



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/41  
23 July 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств

Рабочая группа по пассивной безопасности

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ПЕРВОЙ СЕССИИ  
(Женева, 7-11 мая 2007 года)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

|   | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---|---------------|-------------|
| I. УЧАСТНИКИ.....   | 1             | 6           |
| II. ЗАЩИТА ПЕШЕХОДОВ (пункт 2 повестки дня) .....   | 3 - 10        | 6           |
| A. Проект глобальных технических правил (гтп),<br>касающихся безопасности пешеходов (пункт 2.1<br>повестки дня) ..... | 3 - 10        | 6           |

**СОДЕРЖАНИЕ** (продолжение)

|  | <i>Пункты</i>  | <i>Стр.</i> |
|--|----------------|-------------|
| 1. Ударный элемент в виде гибкой модели ноги (пункт 2.1.1 повестки дня) .....  | 3              | 6           |
| 2. Предложение в отношении глобальных технических правил (гтп) (пункт 2.1.2 повестки дня) .....  | 4              | 7           |
| 3. Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил (пункт 2.1.3 повестки дня).....   | 5              | 7           |
| <b>III. ПОДГОЛОВНИКИ (пункт 3 повестки дня).....</b>   | <b>11 - 20</b> | <b>9</b>    |
| <b>A. Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся подголовников (пункт 3.1 повестки дня).....</b>                                       | <b>11 - 20</b> | <b>9</b>    |
| 1. Предложение в отношении глобальных технических правил (гтп) (пункт 3.1.1 повестки дня) .....  | 11 - 19        | 9           |
| 2. Доклад о ходе работы (пункт 3.1.2 повестки дня) .....   | 20             | 11          |
| <b>IV. ДВЕРНЫЕ ЗАМКИ И ЭЛЕМЕНТЫ КРЕПЛЕНИЯ ДВЕРЕЙ) (пункт 4 повестки дня).....</b>  | <b>21 - 23</b> | <b>12</b>   |
| <b>A. Глобальные технические правила № 1 (пункт 4.1 повестки дня).....</b>   | <b>21 - 23</b> | <b>12</b>   |
| 1. Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил № 1 (пункт 4.1.1 повестки дня).....                                     | 21 - 23        | 12          |
| <b>V. БОКОВОЙ УДАР (пункт 5 повестки дня).....</b>   | <b>24</b>      | <b>12</b>   |
| <b>A. Обмен мнениями по вопросу о боковом ударе (пункт 5.1 повестки дня) .....</b>   | <b>24</b>      | <b>12</b>   |
| <b>VI. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, РАБОТАЮЩИЕ НА ВОДОРОДЕ И ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ - ПОДГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ (ТСВТЭ-ПБ) (пункт 6 повестки дня) .....</b> | <b>25 - 26</b> | <b>13</b>   |

**СОДЕРЖАНИЕ** (продолжение)

|   | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---|---------------|-------------|
| A. Подгруппа по безопасности (ТСВТЭ-ПБ)<br>(пункт 6.1 повестки дня).....  | 25 - 26       | 13          |
| VII. ПРАВИЛА № 11 (замки и петли дверей)<br>(пункт 7 повестки дня) .....  | 27            | 13          |
| A. Согласование с гтп № 1 (пункт 7.1 повестки дня).....   | 27            | 13          |
| VIII. ПРАВИЛА № 14 (крепления ремней безопасности)<br>(пункт 8 повестки дня) .....                                  | 28 - 33       | 14          |
| A. Крепления ISOFIX (пункт 8.1 повестки дня) .....  | 28 - 30       | 14          |
| B. Обязательная установка креплений ремней<br>безопасности для автобусов класса II<br>(пункт 8.2 повестки дня)..... | 31 - 33       | 14          |
| IX. ПРАВИЛА № 16 (ремни безопасности)<br>(пункт 9 повестки дня) .....   | 34 - 37       | 15          |
| A. Предложение по проекту поправок<br>(пункт 9.1 повестки дня).....   | 34            | 15          |
| B. Обязательная установка ремней<br>безопасности для автобусов класса II<br>(пункт 9.2 повестки дня).....           | 35            | 16          |
| C. Карточка сообщения (пункт 9.3 повестки дня).....   | 36 - 37       | 16          |
| X. ПРАВИЛА № 29 (кабины грузовых транспортных<br>средств) (пункт 10 повестки дня).....                              | 38 - 42       | 16          |
| A. Предложение по проекту поправок<br>серии 03 (пункт 10.1 повестки дня).....                                       | 38 - 42       | 16          |
| XI. ПРАВИЛА № 44 (детские удерживающие системы)<br>(пункт 11 повестки дня) .....                                    | 43 - 48       | 17          |
| A. Предложение по проекту поправок<br>(пункт 11.1 повестки дня).....  | 43 - 48       | 17          |
| XII. ПРОЕКТ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЧЕХЛОВ<br>СИДЕНИЙ<br>(пункт 12 повестки дня) .....                                   | 49            | 19          |

## СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

|  | <i>Пункты</i>  | <i>Стр.</i> |
|--|----------------|-------------|
| А. Предложение в отношении новых правил, касающихся дополнительных или сменных чехлов сидений (пункт 12.1 повестки дня)..... | 49             | 19          |
| <b>XIII. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯХ (пункт 13 повестки дня) .....</b>                   | <b>50</b>      | <b>20</b>   |
| А. Проекты поправок к Правилам № 14 и 16 (пункт 13.1 повестки дня).....  | 50             | 20          |
| <b>XIV. ПРАВИЛА № 17 (прочность сидений) (пункт 14 повестки дня) .....</b>   | <b>51 - 52</b> | <b>20</b>   |
| А. Предложение по проекту поправок к Правилам (пункт 14.1 повестки дня).....   | 51 - 52        | 20          |
| <b>XV. ПРАВИЛА № 80 (прочность сидений) (пункт 15 повестки дня) .....</b>  | <b>53</b>      | <b>21</b>   |
| А. Предложение по проекту поправок (пункт 15.1 повестки дня).....  | 53             | 21          |
| <b>XVI. ПРАВИЛА № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня) .....</b>  | <b>54 - 56</b> | <b>21</b>   |
| А. Ускорение головы (пункт 16.1 повестки дня) .....  | 54             | 21          |
| В. Предложение по проекту исправления (пункт 16.2 повестки дня).....   | 55 - 56        | 21          |
| <b>XVII. ПРАВИЛА № 95 (боковое столкновение) (пункт 17 повестки дня) .....</b>   | <b>57</b>      | <b>22</b>   |
| А. Предложение по проекту исправления (пункт 17.1 повестки дня).....   | 57             | 22          |
| <b>XVIII. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ (пункт 18 повестки дня) .....</b>   | <b>58 - 63</b> | <b>22</b>   |
| А. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт 18.1 повестки дня).....                                   | 58             | 22          |

**СОДЕРЖАНИЕ** (продолжение)

|   | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---|---------------|-------------|
| В. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт 18.2 повестки дня).....              | 59            | 23          |
| С. Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах (пункт 18.3 повестки дня).....             | 60            | 23          |
| Д. Безопасность на борту спальных междугородных автобусов (пункт 18.4 повестки дня).....  | 61 - 63       | 23          |
| XIX. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 19 повестки дня).....  | 64 - 66       | 24          |
| А. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности (пункт 19.1 повестки дня)..... | 64            | 24          |
| В. Наезд сзади (оценка) (пункт 19.2 повестки дня).....  | 65            | 24          |
| С. Совместимость условий проведения испытаний на столкновение с препятствием (пункт 19.3 повестки дня).....                       | 66            | 24          |
| XX. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ .....   | 67            | 24          |

**Приложения**

|  |    |
|--|----|
| I. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии без условного обозначения (GRSP-41-...) .....                           | 25 |
| II. Поправки к проекту гтп по защите пешеходов, принятые GRSP на ее сорок первой сессии на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2..... | 29 |

**Добавление\***

Заключительный доклад о разработке глобальных технических правил, касающихся безопасности пешеходов, который был принят GRSP на ее сорок первой сессии на основе документа GRSP-41-28-Rev.1

---

\* Добавление будет издано отдельно под условным обозначением ECE/TRANS/WP.29/GRSP/41/Add.1.

## I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою сорок первую сессию 7 (вторая половина дня) - 11 (только первая половина дня) мая 2007 года под председательством г-жи С. Мейерсон (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Венгрии, Германии, Индии, Италии, Испании, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики, Японии. В ее работе участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной организации потребительских союзов (МОПС) и Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ).

2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, указаны в приложении I к настоящему докладу.

## II. ЗАЩИТА ПЕШЕХОДОВ (пункт 2 повестки дня)

### A. Проект глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов (пункт 2.1 повестки дня)

#### 1. Ударный элемент в виде гибкой модели ноги (пункт 2.1.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2; неофициальный документ № GRSP-41-09, указанный в приложении I к настоящему докладу

3. Эксперт от Японии выступил с сообщением (GRSP-41-09) о прогрессе, достигнутом группой по технической оценке ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (Flex - ГТО). Председатель отметил, что группа Flex - ГТО является подгруппой в рамках неофициальной рабочей группы по гтп, касающимся защиты пешеходов, и, когда эти гтп будут приняты, Японии нужно будет запросить разрешения АС.3 на продолжение работы подгруппы Flex - ГТО.

**2. Предложение в отношении глобальных технических правил (гтп)  
(пункт 2.1.2 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2; неофициальный документ № GRSP-41-19, указанный в приложении I к настоящему докладу

4. С учетом решений, принятых в ходе майской сессии 2006 года, GRSP решила возобновить рассмотрение проекта гтп на основе документа GRSP-41-19, представленного Японией.

