


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

 Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части

 Восемьдесят третья сессия
Женева, 23–27 января 2017 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения
и ходовой части о работе ее восемьдесят третьей
сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–4	3
III. Системы автоматического экстренного торможения и системы предупреждения о выходе из полосы движения (пункт 2 повестки дня)	5–7	3
IV. Правила № 13 и 13-Н (пункт 3 повестки дня)	8–17	4
A. Электронный контроль устойчивости	8–9	4
B. Составы модульных транспортных средств	10	4
C. Уточнения	11–15	4
D. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)	16	5
E. Прочие вопросы	17	5
V. Правила № 55 (пункт 4 повестки дня)	18–22	5
VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)	23–24	6
A. Правила № 78	23	6
B. Глобальные технические правила № 3	24	6
VII. Правила № 90 (пункт 6 повестки дня)	25–27	6



VIII.	Шины (пункт 7 повестки дня)	28–48	7
	А. Глобальные технические правила № 16	28–29	7
	В. Правила № 30	30	7
	С. Правила № 54	31–33	7
	Д. Правила № 75	34	8
	Е. Правила № 106	35–39	8
	Ф. Правила № 109	40	9
	Г. Правила № 117	41–42	9
	Н. Правила, касающиеся установки шин	43–44	9
	І. Правила, касающиеся систем контроля давления в шинах	45–46	9
	Ј. Прочие вопросы	47–48	10
IX.	Интеллектуальные транспортные системы (пункт 8 повестки дня)	49–54	10
	А. Автоматизация транспортных средств	48–52	10
	В. Прочие вопросы, связанные с ИТС	53–54	10
X.	Оборудование рулевого управления (пункт 9 повестки дня)	55–61	11
	А. Правила № 79	55–56	11
	В. Функция автоматического управления рулевой колонкой	57–61	11
XI.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (пункт 10 повестки дня)	62–63	12
	А. Доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС	62	12
	В. Прочие вопросы	63	12
XII.	Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях (пункт 11 повестки дня)	64	12
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	65–67	12
	А. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2016 года	65	12
	В. Прочие вопросы	66	12
	С. Выражение признательности	67	13
XIV.	Предварительная повестка дня восемьдесят четвертой сессии	68	13

Приложения

I	Перечень неофициальных документов (GRRF-83-...), рассмотренных в ходе сессии	15
II	Одобренные положение о круге ведения и правила процедуры НРГ по САЭТ	17
III	Принятые поправки к Правилам № 55	19
IV	Принятые положение о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки ГТП № 16 ООН (шины)	20
V	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/10	22
VI	Принятые поправки к Правилам № 106	35
VII	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35	37

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою восемьдесят третью сессию 23–27 января 2017 года в Женеве. Председательские функции исполнял избранный Председатель GRRF г-н Б. Фрост (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend.2) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции, Швейцарии, Южной Африки и Японии. Участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя и секретариата в работе сессии участвовали также следующие НПО: Ассоциация изготовителей импортируемых шин (АИИШ) и Ассоциация предприятий по производству рекреационных автомобилей (РВИА).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/1
неофициальные документы GRRF-83-01,
GRRF-83-02 и GRRF-83-03

2. GRRF рассмотрела повестку дня, подготовленную к восемьдесят третьей сессии, и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/1) в обновленном виде, в котором она воспроизведена в документе GRRF-83-02, включая все неофициальные документы, поступившие до начала сессии.

3. GRRF утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии, предложенный в документе GRRF-83-01. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

4. Секретариат представил документ GRRF-83-03 и сообщил, что следующая сессия GRRF состоится 19–22 сентября 2017 года, напомнив также о том, что официальные документы должны быть представлены не позднее 26 июня 2017 года.

III. Системы автоматического экстренного торможения и системы предупреждения о выходе из полосы движения (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRRF-83-17 и GRRF-83-18

5. Секретариат напомнил, что в сноске 5 к таблице приложения 3 в тексте поправок серии 01 к Правилам № 131 содержится требование о пересмотре значений заданной скорости в графе H2 до 1 ноября 2021 года.

6. Эксперт от Японии представил документ GRRF-83-17 (касающийся пунктов 2 и 11 повестки дня) с предложением о расширении области применения Правил № 131 (опережающие системы экстренного торможения (ОСЭТ)) на транспортные средства категорий M₁ и N₁. Он предложил ввести новые поправки серии 02, содержащие положения об эксплуатационных характеристиках транспортных средств с ОСЭТ категорий M₁ и N₁, и поправки новой серии 03, касающиеся эксплуатационных характеристик таких систем, предназначенных для транспортных средств данных категорий, а также для распознавания пешеходов. Он представил документ GRRF-83-18 с предложением о круге ведения неофициальной рабочей группы (НРГ) по ОСЭТ. Эксперт от МОПАП отметил, что предложен весьма напряженный график работы.

7. GRRF поддержала предложение эксперта от Японии и одобрила предложенный проект положения о круге ведения НРГ по САЭТ, воспроизведенный в приложении II.

IV. Правила № 13 и 13-Н (пункт 3 повестки дня)

A. Электронный контроль устойчивости

Документация: неофициальный документ GRRF-83-22

8. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-83-22 с уточнениями к положениям, связанным с оптическим предупреждением относительно контроля устойчивости, в правилах № 13, 13-Н и 140. Он разъяснил, что на настоящий момент правилами, касающимися торможения, четко разрешается использование мигающего обозначения электронного контроля устойчивости (ЭКУ) для указания срабатывания систем, связанных с функцией обеспечения устойчивости транспортного средства (включая антибуксовочное устройство и т.д.). Он также отметил, что предлагаемые уточнения позволят однозначно указать на то, что использование мигающего обозначения ЭКУ будет разрешено для сигнализации срабатывания такой функции рулевого управления, обеспечивающей контроль устойчивости, как индивидуальная функция корректировочного рулевого управления, в контексте обеспечения устойчивости транспортного средства.

9. GRRF решила возобновить рассмотрение этого документа, пересмотрев предложение об автоматической функции рулевого управления (АФРУ) в рамках пункта 9 повестки дня.

B. Составы модульных транспортных средств

10. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

C. Уточнения

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13)
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/2
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/26
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/27
неофициальные документы WP.29-168-16, GRRF-82-03,
GRRF-83-07 и GRRF-83-31

11. Председатель GRRF напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13, принятого в ходе семьдесят пятой сессии GRRF. Этот документ сохранен в повестке дня GRRF до представления на рассмотрение принятого текста Правил № 89 (устройства ограничения скорости) Всемирному

форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1).

12. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/2 с предложением исключить устаревшее положение в приложении 5 к Правилам № 13. Он напомнил о характере этого предложения, внесенного первоначально экспертом от Нидерландов на девяносто девятой сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) и рассмотренного на 168-й сессии WP.29 (документ WP.29-168-16). Он отметил, что в этом предложении учтены замечания, поступившие на предыдущей сессии GRRF (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/82, пункт 11).

13. GRRF добрила это предложение и поручила секретариату сохранить его в повестке дня следующей сессии.

14. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/27 с поправками, содержащимися в документе GRRF-82-03. После состоявшейся дискуссии эксперты от Европейской комиссии и КСАОД представили документ GRRF-83-31. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса и поручила секретариату распространить этот неофициальный документ под условным обозначением на ее сессии в сентябре 2017 года.

15. Эксперт от Германии представил документ GRRF-83-07, основывающийся на документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/26, представленном первоначально экспертом от Франции. GRRF приняла к сведению, что предлагаемая поправка к пункту 2.2.18 в приложении 12 уже существует и что предлагаемую формулировку можно было бы уточнить. GRRF решила возобновить рассмотрение этого предложения на основе официального рабочего документа, который вызвали подготовить эксперты от Германии и Франции.

D. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)

16. GRRF не получила от Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), никаких новых предложений о внесении поправок в Правила № 121 и никакой новой информации, имеющей отношение к этому вопросу.

E. Прочие вопросы

17. Никаких заявлений в рамках данного пункта повестки дня сделано не было.

V. Правила № 55 (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/3
неофициальные документы GRRF-83-06 и GRRF-83-25-Rev.1

18. Секретарь НРГ по Правилам № 55 представил (GRRF-83-06) сводное предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/3) на основе предложений, внесенных на предыдущей сессии GRRF и затрагивающих поступившие замечания.

19. GRRF приняла это предложение с нижеизложенным исправлением и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве составной части дополнения 7 к поправкам серии 01 к Правилам № 55 (механическая сцепка) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2017 года.

