



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****Одиннадцатая сессия**

Женева, 27 сентября — 1 октября 2021 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Система автоматического экстренного торможения**Предложение по дополнению к поправкам серии 02
к Правилам № 152 ООН (САЭТ для транспортных
средств категорий M₁ и N₁)****Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Приведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). В его основу положен неофициальный документ GRVA-10-05, который был представлен на десятой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в мае 2021 года. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), 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 5.2.3.4 изменить следующим образом:

«5.2.3.4 Снижение скорости путем запроса на применение тормоза

При отсутствии со стороны водителя действий, приводящих к вмешательству по смыслу пункта 5.3.2, САЭТ должна быть способна достигать скорости при ударе, которая не выше максимальной относительной скорости при ударе, как показано в следующей таблице:

- a) при перпендикулярном пересечении дороги не защищенными ограждением велосипедами с постоянной скоростью от 10 до 15 км/ч;
- b) в недвусмысленных ситуациях (например, при наличии немногочисленных велосипедов);
- c) на ровных, горизонтальных и сухих дорогах, **обеспечивающих хорошее сцепление**;
- d) при максимальной массе и массе в снаряженном состоянии;
- e) в ситуациях, когда ожидаемая точка удара о кривошип велосипеда смещена не более чем на 0,2 м по отношению к продольной центральной плоскости транспортного средства;
- f) в условиях окружающего освещения не менее 2000 люксов без ослепляющего воздействия на датчики (например, без прямого ослепляющего солнечного света);
- g) при отсутствии погодных условий, которые влияли бы на динамические характеристики транспортного средства (например, отсутствие бури, температура не ниже 0 °C); и
- h) при движении по прямой без искривления траектории и без поворота на перекрестке.

Признается, что...»

II. Обоснование

Настоящее предложение направлено на то, чтобы в дополнение к поправкам, предложенным в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22, привести в соответствие формулировку «сухая дорога, обеспечивающая хорошее сцепление» также и в поправках серии 02 во избежание путаницы с другими правилами, в которых выражение «сухая дорога» может употребляться в ином контексте.
