



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***

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/WP.29/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 AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2016 года.

* 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.



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 N₃¹, 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 асимметричными 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 об 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:

- a) поправок серии 03 для транспортных средств без соединительной системы для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей);
- b) поправок серии 04 для транспортных средств с соединительной системой для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей)».

¹ 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/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.