



---

**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 8 а) предварительной повестки дня

**Правила № 13, 13-Н, 139, 140 ООН и ГТП № 8 ООН:  
электронный контроль устойчивости****Предложение по поправкам к документу  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34****Представлено экспертом от Канады\***

В приведенном ниже тексте находит отражение предложение эксперта от Канады о внесении поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34 и неофициальный документ GRVA-09-36, сделанное в ходе одиннадцатой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA). Неофициальный документ GRVA-09-36 был подготовлен экспертом от Республики Корея, который предложил поправки к ГТП № 8 ООН (электронный контроль устойчивости (ЭКУ)). В основу настоящего предложения положены официальный документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34 и неофициальный документ GRVA-07-64. Изменения, первоначально изложенные в документе GRVA-09-36, к существующему тексту Глобальных технических правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений и зачеркиванием в случае исключенных элементов. Поправки, предложенные экспертом от Канады, выделены подчеркиванием.

---

\* 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 5 изменить следующим образом:

«5. Эксплуатационные требования

В ходе каждого испытания в условиях, указанных в пункте 6, и с соблюдением процедуры, указанной в пункте 7.9, транспортное средство с включенной системой ЭКУ должно удовлетворять критерию курсовой устойчивости, указанному в пунктах 5.1 и 5.2, и критерию реакции, указанному в пункте 5.3, в процессе каждого из этих испытаний, проводимых при заданном угле поворота рулевого колеса, равном  $5A$  или более (но с учетом ограничения, указанного в пункте 7.9.4), где  $A$  — угол поворота рулевого колеса, рассчитанный с помощью метода, указанного в пункте 7.6.1.

**Несмотря на вышесказанное, критерий реакции считается выполненным также в случае систем, в которых максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса, определенный в пункте 7.9.4, и боковое смещение, предусмотренное в пункте 5.3, достигаются при заданном угле поворота рулевого колеса менее  $5A$ ».**

Пункт 7.9.4 изменить следующим образом:

«7.9.4 Амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне каждой серии должна составлять более  $6,5 A$  или  $270$  градусов при условии, что расчетная амплитуда на уровне  $6,5 A$  меньше или равна  $300$  градусам. Если любое увеличение на  $0,5 A$  до достижения  $6,5 A$  превышает  $300$  градусов, то амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне должна составлять  $300$  градусов.

**Если вышеуказанная расчетная амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне превышает максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса, задаваемый конструкцией системы рулевого управления, то применительно к серии испытаний за номинальную амплитуду ~~амплитуда~~ угла поворота на конечном прогоне принимают максимальный эксплуатационный угол ~~должна превышать 98 % максимального эксплуатационного угла~~ поворота рулевого колеса. ~~Если же автоматический механизм управления не обеспечивает прохождение испытания на маневр по усеченной синусоиде ввиду механических ограничений оборудования рулевого управления, то применительно к серии испытаний амплитуда угла поворота на конечном прогоне может превышать 98 % максимального эксплуатационного угла поворота рулевого колеса».~~**