|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | E/ECE/324/Rev.1/Add.84/Rev.1/Amend.1–E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.84/Rev.1/Amend.1 | |
|  |  |  |

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 84 – Правила № 85

Пересмотр 1 – Поправка 1

Дополнение 7 к первоначальному варианту Правил − Дата вступления в силу: 18 июня 2016 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двигателей внутреннего сгорания или систем электротяги, предназначенных для приведения в движение механических транспортных средств категорий М и N,   
в отношении измерения полезной мощности и максимальной 30-минутной мощности систем электротяги

Данный документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ   
ECE/TRANS/WP.29/2015/102.

****

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Приложение 5*

*Пункт 2.3.2, таблица 1, сноску 1b* изменить следующим образом: (К тексту на русском языке не относится).

*Пункты 5.4−5.4.3 (добавление нового пункта 5.4.3)* изменить следующим образом:

«5.4 Определение поправочных коэффициентов αa и αd[[2]](#footnote-2)

5.4.1 Двигатель с принудительным зажиганием без наддува или с наддувом – коэффициент αa

Поправочный коэффициент αa рассчитывается по следующей формуле[[3]](#footnote-3):

,

где:

Ps − общее атмосферное давление сухого воздуха в килопаскалях (кПа), т.е. общее барометрическое давление минус давление водяных паров,

T − абсолютная температура всасываемого двигателем воздуха в градусах Кельвина (К).

Условия, которые должны быть соблюдены в лаборатории.

Испытание считается действительным, если поправочный коэффициент αa находится в пределах 0,93 ≤ αa ≤ 1,07.

Если эти предельные значения превышены, то фиксируют полученное приведенное значение, а в протоколе испытания точно указывают условия проведения испытания (температуру и давление).

5.4.2 Дизельные двигатели − коэффициент αd

Поправочный коэффициент мощности (αd) для дизельных двигателей при постоянном расходе топлива рассчитывается по следующей формуле:

αd = (fa) fm, где:

fa − коэффициент учета атмосферных условий,

fm − характеристический параметр для каждого типа двигателя и настройки.

5.4.2.1 Коэффициент учета атмосферных условий fa

Этот коэффициент выражает влияние условий окружающей среды (давления, температуры и влажности) на воздушную массу, всасываемую двигателем.

5.4.2.1.1 Двигатели без наддува и с механическим наддувом:

.

5.4.2.1.2 Двигатели с турбонаддувом с охлаждением поступающего воздуха или без него:

.

5.4.2.2 Коэффициент учета характеристик двигателя fm

fm − функция от qc (приведенный расход топлива), рассчитываемая по формуле:

fm = 0,036 qc – 1,14,

где: qc = q/r,

где:

q − расход топлива в миллиграммах на цикл и на литр общего рабочего объема (мг/(л.цикл)),

r − перепад давления на выходе и входе компрессора

(r = 1 для двигателей без наддува).

Эта формула действительна для значений qc в пределах между 40   
и 65 мг/(л.цикл).

Для значений qc, которые ниже 40 мг/(л.цикл), берется постоянное значение fm, равное 0,3 (fm = 0,3).

Для значений qc, превышающих 65 мг/(л.цикл), берется постоянное значение fm, равное 1,2 (fm = 1,2) (см. рис.):



qc

60

50

40

30

20

0,4  
0,3

0,2

5.4.2.3 Условия, которые должны быть соблюдены в лаборатории

Испытание считается действительным, если поправочный коэффициент αd находится в пределах 0,9 ≤ αd ≤ 1,1. Если эти предельные значения превышены, то фиксируют полученное приведенное значение, а в протоколе испытания точно указывают условия проведения испытания (температуру и давление).

5.4.3 Если двигатель с турбонаддувом оснащен системой, допускающей коррекцию таких внешних условий, как температура и высота над уровнем моря, то по просьбе изготовителя поправочный коэффициент αa или αd принимают за 1».

*Добавление*

*Пункт 4* изменить следующим образом:

«4. …

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Частота вращения двигателя, мин−1 |  |  |
| … |  |  |
| Полезная мощность,кВт |  |  |
| Полезный крутящий момент, Н·м |  |  |
| … |  |  |

»

1. \* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, заключено в Женеве 20 марта 1958 года. [↑](#footnote-ref-1)
2. Испытания могут проводиться в испытательных лабораториях с кондиционированием воздуха, в которых атмосферные условия могут контролироваться. [↑](#footnote-ref-2)
3. Если устройство для автоматического контроля температуры поступающего воздуха − у двигателей, которые им оснащены, − является таковым, что при полной нагрузке при 25 ºС добавления горячего воздуха не происходит, то испытание проводят при полностью закрытом устройстве. Если же указанное устройство продолжает работать при 25 ºС, то испытание проводят при нормально функционирующем устройстве, и в этом случае показатель степени температуры в поправочном коэффициенте принимается равным нулю (т.е. поправка на температуру отсутствует). [↑](#footnote-ref-3)