



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

Восемьдесят четвертая сессия

Женева, 19–22 сентября 2017 года

Пункт 13 b) предварительной повестки дня

Прочие вопросы: Правила № 89

Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 00 к Правилам № 89 (устройство ограничения скорости)

**Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 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 5.2.5.4.2 изменить следующим образом:

«5.2.5.4.2 Если скорость транспортного средства превышает V_{adj} , то водитель должен информироваться об этом при помощи **приемлемого** предупредительного ~~либо иного приемлемого сигнала~~, кроме показаний спидометра. **Вместе с тем этот предупредительный сигнал не требуется, если V_{adj} превышаетя в результате осознанных действий водителя.**»

Пункт 21.2.5.4.2 изменить следующим образом:

«21.2.5.4.2 Если скорость транспортного средства превышает V_{adj} , то водитель должен информироваться об этом при помощи **приемлемого** предупредительного ~~либо иного приемлемого сигнала~~, кроме показаний спидометра.»

Приложение 6,

Пункт 1.5.1 изменить следующим образом:

«1.5.1 При отключенных РФОС/РУОС и применительно к каждому передаточному числу, выбираемому для предусмотренной испытательной скорости V_{adj} , техническая служба:

- a) **либо** измеряет величину требующихся усилий, прилагаемых к педали акселератора,
- b) **либо измеряет положение педали акселератора**

с целью поддержания V_{adj} и скорости (V_{adj}^*), которая на 20% или 20 км/ч (в зависимости от того, какое из этих значений выше) больше V_{adj} .»

Пункт 1.5.2 изменить следующим образом:

«1.5.2 При включенных и настроенных на V_{adj} РФОС/РУОС транспортные средства совершают пробег со скоростью, которая на 10 км/ч ниже V_{adj} . После этого транспортное средство разгоняется путем **либо** увеличения усилия, прилагаемого к педали акселератора, **либо корректировки положения педали акселератора** в течение $1 \pm 0,2$ с до уровня, необходимого для достижения V_{adj}^* .

Затем это усилие **либо это положение** выдерживается в течение не менее 30 с после стабилизации скорости транспортного средства.»

II. Обоснование

1. Предупреждение водителя – при его осознанных действиях (обусловленных его намерениями), нацеленных на временное отключение функции ограничения скорости, – может отвлечь внимание водителя. Поэтому такое предупреждение не следует регламентировать в качестве обязательного. Настоящим предложением этот возможный источник отвлечения внимания водителя устраняется.

2. Управление акселератором посредством корректировки положения педали – это обычная промышленная практика. На самом деле в случае электронного управления акселератором взаимосвязь положения педали и обусловленной им степени открытия дроссельной заслонки является более значительной, чем существующая связь между усилием, прилагаемым к педали акселератора, и обусловленной им степенью открытия дроссельной заслонки.

3. При подготовке настоящего предложения были выявлены следующие две редакционные ошибки: в пунктах 5.2.5.4.2 и 21.2.5.4.2 фраза «либо иного приемлемого» является излишней.
