



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 поправке к Правилам № 131 (САЭТ)

**Представлено экспертами от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП); в нем содержится предложение по проекту поправки к вводной части Правил и обращается внимание на технические вопросы, касающиеся установки САЭТ на отдельных транспортных средствах, подпадающих под область применения Правил. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* 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.



I. Предложение

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

"0. Введение (для информации)

Цель настоящих Правил состоит во 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 размеренного, монотонного движения.**

Хотя в целом транспортные средства этих категорий и выиграют от оснащения их системами автоматического экстренного торможения, 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 A¹, **транспортные средства категории G¹, строительная техника и т.д.**). Независимо от таких преимуществ, в случае других подгрупп установка САЭТ будет сопряжена с техническими трудностями (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.**). Если в силу конструктивных особенностей транспортного средства существует вероятность возникновения ложной ситуации экстренного торможения, то требование в отношении обязательной установки САЭТ может не соблюдаться.

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. Договаривающимся сторонам, желающим применять настоящие Правила в отношении этих транспортных средств, следует предусмотреть для этого надлежащие сроки.

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".

II. Обоснование

1. В порядке выполнения, среди прочего, действующих в некоторых Договаривающихся сторонах обязательных требований изготовители транспортных средств внедряют в настоящее время САЭТ на самых разнообразных моделях. Связанная с этим работа подтверждает обеспокоенности, уже являвшиеся предметом обсуждения в ходе различных мероприятий неофициальной группы по САЭТ, и проливает свет на ряд технических проблем, возникающих при установке устройств обнаружения препятствий на отдельные транспортные средства, в частности в силу колоссального технического разнообразия и в случаях, когда условия использования транспортного средства могут негативно сказаться на надежности и эксплуатационной пригодности системы.

2. Например:

а) ввиду технических особенностей конструкции внедорожных транспортных средств (стальные бамперы, лебедки автокаров, толщина ветрового стекла, ветровые стекла с вертикальной перемычкой, асимметричные кабины, транспортные средства с передней дверцей капота и т.д.) установка устойчивых к сбоям и надежных датчиков не во всех случаях представляется возможной;

б) установка надежных датчиков на транспортных средствах специального назначения зачастую невозможна (отвальные снегоочистители, внешние устройства, орудия фронтальной навески и т.д.);

в) аналогично техническим особенностям конструкции внедорожных транспортных средств, на работе датчиков также могут негативно сказаться внешние условия (пыль, грязь, влажность во внедорожных условиях или на гравийных дорогах ...).