



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

Женева, 3–5 сентября 2012 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к Сводной резолюции
о конструкции транспортных средств****Предложение по поправке 2 к Сводной резолюции
о конструкции транспортных средств****Представлено экспертом от Российской Федерации⁶**

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Российской Федерации для обновления Сводной резолюции о конструкции транспортных средств ООН (СР.3 ООН) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2). Данное предложение касается: i) технических требований относительно дорожных тягачей категории G, ii) технических требований относительно формулирования предписаний, касающихся шума, iii) изменения метода измерения шума внутри транспортного средства и iv) рекомендованных допустимых уровней шума внутри транспортного средства. Изменения к нынешнему тексту СР.3 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

⁶ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. Предложение

Пункт 2.8.2.2 изменить следующим образом:

"2.8.2.2 Механические транспортные средства, кроме указанных в пункте 2.8.2.1, должны быть загружены до технической допустимой максимальной массы, устанавливаемой изготовителем. **Дорожные тягачи проверяются вместе с прицепами или полуприцепами, для буксировки которых они предназначены. Прицепы и полуприцепы должны быть загружены до технической допустимой максимальной массы, устанавливаемой изготовителем**".

Пункт 3, таблица, изменить следующим образом:

"3. ...

Правила №	Название	L ₁	L ₂	L ₃	L ₄	L ₅	L ₆	L ₇	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Тракторы (Т)	ВПГ	
																			
117	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения шин в отношении звука, издаваемого ими при качении, и/или их сцепления на мокрых поверхностях и/или сопротивления качению								x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
...	...																				

"

Пункт 4, таблица, изменить следующим образом:

"4. ...

Аспект		Соответствующие документы		
		Правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года	Рекомендации	Стандартные приложения
...	
C.	Звуковые сигнальные приборы, звуковые сигналы автомобилей	28	См. пункт 8.4.	
...	-	
L.	Пневматические шины и колеса автомобилей транспортных средств	30, 54 , 64, 108, 109 , 117, 124	-	

Аспект		Соответствующие документы		
		Правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года	Рекомендации	Стандартные приложения
М.	Пневматические шины, транспортные средства неиндивидуального пользования	54, 109, 117	-	
...	-	

"

Пункт 6, таблица, изменить следующим образом:

"6. ...

Аспект		Соответствующие документы		
		Правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года	Рекомендации	Стандартные приложения
...	
Е.	Производимый шум, автомобили Шумовое излучение, создаваемое автомобилями и пневматическими шинами, шум внутри автомобилей	51, 59, 117	См. пункт 8.8.	
Г.	Производимый шум, мотоциклы, мопеды Шумовое излучение, создаваемое мотоциклами и мопедами	9, 41, 63, 92	См. пункт 8.8.	
Г.	Соппротивление пневматических шин качению	117		

"

Пункт 8.4 изменить следующим образом:

"8.4 ~~Приборы звуковой сигнализации~~ **Звуковые сигналы велосипедов"**

Пункт 8.4.4 изменить следующим образом:

"8.4.4 К звуковым сигнальным приборам, питаемым электрическим током, не должны предъявляться более строгие требования, чем требования, изложенные **ниже выше**, при том понимании, что настоящая рекомендация не распространяется ни на звуковые сигнальные приборы, которые устанавливаются на транспортных средствах для эксплуатации только в населенных пунктах, ни на использование и характеристики звуковых сигнальных приборов, подающих прерывистые или специальные сигналы".

Пункт 8.8.1.1 изменить следующим образом:

"8.8.1.1 В настоящей рекомендации... для пассажиров.

Настоящая рекомендация не применяется к автомобилям, у которых конструкция крыши и/или стекловолоковые материалы не обеспечивают полной изоляции кабины водителя (отделения для пассажиров) от окружающих условий".

Пункт 8.8.1.2 изменить следующим образом:

"8.8.1.2. Методы измерения уровня звука

Измерение шума, производимого транспортным средством данного типа, производится в соответствии с двумя методами, описанными выше в пункте 8.38 для движущихся и для неподвижных транспортных средств (см. пункт 8.8.2. настоящего документа). Обе измеренные величины указываются в протоколе испытания.

Результаты испытания... в качестве исходных данных".

