

11 July 2016

---

## Соглашение

**О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний\***

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

---

### Добавление 93: Правила № 94

#### Пересмотр 2 – Поправка 4

Поправки серии 03 к Правилам – Дата вступления в силу: 18 июня 2016 года

**Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении защиты водителя и пассажиров в случае лобового столкновения**

Данный документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ ECE/TRANS/WP.29/2015/96.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

---

\* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года.

GE.16-11494 (R) 290716 290716



\* 1 6 1 1 4 9 4 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



*Содержание,*

*Перечень приложений, изменить приложение 4 следующим образом:*

«4 Критерий травмирования головы (НРС) и критерии ускорения головы в течение 3 мс...»

*По всему тексту Правил (включая все приложения) фразу «перезаряжаемая энергоаккумулирующая система (ПЭАС)» исправить следующим образом: «перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)».*

*Пункт 2.3 изменить следующим образом:*

«2.3 "Ширина транспортного средства" означает расстояние между двумя плоскостями, параллельными продольной центральной плоскости (транспортного средства) и касающимися транспортного средства по обеим сторонам от вышеупомянутой плоскости, исключая при этом внешние устройства непрямого обзора, боковые габаритные огни, указатели давления в шинах, указатели поворота, габаритные огни, эластичные брызговики и деформируемую часть боковин шины, расположенную непосредственно над точкой контакта с дорогой».

*Пункты 2.13–2.14 исключить.*

*Пункт 3.1 изменить следующим образом:*

«3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении защиты водителя и пассажиров передних сидений в случае лобового столкновения (испытание с использованием деформируемого барьера со смещенным ударом) представляется изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем».

*Пункт 4.2 изменить следующим образом:*

«4.2 ... (в настоящее время 03, что соответствует поправкам серии 03)...».

*Пункт 5.2.1.2 изменить следующим образом:*

«5.2.1.2 Значения критериев травмирования шеи (NIC) не должны превышать...»

*Пункт 5.2.1.4 изменить следующим образом:*

«5.2.1.4 Величина критерия сжатия грудной клетки (ThCC) не должна превышать 42 мм;».

*Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:*

«5.2.2 После проведения испытания остаточное смещение рулевого колеса, измеряемое в центре ступицы рулевого колеса, не должно превышать 80 мм в вертикальном направлении вверх и 100 мм в горизонтальном направлении назад».

*Пункт 7.1 изменить следующим образом:*

«7.1 Любое изменение конструкции, количества передних мест, обшивки, внутреннего оборудования и расположения органов управления транспортного средства, а также механических частей, которое мо-

жет влиять на энергопоглощающую способность передней части транспортного средства, доводится до сведения органа по официальному утверждению типа, предоставляющего официальное утверждение. В этом случае орган по официальному утверждению типа может:».

*Пункт 7.1.2.2* изменить следующим образом:

«7.1.2.2 Если модификации касаются только внутреннего оборудования, масса не увеличивается более чем на 8% и число передних сидений, первоначально установленных на транспортном средстве, остается неизменным, то проводят:».

*Пункт 11.9* изменить следующим образом:

«11.9 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок серии 01 к настоящим Правилам, для транспортных средств, которые не затронуты поправками серии 02».

*Включить новые пункты 11.11–11.15* следующего содержания:

«11.11 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официального утверждения ООН на основании настоящих Правил с поправками серии 03.

11.12 Начиная с 1 сентября 2018 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в отношении тех типов транспортных средств, которые соответствуют требованиям настоящих Правил с поправками серии 03.

11.13 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений на существующие типы, выданных на основании предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.

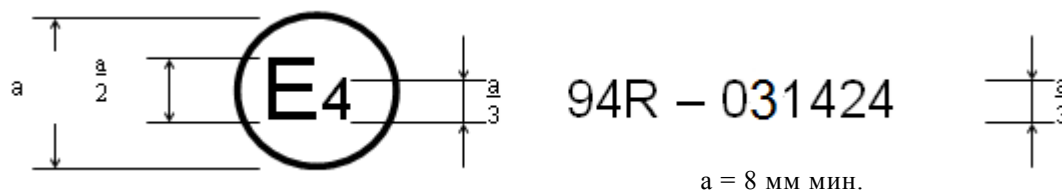
11.14 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения, предоставленные на основании поправок серии 01 к настоящим Правилам до 23 июня 2013 или 2014 года, как предусмотрено пунктом 11.5 выше.

