

16 June 2023

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 158 — Правила № 159 ООН

Поправка 2

Дополнение 2 к первоначальному варианту Правил — Дата вступления в силу: 5 июня 2022 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств в отношении системы информирования при трогании с места об обнаружении пешеходов и велосипедистов

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях.
Аутентичными и юридически обязательными текстами являются документы:
ECE/TRANS/WP.29/2022/124 и ECE/TRANS/WP.29/2022/125.



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).



Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

«5.1.1 Любое транспортное средство, которое оснащено СИТМ, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.1 выше, должно удовлетворять требованиям, изложенным в пунктах 5.2–5.8 настоящих Правил.

Если транспортное средство оснащено приспособлением для автоматического отключения СИТМ, например в таких ситуациях, как наличие на кузове навесного оборудования для уборки улиц, снегоочистительного плуга либо фронтального механизма сборки мусора, то должны надлежащим образом соблюдаться нижеследующие условия.

Изготовитель транспортного средства должен представить технической службе во время официального утверждения типа перечень ситуаций и соответствующих критериев, при которых функция СИТМ автоматически отключается, и этот перечень прилагают к протоколу испытания.

Функция СИТМ должна автоматически восстанавливаться, как только условия, приведшие к автоматическому отключению, перестают существовать.

Негаснущий оптический сигнал предупреждения должен информировать водителя о том, что функция СИТМ отключена. Для этой цели может использоваться сигнал о сбое в работе, указанный в пункте 5.8 ниже».

Пункты 6.6.2–6.6.3 изменить следующим образом:

«6.6.2 Перед началом движения в коридоре торможения испытуемое транспортное средство разгоняют по прямой до достижения им постоянной скорости $10 +0/-2$ км/ч. Эту постоянную скорость испытуемого транспортного средства поддерживают до тех пор, пока его передняя часть не пересечет плоскость срабатывания тормозов (p_{brake}), показанную на рис. 2 добавления 1, после чего транспортное средство осуществляет торможение до полной остановки, так чтобы его передняя часть находилась на плоскости остановки (p_{stop}). Испытуемое транспортное средство считается остановившимся, когда его движение прекратилось и либо оно больше не находится в режиме движения вперед, либо в его коробке передач не выбрана передача переднего хода.

6.6.3 После того как пройдет не менее 10 секунд с момента, начиная с которого испытуемое транспортное средство считается остановившимся, тестовый объект разгоняют по прямой траектории, параллельной продольной средней плоскости транспортного средства, до достижения им скорости $10 +0/-0,5$ км/ч на расстоянии до 5 м, после чего его останавливают. Допустимое значение бокового смещения тестового объекта в процессе ускорения не должно превышать $0,10$ м».

Пункты 6.7.2–6.7.3 изменить следующим образом:

«6.7.2 Перед началом движения в коридоре торможения испытуемое транспортное средство разгоняют по прямой до достижения им постоянной скорости $10 +0/-2$ км/ч. Эту постоянную скорость испытуемого транспортного средства поддерживают до тех пор, пока его передняя часть не пересечет плоскость срабатывания тормозов (p_{brake}), показанную на рис. 2 добавления 1, после чего транспортное средство осуществляет торможение до полной остановки, так чтобы его передняя часть находилась на плоскости остановки (p_{stop}). Испытуемое транспортное средство считается остановившимся, когда его движение прекратилось и либо оно больше не находится в режиме движения вперед, либо в его коробке передач не выбрана передача переднего хода.

- 6.7.3 После того как пройдет не менее 10 секунд с момента, начиная с которого испытуемое транспортное средство считается остановившимся, тестовый объект и испытуемое транспортное средство одновременно разгоняют по прямой траектории, параллельной продольной средней плоскости испытуемого транспортного средства, до достижения ими постоянной скорости $10 \pm 0/-3$ км/ч на расстоянии, не превышающем 5 м. Если в силу характеристик транспортного средства соблюдение расстояния в 5 м не представляется возможным, то это расстояние можно увеличить. Эту постоянную скорость испытуемого транспортного средства и тестового объекта поддерживают до тех пор, пока испытуемое транспортное средство не пройдет от точки остановки совокупное расстояние, составляющее не менее 15 метров. Допустимое значение бокового смещения испытуемого транспортного средства не должно превышать $\pm 0,20$ м, а допустимое значение бокового смещения движущегося тестового объекта не должно превышать $\pm 0,10$ м. Во время движения расстояние спереди между передней частью транспортного средства и тестовым объектом должно оставаться в пределах границ, очерченных максимально удаленной и ближайшей ограничивающими плоскостями спереди».
-