



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

177-я сессия

Женева, 12–15 марта 2019 года

Пункт 4.6.2 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

**Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRBP****Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 03
к Правилам № 51 ООН (шум, производимый
транспортными средствами категорий М и N)****Представлено Рабочей группой по вопросам шума и шин***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам шума и шин (GRBP) на ее шестьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRB/66, пункт 5). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2018/10 с поправками, указанными в пункте 5 доклада. 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 2019 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



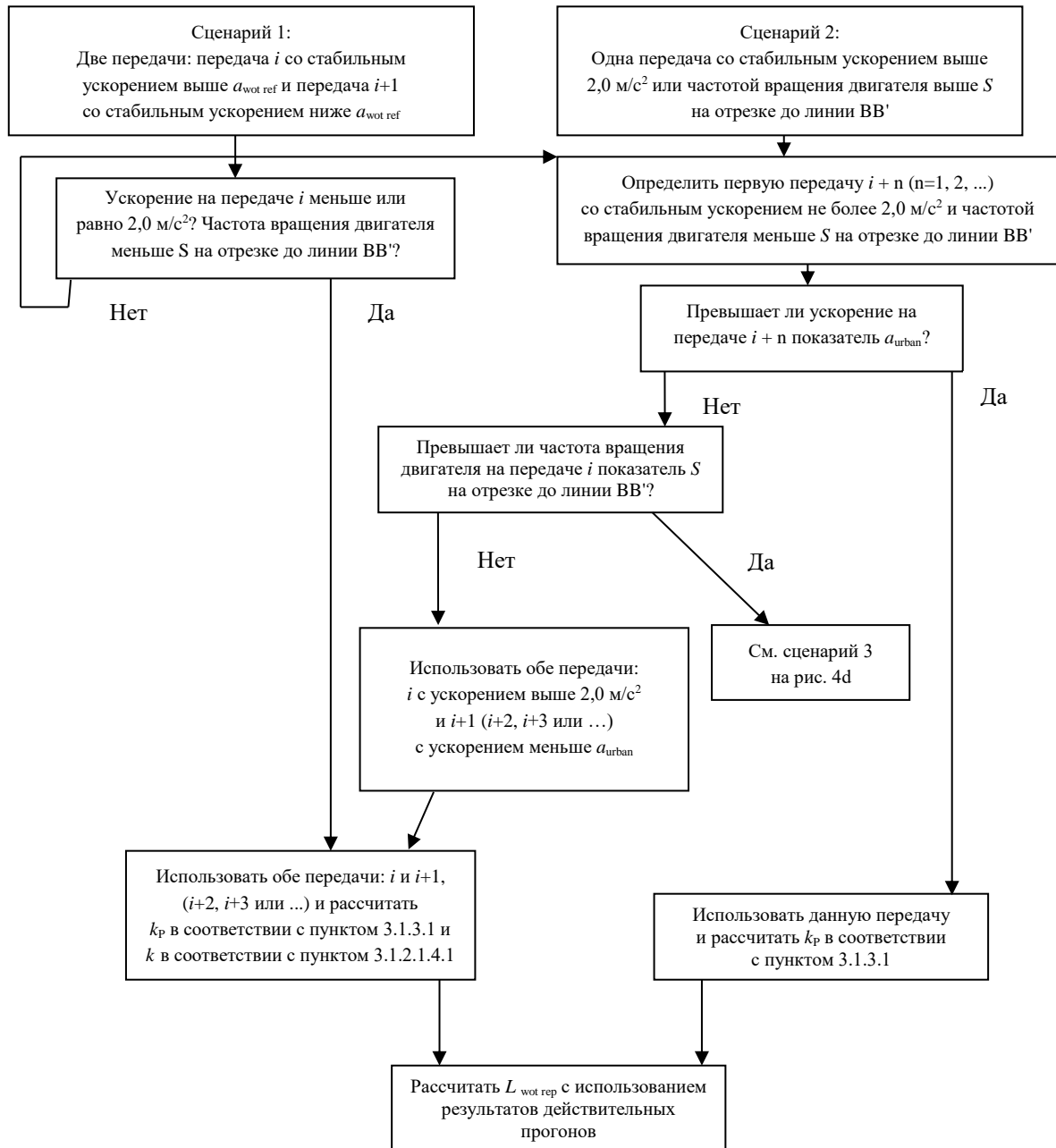
Дополнение 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N)

Приложение 3, добавление

Рис. 4с изменить следующим образом:

«Рис. 4с

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 2»



»

Таблицу 1 изменить следующим образом:

«Таблица 1

Примеры устройств и методов для обеспечения испытания транспортного средства на ускорение в пределах граничных условий

| № | Мера | № метода | Метод | Дополнительные требования |
|---|---|----------|---|---|
| 1 | Блокировка дискретного передаточного числа | 1* | Блокировка дискретного передаточного числа может производиться водителем | нет |
| | | 2 | Возможность выбора дискретного передаточного числа на транспортном средстве предусмотрена, но водитель не может выбрать его самостоятельно. Блокировка может быть активирована изготовителем в виде бортовой (скрытой) функции или при помощи внешнего устройства | нет |
| 2 | Контролируемое управление передаточным числом. Применимо в случае трансмиссий без возможности блокировки либо в том случае, если ни одно из заблокированных передаточных чисел не обеспечивает действительных результатов испытания | 1* | Деактивируется функция принудительного понижения передачи | нет |
| | | 2 | Переключение(я) передачи может (могут) осуществляться во время испытания, причем передаточное число контролируется при помощи внутренней функции или внешнего устройства | Значение ускорения** должно находиться в пределах от a_{urban} до $a_{wot,ref}$, но не должно превышать 2,0 м/с ² |
| 3 | Заданное ускорение с неполной нагрузкой**** | 1 | Ускорение ограничивается механическим устройством | Значение заданного ускорения** должно находиться в пределах от a_{urban} до $a_{wot,ref}$, но не должно превышать 2,0 м/с ² Для целей ДПУЗ** параметры анкерной точки рассчитываются по формуле: $L_{anchor} = (L_{test} - k_p * L_{crs}) / (1 - k_p)$, где $k_p = 1 - a_{test}/a_{wot,ref}$ и $a_{wot,ref}$ соответствует положениям пункта 3.1.2.1.2.4, но не превышает 2,0 м/с ² $n_{anchor} = n_{bb,test} * 3,6 / v_{bb,test} * (a_{wot,ref} * (20 + 2 * 1) + 192,9)^{0,5}$ |
| | | 2 | Внешнее программное обеспечение для ускорения с неполной нагрузкой*** | |
| 4 | Комбинированное решение (режим): этот метод представляет собой сочетание вышеуказанных решений, образующих специальный режим | 1* | Режим на транспортном средстве предусмотрен и может быть выбран водителем самостоятельно | нет |
| | | 2 | Режим на транспортном средстве предусмотрен и может быть активирован только изготовителем при помощи скрытой функции или внешнего устройства | нет |
| | | 3 | Режим на транспортном средстве не предусмотрен, и внешнее программное обеспечение позволяет обойти внутреннее программное обеспечение | Значение ускорения** должно находиться в пределах от a_{urban} до $a_{wot,ref}$, но не должно превышать 2,0 м/с ² |

* Примечание: Это стандартная ситуация, которая уже предусмотрена текстом Правил.

** Применимо к транспортным средствам категорий M₁, N₁ и M₂ массой ≤ 3 500 кг.

*** Неполная нагрузка обеспечивается путем имитации дорожного ограничения на использование акселератора. Вмешательство в процесс управления работой двигателя не допускается.

**** Применимо в отношении транспортных средств категорий M₁, N₁ и M₂ массой ≤ 3 500 кг; для последующего расчета значения L_{urban} в соответствии с приложением 3 значение уровня звука при полностью открытой дроссельной заслонке заменяют значением уровня звука, измеренным при неполной нагрузке.

Вместо значения $a_{wot\ ref}$ для расчета коэффициента частичной мощности k_p используют ускорение, полученное в ходе испытания с неполной нагрузкой.

Этот же принцип используют в рамках процедуры испытания и при обработке данных. Хотя испытание проводят с неполной нагрузкой, используют обозначения x_{wot} (например, L_{wot}, a_{wot} , ...).

Приложение 7, пункт 5.2 изменить следующим образом:

«5.2 Определение передачи α производят следующим образом:

$\alpha = 3$ для механических трансмиссий и для автоматической трансмиссии, испытываемой с блокировкой передаточных чисел и имеющей не более пяти передач;

$\alpha = 4$ для механических трансмиссий и для автоматической трансмиссии, испытываемой с блокировкой передаточных чисел и имеющей 6 и более передач. Если ускорение, рассчитанное на участке от AA до BB + длина транспортного средства, на передаче 4 превышает 1,9 м/с², то выбирают первую повышенную передачу $\alpha > 4$ при ускорении, значение которого меньше или равно 1,9 м/с².

В случае транспортных средств, испытываемых в условиях без блокировки передаточных чисел, передаточное число для дальнейших расчетов определяют на основе результатов испытания на ускорение, предусмотренного в приложении 3, с использованием указанной частоты вращения двигателя и скорости движения транспортного средства на линии BB'».