Включить новый пункт 8.8.1.3 следующего содержания:

"8.8.1.3 Рекомендации относительно допустимого уровня звука внутри автомобилей

Автомобиль	Допустимые уровни звука в дБ (А) ⁷
<p><i>Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров</i></p> <p>Категории М₂ и М₃</p> <p>а) на сиденье водителя 78</p> <p>б) в отделении для пассажиров автобусов классов В, II и III 80</p> <p>с) в отделении для пассажиров автобусов классов А и I 82</p> <p>Категории М₂ и М₃ с двигателем, находящимся перед сиденьем водителя или примыкающим к нему, включая автобусы специального назначения, изготовленные на базе шасси грузовых автомобилей 80</p>	
<p><i>Автомобили, предназначенные для перевозки грузов</i></p> <p>Категория N₁ с массой груженого транспортного средства до 2 т 80</p> <p>Категория N₁ с массой груженого транспортного средства от 2 т до 3,5 т 82</p> <p>Категории N₂ и N₃ 82</p> <p>Категории N₂ и N₃ (грузовые автомобили со спальными местами) 80</p>	
<p>Полуприцепы, предназначенные для перевозки пассажиров</p>	80
<p><i>Троллейбусы</i></p> <p>а) на сиденье водителя 78</p> <p>б) в отделении для пассажиров 82</p>	

⁷ Примечание: допустимые уровни шума для полноприводных автомобилей категорий М₂G, М₃G, N₁G, N₂G и N₃G могут быть превышены не более чем на 1дБ (А).

<i>Автомобиль</i>	<i>Допустимые уровни звука в дБ (А)¹</i>
Транспортные средства с системой пневматического торможения, когда сжатый воздух выпускается из пневматических клапанов после включения тормоза	70

Пункт 8.8.2.1.1 изменить следующим образом:

"8.8.2.1.1 в случае ~~четырёхколёсных~~ транспортных средств **категорий М и N** – метод, описанный в пункте 3.2 приложения 3 к Правилам № 51 (измерение шума, производимого остановленными транспортными средствами: измерение шума вблизи выхлопной трубы)".

Включить *новый пункт 8.8.2.1.2* следующего содержания:

"8.8.2.1.2 В случае транспортных средств категорий L₂, L₄, L₅ [L₆, L₇] – метод, описанный в пункте 3.2 приложения 3 к Правилам № 9 (измерение шума, производимого остановленными транспортными средствами: измерение шума вблизи выхлопной трубы)".

Пункт 8.8.2.1.2 (*прежний*), изменить нумерацию на 8.8.2.1.3, а текст следующим образом:

"8.8.2.1.3 В случае ~~мотоциклов~~ транспортных средств **категории L₃** – метод, описанный в пункте 3.2 приложения 3 к Правилам № 41 (измерение шума, производимого остановленными мотоциклами: измерение шума вблизи выхлопной трубы)".

Пункт 8.8.2.1.3 (*прежний*), изменить нумерацию на 8.8.2.1.4, а текст следующим образом:

"8.8.2.1.4 В случае транспортных средств категории L₁ – метод, описанный в пункте 3.2 приложения 3 к Правилам № 63 (измерение шума, производимого остановленными мопедами: измерение шума вблизи выхлопной трубы)".

Пункт 8.38.1.1 изменить следующим образом:

"8.38.1.1 Для измерения уровня звука внутри транспортного средства должен использоваться высокоточный шумомер или эквивалентная измерительная система, соответствующие требованиям, предъявляемым к приборам класса 1 (включая рекомендованный экран, если он применяется). Эти требования изложены во втором издании публикации Международной электротехнической комиссии (МЭК) "IEC 61672-1:2002: прецизионные шумомеры". Для проведения измерений рекомендуется использовать микрофон с чувствительностью к сигналам, идущим со всех направлений.

Измерения проводятся с использованием резонансной кривой "А", которая также описана в публикации IEC 61672-1:2002:". При использовании системы, включающей периодический контроль уровня звука, взвешенного по шкале "А", показания снимаются не реже чем через 30 мс.

В случае использования альтернативных измерительных приборов их общие электроакустические характеристики должны отвечать соответствующим положениям публикации ИЕС 61672-1:2002 для приборов класса 1".

Пункт 8.38.1.2 изменить следующим образом:

"8.38.1.2 Калибровка всей акустической измерительной системы для целей измерения.