11.15 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам, предоставленные до 1 сентября 2018 года».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Образец А

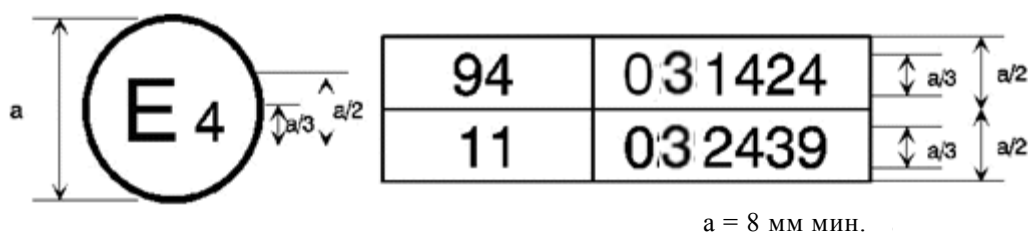
(см. пункт 4.4 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения ... под номером официального утверждения 031424. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с положениями Правил № 94 с поправками серии 03.

Образец В

(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 94 включали поправки серии 03, а Правила № 11 – поправки серии 03».

Приложение 3

Пункт 1.4.3.1 изменить следующим образом:

«1.4.3.1 Положение рулевого колеса

Рулевое колесо, если оно регулируемое, устанавливается в обычное положение, указанное изготовителем, или – при отсутствии конкретной рекомендации изготовителя – в среднее положение диапазона(ов) его регулировки. В конце разгона руль отпускают, причем положение спиц рулевого колеса должно соответствовать положению, указанному изготовителем для движения транспортного средства по прямой».

Пункт 1.4.3.3 изменить следующим образом:

«1.4.3.3 Рычаг переключения скоростей

Рычаг переключения скоростей должен находиться в нейтральном положении. Если транспортное средство приводится в движение

своим двигателем, то уровень переключения передач определяется изготовителем».

*Пункт 1.4.3.10* изменить следующим образом:

«1.4.3.10 Подголовники

Регулируемые по высоте подголовники устанавливаются в надлежащем положении, определенном изготовителем. При отсутствии конкретной рекомендации изготовителя подголовник устанавливается в максимальном верхнем положении».

*Пункт 2.1.1 и сноску 1* изменить следующим образом:

«2.1.1 В соответствии с условиями, изложенными в приложении 5, на каждое боковое переднее сиденье устанавливается мужской манекен 50-го перцентиля<sup>1</sup>, оснащенный голеностопным шарниром с углом смещения 45°, который соответствует спецификациям манекена "Гибрид III" и отвечает требованиям по регулировке. Голеностопный шарнир манекена должен быть сертифицирован в соответствии с процедурами, изложенными в приложении 10.

<sup>1</sup> Технические характеристики и подробные чертежи манекена "Гибрид III", основные размеры которого соответствуют 50-му перцентилю лиц мужского пола Соединенных Штатов Америки, а также предписания в отношении его регулировки для данного испытания переданы на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций и могут быть получены для ознакомления по запросу в секретариате Европейской экономической комиссии, Дворец Наций, Женева, Швейцария.

*Приложение 4*

*Заголовок* изменить следующим образом:

**«Критерий травмирования головы (НРС) и критерии ускорения головы в течение 3 мс»**

*Пункты 1–1.1* изменить следующим образом:

«1. Критерий травмирования головы (НРС<sub>36</sub>)

1.1 Критерий травмирования головы (НРС<sub>36</sub>) считается выполненным, если во время испытания не происходит контакта муляжа головы с каким-либо элементом конструкции транспортного средства».

