Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

**168-я сессия**

Женева, 8–11 марта 2016 года

Пункт 4.7.2 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года – Рассмотрение
проектов поправок к существующим
правилам, представленных GRRF

 Предложение по дополнению 1 к Правилам № 130 (система предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП))

 Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) на ее восьмидесятой сессии (ECE/TRANS/ WP.29/GRRF/80, пункт 6). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/ GRRF/2015/17 с поправками. В нем содержится также текст, принятый на семьдесят пятой сессии GRFF (ECE/TRANS/WP29/GRRF/75, пункт 9) и основанный на документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13 с поправками. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2016 года.

*Включить новое введение* следующего содержания:

 «Введение

 Цель настоящих Правил – ввести единообразные предписания для систем предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП), устанавливаемых на автотранспортных средствах категорий M2, M3, N2 и N3[[2]](#footnote-2), которые используются главным образом на автомагистралях.

 Эти категории транспортных средств выиграют от оснащения системами предупреждения о выходе из полосы движения, особенно в условиях монотонного движения. Речь идет о системе помощи водителю, который отвлекся или находится в состоянии сонливости, путем предупреждения о непреднамеренном выходе транспортного средства за пределы полосы движения.

 Хотя в целом эти категории транспортных средств выиграют от оснащения системами СПВП, в случае некоторых подгрупп 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 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.).

 Система автоматически выявляет непреднамеренное отклонение транспортного средства за пределы полосы движения и предупреждает от этом водителя.

 Система подает сигнал для предупреждения невнимательного водителя о возникновении критической ситуации.

 В настоящих Правилах невозможно предусмотреть все дорожные условия и особенности инфраструктуры, которые следует учитывать в процессе официального утверждения типа. Фактические условия и особенности в реальной ситуации не должны быть причиной частого срабатывания ложного сигнала, что может побудить водителя отключить систему».

*Включить новый пункт 5.1.2* следующего содержания:

«5.1.2 Магнитные и электрические поля не должны снижать эффективности СПВП. Это требование считается выполненным, если соблюдаются технические требования и переходные положения Правил № 10 посредством применения:

 а) поправок серии 03 для транспортных средств без соединительной системы для зарядки перезарежаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей);

 b) поправок серии 04 для транспортных средств с соединительной системой для зарядки перезарежаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей)».

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на
2014−2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, 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)
2. В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 − [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](file:///%5C%5Cconf-share1%5CLS%5CRUS%5CCOMMON%5CMSWDocs%5C_2Semifinal%5Cwww.unece.org%5Ctrans%5Cmain%5Cwp29%5Cwp29wgs%5Cwp29gen%5Cwp29resolutions.html). [↑](#footnote-ref-2)