

24 November 2022

Соглашение

О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 6 марта 2020 года)

Добавление 151 — Правила № 152 ООН

Пересмотр 1 — Поправка 5

Дополнение 4 к поправкам серии 01 — Дата вступления в силу: 8 октября 2022 года

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств в отношении систем автоматического экстренного торможения (САЭТ) для транспортных средств категорий M₁ и N₁

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2022/19 (с поправками, содержащимися в пункте 81 доклада ECE/TRANS/WP.29/1164).



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Прежние названия Соглашения:

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант); Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2).



Пункт 2.12 изменить следующим образом (в том числе изменить нумерацию прежней сноски 3):

«2.12 “сухая дорога, обеспечивающая хорошее сцепление” означает дорогу с достаточным номинальным² пиковым коэффициентом торможения (ПКТ), на которой может достигаться:

- a) среднее значение предельного замедления не менее 9 м/с^2 или
- b) расчетное максимальное значение замедления соответствующего транспортного средства, —

в зависимости от того, какая величина меньше».

Сноска 2, изменить нумерацию на 3.

Сноска 3, изменить нумерацию на 2.

Пункт 2.13 изменить следующим образом:

«2.13 “достаточный номинальный пиковый коэффициент торможения (ПКТ)” означает коэффициент трения с поверхностью дороги, равный:

- a) 0,9 — при измерении с использованием эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту E1136-19 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч;
- b) 1,017 — при измерении с использованием либо:
 - i) эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту F2493-20 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч, либо
 - ii) метода определения значения коэффициента k , указанного в добавлении 2 к приложению 6 к Правилам № 13-Н ООН».

Включить новый пункт 2.17 следующего содержания:

«2.17 “среднее значение предельного замедления (d_m)” рассчитывают как отношение среднего замедления к расстоянию в интервале v_b – v_e по следующей формуле:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)},$$

где:

v_o — начальная скорость транспортного средства в км/ч;

v_b — скорость транспортного средства при $0,8 v_o$ в км/ч;

v_e — скорость транспортного средства при $0,1 v_o$ в км/ч;

s_b — расстояние, пройденное между v_o и v_b , в метрах;

s_e — расстояние, пройденное между v_o и v_e , в метрах.

Скорость и расстояние определяют с помощью измерительных приборов с точностью $\pm 1 \%$ при скорости, предписанной для данного испытания. Среднее значение d_m может определяться при помощи других способов, помимо измерения скорости и расстояния; в этом случае среднее значение d_m определяют с точностью $\pm 3 \%$ ».

Пункт 5.2.1.4 изменить следующим образом:

«5.2.1.4 Снижение скорости путем запроса на применение тормоза

При отсутствии со стороны водителя действий, приводящих к вмешательству по смыслу пункта 5.3.2, САЭТ должна быть способна

достигать относительной скорости при ударе, которая не выше максимальной относительной скорости при ударе, как показано в нижеследующей таблице:

- a) при столкновениях с ничем не заслоненными от обзора и постоянно движущимися или неподвижными объектами;
- b) на ровных, горизонтальных и сухих дорогах, обеспечивающих хорошее сцепление;
- c) при максимальной массе и массе в снаряженном состоянии;
- d) в ситуациях, когда продольные центральные плоскости транспортного средства смещены не более чем на 0,2 м;
- e) в условиях окружающего освещения не менее 1000 лк без ослепляющего воздействия на датчики (например, без прямого ослепляющего солнечного света);
- f) при отсутствии погодных условий, которые влияли бы на динамические характеристики транспортного средства (например, при отсутствии бури, при температуре не ниже 0 °C); а также
- g) при движении по прямой без искривления траектории и без поворота на перекрестке.

Признается, что...».

Пункт 5.2.2.4 изменить следующим образом:

«5.2.2.4 Снижение скорости путем запроса на применение тормоза

При отсутствии со стороны водителя действий, приводящих к вмешательству по смыслу пункта 5.3.2, САЭТ должна быть способна достигать скорости при ударе, которая не выше максимальной относительной скорости при ударе, как показано в нижеследующей таблице:

- a) при перпендикулярном пересечении дороги ничем не заслоненными от обзора пешеходами с боковой скоростью не более 5 км/ч;
- b) в недвусмысленных ситуациях (например, при отсутствии нескольких пешеходов);
- c) на ровных, горизонтальных и сухих дорогах, обеспечивающих хорошее сцепление;
- d) при максимальной массе и массе в снаряженном состоянии;
- e) в ситуациях, когда ожидаемая точка удара смещена не более чем на 0,2 м по отношению к продольной центральной плоскости транспортного средства;
- f) в условиях окружающего освещения не менее 2000 лк без ослепляющего воздействия на датчики (например, без прямого ослепляющего солнечного света);
- g) при отсутствии погодных условий, которые влияли бы на динамические характеристики транспортного средства (например, при отсутствии бури, при температуре не ниже 0 °C); а также
- h) при движении по прямой без искривления траектории и без поворота на перекрестке.

Признается, что...».

Пункт 6.1.1 и подпункты изменить следующим образом:

- «6.1.1 Испытательная поверхность
- 6.1.1.1 Испытание проводят на гладкой, сухой, бетонной или асфальтовой дороге, обеспечивающей хорошее сцепление.
- 6.1.1.2 Испытательная поверхность должна иметь равномерный уклон от 0 до 1 %».

Пункт 6.3.1 изменить следующим образом:

- «6.3.1 Объект, используемый в ходе испытания на обнаружение транспортного средства, должен представлять собой обычный легковой автомобиль массового производства категории M₁ либо, в качестве альтернативы, мягкий объект, соответствующий пассажирскому транспортному средству с точки зрения его характеристик для обнаружения, используемых в системе датчиков САЭТ, которая подлежит испытанию, в соответствии с ISO 19206-3:2021. Контрольной точкой для определения местоположения транспортного средства должна быть наиболее удаленная в заднем направлении точка на осевой линии транспортного средства».
