



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 17–20 декабря 2013 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее пятьдесят четвертой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	3	4
III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня).....	4–6	4
IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня).....	7–9	5
A. Этап 2 разработки Глобальных технических правил	7–8	5
B. Предложение по поправке 2.....	9	6
V. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 4 повестки дня).....	10	6
VI. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 5 повестки дня).....	11–12	7
VII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 6 повестки дня).....	13	7
VIII. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 7 повестки дня).....	14	8
IX. Правила № 14 (крепление ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня).....	15–16	8

GE.14-20291 (R) 190314 200314



* 1 4 2 0 2 9 1 *

Просьба отправить на вторичную переработку



X.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)	17	8
XI.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня)	18	9
XII.	Правила № 29 (кабины грузовых автомобилей) (пункт 12 повестки дня)	19	9
XIII.	Правила № 29 (кабины грузовых автомобилей) (пункт 12 повестки дня)	20	9
XIV.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)	21-22	9
XV.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня)	23	10
XVI.	Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 15 повестки дня)	24–25	10
	A. Предложение по новым правилам, касающимся бокового удара о столб	24	10
	B. Предложение по поправкам	25	11
XVII.	Правила № 100 (конструкция и эксплуатационная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 16 повестки дня)	26	11
XVIII.	Городские и междугородные автобусы (пункт 17 повестки дня)	27	11
XIX.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня)	28–29	11
	A. Предложение по дополнению 1 к Правилам № 127	28	11
	B. Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 127	29	12
XX.	Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня)	30	12
XXI.	Предложение по новым правилам, касающимся транспортных средств работающих на водороде и топливных элементах (пункт 20 повестки дня)	31	13
XXII.	Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)	32	13
XXIII.	Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)	33–40	14
	A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	33	14
	B. Соглашение 1997 года (осмотры): разработка Предписания № 2....	34	14
	C. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	35	14
	D. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды	36	14
	E. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп (РГ)	37	14
	F. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2013 года	38	15
	G. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)	39	15
	H. Правила № 25 (подголовники)	40	15

XXIV.	Выражение признательности (пункт 23 повестки дня).....	41	15
XXV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня).....	42	16
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-54-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения		18
II.	Проект поправки 2 к глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов – этап 2).....		21
III.	Проект поправок к Правилам № 14.....		48
IV.	Проект поправок к Правилам № 44.....		49
V.	Проект поправок к Правилам № 127.....		50
VI.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP		56

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят четвертую сессию в Женеве 17–20 декабря 2013 года под председательством г-жи М. Версайл (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 и Amend.1) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребителей транспортных средств (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Фонда "Автомобиль и общество" (Фонда ФИА), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

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

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/14,
неофициальный документ GRSP-54-06

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/14), предложенную для пятьдесят четвертой сессии, включив в нее новые пункты 22 g), 22 h), 23 и 24, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-54-06). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP (НРГ) содержится в приложении VI к настоящему докладу.

III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24,
неофициальные документы GRSP-54-05, GRSP-54-18-Rev.1,
GRSP-54-23, GRSP-54-28 и GRSP-54-30

4. Эксперт от Японии, чья страна является техническим спонсором разработки Глобальных технических правил № 7 ООН (ГТП № 7 ООН) (этап 2), проинформировал GRSP об итогах последнего совещания (GRSP-54-30) неофициальной рабочей группы (НРГ), занимающейся разработкой проекта ГТП ООН, состоявшегося 10 и 11 сентября 2013 года в Гётеборге (Швеция). Эксперт от Германии представил материалы (GRSP-54-28) о прошедшем 16 июля 2013 года в Бергиш-Гладбахе (Германия) рабочем совещании, цель которого состояла в определении процедуры для испытательного положения манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (BioRID II). Он отметил, что по итогам этого рабочего совещания эксперты договорились о том, что для статической оценки и позиционирования

BioRID больше не требуется использования устройства для измерения параметров подголовников (HRMD). Он сделал вывод о том, что процедуры испытаний и критерии травмирования будут окончательно оформлены, по всей вероятности, на следующем совещании НРГ, которое планируется провести 4–6 февраля 2014 года в Брюсселе. Эксперт от Соединенного Королевства охарактеризовал в целях информирования последний этап разработки проекта ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24) и проект добавления 1 (GRSP-54-05) к Общей резолюции № 1 (ОР.1). Он пояснил, что пересмотренное официальное предложение по ГТП ООН, а также окончательный проект добавления к ОР.1 будут представлены НРГ на сессии GRSP в мае 2014 года.

5. Председатель GRSP пояснил, что технические требования и допуски по объемному механизму определения точки Н (3-D Н) пока не будут включены в проект добавления к ОР.1, так как приоритет был отдан техническим требованиям к BioRID. Вместе с тем GRSP согласилась рекомендовать НРГ обсудить вопрос о том, должен ли 3-D Н касаться только ГТП № 7 ООН (и Правил № 17 ООН) или он должен относиться к другим существующим ГТП ООН и Правилам ООН, по крайней мере до тех пор, пока не будет предложен проект добавления к ОР.1.

6. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17, нацеленный на увеличение высоты установки подголовника на водителем сиденье для удовлетворения потребностей людей более высокого роста и уменьшение наименьшей высоты установки подголовника на задних пассажирских сиденьях для обеспечения надлежащего обзора. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил (GRSP-54-23) об отсутствии рационального обоснования для обоих предлагаемых значений высоты. Эксперт от МОПАП вновь выразил обеспокоенность (GRSP-54-18-Rev.1) по поводу того, что новый порядок измерения повлечет за собой снижение измеряемой высоты на 30 мм и что в совокупности с новым пределом в 830 мм это приведет к увеличению высоты установки подголовников на 60 мм по сравнению с нынешними требованиями. И наконец, GRSP решила возобновить рассмотрение данного пункта повестки дня на основе окончательных предложений, представленных НРГ, и дальнейшего обоснования в контексте документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17, а также сохранить документы GRSP-54-18-Rev.1 и GRSP-54-23 в качестве справочных.

IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)

A. Этап 2 разработки Глобальных технических правил

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/25,
неофициальные документы GRSP-54-08, GRSP-54-32,
GRSP-54-33-Rev.2 и GRSP-54-34-Rev.1

7. Эксперт от Германии, являющийся сопредседателем НРГ по безопасности пешеходов, представил в качестве результата последнего совещания НРГ, состоявшегося 16 и 17 декабря 2013 года перед сессией самой GRSP, проект ГТП № 9 ООН (этап 2) (GRSP-54-33), предусматривающий внедрение ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI). Он пояснил, что это

предложение заменяет собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/25 и GRSP-54-08, оставляя при этом нерешенными проблемы номинальных значений оценки степени травмирования (НЗОТ) для гибкой модели нижней части ноги при испытании бампера (пункт 5.1.1) и допуска для массы FlexPLI (пункты 6.3.1.1 и 6.3.1.1.3). Данное предложение было прокомментировано экспертом от Соединенных Штатов Америки (GRSP-54-32), который усомнился в отсутствии информации о вышеупомянутых НЗОТ. Он заявил, что проект этих ГТП ООН не может быть рекомендован, если Договаривающимся сторонам не будет разрешено выбирать соответствующие НЗОТ при транспонировании ГТП ООН в их национальные законодательства. В ответ на это эксперт от Германии представил документ GRSP-54-33-Rev.2, касающийся данной проблемы. Эксперт от МОПАП выразил сожаление в связи с отсутствием согласия по последнему вопросу, что приведет к использованию различных вариантов, затрудняющих процесс гармонизации.

8. GRSP рекомендовала принять документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/25 с внесенными в него поправками, приведенными в приложении II к настоящему докладу, и утвердила окончательный доклад о работе НРГ (GRSP-54-34-Rev.1), воспроизведенный в приложении II. GRSP решила запросить указания по поводу НЗОТ, упомянутых в пункте 5.1.1, у Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) на его сессии в марте 2014 года и добиться одобрения АС.3 предложения о продлении мандата НРГ до ноября 2014 года в целях завершения работы над добавлением к ОР.1, с тем чтобы включить в него положения о FlexPLI. И наконец, GRSP поручила секретариату представить АС.3 предложение в качестве проекта поправки 2 к ГТП ООН № 9 и окончательный доклад о ходе работы для рассмотрения и проведения голосования на его сессии в июне 2014 года.

В. Предложение по поправке 2

Документация: ECE/TRANS/WP.29/АС.3/31,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14,
неофициальные документы GRSP-54-07-Rev.1, GRSP-54-31

9. Эксперт от ЕК представил документ GRSP-54-07-Rev.1, разъясняющий положения, касающиеся испытаний с использованием модели головы, и заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14 (включая окончательный доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2). Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что в общем и целом данное предложение не основывается на конкретных фактах (GRSP-54-31) и в нем недостаточно данных, полученных с помощью нынешнего метода. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в мае 2014 года на основе более обстоятельных данных и поручила секретариату распространить документ GRSP-54-07-Rev.1 под официальным условным обозначением, сохранив документ GRSP-54-31 в качестве справочного.

V. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/АС.3/28

10. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, исполняющая функции председателя НРГ по согласованию манекенов для испытания на боковой удар, вы-

ступила с устным докладом о ходе работы группы. Она проинформировала GRSP, что подготовка добавления к OP.1, включающего положения о манекене 50-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID), приостановлена до достижения согласия с ISO о предоставлении полного комплекта чертежей и технических требований, включая руководство для пользователя. И наконец, она сообщила, что женский манекен WorldSID 5-го перцентиля в некоторых отношениях требует доработки, хотя в настоящее время все-таки предполагается, что работа над ним завершится к концу 2015 года, как и сообщалось ранее.

VI. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 5 повестки дня)

11. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRSP о том, что НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ) работает в соответствии со своим кругом ведения (ECE/TRANS/WP.29/2012/121) под руководством следующих коспонсоров: Соединенных Штатов Америки, Европейского союза, Китая и Японии. Он отметил, что НРГ достигла значительного прогресса на четвертом совещании, которое недавно состоялось в Пекине (14–16 октября 2013 года), и обновила сводную таблицу проекта ГТП ООН предложениями, представленными Канадой, Китаем, Соединенными Штатами Америки и Японией. Он пояснил, что предложения включают аспекты, подлежащие исследованию, и сроки рассмотрения для потенциальных ГТП ООН. Кроме того, он проинформировал GRSP о том, что НРГ также провела обзор проекта предложения, представленного экспертом от МОПАП. Он сообщил, что НРГ обсудила новую идею учреждения подгрупп для работы по конкретным техническим вопросам, определенным НРГ. Он пояснил, что подгруппы, как ожидается, будут представлять данные и проводить анализы/исследования с целью обоснования требований и рекомендаций для НРГ. Этот подход будет подробнее рассмотрен позднее, так как на сессии отсутствует один из коспонсоров.

