

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности****Сто двадцать седьмая сессия**

Женева, 15–19 апреля 2024 года

Пункт 15 предварительной повестки дня

Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди)**Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 125
ООН (поле обзора водителя спереди)****Представлено неофициальной рабочей группой по системам
помощи для поля обзора***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной рабочей группой по системам помощи для поля обзора (НРГ-ФВА) в контексте разделения Правил № 125 ООН на два отдельных свода правил ООН и в целях разработки новых правил ООН о единообразных технических предписаниях, касающихся официального утверждения транспортных средств в отношении системы помощи для поля обзора. Этот документ включает обновленные ссылки на объемный механизм определения точки «Н» (механизм 3-D «Н») и процедуру его калибровки, которые в настоящее время пересматриваются и переносятся из Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) в Общую резолюцию № 1 (ОР.1). Изменения к нынешнему тексту Правил № 125 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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

Пункты 2.3–2.10 изменить следующим образом:

- «2.3 "Трехмерная система координат" означает систему координат, которая состоит из вертикальной продольной плоскости XZ, горизонтальной плоскости XY и вертикальной поперечной плоскости YZ (~~см. рис. 6 добавления к приложению 4~~); система координат используется для соотнесения расстояний между структурными точками на чертежах и на реальном транспортном средстве. Процедура размещения транспортного средства относительно системы координат указана в ~~приложении 4 в добавлении 6 к Общей резолюции № 1 (ОР.1)~~¹; все координаты относительно нулевого уровня должны рассчитываться для транспортного средства в снаряженном состоянии² с одним пассажиром на переднем сиденье, масса которого составляет $75 \text{ кг} \pm 1 \%$.
- 2.3.1 Транспортные средства с подвеской, позволяющей регулировать их дорожный просвет, подвергаются испытанию при нормальных условиях эксплуатации, определенных изготовителем транспортного средства.
- 2.4 "Основные исходные точки" означают отверстия, плоскости, метки и обозначения на корпусе транспортного средства. Тип используемой исходной точки и положение каждой точки относительно координат X, Y и Z трехмерной системы координат и конструктивной опорной плоскости должны указываться изготовителем транспортного средства. Этими точками могут быть контрольные точки, используемые для целей сборки кузова.
- 2.5 "Угол наклона спинки сиденья" означает угол, определенный в ~~пункте 2.6 или 2.7 приложения 1 к пересмотренной Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)~~³ **пункте 1.2.6 или пункте 1.2.7 добавления 6 к Общей резолюции № 1 (ОР.1)**.
- 2.6 "Фактический угол наклона спинки сиденья" означает угол, определенный в ~~пункте 2.6 приложения 1 к пересмотренной СР.3~~ **пункте 1.2.6 добавления 6 к ОР.1**.
- 2.7 "Конструктивный угол наклона спинки сиденья" означает угол, определенный в ~~пункте 2.7 приложения 1 к пересмотренной СР.3~~ **пункте 1.2.7 добавления 6 к ОР.1**.
- 2.8 "Точки V" означают точки, положение которых в пассажирском салоне определяется в зависимости от вертикальных продольных плоскостей, проходящих через центры самых крайних расчетных мест для сидения на переднем сиденье, и по отношению к точке «R» и конструктивному углу наклона спинки сиденья; эти точки используются для проверки соблюдения требований, касающихся поля обзора.
- 2.9 «Точка "R", или "контрольная точка места для сидения"», означает точку, определенную в ~~пункте 2.4 приложения 1 к пересмотренной СР.3~~ **пункте 1.2.4 добавления 6 к ОР.1**.
- 2.10 «Точка "H"» означает точку, определенную в ~~пункте 2.3 приложения 1 к пересмотренной СР.3~~ **пункте 1.2.3 добавления 6 к ОР.1**».

Пункт 5.1.3.5 изменить следующим образом:

- «5.1.3.5 На прозрачное поле обзора, определенное в пункте 5.1.1, может накладываться информация системы помощи для поля обзора, **если при этом соблюдены требования Правил [XXX] ООН**».

¹ Добавление 6 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) (документ ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); см. <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>.

Пункты 5.1.3.5.1–5.1.3.7 исключить.

Пункты 6.2.2 исключить.

Включить новые пункты 12.12–12.16 следующего содержания:

- «12.12 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.
- 12.13 Начиная с [1 сентября 2026 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, впервые выданные на основании поправок предшествующих серий после [1 сентября 2026 года].
- 12.14 До [1 сентября 2028 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, впервые выданные на основании поправок предшествующих серий до [1 сентября 2026 года].
- 12.15 Начиная с [1 сентября 2028 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам.
- 12.16 Независимо от пункта 12.13 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам и касающиеся типов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 03 (т. е. транспортных средств, не оснащенных АПО)».

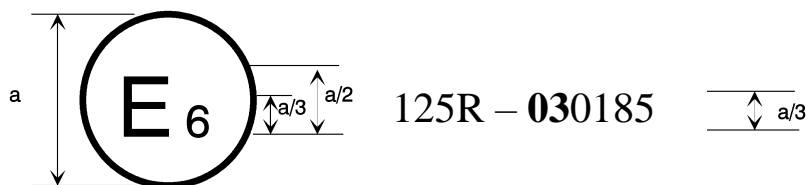
Пункты 12.12–12.13 (прежние), изменить нумерацию на пункты 12.17–12.18.

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

Схема знаков официального утверждения

(см. пункты 4.4–4.4.2 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что в отношении поля обзора водителя спереди данный тип транспортного средства был официально утвержден в Бельгии (E 6) на основании Правил № 125 ООН. Первые две цифры номера официального утверждения указывают на то, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 125 ООН с внесенными в них поправками серии 03».

Пункт 3, сноску 1 изменить следующим образом:

«¹ Эта процедура описана в приложении 1 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2), www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29-resolutions.html приложении 6 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) (документ ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); см. <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>».

II. Обоснование

1. НРГ-ФВА разработала новые Правила ООН, которые касаются систем помощи для поля обзора, применяются ко всем транспортным средствам категорий М и N и заменяют конкретные требования в отношении СППО для транспортных средств М₁ и N₁, введенные в поправках серии 02 к Правилам № 125 ООН. Поэтому переходные положения в настоящих Правилах скорректированы исходя из вступления в силу оговоренных новых Правил ООН, а конкретные требования в отношении СППО исключены из настоящих Правил. Поскольку положения, касающиеся СППО, в оговоренных новых Правилах ООН являются более конкретными и подробными, для существующих типов транспортных средств требуется переходный период.

2. Технические требования к механизму 3-D «Н» были обновлены и перенесены из СР.3 в ОР.1. Была также добавлена процедура калибровки, с тем чтобы механизм 3-D «Н», используемый для проведения всех испытаний в контексте Правил ООН и Глобальных технических правил ООН, соответствовал всем правилам и обеспечивал получение последовательных результатов испытаний согласно всем правилам.