Приложение 8, пункт 3.4, формулы для сцепных устройств вилочного типа D, исправить следующим образом:

« $D_c = 0,9g \frac{M_1 \cdot M_4}{M_1 + M_4}$ » (вместо D читать D_c)

20. Председатель GRRF напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/32, направленного на введение в действие нового общего ограничения на официальное утверждение типа компонента механических сцепных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах категории M₁, только в том случае, если транспортные средства данного типа предназначены для буксировки прицепов. Специальная группа экспертов предложила альтернативную формулировку в документе GRRF-83-25-Rev.1.

21. GRRF приняла предложение, воспроизведенное в приложении III, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве составной части дополнения 7 к поправкам серии 01 к Правилам № 55 (механическая сцепка) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2017 года.

22. Никакой информации о прогрессе в работе НРГ по сельскохозяйственным сцепным устройствам и компонентам (СХСК) передано не было.

VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)

A. Правила № 78

23. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

B. Глобальные технические правила № 3

Документация: неофициальные документы GRRF-83-09 и GRRF-83-10

24. Эксперт от Италии представил документ GRRF-83-09 с предложением включить в Глобальные технические правила (ГТП) № 3 (системы торможения мотоциклов) положения, касающиеся антиблокировочных тормозных систем (АБС) трициклов, сигналов аварийной остановки и органа управления для деактивации функции АБС («выключателя АБС») и подготовленные в сотрудничестве с экспертом от МАЗМ. Он сообщил GRRF о соответствующей дискуссии в рамках Исполнительного комитета AC.3, состоявшейся в ноябре 2016 года, в результате которой в принципе было достигнуто согласие по предложению о согласовании ГТП № 3 с Правилами № 78. Эксперт от Канады представил свой ответ на это предложение (GRRF-83-10). GRRF решила возобновить рассмотрение этих предложений на основе официального рабочего документа, который вызвали подготовить эксперты от Канады и Италии.

VII. Правила № 90 (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRRF-83-26

25. От имени группы заинтересованных экспертов (ГЗЭ) по Правилам № 90 эксперт от Испании сообщил об итогах работы этой группы в ходе двух совещаний (GRRF-83-26). Он отметил, что группа рассмотрела перечень вопросов для обсуждения в будущем. Он указал, что группа уже достигла общего понимания относительно толкования определения типа сменных частей. В заключение он сообщил, что окончательный доклад будет представлен на сессии GRRF в сентябре 2017 года с возможной рекомендацией об учреждении неофициальной рабочей группы по Правилам № 90 (и о подготовке проекта соответствующей

шего положения о круге ведения), если эксперты сочтут это необходимым. Он объявил, что следующее совещание ГЗЭ будет организовано в апреле 2017 года, и просил секретариат распространить по электронной почте приглашение принять участие в его работе.

26. Эксперты от МОПАП и КСАОД выразили обеспокоенность в связи с некоторыми материалами, представленными экспертом от Испании. Председатель GRRF принял к сведению ряд аспектов для рассмотрения и рекомендовал группе экспертов определить приоритеты и выделить в отдельное направление деятельность, которая ведет к расширению области применения этих Правил; речь идет, например, о сменных тормозных колодках.

27. Эксперт от Испании напомнил о дискуссии, которая состоялась на семьдесят пятой сессии GRRF (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/75, пункт 49) и была связана с аспектами безопасности на полигонах или дорогах общего пользования, где проводятся испытания на торможение. Он предложил возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии GRRF.

VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)

A. Глобальные технические правила № 16

Документация: неофициальные документы GRRF-83-32 и WP.29-170-12

28. Эксперт от Российской Федерации, являющийся председателем группы, кратко проинформировал о работе, проделанной НРГ по шинам в области подготовки проекта поправки 2 к ГТП № 16 (шины). Он подтвердил, что никаких предложений об изменениях к положению о круге ведения (WP.29-170-12) внесено не было. GRRF одобрила принятое ранее положение о круге ведения, воспроизведенное в приложении IV. Он просил эксперта от ЕТОПОК как секретаря группы представить GRRF подробный доклад о ходе работы (GRRF-83-32). Он просил всех заинтересованных экспертов внести вклад в эту работу и сообщил GRRF, что следующая сессия группы состоится в Москве.

29. Эксперт от Китая представил рабочий документ неофициальной рабочей группы (TYREGTR-15-06) с перечнем задач по согласованию, а также предложения по содействию принятию этапа 2 Китаем. Председатель просил эксперта от Китая представить эти задачи на сессии AC.3 в марте 2017 года.

B. Правила № 30

30. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

C. Правила № 54

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/36
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/4
неофициальный документ GRRF-82-23

31. Председатель напомнил, что GRRF уже одобрила документ GRRF-82-23 вместе с документом ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35, а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/36 и что эти документы сохранены в повестке дня в ожидании предложения, которое должно быть рассмотрено на текущей сессии.

32. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/4 с предложением о включении в приложение 5 к Правилам № 54 новых размеров шин.

33. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35 с поправками, изложенными в приложении VII (документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/36 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/4). GRRF поручила секретариату представить эти документы WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 22 к Правилам № 54 (шины транспортных средств неиндивидуального пользования и их прицепов) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2017 года.

D. Правила № 75

34. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

E. Правила № 106

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/39
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/5
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/6
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/9
неофициальные документы GRRF-83-11, GRRF-83-12,
GRRF-83-14, GRRF-83-15 и GRRF-83-23

35. Председатель напомнил, что GRRF уже одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/39 и что этот документ сохранен в повестке дня в ожидании предложений, которые должны быть рассмотрены на текущей сессии.

36. Эксперт от ЕТОПОК представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/5 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/6 с поправками, содержащимися в документах GRRF-83-11 и GRRF-83-12, и с предложением включить новые размеры шин, которые перечисляются обычно в приложении 5, в новую резолюцию, нацеленную на упрощение процесса обновления этого приложения, а также на сокращение числа поправок. GRRF отметила, что в приложении 5 приведены неметрические размеры шин, которые не соответствуют общим уравнениям, содержащимся в Правилах; в этой связи GRRF задалась вопросом о том, а не лучше ли включить в Правила надлежащие уравнения вместо непрерывного обновления приложения 5. Эксперт от ЕТОПОК согласился изучить это предложение и представить, если это уместно, пересмотренные предложения для обсуждения на следующей сессии.

37. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-83-15, содержащий новые размеры шин, которые должны быть включены в приложение 5. GRRF приняла это предложение.

38. Эксперт от ЕТОПОК внес пересмотренное предложение ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/9, содержащее положения, которые уже были одобрены на предыдущей сессии. Он представил пересмотренные переходные положения, касающиеся новых требований к маркировке. Эксперты от ЕК и Соединенного Королевства предложили альтернативную формулировку (документ GRRF-83-14). По обоим предложениям были высказаны некоторые замечания. В этой связи GRRF решила принять согласованные положения, которые не будут подпадать под действие переходных положений, и исключить другие положения в соответствии с текстом, воспроизведенным в документе GRRF-83-23.

39. GRRF поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 принятые положения (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/9) с поправками, указанными в приложении VI (на основе документов GRRF-83-23 и GRRF-83-15), а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/39 в качестве проекта дополнения 15 к Прави-

лам № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2017 года.

Ф. Правила № 109

40. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

Г. Правила № 117

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7

41. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7 с редакционными исправлениями. Председатель напомнил, что GRRF уже одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42 с редакционными исправлениями и что этот документ сохранен в повестке дня в ожидании предложений по существу, которые должны быть рассмотрены на предстоящей сессии.

42. GRRF решила сохранить оба документа в повестке дня своей сессии, которая состоится в сентябре 2017 года.

Н. Правила, касающиеся установки шин

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43

43. Председатель напомнил, что GRRF уже одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43 с редакционными исправлениями и что этот документ сохранен в повестке дня в ожидании предложений по существу, которые должны быть рассмотрены на предстоящих сессиях.

44. GRRF решила сохранить этот документ в повестке дня своей сессии, которая состоится в сентябре 2017 года.

И. Правила, касающиеся систем контроля давления в шинах

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/44
неофициальные документы GRRF-83-13 и GRRF-83-16

45. Председатель напомнил, что GRRF уже одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43 с редакционными исправлениями и что этот документ сохранен в повестке дня в ожидании предложений по существу, которые должны быть рассмотрены на предстоящей сессии. Эксперт от ЕК представил документ GRRF-83-13 с сообщением о деятельности по проведению испытаний, а также доклад одной из европейских НПО по системам контроля давления в шинах (СКДШ). Эксперты рассмотрели этот доклад. В качестве ответа на него эксперт от МОПАП представил документ GRRF-83-16. Были обсуждены методология и факты, освещенные в этом докладе. GRRF отметила, что можно было бы рассмотреть некоторые рекомендации (например, 1 и 4), сформулированные в заключительной части доклада.

