|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General29 November 2019RussianOriginal: English |

**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**[[1]](#footnote-1)\*

**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 М1 и N1) и поправкам серии 01 к ним

 Представлено экспертами неофициальной рабочей группы по системам автоматического экстренного торможения транспортных средств категорий М1 и N1[[2]](#footnote-2)\*\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от неофициальной группы по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ) транспортных средств категорий M1 и N1, 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.

 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 удается 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.

1. \* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* 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. [↑](#footnote-ref-2)