



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто девяносто вторая сессия

Женева, 5–8 марта 2024 года

Пункт 4.7.5 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

**рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA**

Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 04 к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого управления)

Представлено Рабочей группой по автоматизированным/ автономным и подключенным транспортным средствам*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее семнадцатой сессии (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/17, пункт 86), и в его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/26. 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 2024 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Пункт 5.6.2.2.3 изменить следующим образом:

«5.6.2.2.3 Когда система достигает граничных условий, указанных в пункте 5.6.2.3.1.1 настоящих Правил (например, указанного максимального бокового ускорения $a_{u_{max}}$), при отсутствии какого-либо воздействия на рулевое управление со стороны водителя и одновременном пересечении любой из передних шин транспортного средства разметки полосы движения, система должна исключать внезапную утрату функции поддержки рулевого управления, продолжая оказывать помощь водителю в той мере, насколько это возможно, согласно концепции безопасности изготовителя транспортного средства и четко информировать его о своем состоянии посредством оптического сигнала, а также дополнительного звукового или тактильного предупреждающего сигнала.

В случае транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂ и N₃ указанное выше требование считают выполненным, если транспортное средство оснащено системой предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП), отвечающей техническим требованиям Правил № 130 ООН в их первоначальном варианте (с поправками серии 00)».

Приложение 8

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Разметка полосы движения

Разметку полосы движения на дороге, используемой для проведения испытаний, выполняют в соответствии с одной из схем, приведенных в приложении 3 к Правилам № 130 ООН в их первоначальном варианте (с поправками серии 00). Разметка должна находиться в надлежащем состоянии и быть выполнена с использованием материала, соответствующего стандарту для видимой разметки полосы движения. Схему разметки полосы движения, используемую в ходе испытаний, указывают в протоколе испытания.

Для целей проведения испытаний, предусмотренных настоящим приложением, ширина полосы движения должна составлять не менее 3,5 м. По усмотрению изготовителя и с согласия технической службы допускается использование полосы шириной менее 3,5 м, если можно подтвердить, что на дорогах с более широкими полосами движения система работает правильно.

Испытание проводят в условиях видимости, которые приемлемы для безопасного движения с требуемой испытательной скоростью.

Изготовитель транспортного средства доказывает соответствие установленным требованиям для всех других схем разметки полосы движения, указанных в приложении 3 к Правилам № 130 ООН в их первоначальном варианте (с поправками серии 00), с помощью надлежащей документации. Любая такая документация прилагается к протоколу испытания в качестве добавления».