В начале и в конце каждой серии измерений вся акустическая измерительная система проверяется при помощи калибратора звука, отвечающего требованиям к калибраторам звука первого класса точности в соответствии с публикацией ИЕС 60942: 2003. Без какой-либо дополнительной регулировки разность показаний в ходе двух последовательных проверок не должна превышать 0,5 дБ. При превышении этого значения результаты измерений, полученные после предыдущей удовлетворительной проверки, не учитываются".

Пункт 8.38.1.3 изменить следующим образом:

"8.38.1.3 Приборы для измерения скорости

Частота вращения двигателя измеряется при помощи приборов с точностью $\pm 2\%$ или выше при частотах вращения двигателя, требующихся для проведения измерений.

Скорость автотранспортного средства измеряется при помощи приборов с точностью не менее $\pm 0,5$ км/ч, если используются устройства непрерывного измерения.

Если производятся независимые измерения скорости, то такие приборы должны отвечать требованиям в отношении точности не менее $\pm 0,2$ км/ч".

Пункт 8.38.1.4 изменить следующим образом:

"8.38.1.4 Метеорологические приборы:

Метеорологические приборы, используемые для наблюдения за окружающими условиями в ходе испытания, включают следующие устройства, отвечающие, по крайней мере, указанным требованиям в отношении точности:

- a) устройство для измерения температуры: $\pm 1^\circ\text{C}$;
- b) устройство для измерения скорости ветра: $\pm 1,0$ м/с;
- c) устройство для измерения барометрического давления: ± 5 гПа;
- d) устройство для измерения относительной влажности: $\pm 5\%$.

Пункт 8.38.1.5 исключить.

Пункт 8.38.2.1 изменить следующим образом:

"8.38.2.1 В ходе испытаний, проводящихся в соответствии с пунктами 8.38.4.2, 8.38.4.4.2, 8.38.4.4.3, все показания шумомера снимаются с использованием временной коррекции "Быстро" ("Fast");

в ходе испытаний, проводящихся в соответствии с пунктами 8.38.4.3, 8.38.4.4.1, все показания шумомера снимаются с использованием временной коррекции "Медленно" ("Slow")."

Пункт 8.38.2.2 исключить.

Пункт 8.38.3.1.2 изменить следующим образом:

"8.38.3.1.2 Температура окружающего воздуха, при которой проводится испытание транспортного средства, должна находиться в пределах от $-5 -10$ до $+35$ °С. Скорость ветра... испытания.

Репрезентативные значения температуры окружающего воздуха, скорости и направления ветра, относительной влажности и барометрического давления регистрируются во время измерения звука и указываются в протоколе испытания".

Пункт 8.38.3.1.3 изменить следующим образом:

"8.38.3.1.3 Уровень фонового шума в отделении для пассажиров (кабине водителя) должен быть на 15 дБ (А) ниже уровня шума, выявляемого в ходе испытаний. Фоновый шум измеряется внутри отделения для пассажиров (кабины водителя), когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии и все системы и устройства, которые могут производить шум, отключены. Фоновый шум измеряется в течение 10 с. непосредственно перед серией испытаний транспортного средства и сразу же после ее проведения. Измерения производятся с помощью тех же микрофонов и в тех же местах установки микрофонов, которые использовались в ходе испытания. Регистрируется максимальный уровень шумового давления, взвешенного по шкале А.

При снятии показаний пиковое значение шума, которое, как представляется, не имеет отношения к характеристикам общего уровня шума, производимого транспортным средством, не учитывается".

Пункт 8.38.3.1.4 изменить следующим образом:

"8.38.3.1.4 Испытание проводится на прямом сухом участке дороги с асфальтобетонным покрытием в оптимальном техническом состоянии. Покрытие испытательной трассы должно быть, по возможности, твердым и ровным, без ям, волнистости или других аналогичных неровностей на поверхности дорожного покрытия, которые могут оказать влияние на уровень шума внутри автомобиля. Уклон и кривизна профиля измеряемого участка не должны превышать 2%. Глубина текстуры, измеренная в соответствии с объемно-метрическим методом (см. стандарт ISO 10844:1994, содержащий описание процедуры измерения) в зоне, по поверхности которой пройдут колеса, должна составлять 0,3–1,0 мм. Проверка данного участка дороги на предмет его соответствия требованиям о глубине текстуры проводится не реже одного раза в год. Число измерительных точек должно быть не менее одной на каждые 100 м. Поверхность должна быть сухой и очищенной от снега, пыли, камней, листьев и т.д. Не допускается проведение измерений при пло-

ких погодных условиях. Должна быть исключена возможность воздействия порывов ветра на результаты измерений".

