



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****Четырнадцатая сессия**

Женева, 26–30 сентября 2022 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Система автоматического экстренного торможения**Предложение по дополнению к поправкам серии 02
к Правилам № 131 ООН (система автоматического
экстренного торможения)****Представлено экспертами от неофициальной рабочей группы
по системам автоматического экстренного торможения
большегрузных транспортных средств (САЭТ-БТС)***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от неофициальной рабочей группы по системам автоматического экстренного торможения большегрузных транспортных средств с целью согласования некоторых формулировок с соответствующими пунктами Правил № 152 ООН и уточнения толкования положений о надежности системы применительно к большегрузным транспортным средствам. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* 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 5.4.1.1 изменить следующим образом:

«5.4.1.1 Функция САЭТ должна автоматически восстанавливаться при инициации каждого нового цикла ~~зажигания~~ “запуск/работа” двигателя. **Это требование не применяется в том случае, когда новый цикл “запуск/работа” двигателя выполняется автоматически, например при работе системы “стоп/запуск”».**

Пункт 6.9 изменить следующим образом (включить ссылку на новую сноску 5 и саму новую сноску 5):

«6.9 Надежность системы

6.9.1 Любой из упомянутых выше сценариев испытаний — когда сценарием предусмотрена одна схема испытания одной категории (столкновение транспортного средства с транспортным средством, столкновение транспортного средства с пешеходом) на одной скорости данного транспортного средства при одном условии загрузки — реализуется дважды. Если в ходе одного из двух испытательных прогонов не удастся обеспечить требуемых характеристик, то испытание можно повторить еще один раз. Сценарий испытаний засчитывается как пройденный, если требуемые характеристики обеспечиваются при двух испытательных прогонах. Количество неудачных испытательных прогонов в пределах одной категории не должно превышать:

- a) 10,0 % от реализованных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение транспортного средства с транспортным средством; и
- b) 10,0 % от реализованных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение транспортного средства с пешеходом⁵.

⁵ **В случае если общее количество испытательных прогонов в рамках одной категории по-прежнему составляет менее 10, то для данной категории могут быть проведены дополнительные испытательные прогоны, включая помимо прочего сценарий с непройденным испытанием, с тем чтобы общее количество испытательных прогонов достигло, по крайней мере, 10.**

6.9.2 Основную причину любого неудачного испытательного прогона анализируют совместно с технической службой, и соответствующие данные прилагают к протоколу испытания. Если основная причина не может быть увязана с отклонением в схеме испытаний, то техническая служба может провести испытания при любых других значениях скорости в пределах диапазона скорости, определенного в пунктах 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 или 5.2.2.4, в зависимости от того, который из них применим.

6.9.3 В ходе оценки по приложению 3 изготовитель должен при помощи надлежащей документации доказать, что система способна надежным образом обеспечивать требуемые характеристики».

Нумерацию последующих сносок изменить.

II. Обоснование

1. Предложенные изменения к пункту 5.4.1.1 (реактивация САЭТ) соответствуют формулировке, принятой для Правил № 152 ООН (САЭТ транспортных средств малой грузоподъемности) в соответствии с документом ECE/TRANS/WP.29/2021/142.

Поскольку никаких различий в технологии деактивации САЭТ между транспортными средствами малой грузоподъемности и большегрузными транспортными средствами не существует, то закономерным является и полное согласование применимых предписаний. Кроме того, по мнению неофициальной рабочей группы по САЭТ-БТС, согласование с формулировками, по которым в рамках GRVA на десятой сессии в мае 2021 года был достигнут консенсус, способствует унификации положений и полезно для всех заинтересованных сторон.

2. Добавление пояснительной сноски в пункте 6.9.1 b) (Надежность системы) позволяет расширить возможности для проведения дополнительных испытательных прогонов в том случае, если одно испытание не было успешно пройдено. Полное согласование с формулировкой в Правилах № 152 ООН в данном случае нецелесообразно, поскольку в пересмотренных Правилах № 131 ООН предусмотрено меньшее количество испытательных прогонов, чем в Правилах № 152 ООН. Если текст останется неизменным, то при неудачном прохождении одного испытания критерий, согласно которому допускается лишь 10 % неудачных испытаний, сразу же будет нарушен из-за малого количества прогонов. В сноске предусматривается увеличение числа испытательных прогонов, что позволяет уменьшить «вес» единственного неудачного прогона и делает применимые требования более разумными. В данном случае речь идет об уточнении; технической службе уже предоставлена возможность проводить столько дополнительных испытательных прогонов, сколько, по ее мнению, необходимо для оценки качества и надежности системы.