46. Эксперт от Дании просил экспертов от GRRF поделиться информацией о действующих законах и нормативных положениях в области автомобильных перевозок, требующих использования СКДШ.

Ж. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRRF-83-05 и GRRF-82-21

47. Напомнив о цели документа GRRF-82-21, в котором приведены все определения, содержащиеся в правилах ООН, касающихся шин, председатель GRRF просил эксперта от ЕТОПОК сообщить о соответствующей деятельности. Эксперт от ЕТОПОК заявил, что никаких замечаний или сообщений по этому документу он не получал. GRRF решила сохранить этот документ в повестке дня следующей сессии.

48. Эксперт от Германии представил документ GRRF-83-05, в котором запрашиваются указания о возможной разработке положений о зимних шинах в контексте всех категорий шин и транспортных средств по аналогии с уже существующими положениями о зимних шинах категорий C1, C2 и C3 для транспортных средств категорий M и N на основе внесения поправок во все соответствующие правила или изменения области применения Правил № 117. Эксперты от Японии и Российской Федерации вызвались внести вклад в разработку аспекта, предложенного Германией. GRRF просила включить в повестку дня пункт, посвященный зимним шинам.

IX. Интеллектуальные транспортные системы (пункт 8 повестки дня)

А. Автоматизация транспортных средств

49. Эксперт от ЕК упомянул о работе НРГ по интеллектуальным транспортным системам (ИТС)/автоматизированному вождению (АВ) в контексте расширения нормативной деятельности на уровнях автоматизации 3 и 4 ОАИ. Он также отметил нынешнюю тему для обсуждения в области задач по распределению функций между водителем и оборудованием транспортного средства и указал также, что была бы полезной дальнейшая дискуссия с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1).

50. GRRF одобрила идею своего председателя об организации будущих совместных совещаний с WP.1. Он подчеркнул необходимость определения очередности рассмотрения рабочих вопросов на уровне 3 и, возможно, на более позднем этапе, т.е. на уровне 4, с учетом перспективных задач, обусловленных установленными сроками.

51. Секретарь неофициальной группы WP.1 по автоматизированным транспортным средствам сообщил о недавней дискуссии, прошедшей в рамках этой группы, а именно о дискуссии о толковании конвенций о дорожном движении и о последствиях для различных уровней автоматизации.

52. Дальнейшее обсуждение вопросов автоматизации транспортных средств состоялось в рамках пунктов 9 b) и 11.

В. Прочие вопросы, связанные с ИТС

53. Секретарь целевой группы по вопросам обновления аспектов кибербезопасности и беспроводной связи сообщил об итогах проведения первых двух совещаний этой целевой группы. Он отметил, что целевая группа достигла согласия относительно положения о круге ведения, которое должно быть принято НРГ по ИТС/АВ. Он заявил, что следующее совещание состоится 16 и 17 февраля 2017 года в Париже.

54. Секретариат сообщил, что 9 марта 2017 года во время проведения Женевского автомобильного салона в Женеве должен пройти симпозиум 2017 года на тему: «Сетевой автомобиль будущего», и любезно пригласил всех депутатов присутствовать на этом симпозиуме.

X. Оборудование рулевого управления (пункт 9 повестки дня)

A. Правила № 79

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/8
неофициальные документы GRRF-83-20, GRRF-83-24
и GRRF-83-29

55. Эксперт от Европейской комиссии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/8 с предложением об уточнении в приложении 6 положений, касающихся комплексных электронных систем. По этому предложению поступили письменные замечания (GRRF-83-20 и GRRF-83-24) от экспертов от Нидерландов и МОПАП. GRRF свела воедино поступившие предложения, воспроизведенные в документе GRRF-83-29.

56. GRRF согласилась с предложением председателя созвать неофициальное совещание для дальнейшей разработки документа на основе поступивших замечаний. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался созвать совещание в конце апреля или в начале мая.

B. Функция автоматического управления рулевой колонкой

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2017/10
неофициальные документы GRRF-83-08, GRRF-83-21,
GRRF-83-22 и GRRF-83-27

57. Секретарь НРГ по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) представил (документ GRRF-83-27) предлагаемые изменения (документ GRRF-83-08) к документу, который уже был принят GRRF на ее сессии в сентябре 2016 года (ECE/TRANS/WP.29/2017/10) и текст которого подлежит подтверждению со стороны GRRF.

58. GRRF пересмотрела внесенное этой НРГ предложение (документ GRRF-83-08), вкратце упомянула о документе GRRF-83-21 и обсудила необходимость представления этого документа в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 79.

59. GRRF обсудила предложение, внесенное МОПАП (документ GRRF-83-22) в рамках пункта 3 а) повестки дня в связи с определениями корректировочной функции рулевого управления (КФРУ) и АФРУ. GRRF решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии.

60. Перед завершением официального совещания GRRF приняла предложение с поправками, содержащимися в документе GRRF-83-08-Rev.2. GRRF также решила поручить секретариату продолжить – после завершения совещания – разработку переходных положений (в соответствии с намерением GRRF, выраженным в ходе сессии) совместно с еще не отбывшими заинтересованными экспертами (документ GRRF-83-08-Rev.3).

61. GRRF поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 принятые поправки (воспроизведенные в приложении V) к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/10 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2017 года. Приложение V содержит также переходные положения, заключенные в квадратные

скобки. Хотя эти предложения и не являются частью принятых поправок, они все же были направлены WP.29 для рассмотрения.

XI. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (пункт 10 повестки дня)

A. Доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС

Документация: неофициальный документ GRRF-83-33

62. Специальный представитель GRRF в НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) представил доклад о ходе работы НРГ (GRRF-83-33).

B. Прочие вопросы

63. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

XII. Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRRF-83-19

64. Эксперт от ЕС представил документ GRRF-83-19 с сообщением о ходе обзора правил, касающихся общей безопасности и безопасности пешеходов, в контексте которого предложен ряд мер, которые можно было бы принять и в связи с которыми в рамках GRRF могла бы быть проведена некоторая деятельность. С учетом предусмотренных сроков председатель рекомендовал уже сейчас приступить к рассмотрению некоторых аспектов, например ОСЭТ, как отмечалось в рамках пункта 2 повестки дня.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

A. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2016 года

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/1126)
неофициальный документ GRRF-83-04

65. Секретариат представил документ GRRF-83-04 с отчетом об основных вопросах, рассмотренных на 170-й сессии WP.29 и имеющих отношение к GRRF. Более подробную информацию см. в докладе о работе этой сессии (ECE/TRANS/WP.29/1126).

B. Прочие вопросы

66. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

С. Выражение признательности

67. Узнав, что г-н Вернер Ротманн (ФЕПФМ) выходит на пенсию и поэтому больше не будет участвовать в сессиях, GRRF с признательностью отметила его весомый вклад в деятельность Группы. GRRF пожелала ему продолжительного и счастливого пребывания на пенсии. GRRF также узнала, что на сессиях GRRF больше не будет присутствовать и г-н Петер Якобсен (Дания). GRRF высоко оценила тесное сотрудничество с ним и пожелала ему всего наилучшего на его новом поприще.

XIV. Предварительная повестка дня восемьдесят четвертой сессии

68. Была утверждена следующая предварительная повестка дня восемьдесят четвертой сессии GRRF, которую планируется провести в Женеве 19 (с 9 ч. 30 м.) – 22 (до 12 ч. 30 м.) сентября 2017 года¹:

1. Утверждение повестки дня.
2. Системы автоматического экстренного торможения.
3. Правила № 13 и 13-Н:
 - a) электронный контроль устойчивости;
 - b) составы модульных транспортных средств;
 - c) уточнения;
 - d) прочие вопросы.
4. Правила № 55.
5. Тормозные системы мотоциклов:
 - a) Глобальные технические правила № 3;
 - b) Правила № 78.
6. Правила № 90.
7. Шины:
 - a) Глобальные технические правила № 16;
 - b) Правила № 30;
 - c) Правила № 54;
 - d) Правила № 75;
 - e) Правила № 106;
 - f) Правила № 109;
 - g) Правила № 117;
 - h) Правила № 141;
 - i) Правила № 142;
 - j) правила, касающиеся установки шин;
 - k) прочие вопросы.

