



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*****Пятая сессия**

Женева, 10–14 февраля 2020 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления):**Автоматизированная функция рулевого управления****Предложение по дополнениям к поправкам серий 02 и 03
к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого
управления)****Представлено экспертами от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности и Европейской
ассоциации поставщиков автомобильных деталей****

В воспроизведенном ниже тексте, подготовленном экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (ЕСАОД), содержится предложение о внесении поправок в положения Правил № 79 ООН, касающиеся автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) категории В. В его основу положен документ GRVA-04-08. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила Организации Объединенных Наций в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 5.6.2.3, включить новый подпункт 5.6.2.3.1.3 следующего содержания:

«5.6.2.3 Данные о системе

5.6.2.3.1 Вместе с пакетом документации, требуемой в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам, во время официального утверждения типа технической службе должны быть предоставлены следующие данные:

...

5.6.2.3.1.3 Информация о других входных данных, помимо разметки полосы движения (например, пределы дороги, разделение инфраструктуры, окружающее движение, картографические данные), которые система использует для надежного определения конфигурации полосы движения».

Приложение 8, пункты 3.2.4.1 и 3.2.4.2 изменить следующим образом:

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

3.2.4.1 Транспортное средство движется с активированной АФРУ и испытательной скоростью от $V_{smin} + 10$ км/ч до $V_{smin} + 20$ 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 $V_{smax} - 20$ км/ч до $V_{smax} - 10$ км/ч или 130 км/ч в зависимости от того, какое из значений ниже, **и может быть остановлено при подаче оптического предупреждающего сигнала.**

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

3.2.4.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если:

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

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

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

II. Обоснование

A. Приложение 8, пункты 3.2.4.1 и 3.2.4.2, «испытание без отрыва рук от органов рулевого управления»

1. Целью проведения испытания без отрыва рук от органов рулевого управления на низких и высоких скоростях является подтверждение надежного обнаружения отсутствия контакта между руками водителя и рулевым колесом во всем диапазоне скоростей. Для проведения высокоскоростного испытания последовательного включения предупреждающих сигналов, ведущего к отключению системы, требуется более 2 км пути (60 с вождения при скорости 130 км/ч после отрыва рук от органов рулевого управления). Поскольку система уже требовала продемонстрировать соответствие последовательному включению предупреждающих сигналов при проведении испытания на низкой скорости, рекомендуется остановить испытание на высокой скорости после того, как система подаст оптический предупреждающий сигнал, означающий, что она правильно обнаружила отсутствие контакта между руками водителя и рулевым колесом.

B. Пункт 5.6.2.3.1.3

2. Использование других входных данных, помимо разметки полосы движения, в ситуациях, когда разметка полосы движения не может быть обнаружена, не противоречит каким-либо требованиям настоящих Правил и необходимо для оказания водителю надежной помощи в таких часто встречающихся ситуациях (см. примеры ниже). Новый пункт направлен на разъяснение того, что использование альтернативных входных данных разрешается, а предоставление перечня входных данных, используемых вместе с данными о системе, сделает проект более прозрачным.

Рис. 1

Иллюстрации