**3. Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил (гтп) (пункт 2.1.3 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7; неофициальные документы № GRSP-41-07, GRSP-41-08, GRSP-41-14, GRSP-41-15, GRSP-41-28 и Rev.1, GRSP-41-29, GRSP-41-32, GRSP-41-33, Rev.1 и 2, указанные в приложении I к настоящему докладу

5. В контексте вопроса об области применения гтп эксперт от МОПАП представил документ GRSP-41-07. Он отметил, что МОПАП решила расширить диапазон, включив в него пассажирские транспортные средства массой 2 500-3 500 кг, ввиду растущего числа таких транспортных средств на рынке во всем мире, но выразила сомнение относительно целесообразности расширения сферы охвата с 3 500 кг до 4 500 кг, поскольку в Европе и Японии число транспортных средств в этом диапазоне незначительно. Учитывая невозможность разработки критерия, который позволял бы проводить разграничение между различными формами транспортных средств, он заявил, что широко распространенным критерием остается полная масса транспортного средства. Он признал, что требуется тщательно изучить некоторые особые случаи, такие, как "транспортные средства с высоко расположенной передней частью" (ТСВП) и "транспортные средства с плоской передней частью" (ТСПП). Эксперт от ЕК представил документ GRSP-41-15, содержащий предложение относительно использования дополнительных мер безопасности, таких, как применение усилителя тормозов, которые могли бы повысить эффективность защиты пешеходов. Кроме того, он указал на документ GRSP-41-14, в котором предлагается критерий для исключения грузовых транспортных средств с передней частью, расположенной в основном вертикально (транспортные средства категории 2). Эксперт от Японии представил аналогичное предложение (GRSP-41-29), но в качестве контрольной точки в нем предлагается самая задняя точка Н переднего сиденья.

6. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представила документ GRSP-41-32. Она указала на документ, представленный на последней сессии АС.3 (WP.29-141-25), который имел аналогичное содержание, но был дополнен окончательными результатами исследований, проведенных в ее стране в отношении испытаний на удар с использованием модели ноги в целях подтверждения обоснованности расширения сферы применения. В связи с этим она поддержала предложение об ограничении сферы применения гтп всеми транспортными средствами полной массой не более 4 500 кг.

7. В свете текущего этапа II реализации соответствующей директивы Европейского союза (ЕС) о защите пешеходов эксперт от ЕК заявил, что окончательное решение по этому вопросу будет принято Европейским союзом после завершения внутренней процедуры утверждения.

8. После состоявшихся дискуссий эксперты от ЕК, Соединенных Штатов Америки и Японии представили документы GRSP-41-33, Rev.1 и Rev.2, нацеленные на слияние различных предложений по вопросу о применимости гтп. В отношении преамбулы эксперт от МОПАП выразил мнение о необходимости установления надлежащего переходного периода для тех находящихся в эксплуатации транспортных средств, исключенных из сферы применения существующих национальных или региональных предписаний, которые теперь будут охватываться правилами. Италия и Франция поддержали это мнение и выразили озабоченность по поводу того, что исключение транспортных средств с плоской передней частью может привести к рыночным перекосам, если к транспортным средствам категории 1-1 не будет применяться аналогичный подход.

9. GRSP достигла договоренности по документу GRSP-41-33-Rev.2 в отношении области применения гтп и оговорок Соединенного Королевства и Нидерландов, касающихся массы и скорости движения ударного механизма в виде модели головы ребенка. GRSP рассмотрела также остающиеся вопросы в документе GRSP-41-08. GRSP рекомендовала включить их в документ GRSP-41-19. Эксперт от Соединенных Штатов Америки пояснила, что вопрос о документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7 надлежит считать урегулированным, и объявила, что обновленная информация с анализом затрат и выгод будет направлена в секретариат в кратчайшие возможные сроки, с тем чтобы ее можно было включить в преамбулу гтп.

10. Завершая дискуссию, GRSP решила рекомендовать документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2 с поправками, указанными в Приложении II к настоящему докладу. GRSP также рассмотрела и решила рекомендовать заключительный доклад (GRSP-41-28-Rev.1) о разработке гтп, который приводится в



добавлении к настоящему докладу (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/41/Add.1). GRSP решила доложить о результатах договоренности, достигнутой в отношении гтп, на сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2007 года.

### **III. ПОДГОЛОВНИКИ (пункт 3 повестки дня)**

#### **A. Проект глобальных технических правил, касающихся подголовников (пункт 3.1 повестки дня)**

##### **1. Предложение в отношении глобальных технических правил (гтп) (пункт 3.1.1 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14; ECE/TRANS/WP.29/2007/46; ECE/TRANS/WP.29/2007/47; неофициальные документы № GRSP-41-03, GRSP-41-04, GRSP-41-12, GRSP-41-20, GRSP-41-21, GRSP-41-22, GRSP-41-23, GRSP-41-26, GRSP-41-27 и GRSP-41-35, указанные в приложении I к настоящему докладу

11. Указав на документ GRSP-41-12, эксперт от Соединенных Штатов Америки объявила о передаче документов ECE/TRANS/WP.29/2007/46, ECE/TRANS/WP.29/2007/47 и ECE/TRANS/WP.29/2007/48 WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года. В соответствии с объявлением, сделанным делегатом от Соединенных Штатов Америки в ходе мартовской сессии WP.29 2007 года (ECE/TRANS/WP.29/1058, пункт 89), она представила документ ECE/TRANS/WP.29/2007/47, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14.

12. Эксперт от МОПАП отметил, что в этом документе не в полной мере отражены решения, принятые или еще остающиеся непринятыми в рамках неофициальной группы по подголовникам. Эксперт от Нидерландов напомнил GRSP о большом проценте высоких людей в его стране и выразил мнение, что, для того чтобы подголовники были полезными для значительной части ее населения, они должны иметь высоту более 800 мм. Было предложено заключить значение высоты 800 мм в квадратные скобки, и включить в гтп также в квадратных скобках значение высоты 850 мм. Эта рекомендация была поддержана экспертом от Соединенного Королевства.

13. GRSP также рассмотрела возможность включения в гтп определения зоны передней контактной поверхности подголовника. Нидерланды предложили процедуру испытаний и представили обоснование для включения этого предписания. GRSP решила, что неофициальной группе следует возобновить рассмотрение этого вопроса.

14. Эксперт от МОПАП выступил с сообщением (документ GRSP-41-21), посвященным включению "показателя дискомфорта" для оценки неиспользуемых положений подголовника. Представленные материалы исследования включали критерии измерений и подкреплялись результатами исследования, посвященного изучению человеческого фактора. GRSP приветствовала это сообщение и решила, что показатели частотности распознавания, полученные в ходе исследования, являются достаточными для обоснования использования проектных величин, указанных в гтп.

15. Эксперт от Соединенных Штатов Америки выступила с сообщением (документ GRSP-41-22), посвященным предельному значению расстояния между затылком и подголовником. Она подчеркнула, что введение предельного значения между затылком и подголовником в 55 мм (с использованием точки Н) сулит значительные выгоды, и отметила, что предельное значение в 70 мм, предложенное некоторыми делегациями, ведет к снижению эффективности. Она также представила документ GRSP-41-20, в котором предлагается предоставить Договаривающимся сторонам право выбора между методами, предполагающими использование точки Н или точки R. Некоторые эксперты высказались против введения этого варианта, поскольку было бы преждевременно устанавливать предельные значения, пока не будет достигнута договоренность в отношении метода измерений. Эксперт от Японии представил документ GRSP-41-03, посвященный сопоставлению методов измерения расстояния между затылком и подголовником в рамках программы испытаний с использованием точки R и точки Н. Эксперт от МОПАП также представил программу испытаний МОПАП (документы GRSP-41-23 и GRSP-41-35). В обоих исследованиях отмечалась низкая вариативность результатов измерений с использованием точки R на различных сиденьях.

16. Консенсуса по вопросу о расстоянии между затылком и подголовником достичь не удалось. Было предложено дождаться результатов исследования Рабочей группы 20 ЕКПБТ по этим вопросам, которые, как ожидается, будут опубликованы в конце июня 2007 года.

17. В отношении динамического испытания эксперт от МОПАП отметил необходимость лучшего определения всех критериев для обеспечения установки активных систем (документ GRSP-41-27). Эксперт от Японии предложил ввести этап 2 применения гтп (документ GRSP-41-04) в целях установления надлежащих методов проведения испытаний и оценки хлыстовых травм. В этом контексте он предложил учредить неофициальную рабочую группу.

18. В вопросе о подходе к рассмотрению активных систем консенсуса достичь не удалось. Ряд стран выразили сомнение по поводу точности биофизических параметров

манекена III в ходе динамического испытания и рекомендовали GRSP дождаться завершения исследования ЕКПБТ в октябре 2007 года. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявила, что манекен BioRID не является приемлемым решением для ее страны в краткосрочном плане, поскольку этот манекен нужно было бы включать в ее национальные стандарты, а этот процесс мог бы занять несколько лет. В связи с этим она предложила, что если не удастся достичь договоренности относительно включения манекена III в программу динамических испытаний, то можно было бы включить в гтп статические требования применительно к подголовникам, позволить Договаривающимся сторонам добавлять в свое национальное законодательство вариант динамического испытания или другой метод оценки активных/реактивных систем и продолжить исследования по полностью регулируемому манекену и динамической оценке хлыстовых травм в качестве этапа 2 для гтп (документ GRSP-41-26). Ряд делегаций подчеркнули, что в этом вопросе следует стимулировать активное сотрудничество между неевропейскими странами. В ходе состоявшейся дискуссии некоторые эксперты GRSP не согласились с возможностью рекомендовать гтп, включающие лишь статистические требования применительно к подголовникам и позволяющие Договаривающимся сторонам добавлять в свое национальное законодательство вариант динамического испытания или другой метод оценки активных/реактивных систем (документ GRSP-41-26).

