



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2007/33
5 April 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Сто сорок вторая сессия
Женева, 26-29 июня 2007 года
Пункт 4.2.5 предварительной повестки дня

СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА

Рассмотрение проектов поправок к действующим правилам

Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 51
(Шум, производимый транспортными средствами)

Передано Рабочей группой по вопросам шума

Приведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам шума (GRB) на ее сорок пятой сессии. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2007/3 без поправок. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения (ECE/TRANS/WP.29/GRB/43, пункт 13).

Текст ПравилПункт 5.4.1, сноска 2/, изменить следующим образом:

"2/ 1 - Германия, 2 - Франция, 3 - Италия, 4 - Нидерланды, 5 - Швеция, 6 - Бельгия, 7 - Венгрия, 8 - Чешская Республика, 9 - Испания, 10 - Сербия, 11 - Соединенное Королевство, 12 - Австрия, 13 - Люксембург, 14 - Швейцария, 15 (не присвоен), 16 - Норвегия, 17 - Финляндия, 18 - Дания, 19 - Румыния, 20 - Польша, 21 - Португалия, 22 - Российская Федерация, 23 - Греция, 24 - Ирландия, 25 - Хорватия, 26 - Словения, 27 - Словакия, 28 - Беларусь, 29 - Эстония, 30 (не присвоен), 31 - Босния и Герцеговина, 32 - Латвия, 33 (не присвоен), 34 - Болгария, 35 (не присвоен), 36 - Литва, 37 - Турция, 38 (не присвоен), 39 - Азербайджан, 40 - бывшая югославская Республика Македония, 41 (не присвоен), 42 - Европейское сообщество (официальные утверждения предоставляются его государствами-членами с использованием их соответствующих условных обозначений ЕЭК), 43 - Япония, 44 (не присвоен), 45 - Австралия, 46 - Украина, 47 - Южная Африка, 48 - Новая Зеландия, 49 - Кипр, 50 - Мальта, 51 - Республика Корея, 52 - Малайзия, 53 - Таиланд, 54 и 55 (не присвоены) и 56 - Черногория. Последующие порядковые номера присваиваются другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения 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, или в порядке их присоединения к этому Соглашению; присвоенные им таким образом номера сообщаются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения".

Приложение 3Пункт 3.2.3 изменить следующим образом:

"3.2.3 Испытательная площадка - местные условия (см. добавление, рис. 2 и 3a-3d)"

Пункты 3.2.5.3.1-3.2.5.3.1.5 изменить следующим образом:

"3.2.5.3.1 Расположение микрофона

3.2.5.3.1.1 Микрофон располагается на расстоянии $0,5 \text{ м} \pm 0,01 \text{ м}$ от исходной точки выпускной трубы, обозначенной на рис. 2 под углом $45^\circ (\pm 5^\circ)$ к

вертикальной плоскости, через которую проходит ось потока газа из среза трубы. Микрофон должен находиться на высоте исходной точки, но не ниже 0,2 м над уровнем грунта. Исходная ось микрофона должна находиться в плоскости, параллельной поверхности грунта, и должна быть направлена к исходной точке среза выпускной трубы.

Если возможны два положения микрофона, то должно использоваться то из них, которое соответствует наибольшему боковому удалению от продольной оси транспортного средства.

Если ось потока газа из выпускной трубы находится под углом 90° к продольной оси транспортного средства, то микрофон устанавливается в точке, которая наиболее удалена от двигателя.

