|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | E/ECE/324/Rev.1/Add.50/Rev.3/Amend.3−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.50/Rev.3/Amend.3 |
|  |  | 5 November 2018 |

 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 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

 Добавление 50: Правила № 51 ООН

 Пересмотр 3 – Поправка 3

Дополнение 3 к поправкам серии 03 – Дата вступления в силу: 16 октября 2018 года

 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств, имеющих не менее четырех колес, в отношении излучаемого ими звука

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичными и юридически обязательными текстами являются документы ECE/TRANS/WP.29/2018/7 и ECE/TRANS/WP.29/2018/7/Add.1.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Пункт 1* изменить следующим образом:

 «1. Область применения

 Настоящие Правила содержат положения, касающиеся звука, издаваемого автотранспортными средствами, и применяются к транспортным средствам категорий M и N1.

 Технические требования, приведенные в настоящих Правилах, имеют целью воспроизвести уровни звука, издаваемого транспортными средствами в нормальных условиях городского движения.

 Настоящие Правила предусматривают также дополнительные положения об уровне звука для транспортных средств категорий M1 и N1 в условиях вождения, которые характеризуются крайне высоким ускорением в расширенном диапазоне скоростей и являются репрезентативными для городского и пригородного движения».

*Пункт 2.8.1* изменить следующим образом:

«2.8.1 Если в условиях проведения испытания, указанных в приложении 3 к настоящим Правилам, действуют два или более источника движущей силы, то общую мощность двигателя Pn рассчитывают как арифметическую сумму значений параллельных тяговых двигателей, установленных на транспортном средстве.

 Применяемые параллельные тяговые двигатели представляют собой такие источники энергии, которые в совокупности обеспечивают поступательное движение транспортного средства при испытательных условиях, указанных в приложении 3 к настоящим Правилам.

 За соответствующее значение мощности в случае двигателей, помимо двигателей внутреннего сгорания, принимают мощность, указанную изготовителем транспортного средства».

*Пункт 2.24,* *таблица,* изменить следующим образом и добавить в конце новые строки:

«2.24 Таблица обозначений

| *Обозначение* | *Единицаизмерения* | *Приложение* | *Пункт* | *Пояснение* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| … | … | … | … | … |
| BB' | – | Приложение 3 | 3.1.1 | линия, расположенная перпендикулярно к направлению движения транспортного средства на расстоянии 10 м за линией PP' |
| … | … | … | … | … |
| vAA' | км/ч | Приложение 3 | 3.1.2.1.2 | скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой линии АА' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой |
| vBB' | км/ч | Приложение 3 | 3.1.2.1.2 | скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой или задней частью транспортного средства линии BB' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой |
| vPP' | км/ч | Приложение 3 | 3.1.2.1.2 | скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой линии PP' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой |
| … | … | … | … | … |
| mt (2 axles, virtual) | кг | Приложение 3 | 2.2.7.4  | испытательная масса виртуального транспортного средства с двумя осями (4x2 или 4x4) |
| vrf | – | Приложение 3 | 2.2.7.4 | транспортное средство, имеющее более двух осей и представляющее семейство транспортных средств |
| munladen (2 axles, virtual) | кг | Приложение 3 | 2.2.7.4 | масса порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями |
| mxload (2 axles, virtual) | кг | Приложение 3 | 2.2.7.4 | дополнительный груз для виртуального транспортного средства с двумя осями |
| mac ra max (chosen) | кг | Приложение 3 | 2.2.7.4 | технически допустимая максимальная масса груженого транспортного средства для выбранной задней оси, как определено в пункте 2.2.7.4 приложения 3  |

»

Включить *новые пункты 2.27 и 2.28* следующего содержания:

«2.27 "принудительное понижение передачи" означает инициируемый водителем автоматизированный перевод передачи в условия испытания, находящиеся за пределами конкретных целевых условий для транспортного средства, как определено в приложении 3.

