|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | E/ECE/324/Rev.2/Add.129/Amend.1−E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.129/Amend.1 | |
|  |  | 28 October 2016 |

Соглашение

О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов   
оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний[[1]](#footnote-1)\*

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Добавление 129 − Правила № 130

Поправка 1

Дополнение 1 к первоначальному варианту Правил − Дата вступления в силу:   
8 октября 2016 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств в отношении системы предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП)

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных   
целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2016/6 (с поправкой, содержащейся в пункте 59 документа ECE/TRANS/WP.29/1120).



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Включить новое введение* следующего содержания:

«Введение

Цель настоящих Правил – ввести единообразные предписания для систем предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП), устанавливаемых на автотранспортных средствах категорий M2, M3, N2 и N31, которые используются главным образом на автомагистралях.

Эти категории транспортных средств выиграют от оснащения системами предупреждения о выходе из полосы движения, особенно в условиях монотонного движения. Речь идет о системе помощи водителю, который отвлекся или находится в состоянии сонливости, путем предупреждения о непреднамеренном выходе транспортного средства за пределы полосы движения.

Хотя в целом транспортные средства этих категорий и выиграют от оснащения их СПВП, в случае некоторых подгрупп 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 проходимости1, строительная техника, транспортные средства специального назначения и т.д.). Независимо от преимуществ, в случае других подгрупп установка СПВП будет сопряжена с техническими трудностями (например, в случае транспортных средств с ветровым стеклом, разделенным вертикальной перемычкой, с ассиметричными кабинами, с утолщенными ветровыми стеклами, с расположенным впереди кузовом, с орудиями фронтальной навески и т.д.).

Система автоматически выявляет непреднамеренное отклонение транспортного средства за пределы полосы движения и предупреждает от этом водителя.

Система подает сигнал для предупреждения невнимательного водителя о возникновении критической ситуации.

В настоящих Правилах невозможно предусмотреть все дорожные условия и особенности инфраструктуры, которые следует учитывать в процессе официального утверждения типа. Фактические условия и особенности в реальной ситуации не должны быть причиной частого срабатывания ложного сигнала, что может побудить водителя отключить систему.

––––––––––––––––––––––

1 В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, пункт 2, [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](file:///\\conf-share1\LS\RUS\COMMON\MSWDocs\_2Semifinal\www.unece.org\trans\main\wp29\wp29wgs\wp29gen\wp29resolutions.html)».

*Включить новый пункт 5.1.2* следующего содержания:

«5.1.2 Магнитные и электрические поля не должны снижать эффективности СПВП. Это требование считается 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 системы хранения энергии (тяговых батарей);

b) поправок серии 04 для транспортных средств с соединительной системой для зарядки перезаряжаемой системы хранения энергии (тяговых батарей)».

1. \* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года. [↑](#footnote-ref-1)