¹ GRRF отметила, что предельный срок для представления официальных документов в секретариат ЕЭК ООН – 26 июня 2017 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

8. Интеллектуальные транспортные системы:
 - a) автоматизация транспортных средств;
 - b) прочие вопросы, связанные с ИТС.
9. Оборудование рулевого управления:
 - a) Правила № 79;
 - b) автоматизированная функция рулевого управления;
 - c) требования о комплексных электронных системах контроля.
10. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства:
 - a) доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС;
 - b) прочие вопросы.
11. Обмен мнениями по вопросу об инновациях и соответствующих национальных мероприятиях.
12. Выборы должностных лиц.
13. Прочие вопросы:
 - a) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте и июне 2017 года;
 - b) прочие вопросы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRRF-83-...), рассмотренных в ходе сессии

[только на английском языке]

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Chair) - Running Order	A
2	(Secretariat) - Updated and consolidated agenda (23/01/2017)	A
3	(Secretariat) - General information	F
4	(Secretariat) - Highlights of the November 2016 session of WP.29	F
5	(Germany) - Tyre category definitions and requirements for tyre use on roads under winter conditions	F
6	(IWG on R55) - Comments on IWG R55 proposal to GRRF	F
7	(France and Germany) - Proposal for amendments to Regulation No. 13, Annex 12	F
8	(IWG on ACSF) - Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2017/10	B
Rev.2		
9	(Italy) - Proposal for Amend. [3] to GTR No. 3 (Motorcycle braking)	E
10	(Canada) - Proposal for amendments to GRRF-83-09 on amending GTR No. 3	F
11	(ETRTO) - Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/5	F
12	(ETRTO) - Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/6	F
13	(EC) - Regulation on Tyre Pressure Monitoring Systems (TPMS)	F
14	(UK and EC) - Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/9	F
15	(ETRTO) - Proposal for amendments to Regulation No. 106	A
16	(OICA) Comments on GRRF-83-13	F
17	(Japan) Proposal to extend the scope of Regulation No. 131 (AEBS) to vehicles of Category M1 and N1	F
18	(Japan) Proposal for Terms of Reference for the IWG on AEBS	A
19	(EC) Status of the GSR review	F
20	(OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/8	F
21	(OICA) Request for clarification of interpretation on the application of the provisions for CSF, ACSF A and ACSF B1	F
22-	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 13-H Supplement 16 to 00 series of amendments, Regulation No. 13 Supplement 14 to 11 series of amendments and Regulation No. 140 original version.	E
Rev.1		
23	(ETRTO) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/9	F
24	(The Netherlands) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/8	F
25-	(R55 experts / ad hoc) - Proposal for amendments to Regulation No. 55	A
Rev.1		
26	(R90 SIG) Status report	F
27	(IWG on ACSF) Presentation of GRRF-83-08	F
28	(UK) Proposal for amendments to GRRF-83-08	F
29	(Secretariat) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/8	E
30	(ROK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2017/10	B

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
31	(CLEPA/EC) Proposal for amendments to Footnote 12 in Regulation No. 13	C
32	(IWG on Tyres) Progress report	F
33	(IWVTA Ambassador) Status report of the IWVTA informal group.	F

Notes:

- A Endorsed or adopted without amendment.
- B Endorsed or adopted with amendments.
- C Resume consideration on the basis of a document with an official symbol.
- D Kept as reference document/continue consideration.
- E Revised proposal for the next session.
- F Consideration completed or to be superseded.

Приложение II

Одобрённые положение о круге ведения и правила процедуры НРГ по САЭТ

I. Положение о круге ведения

1. Неофициальная группа разрабатывает предложение по проекту нормативных положений для пересмотра Правил № 131 с целью введения новых предписаний о системах автоматического экстренного торможения (САЭТ) в отношении транспортных средств категорий M₁ и N₁.
2. Неофициальная группа занимается следующими вопросами:
 - a. Определением требований относительно САЭТ в контексте движущихся и стационарных препятствий.
 - b. Определением требований относительно САЭТ в контексте обнаружения пешеходов.
3. Группа сосредоточит свое внимание на системах, предназначенных для транспортных средств категорий M₁ и N₁.
4. При разработке нормативных предложений группе следует в полной мере учитывать имеющиеся данные и проводимые исследования. Для подготовки своих предложений ей следует принять во внимание уже существующие стандарты, правила с иным территориальным охватом и программы оценки новых автомобилей (ПОНА).
5. Проекты нормативных текстов требований относительно САЭТ в контексте пунктов как 2.a, так и 2.b выше, следует представить к восемьдесят шестой сессии в сентябре 2018 года.
6. Окончательное решение по нормативным предложениям остается за WP.29 и Договаривающимися сторонами.

II. Правила процедуры

7. Неофициальная рабочая группа является подгруппой GRRF и открыта для участия всех членов GRRF.
8. Работой НРГ будут руководить два сопредседателя и секретарь.
9. Рабочим языком неофициальной группы будет английский язык.
10. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены за десять рабочих дней до начала совещания.
11. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
12. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы представляет GRRF различные точки зрения. Председатель может обращаться к GRRF с просьбой дать надлежащие указания.

13. Информация о ходе работы неофициальной группы будет регулярно доводиться до сведения GRRF председателем или его представителем, по возможности, при помощи неофициального документа.

14. Все документы распространяются в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на специально выделенном веб-сайте.

Приложение III

Принятые поправки к Правилам № 55

Приняты на основе документа GRRF-83-25-Rev.1

Правила № 55,

Пункт 3.2.3 изменить следующим образом:

«3.2.3 указание, когда это применимо, величин D, Dc, S, V и U, определенных в пункте 2.11;

в случае тяговых приспособлений, предназначенных для транспортного средства M_1 или N_1 , указание максимальных допустимых масс тягача и прицепа и максимальной допустимой статической вертикальной нагрузки на буксирную шаровую опору, рекомендованных изготовителем тягача; если значение максимальной допустимой буксируемой массы равняется нулю или изготовитель транспортного средства вообще не указывает никакого значения, то заявка на официальное утверждение отклоняется.»

Приложение IV

Принятые положение о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки ГТП № 16 ООН (шины)

Приняты на основе документа WP.29-170-12

A. Проект положения круга ведения

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) разрабатывает в рамках Соглашения 1998 года поправку № 2 к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 16 ООН, касающимся шин, в целях дальнейшего согласования их положений для шин типа LT/C и адаптации ГТП № 16 ООН с учетом технического прогресса.
2. Поправка № 2 к ГТП № 16 (этап 2 разработки) направлена на согласование испытаний для определения физических габаритов («этап 2А») и испытаний на высоких скоростях («этап 2В»).
3. Поправка № 2 к ГТП № 16 на этапе 2А должна охватывать также самые последние обновления правил ООН № 30 и 54 [, а также стандартов FMVSS Соединенных Штатов Америки].
4. НРГ рассмотрит также возможность включения в ГТП № 16 положений, касающихся глобальной маркировки шин.
5. Разработанные положения должны быть приемлемы с точки зрения систем оценки соответствия как в рамках официального утверждения типа, так и самосертификации.
6. Совещания НРГ проводятся главным образом совместно с очередными сессиями GRRF.

B. Проект правил процедуры

7. НРГ является подгруппой GRRF и открыта для участия всех членов GRRF.
8. Совещания НРГ будут проходить под председательством технического спонсора ГТП № 16 (Российская Федерация). Функции секретаря будет выполнять ЕТОПОК.
9. Официальным языком НРГ является английский язык.
10. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю НРГ в приемлемом электронном формате по крайней мере за неделю до начала совещания.
11. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
12. Все документы НРГ будут опубликованы на специальном веб-сайте ЕЭК ООН.
13. Решения НРГ будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель НРГ представляет различные точки зрения Рабочей группе GRRF и в соответствующих случаях обращается к GRRF за указаниями.

14. Информация о ходе работы НРГ будет регулярно доводиться до сведения GRRF председателем НРГ или его представителем.

С. Сроки

15. Предлагаемый план действий:

а) январь 2017 года: представление и рассмотрение предложения по этапу 2А в качестве неофициального документа на восемьдесят третьей сессии GRRF;

б) сентябрь 2017 года: представление и рассмотрение предложения по этапу 2В в качестве неофициального документа на восемьдесят четвертой сессии GRRF;

в) февраль 2018 года: представление рабочего документа GRRF. Рассмотрение оставшихся вопросов (при наличии) на восемьдесят пятой сессии GRRF;

г) июнь 2018 года: принятие предложения Исполнительным комитетом АС.3, если не останется нерешенных вопросов;

д) ноябрь 2018 года: принятие предложения Исполнительным комитетом АС.3, если все оставшиеся вопросы будут решены.

