



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 4.8.3 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:**Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA****Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 03
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 пятой сессии в феврале 2020 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/5, пункты 46 и 52). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9 с поправками, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11. Этот текст 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 5.1.6.1, добавить новый подпункт 5.1.6.1.2.3 следующего содержания:

- «5.1.6.1 Система КФРУ должна удовлетворять требованиям приложения 6.
- 5.1.6.1.1 Каждое срабатывание КФРУ немедленно сигнализируется водителю при помощи оптического предупреждающего сигнала, который остается включенным не менее одной секунды или на протяжении времени срабатывания в зависимости от того, какой промежуток времени является более продолжительным.
- 5.1.6.1.2 В случае срабатывания КФРУ, которая основывается на оценке наличия и расположения маркировки или границ полосы движения, дополнительно применяются следующие положения:
- 5.1.6.1.2.1 В случае срабатывания в течение периода продолжительностью более:
- 10 с для транспортных средств категорий M₁ и N₁ или
 - 30 с в случае транспортных средств категорий M₂, M₃ и N₂, N₃,
- включается звуковой предупреждающий сигнал, который подается до окончания срабатывания.
- 5.1.6.1.2.2 Если функция корректировки последовательно срабатывает два или несколько раз в течение периода продолжительностью 180 с и если во время ее срабатывания отсутствует воздействие на рулевое управление со стороны водителя, то во время второго и всех последующих срабатываний системой подается звуковой предупреждающий сигнал в течение периода продолжительностью 180 с. Начиная с третьего срабатывания (и последующих срабатываний) звуковой предупреждающий сигнал подается не менее чем на 10 с дольше, чем предыдущий предупреждающий сигнал.
- 5.1.6.1.2.3 Для транспортных средств категорий M₂ и M₃, оборудованных системой предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП), отвечающей техническим требованиям Правил № 130, звуковой предупреждающий сигнал, указанный в пунктах 5.1.6.1.2.1 и 5.1.6.1.2.2, может быть заменен тактильным предупреждающим сигналом при условии, что он подается не только через рулевое колесо».

Пункт 5.6.2.3, включить новый подпункт 5.6.2.3.1.3 следующего содержания:

- «5.6.2.3 Данные о системе
- 5.6.2.3.1 Вместе с пакетом документации, требуемой в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам, во время официального утверждения типа технической службе предоставляются следующие данные:
- ...
- 5.6.2.3.1.3 информация о других входных данных, помимо разметки полосы движения (например, пределы дороги, разделение инфраструктуры, окружающее движение, картографические данные), которые система использует для надежного определения конфигурации полосы движения».

Пункт 5.6.4.6.7 изменить следующим образом:

- «5.6.4.6.7 Указатель поворота остается включенным в течение всего периода осуществления маневра смены полосы и выключается системой автоматически не позднее чем через 0,5 с после восстановления функции АФРУ категории В1 по удержанию транспортного средства в пределах полосы, как указано в пункте 5.6.4.6.6, выше. Автоматическое выключение системой указателя поворота требуется только в том случае, если маневр смены полосы инициирован автоматически и если

переключатель указателя поворота не полностью включен (фиксированное положение) во время маневра смены полосы».

Приложение 8

Пункт 3.1.1.1 изменить следующим образом:

«3.1.1 Испытание предупреждающих сигналов КФРУ

3.1.1.1 Транспортное средство движется с активированной КФРУ по дороге с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы. В случае КФРУ, срабатывающей исключительно на основе оценки наличия и расположения границ полосы движения, транспортное средство движется по дороге, ограниченной в соответствии с заявлением изготовителя (например, краями дороги).

Условия испытания и испытательная скорость транспортного средства должны находиться в рабочих пределах.

Во время испытания регистрируется продолжительность срабатывания КФРУ, а также оптических и звуковых или тактильных предупреждающих сигналов, в зависимости от того, что применимо.

В случае пункта 5.1.6.1.2.1 настоящих Правил транспортное средство движется таким образом, как если бы водитель намеревался вывести его за пределы полосы движения и вызвать срабатывание КФРУ в течение более 10 с (для M_1 , N_1) или 30 с (для M_2 , M_3 , N_2 , N_3). Если такое испытание на практике провести невозможно, например из-за ограниченных возможностей испытательного оборудования, то с согласия органа по официальному утверждению типа это требование может быть выполнено путем использования соответствующей документации.

Требования к испытаниям считают выполненными, если:

а) звуковое или тактильное предупреждение, в зависимости от того, что применимо, обеспечивается не позднее чем через 10 с (для M_1 , N_1) или 30 с (для M_2 , M_3 , N_2 , N_3) после начала срабатывания.

В случае пункта 5.1.6.1.2.2 настоящих Правил транспортное средство движется таким образом, как если бы водитель намеревался вывести его за пределы полосы движения и вызвать срабатывание системы по меньшей мере три раза в течение периода продолжительностью 180 с.

Требования к испытаниям считают выполненными, если:

а) оптический предупреждающий сигнал подается при каждом срабатывании до тех пор, пока срабатывание имеет место,

б) при втором и третьем срабатывании подается звуковой или тактильный предупреждающий сигнал, в зависимости от того, что применимо,

и

с) при третьем срабатывании звуковой или тактильный предупреждающий сигнал, в зависимости от того, что применимо, по меньшей мере на 10 с длиннее, чем сигнал при втором срабатывании».

Пункты 3.2.4.1 и 3.2.4.2 изменить следующим образом:

«3.2.4 Испытание переходного этапа; испытание без отрыва рук от органов рулевого управления

3.2.4.1 Транспортное средство движется с активированной АФРУ и испытательной скоростью $V_{\min} + 10$ км/ч — $V_{\min} + 20$ км/ч по участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.

Водитель отрывает руки от органов рулевого управления, и движение продолжается до тех пор, пока АФРУ не деактивируется системой. Участок дороги выбирают таким образом, чтобы движение с активированной АФРУ могло осуществляться в течение не менее 65 с без какого-либо вмешательства водителя.

Испытание повторяют при испытательной скорости транспортного средства от $V_{smax} - 20$ км/ч до $V_{smax} - 10$ км/ч или 130 км/ч в зависимости от того, какое из значений ниже, и может быть остановлено при подаче оптического предупреждающего сигнала.

Кроме того, изготовитель транспортного средства предоставляет технической службе удовлетворительные доказательства того, что выполняются требования относительно всего диапазона скоростей. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.

3.2.4.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если:

во время обоих испытаний оптический предупреждающий сигнал был подан не позднее чем через 15 с после отрыва рук от органов рулевого управления и продолжал работать до отключения АФРУ;

во время испытания на более низкой скорости звуковой предупреждающий сигнал был подан не позднее чем через 30 с после отрыва рук от органов рулевого управления и продолжал работать до отключения АФРУ;

во время испытания на более низкой скорости отключение АФРУ произошло не позднее чем через 30 с после включения звукового сигнала и сопровождалось аварийным сигналом, подаваемым по крайней мере в течение 5 с и отличающимся от прежнего звукового предупреждающего сигнала».
