|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General16 June 2017RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам шума**

**Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 4–6 сентября 2017 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Правила № 51 (шум, производимый транспортными
средствами категорий M и N):**

**Дополнительные положения, касающиеся уровня звука**

 Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 51

 Представлено неофициальной рабочей группой по дополнительным положениям, касающимся уровня звука[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной рабочей группой (НРГ) по дополнительным положениям, касающимся уровня звука (ДПУЗ), для обновления и пересмотра поправок серии 03 к Правилам № 51. Предлагаемые изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункт 1* изменить следующим образом:

«1. …

 Технические требования, приведенные в настоящих Правилах, нацелены на воспроизведение уровней звука, издаваемого транспортными средствами в нормальных условиях городского движения.

 **Настоящие Правила предусматривают также дополнительные положения, касающиеся уровня звука, для транспортных средств категорий M1 и N1 в условиях вождения, характеризующегося чрезмерными ускорениями и повышенным диапазоном скоростей, что свойственно городским и пригородным перевозкам**».

*Пункт* 2.24*, таблицу* изменить следующим образом:

| *Обозначение* | *Единица измерения* | *Приложение* | *Пункт* | *Пояснение* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| … | … | … | … | … |
| BB’ | – | Приложение 3 | 3.1.1 | линия, расположенная перпендикулярно направлению движения транспортного средства **на расстоянии 10 м за линией РР' ~~и обозначающая конец области измерения уровня звукового давления в ходе испытания~~** |
| … | … | … | … | … |

*Пункт 6.2.3* изменить следующим образом:

«6.2.3 …

 **Любая электрическая система повышения четкости звука должна задействоваться в контексте внешнего уровня звука в ходе испытания на официальное утверждение типа**».

*Приложение 3,*

*Пункт 3.1.2.1* изменить следующим образом:

«3.1.2.1 …

 Направление оси транспортного средства должно как можно более точно соответствовать линии СС' в ходе всего испытания, начиная с приближения к линии АА' до того момента, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию ВВ' **+ 20 м**...»

*Пункт 3.1.2.1.5* изменить следующим образом:

«3.1.2.1.5 …

 Затем акселератор максимально быстро отпускают. **Измерение прекращают, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию ВВ' + 20 м, как это определено в пункте 3.1.2.1…**»

*Приложение 7,*

*Пункт 3.1* изменить следующим образом:

«3.1 Определение анкерной точки

 Анкерная точка является одной и той же для каждого передаточного числа κ, входящего в диапазон контроля в соответствии с пунктом 2.3. Параметры анкерной точки определяют в ходе испытания на ускорение, предусмотренного в приложении 3, следующим образом:

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

 Lanchor − это более высокий уровень звукового давления Lwot,(i) по результатам измерения с левой и правой стороны при передаточном числе i;

 nanchor − это усредненное значение nBB,wot,i по результатам четырех прогонов для передаточного числа i, регистрируемых согласно приложению 3;

 **В том случае, если испытание проводилось на одной передаче:**

 **Lanchor − это более высокий уровень звукового давления Lwot по результатам измерения с левой и правой стороны при избранном для испытания передаточном числе;**

 **nanchor − это усредненное значение nBB,wot по результатам четырех прогонов при выбранном для испытания передаточном числе, указанном в приложении 3;**»

 II. Обоснование

*Пункт 1*

1. Область применения должна быть нейтральной с точки зрения конструкции и должна отражать условия вождения, охватываемые настоящими Правилами.

*Пункт 6.2.3*

2. Это предложение призвано подчеркнуть, что АСЕП применяют к транспортным средствам и их электрической системе повышения четкости звука, в частности к системе звукового предупреждения о присутствии транспортного средства (АВАС) и глушителям, оснащенным системой активного шумоподавления.

*Пункт 2.24 и приложение 3, пункты 3.1.2.1 и 3.1.2.1.5*

3. Это положение расширяет условия испытания для включения оценки звука хлопка из выхлопной трубы. Измерение прекращается, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию DD'. Это позволит должным образом оценить звук хлопка из выхлопной трубы с помощью современных испытательных систем.

*Приложение 7, пункт 3.1*

4. Первоначальная формулировка позволяет использовать в качестве анкерной точки передаточное число, которое может быть исключено из испытания на официальное утверждение типа в приложении 3. Это может произойти в том случае, если ускорение на передаточном числе i превышает 2 м/с².

5. Должна обеспечиваться увязка анкерной точки с тем передаточным числом, которое используется для оценки уровня звука в приложении 3 и охватывается ограничениями, применимыми к результатам испытания в соответствии с приложением 3.

6. Первоначальная формулировка верна для всех испытаний с двумя передаточными числами в соответствии с положениями пункта 3.1.2.1.4 и его подпунктов.

7. В случае испытания с одним передаточным числом требуется предлагаемое дополнительное техническое условие.

1. \* 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 деятельности 3.2) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)