



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

168-я сессия

Женева, 8–11 марта 2016 года

Пункт 4.6.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов поправок
к действующим правилам, представленных GRB**

Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N)

Представлено Рабочей группой по вопросам шума*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам шума (GRB) на ее шестьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRB/60, пункт 8). В его основу положено приложение III к настоящему докладу. Он представляется на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 на их сессиях в марте 2016 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Приложение 3,

Пункт 3.1.3 изменить следующим образом:

«3.1.3 ...

Если пиковое значение звука явно не соответствует общему уровню звукового давления, то результаты измерения не учитывают. С каждой стороны транспортного средства и при каждом передаточном числе производят по меньшей мере четыре измерения в расчете на каждое условие испытания. Измерения с левой и с правой стороны можно проводить либо одновременно, либо последовательно. Для расчета окончательного результата по данной стороне транспортного средства используются первые четыре зачетных результата последовательных измерений в пределах 2 дБ (А), за исключением незачетных результатов (см. пункт 2.1). Результаты, полученные по каждой стороне, должны усредняться отдельно, округленные до первого десятичного знака. Все дальнейшие расчеты, производимые с целью получения L_{urban} , должны производиться отдельно по левой и правой сторонам транспортного средства. Окончательное значение, подлежащее представлению в качестве результата испытания, математически округленное до ближайшего целого числа, должно быть наибольшим для двух сторон.

...»
