



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 4.7.3 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов поправок
к существующим правилам, представленных GRRF****Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 01
к Правилам № 131 (системы автоматического
экстренного торможения (САЭТ))****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 7). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/18 с поправками, указанными в приложении II к докладу, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13. Он представляется на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 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.



Введение к Правилам изменить следующим образом (включая добавление новых ссылок на существующую сноску 1):

«Введение:

Цель настоящих Правил состоит в введении единообразных предписаний, касающихся систем автоматического экстренного торможения (САЭТ), установленных на механических транспортных средствах категорий M₂, M₃, N₂ и N₃¹, эксплуатируемых главным образом на автомагистралях в условиях монотонного движения.

Хотя в целом транспортные средства этих категорий и выиграют от оснащения их САЭТ, в случае некоторых подгрупп эти преимущества будут довольно сомнительными, поскольку они эксплуатируются главным образом в условиях, не связанных с движением по автомагистралям (речь идет, например, об автобусах, в которых пассажиры перевозятся стоя, т.е. которые относятся к классам I, II и A¹, транспортных средствах категории G¹, строительной технике и т.д.). Независимо от таких преимуществ, в случае других подгрупп установка САЭТ будет сопряжена с техническими трудностями или даже будет невозможной (например, речь идет о выборе места для установки датчика на транспортных средствах категории G¹, на строительной технике, используемой главным образом во внедорожных условиях и на гравийных дорогах, и на транспортных средствах специального назначения и транспортных средствах с орудиями фронтальной навески и т.д.). В некоторых случаях в силу конструктивных особенностей транспортного средства может существовать вероятность возникновения ложной ситуации экстренного торможения.

Кроме того, системы, предназначенные для транспортных средств, у которых задняя ось не оснащена пневматической подвеской, требуют использования передовой сенсорной техники для учета изменения угла развала колес транспортного средства.

Система автоматически выявляет риск столкновения спереди, предупреждает о нем водителя и приводит в действие тормозную систему транспортного средства для снижения его скорости с целью недопущения столкновения либо смягчения его последствий в том случае, когда водитель не реагирует на предупреждение.

Система срабатывает только в таких условиях вождения, когда торможение позволяет не допустить дорожно-транспортное происшествие или смягчить его последствия, и не функционирует при обычных условиях вождения.

В случае сбоя в работе системы никакого риска для безопасного функционирования транспортного средства не возникает.

Система обеспечивает как минимум акустическое или тактильное предупреждение, которое может выражаться также в резком замедлении движения, с тем чтобы невнимательный водитель мог осознать всю серьезность сложившейся ситуации.

При любых действиях системы (этапы предупреждения и экстренного торможения) водитель может в любой момент посредством осознанного действия, например путем соответствующего поворота рулевого колеса либо снятия ноги с педали акселератора, восстановить контроль над транспортным средством и отключить систему.

Настоящими Правилами невозможно охватить все условия дорожного движения и особенности инфраструктуры в процессе официального утверждения типа. Реальные условия и особенности на практике не должны обуславливать ложное предупреждение или неоправданное торможение в такой степени, что это стимулировало бы водителя к отключению системы».

Изменить текст пункта 5.1.2 следующим образом:

- «5.1.2. На эффективность САЭТ не должны отрицательным образом влиять магнитные или электрические поля. Это требование считают выполненным, если соблюдаются технические требования и переходные положения Правил № 10 посредством применения:
- а) поправок серии 03 для транспортных средств без соединительной системы для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей);
 - б) поправок серии 04 для транспортных средств с соединительной системой для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей)».
-