



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 01
к Правилам № 131 ООН (система автоматического
экстренного торможения)****Представлено Председателем неофициальной рабочей группой
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 для увеличения потенциального снижения скорости на этапе предупреждения. Изменения к действующему 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 6.4.2.3 исключить; остальные положения изложить в следующей редакции:

- «6.4 Испытание на подачу предупреждения и срабатывание в случае стационарного объекта
- 6.4.2 Время срабатывания для режимов предупреждения о столкновении, упомянутое в пункте 5.5.1 выше, должно соответствовать следующим требованиям.
 - 6.4.2.1 Должен обеспечиваться по крайней мере один режим предупреждения не позднее, чем это указано в колонке В таблицы I в приложении 3 [...]
 - 6.4.2.2 Должно обеспечиваться по крайней мере два режима предупреждения не позднее, чем это указано в колонке С таблицы I в приложении 3.
 - 6.4.2.3 ~~Любое снижение скорости на этапе предупреждения не должно превышать значения либо 15 км/ч, либо 30 % от общего снижения скорости данного транспортного средства в зависимости от того, какое из этих значений выше.~~
 - 6.4.3 За этапом предупреждения о столкновении следует этап экстренного торможения.
 - 6.4.4 Общее снижение скорости данного транспортного средства в момент столкновения со стационарной целью не должно быть меньшим, чем это указано в колонке D таблицы I в приложении 3.
 - 6.4.5 Этап экстренного торможения не должен начинаться до того момента, пока ВДС не составит $\leq 3,0$ с».

Пункт 6.5.2.3 исключить; остальные положения изложить в следующей редакции:

- «6.5 Испытание на подачу предупреждения и срабатывание в случае движущейся цели
- 6.5.2 Время срабатывания для режимов предупреждения о столкновении, упомянутое в пункте 5.5.1 выше, должно соответствовать следующим требованиям.
 - 6.5.2.1 Должен обеспечиваться по крайней мере один тактильный или звуковой режим предупреждения не позднее, чем это указано в колонке E таблицы I в приложении 3.
 - 6.5.2.2 Должны обеспечиваться по крайней мере два режима предупреждения не позднее, чем это указано в колонке F таблицы I в приложении 3.
 - 6.5.2.3 ~~Любое снижение скорости на этапе предупреждения не должно превышать значения либо 15 км/ч, либо 30 % от общего снижения скорости данного транспортного средства в зависимости от того, какое из этих значений выше.~~
 - 6.5.3 В результате применения этапа экстренного торможения данное средство не должно столкнуться с движущейся целью.
 - 6.5.4 Этап экстренного торможения не должен начинаться до того момента, пока ВДС не составит $\leq 3,0$ с».

II. Обоснование

1. В результате исключения пунктов 6.4.2.3 и 6.5.2.3 снижение скорости на этапе предупреждения может быть увеличено, что позволит улучшить эксплуатационные характеристики.

2. Исключение этих пунктов — самый простой способ добиться положительного эффекта и одновременно избежать побочных последствий, которые могут затрагивать сущность Правил (например, стратегии предупреждения и торможения).
 3. Изменения в пунктах 6.4.5 и 6.5.4 носят редакционный характер.
-