

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

174-я сессия

Женева, 13–16 марта 2018 года

Пункт 4.6.2 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRB**Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 03
к Правилам № 51 ООН (шум, производимый
транспортными средствами категорий M и N)****Представлено Рабочей группой по вопросам шума***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам шума (GRB) на ее шестьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRB/64, пункт 10). В его основу положено приложение II к докладу. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2018 года. В ноябре 2017 года WP.29 приняла к сведению, что GRB рассмотрит приведенные ниже поправки на своей сессии в январе 2018 года и что любые возможные изменения будут в порядке исключения представлены WP.29 в качестве исправления или добавления к настоящему документу (ECE/TRANS/WP.29/2017/1135, пункт 36).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Дополнение 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

Пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Область применения

Настоящие Правила содержат положения, касающиеся звука, издаваемого автотранспортными средствами, и применяются к транспортным средствам категорий М и N¹.

Технические требования, приведенные в настоящих Правилах, имеют целью воспроизвести уровни звука, издаваемого транспортными средствами в нормальных условиях городского движения.

Настоящие Правила предусматривают также дополнительные положения об уровне звука для транспортных средств категорий М₁ и N₁ в условиях вождения, которые характеризуются крайне высоким ускорением в расширенном диапазоне скоростей и являются репрезентативными для городского и пригородного движения».

Пункт 2.8.1 изменить следующим образом:

«2.8.1 Если в условиях проведения испытания, указанных в приложении 3 к настоящим Правилам, действуют два или более источника движущей силы, то общую 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 приложении 3 к настоящим Правилам.

За соответствующее значение мощности в случае двигателей, помимо двигателей внутреннего сгорания, принимают мощность, указанную изготовителем транспортного средства».

Пункт 2.24, таблица, изменить следующим образом и добавить в конце новые строки:

«2.24 Таблица обозначений

Обозначение	Единица измерения	Приложение	Пункт	Пояснение
...
ВВ'	—	Приложение 3	3.1.1	линия, расположенная перпендикулярно к направлению движения транспортного средства на расстоянии 10 м за линией РР'
V _{AA'}	км/ч	Приложение 3	3.1.2.1.2	скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой линии (см. определение контрольной точки в пункте 2.11); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой

Обозначение	Единица измерения	Приложение	Пункт	Пояснение
V _{ВВ'}	км/ч	Приложение 3	3.1.2.1.2	скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой или задней частью транспортного средства линии ВВ' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой
V _{РР'}	км/ч	Приложение 3	3.1.2.1.2	скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой линии РР' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой
...
m _t (2 axles, virtual)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	испытательная масса виртуального транспортного средства с двумя осями (4x2 или 4x4)
V _{rf}	—	Приложение 3	2.2.7.4	транспортное средство, имеющее более двух осей и представляющее семейство транспортных средств
m _{unladen} (2 axles, virtual)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	масса порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями
m _{xload} (2 axles, virtual)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	дополнительный груз для виртуального транспортного средства с двумя осями
m _{ac ra max} (chosen)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	технически допустимая максимальная масса груженого транспортного средства для выбранной задней оси, как определено в пункте 2.2.7.4 приложения 3

»

Включить *новые пункты 2.27 и 2.28* следующего содержания:

- «2.27 "принудительное понижение передачи" означает инициируемый водителем автоматизированный перевод передачи в условия испытания, находящиеся за пределами конкретных целевых условий для транспортного средства, как определено в приложении 3.
- 2.28 "предотвращение перехода на более низкую передачу" означает меру, используемую изготовителем транспортного средства для обеспечения того, чтобы транспортное средство испытывалось в

конкретных установленных для него целевых условиях, как определено в приложении 3 и приложении 7».

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

«3.3 В случае применения пункта 2.2.2 техническая служба, проводящая испытания на официальное утверждение, по согласованию с изготовителем выбирает – в качестве репрезентативного для соответствующего типа – транспортное средство, отвечающее техническим требованиям, изложенным в пункте 3.1.2.2 приложения 3».

Пункт 6.2.3 изменить следующим образом:

«6.2.3 Дополнительные положения об уровне звука

Дополнительные положения об уровне звука (ДПУЗ) применяются только к транспортным средствам категорий M₁ и N₁, оснащенным двигателем внутреннего сгорания.

