



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Сто восемьдесят пятая сессия**

Женева, 23–25 ноября 2021 года

Пункт 4.10.2 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:**Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA****Предложение по дополнению 6 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 десятой сессии в мае 2021 года (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/10, пункт 64). Он основан на приложениях IV и V к докладу о работе сессии. 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 ноябре 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 ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Пункт 2.4.8 изменить следующим образом:

«2.4.8 “Дистанционно управляемая парковка (ДУП)” означает АФРУ категории А, активируемую водителем и выполняющую парковочный маневр или маневрирование на низкой скорости. Активация производится в непосредственной близости от транспортного средства».

Пункт 2.4.9 изменить следующим образом:

«2.4.9 “Указанный максимальный рабочий диапазон ДУП (S_{RCPmax})” означает максимальное расстояние между ближайшей точкой механического транспортного средства и устройством дистанционного управления или, в качестве альтернативного варианта, водителем (в случае систем, основанных на детекции положения и перемещения водителя), на которое рассчитана АФРУ».

Пункт 5.1.6.2.3 изменить следующим образом:

«5.1.6.2.3 Автоматический маневр по предотвращению столкновения, начатый ФРУАС, не должен приводить к съезду транспортного средства с дороги, если это применимо к конкретному случаю использования в соответствии с пунктом 5.1.6.2.10».

Включить новый пункт 5.1.6.2.3.2 следующего содержания:

«5.1.6.2.3.2 При отсутствии разметки полосы движения с одной или обеих сторон транспортного средства допускается одно срабатывание ФРУАС при условии, что оно не приводит к боковому смещению транспортного средства более чем на 0,75 м в том направлении, где разметка полосы движения отсутствует. Боковое смещение в ходе автоматических маневров по предотвращению столкновения определяют с использованием фиксированной точки в передней части транспортного средства в начале и по завершении срабатывания ФРУАС.

Боковое смещение на 0,75 м может быть превышено вследствие срабатывания системы, если скорость транспортного средства на протяжении ее действия ниже 20 км/ч, а скорость бокового смещения, создаваемого системой, рассчитанная как среднее значение за 1 с, ограничена 2 м/с».

Пункты 5.6.1.2.1 и 5.6.1.2.2 (5.6.1.2 только для справки) изменить следующим образом:

«5.6.1.2 Дополнительные положения о системах ДУП

5.6.1.2.1 Парковка Непосредственное воздействие на угол поворота, ускорение и торможение с помощью устройства дистанционного управления или посредством перемещения водителя должно быть исключено.

5.6.1.2.2 Во время парковочного маневра требуется либо постоянная активация устройства дистанционного управления водителем, либо, в качестве альтернативного варианта (для систем, основанных на детекции положения и перемещения водителя), непрерывное перемещение водителя в том же продольном направлении, в котором движется транспортное средство».

Пункт 5.6.1.2.3 изменить следующим образом:

«5.6.1.2.3 В случае систем, основанных на постоянной активации устройства дистанционного управления, транспортное средство должно немедленно остановиться, если:

- a) постоянная активация прервана;
- b) расстояние между транспортным средством и устройством дистанционного управления превышает установленный максимальный рабочий диапазон ДУП (S_{RCPmax}); или
- c) происходит потеря сигнала между устройством дистанционного управления и транспортным средством.

В случае систем, основанных на детекции положения и перемещения водителя, транспортное средство должно немедленно остановиться, если:

- a) непрерывное перемещение водителя прерывается;
- b) расстояние между транспортным средством и устройством дистанционного управления или водителем превышает установленный максимальный рабочий диапазон ДУП (S_{RCPmax});
- c) система не распознает водителя; или
- d) происходит быстрое увеличение скорости перемещения водителя».

Включить новый пункт 5.6.1.2.9 следующего содержания:

«5.6.1.2.9 В случае систем ДУП, основанных на детекции положения и перемещения водителя, деактивация, упомянутая в пункте 3.6.1.1.3, должна осуществляться посредством простого и очевидного действия, которое будет распознано системой».

Включить новый пункт 5.6.1.3.1.4 следующего содержания:

«5.6.1.3.1.4 В случае систем ДУП, основанных на детекции положения и перемещения водителя, изготовитель должен продемонстрировать технической службе во время официального утверждения типа, каким образом человек идентифицируется в качестве водителя, каким образом положение этого человека отслеживается и как водитель инициирует и прекращает управление. На это должно быть получено согласие технической службы».

Приложение 8

Пункт 3.3.4 изменить следующим образом:

«3.3.4 Испытание систем, способных срабатывать в случае отсутствия разметки полосы. В случае какой-либо системы, которая срабатывает в условиях отсутствия разметки полос, соответствующие испытания, указанные в пунктах 3.3.1–3.3.3, необходимо повторить на испытательном треке без разметки полосы. Условия испытания выполнены, если

- a) ФРУАС срабатывает;
- b) предупреждающие сигналы, предусмотренные в пункте 5.1.6.2.6 настоящих Правил, подаются не позднее момента срабатывания ФРУАС;
- c) боковое смещение в ходе маневра составляет не более 0,75 м, как указано в пункте 5.1.6.2.3.2, или, если это значение превышено в случае срабатывания системы при скорости движения ниже 20 км/ч, скорость бокового смещения не превышает 2 м/с; и
- d) срабатывание ФРУАС не привело к съезду транспортного средства с дороги, если это применимо к конкретному случаю использования».