

20 September 2018

Глобальный регистр

Создан 18 ноября 2004 года в соответствии со статьей 6 Соглашения о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (ECE/TRANS/132 и Corr.1), совершено в Женеве 25 июня 1998 года

Добавление 1: Глобальные технические правила № 15 Организации Объединенных Наций

Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ))

(Введено в Глобальный регистр 20 июня 2018 года)

Поправка 4 – Дополнительное приложение

Предложение и отчет в соответствии с пунктом 6.2.7 статьи 6 Соглашения

- Разрешение на разработку поправки 4 к ГТП № 15 ООН (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44).
- Технический доклад о разработке поправки 4 к ГТП № 15 ООН (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) (ECE/TRANS/WP.29/2018/72), принятый AC.3 на его пятьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/WP.29/1139, пункты 122 и 123).



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

GE.18-15588 (R) 240918 250918



* 1 8 1 5 5 8 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Разрешение на разработку поправки 4 к ГТП № 15 ООН (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ))

А. Справочная информация

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) по всемирным согласованным процедурам испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) была учреждена в 2009 году. Первоначальный график работы и сфера охвата были изложены в документах ECE/TRANS/WP.29/AC.3/26 и Add.1. В них содержится обзор деятельности по ВПИМ, а график работы по каждому из направлений подразделен на три этапа (этап 1 – этап 3). НРГ представила Глобальные технические правила ООН (ГТП ООН), касающиеся ВПИМ, которые были приняты Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) и одобрены Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (АС.3) в марте 2014 года.
2. После введения ГТП № 15 ООН в марте 2014 года в Глобальный реестр был принят документ ECE/TRANS/WP.29/AC.3/39, касающийся предоставления разрешения на дальнейшую деятельность в рамках этапа 1b для решения вопросов, оставшихся неурегулированными после реализации этапа 1a ВПИМ.
3. Работа в рамках этапа 1b ВПИМ была завершена, и в октябре 2015 года были представлены поправки к ГТП № 15 ООН для их рассмотрения на сессии GRPE в январе 2016 года.
4. В то же время существует необходимость включения ГТП № 15 ООН, касающихся ВПИМ, в новые правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года. Предполагаемые дальнейшие шаги по выполнению этой задачи неоднократно обсуждались GRPE и изложены, в частности, в неофициальном документе GRPE-72-18.

В. Предложение

5. Продление мандата НРГ по ВПИМ при финансовой поддержке Европейского союза и Японии позволяет заняться решением оставшихся проблем. Работу на этапе 2 следует начать сразу же после одобрения этого разрешения WP.29 и AC.3 на их сессиях в ноябре 2015 года.
6. Деятельность на этапе 2 должна охватывать следующие аспекты:
 - a) первоначальные пункты, изложенные в документах ECE/TRANS/WP.29/AC.3/26 и Add.1, должны быть сохранены;
 - b) проблемы, которые не были решены на этапе 1b ВПИМ;
 - c) сроки эксплуатации транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания и электромобилей;
 - d) выбросы в результате испарения;
 - e) выбросы при низкой внешней температуре;
 - f) процедура испытания для определения дополнительных выбросов CO₂ и дополнительного расхода топлива при использовании мобильных систем кондиционирования воздуха;
 - g) требования в отношении бортовой диагностики;
 - h) разработка критериев для фактической оценки параметров дорожной нагрузки (см. документ WLTP-12-29-rev.1 (на английском языке));
 - i) прочие вопросы.

7. Кроме того, НРГ по ВПИМ займется включением ГТП № 15, касающихся ВПИМ, в новые правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года.

С. Сроки

8. Деятельность НРГ по этапу 2 ВПИМ следует завершить к 2019 году. Этап 2 будет подразделен на этапы 2a (до июня 2017 года) и 2b (до конца 2019 года). Процесс включения ГТП № 15, касающихся ВПИМ, в новые правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года, в идеале следует закончить к концу 2017 года, однако, если в силу сложившихся обстоятельств возникнет такая необходимость, работа может продолжаться до конца 2019 года без официального изменения мандата.

9. Рабочей группе GRPE следует своевременно рассмотреть вопрос о продлении и расширении мандата НРГ по ВПИМ.

