|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/2022/26 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General23 December 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Сто восемьдесят шестая сессия**Женева, 8–11 марта 2022 года
Пункт 4.8.6 предварительной повестки дня
**Соглашение 1958 года:
рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRSG**

 Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01
к Правилам № 160 ООН

 Представлено Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее сто двадцать второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/101, пункт 109). В его основу положен документ ECE/ TRANS/WP.29/GRSG/2021/34 и неофициальный документ GRSG-122-37. 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 марте 2022 года.

*Пункт 1.3* изменить следующим образом:

«1.3 Из области применения исключаются следующие элементы данных: ИНТС, связанные с транспортным средством сведения, данные о местоположении/позиционировании, информация о водителе, дата и время того или иного события».

*Пункт 2, включить новые пункты 2.2–2.4, 2.6–2.11, 2.13, 2.17, 2.23, 2.28, 2.42 и 2.61*в следующей редакции:

«2.2 “Система вызова экстренных оперативных служб” означает систему, которая активируется либо автоматически с помощью бортовых датчиков, либо вручную, передает по беспроводным сетям мобильной связи общего пользования набор данных, связанных с аварией, и обеспечивает аудиоканал экстренной связи между водителем/пассажирами транспортного средства и пунктом экстренной связи.

2.3 “Адаптивная система поддержания заданной скорости” ‒‒ это система, сообщающая транспортному средству ускорение или замедление с целью автоматического поддержания заданной водителем скорости и заданного водителем расстояния до движущегося впереди транспортного средства.

2.4 “Состояние системы автоматического экстренного торможения” означает режим работы системы, которая способна автоматически выявлять опасность неминуемого столкновения спереди и приводить в действие тормозную систему для снижения скорости транспортного средства с целью предупреждения столкновения или смягчения его последствий.

2.6 “Автоматизированная функция рулевого управления категории А” означает функцию электронной системы управления, в рамках которой приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения управления в целях оказания помощи водителю при осуществлении маневров на низкой скорости или при парковке.

2.7 “Автоматизированная функция рулевого управления категории B1” означает функцию электронной системы управления, в рамках которой приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения управления с целью помочь водителю удерживать транспортное средство в пределах выбранной полосы движения, воздействуя на боковое перемещение транспортного средства.

2.8 “Автоматизированная функция рулевого управления категории B2” означает функцию электронной системы управления, в рамках которой приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения управления с целью удержания транспортного средства в пределах полосы его движения посредством воздействия на боковое перемещение транспортного средства в течение продолжительных периодов времени без дальнейших команд/подтверждения со стороны водителя.

2.9 “Автоматизированная функция рулевого управления категории С” означает функцию электронной системы управления, в рамках которой приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения управления в целях выполнения одного бокового маневра (например, смены полосы)
по команде водителя.

2.10 “Автоматизированная функция рулевого управления категории D” означает функцию электронной системы управления, в рамках которой приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения управления в целях указания на возможность выполнения одного бокового маневра (например, смены полосы), однако эта функция реализуется только после подтверждения водителем.

2.11 “Автоматизированная функция рулевого управления категории Е” означает функцию электронной системы управления, в рамках которой приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения управления в целях непрерывного определения наличия возможности выполнения маневра (например, смены полосы) и выполнения таких маневров в течение продолжительных периодов времени без дальнейших команд/подтверждения со стороны водителя.

2.13 “Корректировочная функция рулевого управления” означает контрольную функцию электронной системы управления, в рамках которой в течение ограниченного промежутка времени изменение угла поворота одного или нескольких колес может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, с целью компенсировать внезапное изменение боковой силы, действующей на транспортное средство, повысить его устойчивость (например, при боковом ветре, неоднородном сцеплении с дорожной поверхностью (неоднородном значении коэффициента
трения μ)) или скорректировать траекторию транспортного средства при выходе из полосы движения (например, во избежание пересечения линии разметки или выезда за пределы проезжей части).