19. Ввиду отсутствия консенсуса по проекту гтп, касающихся подголовников, GRSP решила, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/47 будет рассмотрен в рамках АС.3 исключительно для информации. Эксперт от ЕК и Соединенные Штаты Америки выразили сожаление по поводу отсутствия консенсуса. Эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнила, что ее страна скорее всего пересмотрит степень приоритетности этих гтп с учетом результатов рассмотрения ходатайств о пересмотре окончательного правила FMVSS № 202. Председатель пояснила, что она запросит рекомендации у АС.3.

## **2. Доклад о ходе работы (пункт 3.1.2 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2007/48; неофициальный документ № GRSP-41-34, указанный в приложении I к настоящему докладу

20. GRSP приняла к сведению, что четвертый доклад о ходе работы (документ ECE/TRANS/WP.29/2007/48) был представлен WP.29 и АС.3. GRSP решила возобновить рассмотрение пятого доклада о ходе работы на своей следующей сессии, дождавшись рекомендаций АС.3 и WP.29.

#### **IV. ДВЕРНЫЕ ЗАМКИ И ЭЛЕМЕНТЫ КРЕПЛЕНИЯ ДВЕРЕЙ (пункт 4 повестки дня)**

##### **A. Глобальные технические правила № 1 (пункт 4.1 повестки дня)**

###### **1. Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил № 1 (пункт 4.1.1 повестки дня)**

Документация: TRANS/WP.29/GRSP/2005/11; неофициальные документы № GRSP-41-13 и GRSP-41-24, указанные в приложении I к настоящему докладу

21. Эксперт от Соединенных Штатов Америка указала на новый документ, переданный ее страной в WP.29 и AC.3 на их июньских сессиях 2007 года (документ ECE/TRANS/WP.29/2007/40), который включает документ TRANS/WP.29/GRSP/2005/11 и содержит новое предложение по разработке поправки к гтп № 1. Она информировала GRSP о том, что AC.3 решил препроводить это предложение GRSP для предварительного рассмотрения (документ ECE/TRANS/WP.29/1058, пункт 88.). В связи с этим она представила документ GRSP-41-13, в котором запрашивается рекомендация GRSP в отношении документа ECE/TRANS/WP.29/2007/40.

22. Эксперт от ЕК предложил исключить поправки к предлагаемому пункту 5.1.5.4, поскольку это положение уже включено в определение термина "система предупреждения о незакрытой двери". GRSP также приняла к сведению исправления редакционного характера, содержащиеся в документе GRSP-41-24, представленном Японией.

23. Указав на завершение нормоустанавливающей процедуры, связанной с принятием гтп № 1, эксперт от Соединенных Штатов Америки информировала GRSP о том, что результаты рассмотрения замечаний, особенно тех, которые были получены от изготовителей, заложили новую основу для внесения дальнейших поправок в гтп. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии, дождавшись результатов дискуссий в WP.29 и AC.3 на их июньских сессиях 2007 года.

#### **V. БОКОВОЙ УДАР (пункт 5 повестки дня)**

##### **A. Обмен мнениями по вопросу о боковом ударе (пункт 5.1 повестки дня)**

24. Эксперт от Соединенных Штатов Америки информировала GRSP об отсутствии новой информации относительно совершенствования национального законодательства ее

страны и завершения процедур сертификации манекена ES-2re. GRSP решила сохранить этот пункт в своей повестке дня, с тем чтобы могла быть представлена информация о прогрессе, достигнутом в этом вопросе.

## **VI. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, РАБОТАЮЩИЕ НА ВОДОРОДЕ И ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ (ТСВТЭ) (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Подгруппа по безопасности (ТСВТЭ-ПБ) (пункт 6.1 повестки дня)**

Документация: неофициальный документ № GRSP-41-30, указанный в приложении I к настоящему докладу

25. Эксперт от Германии г-н Альбус, руководящий работой неофициальной группы по транспортным средствам, работающим на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), выступил с сообщением (документ GRSP-41-30), посвященным плану деятельности по разработке гтп, который включает два этапа. Он пояснил, что первый этап работы над гтп будет основываться на существующих правилах, стандартах и национальных предписаниях и будет нацелен на согласование положений, касающихся утечки водорода. Этап 2 будет посвящен согласованию условий проведения испытаний на столкновение транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах. Он заявил, что GRSP была уполномочена заниматься вопросами безопасности электросистем. GRSP приняла к сведению решение WP.29 (документ ECE/TRANS/WP.29/1058, пункт 30) относительно того, что GRSP следует принять дальнейшую ответственность за Правила № 100 (аккумуляторные электромобили). В этом контексте экспертам GRSP было предложено подумать о необходимом обновлении Правил № 100.

26. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе результатов первого совещания рабочей группы по ТСВТЭ-ПБ, которую планируется провести в сентябре 2007 года (подлежит подтверждению).

## **VII. ПРАВИЛА № 11 (замки и петли дверей) (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Согласование с гтп № 1 (пункт 7.1 повестки дня)**

27. GRSP приветствовала предложение эксперта от ЕК относительно внесения поправок в Правила № 11, а также предложение по поправкам к гтп № 1, которое должно быть принято в АС.3. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на основе предложения, которое должно поступить от ЕК к следующей сессии.

## **VIII. ПРАВИЛА № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня)**

### **A. Крепления ISOFIX (пункт 8.1 повестки дня)**

Документация: неофициальные документы № GRSP-41-05 и Rev.1 и GRSP-41-18, указанные в приложении I к настоящему докладу

28. Эксперт от Японии представил документ GRSP-41-05, в котором предлагается согласовать требования, касающиеся нагрузок в ходе статистических испытаний, применительно к креплениям ISOFIX и креплениям ремней безопасности. По этому предложению были высказаны некоторые замечания (документ GRSP-41-05-Rev.1). После состоявшейся дискуссии GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-41-05-Rev.1 под официальным условным обозначением.

29. Эксперт от МОПС выступил с сообщением (документ GRSP-41-18) по вопросу о потенциальном снижении безопасности из-за верхнего страховочного троса ISOFIX. Обследование МОПС показало, что отсутствие надлежащей информации и различия в формах и точках расположения крепления верхнего страховочного троса препятствуют надлежащей установке универсальных детских удерживающих систем ISOFIX. Эксперт от Германии указал на свое прежнее предложение (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19) по этому вопросу и информировал GRSP о том, что пересмотренное предложение по-прежнему находится в стадии подготовки, которая осуществляется совместно с МОПАП.

30. GRSP предложила экспертам от Германии связаться с МОПС и МОПАП, с тем чтобы совместными усилиями подготовить обновленное предложение для рассмотрения на следующей сессии. Председатель напомнила экспертам о том, чтобы они представили полный анализ последствий и факторов, а также анализ затроективности, если таковой будет составлен. Секретариату было поручено вновь включить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19 в повестку дня.

### **B. Обязательная установка креплений ремней безопасности для автобусов класса II (пункт 8.2 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10

31. Эксперт от Италии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 (переданный Италией и Францией), в котором содержатся предложения по обязательной

установке креплений ремней безопасности для автобусов класса II и согласованию положений Правил № 14 с положениями соответствующей директивы ЕС 2005/40/ЕС. Он пояснил, что эти предложения были разработаны исходя из конструкции транспортных средств. Он настоятельно призвал оперативно принять предлагаемые согласованные положения.

32. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7, в котором предлагается определение автобусов с низко расположенным полом (относящихся к классам I и II) и последующее исключение этих транспортных средств из сферы применения требований относительно обязательной установки креплений ремней безопасности, поскольку они предназначены главным образом для перевозки стоящих пассажиров. Эксперт от ЕК предложил запросить разъяснения у GRSG и сделать основной упор не на характере использования, а на конструкции транспортного средства. Эксперт от ЕК отметил, что директива ЕС 2005/40/ЕС фактически исключает транспортные средства класса II из сферы применения требования относительно установки креплений ремней безопасности. Эксперт от Нидерландов поддержал идею полномасштабной установки креплений и предложил оставить вопрос об установке ремней безопасности на усмотрение Договаривающихся сторон.

33. После состоявшейся дискуссии GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на основе пересмотренного документа. Эксперт от Германии изъявил готовность представить GRSG предложение в отношении определения всех транспортных средств класса II, включая автобусы с низко расположенным полом. GRSP решила также сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 в своей повестке дня.

## **IX. ПРАВИЛА № 16 (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Предложение по проекту поправок (пункт 9.1 повестки дня)**

34. GRSP приняла к сведению, что никакой новой информации по вопросу о согласовании данных Правил с альтернативными стандартами не поступило, и отложила обсуждение этого вопроса до следующей сессии.

**В. Обязательная установка ремней безопасности для автобусов класса II**  
**(пункт 9.2 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11

35. С той же целью, какая была указана в пункте 31 (автобусы класса II), эксперты от Италии и Германии представили соответственно документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8, в которых предлагаются новые серии поправок к Правилам № 16. GRSP решила руководствоваться тем же подходом, что и в отношении Правил № 14 (см. пункт 33).

**С. Карточка сообщения** (пункт 9.3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/4

36. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/4 в целях внесения исправления в карточку сообщения, содержащуюся в приложении 1А, применительно к установке ремней безопасности. Он добавил, что это предложение призвано улучшить прослеживаемость происхождения свидетельств официального утверждения типа.

37. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/4 без поправок. Секретариату было поручено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на сессиях в ноябре 2007 года в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 16.

