|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  11 July 2017  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил   
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по вопросам торможения   
и ходовой части**

**Восемьдесят четвертая сессия**

Женева, 19–22 сентября 2017 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Опережающие системы экстренного торможения**

Предложение по поправкам к Правилам № 131 (опережающие системы экстренного торможения (ОСЭТ))

Представлено экспертом от Германии[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Германии для корректировки предписаний об отключении функции опережающих систем экстренного торможения (ОСЭТ). Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Пункт 5.4* изменить следующим образом:

«5.4 В тех случаях, когда транспортное средство оснащено механизмом отключения функции ОСЭТ, должны ~~надлежащим образом~~ выполняться следующие условия:

5.4.1 Функция ОСЭТ должна автоматически **включаться** ~~восстанавливаться~~ при инициации каждого нового цикла зажигания.

**5.4.2 Функция ОСЭТ должна автоматически** **включаться сразу же после того, как скорость транспортного средства превысит 30 км/ч.**

**5.4.3 Отключение функции ОСЭТ не должно быть возможным при движении транспортного средства со скоростью 30 км/ч.**

5.4.**4**~~2~~ Негаснущий оптический сигнал предупреждения должен информировать водителя о том, что функция ОСЭТ отключена. Для этой цели может быть использован желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.5.4 ниже».

*Пункт 6.7.1* изменить следующим образом:

«6.7.1 В случае транспортных средств, оснащенных устройством отключения ОСЭТ, ключ в замке зажигания переводится в положение "включено" и ОСЭТ отключается. Должен включаться предупреждающий сигнал, упомянутый в пункте 5.4.2 выше. Ключ в замке зажигания переводится в положение "отключено", затем ключ в замке зажигания вновь переводится в положение "включено" и проводится проверка, с тем чтобы убедиться в отсутствии включавшегося ранее сигнала предупреждения, что соответствует **включению** ~~восстановлению~~ функции ОСЭТ, как указано в пункте 5.4.1 выше. Если система зажигания приводится в действие при помощи "ключа", то указанное выше требование должно выполняться без извлечения ключа из замка зажигания».

*Включить новые пункты 6.7.2–6.7.3* следующего содержания:

«**6.7.2 В случае транспортных средств, оснащенных устройством отключения ОСЭТ, ключ в замке зажигания переводится в положение "включено" и ОСЭТ отключается. Должен включаться предупреждающий сигнал, упомянутый в пункте 5.4.2 выше. Транспортное средство разгоняется до скорости свыше 30 км/ч. Испытание считается пройденным, если автоматически включается функция ОСЭТ и автоматически отключается предупреждающий сигнал, упомянутый в пункте 5.4.2 выше, когда скорость транспортного средства превысит 30 км/ч.**

**6.7.3 В случае транспортных средств, оснащенных устройством отключения ОСЭТ, ключ в замке зажигания переводится в положение "включено". Транспортное средство разгоняется до скорости свыше 30 км/ч, и предпринимается попытка отключить функцию ОСЭТ. Испытание считается пройденным, если функция ОСЭТ не отключается после преднамеренных действий водителя по отключению функции ОСЭТ**».

II. Обоснование

1. За последнее время численность ДТП, связанных с ударом сзади, на автомагистралях с участием тяжелых грузовых автомобилей увеличилась (например, в Германии на 16% с 2013 по 2015 год, хотя в период 2010–2012 годов она оставалась постоянной). И хотя предпочтительным средством предупреждения ДТП такого рода служит функция ОСЭТ, эта функция может принести пользу только в том случае, если она включена. Вместе с тем исследования [ZVS][[2]](#footnote-2) показывают, что серьезные ДТП имеют место именно в тех случаях, когда система ОСЭТ отключена.

2. В настоящее время отключение функции ОСЭТ допускается без каких-либо ограничений в отношении диапазонов скорости транспортного средства. Данная факультативная возможность ее ручного отключения была предусмотрена из-за опасений, связанных с соответствующей технической готовностью на момент разработки Правил № 131. Между тем функция ОСЭТ получила значительное распространение на рынке (например, речь идет об обязательном оснащении ОСЭТ транспортных средств категорий M2, M3, N2, N3 в ЕС, факультативной установке оборудования ОСЭТ на большинстве транспортных средств категорий M1 и N1, а также о том, что системы ОСЭТ значительной части транспортных средств категорий M3 и N3 имеют потенциал, который пока выше, чем это предусмотрено предписаниями Правил № 131) и ее технические возможности и надежность достигли более высокого уровня.

3. Поскольку отключение этой функции противоречит Правилам, представляется, что уже нельзя допускать ее отключения. Предполагается, что ложное предупреждение и ложное срабатывание происходят главным образом в условиях городского движения при низких скоростях и что гарантировать правильное толкование ситуации в контексте функции ОСЭТ невозможно. По этой причине можно было бы требовать временного отключения функции ОСЭТ. В этом смысле можно было бы допускать ручное отключение функции ОСЭТ в диапазонах скорости ниже 30 км/ч при условии ее автоматического включения, когда данный диапазон скорости превышается.

4. Автоматическое включение функции ОСЭТ при превышении предельной скорости в 30 км/ч позволяло бы временно отключать эту функцию в условиях замедленного дорожного движения, например в случае заторов.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту   
   на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)
2. [ZVS] Petersen, E., Simon, N., Krupitzer, U.: "Lkw-Unfälle mit schweren Personenschäden auf niedersächsischen Autobahnen und deren Relevanz sowie Vermeidbarkeit durch aktuelle Notbrems-Assistenzsysteme", p. 276. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 5/2016. [↑](#footnote-ref-2)