|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/2022/26 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  23 December 2021  Russian  Original: 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

| *Элемент данных* | *Условие  для выполнения требования*[[2]](#footnote-2) | *Интервал/время регистрации*[[3]](#footnote-3) *(относительно нулевого момента времени)* | *Частота дискретизации (количество отсчетов в 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 требуется при регистрации продольного ускорения с частотой ≥500 Гц в пределах надлежащего диапазона и с разрешением, необходимым для расчета ΔV с требуемой точностью | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | 100 | От –100 км/ч до +100 км/ч | ±10 % | 1 км/ч | К плоскости |
| Максимальное значение продольной составляющей ΔV | Обязательно—не требуется при регистрации продольного ускорения с частотой ≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | Н/П | От –100 км/ч до +100 км/ч | ±10 % | 1 км/ч | К плоскости |
| Время максимального значения продольной составляющей ΔV | Обязательно —  не требуется при регистрации продольного ускорения с частотой ≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | Н/П | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | ±3 мс | 2,5 мс | К плоскости |
| Скорость по показаниям систем транспортного средства | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | От 0 км/ч  до 250 км/ч | ±1 км/ч | 1 км/ч | К плоскости, К опрокидыванию, К УУДД |
| Положение дроссельной заслонки, в % от максимального открытия (или в % от полного выжимания педали акселератора) | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | От 0 до 100 % | ±5 % | 1 % | К плоскости, К опрокидыванию, К УУДД |
| Рабочий тормоз, включен/выключен | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Включен или выключен | Н/П | Включен или выключен | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Цикл зажигания на момент аварии | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | От 0 до 60 000 | ±1 цикл | 1 цикл | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Цикл зажигания на момент выгрузки данных | Обязательно | На момент выгрузки данных[[7]](#footnote-7) | Н/П | От 0 до 60 000 | ±1 цикл | 1 цикл | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Состояние ремня безопасности водителя | 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 | Включен или выключен | Н/П | Включен или выключен | К плоскости, К опрокидыванию |
| Время срабатывания фронтальной подушки безопасности со стороны водителя (в случае одноэтапной системы) или время до первого этапа ее развертывания (в случае многоэтапной системы) | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатывания фронтальной подушки безопасности со стороны сидящего впереди пассажира (в случае одноэтапной системы) или время до первого этапа ее развертывания (в случае многоэтапной системы)[[9]](#footnote-9) | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Число событий в случае многоэтапной аварии | Если регистрируется[[10]](#footnote-10) | Во время события | Н/П | 1 или более | Н/П | 1 или  более | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Время между событиями 1 и 2 | Обязательно | По мере необходимости | Н/П | 0–5,0 сек | ±0,1 сек | 0,1 сек | К плоскости, К опрокидыванию |
| Файл записан полностью | Обязательно | После всех остальных данных | Н/П | Да или нет | Н/П | Да или нет | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Боковое ускорение (после аварии) | Если регистрируется | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче11 | 500 | От –50 до +50 g | ±10 % | 1 g | К плоскости, К опрокидыванию |
| Продольное ускорение (после аварии) | Если регистрируется | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | 500 | От –50 до +50 g | ±10 % | 1 g | К плоскости |
| Нормальное ускорение (после аварии) | Если регистрируется | От 0 до по меньшей мере 250 мс[[11]](#footnote-11) | 10 Гц | От –5 до + 5 g | ±10 % | 0,5 g | К опрокидыванию |
| Боковая составляющая ΔV | Обязательно—не требуется при регистрации бокового ускорения с частотой ≥500 Гц в пределах надлежащего диапазона и с разрешением, необходимым для расчета ΔV с требуемой точностью | От 0 до 250 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из 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 требуется при регистрации бокового ускорения с частотой ≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости  от того, какой из этих интервалов короче | Н/П | От –100 км/ч  до +100 км/ч | ±10 % | 1 км/ч | К плоскости |
| Время максимального значения боковой составляющей ΔV | Обязательно—не требуется при регистрации бокового ускорения с частотой ≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | Н/П | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | ±3 мс | 2,5 мс | К плоскости |
| Время максимального значения результирующей ΔV | Обязательно—не требуется при регистрации соответствующего ускорения с частотой ≥500 Гц | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | Н/П | От 0 до 300 мс или от 0 до времени окончания события плюс 30 мс, в зависимости от того, какой из этих интервалов короче | ±3 мс | 2,5 мс | К плоскости |
| Число оборотов двигателя в минуту | Обязательно | От –5,0 до 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 транспортного средства | Если регистрируется | От 0 до по меньшей мере 250 мс11 | 10 | От –1080 град. до +1080 град. | ±10 % | 10 град. | К опрокидыванию |
| Величина крена транспортного средства[[13]](#footnote-13) | Обязательно, если установлено соответствующее оборудование и используется в алгоритме управления системы защиты от опрокидывания | От 0 до не менее 250 мс11 | 10 | От –240 до +240 град/сек | ±10%[[14]](#footnote-14) | 4 град/сек | К опрокидыванию |
| Функциональная активность антиблокировочной тормозной системы | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Неисправна, Не задействована, Задействована | Н/П | Неисправна, Не задействована, Задействована | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Контроль устойчивости | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Неисправен, Включен, Выключен, Задействован | Н/П | Неисправен, Включен, Выключен, Задействован | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Поворот рулевого колеса | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | От –250 град. по часовой стрелке  до +250 град. против часовой стрелки | ±5 % | ±1 % | К плоскости, К опрокидыванию, К УУДД |
| Состояние ремня безопасности сидящего впереди пассажира9 | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Пристегнут, Не пристегнут | Н/П | Пристегнут, Не пристегнут | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние блокировки подушки безопасности сидящего впереди пассажира9 | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Заблокирована или не заблокирована | Н/П | Заблокирована или не заблокирована | К плоскости, К опрокидыванию |