- 3.2.5.3.1.2 В случае транспортных средств, у которых срезы выпускных труб находятся на расстоянии более 0,3 м друг от друга, должно производиться одно измерение по каждому срезу, как если бы он был единственным, причем регистрируется наиболее высокий уровень давления звука.
- 3.2.5.3.1.3 В том случае, если транспортное средство имеет не менее двух срезов выпускных труб, расстояние между которыми составляет менее 0,3 м и которые подсоединены к одному и тому же глушителю, производится только одно измерение. Положение микрофона определяется по отношению к тому срезу, который наиболее удален от продольной оси транспортного средства, или если такого среза нет, то по отношению к срезу, который находится выше над поверхностью грунта.
- 3.2.5.3.1.4 В случае транспортных средств с вертикальным расположением выпускной трубы (например, грузовых транспортных средств) микрофон располагается на высоте среза выпускной трубы. Его ось должна быть вертикальной и ориентированной вверх. Он должен помещаться на расстоянии $0,5 \text{ м} \pm 0,01 \text{ м}$ от исходной точки выпускной трубы, обозначенной на рис. 2, но ни в коем случае не ближе 0,2 м к боковой стороне транспортного средства, которая находится ближе всего к выпускной трубе.
- 3.2.5.3.1.5 В случае транспортных средств, у которых исходная точка выпускной трубы недоступна или находится под кузовом транспортного средства, как показано на рис. 3b и 3c, в силу присутствия препятствий,

являющихся частью транспортного средства (например, запасное колесо, топливный бак, аккумуляторный отсек), микрофон должен устанавливаться на расстоянии не менее 0,2 м от ближайшего препятствия, включая кузов транспортного средства, и его ось максимальной чувствительности должна быть ориентирована на срез выпускной трубы из точки, которая в наименьшей степени отдалена от него в силу присутствия вышеупомянутых препятствий.

В тех случаях, когда возможны несколько положений микрофона, как показано на рис. 3с, должно использоваться то положение, при котором можно получить наименьшее значение d_1 или d_2 .

Примечание: На рис. 3а-3d приведены примеры положения микрофона в зависимости от расположения выпускной трубы".

Пункт 3.2.5.3.1.6 следует исключить.

Пункты 3.2.5.3.2.1 и 3.2.5.3.2.2 изменить следующим образом:

"3.2.5.3.2.1 Целевое число оборотов двигателя

Целевое число оборотов двигателя определяется как:

- a) 75% от числа оборотов двигателя S для транспортных средств с номинальным числом оборотов двигателя $\leq 5\,000 \text{ мин.}^{-1}$;
- b) $3\,750 \text{ мин.}^{-1}$ для транспортных средств с номинальным числом оборотов двигателя более $5\,000 \text{ мин.}^{-1}$, но менее $7\,500 \text{ мин.}^{-1}$;
- c) 50% от числа оборотов двигателя S для транспортных средств с номинальным числом оборотов двигателя $\geq 7\,500 \text{ мин.}^{-1}$.

Если транспортное средство не может достичь указанного выше числа оборотов двигателя, то целевое число оборотов двигателя должно быть на 5% меньше максимально возможного числа оборотов двигателя для данного испытания в неподвижном состоянии.

3.2.5.3.2.2 Процедура испытания

Число оборотов двигателя постепенно увеличивается от числа оборотов на холостом ходу до целевого числа оборотов без превышения предела допуска в $\pm 5\%$ от целевого числа оборотов двигателя и удерживается в постоянном режиме. Затем дроссельная заслонка быстро возвращается в первоначальное положение, и число оборотов двигателя должно вновь прийти в соответствие с его числом оборотов на холостом ходу. Уровень давления звука измеряется в период функционирования при поддержании постоянного числа оборотов двигателя в течение не менее одной секунды и в течение всего периода замедления, причем результатом измерения считается величина, соответствующая максимальному показанию шумомера".

Включить новый пункт 3.2.5.3.2.3 следующего содержания:

"3.2.5.3.2.3 Действительность испытания

Измерения считаются действительными, если число оборотов двигателя при испытании не отклоняется от целевого числа оборотов двигателя более чем на $\pm 5\%$ в течение не менее одной секунды".

Пункты 3.2.6-3.2.6.2 изменить следующим образом:

"3.2.6 Результаты

3.2.6.1 Измерения производятся при положении(ях) микрофона, указанном(ых) в пункте 3.2.5.3.1.

3.2.6.2 Регистрируется полученное в ходе испытания значение максимального уровня давления звука по шкале А с округлением до первой значащей цифры перед десятичными знаками".

Включить новые пункты 3.2.6.3-3.2.6.5 следующего содержания:

"3.2.6.3 Испытание повторяется до тех пор, пока не будут получены результаты трех последовательных измерений, находящихся в пределах 2 дБ друг от друга, с исключением недействительных результатов.

