



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

Семнадцатая сессия

Женева, 25–29 сентября 2023 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Усовершенствованные системы помощи водителю
и Правила № 79 ООН:**

Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)

Предложение по дополнению к поправкам серий 03 и 04 к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого управления)

Представлено экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей и Международной организации предприятий автомобильной промышленности*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), и в его основу положен неофициальный документ GRVA-16-08. Предлагаемые поправки направлены на уточнение положений, касающихся автоматической функции рулевого управления (АФРУ) категории А. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (часть V, разд. 20), п. 20.6), 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

Пункты 2.4.8 и 2.4.9 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 **или состава транспортных средств**.
- 2.4.9 “Указанный максимальный рабочий диапазон ДУП (S_{RCPmax})” означает максимальное расстояние между ближайшей точкой механического транспортного средства **либо контура обоих транспортных средств в случае состава транспортных средств** и устройством дистанционного управления или, в качестве альтернативного варианта, водителем (в случае систем, основанных на детекции положения и перемещения водителя), на которое рассчитана АФРУ».

II. Обоснование

1. Настоящее предложение направлено на уточнение положений об АФРУ категории А применительно к дистанционно управляемой парковке (ДУП) в случае составов транспортных средств. Нынешним определением S_{RCPmax} ДУП устанавливается максимальный предел по расстоянию до транспортного средства, составляющий 6 м, что недостаточно в ситуациях, когда контроль за маневром осуществляет водитель, находящийся позади состава транспортных средств.
2. При парковке/маневрировании задним ходом это условие дает преимущества с точки зрения безопасности, поскольку водитель может лучше видеть, что происходит за прицепом.
3. Все пункты, содержащие требования к системе дистанционного управления парковкой, остаются неизменными и применяются к составу транспортных средств.
4. Что особенно важно, в процессе официального утверждения должна быть подтверждена способность предотвращения столкновений и обнаружения препятствий в зоне совершения маневра, как это требуется пунктом 5.6.1.1.4.
5. Аспекты, связанные с доказательством безопасного поведения системы в условиях наличия и отсутствия неисправности, а также соответствующие меры, обеспечивающие достаточную видимость зоны маневрирования датчиком, остаются предметом обсуждения и согласования между изготовителем и технической службой и должны быть оговорены в приложении 6.
6. При движении задним ходом, с прицепом или без него, ответственность за выступающий или свешивающийся груз лежит на водителе.

Рис. 1
Наглядный пример ситуации с составом транспортных средств и водителем применительно к «указанному максимальному рабочему диапазону ДУП (S_{RCPmax})»

$S_{RCPmax} = 6$ м по контуру состава транспортных средств

