|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/2022/19 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General23 December 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Сто восемьдесят шестая сессия**

Женева, 8–11 марта 2022 года

Пункт 4.7.8 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:
Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA**

 Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 152 ООН (САЭТ для транспортных средств категорий M1 и N1)

 Представлено Рабочей группой по автоматизированным/
автономным и подключенным транспортным средствам[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее одиннадцатой сессии (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/11, пункт 78. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22 с поправками, содержащимися в приложении IV к докладу о работе сессии). Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 2022 года.

*Пункт 2.12* изменить следующим образом (в том числе изменить нумерацию прежней сноски 3):

«2.12 “*сухая дорога, обеспечивающая хорошее сцепление*” означает дорогу с достаточным номинальным2 пиковым коэффициентом торможения (ПКТ), на которой может достигаться:

a) среднее значение предельного замедления не менее 9 м/с2 или

b) расчетное максимальное значение замедления соответствующего транспортного средства, —

в зависимости от того, какая величина меньше».

*Сноска 2*, изменить нумерацию на 3.

*Сноска 3*, изменить нумерацию на 2.

*Пункт 2.13* изменить следующим образом:

«2.13 “*достаточный номинальный пиковый коэффициент торможения (ПКТ)*” означает коэффициент трения с поверхностью дороги, равный:

a) 0,9 — при измерении с использованием эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту E1136-19 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч;

b) 1,017 — при измерении с использованием либо

i) эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту F2493-20 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч; либо

ii) метода определения значения коэффициента k, указанного в добавлении 2 к приложению 6 к Правилам № 13-Н ООН».

*Включить новый пункт 2.17* следующего содержания:

«2.17 “*cреднее значение предельного замедления (dm)*” рассчитывают как отношение среднего замедления к расстоянию в интервале vb–ve по следующей формуле:

$$d\_{m}=\frac{v\_{b}^{2}-v\_{e}^{2}}{25,92\left(s\_{e}-s\_{b }\right)} ,$$

где:

vo ‒‒ начальная скорость транспортного средства в км/ч;

vb ‒‒ скорость транспортного средства при 0,8 vo в км/ч;

ve ‒‒ скорость транспортного средства при 0,1 vo в км/ч;

sb ‒‒ расстояние, пройденное между vo и vb, в метрах;

se ‒‒ расстояние, пройденное между vo и vе, в метрах.

Скорость и расстояние определяют с помощью измерительных приборов с точностью ±1 % при скорости, предписанной для данного испытания. Среднее значение dm может определяться при помощи других способов, помимо измерения скорости и расстояния; в этом случае среднее значение dm определяют с точностью ±3 %».

*Пункт 5.2.1.4* изменить следующим образом:

«5.2.1.4 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 относительной скорости при ударе, которая не выше максимальной относительной скорости при ударе, как показано в нижеследующей таблице:

a) при столкновениях с незащищенными ограждением и постоянно движущимися или неподвижными объектами;

b) на ровных, горизонтальных и сухих дорогах, обеспечивающих хорошее сцепление;

c) при максимальной массе и массе в снаряженном состоянии;

d) в ситуациях, когда продольные центральные плоскости транспортного средства смещены не более чем на 0,2 м;

e) в условиях окружающего освещения не менее 1000 люксов без ослепляющего воздействия на датчики (например, без прямого ослепляющего солнечного света);

f) при отсутствии погодных условий, которые влияли бы на динамические характеристики транспортного средства (например, отсутствие бури, температура не ниже 0 °C); а также

g) при движении по прямой без искривления траектории и без поворота на перекрестке.

 Признается, что …»

*Пункт 5.2.2.4* изменить следующим образом:

«5.2.2.4 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 пешеходами со скоростью горизонтального перемещения не более 5 км/ч;

b) в недвусмысленных ситуациях (например, при наличии немногочисленных пешеходов);

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 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); а также

h) при движении по прямой без искривления траектории и без поворота на перекрестке.

Признается, что …»

*Пункт 6.1.1 и подпункты* изменить следующим образом:

«6.1.1 Испытание проводится на гладкой, сухой, бетонной или асфальтовой дороге, обеспечивающей хорошее сцепление».

*Пункт 6.3.1* изменить следующим образом:

«6.3.1 Объект, используемый в ходе испытания на обнаружение транспортного средства, должен представлять собой обычный легковой автомобиль массового производства категории М1 либо, в качестве альтернативы, мягкий объект, соответствующий пассажирскому транспортному средству с точки зрения его характеристик для обнаружения, используемых в системе датчиков САЭТ, которая подлежит испытанию, в соответствии с ISO 19206-3:2021. Контрольной точкой для определения местоположения транспортного средства должна быть наиболее удаленная в заднем направлении точка на осевой линии транспортного средства».

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, разд. 20), п. 20.76), 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)