



---

**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****Двенадцатая сессия**

Женева, 24–28 января 2022 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Усовершенствованные системы помощи водителю  
и Правила № 79 ООН:****Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)****Предложение по поправкам к поправкам серии 03  
и серии 04 к Правилам № 79 ООН  
(оборудование рулевого управления)****Представлено экспертом от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности\***

Приведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). В его основу положен неофициальный документ GRVA-11-43, который был представлен на одиннадцатой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в сентябре 2021 года. Он направлен на исправление нескольких ошибок, обнаруженных в тексте Правил. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов 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 2.3.4.18 (прежний), изменить нумерацию на 2.4.18 (без изменения содержания) и следует читать:

«~~2.3.4.18~~ 2.4.18 “Заданный максимальный рабочий диапазон ДУМ ( $S_{RCMmax}$ )” означает максимальное расстояние между ближайшей точкой автотранспортного средства и устройством дистанционного управления, на которое рассчитана функция ДУМ».

Пункт 2.4.18 (прежний), изменить нумерацию на 2.4.19.

Пункт 5.1.6.1.1 изменить следующим образом:

«5.1.6.1.1 Каждое срабатывание КФРУ немедленно сигнализируется водителю при помощи оптического предупреждающего сигнала, который остается включенным не менее одной секунды или в течение всего времени срабатывания в зависимости от того, какой промежуток времени является более продолжительным.

**Когда используется режим мигания, фаза освещения должна быть видна в конце срабатывания или после него.**

**В случае срабатывания КФРУ, которое контролируется функцией электронного контроля устойчивости (ЭКУ) или функцией обеспечения устойчивости транспортного средства, определенными в соответствующих правилах ООН (т. е. в правилах ООН № 13, 13-Н или 140), может использоваться проблесковый контрольный сигнал ЭКУ, указывающий на срабатывание ЭКУ, в течение всего времени срабатывания в качестве альтернативы оптическому предупреждающему сигналу, предусмотренному выше».**

Пункт 5.3.3.1 изменить следующим образом:

«5.3.3.1 Система должна быть сконструирована таким образом, чтобы исключать возможность неопределенно продолжительного движения транспортного средства на скорости свыше 10 км/ч при наличии какой-либо неисправности, требующей приведения в действие предупреждающего сигнала, указанного в пункте 5.4.2.1.1» (к тексту на русском языке не относится).

Приложение 8, пункт 3.5.4.1 изменить на следующий:

«3.5.4.1 Испытуемое транспортное средство передвигается по полосе прямой испытательной трассы, имеющей не менее двух полос в одном направлении движения, с дорожной разметкой на каждой стороне полос.

Скорость транспортного средства составляет  $V_{min} + 10$  км/ч.

АФРУ категории С активируется (в режиме ожидания), а другое транспортное средство, если только система уже не активирована в соответствии с пунктом 5.6.4.8.3, приближается сзади в целях активирования системы, как указано выше в пункте 5.6.4.8.3.

Приближающееся транспортное средство должно затем полностью обогнать испытуемое транспортное средство.

После этого водителем инициируется процедура смены полосы.

Испытание повторяют для каждого из следующих условий, возникновение которых предшествует началу маневра смены полосы:

- a) система переведена в ручной режим водителем;
- b) система отключена водителем;
- c) скорость транспортного средства снижается до  $V_{\min} - 10$  км/ч;
- d) водитель отпустил руль, и подается предупреждающий сигнал об отрыве рук от органов рулевого управления;
- e) указатели поворота выключены водителем вручную;
- f) маневр по смене полосы не был начат в течение 5,0 с после начала процедуры смены полосы (например, в случае если по сопредельной полосе движется другое транспортное средство в критической ситуации, как описано в пункте 5.6.4.7) **или 7,0 с, если он был инициирован вторым преднамеренным действием.**
- g) **в случае соответствующей системы второе преднамеренное действие выполняется по прошествии 5,0 с после инициирования процедуры смены полосы».**

## II. Обоснование

### A. Изменение нумерации пункта 2.4.18

1. В соответствии с поправкой 2 к Пересмотру 4 Правил № 79 ООН на основе документа ECE/TRANS/WP.29/2020/11 (дополнение 02 к поправкам серии 03) определение «заданный максимальный рабочий диапазон ДУМ» было введено под ошибочным номером пункта. Эта ошибка была повторена в дополнении 03 к поправкам серии 03 и серии 04.

### B. Отсутствующие предложения в пункте 5.1.6.1.1

2. Документ ECE/TRANS/WP.29/2020/67 был принят Административным комитетом AC.1 на основе, в частности, документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11, принятого на пятой сессии GRVA (февраль 2020 года). Этот документ направлен на включение нового пункта 5.1.6.1.2.3 (улучшение положений о корректировочной функции рулевого управления для транспортных средств M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>, оборудованных системой предупреждения о выходе из полосы движения). В нем также частично воспроизводится пункт 5.1.6.1.1 для информации. Документ не предполагал возвращения к предыдущей версии этого пункта или внесения в него изменений, однако он допускал двоякое толкование, поскольку в нем отсутствовали некоторые предложения. Вследствие этого текст данного пункта в дополнении 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 79 ООН (документ ECE/TRANS/WP.29/2020/67) не отражает предыдущих версий Правил. Настоящий документ направлен на исправление этой ошибки.

### C. Пункт 5.3.3.1

3. В тексте на английском языке слово «indefinitively» следует читать «indefinitely» (неопределенно) (к тексту на русском языке не относится). Эта ошибка закралась в текст Пересмотра 3 Правил.

### D. Приложение 8, пункт 3.5.4.1

4. Документ ECE/TRANS/WP.29/2021/14 был принят WP.29 на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/23, принятого на четвертой сессии GRVA (сентябрь 2019 года). Цель этого документа заключалась в том, чтобы уточнить, что

активирование системы АФРУ категории С в рамках процедуры испытания необходимо только тогда, когда система еще не активирована. Однако конец подпункта f) и весь подпункт g) в пункте 3.5.4.1 приложения 8 были ошибочно опущены в дополнении 4 к поправкам серии 03 к Правилам ООН № 79 (документ ECE/TRANS/WP.29/2021/14). Настоящий документ направлен на исправление этой ошибки.

---