



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части**

Семьдесят девятая сессия

Женева, 16–20 февраля 2015 года

Пункт 9 b) предварительной повестки дня

**Оборудование рулевого управления – система удержания
в пределах полосы (СУПП) и системы помощи при парковке (СПП)**

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

**Представлено экспертами от небольшой редакционной группы
по СУПП***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от небольшой редакционной группы по СУПП с целью включить новые определения и соответствующие требования в отношении СУПП в текст Правил № 79 ООН. Он основан на неофициальном документе GRRF-78-05. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Включить новый пункт 2.3.4.2.1 следующего содержания:

"2.3.4.2.1 "система удержания в пределах полосы (СУПП)" означает систему, которая помогает водителю удерживать транспортное средство в пределах выбранной полосы, воздействуя на боковое перемещение транспортного средства".

Включить новые пункты 5.1.6.2–5.1.6.5 следующего содержания:

"5.1.6.2 СУПП должна быть сконструирована таким образом, чтобы не допускать чрезмерное действие рулевого механизма (например, чрезмерный крутящий момент рулевого механизма) с целью сохранить за водителем способность управлять транспортным средством и избегать неожиданного изменения направления движения транспортного средства во время его эксплуатации.

Такое действие завершается постепенным снижением контроля за траекторией движения со стороны СУПП с целью обеспечить простое и надежное управление транспортным средством, как это определено в пункте 5.1.1. Стратегию в отношении постепенного снижения контроля за траекторией движения определяет по своему усмотрению изготовитель транспортного средства.

Рулевое усилие, необходимое водителю для того, чтобы воспрепятствовать контролю за траекторией движения, обеспечиваемому СУПП, не должно превышать значение, указанное в пункте 6.2.4.2 для исправного рулевого управления.

5.1.6.3 Если СУПП временно не доступна, например в силу неблагоприятных погодных условий, данная система четко информирует водителя о своем состоянии, за исключением режима "выключено", например в случае отключения системы. Это исключение не влияет на предусмотренную требованиями подачу предупреждения в случае возникновения в системе сбоя.

5.1.6.4 Транспортное средство может быть оснащено устройством, позволяющим водителю активировать или деактивировать СУПП.

5.1.6.5 СУПП должна включать средство обнаружения того, что водитель, возможно, утратил первичный контроль над транспортным средством (например, путем определения воздействия водителя на рулевое колесо). Такое средство обнаружения должно срабатывать при доступной системе (т.е. находящейся в состоянии готовности воспрепятствовать действию рулевого механизма или в ходе такого воздействия).

В случае обнаружения доступной СУПП утраты водителем первичного контроля над транспортным средством [до момента восстановления первичного контроля со стороны водителя/ побуждая водителя восстановить первичный контроль/ привлечь внимание водителя] одновременно или последовательно должны быть поданы эффективные предупреждающие

сигналы с использованием по крайней мере двух средств из набора имеющихся оптических, акустических и соответствующих тактильных средств".

II. Обоснование

Та часть данного обоснования, которая выделена жирным шрифтом, отражает обсуждение, прошедшее на специальной встрече по СУПП (23–24 октября 2014 года).

1. Вышеуказанные требования были разработаны в ходе обсуждения в рамках небольшой редакционной группы (НРГ) по СУПП.
2. Пункт 2.3.4.2.1 необходим для того, чтобы дать определение СУПП и включить соответствующие требования в настоящие Правила.
3. Пункт 5.1.6.2 о безопасности системы рулевого управления в связи с СУПП: пункт 5.1.6 в нынешних Правилах № 79 ООН предписывает, что СУПП не должна сказываться каким-либо негативным образом на характеристиках основной системы рулевого управления. Однако необходимо дополнительно разъяснить ее безопасность в плане сохранения контроля со стороны водителя и недопущения путаницы.

Предлагаемая формулировка отсылает к существующей формулировке в пункте 5.1.1 Правил № 79 ООН: "Система рулевого управления должна обеспечивать простое и надежное управление транспортным средством на всех скоростях до его максимальной конструктивной скорости". Такая формулировка соответствует намерению, отраженному в нынешнем предложении по СУПП в пункте 5.1.6.2 о постепенном снижении вспомогательного усилия.

Кроме того, эта формулировка позволяет избежать проблему толкования, поскольку содержит ссылку на существующие положения Правил № 79 ООН. В последнем предложении пункта 5.1.6.2 изложены конкретные требования, дополняющие общее требование обеспечить "простое и надежное управление транспортным средством".

4. Пункт 5.1.6.3 необходим для того, чтобы информировать водителя о функциональном состоянии СУПП, когда СУПП не может функционировать, за исключением режима "выключено", например, если эта система выключена.
5. Пункт 5.1.6.4 необходим для того, чтобы водитель мог выбрать вариант деактивации системы. В этом пункте уточняется, что транспортное средство может быть оснащено устройством, позволяющим водителю активировать или деактивировать СУПП.
6. Пункт 5.1.6.5 был согласован в рамках НРС. Транспортное средство должно иметь по крайней мере одно средство для обнаружения того, что водитель не утратил внимание, например путем определения того, что руки водителя находятся на рулевом колесе, поскольку Венская конвенция 1968 года требует, чтобы водитель всегда сохранял первичный контроль над транспортным средством. **Эта формулировка разъясняет, что средство обнаружения того, что водитель возможно утратил первичный контроль над транспортным средством, требуется только тогда, когда система доступна (например, она не находится в режиме "выключено" или не является недоступной, как это определено в пункте 5.1.6.3).**

Специальная группа по СУПП на своем заседании в октябре 2014 года вновь не смогла принять решение по трем вариантам, указанным в квадратных скобках. Группа намерена представить неофициальный документ, в котором будут внесены изменения в этот конкретный пункт и будет поддержан один из трех вариантов, с тем чтобы GRRF на своей семьдесят девятой сессии могла опираться на четкую рекомендацию специальной группы.