3.2.6.4 Результатом для данного среза выхлопной трубы является среднее арифметическое трех действительных измерений с округлением, как указано выше, и этот результат регистрируется как уровень давления звука $A L_{A_{гер}}$ по шкале.

3.2.6.5 В случае транспортных средств, оборудованных выпускными трубами с несколькими срезами, уровень давления звука $L_{A_{гер}}$ должен регистрироваться для среза с наибольшим средним значением уровня давления звука".

Приложение 3 - Добавление, включить новый рис. 2 следующего содержания:

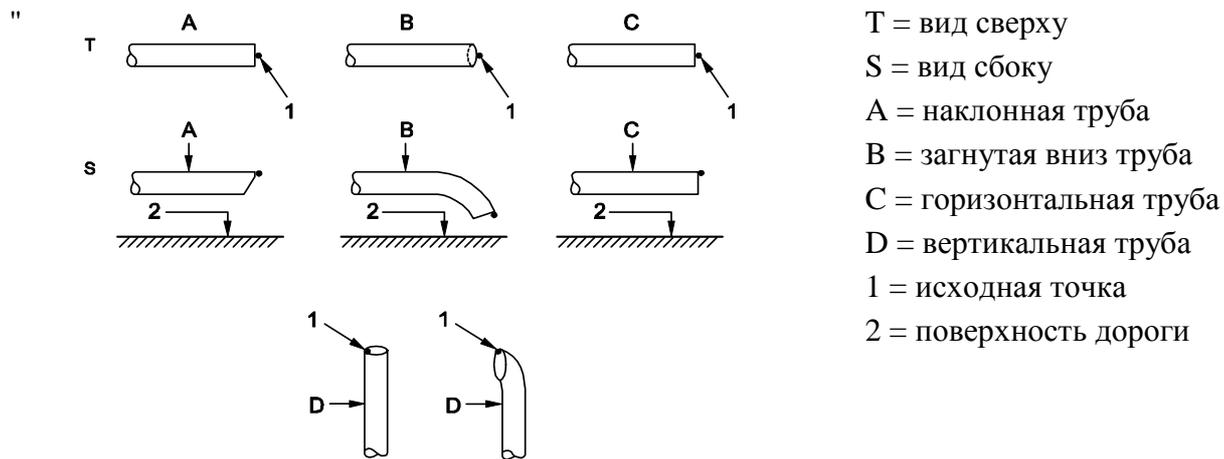


Рис. 2: Исходная точка"

Приложение 3 - Добавление, рис. 2 (бывший), перенумеровать в рис. 3а-3д и изменить следующим образом:

"

