|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/2024/32 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  22 December 2023  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Сто девяносто вторая сессия**

Женева, 5–8 марта 2024 года

Пункт 17.7 предварительной повестки дня

**Ход разработки новых ГТП ООН и поправок**

**к введенным ГТП ООН:**

**ГТП №№ 6 (безопасные стекловые материалы),**

**7 (подголовники) и 14 (боковой удар о столб) ООН**

Запрос о разрешении на разработку поправок   
к ГТП №№ 6, 7 и 14 ООН с целью исключения ссылок   
на объемный механизм определения точки Н

Передано представителем Нидерландов[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был передан представителем Нидерландов для корректировки положений глобальных технических правил №№ 6, 7 и 14 ООН   
(ГТП ООН) с учетом технического прогресса в целях исключения ссылок на объемный механизм определения точки Н и внесения его чертежей и технических требований к ней в Общую резолюцию № 1. В его основу положен неофициальный документ   
GRSP-74-37, распространенный и одобренный на семьдесят четвертой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Этот текст представлен WP.29 и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (AC.3) для рассмотрения на их сессиях в марте 2024 года.

I. Цель

1. Цель настоящего предложения заключается в разработке в рамках Соглашения 1998 года поправки к глобальным техническим правилам (ГТП) №№ 6 (безопасные стекловые материалы), 7 (подголовники) и 14 (боковой удар о столб) ООН с целью исключения ссылок на объемный механизм определения точки Н и внесения его чертежей и технических требований к нему в Общую резолюцию № 1 соглашений   
1958 и 1998 годов.

II. Справочная информация

1. Использование объемного механизма (3-D) определения точки H предусмотрено в некоторых правилах и ГТП ООН для проверки исходной точки положения для сидений (ИТПС, точки R) и угла наклона туловища для сидений либо для обозначения точки H и угла наклона туловища, с тем чтобы, например, установить манекен (AИУ) в определенное положение. В зависимости от времени разработки этих правил процедура измерения, способ установки и вариант механизма 3-D Н, подлежащие использованию, не совпадают в этих правилах и иногда относятся к вариантам механизма 3-D Н, которые уже не существуют или не могут быть откалиброваны в соответствии с протоколом, на который делаются ссылки.

2. И наконец, эксперт от Нидерландов предлагает включить в ОР.1 новое добавление 6, касающееся положений о технических требованиях к механизму 3-D H и процедуре его калибровки, а также процедуры определения точки Н и фактического угла наклона туловища для сидений в автотранспортных средствах и предназначенное для применения во всех правилах ООН и ГТП ООН, на которые сделаны ссылки.

III. Предложение по поправкам

A. Изложение технических соображений и обоснование

a) Справочная информация

1. В действующих правилах и ГТП ООН делаются ссылки либо на ISO 6549:1980, либо на ISO 6549:1999, ISO 6549, без последующих ссылок на соответствующий вариант или различные пересмотры CР.3 (правила ООН) в контексте механизма 3-D H.

2. В действующих правилах и ГТП ООН либо предусмотрена процедура измерения, установленная в самих правилах для определения точки Н и угла наклона туловища, либо содержится ссылка на соответствующий стандарт ИСО, СР.3, либо не указана конкретная процедура измерения.

3. В действующих правилах и ГТП ООН зачастую не предусмотрены четкие инструкции в отношении способов установки голени и бедра механизма 3-D Н при измерении точки H.

4. Существует несколько процедур калибровки механизма 3-D H.

b) Причины обеспокоенности

1. Неясность в отношении варианта механизма 3-D Н, подлежащего использованию.

2. Ссылка на устаревшие технические требования к механизму 3-D Н, который уже в течение многих лет недоступен на рынке.

3. Различие между общепринятой практикой и устаревшими процедурами и техническими требованиями.

4. Неясность в отношении приемлемых допусков в случае калибровки   
механизма 3-D Н.

c) Обоснование предложения

1. Добавление 6 к ОР.1 будет включать технические требования и процедуру калибровки в контексте механизма 3-D Н, а также процедуру определения точки Н и фактического угла наклона туловища для сидений в автотранспортных средствах.

2. Предложение о включении в ГТП №№ 6, 7 и 14 ссылок на ОР.1 вместо нынешних непоследовательных и неполных ссылок на технические требования и процедуру измерения в контексте механизма 3-D H.

B. Предлагаемые поправки

Ниже приведен общий обзор предлагаемых поправок.

ГТП № 6 ООН (безопасные стекловые материалы):

*Пункт 3.13.2* изменить следующим образом:

«3.13.2 Точка “H” означает центр шарнирного сочленения туловища и бедра ~~объемного~~ механизма **3-D** ~~для определения точки~~ Н, установленного на сиденье транспортного средства. ~~Объемный~~ **М**~~м~~еханизм **3-D**   
~~для определения точки~~ Н соответствует механизму, описанному в ~~стандарте 6549 ИСО~~ **добавлении 6 к ОР.1**. Координаты точки Н определяются по отношению к исходным точкам отсчета, определенным изготовителем транспортного средства, в трехмерной системе, соответствующей ~~стандарту 4130 ИСО~~ **добавлению 6 к ОР.1**».

ГТП № 7 ООН (подголовники):

*По всему тексту документа* заменить:

«Приложение 10», «Приложение 11» и «Приложение 12»

на

«**Добавление 6 к ОР.1**».

*Исключить*: Приложения 10, 11, 12.

ГТП № 14 ООН (боковой удар о столб):

*Нынешний текст* *пунктов 106–108 главы 12* изложен в следующем виде:

«106. “Процедура определения точки Н и фактического угла наклона туловища” была переработана на основе процедур определения точки Н и фактического угла наклона туловища, используемых в ГТП № 7,   
а также в Правилах № 94 и Правилах № 95. Требования в отношении угла спинки сиденья были приведены в соответствие с требованиями проекта стандарта ISO/DIS 17949:2012.

107. Механизм определения точки Н (механизм 3-D H), который в соответствии с требованиями необходимо использовать для определения точки Н и фактического угла наклона туловища, соответствует механизму, указанному в стандарте SAE J826 1995. Этот механизм соответствует механизму 3-D H, указанному в ГТП № 7, и механизму, описанному в стандарте ISO 6549:1999.

108. В предварительном порядке был рассмотрен вопрос о включении технических требований, в том числе более подробной информации   
о допусках в отношении механизма 3-D H, в добавление к Общей резолюции (об инструментах испытаний). Вместе с тем было решено,   
что вопрос о технических требованиях относительно допусков усовершенствованного механизма 3-D H не относится к кругу ведения неофициальной рабочей группы и будет представлять интерес с точки зрения других ГТП, а также целого ряда правил».

Предстоит подготовить новый раздел «I», включающий новый пункт 156 с разъяснением причин внесения новых ссылок на добавление 6 к ОР.1.

*По всему тексту документа* заменить:

«Приложение 3»

на

«**Добавление 6 к ОР.1**».

*Исключить:* Приложение 3.

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)