

11 November 2019

Соглашение

О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций 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 правил Организации Объединенных Наций*

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

Добавление 50 – Правила № 51 ООН

Пересмотр 3 – Поправка 5

Дополнение 5 к поправкам серии 03 – Дата вступления в силу: 15 октября 2019 года

Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2019/4/Rev.1.



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* 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).

GE.19-19429 (R) 111119 121119



* 1 9 1 9 4 2 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Дополнение 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)

Включить новые пункты 11.10 и 11.11 следующего содержания:

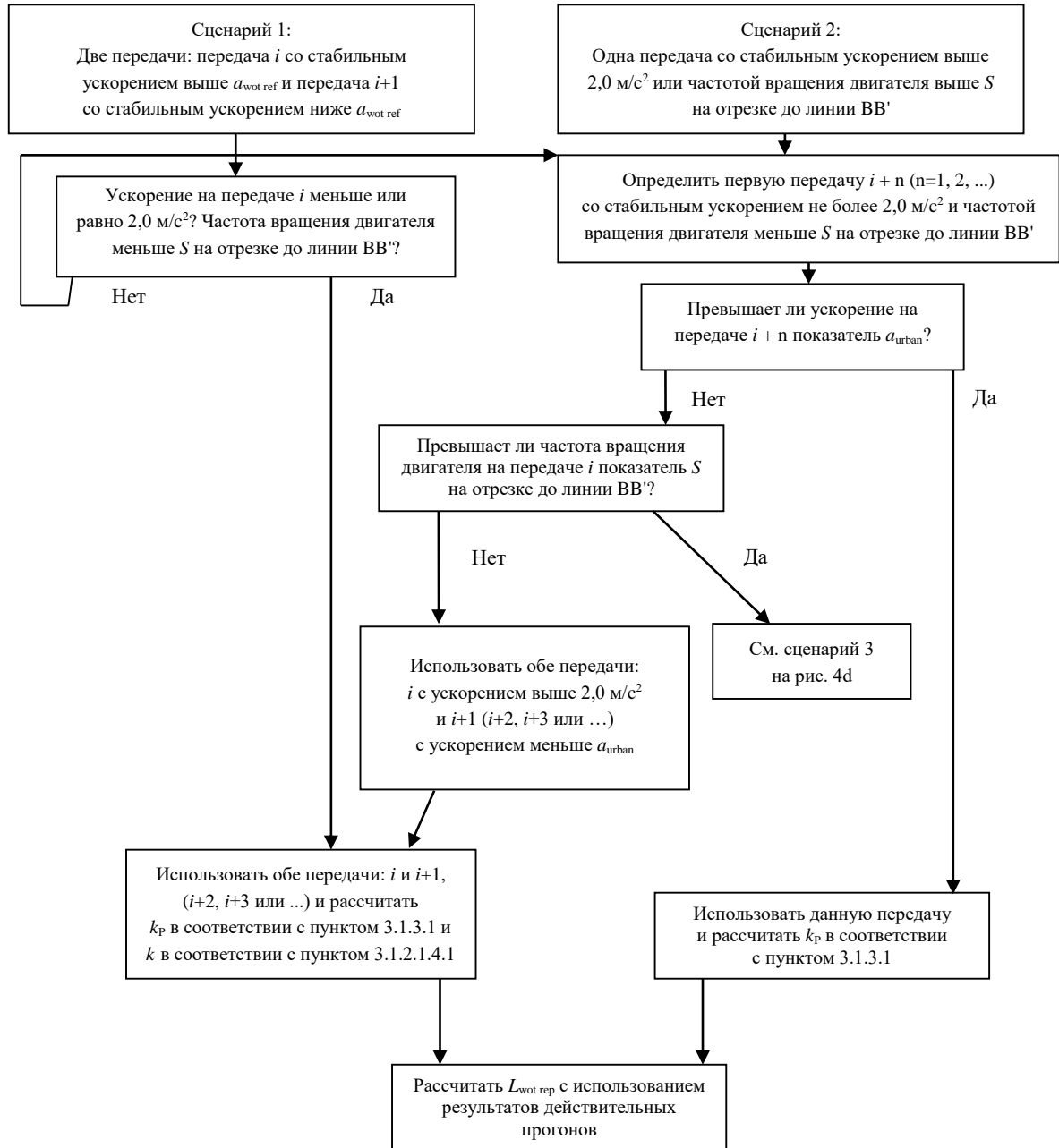
- «11.10 До 1 мая 2020 года дополнение 4 не применяется к существующим официальным утверждениям, первоначально предоставленным до даты вступления в силу дополнения 4.
- 11.11 До 1 мая 2020 года дополнение 5 не применяется к существующим официальным утверждениям, первоначально предоставленным до даты вступления в силу дополнения 5».

