



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам шума

Шестьдесят шестая сессия

Женева, 4–6 сентября 2017 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Правила № 51 (шум, производимый транспортными
средствами категорий М и N):****Дополнительные положения, касающиеся уровня звука****Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 03
к Правилам № 51****Представлено неофициальной рабочей группой
по дополнительным положениям, касающимся уровня звука***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной рабочей группой (НРГ) по дополнительным положениям, касающимся уровня звука (ДПУЗ), для обновления и пересмотра поправок серии 03 к Правилам № 51. Предлагаемые изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.2) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 1 изменить следующим образом:

«1.

...

Технические требования, приведенные в настоящих Правилах, нацелены на воспроизведение уровней звука, издаваемого транспортными средствами в нормальных условиях городского движения.

Настоящие Правила предусматривают также дополнительные положения, касающиеся уровня звука, для транспортных средств категорий M₁ и N₁ в условиях вождения, характеризующегося чрезмерными ускорениями и повышенным диапазоном скоростей, что свойственно городским и пригородным перевозкам».

Пункт 2.24, таблицу изменить следующим образом:

Обозначение	Единица измерения	Приложение	Пункт	Пояснение
...
ВВ'	—	Приложение 3	3.1.1	линия, расположенная перпендикулярно направлению движения транспортного средства на расстоянии 10 м за линией РР' и обозначающая конец области измерения уровня звукового давления в ходе испытания
...

Пункт 6.2.3 изменить следующим образом:

«6.2.3 ...

Любая электрическая система повышения четкости звука должна задействоваться в контексте внешнего уровня звука в ходе испытания на официальное утверждение типа».

Приложение 3,

Пункт 3.1.2.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.1 ...

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 3.1.2.1.5 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.5 ...

Затем акселератор максимально быстро отпускают. **Измерение прекращают, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию ВВ' + 20 м, как это определено в пункте 3.1.2.1...»**

Приложение 7,

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

«3.1 Определение анкерной точки

Анкерная точка является одной и той же для каждого передаточного числа k , входящего в диапазон контроля в соответствии с пунктом 2.3. Параметры анкерной точки определяют в ходе испытания на ускорение, предусмотренного в приложении 3, следующим образом:

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

L_{anchor} – это более высокий уровень звукового давления $L_{\text{wot}(i)}$ по результатам измерения с левой и правой стороны при передаточном числе i ;

p_{anchor} – это усредненное значение $p_{\text{BB,wot},i}$ по результатам четырех прогонов для передаточного числа i , регистрируемых согласно приложению 3;

В том случае, если испытание проводилось на одной передаче:

L_{anchor} – это более высокий уровень звукового давления L_{wot} по результатам измерения с левой и правой стороны при избранном для испытания передаточном числе;

p_{anchor} – это усредненное значение $p_{\text{BB,wot}}$ по результатам четырех прогонов при выбранном для испытания передаточном числе, указанном в приложении 3;»

II. Обоснование

Пункт 1

1. Область применения должна быть нейтральной с точки зрения конструкции и должна отражать условия вождения, охватываемые настоящими Правилами.

Пункт 6.2.3

2. Это предложение призвано подчеркнуть, что АСЕП применяют к транспортным средствам и их электрической системе повышения четкости звука, в частности к системе звукового предупреждения о присутствии транспортного средства (АВАС) и глушителям, оснащенным системой активного шумоподавления.

Пункт 2.24 и приложение 3, пункты 3.1.2.1 и 3.1.2.1.5

3. Это положение расширяет условия испытания для включения оценки звука хлопка из выхлопной трубы. Измерение прекращается, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию DD' . Это позволит должным образом оценить звук хлопка из выхлопной трубы с помощью современных испытательных систем.

Приложение 7, пункт 3.1

4. Первоначальная формулировка позволяет использовать в качестве анкерной точки передаточное число, которое может быть исключено из испытания на официальное утверждение типа в приложении 3. Это может произойти в том случае, если ускорение на передаточном числе i превышает 2 м/с^2 .

5. Должна обеспечиваться увязка анкерной точки с тем передаточным числом, которое используется для оценки уровня звука в приложении 3 и охваты-

вается ограничениями, применимыми к результатам испытания в соответствии с приложением 3.

6. Первоначальная формулировка верна для всех испытаний с двумя передаточными числами в соответствии с положениями пункта 3.1.2.1.4 и его подпунктов.

7. В случае испытания с одним передаточным числом требуется предлагаемое дополнительное техническое условие.
