



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Сто восемьдесят вторая сессия**

Женева, 10–12 ноября 2020 года

Пункт 19.8 предварительной повестки дня

**Ход разработки новых ГТП ООН****и поправок к введенным ГТП ООН****ГТП № 8 ООН (электронные системы****контроля устойчивости (ЭКУ))****Разрешение на разработку поправок к ГТП № 8 ООН****Передано представителем Республики Корея\* \*\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен представителями Республики Корея. Он был принят Исполнительным комитетом (AC.3) Соглашения 1998 года на его сессии в июне 2020 года (ECE/TRANS/WP.29/1153, п. 64). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/2020/99. Настоящее разрешение препровождается Рабочей группе по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA). Настоящий документ будет приложен к ГТП ООН в соответствии с положениями пунктов 6.3.4.2, 6.3.7 и 6.4 Соглашения 1998 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, разд. 20), п. 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила Организации Объединенных Наций в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

\*\* Настоящий документ был запланирован к выпуску после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



## I. Цель

1. Цель настоящего предложения заключается в разработке в рамках Соглашения 1998 года соответствующей поправки к Глобальным техническим правилам (ГТП ООН) № 8 об электронных системах контроля устойчивости для внесения поправок в положения, регламентирующие испытания, с тем чтобы отразить в них последние новшества, связанные с системами рулевого управления с гораздо более низким передаточным числом рулевого механизма (т. е. с быстро изменяющимися рулевыми характеристиками).

## II. Исходная информация

2. На пятой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA), состоявшейся 10–14 февраля 2020 года, эксперт от Республики Корея представил неофициальный документ (GRVA-05-11), содержащий проект поправки 1 к ГТП № 8 ООН (ЭКУ). Кроме того, эксперты от Международной ассоциации производителей автомобилей (МОПАП) представили официальное предложение по поправкам к Правилам № 140 ООН (ЭКУ) (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12, GRVA-05-56), которое было официально принято GRVA в ходе ее пятой сессии. Эти предложения призваны обеспечить согласованность ГТП № 8 ООН (ЭКУ) с предлагаемой поправкой к Правилам № 140 ООН (ЭКУ).

## III. Предложение по поправкам

### A. Изложение технических соображений и обоснование

#### a) Исходная информация

3. Согласно предписаниям ГТП № 8 ООН (ЭКУ) (пункт 7.9) при проведении серии испытаний транспортного средства на эффективность контроля курсовой устойчивости при движении «по усеченной синусоиде»:

a) амплитуда угла поворота рулевого колеса на первом прогоне должна составлять 1,5 А;

b) амплитуду угла поворота рулевого колеса увеличивают от прогона к прогону на 0,5 А;

c) амплитуда угла поворота рулевого колеса на конечном прогоне должна составлять более 6,5 А или 270 градусов. Если любое увеличение на 0,5 А до достижения 6,5 А превышает 300 градусов, то амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне должна составлять 300 градусов. При этом «А» представляет собой угол поворота рулевого колеса, при котором на испытываемое транспортное средство действует постоянное боковое ускорение 0,3 g и которое определяется на основании результатов испытания «с медленным увеличением угла поворота рулевого колеса».

4. В таких условиях испытания при нормализованном угле «А» устраняется влияние передаточного числа рулевого механизма, зависящее от угла поворота рулевого колеса и поведения транспортного средства. Поэтому — для целей обоснованного испытания ЭКУ — чем ниже передаточное число рулевого механизма (т. е. чем быстрее происходит изменение рулевых характеристик), тем меньше оказываются угол «А» и амплитуда угла поворота рулевого колеса на каждом испытательном прогоне, необходимые для обеспечения постоянного угла поворота рулевого колеса, подразумевающего непрерывное боковое перемещение транспортного средства независимо от передаточного числа рулевого механизма.

5. Однако амплитуда угла поворота рулевого колеса на конечном прогоне фиксируется в диапазоне от 270 до 300 градусов, что соответствует абсолютным

значениям, а не нормализованным углам, которые исключают влияние передаточного числа рулевого механизма каждого транспортного средства.

**b) Обеспокоенность по поводу перспективных систем рулевого управления**

6. В будущем не исключено появление транспортных средств с гораздо более низким передаточным числом рулевого механизма (т. е. с быстро изменяющимися рулевыми характеристиками), при испытании ЭКУ которых достижение заданной абсолютной амплитуды угла поворота на конечном прогоне может оказаться невозможным, что чревато негативными последствиями в плане будущего практического усовершенствования оборудования рулевого управления, например систем управления по проводам.