**Х. ПРАВИЛА № 29 (кабины грузовых транспортных средств)**  
**(пункт 10 повестки дня)**

**А. Предложение по проекту поправок серии 03** (пункт 10.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/2; неофициальные документы GRSP-41-02 и GRSP-41-11, указанные в приложении I к настоящему докладу

38. Эксперт от МОПАП как секретарь неофициальной рабочей группы информировал GRSP о прогрессе, достигнутом группой по вопросу о прочности кабин грузовых автомобилей в ходе первой сессии, состоявшейся в Лионе в апреле 2007 года. Он пояснил, что рабочий подход был нацелен на рассмотрение значительного объема данных



о дорожно-транспортных происшествиях из Соединенных Штатов Америки, Европы, Японии и Российской Федерации. Он добавил, что было достигнуто общее согласие по трем конфигурациям дорожно-транспортных происшествий, которые были предложены МОПАП. Неофициальная группа решила, что требуется провести дополнительные совещания для рассмотрения дальнейших предложений. GRSP приняла к сведению, что все рабочие документы неофициальной группы имеются по адресу:  
<[http://www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/cab\\_1.html](http://www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/cab_1.html)>

39. Эксперт от Российской Федерации представил пересмотренное предложение по проекту поправок (документ GRSP-41-02), заменяющее документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5. Он пояснил, что это новое предложение направлено на то, чтобы смоделировать в испытательных лабораториях сценарий дорожно-транспортного происшествия, составленный на основе собранных данных о реальных столкновениях, и выдвинуть альтернативу для предложения МОПАП.

40. Эксперт от Швеции кратко представил документ GRSP-41-11, посвященный в основном недеформируемому пространству для пассажиров.

41. Эксперт от МОПАП напомнил, что согласованный подход предполагает два этапа: во-первых, это - работа над общим сценарием конфигурации дорожно-транспортного происшествия, а затем - работа над поправками к нормативному тексту. Он предложил, чтобы неофициальная группа подробно рассмотрела все предложения и разработала сводный документ для рассмотрения в рамках GRSP.

42. GRSP одобрила эту процедуру и решила представить оба неофициальных документа для подробного рассмотрения неофициальной рабочей группе. Секретариату было поручено распространить документы GRSP-41-02 и GRSP-41-11 под официальными условными обозначениями на следующей сессии в декабре 2007 года.

## **XI. ПРАВИЛА № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 11 повестки дня)**

### **A. Предложение по проекту поправок (пункт 11.1 повестки дня)**

Документация: неофициальные документы № GRSP-41-10 и GRSP-41-17, указанные в приложении I к настоящему докладу

43. Эксперт от Франции представил документ GRSP-41-10, вносящий исправление в документ ECE/TRANS/WP.29/2007/21, который был принят WP.29 на мартовской сессии 2007 года. Он пояснил, что нецельные детские удерживающие системы, обращенные по

направлению движения, не всегда могут быть хорошо закреплены при помощи креплений ISOFIX в сочетании с ремнями безопасности для взрослых.

44. GRSP приняла предложение, приведенное ниже. Секретариату было поручено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьских сессиях 2007 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 4 к поправкам серии 04 к Правилам № 44.

Пункт 6.1.3, таблица, исправить в пятой колонке во второй строке "П" на "НП".

|  |    |    |    |                 |    |    |    |    |
|--|----|----|----|-----------------|----|----|----|----|
| "По направлению движения (нецельное)                   | НП | НП | НП | НП              | НП | НП | НП | НП |
| По направлению движения (нецельное - см. пункт 6.1.12) | П  | НП | П  | <del>Н</del> НП | П  | НП | П  | П" |

45. Эксперт от МОПС выступил с сообщением (документ GRSP-41-17), выделив большое число разнообразных вопросов, требующих решения. Он отметил, среди прочего, что одним из них является вопрос об обозначении в плане его долговечности, заметности и содержания. Он предложил сузить охват группы I, с тем чтобы избежать частичного дублирования с группой 0+. Он указал, что для обеспечения учета повышенной жесткости конструкции автомобилей требуется более высокое значение испытательного импульса и более ранний момент пикового значения. Эксперт от Франции разделил озабоченность, выраженную представителем МОПС. Он предложил сформировать новую неофициальную группу для проведения полномасштабного пересмотра Правил № 44 и разработки нового набора показателей эффективности. Эксперт от Германии проинформировал GRSP о прогрессе в работе, достигнутом Рабочей группой 18 ЕКПБТ. Он предложил учесть выводы ЕКПБТ в будущей программе работы неофициальной группы. Он добавил, что главная задача состоит в отыскании компромисса в отношении возраста/веса/роста, с тем чтобы охватить всю категорию детей при ограниченном числе манекенов. Эксперт от Австралии рассказал о материалах исследования, проведенного университетом Аделаиды в отношении роста и веса детей.

46. В этом контексте GRSP решила учредить новую неофициальную группу по детским удерживающим системам. Председатель объявила о намерении информировать об этом WP.29 и AC.1 на их следующей сессии в июне 2007 года. GRSP решила также рассмотреть круг ведения неофициальной группы на следующей сессии GRSP. GRSP

предложила экспертам от США, Франции и Австралии подготовить сообщения по этому вопросу.

47. Что касается требований применительно к горизонтальной плоскости, то эксперт от КСАОД напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9. Он заявил, что пока не имеется никакой новой информации для решения вопроса о сиденьях с дополнительной подушкой и для отыскания надлежащего конструктивного решения, позволяющего устранить проблемы проскальзывания под ремнем. Он сообщил, что на следующей сессии будет представлено обновленное предложение.

48. Эксперт от Германии информировал GRSP о прогрессе в проработке его предложения ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17, касающегося цветового кода для обозначения следа ляжки универсальной детской удерживающей системы. Он добавил, что Германия согласилась обновить его предложение, с тем чтобы включить зеленый цвет для сидений, обращенных в боковом направлении, однако КСАОД выразила озабоченность по поводу принятия третьего цвета. Эксперт от ЕК рекомендовал разъяснить в предложении, что детские удерживающие системы, обращенные в боковом направлении, предназначены лишь для перевозки маленьких детей. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на основе нового предложения Германии, подготовленного совместно с КСАОД. Секретариату было поручено вновь включить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17 (только пункт 4.3) в повестку дня следующей сессии.

## **ХП. ПРОЕКТ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ ЧЕХЛОВ СИДЕНИЙ**

**(пункт 12 повестки дня)**

### **А. Предложение в отношении новых правил, касающихся дополнительных или сменных чехлов сидений (пункт 12.1 повестки дня)**

49. Эксперт от ЕК высказался за то, чтобы пока не составлять новых правил по этому вопросу, и заявил, что он представит дополнительную информацию к следующей сессии GRSP. Тем не менее GRSP решила вновь рассмотреть это вопрос на своей следующей сессии.

### **XIII. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯХ (пункт 13 повестки дня)**

#### **A. Проекты поправок к Правилам № 14 и 16 (пункт 13.1 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/3

50. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/3, в котором изложен возможный подход к распространению использования детских удерживающих систем, предусмотренных в Правилах ЕЭК ООН № 14, 16 и 44, на транспортные средства, не относящиеся к категориям M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>. Эксперт от МОПАП выразил озабоченность в отношении установки креплений ISOFIX на транспортных средствах категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>. Он предложил разработать надлежащие требования к испытаниям, которые были бы отличны от тех, которые применяются к транспортным средствам категории M<sub>1</sub> в плане конструкции и замедления транспортного средства. После состоявшейся дискуссии эксперт от Франции предложил всем экспертам направлять ему имеющиеся у них замечания в целях подготовки нового сводного предложения для его рассмотрения на следующей сессии.

### **XIV. ПРАВИЛА № 17 (прочность сидений) (пункт 14 повестки дня)**

#### **A. Предложение по проекту поправок (пункт 14.1 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/12; неофициальный документ № GRSP-41-16, указанный в приложении I к настоящему докладу

51. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/12 (представленный Италией и Францией), в котором предлагается согласовать положения данных Правил с положениями соответствующей Директивы ЕС 2005/39/ЕС. Эксперт от ЕК не поддержал это предложение, поскольку в нем не предусмотрен пятилетний предельный срок для исключения транспортных средств с общим салоном вместимостью до 10 посадочных мест (транспортные средства M<sub>3</sub>, относящиеся к классу III или B), имеющих сгруппированные задние боковые сидения, как это сделано в Директиве ЕС. Эксперт от Нидерландов высказал сомнение в отношении включения этого изъятия в область применения, которое может подорвать основу взаимного признания официальных утверждений типа в соответствии с Соглашением 1958 года. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе нового документа и с учетом полученных замечаний.

52. Эксперт от ЕК разъяснил, что документ GRSP-41-16 разрабатывался лишь как заявление о намерении, призванное обеспечить согласование Правил № 17, как только будут приняты гтп, касающиеся подголовников. Он предложил всем экспертам направить ему свои замечания.

**XV. ПРАВИЛА № 80 (прочность сидений) (пункт 15 повестки дня)**

**A. Предложение по проекту поправок (пункт 15.1 повестки дня)**

Документация: неофициальный документ № GRSP-41-06, указанный в приложении I к настоящему докладу

53. GRSP рассмотрела предложение Японии (документ GRSP-41-06), касающееся исправлений редакционного характера и преследующее цель обновить критерии травмирования в ходе динамических испытаний. Эксперт от Франции высказал оговорку в отношении принятия этого предложения в качестве исправления в связи с изменением ускорения грудной клетки. Эксперт от Нидерландов поставил под вопрос ссылки на некоторые пункты. GRSP решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии на основе пересмотренного документа.

**XVI. ПРАВИЛА № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня)**

**A. Ускорение головы (пункт 16.1 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/9

54. Эксперт от Австралии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/9, нацеленный на разъяснение значения ускорения головы в 3 мс в ходе испытания. GRSP приняла этот документ без поправок. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьской сессии в качестве проекта исправления 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 94.

**B. Предложение по проекту исправления (пункт 16.2 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/5

55. Эксперт от Японии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/5, содержащий предложение о включении некоторых исправлений в текст Правил. Эксперт от Германии выразил принципиальное согласие с этим предложением, но высказался за

полное согласование с Директивой ЕС. GRSP решила возобновить рассмотрение на своей следующей сессии на основе нового документа, подготовленного совместными усилиями экспертов от Нидерландов, ЕК и Германии.

56. Эксперт от Франции объявил о том, что на следующей сессии он представит предложение по проекту поправок к Правилам № 94 с учетом результатов исследования по препятствиям, проведенного Рабочей группой 15 ЕКПБТ "Совместимость условий проведения испытаний на столкновение с препятствием" (заключительный доклад см. на вебсайте по адресу: <http://www.eevc.org/wgpages/wg15/wg15index.htm>).

