

**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****Двадцатая сессия**

Женева, 23–27 сентября 2024 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 экспертом от Соединенного Королевства
Великобритании и Северной Ирландии***

Воспроизведенный ниже текст, подготовленный экспертом от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, касается условий автоматического восстановления штатного режима работы системы в «начале каждого нового цикла “запуск/работа” двигателя». В его основу положен неофициальный документ GRVA-19-33/Rev.1. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* 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.



I. Предложение

Пункт 5.6.4.2.1 изменить следующим образом:

«5.6.4.2.1 Состояние системы по умолчанию: **при запуске силового агрегата^[x] в начале каждого нового цикла “запуск/работа” двигателя** система должна быть в положении “выкл.”. ~~Это требование не применяется в том случае, когда~~ **Любой** новый цикл “запуск/работа” (или цикл “работа”) двигателя, **который** выполняется автоматически, например при работе системы “стоп/старт”, **не считается запуском силового агрегата».**

Включить новую сноску следующего содержания:

«^[x] **В соответствии с определением, приведенным в Общей резолюции № 2 (ОР.2) по соглашениям 1958 и 1998 годов, содержащей определения силовых установок транспортных средств, см. документ ECE/TRANS/WP.29/1121».**

Подлежащий указанию номер сноски будет зависеть от серии поправок с изменением соответствующим образом нумерации последующих сносок.

Пункт 5.6.4.8.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.8.3 После каждого **запуска силового агрегата нового цикла “запуск/работа” двигателя транспортного средства (помимо тех, которые выполняются автоматически, например, работа систем “стоп/старт”)** АФРУ категории С, предназначенная для выполнения маневра по смене полосы, будет заблокирована механическим транспортным средством до того момента, пока система механического транспортного средства или соответственно прицепа не обнаружит, по меньшей мере один раз, движущийся объект на расстоянии, которое превышает минимальное расстояние S_{rear} , заявленное изготовителем по пункту 5.6.4.8.1 выше».

Приложение 8

Пункт 3.5.6.1 изменить следующим образом:

«3.5.6.1 Испытуемое транспортное средство движется по полосе прямого испытательного трека, имеющего не менее двух полос движения в одном и том же направлении с дорожной разметкой по обе стороны полосы.

Скорость транспортного средства составляет $V_{\text{min}} + 10$ км/ч.

АФРУ категории С активируется (в режиме ожидания), а другое транспортное средство, если только система уже не активирована в соответствии с пунктом 5.6.4.8.3, приближается сзади в целях активирования системы, как это указано в пункте 5.6.4.8.3 выше.

Приближающееся транспортное средство должно затем полностью обогнать испытуемое транспортное средство.

Задний(е) датчик(и) закрывают с помощью средств, согласованных изготовителем транспортного средства и технической службой, и это подлежит регистрации в протоколе испытаний. Такая операция может проводиться, когда транспортное средство неподвижно, при условии, что не выполняется никакой новый цикл “запуск/работа” двигателя **силового агрегата.**

Транспортное средство движется со скоростью $V_{\text{min}} + 10$ км/ч, и водителем инициируется процедура смены полосы».

Пункт 3.5.7.1.1 изменить следующим образом:

«3.5.7.1.1 После выполнения водителем нового **запуска силового агрегата цикла “запуск/работа” двигателя** испытуемое транспортное средство движется по полосе прямого испытательного трека, имеющего не менее двух полос

движения в одном и том же направлении с дорожной разметкой по обе стороны полосы.

АФРУ категории С не активируется (“выкл.”), а другое транспортное средство приближается сзади и полностью обгоняет испытуемое транспортное средство.

Затем водитель посредством надлежащего(их) преднамеренного(ых) действия(й) инициирует процедуру и маневр смены полосы».

Пункт 3.5.7.2.1 изменить следующим образом:

«3.5.7.2.1 После выполнения водителем нового **запуска силового агрегата** ~~цикла “запуск/работа” двигателя~~ испытуемое транспортное средство движется по полосе прямого испытательного трека, имеющего не менее двух полос движения в одном и том же направлении с дорожной разметкой по обе стороны полосы.

АФРУ категории С активируется вручную (в режиме ожидания).

Затем водитель посредством надлежащего(их) преднамеренного(ых) действия(й) инициирует процедуру и маневр смены полосы».

II. Обоснование

1. Разработка Общей резолюции № 2 (ОР.2) преследовала конкретную цель установления единых определений силовых установок транспортных средств, и в ней нашли отражение общие термины, охватывающие различные компоненты и аспекты силовых установок, причем вне зависимости от вида топлива или используемой технологии. Таким образом, она обеспечивает основу для разработки нейтральных с технологической точки зрения положений. Дальнейшая же ссылка на «двигатель» или «цикл “работа”» все-таки подразумевает тот или иной тип технологии, а посему может нести в себе определенную двусмысленность.

2. Закрепленное в ОР.2 определение понятия «силовой агрегат» обеспечивает общий термин, который в достаточной степени охватывает тот аспект транспортного средства, на который необходимо ссылаться при учете состояния систем по умолчанию после запуска. Кроме того, использование термина «силовой агрегат» позволяет упростить соответствующие положения. В ОР.2 приводится нижеследующее определение силового агрегата.

3. «*Силовой агрегат*» означает устанавливаемый на транспортном средстве единый комплекс, состоящий из системы (систем) накопления тяговой энергии, устройства (устройств) преобразования энергии в тягу и силовой передачи (силовых передач) и обеспечивающий механическую энергию, сообщаемую колесам транспортного средства для приведения его в движение, включая периферийные устройства.