



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

Сто восемьдесят пятая сессия

Женева, 23–25 ноября 2021 года

Пункт 4.7.9 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****Рассмотрение проектов поправок  
к существующим правилам ООН,  
представленных GRSG****Предложение по дополнению 1 к первоначальному  
варианту Правил № 159 ООН (системы информирования  
при трогании с места)****Представлено Рабочей группой по общим предписаниям,  
касающимся безопасности\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности, на ее сто двадцать первой сессии, состоявшейся в апреле 2021 года (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/100, пункт 49). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/6 с дополнениями, содержащимися в документе GRSG-121-10. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в ноябре 2021 года.

---

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



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 СИТМ не была инициализирована, то информация об этом состоянии должна поступать водителю. Эта информация поступает до тех пор, пока система не будет успешно инициализирована».

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 неисправности, отображаемым в общем пространстве».

Пункт 6.4.1 изменить следующим образом:

«6.4.1 При неподвижном транспортном средстве проверяют, соответствуют ли оптические сигналы предупреждения о неисправности требованиям пункта 5.8 выше».

Добавление 1 изменить следующим образом:

## «Добавление 1

Рис. 1

Схема статических испытаний с пересечением



Используются следующие определения:

$d_w$  ширина 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.

Таблица 1  
Сценарии статических испытаний с пересечением

Сценарий испытания	Мягкий объект (Т)	Расстояние для данного сценария испытания ( $d_{TC}$ )/м	Направление пересечения (с)	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)».