Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

Восьмидесятая сессия

Женева, 15–18 сентября 2015 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ)
и системы предупреждения о выходе из полосы
движения (СПВП)

 Предложение по поправкам к Правилам № 130 (СПВП)

 Представлено экспертами Международной организации предприятий автомобильной промышленности[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях включения в данные Правила нового введения в порядке привлечения внимания к техническим вопросам, имеющим отношение к установке СПВП на некоторые конкретные транспортные средства, включенные в область применения данных Правил. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, − зачеркнут.

 I. Предложение

*Содержание* изменить следующим образом:

«Содержание

 **Введение (для информации)**

1. Область применения

…»

*Включить новое введение* следующего содержания (в том числе новые ссылки на существующую сноску 1):

**«Введение (для информации)**

 **Цель настоящих Правил – установить единообразные предписания для систем предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП), устанавливаемых на механических транспортных средствах категорий M2, M3, N2 и N31, которые используются в первую очередь в условиях движения на автомагистралях.**

 **Эти категории транспортных средств выиграют от оснащения их системами предупреждения о выходе из полосы движения главным образом в условиях монотонного движения. Польза от установки такой системы заключается в оказании водителю, который отвлекся или находится в состоянии сонливости, соответствующего содействия посредством его предупреждения о непреднамеренном выходе транспортного средства за пределы полосы движения.**

 **Хотя в целом эти категории транспортных средств выиграют от оснащения их системами СПВП, все же в случае некоторых подгрупп эти преимущества будут довольно сомнительными, поскольку они эксплуатируются главным образом в условиях, не связанных с движением по автомагистралям (например, автобусы, в которых пассажиры перевозятся стоя, т.е. которые относятся к классам I, II и A), транспортные средства повышенной проходимости1, транспортные средства, используемые в строительстве, транспортные средства специального назначения и т.п.). Независимо от таких преимуществ в случае других подгрупп установка СПВП будет сопряжена с техническими трудностями (например, транспортные средства с ветровым стеклом, разделенным вертикальной перемычкой, с ассиметричными кабинами, с утолщенными ветровыми стеклами, с расположенным впереди кузовом, с передним навесным оборудованием и т.п.).**

 **Начиная с 60 км/ч система будет автоматически выявлять непреднамеренное отклонение транспортного средства в сторону выхода за пределы полосы движения и предупреждать водителя.**

 **Эта система будет подавать предупреждающий сигнал с целью уведомить водителя, который ослабил внимание, о возникновении критической ситуации.**

 **В эти Правила невозможно включить все дорожные условия и параметры инфраструктуры, которые следует учитывать в процессе официального утверждения типа. Фактические условия и параметры в реальной ситуации не должны являться причиной срабатывания системы и подачи ложного сигнала предупреждения в той степени, в которой это может подтолкнуть водителя к тому, чтобы отключить данную систему».**

 II. Обоснование

1. В настоящее время изготовители транспортных средств устанавливают СПВП на самых разнообразных моделях, например, в целях соблюдения обязательных требований в некоторых Договаривающихся сторонах. Эта работа по реализации данных систем на практике подтверждает обоснованность озабоченности, которая была высказана в процессе обсуждения, состоявшегося в ходе работы неофициальной рабочей группы по САЭТ/СПВП, и проливает свет на целый ряд технических вопросов, которые возникают при монтаже устройств обнаружения препятствий на некоторых конкретных транспортных средствах, в частности, в случае большого технического разнообразия, а также в том случае, когда условия вокруг транспортного средства могут оказать негативное воздействие на надежность и работоспособность этой системы.

2. Например:

 a) В связи с конкретными техническими особенностями транспортных средств повышенной проходимости (стальные бамперы, электрические грузовые лебедки, утолщенные ветровые стекла, ветровые стекла, разделенные вертикальной перемычкой, ассиметричные кабины, расположенный впереди кузов и т.п.) установка встроенных работоспособных и надежных датчиков возможна не всегда.

 b) Установка встроенных работоспособных датчиков на транспортных средствах специального назначения также зачастую невозможна (снегоочистители, внешние механизмы, переднее навесное оборудование и т.п.).

 c) Окружающие условия, в которых эксплуатируются транспортные средства, используемые в строительстве, также могут негативно сказаться на работе датчиков аналогичным образом, как и в случае транспортных средств повышенной проходимости (пыль, грязь, влажность в районах бездорожья или на дорогах, засыпанных гравием, и т.п.).

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012−2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) 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)