12. Что касается "дорожной карты" для разработки ГТП ООН, то, как он подтвердил, варианты завершения работы над ГТП ООН в один или два этапа обсуждались на сессии АС.3 в ноябре 2013 года. На этом совещании Соединенные Штаты Америки указали, что не согласятся с двухэтапным подходом, основанным на Правилах № 100, поскольку не считают эти Правила научно обоснованными, как того требует Соглашение 1998 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1106, пункт 104). GRSP решила при необходимости запросить рекомендации у АС.3 на его будущих сессиях в ожидании решения НРГ по таким рекомендациям. И наконец, он проинформировал GRSP, что пятое совещание НРГ по БЭМ планируется провести 14–16 апреля 2014 года в Вашингтоне, округ Колумбия.

VII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 6 повестки дня)

13. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

VIII. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/16,
неофициальный документ GRSP-54-16

14. Эксперт от Германии снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/16, желая представить на сессии GRSP в мае 2014 года новое предложение, подготовленное в сотрудничестве с экспертами от Австралии и Соединенного Королевства. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ GRSP-54-16.

IX. Правила № 14 (крепление ремней безопасности) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/18,
неофициальные документы GRSP-54-19-Rev.2

15. GRSP рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/18 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 07 к Правилам ООН.

16. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-54-19-Rev.2, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4 и нацеленный на введение – при определенных условиях – исключений для транспортных средств, в которых в каждом ряду имеется лишь одно сиденье. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в рамках (см. пункт 15) проекта дополнения 6 к поправкам серии 07 к Правилам ООН. И наконец, GRSP решила возобновить на своей сессии в мае 2014 года обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15, кроме пункта 5.3.8.8, так как этот пункт уже согласован с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4.

X. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25,
неофициальный документ GRSP-54-03

17. GRSP решила отложить обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25 и GRSP-54-03 до принятия поправки к Соглашению 1958 года, с тем чтобы сохранить согласованность с будущими требованиями, касающимися переходных положений.

XI. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-54-04 и GRSP-54-20

18. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-54-04, нацеленный на введение положений об определении инерционного момента в контексте испытания на удар багажом. Эксперт от Японии представил документ GRSP-54-20 с предложением о регламентации лишь нижнего предела инерционного момента испытательных блоков. После проведения дискуссии по этому вопросу GRSP решила возобновить его обсуждение на своей сессии в мае 2014 года на основе пересмотренного предложения, подготовленного в добровольном порядке экспертом от КСАОД.

XII. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-54-29

19. Эксперт от Соединенного Королевства представил материалы о результатах реализации программы оценки и квалификации защитных шлемов (ПОКЗШ) (GRSP-54-29), проводившейся правительством его страны. Эксперт от ЕК затронул вопрос о безопасности пользователей электровелосипедов и отсутствии надлежащих защитных шлемов для них. GRSP согласилась сохранить этот вопрос в повестке дня своих следующих сессий до поступления соответствующих предложений.

XIII. Правила № 29 (кабины грузовых автомобилей) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/19

20. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/19, в котором предложена схема испытания (А, В и С) для каждого транспортного средства категории N. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/19 без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам ООН.

XIV. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/20

21. Эксперт от Японии повторно представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10, нацеленный на распространение сферы применения испытания на опрокидывание на более широкий диапазон детских удерживающих систем (ДУС). GRSP приняла данное предложение с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в

июне 2014 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 04 к Правилам ООН.

22. GRSP также приняла без поправок документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/20, предусматривающий введение некоторых соответствующих требований, касающихся испытания нового класса размера B1 ISOFIX. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/20 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве составной части (см. пункт 21) проекта дополнения 8 к поправкам серии 04 к Правилам ООН.

XV. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 14 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-54-25, GRSP-54-27 и GRSP-54-40

23. Эксперт от Франции, являющийся председателем НРГ по лобовому столкновению, представил доклад о ходе работы этой группы (GRSP-54-40). Он проинформировал GRSP, что НРГ готова внести предложение на сессии GRSP в мае 2014 года, и охарактеризовал первый проект исключительно для целей информирования (GRSP-54-27). Он пояснил, что поправка предусматривает введение: i) испытания на лобовое столкновение по всей ширине жесткого барьера на скорости 50 км/ч, ii) новых биомеханических критериев для пожилых людей (в возрасте от 65 лет), и iii) женского манекена 5-го перцентиля. Эксперт от Японии представил материалы (GRSP-54-25) для демонстрации воздействия диагонального ремня безопасности на смещение грудной клетки и предложил рассмотреть этот вопрос в рамках деятельности НРГ. Эксперт от Франции подтвердил важное значение положения ремня в контексте смещения грудной клетки и пояснил, что нынешнее предложение НРГ распространяется на оба пола, а также охватывает аспекты безопасности пассажиров младшего возраста. И наконец, члены GRSP единогласно решили возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на сессии в мае 2014 года на основе конкретного предложения по новым правилам ООН вместо подготовленной НРГ поправки к Правилам № 94 ООН.

