



---

## **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 \*

**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 \*\***

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.

---

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

\*\* 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.



## 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-Н 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 С, на тип дороги, на которой использование АФРУ категории С 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**

### **A. 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.

---