...

В целях определения внешнего уровня звука в ходе испытания на официальное утверждение типа любая электрическая система повышения четкости звука должна быть включена».

Пункт 11.6 изменить следующим образом:

«11.6 До 30 июня 2022 года транспортные средства, оснащенные серийной гибридной системой тяги с двигателем внутреннего сгорания без механического соединения с трансмиссией, не подпадают под действие требований пункта 6.2.3 выше».

Приложение 1,

Добавление 1, пункт 2.3.3 изменить следующим образом:

«2.3.3 Если применимо, дистанция предускорения I_{PA} (расстояние в метрах, пройденное с момента нажатия на акселератор до достижения линии AA'). Если дистанция предускорения варьируется в зависимости от передачи, то ее необходимо указывать для каждой передачи».

Добавление 2,

Включить *новый пункт 0.2* следующего содержания:

«0.2 Тип: »

Существующие пункты 0.2–0.6, изменить нумерацию на 0.3–0.7 соответственно.

Включить *новый пункт 3.2.6* и *соответствующие подпункты* следующего содержания:

«3.2.6 Система(ы) наддува

3.2.6.1 Марка(и):

3.2.6.2 Тип(ы): »

Приложение 3,

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 ...

Метеорологические приборы следует размещать вблизи испытательной площадки на высоте $1,2 \pm 0,02$ м. Измерения проводят при температуре окружающего воздуха в пределах от 5° до 40 °С.

Признаются также результаты испытаний, проведенных по просьбе изготовителя при температурах ниже 5 °С.

...»

Пункт 2.2.1, таблицу изменить следующим образом:

«2.2.1 ...

Категория транспортного средства	Испытательная масса транспортного средства
M ₁	Испытательная масса m_t транспортного средства должна быть в пределах $0,9 m_{ro} \leq m_t \leq 1,2 m_{ro}$
N ₁	Испытательная масса m_t транспортного средства должна быть в пределах $0,9 m_{ro} \leq m_t \leq 1,2 m_{ro}$
N ₂ , N ₃	<p>$m_{target} = 50 \text{ [кг/кВт]} \times P_n \text{ [кВт]}$</p> <p>Дополнительный груз m_{xload}, необходимый для обеспечения целевой массы m_{target} транспортного средства, помещают над задней(ими) осью(ями).</p> <p>Если испытательная масса m_t равна целевой массе, то испытательная масса m_t должна быть в пределах $0,95 m_{target} \leq m_t \leq 1,05 m_{target}$.</p> <p>Совокупная величина дополнительного груза и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства $m_{ra \text{ load unladen}}$ ограничена 75% технической допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства $m_{ac \text{ ra max}}$.</p> <p>Если испытательная масса m_t меньше, чем целевая масса m_{target}, то допуск на испытательную массу составляет $\pm 5\%$.</p> <p>Если центр тяжести дополнительного груза нельзя разместить по центру задней оси, то испытательная масса m_t транспортного средства не должна превышать суммарной нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства $m_{fa \text{ load unladen}}$ и заднюю ось порожнего транспортного средства $m_{ra \text{ load unladen}}$ плюс дополнительная нагрузка m_{xload} и масса водителя m_d.</p> <p>Испытательная масса транспортных средств, имеющих более двух осей, должна быть такой же, как и у транспортного средства с двумя осями.</p> <p>Если масса порожнего транспортного средства $m_{unladen}$, имеющего более двух осей, превышает испытательную массу транспортного средства с двумя осями, то такое транспортное средство испытывают без дополнительного груза.</p> <p>Если масса $m_{unladen}$ транспортного средства с двумя осями превышает целевую массу, то такое транспортное средство испытывают без дополнительного груза.</p>
M ₂ ($M \leq 3\,500 \text{ kg}$)	Испытательная масса m_t транспортного средства должна находиться в пределах $0,9 m_{ro} \leq m_t \leq 1,2 m_{ro}$.
Комплектное M ₂ ($M > 3\,500 \text{ кг}$), M ₃	Если испытания проводят на комплектном транспортном средстве с кузовом, то $m_{target} = 50 \text{ [кг/кВт]} \times P_n \text{ [кВт]}$ рассчитывают либо в соответствии с указанными выше условиями (см. категорию N ₂ , N ₃), либо испытательная масса m_t транспортного средства должна находиться в пределах $0,9 m_{ro} \leq m_t \leq 1,1 m_{ro}$.