2.17 “Экстренная функция рулевого управления” означает функцию управления, которая способна автоматически обнаруживать опасность потенциального столкновения и автоматически активировать на ограниченный период времени систему управления транспортным средством, позволяющую управлять транспортным средством в целях предотвращения или смягчения последствий столкновения с препятствием, создающим помеху на траектории данного транспортного средства, или в том случае, когда помеха на траектории данного транспортного средства представляется неминуемой.

2.23 “Время срабатывания центральной подушки безопасности для защиты от бокового удара с противоположной стороны” означает время развертывания подушки безопасности, расположенной между водителем и пассажиром, сидящим на переднем сиденье, относительно нулевого момента времени.

2.28 “Система предупреждения о выходе из полосы движения” означает систему предупреждения водителя о непреднамеренном отклонении транспортного средства от полосы, по которой оно движется.

2.42 “Опрокидывание” означает любой поворот транспортного средства
на 90 или более градусов вокруг любой истинной продольной или поперечной оси.

2.61 “Система контроля давления в шинах” означает систему, установленную на транспортном средстве и способную выполнять функцию оценки внутреннего давления в шинах либо изменения этого внутреннего давления с течением времени и передавать соответствующую информацию пользователю во время движения транспортного средства».

*Пункты 2.1, 2.26–2.27, 2.66, 2.69–2.70* изменить следующим образом:

«2.1 “Функциональная активность антиблокировочной тормозной системы” означает, что антиблокировочная тормозная система активно осуществляет функцию контроля за тормозами транспортного средства.

2.26 “Цикл зажигания на момент аварии” означает задаваемое ЭБУ РДС число (количество) циклов переключения режимов на момент аварии начиная с первого использования РДС.

2.27 “Цикл зажигания на момент выгрузки данных” означает задаваемое ЭБУ РДС число (количество) циклов переключения режимов на момент выгрузки данных начиная с первого использования РДС.

2.66 “Направление по оси x” означает направление по оси x транспортного средства, проходящей параллельно продольной осевой линии транспортного средства. Положительное направление по оси x соответствует направлению движения транспортного средства вперед.

2.69 “Величина крена транспортного средства” означает изменение по времени угла наклона транспортного средства относительно его оси х, определяемое системой датчиков.

2.70 “Скорость рыскания транспортного средства” означает изменение по времени угла наклона транспортного средства относительно его оси z, определяемое системой датчиков».

*Пункты 2.3 (прежний) ‒‒ 2.68*, изменить нумерацию на 2.5–2.70 соответственно.

*Пункт 5.3.2* изменить следующим образом:

«5.3.2 Условия для начала блокировки данных

 Находящиеся в памяти данные о событии блокируются, с тем чтобы не допустить их дальнейшей перезаписи данными о последующих событиях, при соблюдении приведенных ниже условий:»

*Приложение 4,* *таблицу 1 «Элементы данных и их формат»* изменить следующим образом:

«Таблица 1

| *Элементданных* | *Условие для выполнения требования*[[2]](#footnote-2) | *Интервал/время регистрации*[[3]](#footnote-3) *(относительно нулевогомоментавремени)* | *Частота дискретизации (количество отсчетовв секунду)* | *Минимальный диапазон*[[4]](#footnote-4) | *Точность*[[5]](#footnote-5) | *Разрешение*4 | *Регистрация события(ий), относящегося(ихся)*[[6]](#footnote-6) |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |
| Продольная составляющая ΔV | Обязательно—не требуетсяпри регистрации продольного ускоренияс частотой≥500 Гцв пределах надлежащего диапазона и с разрешением, необходимымдля расчета ΔVс требуемой точностью | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче | 100 | От –100 км/чдо +100 км/ч | ±10 % | 1 км/ч | К плоскости |
| Максимальноезначение продольной составляющей ΔV | Обязательно—не требуетсяпри регистрации продольного ускоренияс частотой≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче | Н/П | От –100 км/чдо +100 км/ч | ±10 % | 1 км/ч | К плоскости |
| Времямаксимальногозначения продольной составляющей ΔV | Обязательно — не требуетсяпри регистрации продольного ускоренияс частотой≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче | Н/П | От 0 до300 мс илиот 0 до времениокончаниясобытияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этихинтерваловкороче | ±3 мс | 2,5 мс | К плоскости |
| Скоростьпо показаниямсистемтранспортногосредства | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | От 0 км/ч до 250 км/ч | ±1 км/ч | 1 км/ч | К плоскости,К опрокидыванию,К УУДД |
| Положениедроссельнойзаслонки, в %от максимального открытия(или в % от полного выжимания педали акселератора) | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | От 0до 100 % | ±5 % | 1 % | К плоскости,К опрокидыванию,К УУДД |
| Рабочий тормоз, включен/выключен | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Включенили выключен | Н/П | Включенили выключен | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Цикл зажиганияна момент аварии | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | От 0до 60 000 | ±1 цикл | 1 цикл | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Цикл зажиганияна момент выгрузки данных | Обязательно | На момент выгрузкиданных[[7]](#footnote-7) | Н/П | От 0до 60 000 | ±1 цикл | 1 цикл | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Состояние ремня безопасностиводителя | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Пристегнут,Не пристегнут | Н/П | Пристегнут,Не пристегнут | К плоскости,К опрокидыванию |
| Предупреждающий сигнал подушки безопасности[[8]](#footnote-8) | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Включенили выключен | Н/П | Включенили выключен | К плоскости,К опрокидыванию |
| Время срабатывания фронтальной подушкибезопасностисо стороны водителя (в случае одноэтапнойсистемы) или времядо первого этапаее развертывания (в случаемногоэтапнойсистемы) | Обязательно | Во времясобытия | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатывания фронтальной подушкибезопасностисо стороны сидящего впереди пассажира(в случае одноэтапной системы) или времядо первого этапаее развертывания(в случаемногоэтапнойсистемы)[[9]](#footnote-9) | Обязательно | Во времясобытия | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Число событийв случаемногоэтапнойаварии | Еслирегистрируется[[10]](#footnote-10) | Во времясобытия | Н/П | 1 или более | Н/П | 1 или более | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Время междусобытиями 1 и 2 | Обязательно | По мере необходимости | Н/П | 0–5,0 сек | ±0,1 сек | 0,1 сек | К плоскости,К опрокидыванию |
| Файл записанполностью | Обязательно | После всех остальныхданных | Н/П | Да или нет | Н/П | Да или нет | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Боковое ускорение(после аварии) | Еслирегистрируется | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче11 | 500 | От –50до +50 g | ±10 % | 1 g | К плоскости,К опрокидыванию |
| Продольноеускорение(после аварии) | Еслирегистрируется | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче | 500 | От –50до +50 g | ±10 % | 1 g | К плоскости |
| Нормальноеускорение(после аварии) | Еслирегистрируется | От 0 до по меньшей мере 250 мс[[11]](#footnote-11) | 10 Гц | От –5 до + 5 g | ±10 % | 0,5 g | К опрокидыванию |
| Боковаясоставляющая ΔV | Обязательно—не требуетсяпри регистрации боковогоускоренияс частотой≥500 Гцв пределах надлежащего диапазона и с разрешением, необходимымдля расчета ΔVс требуемой точностью | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче | 100 | От –100 км/ч до +100 км/ч | ±10 % | 1 км/ч | К плоскости |
| Максимальное значение боковой составляющей ΔV | Обязательно—не требуетсяпри регистрации боковогоускоренияс частотой≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимости от того, какойиз этих интервалов короче | Н/П | От –100 км/ч до +100 км/ч | ±10 % | 1 км/ч | К плоскости |
