|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General22 February 2019RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 13–17 мая 2019 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**Правил № 17 ООН (прочность сидений)**

 Предложение по поправкам серии 10 к Правилам № 17 ООН (прочность сидений)

 Представлено экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) в целях внесения изменений в динамический вариант проекта поправок серии 10, представленный экспертами от Японии и Европейской комиссии (ECE/TRANS/GRSP/2018/34). В его основу положен неофициальный документ GRSP-64-44, представленный в ходе шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к документу ECE/TRANS/GRSP/2018/34 выделены жирным шрифтом или зачеркиванием.

 I. Предложение

*Пункт 2.28* изменить следующим образом:

«2.28 "Отскок" означает ~~возвращение головы назад в исходное положение после соприкосновения с подголовником.~~ **движение головы после выхода из контакта с подголовником, временами превышающее
T-HRC(end)**».

*Включить новый пункт 2.30* следующего содержания:

«2.30 **"боковой выступ-поддержка" означает регулируемые элементы сиденья по бокам подушки сиденья и/или спинки сиденья для ограничения бокового перемещения водителя и пассажиров**».

*Пункт 5.9.2* изменить следующим образом:

«**5.9.2 Критерии оценки**

**Каждый подголовник должен ограничивать перемещение головы и шеи в следующих пределах.**

 Таблица 1
Критерии травмирования

|  |  |
| --- | --- |
|  | *~~AIS1+: значение 50%~~**~~<Эквивалентность>~~**~~WAD2+: значение 82,9%~~* |
| **~~IV-КТШ=1,1~~** |
| КШТ макс. | **28 м²/с²** |
| Верхний шейный отдел | ~~FX (назад)~~**FX+ верхний отдел** | **790 Н** |
| **MY +/- верхний отдел**  | **37,8 Нм** |
| Нижний шейный отдел | ~~FX (назад)~~**FX - нижний отдел** | **790 Н** |
| **MY+/- нижний отдел** | **37,8 Нм** |

*Примечание*: Без учета замера значений FX на этапе отскока (исключается), которые могут быть как отрицательными, так и положительными».

*Пункты 4.2.1.3 и 4.2.1.4 приложения 14* изменить следующим образом:

«4.2.1.3 ~~T-[HRC]~~~~(end)~~ Определение **T(end)**

 Под ~~T-[HRC]~~~~(end)~~ **T(end)** понимают момент времени, когда сигнал ускорения салазок после его фильтрации по КЧХ60 впервые составляет < 0 g.

4.2.1.4 Определение временно́го интервала

 Применительно к полосе импульсного ускорения салазок временно́й интервал записывают как dT = ~~T-[HRC]~~~~(end)~~ **T(end)** − T0».

 II. Обоснование

1. КСАОД считает, что GRSP следует выбирать пределы риска травматизма не только на основе представленных кривых риска травматизма, но рассмотреть также техническую осуществимость с учетом вариативности измерений, выполненных при помощи инструмента, которым служит биомеханический манекен для испытания на удар сзади (BioRID).

2. Обоснование КСАОД было представлено в неофициальном документе
GRSP-64-44 на сессии GRSP в декабре 2018 года с использованием результатов испытания манекена BioRID II на повторяемость и воспроизводимость, представленных в документе неофициальной рабочей группы GTR-16-02 HIS.

3. КСАОД также внесла изменения в определение T(end), который отличается от Т-HRC(end).

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) 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)