Категория транспортного средства	Испытательная масса транспортного средства
Некомплектное M_2 ($M > 3\,500$ кг), M_3	<p>Если испытания проводят на некомплектном транспортном средстве без кузова, то</p> <p>$m_{\text{target}} = 50$ [кг/кВт] $\times P_n$ [кВт] рассчитывают в соответствии с указанными выше условиями (см. категории N_2, N_3),</p> <p>либо</p> <p>испытательная масса m_t транспортного средства должна находиться в пределах $0,9 m_{r0} \leq m_t \leq 1,1 m_{r0}$,</p> <p>где:</p> <p>$m_{r0} = m_{\text{chassis}M_2M_3} + m_{\text{load}M_2M_3}$.</p>

»

Пункт 2.2.6 изменить следующим образом:

«2.2.6 Если транспортное средство оборудовано системой выпуска, содержащей волокнистые материалы, то в этом случае до испытания может потребоваться соответствующее испытание на кондиционирование. При этом должны выполняться положения пункта 1 приложения 4 наряду с требованиями, указанными на графике (рис. 2) в добавлении к приложению 4».

Пункт 2.2.7.1 изменить следующим образом:

«2.2.7.1 Расчет дополнительного груза

...

В этом случае испытательная масса транспортного средства меньше, чем целевая масса:

$$m_t < m_{\text{target}} \quad (13)$$

Допуск на испытательную массу m_t составляет $\pm 5\%$ ».

Включить *новый пункт 2.2.7.4* следующего содержания:

«2.2.7.4 Расчет испытательной массы виртуального транспортного средства с двумя осями:

Если семейство транспортных средств не представлено транспортным средством с двумя осями, поскольку оно физически отсутствует, это семейство может быть представлено транспортным средством, имеющим более двух осей (vrf). В этом случае испытательная масса виртуального транспортного средства с двумя осями (m_t (2 axles virtual)) может быть рассчитана нижеследующим образом:

Для расчета массы порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями ($m_{\text{unladen (2 axles virtual)}}$) используют измеренное значение нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (vrf) (m_{fa} (vrf) load unladen), и измеренное значение нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (m_{ra} (vrf) load unladen), и выбирают ту ось, которая несет наибольшую нагрузку.

Если транспортное средство (vrf) имеет более одной передней оси, то выбирают ту переднюю ось, которая несет наибольшую нагрузку в случае порожнего транспортного средства.

$$\rightarrow m_{\text{unladen (2 axles virtual)}} = m_{fa} \text{ (vrf) load unladen} + m_{ra} \text{ (vrf) load unladen}$$

$$\rightarrow m_{\text{load (2 axles virtual)}} = m_{\text{target}} - (m_d + m_{\text{unladen (2 axles virtual)}}).$$

С учетом требования о том, что совокупная величина дополнительного груза ($m_{xload(2\text{ axles virtual})}$) и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства $m_{ra(vrf)\text{ load unladen}}$ не должна превышать 75% технически допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства $m_{ac\ ra\ max(2\text{ axles virtual})}$, значение $m_{ac\ ra\ max(2\text{ axles virtual})}$ следует выбирать таким образом, чтобы оно являлось репрезентативным для задней оси в наивысшем прогнозируемом объеме производства в пределах производственных отклонений, а технически допустимая максимальная нагрузка на заднюю ось груженого транспортного средства ($m_{ac\ ra\ max(chosen)}$) для семейства транспортных средств соответствовала указанной изготовителем.

$$\rightarrow m_{ac\ ra\ max(4x2\text{ virtual})} = m_{ac\ ra\ max(chosen)}$$

Если $m_{xload(2\text{ axles virtual})} \leq 0,75 m_{ac\ ra\ max(chosen)} - m_{ra(vrf)\text{ load unladen}}$,

то

$$m_t(2\text{ axles virtual}) = m_{xload(2\text{ axles virtual})} + m_d + m_{fa(vrf)\text{ load unladen}} + m_{ra(vrf)\text{ load unladen}}$$