| Времямаксимального значения боковой составляющей ΔV | Обязательно—не требуетсяпри регистрации боковогоускоренияс частотой≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче | Н/П | От 0 до300 мс илиот 0 довремениокончаниясобытияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этихинтерваловкороче | ±3 мс | 2,5 мс | К плоскости |
| Времямаксимальногозначения результирующей ΔV | Обязательно—не требуетсяпри регистрации соответствующего ускоренияс частотой≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания событияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этих интервалов короче | Н/П | От 0 до300 мс илиот 0 довремениокончаниясобытияплюс 30 мс,в зависимостиот того, какойиз этихинтерваловкороче | ±3 мс | 2,5 мс | К плоскости |
| Число оборотов двигателя в минуту | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | От 0 до 10 000 об/мин | ±100 об/мин[[12]](#footnote-12) | 100 об/мин | К плоскости,К опрокидыванию |
| Угол крена транспортногосредства | Еслирегистрируется | От 0 до по меньшей мере250 мс11 | 10 | От –1080 град.до +1080 град. | ±10 % | 10 град. | К опрокидыванию |
| Величина крена транспортногосредства[[13]](#footnote-13) | Обязательно,если установлено соответствующее оборудованиеи используетсяв алгоритме управлениясистемы защитыот опрокидывания | От 0 доне менее250 мс11 | 10 | От –240 до+240 град/сек | ±10%[[14]](#footnote-14) | 4 град/сек | К опрокидыванию |
| Функциональная активность антиблокировочной тормозной системы | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Неисправна,Не задействована, Задействована | Н/П | Неисправна,Не задействована, Задействована | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Контрольустойчивости | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Неисправен,Включен,Выключен,Задействован | Н/П | Неисправен,Включен,Выключен, Задействован | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Поворот рулевогоколеса | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | От –250 град.по часовойстрелке до +250 град. против часовой стрелки | ±5 % | ±1 % | К плоскости,К опрокидыванию,К УУДД |
| Состояние ремня безопасностисидящего впереди пассажира9 | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Пристегнут, Не пристегнут | Н/П | Пристегнут,Не пристегнут | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояние блокировкиподушки безопасностисидящего впереди пассажира9 | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Заблокированаили не заблокирована | Н/П | Заблокирована или не заблокирована | К плоскости,К опрокидыванию |
| Время до n-го этапа развертывания фронтальнойподушки безопасности со стороны водителя15 | Обязательно,если со стороны водителяустановлена фронтальная подушкабезопасности с многоэтапным нагнетательным устройством | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время до n-го этапа развертывания фронтальной подушкибезопасностисо сторонысидящего впереди пассажира[[15]](#footnote-15), 9 | Обязательно,если со стороны сидящеговпередипассажира установлена фронтальнаяподушкабезопасности с многоэтапным нагнетательным устройством | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатываниябоковой подушки безопасностисо стороны водителя | Обязательно | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатываниябоковой подушки безопасностисо стороны сидящего впереди пассажира | Обязательно | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатываниябоковой шторки/ трубчатой подушки безопасностисо стороны водителя | Обязательно | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости,К опрокидыванию |
| Время срабатываниябоковой шторки/ трубчатой подушки безопасностисо стороны пассажира | Обязательно | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости,К опрокидыванию |
| Время срабатывания преднатяжителяремня безопасностисо стороны водителя | Обязательно | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс |  ±2 мс | 1 мс | К плоскости,К опрокидыванию |
| Время срабатывания преднатяжителяремня безопасностисо стороны сидящего впереди пассажира9 | Обязательно | Во времясобытия  | Н/П | 0–250 мс |  ±2 мс | 1 мс | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояниепозиционного переключателясиденья водителяв крайнем переднем положении | Обязательно, если установлен и служит для обеспечения срабатывания | –1,0 сек | Н/П | Да или нет | Н/П | Да или нет | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояниепозиционного переключателясиденья сидящего впереди пассажира в крайнем переднемположении9 | Обязательно, если установлен и служит для обеспечения срабатывания | –1,0 сек | Н/П | Да или нет | Н/П | Да или нет | К плоскости,К опрокидыванию |
| Тип роста водителя | Еслирегистрируется | –1,0 сек | Н/П | 5-й процентиль женщин иливыше | Н/П | Да или нет | К плоскости,К опрокидыванию |
| Тип роста сидящеговпереди пассажира9 | Еслирегистрируется | –1,0 сек | Н/П | Американский АИМ HIII 6-летнегоребенка илиАИМ Q6 либо манекенменьшегоразмера | Н/П | Да или нет | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояние ремней безопасностисидящих сзади пассажиров[[16]](#footnote-16) | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Пристегнут,Не пристегнут | Н/П | Пристегнут,Не пристегнут | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояние предупреждающего сигнала системы контроля давленияв шинах | Обязательно | –1,0 сек относительно нулевогомоментавремени | Н/П | Н/П | Н/П | Включено,Выключено | К плоскости,К опрокидыванию |