## **XVII. ПРАВИЛА № 95 (боковое столкновение) (пункт 17 повестки дня)**

### **A. Предложение по проекту исправления (пункт 17.1 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/6

57. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/6, представленный Японией и касающийся технического описания манекена. GRSP приняла этот документ без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их ноябрьской сессии 2007 года в качестве проекта исправления 1 к дополнению 1 к поправкам серии 02 Правила № 95.

## **XVIII. ГОРОДСКИЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ (пункт 18 повестки дня)**

### **A. Лобовое столкновение городских и междугородных автобусов (пункт 18.1 повестки дня)**

58. GRSP приняла к сведению, что на сессии GRSG в апреле 2006 года делегату от Испании было предложено проинформировать GRSP по этому вопросу (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/70, пункт 21). Испанская делегация сообщила, что для информирования GRSP по этому вопросу был назначен профессор Ф. Апарисио Искьердо. Он добавил, что на следующих сессиях GRSG и GRSP будут представлены результаты осуществления плана работы, заказчиком которого выступает ЕКПБТ.

**В. Удерживающие средства для детей, перевозимых в городских и междугородных автобусах (пункт 18.2 повестки дня)**

59. GRSP напомнила о предложении Франции (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/3), направленном на изменение области применения Правил № 16 и 14, с тем чтобы обеспечить возможность перевозки детей в транспортных средствах категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> (см. пункт 50 выше). GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

**С. Безопасность пользователей инвалидных колясок в городских и междугородных автобусах (пункт 18.3 повестки дня)**

60. GRSP приняла к сведению, что никакой новой информации не поступило, и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

**Д. Безопасность на борту спальных междугородных автобусов (пункт 18.4 повестки дня)**

Документация: неофициальные документы № GRSP-41-01 и GRSP-41-31, указанные в приложении I к настоящему докладу

61. GRSP приняла к сведению представленный секретариатом документ GRSP-41-01, касающийся запроса GRSG в отношении рекомендаций экспертов GRSP по вопросу о повышении безопасности пассажиров в спальных междугородных автобусах, которые оборудованы спальными местами или сидениями, трансформируемыми в спальные места, либо сидениями, раскладываемыми в лежачее положение.

62. Эксперт от Японии выступил с сообщением (документ GRSP-41-31), посвященным результатам программы испытаний, проводившихся с целью проверки поведения манекена, занимающего спальное место, в случае замедления и в условиях движения.

63. Эксперт от Германии выразил сомнение в отношении возможности применения к пассажирам, занимающим спальные места, той же системы безопасности, что и для сидящих пассажиров. Он пояснил, что запрос со стороны GRSG нацелен на разработку такого решения, которое обеспечивало бы безопасность для спящих пассажиров, находящихся в горизонтальном положении. GRSP решила дождаться более тщательного анализа этого вопроса со стороны GRSG, с тем чтобы рассмотреть подходящие решения к следующей сессии GRSP.

## **XIX. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 19 повестки дня)**

### **A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности (пункт 19.1 предварительной повестки дня)**

64. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что для урегулирования ходатайств, поданных в связи с окончательным правилом FMVSS No. 214, требуется дополнительный анализ по манекену ES-2re.

### **B. Наезд сзади (оценка) (пункт 19.2 повестки дня)**

65. GRSP решила, что предмет дискуссии по этому вопросу был урегулирован в ходе обсуждения гтп, касающихся подголовников. Эксперт от ЕКПБТ объявил о том, что он представит некоторую информацию о результатах работы, проводимой в последнее время, для рассмотрения на следующей сессии GRSP в декабре 2007 года.

### **C. Совместимость условий проведения испытаний на столкновение с препятствием (пункт 19.3 повестки дня)**

Документация: неофициальный документ № GRSP-41-25, указанный в приложении I к настоящему докладу.

66. Со ссылкой на решение AC.3, принятое в ходе его последней сессии в марте 2007 года (документ ECE/TRANS/WP.29/1058, пункт 99), GRSP решила вновь включить этот пункт в повестку дня. GRSP приветствовала сообщение ЕКПБТ (документ GRSP-41-25) о результатах работы Рабочей группы 15 ЕКПБТ (см. вебсайт: <<http://www.eevc.org>>). GRSP высоко оценила позитивный результат работы и потенциальное повышение безопасности транспортных средств в случае столкновения вне зависимости от их массы. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей декабрьской сессии 2007 года.

## **XX. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ**

67. GRSP решила, что Председатель в сотрудничестве с секретариатом подготовит предварительную повестку дня ее сорок второй сессии, которую намечено провести в Женеве 11 (14 час. 30 мин.) - 14 (12 час. 30 мин.) декабря 2007 года.



Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ  
СЕССИИ (GRSP-41-...)

| №.            | Представлен           | Пункт повестки дня | Язык | Название   | Стадия |
|---------------|-----------------------|--------------------|------|--|--------|
| 01.           | Секретариатом         | 18.4               | A    | Повышение безопасности на борту спальных междугородных автобусов   | c)     |
| 02.           | Российской Федерацией | 10.1               | A    | Предложение по проекту поправок серии 03 к Правилам No. 29 (кабины грузовых автомобилей)   | b)     |
| 03.           | Японией               | 3.1.1              | A    | Сопоставление методов измерения расстояния между затылком и подголовником в рамках японской программы испытаний с использованием точки R и точки H | a)     |
| 04.           | Японией               | 3.1.1              | A    | Предложение по созданию Рабочей группы для рассмотрения вопроса об этапе 2 применения гтп, касающихся подголовников                                | a)     |
| 05.-<br>Rev.1 | Японией               | 8.1                | A    | Предложение по проекту исправления к Правилам No. 14 (крепления ремней безопасности)   | b)     |
| 06.           | Японией               | 15.1               | A    | Предложение по проекту исправления к Правилам No. 80 (прочность сидений транспортных средств категорий M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub> )           | b)     |
| 07.           | МОПАП                 | 2.1.2              | A    | Предложение МОПАП по внесению поправок в проект гтп, касающихся защиты пешеходов<br>ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2                                    | a)     |
| 08.           | МОПАП                 | 2.1.2              | A    | Дополнительные замечания МОПАП по проекту гтп, касающихся защиты пешеходов<br>ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2  | a)     |
| 09.           | Японией               | 2.1.1              | A    | Доклад о ходе работы Группы по технической оценке ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (Flex - ГТО)                                | a)     |

| №.  | Представлен                  | Пункт повестки дня | Язык | Название   | Стадия |
|-----|------------------------------|--------------------|------|--|--------|
| 10. | Францией                     | 11.1               | А    | Проект исправления 1 к дополнению 4 к поправкам серии 04 к Правилам No. 44 - Предложение Франции по внесению поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/2007/21 | а)     |
| 11. | Швецией                      | 10.1               | А    | Предложение по проекту поправок к Правилам No. 29  | б)     |
| 12. | Соединенными Штатами Америки | 3.1                | А    | Гтп, касающиеся подголовников: запрос о замечаниях по документам ECE/TRANS/WP.29/2007/47 ECE/TRANS/WP.29/2007/48 и ECE/TRANS/WP.29/2007/46               | а)     |
| 13. | Соединенными Штатами Америки | 4.1.1              | А    | Гтп No. 1, касающиеся замков дверей: запрос о замечаниях по документу ECE/TRANS/WP29/2007/40   | а)     |
| 14. | ЕК                           | 2.1.3              | А    | Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов   | а)     |
| 15. | ЕК                           | 2.1.3              | А    | Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов   | а)     |
| 16. | ЕК                           | 14.1               | А    | Предложение по проекту поправок к Правилам No. 17, касающимся сидений транспортных средств, их креплений и любых подголовников                           | а)     |
| 17. | МОПС                         | 11.1               | А    | Предложение по совершенствованию Правил ЕЭК ООН No. 44 (детские удерживающие системы) с точки зрения потребителей  | а)     |
| 18. | МОПС                         | 8.1                | А    | Обозначение точек крепления верхнего страховочного троса - Правила No. 14  | а)     |

| №.  | Представлен                  | Пункт повестки дня | Язык | Название  | Стадия |
|-----|------------------------------|--------------------|------|---|--------|
| 19. | Японией                      | 2.1.3              | А    | Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2 на сессии GRSP в мае 2006 года – защита пешеходов   | а)     |
| 20. | Соединенными Штатами Америки | 3.1.1              | А    | Предложение по проекту гтп, касающихся подголовников  | а)     |
| 21. | МОПАП                        | 3.1.1              | А    | Исследование потребительских ассоциаций по утапливаемым подголовникам   | а)     |
| 22. | Соединенными Штатами Америки | 3.1.1              | А    | Гтп по подголовникам - предельное значение расстояния между затылком и подголовником  | а)     |
| 23. | МОПАП                        | 3.1.1              | А    | Гтп, касающиеся подголовников: метод измерения расстояния между затылком и подголовником - анализ методов, основанных на использовании точки Н и точки R                                  | а)     |
| 24. | Японией                      | 4.1.1              | А    | Запрос об исправлениях редакционного характера к документу ECE/TRANS/WP.29/2007/40  | а)     |
| 25. | ЕКПБТ                        | 19.3               | А    | Состояние исследовательской работы в рамках РГ 15 ЕКПБТ по вопросу о сопоставимости условий проведения испытаний на столкновение с препятствием между различными транспортными средствами | а)     |
| 26. | Соединенными Штатами Америки | 3.1.1              | А    | Предложение по проекту поправок к проекту глобальных технических правил (гтп), касающихся подголовников   | а)     |
| 27. | МОПАП                        | 3.1.1              | А    | Гтп по подголовникам - включение активных систем в ходе проведения испытаний с использованием испытательных салазок   | а)     |

| №.            | Представлен                                 | Пункт повестки дня | Язык | Название   | Стадия |
|---------------|---|--------------------|------|--|--------|
| 28.-<br>Rev.1 | ЕК  | 2.1.2              | А    | Предложение по разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся защиты пешеходов: преамбула      | а)     |
| 29.           | Японией                                     | 2.1.2              | А    | Предложение Японии в отношении области применения гтп, касающихся защиты пешеходов                         | а)     |
| 30.           | Германией                                   | 6.1                | А    | Проект гтп, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)          | а)     |
| 31.           | Японией                                     | 18.4               | А    | Безопасность пассажиров в спальнях междугородных автобусах: пассажиры, занимающие спальные места и сиденья | а)     |
| 32.           | Соединенными Штатами Америки                | 2.1.2              | А    | Гтп по защите пешеходов: испытание на удар головы и ноги   | а)     |
| 33.-<br>Rev.2 | ЕК/Японией/<br>Соединенными Штатами Америки | 2.1.3              | А    | Предложение по проекту поправок к глобальным техническим правилам (гтп), касающимся защиты пешеходов       | а)     |
| 34.           | Председателем                               | 3.1.2              | А    | Пятый доклад о ходе работы неофициальной группы по подголовникам   | а)     |
| 35.           | МОПАП                                       | 3.1.1              | А    | Программа испытаний МОПАП по измерению расстояния между затылком и подголовником                           | а)     |