XVI. Правила № 95 (боковое столкновение) (пункт 15 повестки дня)

A. Предложение по новым правилам, касающимся бокового удара о столб

Документация: неофициальный документ GRSP-54-14

24. Эксперт от Австралии представил GRSP для целей информирования проект предложения (GRSP-54-14) по правилам ООН, направленным на транспонирование ГТП ООН, касающихся бокового удара о столб, в Соглашение 1958 года. Он настоятельно призвал принять это предложение в 2014 году, отметив, что для выполнения этой задачи в усилиях НРГ по боковому удару о столб уже нет необходимости. Он также подчеркнул, что сфера применения данного предложения отличается от сферы применения Правил № 95 ООН и что это предложение предусматривает использование других манекенов и кри-

териев травмирования. Поэтому он рекомендовал преобразовать это предложение в новые правила ООН, а не использовать его в качестве поправки к Правилам № 95 ООН. GRSP на основе консенсуса решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в мае 2014 года с учетом предложения по новым правилам ООН, подготовленного в добровольном порядке экспертом от Австралии.

В. Предложение по поправкам

25. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

XVII. Правила № 100 (конструкция и эксплуатационная безопасность аккумуляторных электромобилей) (пункт 16 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-54-13 и GRSP-54-26

26. Эксперт от Германии от имени председателя НРГ по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС) сообщил о ходе работы этой группы и представил для целей информирования первый проект поправки к Правилам № 100 ООН (GRSP-54-13). Вместе с тем GRSP отметила, что НРГ пока не решила, станет ли окончательное предложение поправкой к Правилам № 100 ООН или оно будет касаться новых правил ООН и что это решение будет принято на ее следующем совещании (23 и 24 января 2014 года, Барселона, Испания). Эксперт от Японии представил документ GRSP-54-26, в котором НРГ предлагается исключить из этого предложения транспортные средства категорий L₅, L₆ и L₇ из-за необходимости более подробного обсуждения аспектов их безопасности в случае аварии. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в мае 2014 года на основе предложения, подготовленного НРГ.

XVIII. Городские и междугородные автобусы (пункт 17 повестки дня)

27. GRSP согласилась исключить этот пункт из повестки дня своей следующей сессии из-за отсутствия новой информации.

XIX. Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 18 повестки дня)

А. Предложение по дополнению 1 к Правилам № 127

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/18,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/19,
неофициальные документы GRSP-54-09-Rev.1 и GRSP-54-38

28. Сославшись на поправку к ГТП ООН № 9, предложенную в рамках пункта 3 b) повестки дня (см. пункт 9), эксперт от МОПАП представил проект параллельной поправки к Правилам № 127 ООН (GRSP-54-09-Rev.1), включающий документ GRSP-54-38 и заменяющий собой документы ECE/TRANS/

WP.29/GRSP/2011/18 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/19. GRSP приняла документ GRSP-54-09-Rev.1, воспроизведенный в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было предложено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве проекта дополнения 1 к Правилам ООН.

В. Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 127

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/26,
неофициальные документы GRSP-54-15-Rev.1 и GRSP-54-39

29. GRSP рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/26, предусматривающий введение в Правила ООН положений о FlexPLI. GRSP рассмотрела и приняла документ GRSP-54-15-Rev.1 (заменяющий документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/20 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/26), воспроизведенный в добавлении 1 к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 127 ООН. GRSP отметила, что вопрос о неутвержденных значениях, приведенных в квадратных скобках (пункты 1.1 и 1.4 приложения IV к документу GRSP-54-15-Rev.1), возможно, будет решен на сессии GRSP в мае 2014 года. И наконец, эксперт от Японии снял с рассмотрения документ GRSP-54-39.

XX. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/23,
неофициальные документы GRSP-54-24, GRSP-54-35
и GRSP-54-36

30. Эксперт от Франции, являющийся председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил доклад о ходе работы этой группы (GRSP-54-35). Он также представил проект поправок серии 01 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/23) и документ GRSP-54-24, содержащий поправки к нему. Он пояснил, что данное предложение будет охватывать этап 2 разработки Правил ООН и предусматривать положения о невстроенных ДУС ("Универсальный бустер" или "Бустер для конкретного транспортного средства"). Эксперт от Германии выразил оговорку к этому предложению в связи с необходимостью обсуждения в рамках НРГ вопроса об использовании манекена Q10 (предложенного НРГ исключительно для целей мониторинга) для повышения уровня безопасности для детей разных возрастных групп и разного роста. Кроме того, он предложил изменить переходные положения таким образом, чтобы допустить оригинальное утверждение типа ДУС в соответствии с Правилами № 44 ООН и Правилами № 129 ООН. GRSP решила передать НРГ документ GRSP-54-36, включив в документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/23 все изменения, согласованные в ходе сессии, в ожидании внесения пересмотренного официального предложения на ее сессии в мае 2014 года. GRSP также рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/21, касающийся конфигурации ДУС, основание которых за-

крепляется на транспортном средстве с помощью креплений ISOFIX в сочетании с установленным на нем корпусом. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/21 с внесенными в него поправками (воспроизведенный в документе ECE/TRANS/WP.29/2014/33) и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в марте 2014 года в качестве проекта дополнения 3 к Правилам ООН. GRSP также рекомендовала экспертам представить к сессии в мае 2014 года проект текста брошюры, подготовленный в рамках согласованной информационной кампании по Правилам № 129 ООН.