Приложение V

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/10

Приняты на основе документов GRRF-83-08-Rev.2 и Rev.3

Включить новый пункт 1.2.3 следующего содержания:

«1.2.3 системам рулевого управления, которые в силу своих функций определяются как системы АФРУ категории В2, С, D или Е в пунктах 2.3.4.1.3, 2.3.4.1.4, 2.3.4.1.5 или 2.3.4.1.6 соответственно, до тех пор, пока конкретные положения для этих систем не будут включены в настоящие Правила.»

Пункт 2.3.4.1 изменить следующим образом:

«2.3.4.1 "Автоматическая функция рулевого управления (АФРУ)" означает функцию в системе электронного контроля, когда приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения контроля в целях оказания помощи водителю.

2.3.4.1.1 "АФРУ категории А" означает функцию, которая срабатывает при скорости не более 10 км/ч для оказания помощи водителю по его команде при осуществлении маневров на низкой скорости или парковке.

2.3.4.1.2 "АФРУ категории В1" означает функцию, которая помогает водителю удерживать транспортное средство в пределах выбранной полосы движения, воздействуя на боковое перемещение транспортного средства.

2.3.4.1.3 "АФРУ категории В2" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая удерживает транспортное средство в пределах полосы его движения, воздействуя на боковое перемещение транспортного средства в течение продолжительных периодов времени без дальнейших команд/подтверждения со стороны водителя.

2.3.4.1.4 "АФРУ категории С" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая может обеспечивать выполнение одного бокового маневра (например, по смене полосы) по команде водителя.

2.3.4.1.5 "АФРУ категории D" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая способна указывать на возможность выполнения одного бокового маневра (например, по смене полосы), но выполняет эту функцию только после подтверждения водителем.

2.3.4.1.6 "АФРУ категории Е" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая непрерывно определяет наличие возможности маневра (например, по смене полосы) и выполняет эти маневры в течение продолжительных периодов времени дальнейших команд/подтверждения со стороны водителя.»

Пункт 2.3.4.2 изменить следующим образом:

- «2.3.4.2 "Корректировочная функция рулевого управления (КФРУ)" означает контрольную функцию в системе электронного контроля, в рамках которой в течение ограниченного промежутка времени изменение угла поворота одного или нескольких колес может обуславливаться автоматической оценкой сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, с целью:
- a) компенсировать неожиданное изменение боковой силы, действующей на транспортное средство, либо
 - b) повысить устойчивость транспортного средства (например, при боковом ветре, различном коэффициенте трения колес о дорожную поверхность ("разница коэффициента трения μ ")), либо
 - c) скорректировать траекторию транспортного средства при выходе из полосы движения (например, во избежание пересечения линии разметки или выезда за пределы проезжей части).».

Включить новые пункты 2.4.8–2.4.15 следующего содержания:

- «2.4.8 "Дистанционно управляемая парковка (ДУП)" означает АФРУ категории А, включаемую водителем и обеспечивающую парковку или маневрирование на низкой скорости. Включение производится с помощью дистанционного управления в непосредственной близости от транспортного средства.
- 2.4.9 "Указанный максимальный рабочий диапазон ДУП (S_{RCPmax})" означает максимальное расстояние между ближайшей точкой механического транспортного средства и устройством дистанционного управления, на которое рассчитана АФРУ.
- 2.4.10 "Указанная максимальная скорость V_{smax} " означает максимальную скорость, на которую рассчитана АФРУ.
- 2.4.11 "Указанная минимальная скорость V_{smin} " означает минимальную скорость, на которую рассчитана АФРУ.
- 2.4.12 "Указанное максимальное боковое ускорение a_{usmax} " означает максимальное боковое ускорение, на которое рассчитана АФРУ.
- 2.4.13 АФРУ находится в режиме "выключено" (или "отключено"), когда исключена возможность воздействия этой функции на орган рулевого управления в целях оказания помощи водителю.
- 2.4.14 АФРУ находится в режиме ожидания, когда эта функция приведена в действие, но не все условия для ее задействования (например, условия функционирования системы, преднамеренные действия водителя) выполнены. В этом режиме система не готова к воздействию на орган рулевого управления в целях оказания помощи водителю.
- 2.4.15 АФРУ находится в активном режиме (или "активирована"), когда эта функция приведена в действие и условия для ее задействования выполнены. В этом режиме система непрерывно или прерывисто контролирует систему рулевого управления и оказывает воздействие или готова к оказанию воздействия на орган рулевого управления в целях оказания помощи водителю.».

Пункт 5.1.6.1 изменить следующим образом:

- «5.1.6.1 Система КФРУ должна удовлетворять требованиям приложения 6.».

Включить новые пункты 5.1.6.1.1–5.1.6.1.4 следующего содержания:

- «5.1.6.1.1 Каждое срабатывание КФРУ немедленно сигнализируется водителю при помощи оптического предупредительного сигнала, который остается включенным не менее одной секунды или до тех пор, пока обеспечивается компенсация, 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:
- а) 10 с для транспортных средств категорий M₁ и N₁ или
 - б) 30 с для транспортных средств категорий M₂, M₃ и N₂, N₃,
- включается акустический 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 акустический предупреждающий сигнал должен подаваться системой во время второго и всех последующих срабатываний в течение периода продолжительностью 180 секунд. Начиная с третьего срабатывания (и последующих срабатываний) акустический предупреждающий сигнал должен подаваться не менее чем на 10 с дольше, чем предыдущий предупреждающий сигнал.
- 5.1.6.1.3 Рулевое усилие, необходимое водителю для того, чтобы взять на себя управление траекторией движения, обеспечивавшееся до этого системой, не должно превышать 50 Н для всего диапазона функционирования КФРУ.
- 5.1.6.1.4 Соответствие требованиям, указанным в пунктах 5.1.6.1.1, 5.1.6.1.2 и 5.1.6.1.3 в контексте КФРУ, которая основывается на оценке наличия и расположения маркировки или границ полосы движения, проверяют путем проведения соответствующего(их) испытания(й) транспортного средства, указанного(ых) в приложении 8 к настоящим Правилам.»

Включить новые пункты 5.4.1.2 и 5.4.1.3 следующего содержания:

- «5.4.1.2 Оптические предупреждающие сигналы должны быть видимыми даже в дневное время суток и должны отличаться от других предупреждений; удовлетворительное состояние сигналов должно легко проверяться водителем с его места; несрабатывание любого элемента предупреждающих устройств не должно приводить к ограничению функционирования системы рулевого управления.
- 5.4.1.3 Акустические предупреждающие сигналы подаются при помощи постоянного или прерывистого звукового сигнала либо голосовой информацией. В последнем случае изготовитель должен обеспечить использование для целей оповещения языка(ов) той страны, на рынке которой осуществляется реализация транспортного средства.
- Акустическое предупреждение должно легко распознаваться водителем.»

Пункт 5.4.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 5.4.1.4.

Включить новый пункт 5.6 следующего содержания:

- «5.6 Положения об АФРУ
- Любая АФРУ должна удовлетворять требованиям приложения 6.
- 5.6.1 Специальные положения об АФРУ категории А
- Любая АФРУ категории А должна удовлетворять нижеследующим требованиям.
- 5.6.1.1 Общие положения
- 5.6.1.1.1 Система должна функционировать только при скорости до 10 км/ч (с допуском +2 км/ч).
- 5.6.1.1.2 Эта система должна приводиться в активное состояние только посредством преднамеренного действия водителя и при выполнении условий ее функционирования (надлежащая работа всех сопутствующих функций, т.е., например, торможения, ускорения, рулевого управления, видеокамеры/радар/лидара).
- 5.6.1.1.3 Должна быть обеспечена возможность деактивации системы водителем в любое время.
- 5.6.1.1.4 Если система включает в себя акселератор и/или устройство управления торможением транспортного средства, то транспортное средство должно быть оснащено устройством для обнаружения препятствия (например, транспортное средство, пешеход) в зоне совершения маневра и немедленной остановки транспортного средства во избежание столкновения*.

* До принятия решения о единообразных процедурах испытания изготовитель должен представить технической службе документацию и свидетельства о соблюдении этих положений. Содержание этой информации рассматривается и согласовывается технической службой и изготовителем транспортного средства.