Приложение 3, добавление

Рис. 4с изменить следующим образом:

«Рис. 4с

Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам – Выбор передачи с блокировкой передаточных чисел: ЧАСТЬ 2



»

Таблицу 1 изменить следующим образом:

«Таблица 1

Примеры устройств и методов для обеспечения испытания транспортного средства на ускорение в пределах граничных условий

№	Мера	№ метода	Метод	Дополнительные требования
1	Блокировка дискретного передаточного числа	1*	Блокировка дискретного передаточного числа может производиться водителем	нет
		2	Возможность выбора дискретного передаточного числа на транспортном средстве предусмотрена, но водитель не может выбрать его самостоятельно. Блокировка может быть активирована изготовителем в виде бортовой (скрытой) функции или при помощи внешнего устройства	нет
2	Контролируемое управление передаточным числом. Применимо в случае трансмиссий без возможности блокировки либо в том случае, если ни одно из заблокированных передаточных чисел не обеспечивает действительных результатов испытания	1*	Деактивируется функция принудительного понижения передачи	нет
		2	Переключение(я) передачи может (могут) осуществляться во время испытания, причем передаточное число контролируется при помощи внутренней функции или внешнего устройства	Значение ускорения** должно находиться в пределах от a_{urban} до $a_{wot,ref}$, но не должно превышать $2,0 \text{ м/с}^2$
3	Заданное ускорение с неполной нагрузкой****	1	Ускорение ограничивается механическим устройством	Значение заданного ускорения** должно находиться в пределах от a_{urban} до $a_{wot,ref}$, но не должно превышать $2,0 \text{ м/с}^2$ Для целей ДПУЗ** параметры анкерной точки рассчитываются по формуле:
		2	Внешнее программное обеспечение для ускорения с неполной нагрузкой***	$L_{anchor} = (L_{test} - k_p * L_{crs}) / (1 - k_p)$, где $k_p = 1 - a_{test} / a_{wot,ref}$ и $a_{wot,ref}$ соответствует положениям пункта 3.1.2.1.2.4, но не превышает $2,0 \text{ м/с}^2$ $p_{anchor} = p_{bb,test} * 3,6 / v_{bb,test} * (a_{wot,ref} * (20 + 2 * 1) + 192,9)^{0,5}$
4	Комбинированное решение (режим): этот метод представляет собой сочетание вышеуказанных решений, образующих специальный режим	1*	Режим на транспортном средстве предусмотрен и может быть выбран водителем самостоятельно	нет
		2	Режим на транспортном средстве предусмотрен и может быть активирован только изготовителем при помощи скрытой функции или внешнего устройства	нет
		3	Режим на транспортном средстве не предусмотрен, и внешнее программное обеспечение позволяет обойти внутреннее программное обеспечение	Значение ускорения** должно находиться в пределах от a_{urban} до $a_{wot,ref}$, но не должно превышать $2,0 \text{ м/с}^2$

* Примечание: Это стандартная ситуация, которая уже предусмотрена текстом Правил.

** Применимо к транспортным средствам категорий M₁, N₁ и M₂ массой ≤ 3 500 кг.

- *** Неполная нагрузка обеспечивается путем имитации дорожного ограничения на использование акселератора. Вмешательство в процесс управления работой двигателя не допускается.
- **** Применимо в отношении транспортных средств категорий M₁, N₁ и M₂ массой ≤ 3 500 кг; для последующего расчета значения L_{urban} в соответствии с приложением 3 значение уровня звука при полностью открытой дроссельной заслонке заменяют значением уровня звука, измеренным при неполной нагрузке. Вместо значения a_{wot ref} для расчета коэффициента частичной мощности k_p используют ускорение, полученное в ходе испытания с неполной нагрузкой. Этот же принцип используют в рамках процедуры испытания и при обработке данных. Хотя испытание проводят с неполной нагрузкой, используют обозначения x_{wot} (например, L_{wot}, a_{wot}, ...).

Приложение 7, пункт 5.2 изменить следующим образом:

«5.2 Определение передачи α производят следующим образом:

$\alpha = 3$ для механических трансмиссий и для автоматической трансмиссии, испытываемой с блокировкой передаточных чисел и имеющей не более пяти передач;

$\alpha = 4$ для механических трансмиссий и для автоматической трансмиссии, испытываемой с блокировкой передаточных чисел и имеющей 6 и более передач. Если ускорение, рассчитанное на участке от AA до BB + длина транспортного средства, на передаче 4 превышает 1,9 м/с², то выбирают первую повышенную передачу $\alpha > 4$ при ускорении, значение которого меньше или равно 1,9 м/с².

В случае транспортных средств, испытываемых в условиях без блокировки передаточных чисел, передаточное число для дальнейших расчетов определяют на основе результатов испытания на ускорение, предусмотренного в приложении 3, с использованием указанной частоты вращения двигателя и скорости движения транспортного средства на линии BB'».