XXI. Предложение по новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (пункт 20 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/22, неофициальные документы GRSP-54-01, GRSP-54-02, GRSP-54-12, GRSP-54-21, GRSP-54-22 и GRSP-54-37

31. Эксперт от МОПАП представил материалы (GRSP-54-01) для передачи проекта новых правил ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/22), и предусматривающих транспонирование ГТП № 13 ООН в Соглашение 1958 года в контексте той же темы. Он также представил документ GRSP-54-12, содержащий некоторые исправления к этому предложению, и документ GRSP-54-02 (только для целей информирования), в котором охарактеризованы внесенные изменения в контексте ГТП ООН. Эксперт от Японии представил материалы (GRSP-54-37), касающиеся основной цели этого предложения. Он также предложил (GRSP-54-22) отдельные правила ООН, касающиеся систем хранения сжиженного водорода и позволяющие Договаривающимся сторонам использовать испытания на удар, которые уже проводятся на национальном уровне, до завершения этапа 2 разработки ГТП ООН. И наконец, он представил некоторые исправления (GRSP-54-21) к тексту предложения. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в мае 2014 года на основе пересмотренного официального предложения, подготовленного в добровольном порядке экспертами от ЕК и МОПАП и отражающего замечания, поступившие от заинтересованных сторон. GRSP также решила сохранить документы GRSP-54-21 и GRSP-54-12 в повестке дня следующей сессии исключительно в качестве справочных.

XXII. Выборы должностных лиц (пункт 21 повестки дня)

32. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1) GRSP предложила избрать должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно избрали г-жу М. Версэйл (Соединенные Штаты Америки) Председателем, а г-на Чэ-Ван Ли (Республика Корея) заместителем Председателя сессий GRSP, запланированных на 2014 год.

XXII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)

A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

33. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

B. Соглашение 1997 года (осмотры): разработка Предписания № 2

34. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

C. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33

35. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и GRSP согласилась исключить его из повестки дня следующих сессий.

D. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды

Документация: неофициальный документ GRSP-51-03

36. GRSP рекомендовала председателям своих НРГ передать их замечания относительно предварительного перечня сокращений (GRSP-51-03) эксперту от ЕК. GRSP решила в последний раз возобновить обсуждение данной темы на своей сессии в мае 2014 года.

E. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп (РГ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2014/26,
неофициальный документ WP.29-161-17

37. GRSP отметила, что документ ECE/TRANS/WP.29/2014/26 является наиболее актуальным документом о ходе работы в рамках НРГ по МОУТКТС и что подгруппе по МОУТКТС еще необходимо провести более подробное рассмотрение некоторых вопросов в контексте обзора Соглашения 1958 года. Эксперт от Японии, являющийся представителем GRSP по МОУТКТС, внес на рассмотрение документ WP.29-161-17, в котором разъясняется основная цель МОУТКТС, и сообщил, что следующее совещание НРГ планируется провести 21–24 января 2014 года в Сендае, Япония.

Е. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2013 года

38. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 160-й и 161-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1104 и ECE/TRANS/WP.29/1106).

Г. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

Документация: неофициальные документы GRSP-54-10 и GRSP-54-11

39. GRSP отметила предложение по поправкам к ГТП № 13 ООН (GRSP-54-10) и представленный экспертом от ЕК сводный текст ГТП ООН, включающий предложенные поправки. Эксперт от МОПАП предложил оперативно принять это предложение (фактически, поправки к нынешнему тексту), поскольку для их включения в контексте этапа 2 разработки ГТП ООН потребуется больше времени. Он также предложил использовать прагматичный подход к этапу 2, связанному с согласованием требований к испытаниям, на основе отбора требований, касающихся обычных транспортных средств, а не конкретных новых моделей. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что намерен подготовить предложение по этапу 2 разработки ГТП ООН к сессии GRSP в мае 2014 года. Кроме того, он предложил скоординировать усилия для разработки единого документа (пусть далее со всеми ошибками, которые будут выявлены заинтересованными сторонами). GRSP отметила, что если это предложение не будет рассматриваться в рамках этапа 2, то эксперту от ЕК следует вначале представить это предложение АС.3 с просьбой о разрешении разработки поправки. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей следующей сессии на основе пересмотренных документов и сохранить документы GRSP-54-10 и GRSP-54-11 исключительно в качестве справочных.

И. Правила № 25 (подголовники)

Документация: неофициальный документ GRSP-54-17

40. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-54-17, направленный на предотвращение обеспечения обязательного соответствия подголовников более чем одним правилам ООН. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в мае 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-54-17 под официальным условным обозначением.

XXIII. Выражение признательности (пункт 23 повестки дня)

41. Узнав, что г-н Г. Эрикссон более не будет участвовать в будущих сессиях GRSP, Группа дала высокую оценку его ценному вкладу в работу GRSP и пожелала ему всего наилучшего в его будущей деятельности.

XXIV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня)

42. В связи со своей пятьдесят пятой сессией, которую намечено провести в Женеве 19 (14 ч. 30 м.) – 23 (12 ч. 30 м.) мая 2014 года, GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 21 февраля 2014 года, т.е. за 12 недель до начала сессии. И наконец, была утверждена следующая предварительная повестка дня:

1. Утверждение повестки дня
2. Глобальные технические правила № 7 (подголовники)
3. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов):
 - а) Этап 2 разработки глобальных технических правил
 - б) Предложение по поправке 3
4. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)
5. Согласование манекенов для испытания на боковой удар
6. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей
7. Сопоставимость краш-тестов
8. Правила № 11 (дверные замки и петли)
9. Правила № 14 (крепления ремней безопасности)
10. Правила № 16 (ремни безопасности)
11. Правила № 17 (прочность сидений)
12. Правила № 22 (защитные шлемы)
13. Правила № 25 (подголовники)
14. Правила № 44 (детские удерживающие системы)
15. Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)
16. Правила № 127 (безопасность пешеходов)
17. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)
18. Предложение по новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах
19. Предложение по новым правилам, касающимся бокового удара о столб
20. Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара
21. Прочие вопросы:
 - а) Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности
 - б) Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP

- c) Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп
- d) Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2014 года

Приложение I

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных документов (GRSP-54-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

No.	Transmitted by	Agenda item	Language	Title	Follow-up
01	EC/OICA	20	E	Transposition of UN GTR No.13 "Hydrogen and fuel cell vehicles" into a UN Regulation	(a)
02	EC/OICA	20	E	Draft Regulation on hydrogen and fuel cell vehicles	(a)
03	OICA	9	E	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(c)
04	CLEPA	10	E	Proposal for Supplement 3 to the 08 series of amendments to Regulation No. 17 (Strength of seat)	(a)
05	IWG GTR7 PH2	2	E	Draft Addendum 1 - Specifications for the Construction, Preparation and Certification of the 50th percentile male Biofidelic Rear Impact Dummy, (BioRID-II) anthropometric test device	(c)
06	GRSP Chair	1	E	Running order of the session	(a)
07/ Rev.1	EC	3(b)	E	Proposal for Amendment [2] to global technical regulation No. 9 (Pedestrian safety)	(a)
08	EC/Germany	3(a)	E	Proposal for Amendment [3] to global technical regulation No. 9 (Pedestrian safety)	(a)
09/ Rev.1	OICA	18(a)	E	Draft Supplement 1 to Regulation No. 127 in its original version	(d)
10	EC	22(f)	E	Proposal for amendment to global technical regulation No.13 (Hydrogen and fuel cell vehicles)	(c)
11	EC	22(g)	E	Proposal for amendment to global technical regulation No.13 (Hydrogen and fuel cell vehicles)	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
12	EC/OICA	20	E	Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/22 (Draft Regulation on hydrogen and fuel cell vehicles)	(c)
13	Chair of REESS IWG	16	E	Proposal for requirements regarding vehicles of category L with electric power train	(a)
14	Australia	15(a)	E	Draft new Regulation No. [X] and 01 series of amendments concerning the approval of vehicles with regard to their pole side impact performance	(a)
15/ Rev.1	OICA	18(b)	E	Consolidated version of the UN Regulation No. 127 including Corr. 1 to the original version, draft Supplement 1 to the original version and the draft 01 series of amendments to the UN Regulation	(d)
16	OICA	7	E	Regulation No. 11 (Door latches and hinges) - Proposal for Supplement 4 to the 03 series of amendments	(a)
17	OICA	22(h)	E	Proposal for Supplement 1 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 25 (Head restraints)	(b)
18/ Rev.1	OICA	2	E	Global Technical Regulation No. 7 (Head restraints) OICA position on head restraint height	(c)
19/ Rev.2	OICA	8	E	Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15 (Proposal by Germany of Supplement 6 to the 07 series of amendments to Regulation No. 14)	(d)
20	Japan	10	E	Proposal for amendments to GRSP-54-04 (Proposal for Supplement 3 to the 08 series of amendments to Regulation No. 17) (Strength of seat)	(a)
21	Japan	20	E	Proposal for revision of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/22	(c)
22	Japan	20	E	Comments for the proposal for revision of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/22	(a)
23	USA	2	E	Comments from the United States on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17	(c)
24	IWG ECRS	19	E	Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/23 (Draft 01 series of amendments (Phase 2 of the Regulation))	(a)
25	Japan	14	E	Research on Chest Injury Criteria	(a)
26	Japan	16	E	Japan's Position Regarding the REESS	(a)

No.	Transmitted by	Agenda item	Language	Title	Follow-up
27	IWG FI	14	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 94	(a)
28	Germany	2	E	Short Report Status of GTR No. 7 BioRID TEG	(a)
29	UK	11	E	Safety Helmet Assessment and Rating Programme (SHARP)	(a)
30	Japan	2	E	Draft 5th progress report of the informal group on Phase 2 of gtr No. 7 (Head restraints gtr Phase2)	(a)
31	USA	3(b)	E	Comments from the United States on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14	(c)
32	USA	3(a)	E	Comments from the United States on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/25	(a)
33/ Rev.2	IWG GTR9 PH2	3(a)	E	Draft amendment [2], as updated in the informal working group meeting of 16 – 17 December 2013	(d)
34/ Rev.1	IWG GTR9 PH2	3(a)	E	Draft final report of the informal group on Phase 2 of gtr No. 9 (IG GTR9 - PH2)	(d)
35	IWG ECRS	19	E	UN Regulation N°129 - Status report	(a)
36	Chair of GRSP	19	E	UN Regulation N°129 - Consolidated amendments following the discussion of GRSP 54th session.	(c)
37	Japan	20	E	Scope of the Draft Regulation on Hydrogen and Fuel Cell Vehicles	(a)
38	Japan	18(a)	E	Draft Supplement 1 to Regulation No. 127 in its original version	(a)
39	Japan	18(b)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/26 (Proposal of 01 series of amendments to Regulation No. 127)	(a)
40	IWG FI	14	E	Regulation N°94 Status report IWG FI	(a)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа с официальным условным обозначением.
- c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Проект поправки 2 к глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов – этап 2)

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/25 (см. пункт 8 настоящего доклада)

В тексте раздела "Изложение технических соображений и обоснование" (часть I)

Снять квадратные скобки по всему тексту части I.

