



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*****Пересмотр 1**

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам шума и шин (GRBP) на ее шестьдесят восьмой сессии и шестьдесят девятой сессиях (ECE/TRANS/WP.29/GRB/66, пункт 5, и ECE/TRANS/WP.29/GRB/67, пункт 6). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2018/10 с поправками, указанными в пункте 5 доклада, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/9 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/11. 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 ООН 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 М и N)

Включить новые пункты 11.10 и 11.11 следующего содержания:

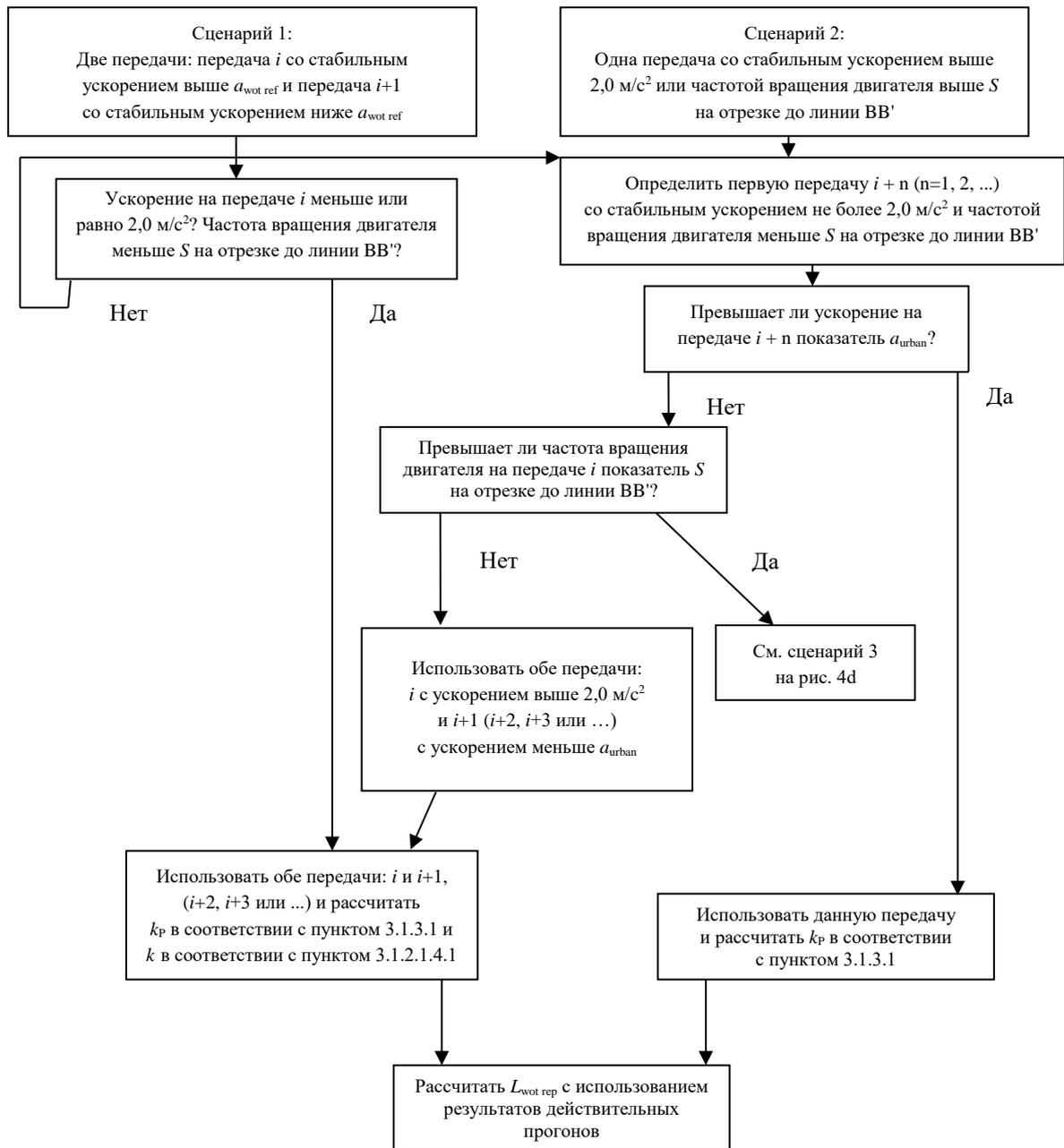
- «11.10** До 1 мая 2020 года дополнение 4 не применяется к существующим официальным утверждениям, первоначально предоставленным до даты вступления в силу дополнения 4.
- 11.11** До 1 мая 2020 года дополнение 5 не применяется к существующим официальным утверждениям, первоначально предоставленным до даты вступления в силу дополнения 5».

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 $2,0 \text{ м/с}^2$
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 $2,0 \text{ м/с}^2$ 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 $2,0 \text{ м/с}^2$
		2	Внешнее программное обеспечение для ускорения с неполной нагрузкой***	$P_{anchor} = n_{bb,test} * 3,6 / V_{bb,test} * (a_{wot,ref} * (20 + 2 * I) + 192,9)^{0,5}$
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 $2,0 \text{ м/с}^2$

* 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'».