



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по автоматизированным/
автономным и подключенным
транспортным средствам****Тринадцатая сессия**

Женева, 23–27 мая 2022 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Автоматизированные/автономные
и подключенные транспортные средства:****Результаты работы неофициальной
рабочей группы по методам валидации
для автоматизированного вождения****Предложение по поправкам к Правилам № 13 ООН
(торможение большегрузных транспортных средств)****Представлено экспертом от Франции***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Франции. Настоящее предложение направлено на оснащение четырехосных коммерческих транспортных средств массой более 25 тонн функцией обеспечения устойчивости транспортного средства в связи с их предназначением. В его основу положен неофициальный документ GRVA-12-07. Изменения к существующему тексту Правил № 13 ООН в случае новых элементов выделены жирным шрифтом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 5.2.1.32 изменить следующим образом:

«5.2.1.32 С учетом положений пункта 12.3 настоящих Правил все транспортные средства нижеследующих категорий должны быть оснащены функцией обеспечения устойчивости транспортного средства:

- a) M_2 , M_3 , N_2^{12} ;
- b) N_3^{12} , имеющие не более трех осей;
- c) N_3^{12} с четырьмя осями, **либо** имеющие максимальную массу не более 25 т и код максимального диаметра колеса не более 19,5, **либо поддерживающие состояние транспортируемого материала посредством непрерывного движения (например, автобетоносмеситель).**

Функция обеспечения устойчивости должна включать функцию противоопрокидывания и контроль траектории движения и соответствовать техническим требованиям, изложенным в приложении 21 к настоящим Правилам».

II. Обоснование

1. Определенные коммерческие транспортные средства, перевозящие материалы, которые поддерживаются в непрерывном движении, такие как, например, автобетоносмесители, могут быть довольно неустойчивыми при загрузке, поскольку их центр тяжести не статичен, расположен выше и не центрирован, что является следствием непрерывного вращательного движения смесительного барабана, который перемещает бетонную смесь в сторону.

2. Такие грузовики совершают рейсы по всем типам дорог между заводом по производству бетона и строительной площадкой несколько раз в день как в порожнем, так и в груженом состоянии. Это предполагает, что водитель управляет транспортным средством в самых разных условиях вождения. Плотность бетона также может отличаться на разных площадках, что приводит к изменению положения центра тяжести, которое точно неизвестно водителю.

3. Обобщение функции обеспечения устойчивости на транспортных средствах данного типа позволит избежать необходимости адаптации водителем управления транспортным средством в зависимости от того, оснащено ли оно такой системой, и таким образом снизить риск опрокидывания, который следует принимать в расчет.

4. Ежегодно во Франции фиксируется значительное и постоянное количество случаев опрокидывания четырехосных автобетоносмесителей. Простое аналитическое исследование, основанное на изучении сообщений СМИ, выявило около тридцати случаев во Франции только в 2021 году; эксперты, с которыми проводились консультации, подтвердили, что этот вывод справедлив применительно и к другим странам. Один из таких случаев опрокидывания недавно привел к серьезной аварии с несколькими жертвами.

5. Жертвами таких аварий в основном становятся водители грузовиков, за исключением нескольких случаев, как, например, в результате вышеупомянутой аварии.

6. Таким образом, вероятность опрокидывания (потери контроля над траекторией движения) со столкновением с другим транспортным средством низка, но потенциальная тяжесть такого дорожно-транспортного происшествия очень высока, учитывая перевозимый груз.

7. Исходя из этого, для повышения безопасности дорожного движения установка ЭКУ на такие транспортные средства очень важна.

8. Кроме того, учитывая технический прогресс и эволюцию систем обеспечения устойчивости транспортных средств, исключение, введенное дополнением 8 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН, более не представляется оправданным.
