



---

**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\*

Пятая сессия

Женева, 10–14 февраля 2020 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Системы автоматического экстренного торможения

**Предложение по дополнениям к первоначальному тексту  
Правил № [152] ООН (системы автоматического  
экстренного торможения транспортных средств  
категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>) и поправкам серии 01 к ним****Представлено экспертами неофициальной рабочей группы  
по системам автоматического экстренного торможения  
транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>\*\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от неофициальной группы по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ) транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, с тем чтобы усовершенствовать текст Правил, касающийся оценки надежности САЭТ. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**.

\*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила Организации Объединенных Наций в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Включить новый пункт 6.10 следующего содержания:

- «6.10 Надежность системы**
- 6.10.1** Любой из упомянутых выше сценариев испытаний, когда сценарием предусмотрена одна схема испытания на одной скорости данного транспортного средства при одном условии нагрузки одной категории (столкновение автомобиля с автомобилем, столкновение автомобиля с пешеходом) реализуется дважды. Если в ходе одного из двух испытательных прогонов не удастся обеспечить требуемых характеристик, то испытание можно повторить еще один раз. Испытание считается успешно пройденным, если требуемые характеристики обеспечиваются при двух испытательных прогонах. Количество неудачных испытательных прогонов в пределах одной категории не должно превышать:
- 10,0% выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с автомобилем; и
  - 10,0% выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с пешеходом.
- 6.10.2** Коренная причина любого неудачного испытательного прогона анализируется совместно с технической службой и прилагается к протоколу испытания. Если коренная причина не может быть связана с отклонением в схеме испытаний, техническая служба может испытывать любые другие значения для скорости транспортного средства и объекта-транспортного средства в пределах диапазона скоростей, определенного в пунктах 5.2.1.3, 5.2.2.3 или 5.2.2.4, в зависимости от того, что применимо.
- 6.10.3** В ходе оценки по приложению 3 изготовитель должен при помощи надлежащей документации доказать, что система способна надежным образом обеспечивать требуемые характеристики».

## II. Обоснование

1. Настоящее предложение вносится с учетом общей договоренности, достигнутой на четвертой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в сентябре 2019 года, относительно необходимости рассмотрения вопроса о надежности системы и потенциальных неопределенностях, обусловленных применением этого метода испытаний.
2. Вследствие внешних по отношению к системе воздействий просто невозможно гарантировать, чтобы каждый испытательный прогон выполнялся в точно одинаковых условиях. Поэтому нельзя сделать вывод о том, что САЭТ не может достичь максимальных характеристик при только одном неудачном тестовом прогоне. В то же время необходимо убедиться в том, что любое неудачное испытание не связано с систематическим отказом САЭТ.
3. Настоящий текст является результатом обсуждения, состоявшегося в неофициальной рабочей группе по САЭТ на ее десятой сессии, и в нем предлагается сбалансированное решение этих двух вопросов.