



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Сто пятьдесят пятая сессия**

Женева, 15–18 ноября 2011 года

Пункт 4.15.4 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение  
проектов правил****Предложение по поправкам к проекту правил об  
опережающих системах экстренного торможения  
(ОСЭТ)\*****Представлено Рабочей группой по вопросам торможения и  
ходовой части\*\***

Произведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) на ее семьдесят первой сессии с целью внесения поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/2011/92. Он основан на документе GRRF-71-27-Rev.1 и представлен на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (SC.1). Хотя GRRF и удалось урегулировать большую часть нерешенных вопросов, указанных в квадратных скобках в документе ECE/TRANS/WP.29/2011/92, WP.29 и AC.1 все же придется решить, желают ли они использовать альтернативную формулировку пункта 5.1.1, предложенную в квадратных скобках в настоящем документе.

---

\* Настоящий документ представлен с опозданием с учетом необходимости в отражении информации о прогрессе, достигнутом в данной работе за последнее время.

\*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, 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* изменить следующим образом:

## **"0. Введение (для информации)**

Цель... условий.

Хотя в целом транспортные средства этих категорий и выиграют от оснащения их опережающими системами 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 A). Независимо от таких преимуществ в случае других подгрупп установка ОСЭТ будет сопряжена с техническими трудностями (например, речь идет о выборе места для установки датчика на транспортных средствах категории G и транспортных средствах специального назначения и т.д.).

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..."

*Пункт 1* изменить следующим образом:

## **"1. Область применения и цель**

Настоящие Правила применяются к официальному утверждению транспортных средств категорий<sup>1</sup>:

- a) N<sub>2</sub> свыше 8 т,
- b) M<sub>3</sub> и
- c) N<sub>3</sub>,

оборудованных пневматической или пневмогидравлической тормозной системой, в отношении бортовых систем, предупреждающих наезд сзади в одной полосе движения либо смягчающих последствия такого наезда"

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, пункт 2.

*Пункты 2.4–2.13*, изменить нумерацию на 2.3–2.12.

*Пункт 3.2.1* исправить следующим образом:

- "3.2.1 Описание типа транспортного средства в отношении позиций, указанных в пункте 2.2, совместно с ... указываться".

*Пункт 5.1.1* исправить следующим образом:

"5.1.1 Любое транспортное средство, оборудованное ОСЭТ, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.1, должно отвечать требованиям об эффективности, изложенным в пунктах 5.1–5.6.2 настоящих Правил, и должно быть оснащено антиблокировочной тормозной функцией в соответствии с требованиями об эффективности, изложенными в приложении 13 к Правилам № 13".

[ИЛИ]

*Пункт 5.1.1* изменить следующим образом:

"5.1.1 Любое транспортное средство, у которого задняя ось оснащена пневматической подвеской и которое оборудовано ОСЭТ, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.1, должно отвечать требованиям об эффективности, изложенным в пунктах 5.1–5.6.2 настоящих Правил, и должно быть оснащено антиблокировочной тормозной функцией в соответствии с требованиями об эффективности, изложенными в приложении 13 к Правилам № 13.

Транспортные средства, оснащенные задней подвеской иного типа, могут также официально утверждаться по типу конструкции при условии выполнения требований, изложенных в пунктах 5.1–5.6.2".]

*Пункт 5.2.2* изменить следующим образом:

"5.2.2 За предупреждением (предупреждениями), предусмотренным(и) в пункте 5.2.1.1, и с учетом положений пунктов 5.3.1–5.3.3 должен следовать этап экстренного торможения для существенного снижения скорости данного транспортного средства. Испытания на соблюдение этих условий проводятся в соответствии с пунктами 6.4 и 6.5".

*Пункт 6.4.1* исправить следующим образом:

"6.4.1 Данное транспортное средство...

... не менее 120 м от цели.

С момента начала функционального этапа до момента столкновения не производится никакой корректировки управления данного транспортного средства водителем, помимо незначительной корректировки рулевого управления во избежание любого возможного заноса".

*Пункт 7.1* изменить следующим образом:

7.1 Каждое изменение типа транспортного средства, определенного в пункте 2.2 выше, ... :"

Приложение 3, изменить таблицу следующим образом:

"

A	B	C	D	E	F	G	H	
	Стационарная цель			Движущаяся цель				
	Время срабатывания для режимов предупреждения		Снижение скорости (см. пункт 6.4.4.)	Время срабатывания для режимов предупреждения		Снижение скорости (см. пункт 6.5.3.)	Заданная скорость (см. пункт 6.5.1.)	
	По крайней мере, 1 тактильный либо акустический (см. пункт 6.4.2.1.)	По крайней мере, 2 (см. пункт 6.4.2.2.)		По крайней мере, 1 тактильный либо акустический (см. пункт 6.5.2.1.)	По крайней мере, 2 (см. пункт 6.5.2.2.)			
M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> >8t и N <sub>3</sub>	Не позднее 1,4 с до начала этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с до начала этапа экстренного торможения	Не менее 10 км/ч	Не позднее 1,4 с до начала этапа экстренного торможения	Не позднее 0,8 с до начала этапа экстренного торможения	Без последствий	32 ± 2 км/ч	1

"