2.28 "предотвращение перехода на более низкую передачу" означает меру, используемую изготовителем транспортного средства для обеспечения того, чтобы транспортное средство испытывалось в конкретных установленных для него целевых условиях, как определено в приложении 3 и приложении 7».

*Пункт 3.3* изменить следующим образом:

«3.3 В случае применения пункта 2.2.2 техническая служба, проводящая испытания на официальное утверждение, по согласованию с изготовителем выбирает – в качестве репрезентативного для соответствующего типа – транспортное средство, отвечающее техническим требованиям, изложенным в пункте 3.1.2.2 приложения 3».

*Пункт 6.2.3* изменить следующим образом:

«6.2.3 Дополнительные положения об уровне звука

 Дополнительные положения об уровне звука (ДПУЗ) применяются только к транспортным средствам категорий M1 и N1, оснащенным двигателем внутреннего сгорания.

 …

 В целях определения внешнего уровня звука в ходе испытания на официальное утверждение типа любая электрическая система повышения четкости звука должна быть включена».

*Пункт 11.6* изменить следующим образом*:*

«11.6 До 30 июня 2022 года транспортные средства, оснащенные серийной гибридной системой тяги с двигателем внутреннего сгорания без механического соединения с трансмиссией, не подпадают под действие требований пункта 6.2.3 выше».

Включить новый пункт 11.9 следующего содержания:

«11.9 До истечения 18-месячного периода после даты вступления в силу дополнения 3 оно не применяется в отношении распространений существующих официальных утверждений, первоначально предоставленных до даты вступления в силу дополнения 3».

*Приложение 1*

*Добавление 1, пункт 2.3.3* изменить следующим образом:

«2.3.3 Если применимо, дистанция предускорения IPA (расстояние в метрах, пройденное с момента нажатия на акселератор до достижения линии AA'). Если дистанция предускорения варьируется в зависимости от передачи, то ее необходимо указывать для каждой передачи».

*Добавление 2*

Включить *новый пункт 0.2* следующего содержания:

«0.2 Тип: »

*Существующие пункты 0.2–0.6,* изменить нумерацию на 0.3–0.7 соответственно.

Включить *новый пункт 3.2.6 и соответствующие подпункты* следующего содержания:

«3.2.6 Система(ы) наддува

3.2.6.1 Марка(и):

3.2.6.2 Тип(ы): »

*Приложение 3*

*Пункт 2.1* изменить следующим образом:

«2.1…

 Метеорологические приборы следует размещать вблизи испытательной площадки на высоте 1,20 ± 0,02 м. Измерения проводят при температуре окружающего воздуха в пределах от 5 °С до 40 °C.

 Признаются также результаты испытаний, проведенных по просьбе изготовителя при температурах ниже 5 °C.

 …»

*Пункт 2.2.1, таблицу* изменить следующим образом:

«2.2.1 …

| *Категория транспортного средства* | *Испытательная масса транспортного средства* |
| --- | --- |
| M1 | Испытательная масса mt транспортного средства должна быть в пределах 0,9 mro ≤ mt ≤ 1,2 mro  |
| N1 | Испытательная масса mt транспортного средства должна быть в пределах 0,9 mro ≤ mt ≤ 1,2 mro  |
| N2, N3 | mtarget = 50 [кг/кВт] × Pn [кВт]Дополнительный груз mxload, необходимый для обеспечения целевой массы mtarget транспортного средства, помещают над задней(ими) осью(ями). Если испытательная масса mt равна целевой массе, то испытательная масса mt должна быть в пределах 0,95 mtarget ≤ mt ≤ 1,05 mtarget.Совокупная величина дополнительного груза и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства mra load unladen ограничена 75% технически допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства mac ra max. Если испытательная масса mt меньше, чем целевая масса mtarget, то допуск на испытательную массу составляет ±5%.Если центр тяжести дополнительного груза нельзя разместить по центру задней оси, то испытательная масса mt транспортного средства не должна превышать суммарной нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства mfa load unladen и заднюю ось порожнего транспортного средства mra load unladen плюс дополнительная нагрузка mxload и масса водителя md.Испытательная масса транспортных средств, имеющих более двух осей, должна быть такой же, как и у транспортного средства с двумя осями.Если масса порожнего транспортного средства munladen, имеющего более двух осей, превышает испытательную массу транспортного средства с двумя осями, то такое транспортное средство испытывают без дополнительного груза.Если масса munladen транспортного средства с двумя осями превышает целевую массу, то такое транспортное средство испытывают без дополнительного груза. |
| M2 (M ≤ 3 500 кг) | Испытательная масса mt транспортного средства должна находиться в пределах 0,9mro ≤ mt ≤ 1,2mro. |
| КомплектноеM2 (M > 3 500 кг), M3 | Если испытания проводят на комплектном транспортном средстве с кузовом, то mtarget = 50 [кг/кВт] x Pn [кВт] рассчитывают либо в соответствии с указанными выше условиями (см. категорию N2, N3), либо испытательная масса mt транспортного средства должна находиться в пределах 0,9 mro ≤ mt ≤ 1,1 mro.  |
| Некомплектное M2 (M > 3 500 кг), M3 | Если испытания проводят на некомплектном транспортном средстве без кузова, тоmtarget = 50 [кг/кВт] x Pn [кВт] рассчитывают в соответствии с указанными выше условиями (см. категории N2, N3),либоиспытательная масса mt транспортного средства должна находиться в пределах 0,9 mro ≤ mt ≤ 1,1 mro,где:mro = mchassisM2M3 + mxloadM2M3.  |

»

*Пункт 2.2.6* изменить следующим образом:

«2.2.6 Если транспортное средство оборудовано системой выпуска, содержащей волокнистые материалы, то в этом случае до испытания может потребоваться соответствующее испытание на кондиционирование. При этом должны выполняться положения пункта 1 приложения 4 наряду с требованиями, указанными на графике (рис. 2) в добавлении к приложению 4».

*Пункт 2.2.7.1* изменить следующим образом:

«2.2.7.1 Расчет дополнительного груза

 …

 В этом случае испытательная масса транспортного средства меньше, чем целевая масса:

 mt < mtarget  (13)

 Допуск на испытательную массу mt составляет ±5%».

Включить *новый пункт 2.2.7.4* следующего содержания:

«2.2.7.4 Расчет испытательной массы виртуального транспортного средства с двумя осями:

 Если семейство транспортных средств не представлено транспортным средством с двумя осями, поскольку оно физически отсутствует, это семейство может быть представлено транспортным средством, имеющим более двух осей (vrf). В этом случае испытательная масса виртуального транспортного средства с двумя осями (mt (2 axles virtual))может быть рассчитана нижеследующим образом:

 Для расчета массы порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями (munladen (2 axles virtual)) используют измеренное значение нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (vrf) (mfa (vrf) load unladen), и измеренное значение нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (mra (vrf) load unladen), и выбирают ту ось, которая несет наибольшую нагрузку.

 Если транспортное средство (vrf) имеет более одной передней оси, то выбирают ту переднюю ось, которая несет наибольшую нагрузку в случае порожнего транспортного средства.

 🡺munladen (2 axles virtual) = mfa (vrf) load unladen + mra (vrf) load unladen

 🡺mxload (2 axles virtual) = mtarget − (md + munladen (2 axles virtual))

 С учетом требования о том, что совокупная величина дополнительного груза (mxload(2 axles virtual)) и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства mra (vrf) load unladen не должна превышать 75% технически допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства mac ra max (2 axles virtual), значение mac ra max (2 axles virtual) следует выбирать таким образом, чтобы оно являлось репрезентативным для задней оси в наивысшем прогнозируемом объеме производства в пределах производственных отклонений, а технически допустимая максимальная нагрузка на заднюю ось груженого транспортного средства (mac ra max (chosen)) для семейства транспортных средств соответствовала указанной изготовителем.

