



---

## **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\***

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

---

\* 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.



...»

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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub><sup>1</sup>, 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 проходимости<sup>1</sup>, 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:

а) 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.

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

в) 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.).

---