных стенок панелей.

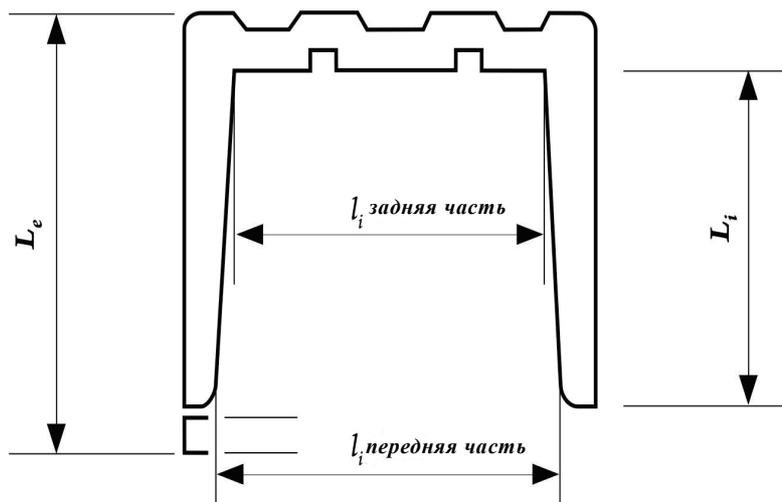
4. Данный аспект проиллюстрирован на приведенном ниже рисунке. Серым цветом обозначена основная теплоизоляционная панель, а черным цветом закрашены пустоты, заполненные пенопластом различной толщины. Надлежит ответить на вопрос о том, следует ли рассматривать наружную поверхность в качестве внешней границы элемента, обозначенного серым цветом, и следует ли учитывать пустоты и считать, что наружная поверхность так или иначе совпадает с наружной металлической поверхностью.

5. WP.11 решила дождаться результатов работы проектной группы 413 ТК113, которая изучала эту проблему в связи с предстоящей разработкой соответствующего стандарта ЕКС.

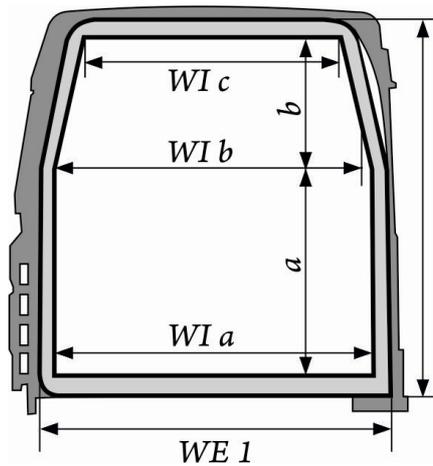


### Предлагаемая поправка

6. Для целей измерения площади наружной и внутренней поверхности предлагается использовать метод, разработанный проектной группой 413 для ТК113. В контексте этого метода используется объявленная производителем толщина изоляционного материала с проверочным расчетом.

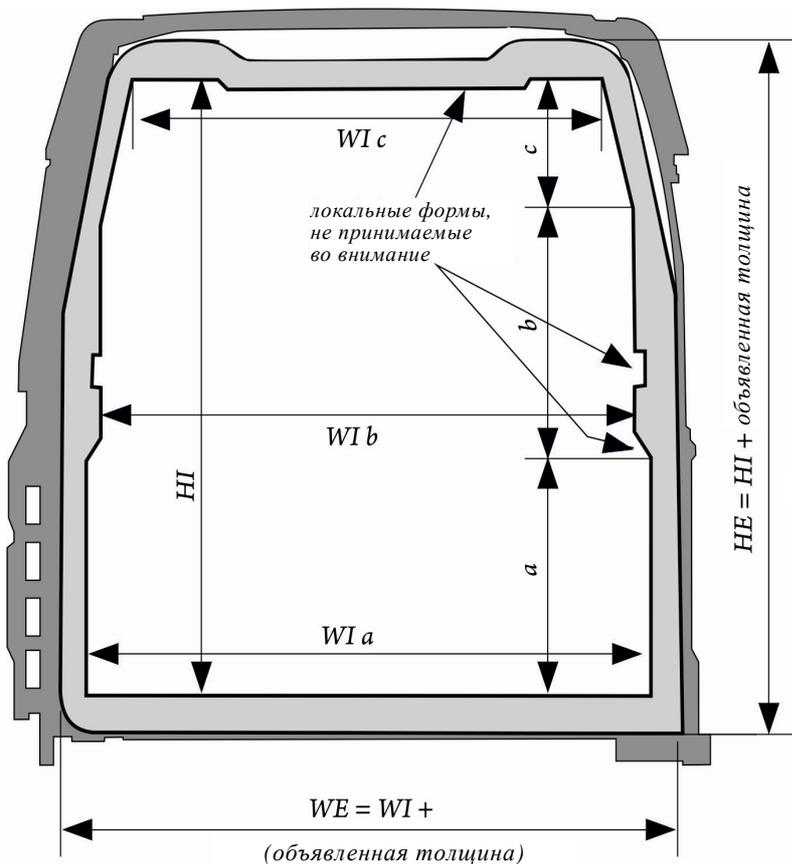


$$l_i = \frac{l_{i \text{ задняя часть}} + l_{i \text{ передняя часть}}}{2}$$



$$WI = \frac{WIa \times \frac{a}{2} + WIb \left( \frac{a}{2} + \frac{b}{2} \right) + WIc \left( \frac{b}{2} \right)}{a + b}$$