*Пункты 2–2.1* изменить следующим образом:

«2. Критерии травмирования шеи

2.1 Эти критерии определяются осевым сжимающим усилием, осевым растягивающим усилием и сдвигающим усилием в направлении спереди назад в месте сочленения головы и шеи, выраженными в кН и измеряемыми в соответствии с пунктом 5.2.2 приложения 3 с учетом продолжительности действия этих усилий в мс».

*Приложение 5*

*Пункт 2.4.3.2* изменить следующим образом:

«2.4.3.2 Угол таза

В соответствии с рис. 78051-532, на который делается ссылка в части 572 и на котором изображен измеритель угла таза (GM), вставляемый в отверстие испытательного манекена для определения точки "Н", угол, измеренный по отношению к горизонтальной плоскости на плоской поверхности измерителя длиной 76,2 мм (3 дюйма) должен составлять  $22,5 \pm 2,5^\circ$ ».

*Пункт 2.6.1* изменить следующим образом:

«2.6.1 Ступня правой ноги испытательного манекена-водителя должна опираться на ненажатую педаль акселератора, причем пятка своей крайней задней точкой должна опираться на поверхность пола в плоскости педали. Если эту ступню невозможно поставить на педаль акселератора, она должна располагаться перпендикулярно большеберцовой кости и быть выдвинута как можно дальше в направлении осевой линии педали, причем пятка своей крайней задней точкой должна опираться на поверхность пола. Пятка левой ступни должна помещаться как можно дальше вперед и опираться на скошенную часть пола. Левая ступня должна располагаться, насколько это возможно, плашмя на наклонной доске для ног водителя. Продольная осевая линия левой ступни должна располагаться, насколько это возможно, параллельно продольной осевой линии транспортного средства. В случае транспортных средств, оснащенных опорой для ног, необходимо предусмотреть возможность установки левой ступни на эту опору. В таком случае положение левой ступни определяется положением опоры для ног».

*Пункт 2.8* изменить следующим образом:

«2.8 Температура манекена и системы измерительных приборов должна быть стабилизирована до испытания и, насколько это возможно, должна поддерживаться в пределах  $19-22,2^\circ\text{C}$ ».

*Пункт 3* изменить следующим образом:

«3. Жилет манекена устанавливают в надлежащее положение таким образом, чтобы отверстие для крепежного болта нижней скобы шейного элемента и рабочее отверстие жилета были совмещены. После установки испытательного манекена в предписываемое сидячее положение, отвечающее соответствующим требованиям пунктов 2.1–2.6 и 3.1–3.6 выше, пристегнуть испытательный манекен ремнем безопасности и защелкнуть замок. Лямки ремней безопасности должны быть соответствующим образом натянуты. Лямку ремня, приходящуюся на верхнюю часть туловища, вытянуть из удерживающего устройства в горизонтальном направлении в положении, соответствующем центру манекена, а затем отпустить, позволив ей вернуться в исходное положение; эту операцию повторить четыре раза. Плечевая часть ремня должна находиться в зоне, где она не может соскользнуть с плеча, и не должна касаться шейного элемента. Для мужского манекена "Гибрид III" 50-го перцентиля траектория расположения ремня безопасности должна быть тако-

вой, чтобы ремень не заслонял полностью отверстие на внешней стороне жилета манекена. К поясной части ремня безопасности приложить растягивающее усилие в пределах 9–18 Н. Если система ремней безопасности оснащена устройством ослабления напряжения, то ремень, облегающий верхнюю часть туловища, максимально ослабить, как это рекомендовано изготовителем для нормального использования в руководстве по эксплуатации автомобиля. Если система ремней безопасности не оснащена устройством ослабления напряжения, то излишнюю слабину в плечевом ремне устраняют с помощью втягивающего устройства, создающего соответствующее усилие перемотки.

В случае если ремень безопасности и крепления ремней расположены таким образом, что траектория расположения ремня безопасности не соответствует вышеустановленному требованию, допускается ручная регулировка ремня безопасности и его закрепление в нужном положении при помощи ленты».

*Приложение 8*

*Пункты 4–4.3* исключить.

*Пункты 5–6*, изменить нумерацию на 4–5.

---