



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****181-я сессия**

Женева, 23–25 июня 2020 года

Пункт 4.8.4 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****Рассмотрение проектов поправок к существующим  
правилам ООН, представленных GRVA****Предложение по дополнению 4 к первоначальному  
варианту Правил № 140 ООН (ЭКУ)****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 пятой сессии в феврале 2020 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/5, пункт 63). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12 с поправками, содержащимися в приложении V к докладу о работе сессии. Он представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2020 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила Организации Объединенных Наций в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Пункт 7 изменить следующим образом:

## «7. Эксплуатационные требования

В ходе каждого испытания, осуществляемого в условиях испытания, указанных в пункте 8, и с соблюдением процедуры испытания, указанной в пункте 9.9, транспортное средство с включенной системой ЭКУ должно удовлетворять критерию курсовой устойчивости, указанному в пунктах 7.1 и 7.2, и критерию реакции, указанному в пункте 7.3, в процессе каждого из этих испытаний, проводимых при заданном угле поворота рулевого колеса<sup>5</sup>, превышающем или равном 5 А (но с учетом ограничения, указанного в пункте 9.9.4), где А – угол поворота рулевого колеса, рассчитанный с помощью метода, указанного в пункте 9.6.1.

Независимо от изложенного выше, критерий реакции считается соблюденным также для систем, в которых максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса, определенный в пункте 9.9.4, и боковое смещение, предписанное в пункте 7.3, достигаются при заданном угле поворота рулевого колеса менее 5 А.

Когда транспортное средство подвергается физическим испытаниям в соответствии с пунктом 8, соответствие версий или вариантов того же типа транспортного средства установленным требованиям может подтверждаться методом компьютерного моделирования с соблюдением условий испытания, указанных в пункте 8, и процедуры испытания, указанной в пункте 9.9. Использование моделирующего устройства определяется положениями приложения 1 к настоящему Правилам».

Пункт 9.9.4 изменить следующим образом:

«9.9.4 Амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне каждой серии должна составлять более 6,5 А или 270 градусов при условии, что расчетная амплитуда на уровне 6,5 А меньше или равна 300 градусам. Если любое увеличение на 0,5 А до достижения 6,5 А больше 300 градусов, то амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне должна составлять 300 градусов.

Если вышеуказанная расчетная амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне превышает максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса, задаваемый конструкцией системы рулевого управления, то применительно к серии испытаний амплитуда угла поворота на конечном прогоне должна превышать 98% максимального эксплуатационного угла поворота рулевого колеса».

---