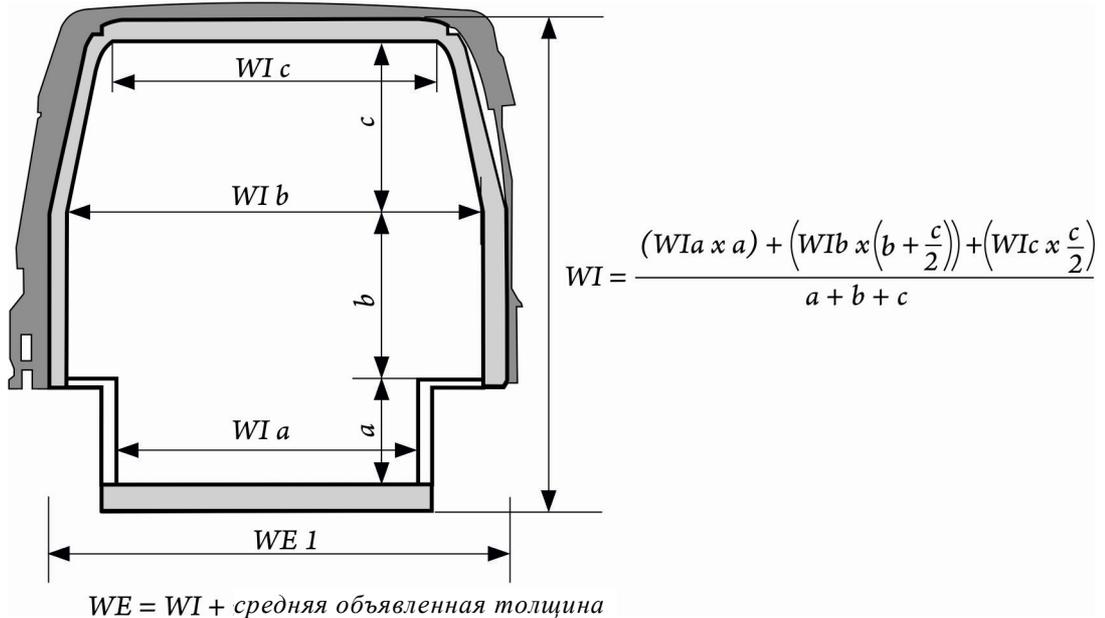
(подлежит обсуждению)



$$WI = \frac{WIa \times a + WIb \times \left( b + \frac{c}{2} \right) + WIc \times \frac{c}{2}}{a + b + c}$$

Средняя объявленная толщина (мм)  $< \frac{25}{K}$

(подлежит обсуждению)



7. В пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1 надлежит включить следующий текст:

"Для изотермических автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке площадь наружной поверхности следует рассматривать как сумму внутренних размеров и объявленной толщины изоляционного материала. Локализованные формы не принимаются во внимание, и колесные ниши вычитаются из окончательного расчета.

$$WI = \frac{(WIa \times a) + WIb \times (b + \frac{c}{2}) + WIc \times \frac{c}{2}}{a + b + c}$$

$WE = WI + \text{средняя объявленная толщина},$

$WIa$  – внутренняя ширина между колесными нишами,

$WIb$  – внутренняя ширина над колесными нишами,

$WIc$  – внутренняя ширина крыши,

$a$  – внутренняя высота колесных ниш,

$b$  – внутренняя высота над колесными нишами,

$c$  – внутренняя высота над колесными нишами в месте начала сужения ширины боковой стенки.

$$l_i = \frac{l_i^{\text{задняя часть}} + l_i^{\text{передняя часть}}}{2}$$

$l_i$  – внутренняя длина,

$l_e$  – наружная длина,

$l_{back}$  – внутренняя длина сзади,

$l_{front}$  – внутренняя длина спереди".

8. Для обеспечения соответствия средняя объявленная толщина (мм) должна быть больше значения 25, разделенного на измеренное значение  $K$ , если только нельзя доказать, что был использован изоляционный материал большей толщины.

Толщина изоляции (мм)  $< 25/K$ .

Для дополнительного разъяснения в справочник предлагается включить рисунки.

## **Последствия**

9. Настоящее предложение ни с какими финансовыми последствиями для промышленности не сопряжено. В результате его принятия измеряемое значение коэффициента  $K$  некоторых конструкций автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке немного возрастет по той причине, что при расчетах будет учитываться меньшая площадь наружной поверхности.

10. Это предложение позволит обеспечить соответствие измерений, проводимых на автомобилях-фургонах без окон в грузовом отсеке различными инженерами и испытательными станциями, и избежать нереальных результатов испытаний. В таком случае изготовители/сборщики кузовов будут уверены в том, величина конкретного коэффициента  $K$  не зависит от испытательной станции или от лица, проводящего испытания.

---