| Время до n-го этапа развертывания фронтальной подушки безопасности со стороны водителя15 | Обязательно, если со стороны водителя установлена фронтальная  подушка безопасности с многоэтапным нагнетательным устройством | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время до n-го этапа развертывания фронтальной подушки безопасности со стороны сидящего впереди пассажира[[15]](#footnote-15), 9 | Обязательно, если со стороны сидящего впереди пассажира установлена фронтальная подушка безопасности с многоэтапным нагнетательным устройством | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатывания боковой подушки безопасности со стороны водителя | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатывания боковой подушки безопасности со стороны сидящего впереди пассажира | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости |
| Время срабатывания боковой шторки/ трубчатой подушки безопасности со стороны водителя | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости, К опрокидыванию |
| Время срабатывания боковой шторки/ трубчатой подушки безопасности со стороны пассажира | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости, К опрокидыванию |
| Время срабатывания преднатяжителя ремня безопасности со стороны водителя | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости, К опрокидыванию |
| Время срабатывания преднатяжителя ремня безопасности со стороны сидящего впереди пассажира9 | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние позиционного переключателя сиденья водителя в 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 |
| Состояние позиционного переключателя сиденья сидящего впереди пассажира  в крайнем переднем положении9 | 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 | Если регистрируется | –1,0 сек | Н/П | 5-й процентиль женщин или выше | Н/П | Да или нет | К плоскости, К опрокидыванию |
| Тип роста сидящего впереди пассажира9 | Если регистрируется | –1,0 сек | Н/П | Американский АИМ HIII  6-летнего ребенка или АИМ Q6 либо манекен меньшего размера | Н/П | Да или нет | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние ремней безопасности сидящих 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 давления в шинах | Обязательно | –1,0 сек относительно нулевого момента времени | Н/П | Н/П | Н/П | Включено, Выключено | К плоскости, К опрокидыванию |
| Продольное ускорение (до аварии) | Обязательно | От –5,0 до 0 сек относительно нулевого момента времени | 2 | от –1,5 g до +1,5 g | ±10% | 0,1 g | К плоскости, К УУДД |
| Боковое ускорение (до аварии) | Обязательно | От –5,0 до 0 сек относительно нулевого момента времени | 2 | от –1,0 g до +1,0 g | ±10% | 0,1 g | К плоскости |
| Скорость рыскания13 | Обязательно | От –5,0 до 0 сек относительно нулевого момента времени | 2 | от –75 до +75 град/сек | ± 10% от полного диапазона значений датчика | 0,1 | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние противопробуксовочной тормозной системы | Обязательно в отсутствие системы контроля устойчивости | От –5,0 до 0 сек относительно нулевого момента времени | 2 | Неисправна, Включена, Выключена, Задействована, | Н/П | Неисправна, Включена, Выключена, Задействована | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние системы автоматического экстренного торможения | Обязательно | От –5,0 до 0 сек относительно нулевого момента времени | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Отключена, Включена, но не задействована, Подает предупреждающий сигнал, но не задействована, Задействована | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Состояние системы поддержания заданной скорости | Обязательно | От –5,0 до 0 сек относительно нулевого момента времени | 2 | Н/П | Н/П | Задействована, Неисправна, Выключена, Не задействована | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Состояние адаптивной системы поддержания заданной скорости (система автоматизированного вождения уровня 1) | Обязательно | От –5,0 до 0 сек относительно нулевого момента времени | 2 | Н/П | Н/П | Задействована, Неисправна, Выключена, Не задействована | К плоскости, К УУДД, К опрокидыванию |
| Время срабатывания вторичной системы обеспечения безопасности уязвимого участника дорожного движения | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К УУДД |
| Состояние предупреждающего сигнала вторичной системы обеспечения безопасности уязвимого участника дорожного движения[[17]](#footnote-17) | Обязательно | От –1,1 до 0 сек относительно нулевого момента времени | Н/П | Н/П | Н/П | Включено или выключено | К УУДД |
| Состояние ремня безопасности переднего сиденья в среднем положении регулировки | Обязательно | –1,0 сек | Н/П | Пристегнут Не пристегнут | Н/П | Пристегнут, Не пристегнут | К плоскости, К опрокидыванию |
| Время срабатывания центральной подушки безопасности для защиты от бокового удара с противоположной стороны9 | Обязательно | Во время события | Н/П | 0–250 мс | ±2 мс | 1 мс | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние системы предупреждения о выходе из полосы движения | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Включена, но не срабатывает, Включена ‒‒ срабатывает слева, Включена ‒‒ срабатывает справа | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние корректировочной функции рулевого управления | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Включена, но не задействована, Задействована | К плоскости К опрокидыванию |
| Состояние экстренной функции рулевого управления | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Включена, но не задействована, Задействована | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управления категории А | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Режим ожидания, Активна[[18]](#footnote-18) | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управления категории B1 | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Режим ожидания, Активна18 | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управления категории B2 | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Режим ожидания, Активна18 | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управления категории C | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Режим ожидания, Активна18 | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управления категории D | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Режим ожидания, Активна18 | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние автоматизированной функции рулевого управления категории E | Обязательно | От –5,0 до 0 сек | 2 | Н/П | Н/П | Неисправна, Выключена, Режим ожидания, Активна18 | К плоскости, К опрокидыванию |
| Состояние системы вызова экстренных оперативных служб | Обязательно | Во время события | Н/П | Н/П | Н/П | Неисправна, Включена, но вызов экстренных оперативных служб не осуществляется автоматически, Включена ‒‒ вызов экстренных 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)