

**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 серии 04  
к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого  
управления)****Представлено экспертами от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности и Европейской  
ассоциации поставщиков автомобильных деталей\***

Воспроизведенный ниже текст, подготовленный экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАИ) и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), касается условий автоматического восстановления штатного режима работы системы в «начале каждого нового цикла “запуск/работа” двигателя». В его основу положен неофициальный документ GRVA-19-20. 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 иницировании каждого нового ~~цикла “запуск/работа”~~ **запуска (или цикла “работа”, в зависимости от того, что применимо) двигателя** система должна быть в положении “выкл.”. Это требование не применяется в том случае, когда новый ~~цикл~~ **“запуск/работа” (или цикл “работа”, в зависимости от того, что применимо) двигателя** выполняется автоматически, например при работе системы “стоп/старт”».

Пункт 5.6.4.8.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.8.3 После каждого нового ~~цикла “запуск/работа”~~ **запуска (или цикла “работа”, в зависимости от того, что применимо) 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  $S_{gear}$ , 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  $V_{min} + 10$  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”~~ **новый цикл “запуск/работа” (или цикл “работа”, в зависимости от того, что применимо) двигателя.**

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

Пункт 3.5.7.1.1 изменить следующим образом:

«3.5.7.1.1 После выполнения водителем нового ~~запуска цикла “запуск/работа”~~ **запуска (или цикла “работа”, в зависимости от того, что применимо) 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 цикла~~ ~~“запуск/работа”~~ **(или цикла “работа”, в зависимости от того, что применимо)** 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. В документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/16 ошибочно содержится ссылка на устаревший текст лишь поправок серии 03 к Правилам № 79 ООН. Он не охватывает необходимые изменения к поправкам серии 04, хотя должен учитывать соответствующие изменения к поправкам как серии 03, так и серии 04 в их последних версиях. Настоящий неофициальный документ призван исправить эту ошибку, на которую было указано секретариатом.

2. Недостающий текст соответствует недавним поправкам, внесенным на основании:

а) дополнений 2, 4 и 8 к поправкам серии 03 (документы ECE/TRANS/WP.29/2020/11, ECE/TRANS/WP.29/2021/14 и ECE/TRANS/WP.29/2022/80); а также

б) дополнения 3 к поправкам серии 04 (документ ECE/TRANS/WP.29/2022/81),

которые теперь уже отражены в настоящем документе.

---