Включить новый пункт 8.38.3.2.1 следующего содержания:

"8.38.3.2.1 Общие условия:

Автомобили одного и того же типа не должны иметь существенных различий в плане внутреннего шума в контексте следующих аспектов:

- a) конструкция кузова, местонахождение двигателя;
- b) длина и ширина автомобиля;
- c) тип двигателя (искровое зажигание или внутреннее сгорание, двухтактный или четырехтактный, поршневой или роторный), тип и конструкция систем подачи топлива и выпуска газа, номинальная или максимальная мощность и соответствующая частота вращения коленвала, тип электродвигателя и т.д.;
- d) наличие вспомогательных систем, которые не являются необходимыми для обеспечения движения, но используются в процессе движения (система подогрева, система кондиционирования воздуха и вентиляции в отделении для пассажиров, называемая далее системой вентиляции);
- e) конструкция трансмиссии (с точки зрения типа коробки передач, конечной передачи, распределительной коробки, демультипликатора), количество передач и передаточные числа;
- f) другие системы, которые могут производить шум внутри транспортного средства.

Если автомобиль оснащен демультипликатором с ручным управлением и/или на транспортном средстве имеется более одного ведущего моста, то рычаг управления должен быть установлен в то положение, которое используется при обычных условиях движения в городе. Дополнительные устройства, используемые для движения или стоянки, отключаются.

Во время проведения измерений передвижные сиденья устанавливаются в промежуточное положение. Если спинка сиденья поддается регулировке, то она устанавливается в удобное для водителя положение".

Пункты 8.38.3.2.1 и 8.38.3.2.1.1 (прежние), изменить нумерацию на 8.38.3.2.2 и 8.38.3.2.2.1.

Пункт 8.38.3.2.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 8.38.3.2.2.2, а текст следующим образом:

"8.38.3.2.2.2 Используемые шины должны соответствовать типу, указанному изготовителем транспортного средства. Если использование на транспортном средстве шин высокой проходимости необязательно, то устанавливаются шины для движения по автомобильным дорогам. ~~Износ шин должен быть весьма незначительным, однако не~~

~~меньше износа, вызванного 300 километровым пробегом. Допустимый износ шин не должен превышать 30% от первоначальной высоты протектора. Тип шин ... балансировку колес".~~

Пункт 8.38.3.2.1.3 (*прежний*), изменить нумерацию на 8.38.3.2.2.3, а текст следующим образом:

"8.38.3.2.2.3 Если радиаторы для охлаждения двигателя оборудованы такими устройствами, как заслонки, то измерения производятся при открытых заслонках. **Если на автомобиле имеются жалюзи радиатора с ручным управлением, то эти жалюзи должны находиться в полностью открытом положении.**

~~В обычных условиях проведения испытания вентилятор должен функционировать нормально; если транспортное средство оборудовано автоматической заслонкой и/или вентилятором, то их рабочее положение указывается в протоколе испытания. Если на автомобиле имеются жалюзи и/или вентилятор системы охлаждения двигателя оснащен автоприводом, то испытания проводятся, когда такие устройства функционируют в автоматическом режиме".~~

Пункты 8.38.3.2.2 и 8.38.3.2.2.1 (*прежние*) изменить следующим образом:

"8.38.3.2.3 Загрузка транспортного средства

~~8.38.3.2.2.1~~ Транспортное средство должно быть порожним. В кабинах грузовых автомобилей..."

Пункт 8.38.3.2.3 (*прежний*), изменить нумерацию на 8.38.3.2.4, а текст следующим образом:

"8.38.3.2.4 Отверстия, окна, вспомогательное оборудование

Такие **приспособления**, учитываемые в процессе измерений при движении транспортного средства, как люки, все окна и вентиляционные отверстия для впуска или выпуска воздуха, должны быть по возможности закрыты; **парусиновая крыша кузова должна быть установлена.** ~~Такое вспомогательное оборудование, как стеклоочистители ветрового стекла и вентиляторы обогрева и/или вытяжные вентиляторы или установки для кондиционирования воздуха, во время проведения испытания должны быть отключены.~~ **В протоколе испытания указываются условия эксплуатации любого автоматического вспомогательного оборудования.**

При измерении уровня шума в соответствии с пунктами 8.38.4.2, 8.38.4.3, 8.38.4.4.2, 8.38.4.4.3 системы вентиляции, обогрева или кондиционирования воздуха отключаются, если это возможно. Если эти системы отключить нельзя, то они должны функционировать в режиме минимальной эксплуатации".