- 5.6.1.1.5 Каждое включение этой системы указывается водителю. Любое отключение режима управления должно сигнализироваться водителю с помощью непродолжительного, но отчетливого оптического предупреждающего сигнала, а также акустического сигнала или тактильного предупреждающего сигнала (за исключением сигнала, размещенного на органе рулевого управления и подаваемого при маневрировании на парковке).
- Что касается ДУП, то вышеприведенные требования в отношении предупреждения водителя должны выполняться путем подачи оптического предупреждающего сигнала по крайней мере на устройстве дистанционного управления.
- 5.6.1.2 Дополнительные положения о ДУП
- 5.6.1.2.1 Парковочные маневры инициируются водителем, но контролируются системой. Непосредственное воздействие на угол поворота рулевого колеса, значение ускорения и замедление с помощью устройства дистанционного управления должны быть исключены.
- 5.6.1.2.2 Во время парковочного маневра требуется постоянная активация устройства дистанционного управления водителем.
- 5.6.1.2.3 Если постоянная активация прервана или расстояние между транспортным средством и устройством дистанционного управления превышает установленный максимальный рабочий диапазон ДУП (S_{RCPmax}) либо если происходит потеря сигнала между устройством дистанционного управления и транспортным средством, то транспортное средство должно немедленно останавливаться.

- 5.6.1.2.4 При открытии двери или багажника транспортного средства во время совершения парковочного маневра оно должно немедленно останавливаться.
- 5.6.1.2.5 Если транспортное средство заняло свое окончательное стояночное положение либо автоматически, либо при подтверждении водителем и его переключатель "запуск/работа двигателя" находится в выключенном состоянии, то автоматически задействуется стояночная тормозная система.
- 5.6.1.2.6 В любой момент времени, когда в процессе маневрирования на парковке транспортное средство останавливается, функция ДУП препятствует откату транспортного средства.
- 5.6.1.2.7 Указанный максимальный рабочий диапазон ДУП не должен превышать 6 м.
- 5.6.1.2.8 Система должна быть сконструирована таким образом, чтобы она была защищена от несанкционированного срабатывания или функционирования систем ДУП и от вмешательства в ее работу.
- 5.6.1.3 Данные о системе
- 5.6.1.3.1 Вместе с пакетом документации, требуемой в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам, во время официального утверждения типа технической службе должны быть предоставлены следующие данные:
- 5.6.1.3.1.1 значение указанного максимального рабочего диапазона ДУП (S_{RCPmax});
- 5.6.1.3.1.2 условия, при которых эта система может быть активирована, т.е. когда выполнены условия функционирования системы;
- 5.6.1.3.1.3 в случае систем ДУП изготовитель должен предоставлять техническим органам разъяснение в отношении того, каким образом соответствующая система защищена от несанкционированного срабатывания.
- 5.6.2 Специальные положения об АФРУ категории В1
- Любая АФРУ категории В1 должна отвечать нижеследующим требованиям.
- 5.6.2.1 Общие положения
- 5.6.2.1.1 Активированная система должна в любой момент – в пределах граничных условий – исключать пересечение транспортным средством маркировки полосы движения при боковом ускорении, величина которого меньше максимального бокового ускорения, указанного изготовителем транспортного средства $a_{y_{smax}}$.
- Система может допускать превышение указанного значения $a_{y_{smax}}$ не более чем на $0,3 \text{ м/с}^2$; при этом не допускается превышения максимальной величины, указанной в таблице пункта 5.6.2.1.3 настоящих Правил.
- 5.6.2.1.2 Транспортное средство должно быть оснащено устройством, позволяющим водителю активировать (режим ожидания) и деактивировать (режим "ВЫКЛ.") эту систему. Должна быть обеспечена возможность деактивировать систему в любое время однократным воздействием со стороны водителя. После такого воздействия система должна переходить в активный режим только в результате преднамеренного воздействия на нее водителем.

5.6.2.1.3 Система должна быть сконструирована таким образом, чтобы во время ее функционирования исключалась возможность чрезмерного вмешательства в рулевое управление, с тем чтобы обеспечить способность водителя управлять транспортным средством и избежать неожиданного изменения поведения транспортного средства. Это обеспечивается путем выполнения следующих требований:

- a) рулевое усилие, необходимое водителю для того, чтобы взять на себя управление траекторией движения, обеспечиваемое до этого системой, не должно превышать 50 Н;
- b) указанное максимальное боковое ускорение $a_{u_{\max}}$ должно находиться в пределах, определенных в следующей таблице:

Для транспортных средств категорий M_1, N_1

Диапазон скоростей	10–60 км/ч	>60–100 км/ч	>100–130 км/ч	>130 км/ч
Максимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	3 м/с ²	3 м/с ²	3 м/с ²	3 м/с ²
Минимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	0 м/с ²	0,5 м/с ²	0,8 м/с ²	0,3 м/с ²

Для транспортных средств категорий M_2, M_3, N_2, N_3

Диапазон скоростей	10–30 км/ч	>30–60 км/ч	>60 км/ч
Максимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	2,5 м/с ²	2,5 м/с ²	2,5 м/с ²
Минимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	0 м/с ²	0,3 м/с ²	0,5 м/с ²

- c) скользящее среднее значение в течение половины секунды для бокового рывка, обеспечиваемого системой, не должно превышать 5 м/с³.

5.6.2.1.4 Соответствие требованиям, указанным в пунктах 5.6.2.1.1 и 5.6.2.1.3 настоящих Правил, проверяют путем проведения соответствующего(их) испытания(й) транспортного средства, указанного(ых) в приложении 8 к настоящим Правилам.

5.6.2.2 Функционирование АФРУ категории В1

5.6.2.2.1 Если система находится в активном состоянии, то водителю подается оптический сигнал.

5.6.2.2.2 Когда система находится в режиме ожидания, водителю подается соответствующий оптический сигнал.

5.6.2.2.3 Когда система достигает граничных условий, указанных в пункте 5.6.2.3.1.1 настоящих Правил (например, указанного максимального бокового ускорения $a_{u_{\max}}$), а также как при отсутствии какого-либо воздействия на рулевое управление со стороны водителя, так и при одновременном пересечении одной из передних шин транспортного средства маркировки полосы движения, система должна по-прежнему оказывать поддержку водителю и четко информировать его о своем состоянии посредством оптического предупре-

ждающего сигнала, а также дополнительного акустического или тактильного предупреждающего сигнала.

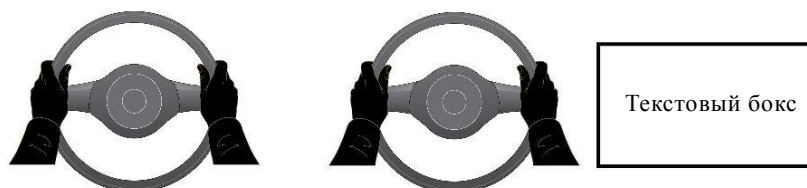
В случае транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 вышеизложенное требование о предупреждении считают выполненным, если транспортное средство оснащено системой предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП), отвечающей техническим требованиям Правил № 130.

5.6.2.2.4 Сбой в работе системы должен сигнализироваться водителю оптическим предупреждающим сигналом. Однако если система деактивируется водителем вручную, то индикация режима неисправности может быть прекращена.

5.6.2.2.5 Если система находится в активном состоянии в диапазоне скоростей от 10 км/ч или от V_{min} , в зависимости от того, что больше, до V_{max} , то она должна предусматривать возможность выявления ситуации, когда рулевое управление находится под контролем водителя.

Если по истечении периода продолжительностью не более 15 с водитель не возобновляет контроль над рулевым управлением, то подается оптический предупреждающий сигнал. Этот сигнал может быть таким же, как и сигнал, указанный в настоящем пункте ниже.

Оптический предупреждающий сигнал указывает водителю на необходимость держаться руками за рулевое управление. Он должен предусматривать изображение рук и рулевого управления и может сопровождаться дополнительным пояснительным текстом или предупреждающими обозначениями: см. примеры ниже:



Пример 1

Пример 2

Если по истечении периода продолжительностью не более 30 с водитель не возобновляет контроль над рулевым управлением, то по меньшей мере должно появляться изображение рук или рулевого управления красного цвета в качестве оптического предупреждающего сигнала, сопровождающееся акустическим предупреждающим сигналом.

Предупреждающие сигналы остаются активными до тех пор, пока водитель не возобновит контроль над рулевым управлением или пока система не будет деактивирована либо вручную, либо автоматически.

