|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | E/ECE/324/Rev.1/Add.82/Rev.5/Amend.3−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.82/Rev.5/Amend.3 | |
|  | |  | 22 February 2017 |

Соглашение

О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний[[1]](#footnote-1)\*

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

Добавление 82 – Правила № 83

Пересмотр 5 – Поправка 3

Дополнение 3 к поправкам серии 07 – Дата вступления в силу: 9 февраля   
2017 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выбросов загрязняющих веществ в зависимости от требований к моторному топливу

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ ECE/TRANS/WP.29/2016/43.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Приложение 4а − Добавление 7*

*Пункты 5.1.1.1−5.1.1.2.7* изменить следующим образом:

«5.1.1.1 Испытательное оборудование и погрешности

Время измеряют с погрешностью менее ±0,1 с.

Скорость измеряют с погрешностью менее ±2%.

Во время испытания истекшее время и скорость транспортного средства измеряют и регистрируют с частотой не менее 1 Гц.

5.1.1.2 Процедура испытания

5.1.1.2.1 Разогнать транспортное средство до скорости, превышающей на 10 км/ч выбранную скорость испытания V.

5.1.1.2.2 Установить коробку передач в нейтральное положение.

5.1.1.2.3 Для каждой контрольной скорости vj измерить время (ΔTaj) замедления транспортного средства со скорости

v2 = vj + Δv км/ч до v1 = vj – Δv км/ч,

где:

Δv равно 5 км/ч

vj каждое из значений контрольной скорости [км/ч], указанных в следующей таблице:



5.1.1.2.4 Провести аналогичное испытание в противоположном направлении: ΔTbj.

5.1.1.2.5 Эти измерения проводят в противоположных направлениях для каждой контрольной скорости vj до тех пор, пока не будет получено не менее трех последовательных пар измерений со статистической погрешностью pj, в процентах, определенной ниже:

,

где:

− статистическая погрешность измерений, выполненных при контрольной скорости vj;

− количество пар измерений;

− среднее время выбега при контрольной скорости vj, в секундах, рассчитанное по уравнению:

где − средняя гармоническая составляющая времени выбега для i-й пары измерений при скорости vj, в секундах [с], рассчитанная по уравнению:

,

где и − значения среднего времени выбега для i-го измерения при контрольной скорости vj, в секундах [с], в противоположных направлениях a и b соответственно;

– стандартное отклонение, в секундах [с], определенное по формуле:

sj

− коэффициент, указанный в следующей таблице:

Коэффициент t как функция n

| *n* | *t* | *t/* | *n* | *t* | *t/* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3 | 4,3 | 2,48 | 10 | 2,2 | 0,73 |
| 4 | 3,2 | 1,60 | 11 | 2,2 | 0,66 |
| 5 | 2,8 | 1,25 | 12 | 2,2 | 0,64 |
| 6 | 2,6 | 1,06 | 13 | 2,2 | 0,61 |
| 7 | 2,5 | 0,94 | 14 | 2,2 | 0,59 |
| 8 | 2,4 | 0,85 | 15 | 2,2 | 0,57 |
| 9 | 2,3 | 0,77 |  |  |  |

5.1.1.2.6 В случае воздействия какого-либо внешнего фактора или действия водителя, которые могут повлиять на ход испытания на измерение дорожной нагрузки, во время измерения при движении в одном из направлений результаты этого измерения и результаты соответствующего измерения при движении в противоположном направлении в расчет не принимаются.

5.1.1.2.7 Суммарные значения сопротивления и при контрольной скорости в направлениях а и b рассчитывают по следующим уравнениям:

и

где:

– общее сопротивление при контрольной скорости (j) в направлении а, измеряемое в ньютонах [Н];

– общее сопротивление при контрольной скорости (j) в направлении b, измеряемое в ньютонах [Н];

− контрольная масса [кг];

Δv − коэффициент дельта скорости vj, рассчитанный в соответствии с пунктом 5.1.1.2.3;

и − значения среднего времени выбега в направлениях a и b соответственно при контрольной скорости vj, в секундах [с], рассчитанные по следующим уравнениям:

и .

5.1.1.2.8 Среднее общее сопротивление вычисляют по следующему уравнению:

5.1.1.2.9 Для каждой контрольной скорости vj рассчитывают мощность (Pj) [кВт] по формуле:

,

где:

– среднее сопротивление при контрольной скорости (j) [Н];

– контрольная скорость (j) [м/с], определенная в пункте 5.1.1.2.3.

5.1.1.2.10 Полную кривую мощности (P) [кВт] как функцию скорости [км/ч] рассчитывают с помощью регрессионного анализа методом наи-меньших квадратов».

*Пункт 5.1.1.2.8 (прежний),* изменить нумерацию на пункт 5.1.1.2.11.

*Пункты 5.1.2.2.5−5.1.2.2.7* изменить следующим образом:

«5.1.2.2.5 Выполнить операции, указанные в пункте 5.1.1.2 настоящего добавления (за исключением пункта 5.1.1.2.4 настоящего добавления), заменив при этом М на I в формуле, приведенной в пункте 5.1.1.2.7 настоящего добавления.

5.1.2.2.6 Отрегулировать тормоз таким образом, чтобы можно было воспроизвести скорректированную мощность (пункт 5.1.1.2.11 настоящего добавления) с учетом разницы массы транспортного средства (М) на треке и используемой массы, эквивалентной инерции испытания (I). Для этого можно рассчитать среднее скорректированное время движения накатом со скорости V2 до V1 на дороге по приведенной ниже формуле и воспроизвести это время на динамометре:

,

где К − значение, указанное в пункте 5.1.1.2.11 выше.

5.1.2.2.7 Определить мощность Ра, которая должна поглощаться динамометром, для того чтобы воспроизвести такую же мощность   
(пункт 5.1.1.2.11 настоящего добавления) для одного и того же транспортного средства в другие дни».

*Пункт 5.2.1.2.7* изменить следующим образом:

«5.2.1.2.7 Средний крутящий момент CT, определенный на треке, корректируют с учетом исходных условий окружающей среды следующим образом:

CTcorrected = K CTmeasured,

где К − значение, указанное в пункте 5.1.1.2.11 настоящего добавления».

1. \* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года. [↑](#footnote-ref-1)