Пункт 8.38.4.1.1 изменить следующим образом:

"8.38.4.1.1 Измерения в соответствии с пунктами 8.38.4.2–8.38.4.4 проводятся в каждом месте установки микрофона не менее трех раз. Эти результаты рассчитываются в качестве среднего арифметического с округлением до ближайшего целого числа. Если разница между максимальным и минимальным уровнем шума в определенной точке превышает 2 дБ (А), то испытание повто-

ряется. Конечным результатом измерения уровня шума в отделении для пассажиров служит максимальное значение по всем точкам измерения".

Пункт 8.38.4.12 изменить следующим образом:

"8.38.4.1.2 В протоколе испытания указывается наличие слышимых чистых тонов или шума, имеющего четко выраженный импульсный характер".

Пункты 8.38.4.1.3–8.38.4.1.5 исключить:

Пункт 8.38.4.2.1 изменить следующим образом:

"8.38.4.2.1 Процедура испытания является следующей:

Скорость (**первоначальная скорость V_{start}**) транспортного средства и частота вращения двигателя стабилизируются в соответствии с предписанными первоначальными условиями работы.

До достижения устойчивого режима работы полностью и как можно быстрее открывается дроссельная заслонка, которая остается в этом положении до тех пор, пока не будут достигнуты либо **90 процентов⁸** частоты вращения двигателя, при которой двигатель развивает максимальную мощность, указанную изготовителем транспортного средства ("частота вращения при максимальной мощности"), либо скорость движения **120 км/ч** в зависимости от того, какой из этих показателей меньше (**конечная скорость ускорения V_{finish}**).

Измеряется максимальный уровень звука, зарегистрированный в ходе ускорения автомобиля на этапе от V_{start} до V_{finish} ".

Пункт 8.38.4.2.2.1 изменить следующим образом:

"8.38.4.2.2.1 Транспортное средство ~~с ручной коробкой передач с механической коробкой передач с устройством ручного управления~~".

Включить новые пункты 8.38.4.2.2.1.4 и 8.38.4.2.2.1.5 следующего содержания

"8.38.4.2.2.1.4 Если на наивысшей передаче автомобиль (с порожней массой, включающей массу водителя и испытателя) развивает максимальную скорость, которая ниже скорости, соответствующей 90 процентам⁸ максимальной мощности двигателя, и меньше 120 км/ч, то включается менее высокая передача, которая, однако, не должна быть ниже третьей*. Первоначальная скорость V_{start} должна соответствовать минимальной частоте вращения коленвала, при которой обеспечивается постоянное увеличение его частоты вращения, когда педаль акселератора отжата до упора; вместе с тем эта частота вращения не должна быть ниже 45 процентов частоты, соответствующей режиму максимальной мощности двигателя. Ускорение должно продолжаться до достижения автомобилем конечной скорости V_{finish} , соответствующей 90 процентам режима максимальной мощности двигателя.

⁸ Если частота вращения коленвала при максимальной мощности двигателя превышает $6\,000\text{ мин}^{-1}$, то ускорение обуславливается 80-процентным показателем частоты вращения при максимальной мощности двигателя.

* Примечание секретариата: данный аспект надлежит прояснить.

8.38.4.2.1.5 Если автомобиль категории M₂, M₃, N₂ или N₃ оборудован ограничителем скорости, не позволяющим развивать скорость, соответствующую 90 процентам режима максимальной мощности двигателя на наивысшей передаче, то в таком случае необходимо выбрать менее высокую передачу и обеспечить ускорение на уровне от 45 процентов до 90 процентов режима максимальной мощности двигателя".

Включить новые пункты 8.38.4.2.3.2 и 8.38.4.2.3.3 следующего содержания:

8.38.4.2.3.2 Автомобили, оборудованные автоматической коробкой передач, не позволяющей выбирать передачи вручную, испытываются в режиме автоматического выбора передачи.

8.38.4.2.3.3 Транспортное средство с автоматической коробкой передач, допускающей выбор передачи вручную

Транспортные средства, оборудованные автоматической коробкой передач, допускающей выбор передачи вручную, испытываются только в режиме выбора передачи вручную. Данный метод используется, если в режиме выбранной передачи движение транспортного средства возможно.