Система деактивируется позже всего через 30 с после начала подачи акустического предупреждающего сигнала. После деактивации система должна четко информировать водителя о своем состоянии при помощи акустического аварийного сигнала, отличающегося от предыдущего акустического предупреждающего сигнала, в течение по меньшей мере 5 с или до тех пор, пока водитель не возобновит контроль над рулевым управлением.

Соответствие вышеуказанным требованиям проверяют путем проведения соответствующего(их) испытания(й) транспортного средства, указанного(ых) в приложении 8 к настоящим Правилам.

- 5.6.2.2.6 Если не указано иное, то все оптические сигналы, описанные в пункте 5.6.2.2, должны отличаться друг от друга (например, речь идет о различных обозначениях, цветах, частоте мерцания, надписях).
- 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 должны быть предоставлены следующие данные:
- 5.6.2.3.1.1 условия, при которых эта система может быть активирована, и граничные значения для ее функционирования (граничные условия). Изготовитель транспортного средства указывает значения V_{max} , V_{min} и $a_{\text{u}_{\text{max}}}$ для каждого диапазона скорости, как упомянуто в таблице, приведенной в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил;
- 5.6.2.3.1.2 информацию о том, каким образом система обнаруживает, что водитель осуществляет контроль над рулевым управлением.».

Включить новый пункт 12 следующего содержания:

[(текст в документе GRRF-83-08-Rev.3)

- «12. Переходные положения
- 12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или не отказывает в признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 02.
- 12.2 Начиная с [1 апреля 2018 года] [с даты вступления в силу поправок серии 02] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения ООН лишь в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 02.
- 12.3 Начиная с 1 апреля [2021/2024 годов] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны принимать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – транспортные средства, тип которых официально утвержден на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений типа ООН на существующие типы на основании поправок предыдущей серии к настоящим Правилам ООН.
- 12.5 Независимо от пункта 12.3 официальные утверждения ООН, предоставленные на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам ООН, на которые не распространяются положения поправок серии 02, сохраняются в силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны и впредь принимать их.
- 12.6 В отступление от пункта 12.2 до **[1 апреля 2020 года]** могут выдаваться официальные утверждения на новые типы транспортных средств, не соответствующих требованию об автоматических предупреждающих сигналах красного цвета, предусмотренных в пункте 5.6.2.2.5 и оснащенных мультимедийными дисплеями, устанавливаемыми в контрольных сигналах на приборной панели, которые не могут подавать предупреждающие сигналы красного

цвета или в которых используются только автономные контрольные сигналы.».

Приложение 1, изменить, где это необходимо, положения, касающиеся маркировки, для отражения поправок серии 02 к настоящим Правилам.]

Включить новое приложение 8 следующего содержания:

«Приложение 8

Требования к испытаниям корректировочной и автоматической функций рулевого управления

1. Общие положения
Транспортные средства, оборудованные системами КФРУ и/или АФРУ, должны отвечать соответствующим требованиям в отношении испытаний, определенным в настоящем приложении.
2. Условия испытаний
Испытания проводят на гладкой сухой асфальтовой или бетонной поверхности, обеспечивающей оптимальное сцепление. Температура окружающей среды должна находиться в диапазоне 0–45 °С.
- 2.1 Маркировка полосы движения
Маркировка полосы движения на дороге, используемой для проведения испытания, должна быть выполнена в соответствии с одной из схем, приведенных в приложении 3 к Правилам № 130. Маркировка должна находиться в надлежащем состоянии и должна быть изготовлена из материалов, соответствующих стандарту для видимой маркировки полосы движения. Схему маркировки полосы движения, используемой в ходе испытаний, указывают в протоколе испытания.
Для целей испытаний, предусмотренных настоящим приложением, ширина полосы движения должна составлять не менее 3,5 м.
Испытание проводят в условиях видимости, которые приемлемы для безопасного движения с требуемой испытательной скоростью.
При помощи надлежащей документации изготовитель транспортного средства должен доказать соответствие установленным требованиям для всех других схем маркировки полосы движения, указанных в приложении 3 к Правилам № 130. Любая подобная документация прилагается к протоколу испытания в качестве добавления.
- 2.2 Допуски
Все значения скорости транспортного средства, указанные для испытаний в настоящем приложении, должны соблюдаться с допуском ± 2 км/ч.
- 2.3 Состояние транспортного средства
 - 2.3.1 Испытательная масса
Транспортное средство испытывают в тех условиях нагрузки, которые согласованы изготовителем с технической службой. После начала процедуры испытания никаких изменений нагрузки не допускается. При помощи надлежащей документации изготовитель транспортного средства должен доказать, что система функционирует во всех условиях нагрузки.

- 2.3.2 Испытание транспортного средства проводят при тех значениях давления в шинах, которые рекомендованы изготовителем транспортного средства.
- 2.4 Боковое ускорение
- Положение, которое соответствует центру тяжести и в котором измеряется боковое ускорение, определяют по согласованию между изготовителем транспортного средства и технической службой. Это положение указывают в протоколе испытания.
- Боковое ускорение измеряют без учета дополнительного воздействия, обусловленного движением кузова транспортного средства (например, колебания поддресоренной массы).
3. Процедуры испытаний
- 3.1 Испытания КФРУ
- Функции КФРУ, определенные в подпункте с) определения КФРУ, содержащегося в пункте 2.3.4.2 настоящих Правил, испытываются 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 регистрируются продолжительность срабатывания КФРУ, а также оптических и акустических предупреждающих сигналов.
- 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 в следующем случае:
- а) если акустическое предупреждение обеспечивается не позднее 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 секунд.

Требования к испытаниям считают выполненными в следующем случае:

- a) если оптический предупреждающий сигнал подается при каждом срабатывании до тех пор, пока срабатывания имеют место, и
- b) если при втором и третьем срабатывании подается акустический предупреждающий сигнал и
- c) если при третьем срабатывании акустический предупреждающий сигнал по меньшей мере на 10 с длиннее, чем в случае первого и второго срабатывания.

3.1.1.2 Кроме того, изготовитель должен предоставить технической службе удовлетворительные доказательства того, что требования, определенные в пунктах 5.1.6.1.1 и 5.1.6.1.2, выполняются во всем рабочем диапазоне КФРУ. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.

3.1.2 Испытание на усилие для преодоления автоматизированного управления

3.1.2.1 Транспортное средство движется с активированной КФРУ по дороге с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.

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

Транспортное средство движется таким образом, как если бы водитель намеревался вывести его за пределы полосы движения и вызвать срабатывание КФРУ. Во время ее срабатывания водитель прилагает усилие к системе рулевого управления для преодоления действия КФРУ.

Усилие, приложенное водителем к системе рулевого управления для преодоления действия КФРУ, регистрируют.

3.1.2.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если усилие, приложенное водителем к органам рулевого управления во время маневра с преодолением действия системы, не превышает 50 Н.

3.1.2.3 Кроме того, изготовитель должен предоставить технической службе удовлетворительные доказательства того, что требования, определенные в пунктах 5.1.6.1.3, выполняются во всем рабочем диапазоне КФРУ. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.

3.2 Испытания систем АФРУ категории В1

3.2.1 Функциональное испытание на удержание в пределах полосы движения

3.2.1.1 Скорость транспортного средства должна оставаться в диапазоне от V_{\min} до V_{\max} .

Испытание проводят по отдельности для каждого диапазона скорости, указанного в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил, либо в рамках сопредельных диапазонов скорости при том же значении $a_{y_{\max}}$.

Транспортное средство движется без приложения водителем каких-либо усилий к органам рулевого управления (например, с отрывом рук от рулевого управления) с постоянной скоростью по изогнутому участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.

Боковое ускорение, необходимое для движения по кривой, должно составлять от 80 до 90% максимального значения бокового ускорения, указанного изготовителем транспортного средства, $a_{u_{smax}}$.

В ходе испытания регистрируют боковое ускорение и боковой рывок.