Пункт 0 части A изменить следующим образом:

"0. В разделах 1–10 отражен этап 1 разработки гтп № 9, и они касаются процедуры испытания, предусматривающей использование ударного элемента в виде модели нижней части ноги, разработанного **Европейским комитетом по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ)**, и ударного элемента в виде модели верхней части ноги для транспортных средств с высоким расположением бампера, а также процедуры испытания с использованием моделей головы."

Раздел 10 части A (добавление) изменить следующим образом:

"10. Добавление

...

<i>Номер рабочего документа</i>	<i>Название неофициального документа</i>
INF GR/PS/1 & Rev 1	Повестка дня первого совещания
INF GR/PS/2	Круг ведения НРГ GRSP по безопасности пешеходов, принятый GRSP на ее тридцать первой сессии
INF GR/PS/3	Представление результатов исследования МОНИС о дорожно-транспортных происшествиях
INF GR/PS/4 & Rev 1	Предлагаемые нормативные положения Министерства землеустройства, инфраструктуры и транспорта Японии – Сопоставление проектов правил
INF GR/PS/5	Технико-экономическое обоснование МОНИС (документ IHRA/PS/224 – глава 9)
INF GR/PS/6	Предложение Японии о сфере применения глобальных технических правил (гтп), касающихся защиты пешеходов
INF GR/PS/7	Список участников первого совещания
INF GR/PS/8 & Rev 1	Проект протокола первого совещания
INF GR/PS/9 & Rev 1	Доклад о работе первого совещания (неофициальный документ GRSP-32-07)
INF GR/PS/10	Проект специального плана действий GRSP/НРГ по безопасности пешеходов
INF GR/PS/11	Повестка дня второго совещания
INF GR/PS/12	Защита пешеходов в Европе – Потенциал разработки и испытаний на удар автомобилей (исследование ГИДАС)
INF GR/PS/13	Защита пешеходов в Европе – Потенциал разработки и испытаний на удар автомобилей (презентация ГИДАС)
INF GR/PS/14	Италия, 1990–2000 годы [данные о дорожно-транспортных происшествиях]
INF GR/PS/15	Пешеходы, погибшие в дорожно-транспортных происшествиях [Статистика ООН по дорожно-транспортным происшествиям в Европе и Северной Америке]
INF GR/PS/16	Оценка особенностей травм пешеходов в рамках обследования многопрофильного травматического центра на базе больницы [данные о дорожно-транспортных происшествиях в Испании]
INF GR/PS/17	Европейское обследование причин дорожно-транспортных происшествий (ЕОПДТИ)
INF GR/PS/18	Проект протокола второго совещания
INF GR/PS/19	Повестка дня третьего совещания
INF GR/PS/20	Гибель и травматизм пешеходов в Канаде, 1990–2000 годы
INF GR/PS/21	Данные из Нидерландов за 1990–2001 годы: жертвы среди пешеходов и велосипедистов