Выбирается наивысшая передача (не ниже второй), если в коробке передач предусмотрено четыре передачи, и не ниже третьей, если в коробке передач предусмотрено пять или более передач), позволяющая автомобилю двигаться со скоростью не более 120 км/ч и при частоте вращения коленвала, соответствующей 90 процентам⁸ режима максимальной мощности двигателя. Достигнутая скорость регистрируется в качестве конечной скорости ускорения (V_{finish})".

Включить новые пункты 8.38.4.2.4 следующего содержания:

"8.38.4.2.4 Транспортные средства всех категорий с электроприводом и троллейбусы

В случае автомобилей всех категорий с электроприводом и троллейбусов первоначальная скорость V_{start} считается равной 45 процентам максимальной скорости, указанной изготовителем. Ускорение осуществляется до достижения конечной скорости V_{finish}, соответствующей 90 процентам максимальной скорости, указанной изготовителем".

Пункт 8.38.4.2.4 (прежний), изменить нумерацию на 8.38.4.2.5, а текст следующим образом:

"8.38.4.2.4 Если ... отключают.

В ходе испытания в конце ускорения необходимо достичь максимальной скорости транспортного средства и частоты вращения коленвала. Измерения производятся в самом начале на скорости V_{start}, соответствующей 45 ±5% режиму максимальной мощности двигателя, а скорость V_{finish} автомобиля не должна превышать 60 км/ч. При ускорении должна быть исключена возможность принудительного понижения передачи (перевода на пониженную передачу).

Если коробка передач переключается на более высокую передачу до достижения скорости, соответствующей 90 процентам⁸ режима максимальной мощности двигателя, либо скорости 120 км/ч, то в качестве конечной скорости ускорения V_{final} регистрируется скорость, которая на 5 процентов ниже скорости, при которой происходит переключение передачи".

Включить новый пункт 8.38.4.2.6 следующего содержания:

"8.38.4.2.6 Если автомобиль категории M₂, M₃, N₂ или N₃ оснащен ограничителем скорости, препятствующим развитию скорости, соответствующей 90 процентам⁸ режима максимальной мощности двигателя, то в этом случае необходимо ускорение до достижения скорости, которая на 5 процентов ниже скорости, при которой срабатывает ограничитель скорости".

Пункт 8.38.4.2.5 (прежний) исключить.

Пункты 8.38.4.3–8.38.4.3.2 изменить следующим образом:

"8.38.4.3 Постоянная скорость

8.38.4.3.1 Измерение шума при движении автомобиля на постоянной скорости производится на наивысшей передаче в диапазоне скоростей от 60 км/ч либо 40 процентов максимальной скорости автомобиля, в зависимости от того, какой из этих показателей ниже, до скорости, соответствующей 80 процентам максимальной скорости, но не превышающей 120 км/ч, в зависимости от того, какой из этих показателей ниже.

8.38.4.3.2 Измерения производятся не менее чем при пяти значениях постоянной скорости, округленных до 5 км/ч, а именно при низшем, высшем и промежуточном значении скорости с равными интервалами между ними. В каждой точке измерения и в каждом режиме скорости регистрируется среднее значение показателей, полученных при помощи шумомера в интервале времени не менее 5 секунд".

Включить новые пункты 8.38.4.4–8.38.4.4.3 следующего содержания:

"8.38.4.4 Испытание на остановленном транспортном средстве

8.38.4.4.1 Шум, производимый системами вентиляции

Измерения производятся на остановленном автомобиле с двигателем, работающим на холостых оборотах (минимальная частота вращения на холостых оборотах). В ходе измерений уровня шума, производимого системой вентиляции, кондиционеры, обогреватели или вентиляторы должны функционировать в режиме, соответствующем наиболее высокому уровню шума, указанному изготовителем для непрерывного функционирования, когда автомобиль движется. В каждом месте установки микрофона производится не менее трех измерений. Результаты этих измерений регистрируются в протоколе испытаний.

8.38.4.4.2 Шум, производимый двигателем

8.38.4.4.2.1 Испытания на остановленном транспортном средстве проводятся на нейтральной передаче с двигателем, работающим на холостых оборотах, указанных изготовителем.