и

$$m_t(2\text{ axles virtual}) = m_{target}$$

Если $m_{xload(2\text{ axles virtual})} > 0,75 m_{ac\ ra\ max(chosen)} - m_{ra(vrf)\text{ load unladen}}$,

то

$$m_t(2\text{ axles virtual}) = 0,75 m_{ac\ ra\ max(chosen)} + m_d + m_{fa(vrf)\text{ load unladen}}$$

и

$$m_t(2\text{ axles virtual}) < m_{target}$$

Испытательную массу транспортного средства, имеющего более двух осей и представляющего семейство транспортных средств, определяют следующим образом:

$$m_t(vrf) = m_t(2\text{ axles virtual}),$$

а дополнительный груз рассчитывают по следующей формуле:

$$m_{xload(vrf)} = m_t(2\text{ axles virtual}) - m_d - m_{unladen(vrf)}$$

Пункт 3.1.2.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.1 Транспортные средства категории M_1 , N_1 и M_2 с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии $\leq 3\,500$ кг:

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

...»

Пункт 3.1.2.1.4 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.4 Выбор передаточных чисел

...

В качестве подспорья для проведения испытания на рис. 4а–4е в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передатки и критерии испытательного прогона для транспортных средств категорий M_1 и M_2 , имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг, и для транспортных средств категории N_1 ».

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 $a_{\text{wot ref}}$ не более $2,0 \text{ м/с}^2$, 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 $2,0 \text{ м/с}^2$, то для целей испытания используют оба передаточных числа. Взвешенный коэффициент по отношению к исходному ускорению $a_{\text{wot ref}}$ рассчитывают следующим образом:

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

- c) если значение ускорения передаточного числа i превышает $2,0 \text{ м/с}^2$, то используют первое передаточное число, позволяющее обеспечить ускорение менее $2,0 \text{ м/с}^2$, 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 $2,0 \text{ м/с}^2$. В остальных случаях никакие другие передаточные числа не используют. Ускорение $a_{\text{wot test}}$, обеспеченное в ходе испытания, используют для расчета коэффициента частичной мощности kP вместо $a_{\text{wot ref}}$;
- 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 $2,5 \text{ км/ч}$, 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 $a_{\text{wot test}}$ 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, его испытывают на передаче i . Полученные значения ($L_{\text{wot } i}$, $n_{\text{wot, BB } i}$, $v_{\text{wot, BB } i}$) регистрируют для целей проведения испытаний, предусмотренных в приложении 7».

Включить *новый пункт* 3.1.2.1.4.3 следующего содержания:

«3.1.2.1.4.3 Транспортные средства, имеющие только одно передаточное число, такие как, среди прочего, аккумуляторные электромобили (АЭМ) и транспортные средства на топливных элементах (ТСТЭ)

Используют положение переключателя передач, которое соответствует движению вперед. Значение ускорения $a_{\text{wot test}}$ рассчитывают в соответствии с указаниями, содержащимися в пункте 3.1.2.1.2.1.

Значение достигнутого ускорения $a_{\text{wot test}}$ должно быть не ниже a_{urban} .

По возможности изготовитель принимает меры с целью не допустить, чтобы значение ускорения $a_{\text{wot test}}$ превышало $2,0 \text{ м/с}^2$.

Затем значение достигнутого ускорения $a_{\text{wot test}}$ используют для расчета коэффициента частичной мощности k_p (см. пункт 3.1.2.1.3) вместо $a_{\text{wot ref}}$ ».

Пункты 3.1.2.1.5 и 3.1.2.1.6 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.5 Испытание на ускорение

Изготовитель определяет положение контрольной точки перед линией AA' при полностью нажатом акселераторе. Производится нажатие (как можно более быстрое) на акселератор в тот момент, когда контрольная точка транспортного средства достигает определенной точки. Акселератор удерживают в нажатом состоянии до тех пор, пока задняя часть транспортного средства не достигнет линии BB'. Затем акселератор максимально быстро отпускают. Снятие показаний не прекращают до тех пор, пока задняя часть транспортного средства не окажется на расстоянии 20 м за линией BB'. Точку полного нажатия на акселератор указывают в добавлении к карточке сообщения (добавление 1 к приложению 1). Техническая служба должна иметь возможность провести предварительное испытание.