Окончательный доклад о разработке поправки 4 к ГТП № 15 ООН (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ))

А. Мандат

1. Поправка 4 к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 15 ООН была разработана неофициальной рабочей группой (НРГ) по всемирным согласованным процедурам испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) в рамках этапа 2 разработки ГТП № 15. Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) одобрил разрешение на разработку этапа 2 ГТП № 15 на его сессии в июне 2016 года (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44).

В. Цели

2. Включить определения времени срабатывания, времени задержки и времени восстановления в соответствии с ГТП № 4 ООН (выбросы загрязняющих веществ двигателями большой мощности) и ГТП № 11 ООН (выбросы двигателями с воспламенением от сжатия для подвижной техники).

3. Внести улучшения в процедуры переключения передач. В настоящее время n_{rated} означает номинальную частоту вращения двигателя, заявленную изготовителем в качестве частоты вращения двигателя, при которой двигатель развивает максимальную мощность. Эксперты согласились ограничить значение $n_{min_drive_up/down}$ величиной, в два раза превышающей $n_{min_drive_set}$, в то время как нынешний вариант правил позволяет изготовителю применять более высокие значения n_{min_drive} без каких-либо ограничений. Кроме того, поскольку продолжительность фазы холодного запуска зависит от конструкции двигателя и транспортного средства, было решено, что изготовитель должен иметь возможность установить временной интервал и значение n_{min_drive} индивидуально в пределах низкой фазы цикла. Однако временной интервал следует определить таким образом, чтобы он заканчивался фазой остановки, с тем чтобы в случае поездок на короткие расстояния параметр n_{min_drive} не изменялся.

4. Внести единообразие в использование терминов «погрешность», «точность», «разрешающая способность», «допуск», «повторяемость» и «отклонение».

5. Включить двухтопливные транспортные средства и двухтопливные транспортные средства, работающие на газообразном топливе, в соответствии с Правилами № 83 ООН. В ГТП были добавлены определения и новое добавление (приложение 6, добавление 3, Расчет газодинамического коэффициента для газообразного топлива (сжиженный нефтяной газ и природный газ/биометан)).

6. Представить соответствующие положения о массе полезной нагрузки (25 кг плюс масса загрузки транспортного средства), которые до настоящего времени не были четко определены. Дополнительные массы для установки испытательной массы должны применяться таким образом, чтобы распределение веса транспортного средства было приблизительно таким же, как и у транспортного средства с массой в снаряженном состоянии. В случае транспортных средств категории 2 или пассажирских транспортных средств, созданных на базе транспортных средств категории 2, дополнительные массы должны быть указаны на репрезентативной основе и должны быть обоснованы для компетентного органа по его просьбе. Распределение веса транспортного средства регистрируют и используют для всех последующих испытаний с определением дорожной нагрузки.

7. Исправить терминологию, например термин «классы коэффициентов сопротивления качению». Таблицы, относящиеся к классам энергоэффективности с учетом коэффициентов сопротивления качению для шин, были изменены соответствующим образом.

8. Исправить небольшие орфографические и/или пунктуационные ошибки, а также преобразовать структуру отдельных пунктов. Обеспечить сквозную согласованность используемых формулировок и привести текст ГТП к единому формату.
9. Исправить некоторые уравнения и сделать их совместимыми с использованием математических символов в формате «Microsoft Word».
10. Исключить из мониторинга все перезаряжаемые системы хранения электрической энергии (ПСХЭЭ), которые не задействованы в создании тяги транспортных средств.
11. Более четко определить чистоту некоторых газов, таких как азот и синтетический воздух.
12. Более четко определить разницу в массе CO_2 в режиме сохранения заряда между испытанием с наибольшим и наименьшим положительным и отрицательным зарядом электрической энергии.

С. Совещания, проведенные целевыми группами

13. Предлагаемые изменения к поправке 4 к ГТП № 15, перечисленные в разделе II выше, являлись предметом обстоятельного обсуждения и согласования всеми участвующими сторонами в ходе следующих очных или аудио-/веб-совещаний целевых групп (ЦГ):
 - а) девятнадцатое совещание НРГ в июне 2017 года в Женеве;
 - б) ЦГ по динамометрическим испытаниям (одно совещание), ЦГ по новым вопросам (одно совещание), ЦГ по ЭМ (три совещания). Было проведено два аудио-/веб-совещания по вопросам, касающимся подвижных аэродинамических частей кузова, но окончательный текст еще не подготовлен.