

5. december 2023

Dohoda

O prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach vzájomného uznávania homologizácií udelených na základe týchto predpisov*

(Revízia 3, vrátane zmien, ktoré nadobudli platnosť 14. septembra 2017)

Dodatok 130 – Predpis 131

Revízia 2 - Zmena 1

Dodatok 1 k sérii zmien 02 – Dátum nadobudnutia platnosti: 24. september 2023

Jednotné ustanovenia pre homologizáciu motorových vozidiel vzhľadom na zdokonalené systémy núdzového brzdenia (AEBS)

Tento dokument sa považuje za výlučne dokumentačný nástroj. Autentický a právne záväzný text je: ECE/TRANS/WP.29/2023/12.



ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV

* Predchádzajúci názov Dohody:
Dohoda o prijatí jednotných podmienok pre homologizáciu a o vzájomnom uznávaní homologizácie výstroja a súčasti motorových vozidiel, v Ženeve 20. marca 1958 (pôvodná verzia); Dohoda o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach vzájomného uznávania homologizácií udelených na základe týchto predpisov, v Ženeve 5. októbra 1995 (revízia 2).



Bod 5.4.1.1. sa mení takto:

"5.4.1.1. Funkcia AEBS sa automaticky obnoví pri každom novom spustení motora (prípadne pri každom cykle chodu). Táto požiadavka sa neuplatňuje, keď sa nový štart motora (alebo cyklus chodu, podľa potreby) vykoná automaticky, napr. prevádzka systému zastavenia/štartovania."

Bod 6.9. sa mení takto (vložia sa odkaz na novou poznámku pod čiarou 5 a nová poznámka pod čiarou 5):

"6.9. Robustnosť systému

6.9.1. Ktorýkoľvek z uvedených skúšobných scenárov, kde scenár opisuje jedno skúšobné usporiadanie pri jednej rýchlosti predmetného vozidla pri jednom stave zaťaženia jednej kategórie (vozidlo na vozidlo, vozidlo na chodca), sa vykoná dvakrát. Ak jeden z dvoch priebehov skúšky nespĺňa požadovanú výkonnosť, skúška sa môže jedenkrát opakovať. Skúšobný scenár sa považuje za úspešný, ak sa požadovaná výkonnosť dosiahne v dvoch skúšobných jazdách. Počet neúspešných skúšok v rámci jednej kategórie nesmie presiahnuť:

- (a) 0,0 % vykonaných skúšobných jázd pre skúšky medzi vozidlami a
- (b) 10,0 % vykonaných skúšobných jázd pre skúšky medzi vozidlom a chodcom⁵.

⁵ V prípade, že celkový počet skúšobných jázd v rámci kategórie by bol stále nižší ako 10, môžu sa vykonať ďalšie skúšobné jazdy danej kategórie, okrem iného vrátane neúspešného scenára skúšky, aby sa dosiahol celkový počet skúšobných jázd aspoň rovnajúci sa 10.

6.9.2. Hlavná príčina každej neúspešnej skúšobnej prevádzky sa analyzuje spolu s technickou službou a priloží sa k správe o skúške. Ak hlavnú príčinu nemožno spojiť s odchýlkou v nastavení skúšky, technická služba môže vykonať skúšku pri akejkoľvek inej rýchlosti v rámci rozsahu rýchlostí definovaného v bodoch 5.2.1.3., 5.2.1.4., 5.2.2.3. alebo 5.2.2.4. podľa potreby.

6.9.3. Počas posudzovania podľa prílohy 3 musí výrobca prostredníctvom príslušnej dokumentácie preukázať, že systém je schopný spoľahlivo poskytovať požadované výkony."

Ostatné poznámky pod čiarou sa prečísľujú.