



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*****Четвертая сессия**

Женева, 24–28 сентября 2019 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Опережающие системы экстренного торможения**Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № [152]
ООН о единообразных предписаниях, касающихся
официального утверждения автотранспортных средств
в отношении опережающей системы экстренного
торможения (ОСЭТ) для транспортных средств
категорий M₁ и N₁****Представлено экспертами неофициальной рабочей группы
по опережающей системе экстренного торможения****

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами неофициальной рабочей группы (НРГ) по опережающей системе экстренного торможения (ОСЭТ) для введения новых, более эффективных положений о сценарии столкновения автомобиля с пешеходом. Изменения к нынешнему тексту этих Правил с поправками, содержащимися в дополнении 1 к первоначальному тексту, выделены жирным шрифтом в случае новых положений и 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 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3) 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 5.2.1.4, таблицу, касающуюся N_1 , и примечания изменить следующим образом (сноска * не изменяется):

«Максимальная относительная скорость при ударе (км/ч) для транспортных средств категории N_1 *

Относительная скорость (км/ч)	Транспортное средство в неподвижном состоянии/ Движущееся транспортное средство			
	Грузовое Максимальная масса		Нероженное Масса в снаряженном состоянии	
	$\alpha > 1,3$	$\alpha \leq 1,3$	$\alpha > 1,3$	$\alpha \leq 1,3$
10	0,00	0,00	0,00	0,00
15	0,00	0,00	0,00	0,00
20	0,00	0,00	0,00	0,00
25	0,00	0,00	0,00	0,00
30	0,00	0,00	0,00	0,00
32	0,00	15,00	0,00	0,00
35	0,00	15,00	0,00	0,00
38	0,00	20,00	0,00	15,00
40	10,00	20,00	0,00	15,00
42	15,00	25,00	0,00	20,00
45	20,00	25,00	15,00	25,00
50	30,00	35,00	25,00	30,00
55	35,00	40,00	30,00	35,00
60	40,00	45,00	35,00	40,00

* В случае относительных скоростей в промежутках между перечисленными значениями (например, 53 км/ч) применяется максимальная относительная скорость при ударе (т. е. 30 км/ч), предписанная для следующего более высокого значения относительной скорости (т. е. 55 км/ч).

В том случае, если масса превышает массу в снаряженном состоянии, применяется максимальная относительная скорость при ударе, предписанная для максимальной массы.

При $\alpha = W_r/W \times L/H$, где:

— W_r — нагрузка на заднюю ось;

— W — масса данного транспортного средства в снаряженном состоянии;

— L — колесная база данного транспортного средства;

— H — высота центра тяжести данного транспортного средства в снаряженном состоянии.

Снижение скорости должно быть продемонстрировано в соответствии с пунктами 6.4 и 6.5.

По просьбе изготовителя оценка транспортного средства N_1 может производиться согласно требованиям об $\alpha > 1,3$ независимо от его значения α .

Пункт 5.2.2.4, таблицы, касающиеся M_1 и N_1 , изменить следующим образом:

«Максимальная скорость при ударе (км/ч) для транспортных средств категории M_1 »*

Скорость движения данного транспортного средства (км/ч)	Максимальная масса		Масса в снаряженном состоянии	
	$\alpha > 1,3$	$\alpha \leq 1,3$	$\alpha > 1,3$	$\alpha \leq 1,3$
20	0,00	0,00	0,00	0,00
25	0,00	0,00	0,00	0,00
30	0,00	0,00	0,00	0,00
35	20,00 0,00	0,00	20,00 0,00	0,00
40	25,00 0,00	0,00	25,00 0,00	0,00
42	10,00	0,00	0,00	0,00
45	30,00 15,00	0,00	30,00 15,00	15,00
50	35,00 25,00	0,00	35,00 25,00	25,00
55	40,00 30,00	0,00	40,00 30,00	30,00
60	45,00 35,00	0,00	45,00 35,00	35,00

* В случае скоростей данного транспортного средства в промежутках между перечисленными значениями (например, 53 км/ч) применяется максимальная скорость при ударе (т. е. ~~40-30~~ км/ч), предписанная для следующего более высокого значения скорости (т. е. 55 км/ч).

В том случае, если масса превышает массу в снаряженном состоянии, применяется максимальная относительная скорость при ударе, предписанная для максимальной массы.

