



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 пятая сессия**

Женева, 27–31 марта 2023 года

Пункт 4 е) предварительной повестки дня

Предупреждение о присутствии уязвимых**участников дорожного движения****в непосредственной близости:****Правила № [167] ООН (прямой обзор уязвимых****участников дорожного движения)****Предложение по дополнению 1 к первоначальному
варианту Правил № [167] ООН (прямой обзор уязвимых
участников дорожного движения)****Представлено экспертом Неофициальной рабочей группы
по вопросу предупреждения о присутствии уязвимых участников
дорожного движения в непосредственной близости***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами Неофициальной рабочей группы по вопросу предупреждения о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости для внесения поправок в Правила № [167] ООН, касающиеся прямого обзора уязвимых участников дорожного движения и принятые на сто восемьдесят восьмой сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) ECE/TRANS/WP.29/2022/140/Rev.1. Изменения к принятому тексту (ECE/TRANS/WP.29/2022/140/Rev.1) выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения эксплуатационных характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Содержание изменить следующим образом:

«Содержание

Стр.**

...

Приложения

...

8. Метод оценки альтернативного фронтального объема пространства..... ».

Пункт 5.3 изменить следующим образом:

«5.3 Если может быть доказано, что обеспечить на транспортном средстве соблюдение порогового значения спереди невозможно по причине новаторского конструкторского решения, например когда передние стойки располагаются ближе друг к другу, чем при обычных типах конструкции, то можно считать, что транспортное средство соответствует предписаниям, **по усмотрению изготовителя**, если оно удовлетворяет всем другим применимым ограничениям в дополнение к следующим требованиям. ~~Это должно быть продемонстрировано путем размещения пяти испытательных объектов на равном расстоянии между ближней и дальней боковыми плоскостями транспортного средства. Испытательные объекты перемещают в продольной плоскости до тех пор, пока они не окажутся расположены таким образом, чтобы верхняя часть объекта была едва заметна из точки E2 через любое окно/остекление. Испытательные объекты должны представлять собой шест высотой 1,40 м и диаметром 30 мм. Метка, соответствующая плечу УУДД, должна располагаться на 0,130 м ближе к транспортному средству в продольной плоскости, чем центр шеста. Для каждого шеста рассчитывается среднее расстояние в продольной плоскости между передней плоскостью транспортного средства и меткой, соответствующей плечу, в тот момент, когда шест становится едва заметным. В случае если метка, соответствующая плечу, находится сзади от продольной плоскости, для расчета среднего значения для любого испытательного объекта используется расстояние равное 0,0 м. Среднее расстояние не должно превышать:~~

Альтернативный объем зоны фронтальной оценки, видимой через любую зону остекления, рассчитывается в соответствии с методом, описанным в приложении 8. Если используется этот метод, то минимальное значение фронтального видимого объема для транспортных средств уровня 1 должно составлять [6 м3], а для транспортных средств уровня 2 или 3 — [4,5 м3].

5.3.1 Уровень 1: 1,65 м.

5.3.2 Уровень 2: 1,97 м.

5.3.3 Уровень 3: 1,97 м.».

Включить новое приложение 8 следующего содержания:

«Приложение 8

Метод оценки альтернативного фронтального объема

0. В качестве альтернативы может определяться фронтальный объем видимого пространства на основе объема пространства,

** Номера страниц будут добавлены позднее.

целиком входящего во фронтальный оцениваемый объем, который просматривается по линиям наблюдения, идущим из одной из точек E вдоль линий, соответствующих границам прямого обзора любой зоны остекления кабины.

1. Альтернативный фронтальный оцениваемый объем пространства
 - 1.1 Альтернативный фронтальный оцениваемый объем пространства определяется как объем пространства, заключенный между передней, ближней боковой и дальней боковой плоскостями транспортного средства, а также горизонтальной и вертикальной границами фронтальной оцениваемой зоны, определенными ниже и изображенными на рис. 1 настоящего приложения.
 - 1.2 Переднюю границу фронтальной оцениваемой зоны формирует плоскость, параллельная передней плоскости транспортного средства и проходящая на расстоянии 2000 мм от нее.
 - 1.3 Ближнюю боковую границу общей оцениваемой зоны формирует плоскость, параллельная ближней боковой плоскости транспортного средства и проходящая на расстоянии [2000 мм/4500 мм] от нее.
 - 1.4 Дальнюю боковую границу общей оцениваемой зоны формирует плоскость, параллельная дальней боковой плоскости транспортного средства и проходящая на расстоянии 2000 мм от нее.
 - 1.5 Заднюю границу общей оцениваемой зоны формирует фронтальная плоскость транспортного средства.
 - 1.6 Вертикальные границы оцениваемой зоны формируют горизонтальная поверхность грунта и параллельная ей плоскость, проходящая на высоте 1602 мм над поверхностью земли.

Рис. 1
Определение фронтального оцениваемого объема пространства на примере транспортного средства категории N₃, предназначенного для левостороннего движения

Фронтальный оцениваемый объем



2. Расчетный метод испытаний

2.1 Для определения альтернативного фронтального видимого объема используется расчетный метод испытаний, указанный в приложении 7.

3. Физический метод испытаний

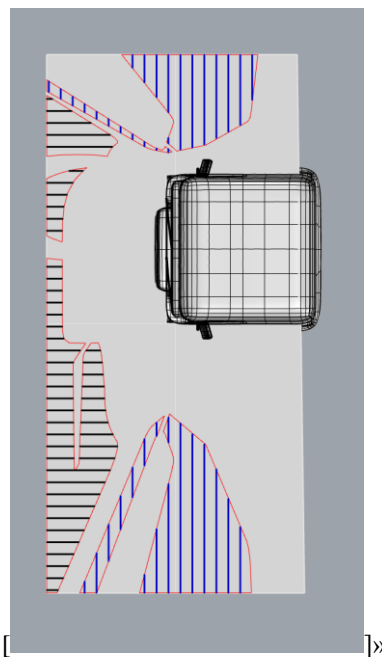
3.1 Для определения альтернативного фронтального видимого объема используется физический метод испытаний, указанный в приложении 6. Для целей определения альтернативного фронтального оцениваемого объема протяженность видимых линий спереди — это длина отрезков линий сетки в пределах фронтального оцениваемого объема, которые просматриваются на оцениваемой плоскости из точки E2, а также через любой прозрачный участок транспортного средства, где поле обзора с места водителя преимущественно находится спереди от передней плоскости транспортного средства. При определении протяженности отрезков, измеренных при наблюдении из точки E2, учитывают только линии, параллельные продольной средней плоскости транспортного средства, как это указано на рис. 2.

3.2 Длина передней видимой линии для альтернативного фронтального объема (мм) преобразуется в альтернативный фронтальный видимый объем (мм³) следующим образом:

$$[\text{Фронтал. видим. объем} = \frac{\text{Длина видим. линии спереди}}{0,0000593932} - 13\,715,5591368016]$$

Рис. 2

Отрезки линий, видимые с передней стороны на примере транспортного средства, предназначенного для левостороннего движения



II. Обоснование

1. Действующий метод оценки фронтального видимого объема пространства в Правилах № 167 ООН зависит от геометрии конструкции кабины (от положения передних стоек). Поэтому данный метод может оказаться неэффективным для будущих конструкций кабин с передними стойками, расположенными ближе друг к другу.

2. В силу настоящей поправки предлагается альтернативный фронтальный оцениваемый объем по усмотрению изготовителя. Этот альтернативный оцениваемый объем не зависит от конструкции кабины, поскольку он уже не определяется элементами геометрии кабины.