 🡺mac ra max (4x2 virtual) = mac ra max (chosen)

 Если mxload (2 axles virtual) ≤ 0,75 mac ra max (chosen) − mra (vrf) load unladen,

то

mt (2 axles virtual) = mxload (2 axles virtual) + md + mfa (vrf) load unladen + mra (vrf) load unladen

и

mt (2 axles virtual) = mtarget

 Если mxload (2 axles virtual) > 0,75 mac ra max (chosen) − mra (vrf) load unladen,

то

mt (2 axles virtual) = 0,75 mac ra max (chosen) + md + mfa (vrf) load unladen

и

mt (2 axles virtual) < mtarget

 Испытательную массу транспортного средства, имеющего более двух осей и представляющего семейство транспортных средств, определяют следующим образом:

 mt (vrf) = mt (2 axles virtual),

 а дополнительный груз рассчитывают по следующей формуле:

 mxload (vrf) = mt (2 axles virtual) – md – munladen (vrf)»

*Пункт 3.1.2.1* изменить следующим образом:

«3.1.2.1 Транспортные средства категории M1, N1 и M2 с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии ≤ 3 500 кг:

 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 3.1.2.1.4* изменить следующим образом:

«3.1.2.1.4 Выбор передаточных чисел

 …

 В качестве подспорья для проведения испытания на рис. 4а−4е в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передачи и критерии испытательного прогона для транспортных средств категорий M1 и M2, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг, и для транспортных средств категории N1».

*Пункт 3.1.2.1.4.1* изменить следующим образом:

«*3.1.2.1.4.1* Транспортные средства, оснащенные механической трансмиссией, автоматическими трансмиссиями, адаптивными трансмиссиями или БКП, испытываемыми с блокировкой передаточных чисел.

 Возможны следующие условия для выбора передаточных чисел:

a) если одно конкретное передаточное число позволяет обеспечить ускорение с допуском в диапазоне ±5% от исходного ускорения awot ref не более 2,0 м/с2, то испытание проводят с использованием этого передаточного числа;

b) если ни одно из передаточных чисел не позволяет обеспечить требуемое ускорение, то выбирается передаточное число i с более высоким ускорением и передаточное число i+1 с менее высоким ускорением, чем исходное ускорение. Если значение ускорения при передаточном числе i не превышает 2,0 м/с2, то для целей испытания используют оба передаточных числа. Взвешенный коэффициент по отношению к исходному ускорению awot ref рассчитывают следующим образом:

 k = (awot ref – awot (i+1))/(awot (i) – awot (i+1))

c) если значение ускорения передаточного числа i превышает 2,0 м/с2, то используют первое передаточное число, позволяющее обеспечить ускорение менее 2,0 м/с2, если только передаточное число i+1 (или i+2, или i+3, или …) не обеспечивает ускорение менее aurban. В этом случае используют два передаточных числа i и i+1 (или i+2, или i+3, или …), включая передаточное число i с ускорением более 2,0 м/с2. В остальных случаях никакие другие передаточные числа не используют. Ускорение awot test, обеспеченное в ходе испытания, используют для расчета коэффициента частичной мощности kP вместо awot ref;

d) если номинальная частота вращения двигателя превышается при передаточном числе i до пересечения транспортным средством линии BB', то в этом случае используют следующее более высокое передаточное число i+1. Если при следующем более высоком передаточном числе i+1 значение ускорения составляет менее aurban, то испытательную скорость транспортного средства vtest при передаточном числе i снижают на 2,5 км/ч, а выбор передаточного числа далее осуществляют в соответствии с вариантами, указанными в настоящем пункте. Испытательная скорость транспортного средства ни при каких обстоятельствах не должна быть ниже 40 км/ч. Если до пересечения транспортным средством линии BB' при скорости транспортного средства 40 км/ч наблюдается превышение номинальной частоты вращения двигателя при передаточном числе i, то допускается более высокое передаточное число i+1 даже в тех случаях, когда аwot test не превышает aurban. Испытательная скорость транспортного средства при более высоком передаточном числе i+1 должна составлять 50 км/ч.