- 3.2.1.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если:
- транспортное средство не пересекает какой-либо маркировки полосы движения;
- скользящее среднее значение в течение половины секунды для бокового рывка не превышает 5 м/с^3 .
- 3.2.1.3 Изготовитель должен предоставить технической службе удовлетворительные доказательства того, что выполняются требования относительно всего диапазона бокового ускорения и скорости. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.
- 3.2.2 Испытание на максимальное боковое ускорение
- 3.2.2.1 Скорость транспортного средства должна оставаться в диапазоне от V_{smin} до V_{smax} .
- Испытание проводят по отдельности для каждого диапазона скорости, указанного в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил, либо в рамках сопредельных диапазонов скорости при том же значении $a_{u_{smax}}$.
- Транспортное средство должно двигаться без приложения водителем каких-либо усилий к органам рулевого управления (например, с отрывом рук от рулевого управления) с постоянной скоростью по изогнутому участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.
- Техническая служба определяет испытательную скорость и радиус, при котором возникает более высокое ускорение, чем $a_{u_{smax}} + 0,3 \text{ м/с}^2$ (например, движение с более высокой скоростью по кривой с заданным радиусом).
- В ходе испытания регистрируют боковое ускорение и боковой рывок.
- 3.2.2.2 Требования к испытаниям считают выполненными в том случае, если:
- зарегистрированное значение ускорения находится в пределах, указанных в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил;
- скользящее среднее значение в течение половины секунды для бокового рывка не превышает 5 м/с^3 .
- 3.2.3 Испытание на усилие для преодоления автоматизированного управления
- 3.2.3.1 Скорость транспортного средства должна оставаться в диапазоне от V_{smin} до V_{smax} .
- Транспортное средство должно двигаться без приложения водителем каких-либо усилий к органам рулевого управления (например, с отрывом рук от рулевого управления) с постоянной скоростью по изогнутому участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.
- Боковое ускорение, необходимое для движения по кривой, должно составлять от 80 до 90% минимального значения, указанного в таблице пункта 5.6.2.1.3 настоящих Правил.

Затем водитель должен приложить усилие к органам рулевого управления для преодоления действия системы и выехать за пределы полосы движения.

Усилие, приложенное водителем к органам рулевого управления во время маневра с преодолением действия системы, регистрируют.

- 3.2.3.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если усилие, приложенное водителем к органам рулевого управления во время маневра с преодолением действия системы, составляет менее 50 Н.

При помощи надлежащей документации изготовитель должен доказать выполнение этого условия для всего диапазона работы АФРУ.

- 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 $V_{\text{min}} + 10$ км/ч – $V_{\text{min}} + 20$ 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 периода продолжительностью не менее 65 с без какого-либо вмешательства водителя.

Испытание повторяют при испытательной скорости транспортного средства от $V_{\text{max}} - 20$ км/ч до $V_{\text{max}} - 10$ км/ч или 130 км/ч в зависимости от того, какое из значений ниже.

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

- 3.2.4.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если:

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

акустический предупреждающий сигнал был подан не позднее чем через 30 с после отрыва рук от органов рулевого управления и продолжал работать до отключения АФРУ;

отключение АФРУ произошло не позднее чем через 30 с после включения акустического сигнала и сопровождалось аварийным сигналом, подаваемым по крайней мере в течение 5 с и отличающимся от предупреждающего сигнала.»

Приложение VI

Принятые поправки к Правилам № 106

(На основе документа GRRF-83-23)

В документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/9:

Предлагаемый новый пункт 3.1.13 исключить.

Предлагаемые поправки к пункту 4.1.12 исключить.

Предлагаемые поправки к пункту 4.1.15 исключить.

Предлагаемый новый пункт 12 исключить.

Предлагаемые поправки к приложению 3 исключить.

Предлагаемую поправку к приложению 11 (пиктограмму) исключить.

(На основе документа GRRF-83-15)

В Правилах № 106:

Пункт 2.16, внести поправки в таблицу путем включения в нее значения диаметра обода «d» 28,5 следующим образом:

«...

Обозначение "d", выраженное в кодовых единицах	Значение, которое должно использоваться для расчетов в пунктах 6.2.1 и 6.4 (мм)
...	...
26,5	673
28,5	724
30,5	775

...»

Приложение 5, таблица 7, включить следующие позиции:

«

Обозначения размера шины	Код ширины теоретического обода (A1)	Номинальная ширина профиля (S1) (мм)	Габаритный диаметр (D) (мм)	Номинальный диаметр обода (d) (мм)
...				
24X8.00-12	6,5	204	610	305
24X10.00-12	8	254	610	305
26X8.00-12	6,5	204	660	305
26X8.00-14	6,5	204	660	356
27X10.00-14	8	254	686	356
27X12.00-14	9,5	304	686	356
28X9.00-14	7	227	711	356
28X10.00-12	8	254	711	305
28X10.00-15	8	254	711	381
28X11.00-14	9	281	711	356
28X11.00-15	9	281	711	381

<i>Обозначения размера шины</i>	<i>Код ширины теоретического обода (A1)</i>	<i>Номинальная ширина профиля (S1) (мм)</i>	<i>Габаритный диаметр (D) (мм)</i>	<i>Номинальный диаметр обода (d) (мм)</i>
28X12.00-12	9,5	304	711	305
29X9.00-14	7	227	737	356
29X9.00-15	7	227	737	381
29X9.00-16	7	227	737	406
29X9.50-15	7,5	240	737	381
29X11.00-14	9	281	737	356
29X11.00-16	9	281	737	406
30X9.00-14	7	227	762	356
30X10.00-14	8	254	762	356
30X10.00-15	8	254	762	381
30X11.00-14	9	281	762	356
31X10.00-17	8	254	787	432
32X10.00-16	8	254	813	406
32X10.00-18	8	254	813	457
...				

»

Приложение 5, таблица 9, включить следующую позицию:

«

<i>Обозначение размера шины</i>	<i>Код ширины теоретического обода (A1)</i>	<i>Номинальная ширина профиля (S1) (мм)</i>		<i>Габаритный диаметр (D) (мм)</i>		<i>Номинальный диаметр обода (d) (мм)</i>
		<i>Рад.</i>	<i>Диагон.</i>	<i>Рад.</i>	<i>Диагон.</i>	
...						
11L-16 IND	8	290		850		406
...						

»

Приложение VII

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35

На основе документа GRRF-82-23

В документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35:

Нумерацию пункта 2.17.1.3.1 исправить на 2.20.1.3.1.

Пункт 3.1.5 изменить следующим образом:

«3.1.5 надпись M+S, M.S или M&S, если шина относится к категории использования "зимняя шина" или если шина относится к категории использования "шина специального назначения", когда изготовитель шины заявляет в пункте 4.1.3, что она соответствует также определению, приведенному в пункте ~~2.2.2~~ 2.5.2.».

Пункт 3.1.10 изменить следующим образом (исключив ссылку на сноску 5):

«3.1.10 указание давления накачки, используемого при испытаниях на прочность в зависимости от нагрузки/скорости, при помощи индекса "PSI", который разъясняется в добавлении 2 к приложению 7. Однако эта маркировка, которая может наноситься только на одной боковине, обязательна для всех шин, представляемых на официальное утверждение, лишь по истечении двух лет после даты вступления в силу настоящих Правил⁵.».

Пункт 6.1.5.3.3 изменить следующим образом:

«6.1.5.3.3 в случае зимних шин категории использования "зимняя шина" наружный диаметр не должен превышать следующего значения:

$$D_{\max, \text{snow}} = 1,01 \cdot D_{\max}, \quad \text{округленное до ближайшего мм,}$$

где D_{\max} – максимальный наружный диаметр, установленный в соответствии с вышеуказанным.

~~Для шин категории использования "зимняя шина" наружный диаметр (D_{\max}), определяемый в соответствии с указанной выше формулой, может быть превышен на 1%.».~~

Заголовок пункта 11 изменить следующим образом:

«11. Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, испытательных лабораторий и органов по официальному утверждению типа.».

Добавление 1, включая примечание 1, изменить следующим образом:

«Программа испытания на прочность»

Индекс нагрузки	Обозначение категории скорости шины	Скорость испытательного барабана		Нагрузка, прилагаемая к маховику, в % от нагрузки, соответствующей индексу нагрузки		
		Радиальная конструкция км/ч ⁻¹	Диагональная (диагонально-переплетенная) конструкция км/ч ⁻¹	7 ч	16 ч	24 ч
122 или выше	F	32	32	66%	84%	101%
	G	40	32			
	J	48	40			
	K	56	48			
	L	64	—			
	M	72	—			
121 или ниже	F	32	32	70%	88%	106%
	G	40	40			
	J	48	48			
	K	56	56			
	L	64	56	<u>4 ч</u>	<u>6 ч</u>	
	M	80	64	75%	97%	114%
	N	88	—	75%	97%	114%
	P	96	—	75%	97%	114%

Примечания:

1) Шины "специального назначения" (см. пункт 2.1.3 настоящих Правил) следует испытывать на скорости, составляющей 85% от скорости, предписанной для эквивалентных обычных шин.».