



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Сто восемьдесят вторая сессия

Женева, 10–12 ноября 2020 года

Пункт 4.10.2 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA**Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01
к Правилам № 152 ООН (системы автоматического
экстренного торможения для транспортных средств
категорий M₁ и N₁)****Представлено Рабочей группой по автоматизированным/
автономным и подключенным транспортным средствам* ****

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее пятой сессии в феврале 2020 года (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/5, пункт 59). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17 с поправками, содержащимися в приложении VI к докладу о работе сессии. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2020 года.

* 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, разд. 20), п. 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

** Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



Включить новый пункт 6.10 следующего содержания:

- «6.10 Надежность системы
- 6.10.1 Любой из упомянутых выше сценариев испытаний, когда сценарием предусмотрена одна испытательная конфигурация на одной скорости испытуемого транспортного средства при одном условии нагрузки одной категории (столкновение автомобиля с автомобилем, столкновение автомобиля с пешеходом), выполняются дважды. Если в ходе одного из двух испытательных прогонов не удастся обеспечить требуемых характеристик, то испытание можно повторить еще один раз. Испытательный сценарий считается успешно пройденным, если требуемые характеристики обеспечиваются в ходе двух испытательных прогонов. Количество неудачных испытательных прогонов в пределах одной категории не должно превышать:
- a) 10,0 % выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с автомобилем; и
 - b) 10,0 % выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с пешеходом.
- 6.10.2 Основную причину любого неудачного испытательного прогона анализируют совместно с технической службой и соответствующие данные прилагают к протоколу испытания. Если основную причину нельзя отнести на счет отклонения в испытательной конфигурации, то техническая служба может провести испытание с любыми другими значениями скорости в пределах диапазона скоростей, определенного в пунктах 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 или 5.2.2.4 для соответствующих случаев.
- 6.10.3 В ходе оценки по приложению 3 изготовитель должен при помощи надлежащей документации доказать, что система способна надежным образом обеспечивать требуемые характеристики».
-