Примечания:

- а) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом
- б) Рассмотрение данного документа будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа
- в) Рассмотрение данного документа будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа
- д) Документ принят с поправками

Приложение II

ПОПРАВКИ К ПРОЕКТУ ГТП ПО ЗАЩИТЕ ПЕШЕХОДОВ, ПРИНЯТЫЕ GRSP  
НА ЕЕ СОРОК ПЕРВОЙ СЕССИИ НА ОСНОВЕ  
ДОКУМЕНТА ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2  
(см. пункт 10 настоящего доклада)

A. ИЗЛОЖЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ОСНОВЫ И ОБОСНОВАНИЯ

I. НЕОБХОДИМОСТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Пункт а), изменить следующим образом:

"а) Распределение травм

...

Частотность смертельных и серьезных травм (сокращенная шкала травм: AIS 2-6)..."

Пункт с), изменить следующим образом:

"с) Целевая группа для настоящих гтп

...

...Было признано, что контакты с капотом/крылом..."

II. РЕЗЮМЕ: ОПИСАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПРАВИЛ

Пункт а), втяжка 1, изменить следующим образом:

"а) Введение

...

- i) Группа признала, что передние стойки, а также верхние и нижние элементы рамы ветрового стекла... С другой стороны, всю раму ветрового стекла нужно было бы крайне смягчить, чтобы она могла отвечать любому требованию, основанному на КТГ (критерий травмирования головы)..."

Пункт b),

"b) Обзор

...

КПГ не должен превышать 1 000 в пределах половины зоны испытания на удар с использованием модели головы ребенка и в пределах двух третьих зоны комбинированных испытаний с использованием моделей головы ребенка и взрослого...".

### III. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПРОЦЕДУРНОГО ХАРАКТЕРА

"...

Группа провела следующие совещания:

- 4-5 сентября 2002 года, Париж, Франция
- 10 декабря 2002 года, Женева, Швейцария
- 15-16 января 2003 года, Санта-Олива, Испания
- 15-16 мая 2003 года, Токио, Япония
- 10-12 сентября 2003 года, Оттава, Канада
- 24-26 февраля 2004 года, Париж, Франция
- 28-30 сентября 2004 года, Париж, Франция
- 11-13 июля 2005 года, Брюссель, Бельгия
- 5-6 декабря 2005 года, Женева, Швейцария
- 16-19 января 2006 года, Вашингтон, округ Колумбия, США

..."

### IV. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПРАВИЛА, ДИРЕКТИВЫ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОБРОВОЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ

Изменить следующим образом:

"...

Этот обзор практической применимости уже проведен, и его результатом может стать принятие поправок к европейским требованиям в рамках второго этапа, начинающегося в 2010 году.

...Кроме того, Канада и США проводят предварительное исследование по изучению влияния конструкции бампера на различные испытательные устройства, моделирующие ногу (ударный элемент в виде модели ноги TRL, манекен Polar и ударный элемент в виде гибкой модели ноги пешехода (Flex-PLI)).

...

...для защиты головы взрослых и детей и для защиты ног взрослого человека.

Международная организация по стандартизации (ИСО) сформировала...

...

Имеются следующие стандарты и проекты стандартов ИСО:

- a) ISO 11096 2002 Автотранспортные средства - Защита пешеходов - Метод испытания на удар для бедра, ноги и колена пешехода,
- b) ISO/DIS 14513 2006 Автотранспортные средства - Защита пешеходов - Метод испытания на удар головы,
- c) [ISO/FDIS 16850] Автотранспортные средства - Защита пешеходов - Метод испытания на удар головы ребенка".

## V. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ

Подпункт b), изменить следующим образом:

"b) Область применения

Применение требований настоящих гтп распространяется, насколько это возможно, на пересмотренную классификацию транспортных средств и определения, изложенные в Специальной резолюции № 1, касающейся общих определений категорий, массы и размеров транспортных средств (СП.1), в контексте Глобального соглашения 1998 года.

При определении того, какие транспортные средства будут охватываться областью применения, возникли затруднения, связанные с различиями в существующих правилах и парках транспортных средств. Японские правила применяются к легковым автомобилям вместимостью до девяти человек и грузовым транспортным средствам, ПМТС которых не превышает 2 500 кг. МОНИС рекомендует испытания и процедуры для пассажирских транспортных средств с ПМТС не более 2 500 кг. Директива Европейского союза (ЕС) применяется к транспортным средствам категории M<sub>1</sub> массой до 2 500 кг и транспортным средствам категории N<sub>1</sub> массой до 2 500 кг, созданным на базе транспортных средств категории M<sub>1</sub>. Рекомендации ИСО разработаны для транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, ПМТС которых не превышает 3 500 кг. Кроме того, учитывая нынешний состав своего парка транспортных средств, некоторые страны пожелали обеспечить, чтобы из области применения не исключались и более крупные транспортные средства, например, грузовые автомобили малой грузоподъемности и автомобили спортивно-хозяйственного назначения с ПМТС не более 4 500 кг.

Группа прежде всего подробно рассмотрела рекомендацию МОНИС относительно учета формы передней части транспортного средства в качестве важного параметра при обсуждении вопроса о том, на какие типы травм, получаемых пешеходами, надлежит ориентировать внимание. МОНИС выделяет три группы форм транспортных средств: седан, автомобиль спортивно-хозяйственного назначения и фургон 1. Для ударов головы взрослого и ребенка МОНИС предусматривает различные значения испытательной скорости и угла удара. Японское законодательство основано на методике, рекомендованной МОНИС. Что касается требований ЕС, то в них не проводится различия в значениях испытательной скорости и угла удара.

Группа сопоставила эти различные соображения и на основе результатов имитационного модулирования (INF GR/PS/129) пришла к заключению, что требования ЕС по сути являются более строгими, чем предложения Японии. В связи с этим, исходя из соображений безопасности, группа приняла на вооружение подход ЕС, который не предполагает учета формы передней части транспортного средства при определении требований. Кроме того, группа также решила, что рекомендации МОНИС будет трудно применять в контексте разработки нормативных предложений и осуществления процедур сертификации.

Предметом активных дискуссий стал вопрос о массе транспортных средств, к которым должны применяться рассматриваемые гтп. На основе категорий, описанных в СпР.1, было рассмотрено несколько вариантов. Некоторые делегаты пожелали ограничить применение гтп транспортными средствами категории 1-1 с ПМТС менее 2 500 кг. Другие делегаты не согласились с ограничением ПМТС в 2 500 кг, считая, что,



поскольку передняя часть конструкции транспортных средств с ПМТС до 4 500 кг, как правило, аналогична передней части более легких транспортных средств, область применения гтп следует распространить и на более тяжелые транспортные средства. Кроме того, некоторые делегаты пожелали ограничить применение гтп транспортными средствами с ПМТС более 500 кг, в то время как другие делегаты высказались за более низкое предельное значение массы, исходя из того, что в том или ином конкретном законодательстве может быть сочтено, что в пределах данной юрисдикции требования гтп нужно применять к транспортным средствам с ПМТС менее 500 кг. Было выдвинуто предложение о том, что гтп следует применять также к транспортным средствам категории 2, которые имеют "такую же" общую структуру и форму передней части конструкции до передних стоек, что и транспортные средства категории 1-1. Вместе с тем некоторые стороны выразили озабоченность по поводу того, что будет практически невозможно объективно определить, что означает формулировка "такую же".

После рассмотрения этих вопросов было рекомендовано разрабатывать гтп таким образом, чтобы они имели широкую применимость, что позволяло бы максимально расширить возможности властей в пределах различных юрисдикций в плане эффективного решения проблемы региональных различий в характеристиках дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на пешеходов. В гтп было бы предусмотрено, что если власти в пределах определенной юрисдикции решают, что их внутренняя нормативная система является таковой, что полная применимость представляется нецелесообразной, то они могут ограничить применение внутренних правил определенными категориями транспортных средств или предельными значениями массы. Власти могут также принять решение о поэтапном введении требований применительно к определенным транспортным средствам. В текст гтп была добавлена сноска, которая уточняет, что власти могут принять решение об ограничении применения правил. В этом подходе признано, что проблемы специальных транспортных средств, имеющих исключительно в пределах определенной юрисдикции, наилучшим образом решалась бы властями данной юрисдикции без каких-либо последствий для возможности или необходимости введения регламентации для таких транспортных средств властями других юрисдикций.

Если какая-либо Договаривающаяся сторона решит ввести гтп в систему своих внутренних правил, то ожидается, что эта Договаривающаяся сторона представит разумное обоснование в отношении применения соответствующего стандарта.

