

17 March 2022

## Соглашение

**О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций\***

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

### Добавление 78 — Правила № 79 ООН

### Пересмотр 4 — Поправка 5

Дополнение 5 к поправкам серии 03 — Дата вступления в силу: 7 января 2022 года

### **Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении оборудования рулевого управления**

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2021/72.



## ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

\* Прежние названия Соглашения:  
Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант);  
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2).



Изменить нумерацию пункта 2.3.4.18 на 2.4.18.

Пункт 5.6.4.1.2 изменить следующим образом:

«5.6.4.1.2 Когда АФРУ категории С находится в режиме ожидания, АФРУ категории В1 должна стремиться вывести транспортное средство в центр полосы движения, если только не будет сочтено целесообразным иное положение в полосе движения, обусловленное ситуацией или последствиями действий водителя (например, когда в непосредственной близости движется другое транспортное средство).

Это должно быть продемонстрировано изготовителем транспортного средства технической службе в ходе официального утверждения типа».

Пункт 5.6.4.2.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.2.3 Систему можно...

...Выполнение этих условий обеспечивается путем использования не менее двух независимых средств.

В случае перехода с типа дороги, категория которой допускает использование АФРУ категории С, на тип дороги, на которой использование АФРУ категории С не допускается, система должна отключаться автоматически (режим “выкл.”), если только отсутствие второй полосы в направлении движения не является единственным невыполненным условием из изложенных выше (например, в случае соединяющей дороги между двумя автомагистралями)».

Пункт 5.6.4.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.3 Переход из автоматизированного режима в ручной

Усилие, прилагаемое водителем к органу рулевого управления, должно преодолевать усилие, развиваемое системой. Рулевое усилие, необходимое водителю для того, чтобы взять на себя управление траекторией движения, обеспечиваемое до этого системой, не должно превышать 50 Н.

Система может оставаться включенной при условии, что во время перехода из автоматизированного режима в ручной приоритет отдается водителю».

Пункт 5.6.4.7 изменить следующим образом:

«5.6.4.7 Критическая ситуация

Ситуация считается критической, если в тот момент, когда начинается маневр по смене полосы, приближающееся транспортное средство, движущееся по сопредельной полосе, будет вынуждено притормозить с замедлением более 3 м/с<sup>2</sup> через 0,4 с после начала маневра по смене полосы с целью обеспечить такое расстояние между двумя транспортными средствами, которое ни в коем случае не было бы меньше того расстояния, которое транспортное средство, переходящее на другую полосу, проходит за 1 с.

Результирующее критическое расстояние в начале маневра смены полосы рассчитывают по следующей формуле:

$$S_{critical} = (v_{rear} - v_{ACSF}) * t_B + (v_{rear} - v_{ACSF})^2 / (2 * a) + v_{ACSF} * t_G ,$$

где:

$v_{rear}$  — фактическая скорость приближающегося транспортного средства или 130 км/ч, в зависимости от того, которая из величин ниже;

$v_{ACSF}$  — фактическая скорость транспортного средства с АФРУ;

a	=	3 м/с <sup>2</sup>	(замедление приближающегося транспортного средства);
t <sub>b</sub>	=	0,4 с	(момент времени после начала маневра по смене полосы, в который начинается замедление приближающегося транспортного средства);
t <sub>G</sub>	=	1 с	(расстояние, оставшееся между транспортными средствами после замедления приближающегося транспортного средства)».

*Приложение 8*

*Пункт 2* изменить следующим образом:

«2. Условия испытаний

Испытания проводят на гладкой сухой асфальтовой или бетонной поверхности, обеспечивающей оптимальное сцепление. Температура окружающей среды должна составлять от 0 °С до 45 °С.

По просьбе изготовителя и с согласия технической службы испытания могут проводиться в отличающихся условиях (в неоптимальных условиях, например на несухой поверхности, при температуре ниже указанной минимальной температуры окружающей среды), при этом требования к рабочим характеристикам по-прежнему выполняются».

*Пункт 3.5.1.2* изменить следующим образом:

«3.5.1.2 Условия испытания выполнены, если:

- a) перемещение в поперечной плоскости в сторону разметки начинается не ранее чем через 1 с после начала процедуры смены полосы;
- b) перемещение транспортного средства в поперечной плоскости для приближения к разметке полосы движения и перемещение в поперечной плоскости, необходимое для завершения маневра по смене полосы, являются одним непрерывным движением;  
[...]
- j) указатель поворота выключается не ранее завершения маневра по смене полосы и не позднее чем через 0,5 с после возобновления работы АФРУ категории В1, если перемещение в поперечной плоскости инициировано автоматически, а переключатель указателя поворота не был полностью включен (фиксированное положение) во время маневра по смене полосы».