



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
18 March 2024
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Семьдесят пятая сессия

Женева, 27–31 мая 2024 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Глобальные технические правила № 14 ООН

(боковой удар о столб)

**Предложение по поправке 1 к Глобальным техническим
правилам № 14 ООН (боковой удар о столб)**

Представлено экспертом от Нидерландов* **

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Нидерландов с целью обновить ссылки на объемный механизм определения точки «Н» и процедуру его калибровки, которые были пересмотрены и включены в Общую резолюцию № 1 (ОР.1). Изменения к нынешнему тексту Глобальных технических правил № 14 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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

Приложение 2, пункты 6.12.2 и 6.13 изменить следующим образом:

- «6.12.2 если механизм 3-D «Н» не скользит назад, то применяют нижеследующую процедуру. Механизм 3-D «Н» отодвигают назад за счет использования горизонтальной задней нагрузки, прилагаемой к коленному Т-образному шарниру, до тех пор, пока задняя часть механизма не войдет в соприкосновение со спинкой сиденья (см. рис. 3-2 в ~~приложении 3~~ **А.2 в добавлении 6 к Общей резолюции № 1 (ОР.1)**).
- 6.13 К задней части и основанию механизма 3-D «Н» на пересечении кругового сектора бедра и кожуха Т-образного шарнира прилагают нагрузку в 100 ± 10 Н. Это усилие должно быть все время направлено вдоль линии, проходящей через вышеуказанное пересечение до точки, находящейся чуть выше кожуха кронштейна бедра (см. рис. 3-2 в ~~приложении 3~~ **А.2 в добавлении 6 к Общей резолюции № 1 (ОР.1)**). Затем спинку механизма осторожно возвращают назад до соприкосновения со спинкой сиденья. Оставшуюся процедуру необходимо проводить с осторожностью, с тем чтобы не допустить соскальзывания механизма 3-D «Н» вперед».

Приложение 3 изменить следующим образом:

«Приложение 3

Описание объемного механизма определения точки Н (механизма 3-D Н)

Объемный механизм определения точки Н описан в добавлении 6 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) (документ ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); см. <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>»

II. Обоснование

Технические требования к объемному механизму определения точки Н (механизму 3-D «Н») были обновлены и перенесены в ОР.1. Была также добавлена процедура калибровки, с тем чтобы механизм 3-D «Н», используемый для проведения всех испытаний в контексте правил ООН и глобальных технических правил ООН, соответствовал всем правилам и обеспечивал получение последовательных результатов испытаний согласно всем правилам.