



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности

Сто двадцать первая сессия

Женева, 12–16 апреля 2021 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Предупреждение о присутствии уязвимых участников
дорожного движения в непосредственной близости:**

Правила № 151 ООН (системы индикации мертвой зоны)

Предложение по дополнению 3 к Правилам № 151 ООН (системы индикации мертвой зоны)

**Представлено экспертами от неофициальной рабочей группы
по вопросу предупреждения о присутствии уязвимых участников
дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ)***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от неофициальной рабочей группы по вопросу предупреждения о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ) с целью внесения предложения по поправке к Правилам ООН, касающимся единообразных предписаний для официального утверждения автотранспортных средств в отношении систем индикации мертвой зоны. Изменения к существующему тексту проекта правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила Организации Объединенных Наций в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 5.3.1.4 изменить следующим образом:

«5.3.1.4 СИМЗ должна обеспечивать подачу информационного сигнала в последней точке выдачи информации в случае всех велосипедов, движущихся со скоростью 5–20 км/ч, при боковом расстоянии, разделяющем велосипед и транспортное средство, в 0,9–4,25 м при обстоятельствах, в которых (если водитель автомобиля обычным образом повернет рулевое колесо) может произойти столкновение велосипеда и транспортного средства на расстоянии 0–6 м до переднего правого угла транспортного средства.

Информационный сигнал не должен быть видимым до первой точки выдачи информации. Он должен подаваться между первой точкой выдачи информации и последней точкой выдачи информации.

Система должна также обеспечивать подачу информационного сигнала в том случае, когда велосипед, движущийся со скоростью 5–20 км/ч, находится сбоку на расстоянии 0,25–0,9 м и в продольном направлении располагается между [передним правым углом транспортного средства и точкой, находящейся на расстоянии 1,0 м] позади центра наиболее выступающего вперед переднего колеса, при движении вперед.

Однако подача информационного сигнала не требуется, если относительное продольное расстояние между велосипедом и передним правым углом транспортного средства превышает 30 м в направлении назад или 7 м в направлении вперед».

II. Обоснование

1. На основании дополнения 1 к первоначальному варианту Правил № 151 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25) в пункт 5.3.1.4 были внесены поправки, призванные добавить четкое требование относительно максимального расстояния обнаружения. При этом не ставилось целью исключить из пункта 5.3.1.4 требования в отношении границ подачи информационных сигналов и зоны обнаружения вблизи переднего колеса.

2. Настоящее предложение направлено на уточнение данного момента за счет повторного включения требования в отношении зоны обнаружения вблизи переднего колеса. При этом вопрос о расположении такой зоны обнаружения относительно продольной оси все еще нуждается в проработке.