Максимальная скорость при ударе (км/ч) для транспортных средств категории N_1 »*

Скорость движения данного транспортного средства (км/ч)	Максимальная масса		Масса в снаряженном состоянии	
	$\alpha > 1,3$	$\alpha \leq 1,3$	$\alpha > 1,3$	$\alpha \leq 1,3$
20	0,00	0,00	0,00	0,00
25	0,00	10,00	0,00	0,00
30	0,00	15,00	0,00	15,00
35	20,00 0,00	25,00	20,00 0,00	20,00
40	25,00 0,00	30,00	25,00 0,00	25,00
42	10,00	—	0,00	—
45	30,00 15,00	35,00	30,00 15,00	30,00
50	35,00 25,00	40,00	35,00 25,00	35,00
55	40,00 30,00	45,00	40,00 30,00	45,00
60	45,00 35,00	50,00	45,00 35,00	50,00

* В случае скоростей данного транспортного средства в промежутках между перечисленными значениями (например, 53 км/ч) применяется максимальная скорость при ударе (т. е. ~~40/45-30/30~~ км/ч), предписанная для следующего более высокого значения скорости данного транспортного средства (т. е. 55 км/ч).

В том случае, если масса превышает массу в снаряженном состоянии, применяется максимальная относительная скорость при ударе, предписанная для максимальной массы.

При $\alpha = W_z/W \times L/H$, где:

— W_z — нагрузка на заднюю ось;

— W — масса данного транспортного средства в снаряженном состоянии;

~~— L — колесная база данного транспортного средства;~~

~~— Н — высота центра тяжести данного транспортного средства в снаряженном состоянии.~~

~~Снижение скорости должно быть продемонстрировано в соответствии с пунктом 6.6.~~

~~По просьбе изготовителя оценка транспортного средства N_1 может производиться согласно требованиям об $\alpha > 1,3$ независимо от его значения α .»~~

Включить новый пункт 12 следующего содержания:

«12. Переходные положения

12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01, ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.

12.2 Начиная с 1 мая 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании первоначального варианта настоящих Правил, впервые выданные после 1 мая 2024 года.

12.3 До 1 мая 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании первоначального варианта настоящих Правил, впервые выданные до 1 мая 2024 года.

12.4 Начиная с 1 мая 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании первоначального варианта настоящих Правил.

12.5 Независимо от пункта 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании первоначального варианта настоящих Правил и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 01.

12.6 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

II. Обоснования

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на своей 178-й сессии в июне 2019 года принял документ ECE/TRANS/WP.29/2019/61 в качестве новых Правил ООН, касающихся ОСЭТ.

2. На своей сессии в январе 2019 года GRVA решила, что требования, касающиеся столкновения автомобиля с автомобилем (предотвращения столкновения на скорости 42 км/ч), а также столкновения автомобиля с пешеходом при более низких эксплуатационных характеристиках (предотвращения столкновения только на скорости 30 км/ч), будут применяться с даты вступления в силу новых Правил, а требования, касающиеся столкновения автомобиля с пешеходом при большей скорости (42 км/ч) – на втором этапе в качестве поправок новой серии. GRVA также

решила исключить особые положения, касающиеся небольших полнокабинных транспортных средств категории N₁.

3. Настоящим предложением предусматривается введение требований, касающихся столкновения автомобиля с пешеходом при большей скорости (42 км/ч), и исключение особых положений, касающихся небольших полнокабинных транспортных средств категории N₁.

4. Его текст также содержит необходимые переходные положения, в которых для Договаривающихся сторон предусматривается возможность введения более совершенных требований к эффективности в контексте официальных утверждений новых типов транспортных средств с 1 мая 2024 года и официальных утверждений уже существующих типов с 1 мая 2026 года. Предлагаемые переходные положения подготовлены на основе руководящих принципов, касающихся переходных положений и содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2.

5. Группа по-прежнему сталкивается с трудностями в связи с согласованием требований к эффективности при столкновении автомобиля с велосипедом из-за отсутствия на рынке транспортных средств с этой технологией (в 2018 году только одно транспортное средство было протестировано в рамках программы оценки характеристик новых легковых автомобилей Европейского союза). В связи с этим неофициальная рабочая группа решила рассмотреть вопрос о столкновении автомобиля с велосипедистом позднее, когда поступят более полные данные.

6. Поправки серии 01 подготовлены с учетом настоящего предложения при том понимании, что вначале GRVA примет дополнение 1 к первоначальному тексту Правил.