 В случае транспортного средства, которое не освобождено от действия ДПУЗ согласно пункту 6.2.3, его испытывают на передаче i. Полученные значения (Lwot i, nwot,BB i, vwot,BB i) регистрируют для целей проведения испытаний, предусмотренных в приложении 7».

*Включить новый пункт 3.1.2.1.4.3* следующего содержания:

«3.1.2.1.4.3 Транспортные средства, имеющие только одно передаточное число, такие как, среди прочего, аккумуляторные электромобили (АЭМ) и транспортные средства на топливных элементах (ТСТЭ)

 Используют положение переключателя передач, которое соответствует движению вперед. Значение ускорения аwot test рассчитывают в соответствии с указаниями, содержащимися в пункте 3.1.2.1.2.1.

 Значение достигнутого ускорения аwot test должно быть не ниже аurban.

 По возможности изготовитель принимает меры с целью не допустить, чтобы значение ускорения аwot test превышало 2,0 м/с².

 Затем значение достигнутого ускорения аwot test используют для расчета коэффициента частичной мощности kp (см. пункт 3.1.2.1.3) вместо аwot ref».

*Пункты 3.1.2.1.5 и 3.1.2.1.6* изменить следующим образом:

«3.1.2.1.5 Испытание на ускорение

 Изготовитель определяет положение контрольной точки перед линией АА' при полностью нажатом акселераторе. Производится нажатие (как можно более быстрое) на акселератор в тот момент, когда контрольная точка транспортного средства достигает определенной точки. Акселератор удерживают в нажатом состоянии до тех пор, пока задняя часть транспортного средства не достигнет линии ВВ'. Затем акселератор максимально быстро отпускают. Снятие показаний не прекращают до тех пор, пока задняя часть транспортного средства не окажется на расстоянии 20 м за линией ВВ'. Точку полного нажатия на акселератор указывают в добавлении к карточке сообщения (добавление 1 к приложению 1). Техническая служба должна иметь возможность провести предварительное испытание.

 Если длина транспортного средства была установлена в соответствии с положениями пункта 3.1.2.1.2, то акселератор удерживают в нажатом состоянии до тех пор, пока контрольная точка не достигнет линии
ВВ' + 5 м в случае транспортных средств с передним расположением двигателя и BB' + 2,5 м в случае транспортных средств с расположением двигателя посередине.

 …

3.1.2.1.6 Испытание на постоянной скорости

 Испытание на постоянной скорости проводят на той (тех) же передаче(ах), которая(ые) указана(ы) для испытания на ускорение, и при постоянной скорости 50 км/ч с допуском ±1 км/ч между линиями АА' и ВВ' или, если это применимо, на скорости, определяемой для испытания на ускорение в соответствии пунктом 3.1.2.1.4.1 d), с допуском ±1 км/ч между линиями AA' и BB'. ...»

*Пункт 3.1.2.2.1* изменить следующим образом:

«3.1.2.2.1 Выбор передаточных чисел

 …

 В качестве подспорья для проведения испытания на рис. 5а–5d в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передачи и критерии испытательного прогона для транспортных средств категории M2, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, и для транспортных средств категорий N2, M3 и N3».

*Добавление, графики*

*Рис. 3a–3e,* изменить нумерацию на 4a–4e соответственно.

*Рис. 4a–4d,* изменить нумерацию на 5a–5d соответственно.

*Рис. 4a (новая нумерация*), вместо «блокировка передач (3.1.2.1.4.1) см. рис. 3b, 3c и 3d» читать: «блокировка передач (3.1.2.1.4.1) см. рис. 4b, 4c и 4d».