**c) Обоснование предложения**

7. Вышеуказанное предложение представляется целесообразным, поскольку:

a) Амплитуда угла поворота рулевого колеса на конечном прогоне в 270–300 градусов была установлена на основании результатов анализа способности среднестатистического водителя максимально быстро вращать рулевое колесо в конкретных условиях выполнения маневра «по усеченной синусоиде». Таким образом, решение было принято исходя из предела способности производить поворот рулевого колеса. Применительно к серии испытаний за амплитуду угла поворота рулевого колеса на конечном прогоне можно было бы принять максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса системы, если он составляет менее 270 градусов. Это связано с тем, что в этом случае максимальный эксплуатационный угол будет эквивалентен пределу способности производить поворот рулевого колеса.

b) Правила, касающиеся ЭКУ, не имеют целью предписывать максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса. Нельзя делать вывод, что транспортное средство, оборудованное системой рулевого управления с низким передаточным числом (т. е. с быстро изменяющимися рулевыми характеристиками, системой управления по проводам и т. д.), не соответствует Правилам по ЭКУ только лишь на том основании, что эксплуатационный угол поворота рулевого колеса составляет менее 270 градусов, тем более что в условиях практической эксплуатации оно является вполне безопасным и надежным и соответствует требованиям Правил № 79 ООН, предъявляемым к рулевому управлению.

c) Для проведения испытаний ЭКУ обязательно необходимо использовать управляющий робот. Как правило, если в серии испытаний ЭКУ транспортных средств с гораздо более низким передаточным числом рулевого механизма управляющий робот задает непосредственно угол поворота рулевого колеса на конечном прогоне, происходит превышение установленных предельных значений. Это превышение вызывает чрезмерно высокие моменты, обусловленные механическими ограничениями оборудования рулевого управления, и приводит к тому, что управляющий робот не доводит заданную программу до конца, в результате чего он может быть остановлен. Таким образом, для решения этой проблемы угол поворота, задаваемый на конечном прогоне, должен превышать 98 процентов максимального эксплуатационного угла поворота рулевого колеса.

d) В случае перспективных транспортных средств, оснащенных усовершенствованной системой рулевого управления, например системой управления по проводам, достижение амплитуды угла поворота рулевого колеса на уровне 5А, установленном в соответствии с требованиями к ЭКУ относительно реакции, может также оказаться невозможным из-за весьма быстро изменяющихся рулевых характеристик. Помимо максимального значения угла поворота рулевого колеса в ходе испытаний, необходимо также изменить требования относительно реакции, касающиеся угла поворота рулевого колеса, с тем чтобы не ставить под угрозу будущее практическое усовершенствование систем рулевого управления.

e) Кроме того, в соответствии с официальным предложением по поправкам к Правилам № 140 ООН (ЭКУ), представленным экспертами от Международной

ассоциации производителей автомобилей (МОПАП) (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12) и направленным на приведение Правил № 140 ООН (ЭКУ) в соответствие с ГТП № 8 ООН (ЭКУ), еще одна цель этого предложения заключается в обеспечении согласованности ГТП № 8 ООН (ЭКУ) с предлагаемой поправкой к Правилам № 140 ООН (ЭКУ).

## **В. Предлагаемые поправки**

*Пункт 5* изменить следующим образом:

«5. Требования в отношении эффективности. В ходе каждого испытания в условиях, указанных в пункте 6, и с соблюдением процедуры, указанной в пункте 7.9, транспортное средство с включенной системой ЭКУ должно удовлетворять критерию курсовой устойчивости, указанному в пунктах 5.1 и 5.2, и критерию реакции, указанному в пункте 5.3, в процессе каждого из этих испытаний, проводимых при заданном угле поворота рулевого колеса, равном  $5A$  или более (но с учетом ограничения, указанного в пункте 7.9.4), где  $A$  — угол поворота рулевого колеса, рассчитанный с помощью метода, указанного в пункте 7.6.1.

Несмотря на вышесказанное, критерий реакции считается выполненным также в случае систем, в которых максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса, определенный в пункте 7.9.4, и боковое смещение, предусмотренное в пункте 5.3, достигаются при заданном угле поворота рулевого колеса менее  $5A$ ».

*Пункт 7.9.4* изменить следующим образом:

«7.9.4 Амплитуда поворота рулевого колеса на конечном прогоне каждой серии должна составлять более  $6,5 A$  или  $270$  градусов при условии, что расчетное значение  $6,5 A$  меньше или равно  $300$  градусам. Если любое увеличение на  $0,5 A$  до достижения  $6,5 A$  превышает  $300$  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, применительно к серии испытаний амплитуда угла поворота на конечном прогоне должна превышать  $98$  процентов максимального эксплуатационного угла поворота рулевого колеса».

---