



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Сто восемьдесят четвертая сессия

Женева, 22–24 июня 2021 года

Пункт 4.8.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA**Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 03
к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого
управления)****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 восьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/9, пункт 49). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9 с поправками, внесенными в ходе сессии (GRVA-09-30). Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2021 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (часть V, разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Изменить нумерацию пункта 2.3.4.18 на 2.4.18.

Пункт 5.6.4.1.2 изменить следующим образом:

«5.6.4.1.2 Когда АФРУ категории С находится в режиме ожидания, АФРУ категории В1 должна стремиться вывести транспортное средство в центр полосы движения, если только не будет сочтено целесообразным иное положение в полосе движения, обусловленное ситуацией или последствиями действий водителя (например, когда в непосредственной близости движется другое транспортное средство).

Это должно быть продемонстрировано изготовителем транспортного средства технической службе в ходе официального утверждения типа».

Пункт 5.6.4.2.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.2.3 Систему можно....

...Выполнение этих условий должно обеспечиваться путем использования не менее двух независимых средств.

В случае перехода с типа дороги, категория которой допускает использование АФРУ категории С, на тип дороги, на которой использование АФРУ категории С не допускается, система должна отключаться автоматически (режим "выкл."), если только отсутствие второй полосы в направлении движения не является единственным невыполненным условием из изложенных выше (например, в случае соединяющей дороги между двумя автомагистралями)».

Пункт 5.6.4.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.3 Переход из автоматизированного режима в ручной

Усилие, прилагаемое водителем к органу рулевого управления, должно преодолевать усилие, развиваемое системой. Рулевое усилие, необходимое водителю для того, чтобы взять на себя управление траекторией движения, обеспечиваемое до этого системой, не должно превышать 50 Н.

Система может оставаться включенной при условии, что во время перехода из автоматизированного режима в ручной приоритет отдается водителю».

Пункт 5.6.4.7 изменить следующим образом:

«5.6.4.7 Критическая ситуация

Ситуация считается критической в том случае, если в тот момент, когда начинается маневр по смене полосы, приближающееся транспортное средство, движущееся по сопредельной полосе, будет вынуждено притормозить с замедлением более 3 м/с² через 0,4 с после начала маневра по смене полосы с целью обеспечить такое расстояние между двумя транспортными средствами, которое ни в коем случае не было бы меньше того расстояния, которое транспортное средство, переходящее на другую полосу, проходит за 1 с.

Результирующее критическое расстояние в начале маневра смены полосы рассчитывают по следующей формуле:

$$S_{critical} = (v_{rear} - v_{ACSF}) * t_B + (v_{rear} - v_{ACSF})^2 / (2 * a) + v_{ACSF} * t_G ,$$

где:

v_{rear} — фактическая скорость приближающегося транспортного средства или 130 км/ч, в зависимости от того, которая из величин ниже;

v_{ACSF} — фактическая скорость транспортного средства с АФРУ;

a	=	3 м/с ²	(замедление приближающегося транспортного средства);
t _b	=	0,4 с	(момент времени после начала маневра по смене полосы, в который начинается замедление приближающегося транспортного средства);
t _G	=	1 с	(расстояние, оставшееся между транспортными средствами после замедления приближающегося транспортного средства)».

Приложение 8

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2. Условия испытаний

Испытания проводят на гладкой сухой асфальтовой или бетонной поверхности, обеспечивающей оптимальное сцепление. Температура окружающей среды должна составлять от 0 °С до 45 °С.

По просьбе изготовителя и с согласия технической службы испытания могут проводиться в отличающихся условиях (в неоптимальных условиях, например, на несухой поверхности, при температуре ниже указанной минимальной температуры окружающей среды), при этом требования к рабочим характеристикам по-прежнему выполняются».

Пункт 3.5.1.2 изменить следующим образом:

«3.5.1.2 Условия испытания выполнены, если:

- a) боковое перемещение в сторону разметки начинается не ранее чем через 1 с после начала процедуры смены полосы;
- b) боковое перемещение транспортного средства для приближения к разметке полосы движения и боковое перемещение, необходимое для завершения маневра смены полосы, выполняют в виде одного непрерывного маневра;

[...]

- j) указатель поворота выключается не ранее завершения маневра смены полосы и не позднее чем через 0,5 с после возобновления работы АФРУ категории В1, если боковое перемещение инициировано автоматически, а переключатель указателя поворота не был полностью включен (фиксированное положение) во время маневра смены полосы».