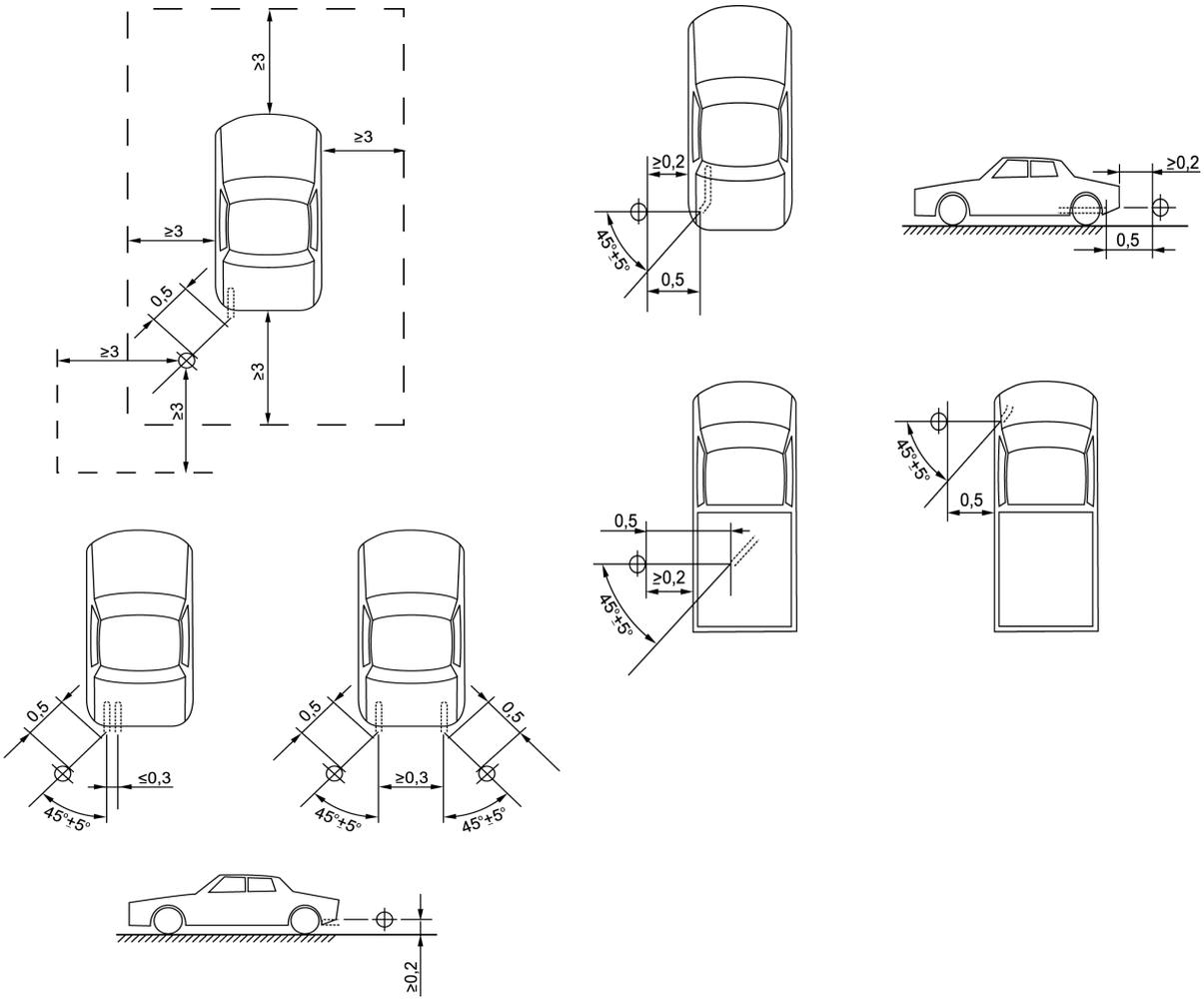


Рис. 3а

Рис. 3б

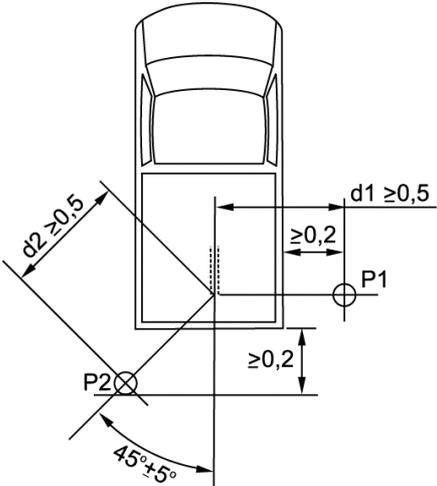


Рис. 3с

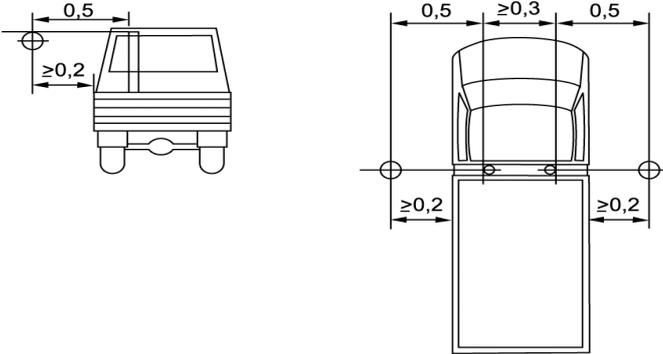


Рис. 3д

"