|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/3 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General8 January 2019RussianOriginal: English |

**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[[1]](#footnote-1)\*

 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.

 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 "H" и "J", должны быть ≥ 130 мм справа и 160 мм ≥ слева для транспортных средств с тремя педалями и ≥ 130 мм справа и 120 мм ≥ 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 самим 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.

|  |
| --- |
| Расстояние **J > 160 мм**Расстояние **G > 50 мм** Пересечение |
| Три педали – Обычная трансмиссия |
| Расстояние **J > 120 мм**ПересечениеДве педали – Автоматическая трансмиссия |
|  |

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)