| Продольноеускорение(до аварии) | Обязательно | От –5,0до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | 2  | от –1,5 gдо +1,5 g | ±10% | 0,1 g | К плоскости,К УУДД |
| Боковое ускорение(до аварии) | Обязательно | От –5,0до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | 2 | от –1,0 gдо +1,0 g | ±10% | 0,1 g | К плоскости  |
| Скорость рыскания13 | Обязательно | От –5,0до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | 2 | от –75 до+75 град/сек | ± 10% от полного диапазона значений датчика | 0,1 | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояние противопробуксовочной тормозной системы | Обязательнов отсутствиесистемыконтроля устойчивости  | От –5,0до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | 2 | Неисправна,Включена,Выключена,Задействована, | Н/П | Неисправна,Включена,Выключена,Задействована | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояние системы автоматического экстренноготорможения | Обязательно | От –5,0до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Отключена,Включена,но незадействована,Подает предупреждающий сигнал, но не задействована,Задействована | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Состояние системы поддержаниязаданной скорости | Обязательно | От –5,0до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | 2 | Н/П | Н/П | Задействована, Неисправна,Выключена,Не задействована | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Состояние адаптивной системы поддержаниязаданной скорости (система автоматизированного вождения уровня 1) | Обязательно | От –5,0до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | 2 | Н/П | Н/П | Задействована, Неисправна,Выключена,Не задействована | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
| Время срабатывания вторичной системы обеспечения безопасностиуязвимого участника дорожного движения | Обязательно | Во времясобытия | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К УУДД |
| Состояние предупреждающего сигнала вторичной системы обеспечения безопасностиуязвимого участника дорожного движения[[17]](#footnote-17) | Обязательно | От –1,1до 0 сек относительно нулевогомоментавремени | Н/П | Н/П | Н/П | Включено или выключено | К УУДД |
| Состояние ремня безопасностипереднего сиденьяв среднем положении регулировки | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | ПристегнутНе пристегнут | Н/П | Пристегнут,Не пристегнут | К плоскости,К опрокидыванию |
| Время срабатывания центральной подушки безопасностидля защитыот бокового ударас противоположной стороны9 | Обязательно | Во времясобытия | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояние системы предупрежденияо выходе из полосы движения | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Включена, ноне срабатывает,Включена ‒‒ срабатывает слева,Включена ‒‒ срабатывает справа | К плоскости,К опрокидыванию |
| Состояние корректировочной функции рулевого управления | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Включена, ноне задействована, Задействована | К плоскостиК опрокидыванию  |
| Состояние экстренной функции рулевого управления | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Включена, ноне задействована, Задействована | К плоскости,К опрокидыванию  |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управлениякатегории А | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Режим ожидания, Активна[[18]](#footnote-18) | К плоскости,К опрокидыванию  |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управлениякатегории B1 | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Режим ожидания, Активна18 | К плоскости,К опрокидыванию  |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управлениякатегории B2 | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Режим ожидания, Активна18 | К плоскости,К опрокидыванию  |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управлениякатегории C | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Режим ожидания, Активна18 | К плоскости,К опрокидыванию  |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управлениякатегории D | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Режим ожидания,Активна18 | К плоскости,К опрокидыванию  |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управлениякатегории E | Обязательно | От –5,0до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна,Выключена,Режим ожидания,Активна18 | К плоскости,К опрокидыванию  |
| Состояние системы вызова экстренных оперативных служб | Обязательно | Во времясобытия | Н/П | Н/П | Н/П | Неисправна,Включена,но вызовэкстренных оперативных службне осуществляется автоматически,Включена ‒‒ вызовэкстренных оперативных служб осуществляется автоматически | К плоскости,К УУДД,К опрокидыванию |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

