|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/10 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General19 November 2018RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по автоматизированным/автономным
и подключенным транспортным средствам**[[1]](#footnote-1)\*

**Вторая сессия**

Женева, 28 января – 1 февраля 2019 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

**Автоматизированные/автономные
и подключенные транспортные средства:**

**Автоматизированная функция рулевого управления**

 Предложение по поправкам к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого управления)

 Представлено экспертом от Франции [[2]](#footnote-2)\*\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Франции в целях внесения поправок в Правила № 79 ООН на основе неофициального документа
GRVA-01-38. Он направлен на уточнение текста Правил. Изменения к существующему тексту Правил (новые элементы) выделены жирным шрифтом.

 I. Предложение

*Пункт 5.1.6.1.1* изменить следующим образом:

«5.1.6.1.1 Каждое срабатывание КФРУ немедленно сигнализируется водителю при помощи оптического предупреждающего сигнала, который остается включенным не менее 1 с или на протяжении времени срабатывания в зависимости от того, какой промежуток времени является более продолжительным.

 **Когда используется режим** **мигания, фаза освещения начинается с момента срабатывания и заканчивается с окончанием времени срабатывания или сразу же после срабатывания.**

 В случае срабатывания КФРУ, которое контролируется функцией электронного контроля устойчивости (ЭКУ) или функцией обеспечения устойчивости транспортного средства, указанными в соответствующих правилах ООН (т. е. правила ООН № 13, 13-H или 140), может использоваться проблесковый контрольный сигнал ЭКУ, указывающий на срабатывание ЭКУ, на протяжении времени срабатывания в качестве альтернативы оптическому предупреждающему сигналу, указанному выше».

*Пункт 5.1.6.2.6* изменить следующим образом:

«5.1.6.2.6 Любое срабатывание ФРУАС сигнализируется водителю с помощью оптического и звукового или тактильного предупреждающего сигнала, который подается не позднее момента срабатывания ФРУАС **и продолжает подаваться на протяжении времени срабатывания**.

В этих целях для соблюдения требований, предъявляемых к соответствующим указанным выше оптическим, звуковым или тактильным предупреждающим сигналам, считаются достаточными соответствующие сигналы, которые используются в других системах предупреждения (например, указание "мертвой зоны", предупреждение о выходе за пределы полосы движения, предупреждение о лобовом столкновении).

**Оптический предупреждающий сигнал должен быть мигающим сигналом**».

*Пункт 5.6.4.2.3* изменить следующим образом:

«5.6.4.2.3 Систему можно активировать (режим ожидания) только в результате преднамеренного действия водителя.

 Активация водителем возможна только на дорогах, на которых движение велосипедистов и пешеходов запрещено и которые оснащены, в силу своей конструкции, соответствующим физическим элементом, разделяющим потоки транспортных средств, движущиеся в противоположных направлениях, и имеют не менее двух полос в направлении движения этих транспортных средств. Выполнение этих условий должно обеспечиваться путем использования не менее двух независимых средств.

 В случае перехода с типа дороги, категория которой допускает использование АФРУ категории C, на тип дороги, на которой использование АФРУ категории C не допускается, система должна отключаться автоматически **(режим "выкл.")**».

*Пункт 5.6.4.5.6* изменить следующим образом:

«5.6.4.5.6 Система должна быть оснащена функцией обнаружения того, что водитель осуществляет контроль над рулевым управлением, и должна обеспечивать предупреждения в соответствии с принципами, указанными ниже.

 Если по истечении периода продолжительностью не более 3 с после начала процедуры смены полосы **и до начала маневра по смене полосы** водитель не возобновляет контроль над рулевым управлением, то подается оптический предупреждающий сигнал. Этот сигнал должен быть таким же, как и сигнал, указанный в пункте 5.6.2.2.5, выше.

 Предупреждающий сигнал остается включенным до тех пор, пока водитель не возобновит контроль над рулевым управлением или пока система не будет деактивирована либо вручную, либо автоматически **согласно пункту 5.6.4.6.8**».

 **II.** **Обоснование**

 А. Пункт 5.1.6.1.1

1. Предлагается уточнить требование, касающееся визуализации оптического сигнала, при использовании режима мигания для информирования водителя о срабатывании КФРУ для того, чтобы обеспечить водителю достаточный свет.

 B. Пункт 5.1.6.2.6

2. Предлагается указать продолжительность сигналов, как для других категорий АФРУ (например, КФРУ). Кроме того, режим мигания оптического сигнала должен быть приоритетным по аналогии с другой системой, срабатывающей в ситуации, когда существует опасность (например, срабатывание ЭКУ).

 C. Пункт 5.6.4.2.3

3. Предлагается добавить «режим "выкл."» в конце предложения для уточнения.

 D. Пункт 5.6.4.5.6

4. См. пункт 5.6.4.6.8, в котором определяются различные случаи ручной и автоматической деактивации.

1. \* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-2)