8.38.4.4.2.2 Измерения производятся на остановленном автомобиле с двигателем, работающим на холостых оборотах с минимальной частотой вращения, до достижения частоты, равной:

- a) 75% частоты вращения двигателя в режиме максимальной мощности двигателя, если соответствующее значение при этом режиме менее 5 000 мин⁻¹;
- b) 3 750 мин⁻¹, если значение частоты вращения в режиме максимальной мощности двигателя составляет 5 000 мин⁻¹ – 7 500 мин⁻¹;
- c) 50% частоты вращения в режиме максимальной мощности двигателя, если соответствующее значение в этом режиме выше 7 500 мин⁻¹.

Если на автомобиле не может быть обеспечена указанная выше частота вращения коленвала, то в этом случае конечная частота вращения двигателя должна быть на 5 процентов меньше максимальной частоты вращения двигателя для данного режима испытания. Уровень звука измеряется в течение полного периода ускорения, и результатом измерений считаются максимальные значения, зарегистрированные шумомером.

8.38.4.4.3 Шум, производимый в результате выпуска воздуха из пневмоклапанов тормозной системы после приведения их в действие

При измерении уровня звука, производимого при выпуске воздуха из пневмоклапанов после приведения их в действие, регистрируется максимальный уровень шума в дБ (А). Шум, производимый при открытии регулятора давления, измеряется на холостом ходу двигателя при минимальном значении частоты вращения на холостом ходу. Шум, производимый при выпуске воздуха из тормозной системы, регистрируется во время приведения в действие рабочего тормоза и стояночного тормоза. Перед каждым из измерений компрессор должен обеспечить максимально допустимый уровень рабочего давления, после чего двигатель выключается".

Пункт 8.38.5.1.2 изменить следующим образом:

"8.38.5.1.2 Микрофон устанавливается не ближе чем в 0,15 м от стенок, обивки или присутствующих лиц. Данное требование не относится к расстоянию до крыши кабины. Если в ходе измерения требуется присутствие помощника (см. пункт 8.38.6.2), то минимальное расстояние от него до микрофона должно составлять 1 м".

Пункт 8.38.5.2 изменить следующим образом:

"8.38.5.2 Положение микрофона по отношению к сиденью: регулировка сидений и подголовников (см. рисунок 10, 11 ниже)".

Пункт 8.38.6.2.2, изменить нумерацию ссылки на сноску⁷ и самой сноски⁷ на¹⁰.

II. Обоснование

1. Пункт 2.8.2.2: В тексте СР.3 ООН не указывается, как проводить испытания дорожных тягачей, предназначенных для буксировки полуприцепов (с по-

луприцепом или без полуприцепа) для отнесения их к категории G. Они могут быть испытаны без полуприцепа – в таком виде они практически не используются на дорогах – и ошибочно включены в категорию G, хотя их основное назначение состоит в буксировке полуприцепов на дорогах общего пользования. Предлагаемое изменение исключает возможность ссылки на тягачи как на транспортные средства категории G.

2. *Пункт 3:* Данное предложение позволяет указать, что столбик "Тракторы" касается транспортных средств категории T, и исправить наименование Правил № 117 ООН.

3. *Пункт 4:* Данное предложение позволяет получить более подробную информацию об областях применения правил ООН, касающихся шума, производимого транспортными средствами.

4. *Пункт 8.8.1 и его подпункты:* В этих пунктах рекомендованы предельные значения шума внутри транспортного средства. Эти данные будут полезны при технической оценке уровня шума внутри транспортного средства с учетом метода, указанного в пункте 8.38. Предельные значения установлены как для места работы водителя, так и для пассажирского отделения. Предлагаемые значения основаны на статистических данных, полученных в процессе многочисленных измерений, проводившихся в Российской Федерации во время омологации транспортных средств в рамках национальной системы сертификации транспортных средств. Кроме того, внесены некоторые редакционные исправления.

5. *Пункт 8.8.2 и его подпункты:* Данные технические требования касаются шума, производимого трехколесными транспортными средствами во время их эксплуатации. Кроме того, предлагается указать категории транспортных средств, установленные в СР.3.

6. *Пункт 8.38 и его подпункты:* Нынешний текст, содержащийся в СР.3 ООН, основан на стандарте ISO 5128, который был разработан в 1980-е годы. Данное предложение касается как технических требований к измерительному оборудованию, так и изменения методов испытания с учетом изменения конструкции транспортных средств за последние десятилетия.
