



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

##### **Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности**

###### **121-я сессия**

Женева, 12–16 апреля 2021 года

Пункт 4 d) предварительной повестки дня

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

**Правила № 159 ООН (системы информирования  
при трогании с места)**

### **Предложение по поправкам к Правилам № [159] ООН (система информирования при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов)**

#### **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 поправок в новые Правила ООН, касающиеся единообразных предписаний для официального утверждения автотранспортных средств в отношении системы информирования при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов. Изменения к существующему 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 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 повышения эффективности транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункт 5.2.2.3.3 изменить следующим образом:

«5.2.2.3.3 При выполнении поворота принципы обнаружения, применяемые СИТМ, могут соответствующим образом корректироваться. Корректировать работу датчиков в зависимости от угла поворота не требуется. Принципы корректировки методов обнаружения разъясняются в информационной документации, указанной в пункте 6.1. Техническая служба **может производить проверку** работы системы в соответствии с этими принципами».

Пункт 5.5.1 изменить следующим образом:

«5.5 Инициализация системы

5.5.1 Если по истечении времени движения со скоростью свыше 0 км/ч совокупной продолжительностью 15 секунд (~~включая фазы неподвижного состояния~~) СИТМ не была **инициализирована** ~~откалибрована~~, то информация об этом состоянии должна поступать водителю. Эта информация поступает до тех пор, пока система не будет успешно **инициализирована** ~~откалибрована~~».

Пункт 5.8.3 изменить следующим образом:

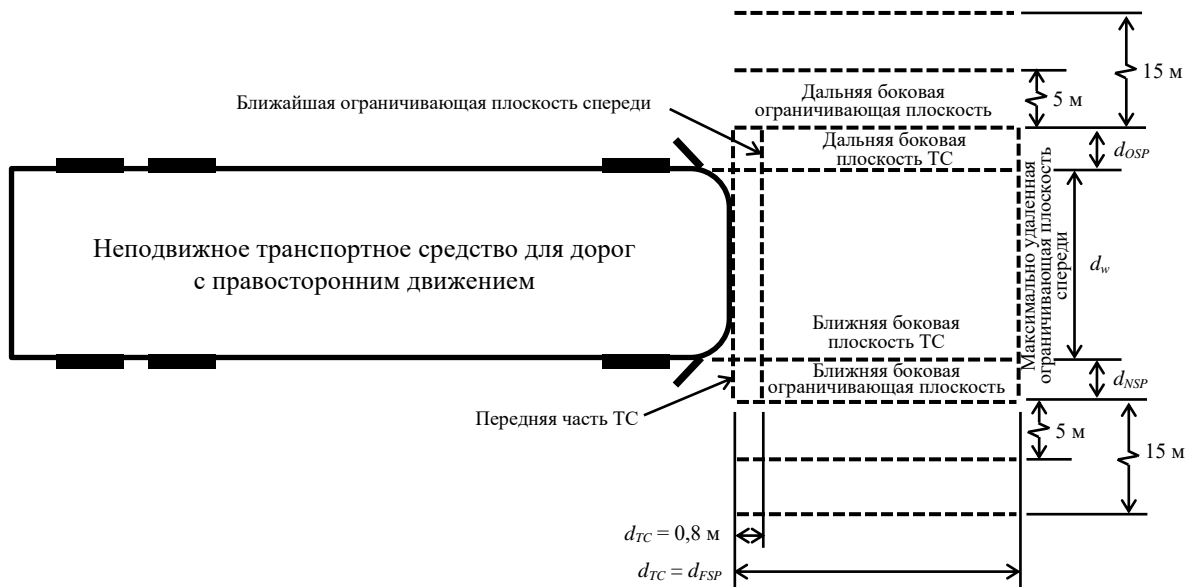
«5.8.3 Сигнал предупреждения о неисправности СИТМ должен включаться при нажатии кнопки включения центрального управления транспортным средством. Это требование не применяется к сигналам предупреждения о ~~его~~ ~~состоянии~~ **неисправности**, отображаемым в общем пространстве ~~с сигналом предупреждения о неисправности~~».

Добавление 1 изменить следующим образом:

### «Добавление 1

Рис. 1

Схема статических испытаний с пересечением



Используются следующие определения:

$d_w$  — ширина транспортного средства;

$d_{25\%}$  — расстояние, соответствующее 25% ширины транспортного средства;

- $d_{NSP}$  расстояние от ближней боковой плоскости транспортного средства до ближней боковой ограничивающей плоскости, установленное на уровне 0,5 м;
- $d_{OSP}$  расстояние от дальней боковой плоскости транспортного средства до дальней боковой ограничивающей плоскости, установленное на уровне 0,5 м;
- $d_{TC}$  расстояние спереди для каждого сценария испытания;
- $d_{FSP}$  расстояние от передней части транспортного средства до максимально удаленной ограничивающей плоскости спереди;
- $d_{LPI}$  расстояние до крайней точки подачи информационного сигнала (LPI).

Таблица 1  
Сценарии статических испытаний с пересечением

Сценарий испытания	Мягкий объект (T)	Расстояние для данного сценария испытания ( $d_{TC}$ )/м	Направление пересечения (c)	Скорость мягкого объекта (v)/км/ч	Расстояние до крайней точки подачи информационного сигнала ( $d_{LPI}$ )/м
1	Пешеход-ребенок	0,8	С ближней стороны	3	$d_{NSP}$
2	Взрослый пешеход	$d_{FSP}$	С ближней стороны	3	$d_{NSP}$
3	Взрослый велосипедист	0,8	С дальней стороны	3	$d_{OSP}$
4	Взрослый велосипедист	$d_{FSP}$	С ближней стороны	5	$d_{NSP}$
5	Взрослый пешеход	0,8	С дальней стороны	5	$d_{OSP}$
6	Пешеход-ребенок	$d_{FSP}$	С дальней стороны	5	$d_{OSP}$

Используются следующие определения:

- $d_{NSP}$  расстояние от ближней боковой плоскости транспортного средства до ближней боковой ограничивающей плоскости, установленное на уровне 0,5 м;
- $d_{OSP}$  расстояние от дальней боковой плоскости транспортного средства до дальней боковой ограничивающей плоскости, установленное на уровне 0,5 м;
- $d_{TC}$  расстояние спереди для каждого сценария испытания;
- $d_{FSP}$  расстояние от передней части транспортного средства до максимально удаленной ограничивающей плоскости спереди
- $d_{LPI}$  расстояние до крайней точки подачи информационного сигнала (LPI)».

## II. Обоснование

1. Обоснование по пункту 5.2.2.3.3: в случае СИТМ основной акцент делается на прямолинейное движение. Поскольку процедура испытаний четко не определена, то данный аспект требований может повлечь за собой проведение чрезмерно большого числа испытаний.
2. Обоснование по пункту 5.5.1: на 14-м совещании УУДНБ было решено — в порядке согласования с Правилами, касающимися АСЭТ, — использовать вместо слова «калибровка» термин «инициализация». В случае СИТМ (и АСЭТ) для инициализации системы требуются конкретные дорожные ситуации.
3. Обоснование по пункту 5.8.3: в пункте 5.8 говорится о сигналах предупреждения о неисправности.
4. Обоснование по добавлению 1: уточнение определений применительно к таблице 1 и рис. 1.