»

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, разд. 20),
п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила Организации Объединенных Наций в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)
2. Требование «обязательно» оговаривается условиями, подробно изложенными в разделе 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. Данные, касающиеся периода до аварии, и данные об аварии не синхронизированы между собой. В период, предшествующий аварии, требуемая точность интервала дискретизации составляет от –0,1 до 1,0 сек (т. е. T = –1 должно находиться в интервале от –1,1 до 0 сек). [↑](#footnote-ref-3)
4. В случае элементов данных, связанных с состояниями системы, термин «задействовано» также означает «активно осуществляет функцию контроля» или «активно срабатывает», а термин
«не задействовано» также означает «включено, но не осуществляет функцию контроля». Аналогичным образом термин «выключено» также означает «отключено». [↑](#footnote-ref-4)
5. Требование в отношении точности действует только в пределах диапазона физического датчика. Если измерения, регистрируемые датчиком, выходят за пределы номинального диапазона его значений, то регистрируемый элемент должен указывать, в какой момент времени измерение впервые вышло за пределы номинального диапазона значений датчика. [↑](#footnote-ref-5)
6. События в «плоскости» включают в себя события, наступающие согласно пунктам 5.3.1.1, 5.3.1.2 и 5.3.1.3, а события, затрагивающие «УУДД», включают в себя события, наступающие согласно пункту 5.3.1.4. [↑](#footnote-ref-6)
7. Цикл зажигания на момент выгрузки данных должен регистрироваться не в момент аварии, а в процессе выгрузки данных. [↑](#footnote-ref-7)
8. Предупреждающий сигнал подушки безопасности является индикатором готовности, указанным в национальных требованиях к подушкам безопасности, и может также включаться для указания на наличие неисправности в какой-либо другой части развертывающейся удерживающей системы. [↑](#footnote-ref-8)
9. Данный элемент перечисляется n раз ⸺ по одному разу для каждого устройства. [↑](#footnote-ref-9)
10. «Если регистрируется» означает, что данные регистрируются в энергонезависимой памяти
с целью последующей выгрузки. [↑](#footnote-ref-10)
11. В случае опрокидывания ‒‒ установленное время начала события, определенное производителем. [↑](#footnote-ref-11)
12. Эти элементы не обязательно должны удовлетворять требованиям в отношении точности
и разрешения в ходе указанных краш-тестов. [↑](#footnote-ref-12)
13. Изготовитель указывает положительное направление крена/скорости рыскания. [↑](#footnote-ref-13)
14. 14 От полного диапазона значений датчика. [↑](#footnote-ref-14)
15. Данный элемент перечисляется (n – 1) раз — по одному разу для каждого этапа развертывания многоэтапной системы подушек безопасности. [↑](#footnote-ref-15)
16. Данный элемент перечисляется n раз ‒‒ по одному разу для каждого устройства
во 2-м и 3-м рядах. [↑](#footnote-ref-16)
17. 17 Допускается возможность комбинирования нескольких индикаторов состояния системы обеспечения безопасности с предупреждающим сигналом подушки безопасности. [↑](#footnote-ref-17)
18. Неисправна = неисправность функции, выключена = выключена согласно Правилам № 79, режим ожидания = АФРУ не может осуществлять функцию управления, активна = АФРУ включена, но не осуществляет функцию управления или АФРУ включена и осуществляет функцию управления. [↑](#footnote-ref-18)