



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**116-я сессия**

Женева, 1–5 апреля 2019 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Правила № 35 ООН (педали управления)

**Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 35
ООН (педали управления)****Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях уточнения метода измерения бокового расстояния между педалями и ближайшей «стенкой» слева. В его основу положен неофициальный документ GRSG-115-17, представленный на 115-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/94, пункт 14). Изменения к нынешнему тексту Правил № 35 ООН выделены жирным шрифтом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление работы 3.1) 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 5.7 изменить следующим образом:

«5.7 Расстояния между проекцией педали рабочего тормоза на исходную плоскость "Р" и пересечением каждой перегородки с этой плоскостью, обозначенные в приложении 4 соответственно буквами "Н" и "J", должны быть ≥ 130 мм справа и $160 \text{ мм} \geq$ слева для транспортных средств с тремя педалями и ≥ 130 мм справа и $120 \text{ мм} \geq$ слева для транспортных средств с двумя педалями.

В случае упора для ноги, указанного изготовителем и установленного для левой ноги водителя, наикратчайшее расстояние между самой крайней левой педалью и стенкой измеряют над упором для ноги, при том что минимальное расстояние между проекцией крайней левой педали и указанным упором на исходную плоскость "Р" должно быть ≥ 50 мм.»

Включить новые пункты 10–10.4 следующего содержания:

«10. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа, предоставленных на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.

10.2 Начиная с 1 сентября 2020 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, которые были впервые выданы после 1 сентября 2020 года на основании поправок предыдущих серий.

10.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения, предоставленные впервые на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам до 1 сентября 2020 года.

10.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.»

Пункт 10 (прежний), изменить нумерацию на 11.

Приложение 1, пункт 5, изменить следующим образом:

«5. Краткое описание типа транспортного средства в части расположения педалей и упора для ноги»

II. Обоснование

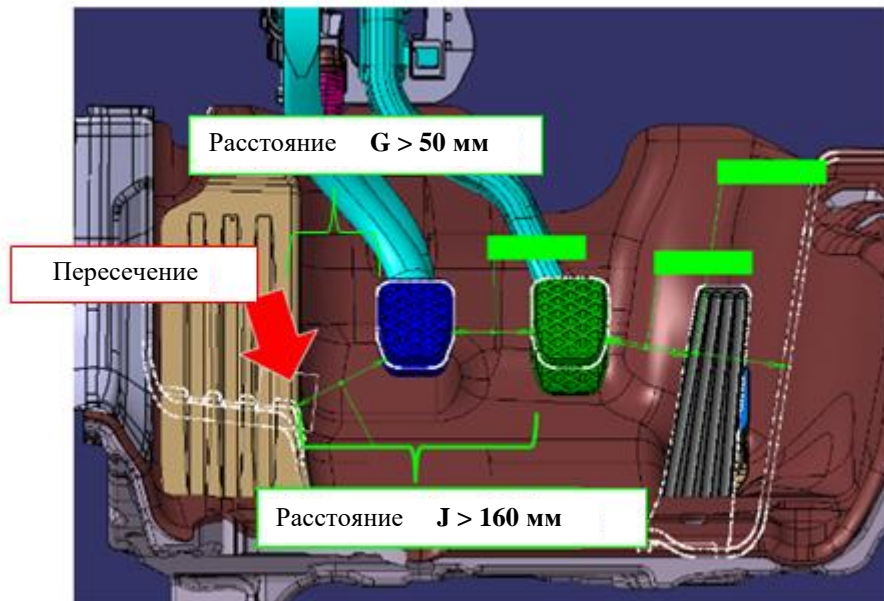
1. Необходимо сделать так, чтобы левую ногу можно было поставить в нормальном положении на пол или на упор и чтобы при этом она не цеплялась за педали. Необходимо также предусмотреть возможность нажатия на любую педаль в пределах всего хода, не приводя непреднамеренно в действие напольные переключатели или иные ножные органы управления.

2. Таким образом, это предложение имеет целью уточнить метод измерения боковых расстояний между педалями и ближайшей «стенкой» с левой стороны. По соображениям безопасности и удобства упоры для ног устанавливаются под левую ногу водителя. Плоскость покоя таких упоров может пересекаться с плоскостью измерения «Р». Данное предложение позволяет уточнить, что в таких случаях

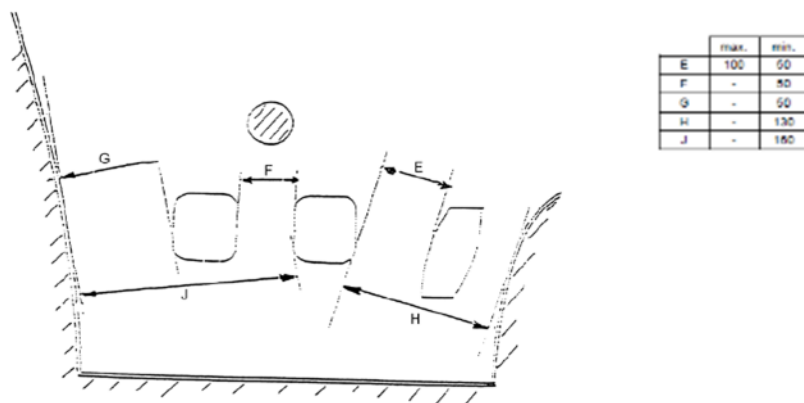
требуемый просвет для левой ноги измеряется на уровне верхней плоскости упора, а не между крайней левой педалью и самым упором.

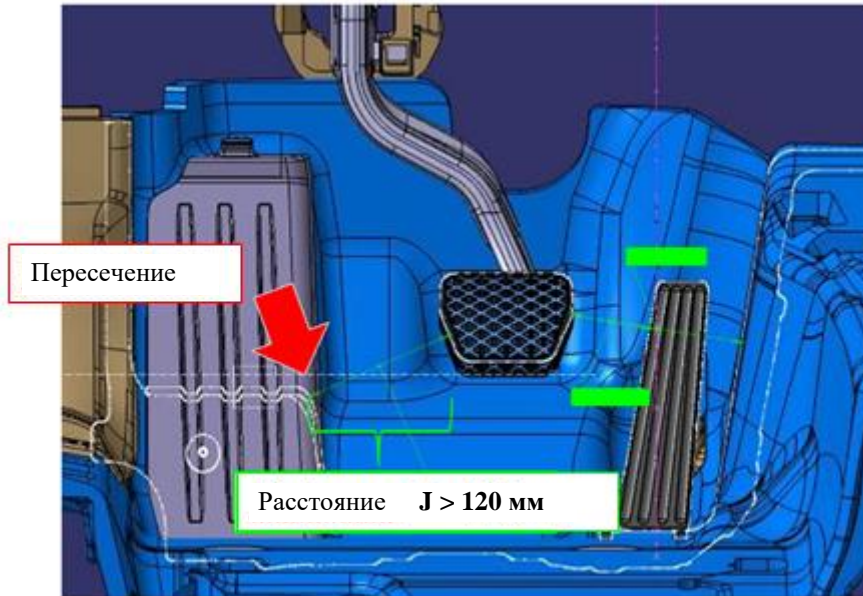
3. Для того чтобы обеспечить беспрепятственный ход крайней левой педали (рабочего тормоза или сцепления), вводится дополнительное минимальное расстояние между этой педалью и упором для ноги.

4. Настоящее предложение представляется в качестве новой серии поправок по той причине, что эта ситуация может создать другие дополнительные сложности для некоторых изготовителей.



Три педали – Обычная трансмиссия





Две педали – Автоматическая трансмиссия