Этот подход максимально расширяет дискреционные полномочия властей в вопросе об исключении транспортных средств из области применения гтп по техническим или практическим соображениям либо в силу того, что соображения безопасности не требуют

введения определенных правил в отношении соответствующих транспортных средств, и группа решила также исключить из области применения правил один конкретный тип транспортных средств. Процедуры испытаний в гтп основываются главным образом на классической форме транспортного средства с длинным капотом. Некоторые же транспортные средства, обычно грузовые автомобили, имеют очень короткий капот и такую форму передней части, которая очень близка к вертикальной. Кинематика движения тела пешехода при столкновении с такими транспортными средствами может иметь существенно отличающиеся параметры, и, кроме того, возникают затруднения с применением процедур испытаний к этим транспортным средствам, особенно в плане определения контрольных линий испытательной зоны. По этой причине группа рекомендует исключить из области применения предписаний, рассматриваемых правил те транспортные средства категории 1-2 и категории 2, у которых расстояние между поперечной центральной линией передней оси и точкой R сиденья водителя, измеренное в продольном направлении и горизонтальной плоскости, составляет менее 1 000 мм. Кроме того, некоторые члены группы выразили озабоченность по поводу того, что это изъятие может привести к перекосу на рынке, если аналогичный подход не будет применяться к транспортным средствам категории 1-1, и поэтому следует рассмотреть вопрос о включении этой категории транспортных средств в рекомендуемое изъятие.

В силу этих причин и с изъятием, о котором говорилось выше, рекомендуется, чтобы гтп применялись к транспортным средствам категории 1-1 с ПМТС свыше 500 кг и к транспортным средствам категории 1-2 и категории 2 с ПМТС превышающей 500 кг, но не превышающей 4 500 кг. Кроме того, группа рекомендует, чтобы Договаривающиеся стороны могли ограничить применение требований в своем внутреннем законодательстве, если они решат, что такое ограничение является целесообразным.

Что касается применения данных гтп, то следует отметить, что требования проекта гтп являются существенно более строгими, чем любое существующее законодательство на момент принятия гтп. Кроме того, многие страны еще не имеют требований в отношении обеспечения безопасности пешеходов. В связи с этим рекомендуется, чтобы Договаривающиеся стороны, применяющие эти правила, предусматривали надлежащий переходный период до начала полного обязательного применения, учитывая время, необходимое для разработки транспортного средства и цикл эксплуатации транспортных средств.

Кроме того, на этапе разработки этих гтп основное внимание уделялось транспортным средствам с ПМТС не более 2 500 кг, которые также рассматриваются во всех существующих законодательствах. Последующее распространение правил на другие транспортные средства требует признания того факта, что может оказаться необходимым

некоторый дополнительный переходный период, поскольку область применения теперь включает многие нынешние транспортные средства, исключенные из сферы применения существующих национальных или региональных требований. Кроме того, если процедуры испытаний и предписания этих гтп основывались на требованиях, изначально разрабатывавшихся для "классических" (с кузовом типа седан) легковых автомобилей, то теперь гтп охватывают также транспортные средства, имеющие особую форму или особые элементы (транспортные средства с высоко расположенной передней частью, транспортные средства специального назначения и т.д.), в отношении которых признано, что они могут потребовать особого внимания".

Включить два новых подпункта d) и e) следующего содержания:

"d) Точки проведения испытания

Неофициальная группа рассмотрела вопрос об определении числа точек проведения испытаний и минимального расстояния между такими точками. Рассмотрев этот вопрос, группа решила, что такие точки не следует конкретизировать в намечаемых гтп по следующим причинам:

i) Было сочтено, что для государств, которые используют нормативную основу, предполагающую самостоятельную сертификацию, нет необходимости указывать число точек, требующееся для проведения испытаний, или расстояние между ними, поскольку при проведении испытаний регламентирующим компетентным органом изготовители транспортных средств будут нести ответственность за обеспечение того, чтобы транспортные средства отвечали всем предписаниям в отношении зоны удара, установленным в предлагаемых гтп.

ii) Для целей официального утверждения типа конструкции вопрос о количестве испытаний, которые нужно провести, чтобы удостоверить соответствующий компетентный орган в том, что транспортные средства соответствуют установленным предписаниям, решается этим компетентным органом, который может определить число испытаний и расстояние между точками проведения испытаний.

iii) Установление минимального количества испытаний или минимального расстояния между точками их проведения может привести к тому, что на изготовителей ляжет бремя проведения излишних испытаний и/или компетентные органы будут излишне ограничены в выборе программ испытаний, поскольку было бы трудно установить цель, которая охватывала бы и самую крупную, и самую меньшую испытательные зоны, причем

может сложиться такая ситуация, что размеры испытательных зон не позволят провести требуемое минимальное число испытаний, предусмотренных для данных зон.

е) Проектное положение транспортного средства

Поскольку транспортные средства поставляются на рынок во множестве вариантов и модификаций, габаритная высота при движении транспортного средства может варьироваться в широких пределах. С учетом различий между официальным утверждением типа конструкции и самостоятельной сертификацией Договаривающимся сторонам рекомендуется принимать во внимание это обстоятельство в контексте применения гтп на национальном уровне. В качестве ориентира для Договаривающихся сторон можно отметить, что ЕС решает этот вопрос посредством определения концепции "основных контрольных точек". Это определение (пункт 2.2 решения Комиссии ЕС от 23 декабря 2003 года) гласит: «термин "основные контрольные точки" означает отверстия, поверхности, отметки и идентификационные знаки на кузове транспортного средства. Тип используемой контрольной точки и вертикальное (Z) положение каждой точки относительно земли должны определяться изготовителем транспортного средства с учетом условий эксплуатации, указанных в пункте 2.3. Эти точки должны выбираться таким образом, чтобы можно было легко проверить габаритную высоту передней и задней части транспортного средства и его положение.

Если основные контрольные точки находятся в пределах  $\pm 25$  мм от проектного положения на вертикальной (Z) оси, то считается, что проектное положение соответствует нормальной высоте при движении. Если выполняется это условие, то либо транспортное средство приводится в проектное положение, либо корректируются все последующие измерения и проводятся соответствующие испытания для моделирования проектного положения транспортного средства».

Пункт d) (прежний), изменить обозначение на пункт f).

## VI. ЗАЩИТА ГОЛОВЫ ПЕШЕХОДА

Пункт VI, подпункт а), изменить следующим образом:

"а) Зоны испытаний

...

...а сзади - линией WAD длиной 1 700 мм...

...Зоны проведения испытаний с использованием модели головы ребенка и взрослого охватывают приблизительно 62% случаев дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов (Соединенные Штаты Америки)...".

Подпункт b), исключить.

Подпункт c), пронумеровать как подпункт b) и изменить следующим образом:

"b) Критерий травмирования головы

...

...и не должен превышать 1 000 в пределах двух третей...

...".

Подпункт d), (прежний), пронумеровать как подпункт c).

Пункт e), (прежний), пронумеровать как пункт d) и изменить следующим образом:

"d) Модель головы

...

2. Масса и момент инерции модели головы

...

В предлагаемых гтп устанавливается момент инерции моделей головы ребенка и взрослого, определенный на основе анализов... В связи с этим неофициальная группа несколько скорректировала верхний предел для ударного элемента в виде модели головы ребенка и в конечном итоге приняла следующие значения для предусмотренных в гтп ударных элементов в виде модели головы: 0,008 - 0,012 кгм<sup>2</sup> для модели головы ребенка и 0,010 - 0,013 кгм<sup>2</sup> для модели головы взрослого человека.

Соединенное Королевство высказало оговорку, отметив, что масса ударного элемента в виде модели головы ребенка (3,5 кг) отличается от массы, установленной в соответствующей директиве ЕС (2,5 кг). Соединенное Королевство выразило озабоченность по поводу того, что обеспечиваемый при этом уровень защиты может отличаться от уровня, предусмотренного в этой директиве ЕС.

3. Акселерометр модели головы

...Как это разъясняется в документе INF GR/PS/96... При наличии сильного резонанса, превышающего уровень класса канала амплитудных характеристик (КАХ)...".

Подпункт f), считать подпунктом e) и изменить следующим образом:

"e) Испытательная скорость и угол удара модели головы

...

...трех типов расположения пешехода, трех типов транспортных средств...

...

Таким образом, группа решила использовать предложенные ЕКПБТ значения угла удара для проведения испытания с использованием модели головы ребенка и взрослого в 50° и 65° и сохранить предложенное ЕКПБТ более высокое значение скорости удара по капоту в 35 км/ч (по сравнению со скоростью в 32 км/ч, предложенной МОНИС).

Нидерланды высказали оговорку, отметив, что скорость движения модели головы в момент удара ниже той скорости, которая указана в соответствующей действующей директиве ЕС. Нидерланды считают, что это не обеспечит такой же уровень защиты, какой предусмотрен в действующей директиве ЕС".

Пункт VII, подпункт а), изменить следующим образом:

"1. Цель

...ударным элементом в виде модели нижней части ноги или ударным элементом в виде модели верхней части ноги...

2. Основание для ограничения испытаний с использованием модели нижней части ноги

...

...В пункте 7.2.1 доклада РГ 17 ЕКПБТ (см. документ INF GR/PS/159) говорится: ...

...

...В связи с этим группа рекомендует...

...".

Пункт 3, исключить Confor™ по всему тексту проекта гтп и вместо INF PS/154/Rev.1  
читать INF GR PS/154/Rev.1.

Пункт VII, подпункты b) и c), изменить следующим образом:

"1. Ударный элемент

Было решено рекомендовать использовать ударный элемент в виде модели ноги, разработанный лабораторией TRL... Вместе с тем было также рекомендовано рассмотреть...

2. Критерии травмирования

Травмы колена, которые являются одними из типичных травм ноги...