*Рис. 4a (новая нумерация),* вместо «без блокировки передач (3.1.2.1.4.2) см. рис. 3e» читать: «без блокировки передач (3.1.2.1.4.2) см. рис. 4e».

*Рис. 4b (новая нумерация)*, вместо «см. случай 1 на рис. 3c» читать: «см. случай 1 на рис. 4c».

*Рис. 4b (новая нумерация)*, вместо «см. случай 2 на рис. 3c» читать: «см. случай 2 на рис. 4c».

*Рис. 4c (новая нумерация)*, вместо «см. случай 3 на рис. 3d» читать: «см. случай 3 на рис. 4d».

*Приложение 4*

*Пункт 1* изменить следующим образом:

«1. Общие положения

 …

 Если одно из этих условий не выполнено, то систему глушителя в сборе или ее элементы подвергают обычному кондиционированию с использованием одной из трех схем установки и процедур, описанных ниже, либо – по просьбе изготовителя – глушитель освобождают от волокнистых материалов».

*Добавление,* включить *следующий новый график*:

**Рис. 2: График для выявления необходимости в проведении испытания на кондиционирование глушителя**

Выявление необходимости
в **кондиционировании
глушителя**

Содержит ли
глушитель
волокнистые
материалы?

Представьте документацию,
подтверждающую, что глушитель относится к семейству глушителей, в отношении которого имеются доказательства того, что качество
волокнистых материалов не ухудшается

Испытание
на кондиционирование
**необходимо**

В испытании
на кондиционирование
**нет необходимости**

НЕТ

ДА

Соприкасаются ли волокнистые
материалы
с отработавшими
газами?

НЕТ

ДА

Относится ли глушитель
к семейству изделий
с конструкцией, в отношении
которой имеются доказательства того, что качество волокнистых материалов не ухудшится?

Представьте информацию
о семействе, к которому относится данный глушитель, и методе
доказательства того, что его качество
не ухудшается

Проведение испытаний
на уровень звука

ДА

НЕТ

Либо проведите испытание
на кондиционирование, либо – по просьбе изготовителя – удалите
волокнистые материалы

*Приложение 6*

*Пункт 2.1* изменить следующим образом:

«2.1 Испытуемое(ые) транспортное(ые) средство(а) подвергают испытанию с целью измерения издаваемого им(и) в движении звука в соответствии с требованиями пункта 3.1 приложения 3.

 Для транспортных средств категорий M1, N1 и M2 с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии ≤ 3 500 кг

 – используется тот же режим, передача(и)/передаточное(ые) число(а), весовой коэффициент передаточного числа k и коэффициент частичной мощности kP, которые были определены в процессе официального утверждения типа;

 – испытательная масса mt транспортного средства должна находиться в пределах 0,9mro ≤ mt ≤ 1,2mro».

*Пункт 3* изменить следующим образом:

«3. Отбор образцов и оценка результатов

 Отбирают одно транспортное средство и подвергают его испытаниям, указанным в пункте 2. Если уровень звука испытуемого транспортного средства не превышает предельное значение,указанное в пункте 6.2.2 настоящих Правил и, в соответствующем случае, в пункте 3 приложения 5, более чем на 1 дБ(А), то считают, что данный тип транспортного средства отвечает требованиям настоящих Правил.

 …»

*Приложение 7*

*Пункт* *3.1* изменить следующим образом:

«3.1 Определение анкерной точки

 Анкерная точка является одинаковой для каждого передаточного числа к, относящегося к контрольному диапазону в соответствии с пунктом 2.3. Параметры анкерной точки заимствованы из положений приложения 3, касающихся испытания на ускорение:

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

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

 nanchor − усредненное значение nBB,wot по результатам четырех прогонов для передаточного числа i, указанного в приложении 3;

 В том случае, если испытание проводилось на одной передаче:

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

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

1. \* Прежние названия 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 (первоначальный вариант);

 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, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (пересмотр 2). [↑](#footnote-ref-1)