Если длина транспортного средства была установлена в соответствии с положениями пункта 3.1.2.1.2, то акселератор удерживают в нажатом состоянии до тех пор, пока контрольная точка не достигнет линии BB' + 5 м в случае транспортных средств с передним расположением двигателя и BB' + 2,5 м в случае транспортных средств с расположением двигателя посередине.

...

3.1.2.1.6 Испытание на постоянной скорости

Испытание на постоянной скорости проводят на той (тех) же передаче(ах), которая(ые) указана(ы) для испытания на ускорение, и при постоянной скорости 50 км/ч с допуском ± 1 км/ч между линиями AA' и BB' или, если это применимо, на скорости, определяемой для испытания на ускорение в соответствии пунктом 3.1.2.1.4.1 d), с допуском ± 1 км/ч между линиями AA' и BB'. ...»

Пункт 3.1.2.2.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.2.1 Выбор передаточных чисел

...

В качестве подспорья для проведения испытания на рис. 5а–5d в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передачи и критерии испытательного прогона для транспортных средств категории M₂, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, и для транспортных средств категорий N₂, M₃ и N₃».

Добавление, графики,

Рис. 3а–3е, изменить нумерацию на 4а–4е соответственно.

Рис. 4а–4d, изменить нумерацию на 5а–5d соответственно.

Рис. 4а (новая нумерация), вместо «блокировка передач (3.1.2.1.4.1) см. рис. 3b, 3с и 3d» читать: «блокировка передач (3.1.2.1.4.1) см. рис. 4b, 4с и 4d».

Рис. 4а (новая нумерация), вместо «без блокировки передач (3.1.2.1.4.2) см. рис. 3е» читать: «без блокировки передач (3.1.2.1.4.2) см. рис. 4е».

Рис. 4b (новая нумерация), вместо «см. случай 1 на рис. 3с» читать: «см. случай 1 на рис. 4с».

Рис. 4b (новая нумерация), вместо «см. случай 2 на рис. 3с» читать: «см. случай 2 на рис. 4с».

Рис. 4с (новая нумерация), вместо «см. случай 3 на рис. 3d» читать: «см. случай 3 на рис. 4d».

Приложение 4,

Пункт 1 изменить следующим образом:

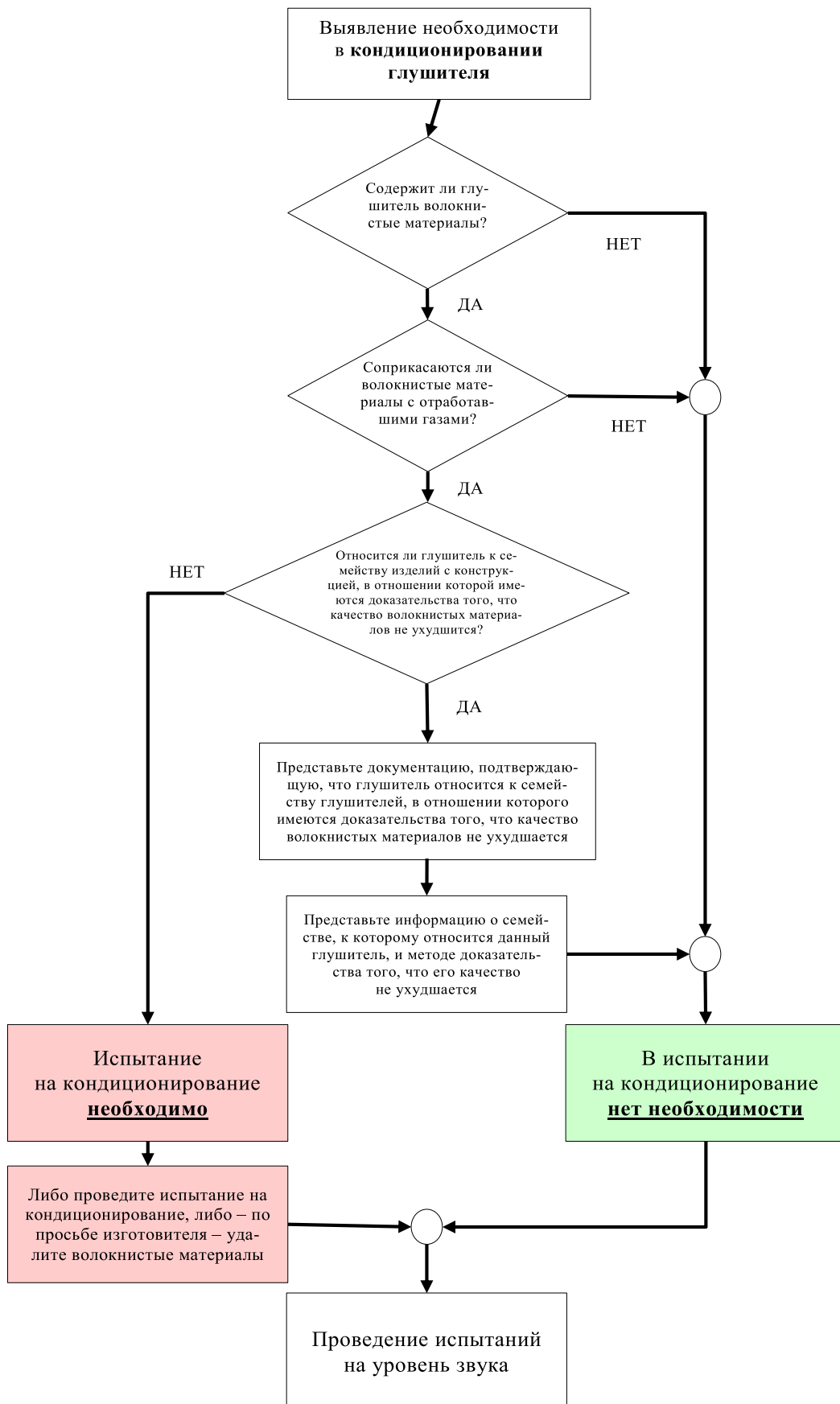
«1. Общие положения

...

Если одно из этих условий не выполнено, то систему глушителя в сборе или ее элементы подвергают обычному кондиционированию с использованием одной из трех схем установки и процедур, описанных ниже, либо – по просьбе изготовителя – глушитель освобождают от волокнистых материалов».

Добавление, включить следующий новый график:

Рис. 2: График для выявления необходимости в проведении испытания на кондиционирование глушителя



Приложение 6,

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

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

Для транспортных средств категорий M_1 , N_1 и M_2 с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии ≤ 3500 кг

- используется 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;
- испытательная масса m_t транспортного средства должна находиться в пределах $0,9m_{го} \leq m_t \leq 1,2m_{го}$ ».

Пункт 3 изменить следующим образом:

«3. Отбор образцов и оценка результатов

Отбирают одно транспортное средство и подвергают его испытаниям, указанным в пункте 2. Если уровень звука испытуемого транспортного средства не превышает предельное значение, указанное в пункте 6.2.2 настоящих Правил и, в соответствующем случае, в пункте 3 приложения 5, более чем на 1 дБ(А), то считают, что данный тип транспортного средства отвечает требованиям настоящих Правил.

...»

Приложение 7,

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

«3.1 Определение анкерной точки

Анкерная точка является одинаковой для каждого передаточного числа k , относящегося к контрольному диапазону в соответствии с пунктом 2.3. Параметры анкерной точки заимствованы из положений приложения 3, касающихся испытания на ускорение:

В том случае, если испытание проводилось с двумя передаточными числами:

L_{anchor} – более высокий уровень звукового давления $L_{wot(i)}$ с левой и правой стороны при передаточном числе i ;

p_{anchor} – усредненное значение $p_{BV,wot}$ по результатам четырех прогонов для передаточного числа i , указанного в приложении 3;

В том случае, если испытание проводилось на одной передаче:

L_{anchor} – более высокий уровень звукового давления L_{wot} с левой и правой стороны при избранном для испытания передаточном числе;

p_{anchor} – усредненное значение $p_{BV,wot}$ по результатам четырех прогонов для выбранного для испытания передаточного числа, указанном в приложении 3;»