|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2022/13 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  15 June 2022  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам шума и шин**

**Семьдесят шестая сессия**

Женева, 5–7 сентября 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Правила № 51 ООН (шум, производимый транспортными   
средствами категорий M и N)**

Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН

Представлено Международной организацией по стандартизации[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной организации по стандартизации (ИСО) с целью отражения в Правилах самого последнего стандарта ISO 10844, касающегося поверхности испытательного трека. Настоящий документ идентичен неофициальному документу GRBP-75-02-Rev.1, посвященному поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН и представленному на семьдесят пятой сессии GRBP, в ходе которой GRBP предложила ИСО представить рабочий документ по данному вопросу. Предлагаемые изменения основаны на поправках серии 03 к Правилам № 51 ООН вплоть до дополнения 6. Изменения выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Пункт 11,* добавить новый подпункт 11.13 следующего содержания:

«**11.13 С момента вступления в силу дополнения 8 применительно ко всем официальным утверждениям, предоставляемым на основании настоящих Правил, принимается стандарт ISO 10844:2021.   
До истечения пяти лет после вступления в силу дополнения 8 применительно ко всем официальным утверждениям, предоставляемым на основании настоящих Правил, принимается стандарт ISO 10844:2014.**».

*Приложение 3, пункт 2.1.1,* «ISO 10844:2014» заменить на «ISO 10844:2021».

II. Обоснование

Стандарт 10844 был обновлен ИСО для обеспечения большей ясности. Основная цель заключается в снижении разброса показателей между треками, обусловленного различными толкованиями технических требований и различными подходами к их выполнению. В нижеследующей таблице указаны другие внесенные — в порядке усовершенствования — изменения.

| *Третье издание ISO 10844:2014, технический метод* | *Изменения, внесенные в* *ISO 10844:2021* | *Эффект в плане улучшения* |
| --- | --- | --- |
| Измерение неровностей | Разрешается использование более современных и точных методов измерения (например, с помощью лазера) в дополнение к традиционным (линейка, шаблон). | Повышение степени практичности и точности измерения неравномерностей. |
| Критерии периодической проверки треков, предназначенных исключительно для испытания большегрузных транспортных средств, на неровность поверхности | Изменение требования к неровности поверхности (теперь 10 мм) с учетом остаточной деформации, связанной с прогоном большегрузных транспортных средств, а также ввиду того, что акустический анализ потенциального экранирования показал низкую эффективность последнего. | Повышение долговечности испытательных треков, используемых исключительно для большегрузных транспортных средств, без ущерба для акустических измерений. |
| Требование по перепаду | Введение требования по перепаду, предусматривающего допуск на шаг перепада максимум 5 мм, в порядке согласования с требованием к неровности поверхности. | Улучшение строительной технологичности при сохранении тех же допусков на геометрическую форму поверхности. |
| Гранулометрическая кривая | Замена гранулометрической кривой эквивалентными табличными значениями, определяющими крупность скелетного материала. | Снижение разброса показателей между треками, обусловленного субъективным толкованием рисунка гранулометрической кривой. |
| Метод РШОТ («Расчетные показатели шума, обусловленного текстурой») | Замена факультативного расчета РШОТ факультативным расчетом скоса текстуры, коэффициента формы (g-фактор) и текстурного спектра. | Скос текстуры, коэффициент формы (g-фактор) и текстурный спектр, как сообщается, коррелируют с замеренным уровнем шума от проходящего транспортного средства, и их предлагается использовать для целей методов корреляции треков. |
| Отбор проб для определения гранулометрического состава скелетного материала | Отбор проб сыпучей асфальтовой смеси в качестве альтернативы выбуриванию керна для оценки гранулометрического состава скелета. | Отбор проб сыпучей асфальтовой смеси более практичен и репрезентативен по сравнению с небольшим образцом, полученным из четырех кернов. |
| Примеры обустройства испытательного трека | Примеры были исключены. | Устранение противоречий и путаницы при толковании технических требований стандарта. |

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности транспортных средств. Настоящий документ представлен   
   в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)