...

c) Испытание с использованием модели верхней части ноги для высоко  
расположенных бамперов

...По этой причине неофициальная рабочая группа рекомендует проводить испытание с использованием модели верхней части ноги применительно к транспортным средствам с высотой нижней части бампера, составляющей более 500 мм.

...

1. Ударный элемент

Поскольку большинство жертв травматизма верхней части ноги составляют взрослые, неофициальная рабочая группа в целом решила рекомендовать...

...

2. Критерии травмирования

...Соответственно неофициальная группа решила рекомендовать...

3. Ограничения в отношении испытания с использованием модели верхней части ноги ...и травм области таза. Исследования в этой области продолжаются".

Пункт VIII, изменить следующим образом:

"1. Системы или компоненты, меняющие положение

...в связи с этим решила рекомендовать устанавливать такие активные..."

...

2. Активные устройства для защиты пешеходов

...стандарт в качестве своей основы.

..."

Пункт IX, изменить следующим образом:

"...правил, касающихся защиты пешеходов, в глобальном масштабе.

Вместе с тем не следует допускать введения каких-либо ограничений в отношении других мер - активных или пассивных, которые могут использоваться любой Договаривающейся стороной для получения дополнительных выгод в плане обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения.

...

2. Защита ног

...

В 32-процентную целевую группу, указанную в документе INF GR/PS/169, входят как легковые автомобили, так и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности. Положения гтп освобождают значительную долю грузовых транспортных средств малой грузоподъемности от проведения испытаний с использованием модели нижней части ноги, поэтому в целевую группу следует включить



лишь легковые автомобили и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности, у которых высота бампера не достигает установленного предельного значения.

[Ожидается, что эксперт от Соединенных Штатов Америки представит новый анализ затрат и выгод]".

## В. ТЕКСТ ПРАВИЛ

Пункт 1, изменить следующим образом:

"1. ЦЕЛЬ".

Пункт 2, изменить следующим образом:

"2. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ И ОХВАТ

Настоящие глобальные технические правила (гтп) применяются к передней поверхности механических транспортных средств категории 1-1, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, транспортных средств категории 1-2, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, но не более 4 500 кг, и транспортных средств категории 2, имеющих полную массу транспортного средства свыше 500 кг, но не более 4 500 кг <sup>1/</sup>. Вместе с тем механические транспортные средства категории 1-2 и категории 2, у которых расстояние между поперечной центральной линией передней оси и точкой R сиденья водителя, измеренное в продольном направлении и горизонтальной плоскости, составляет менее 1 000 мм, исключаются из применения предписаний настоящих правил. При необходимости применяются все определения, содержащиеся в Специальной резолюции № 1".

Пункт 3.1, изменить следующим образом:

"3.1 ...линией дуги охвата (WAD) длиной...".

Пункт 3.6, изменить следующим образом:

«"Задняя контрольная линия капота" означает... с ветровым стеклом (см. рис. 2). В ходе этой процедуры щетки и рычаги стеклоочистителей снимаются».

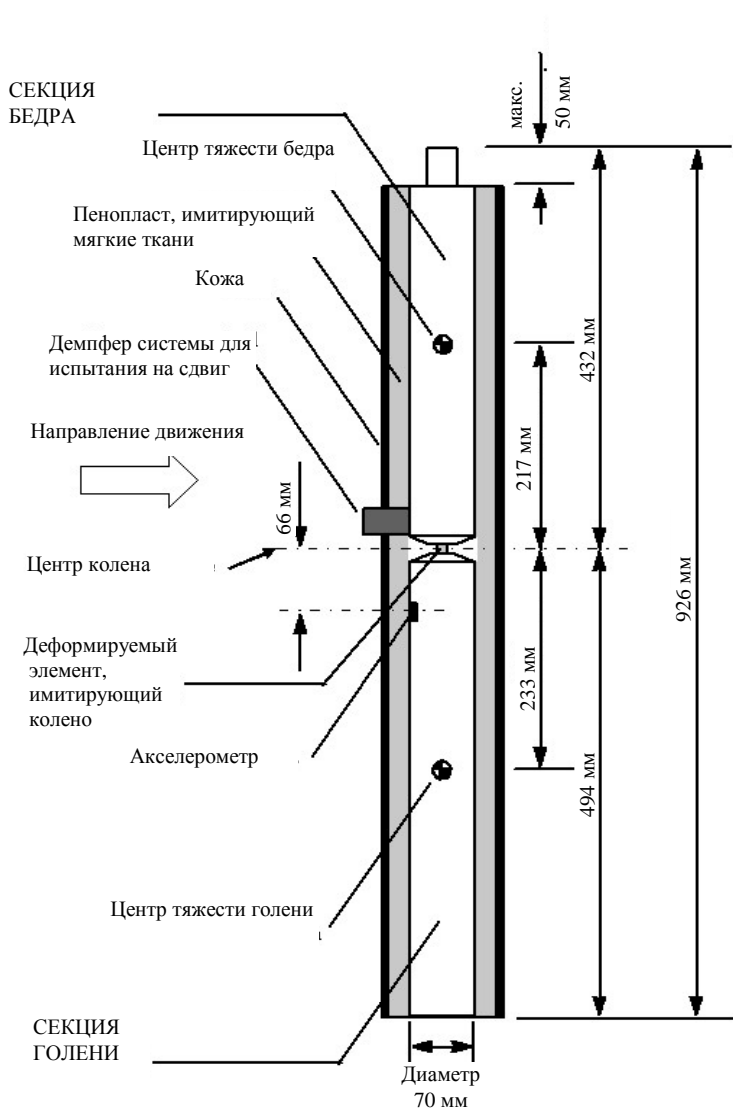
---

<sup>1/</sup> Договаривающаяся сторона может ограничить применение данных предписаний в своем внутреннем законодательстве, если она решит, что такое ограничение является целесообразным.

Пункт 6.1.1, исправить следующим образом:

"6.1.1 ...стабильную температуру  $20 \pm 4^\circ\text{C}$ ."

Рис. 12, изменить следующим образом:



Пункт 6.3.1.2.7, изменить следующим образом:

"6.3.1.2.7 Для каждого... толщиной 1,5 мм. Масса пенопласта и резинового покрытия, имитирующего кожу, в общей сложности составляет  $0,6 \pm 0,1$  кг...".

Пункт 6.3.1.2.9.1, рис. 13, исправить слова "Необходимый вес" на "Необходимая масса".

Пункт 6.3.2.1, изменить следующим образом:

"6.3.2.1 Ударный элемент в виде модели головы ребенка (см. рис. 14)

...Общий диаметр составляет  $165 \pm 1$  мм. Масса составляет  $[3,5 \pm 0,07$  кг]..."

Пункт 7.1.1.3 и рис. 17, исправить в трех случаях слова "контрольный уровень" на "контрольная плоскость".

Пункт 7.1.2.2, изменить следующим образом:

"7.1.2.2 ...

При первом контакте горизонтальная осевая линия ударного элемента ...с погрешностью  $\pm 10$  мм, а вертикальная осевая линия ударного элемента находится сбоку с..."

Пункт 7.2.2, исправить "для сообщения скорости" на "для определения скорости".

Пункт 7.3.4, изменить следующим образом:

"7.3.4 Скорость модели головы в момент удара составляет  $[9,7 \pm 0,2$  м/с]".

Пункт 7.4.4, изменить следующим образом:

"7.4.4 Скорость модели головы в момент удара составляет  $[9,7 \pm 0,2$  м/с]".

Пункт 7.4.5, исправить "в передней и задней вертикальной" на "в продольной вертикальной".

Пункт 8.1.1.4, изменить следующим образом:

"8.1.1.4 Ударный элемент без покрытия из пенопласта и кожи устанавливается таким образом, что голень жестко закрепляется в зажимах на стационарной горизонтальной поверхности, а к бедру прочно прикрепляется металлическая труба, как показано на рис. 20. Ось вращения коленного шарнира ударного элемента располагается вертикально. Во избежание погрешностей, связанных с трением, для секции бедра и металлической трубы не предусматривается

никакой опоры. Крутящий момент, прилагаемый к центру коленного шарнира и обусловленный массой металлической трубы и других элементов (кроме самой модели ноги), не должен превышать 25 Нм.

К металлической трубе на расстоянии  $2,0 \pm 0,01$  м от центра коленного шарнира прилагается нормальное усилие в горизонтальной плоскости, и регистрируется получаемый угол изгиба колена. Усилие увеличивается со скоростью от 1,0 до 10°/с до тех пор, пока угол изгиба колена не превысит 22°. Допускаются краткие отступления от этих предельных значений, обусловленные, например, использованием ручного насоса.

Производится расчет энергии посредством суммирования усилия с учетом угла изгиба в радианах и умножения этого значения на длину рычага в  $2,0 \pm 0,01$  м".

Пункт 8.1.1.5, изменить следующим образом:

"8.1.1.5 Ударный элемент без покрытия из пенопласта и кожи устанавливается таким образом, что голень жестко закрепляется в зажимах на стационарной горизонтальной поверхности, а к бедру прочно прикрепляется металлическая труба, которая фиксируется на расстоянии 2,0 м от центра коленного шарнира, как показано на рис. 21.

К бедру на расстоянии 50 мм от центра коленного шарнира прилагается нормальное усилие в горизонтальной плоскости, и регистрируется получаемый сдвиг колена. Усилие увеличивается со скоростью от 0,1 до 20 мм/с до тех пор, пока сдвиг колена не превысит 7,0 мм или пока усилие не превысит 6,0 кН. Допускаются краткие отступления от этих предельных значений, обусловленные, например, использованием ручного насоса".

Пункт 8.2.4.3, исправить "дополнительные грузы" на "дополнительные массы".

Пункт 8.3.3.2, исправить "площадью более 300 мм" на "площадью более 300 x 300 мм".

Рис. 22 и 23, исправить ссылки на пункты "8.1.2.5.1" и "8.1.2.5.2" соответственно на "8.1.2.4.1" и "8.1.2.4.2".