



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Рабочая группа по вопросам шума

Шестьдесят девятая сессия

Женева, 22–25 января 2019 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Правила № 51 ООН (шум, производимый транспортными
средствами категорий М и N): разработка****Предложение по исправлению 1 к дополнению 4
к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН****Представлено неофициальной рабочей группой
по дополнительным положениям, касающимся уровня звука***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной рабочей группой (НРГ) по дополнительным положениям об уровне звука (ДПУЗ) для включения переходных положений в соответствии с переходными положениями в дополнении 3 и воспроизведения предложения, которое было по ошибке удалено из дополнения 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН. Предлагаемая поправка основана на документе ECE/TRANS/WP.29/2018/63, который был принят Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств на его 175-й сессии. Изменения выделены жирным шрифтом в случае нового текста либо зачеркиванием в случае исключенного текста.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Включить новый пункт 11.10 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».

Приложение 3, пункт 3.1.2.1.4.2 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.4.2 Транспортные средства, оснащенные автоматической трансмиссией, адаптивными трансмиссиями и БКП, испытываемыми без блокировки передаточных чисел:

Используют положение переключателя передачи, которое соответствует полностью автоматическому режиму.

Значение ускорения $a_{wot\ test}$ рассчитывают в соответствии с указаниями, содержащимися в пункте 3.1.2.1.2.2.

Затем в ходе испытания передаточное число может быть изменено в расчете на менее высокий диапазон и большее ускорение. Изменения передаточного числа в расчете на более высокий диапазон и меньшее ускорение не допускается. Использовать передаточное число, которое не применяется в условиях движения в городе, не рекомендуется.

Таким образом, допускается установка и использование электронных либо механических устройств, в том числе переменных положений переключателя передачи, которые препятствуют понижению передаточного числа до значения, которое обычно не применяется в указанных условиях испытания при движении в городе.

Достигнутое значение ускорения $a_{wot\ test}$ должно быть не ниже a_{urban} .

Изготовитель по возможности принимает меры для недопущения того, чтобы значение ускорения $a_{wot\ test}$ превышало $2,0\ м/с^2$.

В таблице 1, содержащейся в добавлении к приложению 3, приведены примеры приемлемых методов контроля понижения передач или недопущения ускорений, превышающих $2,0\ м/с^2$. Любой метод, используемый изготовителем для вышеупомянутых целей, указывают в протоколе испытания.

Затем значение достигнутого ускорения $a_{wot\ test}$ используют для расчета коэффициента частичной мощности k_p (см. пункт 3.1.2.1.3) вместо $a_{wot\ ref}$ ».

II. Обоснование

Пункт 11.10 основного текста

1. С учетом Пересмотра 3 Соглашения 1958 года, а также переходных положений дополнения 3 переходные положения необходимо также ввести в дополнение 4. В дополнении 4 указана та же дата применения, что и в дополнении 3.

Приложение 3

2. Предложение, выделенное жирным шрифтом, было исключено по ошибке и должно быть вновь воспроизведено. Для ясности приведен полный текст пункта 3.1.2.1.4.2.