INF GR/PS/22	Категория транспортного средства (предложение, касающееся сферы применения)
INF GR/PS/23	Проект содержания предварительного доклада
INF GR/PS/24	Список участников третьего совещания
INF GR/PS/25	Выдержки из исследования ГИДАС, посвященного безопасности пешеходов
INF GR/PS/26	Данные ИТАРДА о травмировании ног
INF GR/PS/27 & Rev 1	Проект протокола третьего совещания
INF GR/PS/28	Общее технико-экономическое обоснование
INF GR/PS/29	Исследование эффективности инфраструктурных мер по защите пешеходов
INF GR/PS/30	Частотность переломов таза/бедренной кости у пешеходов в возрасте старше 11 лет
INF GR/PS/31	Статистика дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов – информация РГБП МОНИС
INF GR/PS/32	Резюме ЕСВ по докладу РГБП МОНИС
INF GR/PS/33	Введение к правилам, касающимся защиты головы пешеходов в Японии (Нисимото, Тосиоки, восемнадцатая Конференция БЭМ, Нагойя, 2003 год)
INF GR/PS/34	Предложение по директиве Европейского парламента и Совета, касающейся защиты пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения в случае столкновения с автотранспортным средством и изменяющей директиву 70/156/ЕЕС; Комиссия европейских сообществ, Брюссель, февраль 2003 года
INF GR/PS/35	Перечень несоответствий с требованиями существующего законодательства
INF GR/PS/36	Проект предварительного доклада
INF GR/PS/37	Повестка дня четвертого совещания
INF GR/PS/38	Технические предписания, касающиеся положений об испытаниях для обеспечения безопасности пешеходов
INF GR/PS/39 & Rev 1	Стандарты в области безопасности транспортных средств – доклад № 1
INF GR/PS/40	Парк транспортных средств США в 2002 году с указанием совокупной полной массы
INF GR/PS/41	Статистика смертности пешеходов в Швеции, 1994–2002 годы
INF GR/PS/42	Предложение по новому проекту гтп, касающихся единых положений об общих определениях и процедурах, используемых в ГТП (TRANS/WP.29/GRSG/2003/10)
INF GR/PS/43	Транспортные средства категории 1–1 в Японии
INF GR/PS/44	Легкие грузовые автомобили
INF GR/PS/45	Анализ данных ЕВРО-НКАП
INF GR/PS/46	Разработка ударных элементов в виде модели головы ребенка и взрослого пешехода – АЯПАП/ЯИАИ
INF GR/PS/47 & Rev 1	Предварительный доклад к тридцать третьей сессии GRSP
INF GR/PS/48 & Rev 1	Проект протокола четвертого совещания
INF GR/PS/49	Метод испытания с использованием модели головы ребенка МОНИС
INF GR/PS/50	Метод испытания с использованием модели головы взрослого МОНИС
INF GR/PS/51	Список участников четвертого совещания
INF GR/PS/52	Предварительная повестка дня пятого совещания
INF GR/PS/53	Проект формата ГТП
INF GR/PS/54	Предложение по ГТП для WP.29
INF GR/PS/55	Предложение по новому проекту ГТП (Япония)
INF GR/PS/56 & Rev 1	Сопоставительная таблица безопасности пешеходов
INF GR/PS/57	График подготовки ГТП, касающихся безопасности пешеходов (проект)
INF GR/PS/58	Содержание процедуры испытания с использованием модели головы
INF GR/PS/59	Замечания по поводу ветрового стекла/стойки А в качестве зоны испытаний с использованием модели головы
INF GR/PS/60	Документ ISO/TC22/SC10/WG2 N613
INF GR/PS/61	Результаты компьютерного моделирования МОНИС (документ IHRA/PS 237)
INF GR/PS/62	План действий, подготовленный на пятом совещании
INF GR/PS/63	Список участников пятого совещания
INF GR/PS/64 & Rev 1	Проект протокола пятого совещания
INF GR/PS/65 & Rev 1	Предварительная повестка дня шестого совещания
INF GR/PS/66	Доклад о пешеходах АВСТРАЛИЯ-НКАП
INF GR/PS/67	Предложение КСАОД по методу испытаний – активные системы капота двигателя
INF GR/PS/68	Первоначальная оценка целевых групп населения для потенциального сокращения случаев травм головы в Соединенных Штатах (Мэлори/Стаммен, 2004 год)
INF GR/PS/69 & Rev 1	Предлагаемый проект гтп, касающихся защиты пешеходов – представлен МОПАП
INF GR/PS/70	Нынешний ход исследований, направленных на разработку правил безопасности пешеходов в Корее
INF GR/PS/71	Возможность определения области удара в зоне ветрового стекла/стойки А для удовлетворения критериев КТГ
INF GR/PS/72	Удар головы о ветровое стекло
INF GR/PS/73	Переоценка параметров испытаний ударного элемента в виде модели головы
INF GR/PS/74	Спецификация ударного элемента в виде модели головы (документ IHRA/PS 270)
INF GR/PS/75	Метод испытаний активных систем капота двигателя – предложение КСАОД

INF GR/PS/76	Обсуждение вопроса об испытаниях модели ноги в рамках МОНИС – Обзор протокола четырнадцатого совещания МОНИС
INF GR/PS/77	Динамические коридоры сгибания, предлагаемые УВА для моделей средней части бедра, колена и верхней части голени; объяснение ЯИАИ вместо УВА
INF GR/PS/78	Разъяснение "мальтийского механизма" метода биорейтинга (НАБДД) и применение этого метода к Flex-PLI 2003R с использованием динамических коридоров сгибания, предлагаемых УВА для моделей средней части бедра, колена и верхней части голени
INF GR/PS/79	[Предложение МОНИС по антропометрическим характеристикам модели ноги]
INF GR/PS/80	Разработка МОНИС/рекомендация МОНИС по ГТП [ИHRA/PS/278]
INF GR/PS/81	График обсуждения вопроса об ударном элементе в виде модели ноги для гтп
INF GR/PS/82	Обсуждение предельных значений травматизма для испытания модели ноги пешехода
INF GR/PS/83	План действий/решения, принятые на шестом совещании
INF GR/PS/84	Проект протокола шестого совещания
INF GR/PS/85	Список участников шестого совещания
INF GR/PS/86 & Rev 1/2	Предлагаемый проект ГТП, касающихся защиты пешеходов
INF GR/PS/87	Разработка биодостоверного гибкого ударного элемента в виде ноги пешехода [документ ИHRA PS 273]
INF GR/PS/88	Второй промежуточный доклад для GRSP 35
INF GR/PS/89	Исследование целесообразности мер, связанных с защитой пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения. Итоговый доклад [Европейская комиссия]
INF GR/PS/90	Предварительная повестка дня седьмого совещания
INF GR/PS/91	Исследование технической состоятельности РГ 17 ЕКБПТ (Матра/ЕАПАП)
INF GR/PS/92	Исследование по вопросу о равной эффективности защиты пешеходов (ТУ Дрезден/ЕАПАП)
INF GR/PS/93	Конструкция ударного механизма в виде модели головы АЯПАП/ЯИАИ
INF GR/PS/94	Испытание модели головы пешехода Япония-НКАП – значения КТГ при ударе о ветровое стекло
INF GR/PS/95	Предлагаемые ГТП, касающиеся защиты пешеходов – замечание Японии по документу PS-86-Rev 2
INF GR/PS/96	Проблема акселерометра без демпфирующего устройства при испытании на удар модели головы – создание ненормального ускорения при испытании на удар модели головы: причины и способы решения проблемы
INF GR/PS/97	Долговечность и возможность повторного использования материала, имитирующего кожу модели головы
INF GR/PS/98	Решения МОНИС/PS в отношении процедур испытания с использованием модели ноги – Рабочая группа МОНИС/PS (ИHRA PS 310)
INF GR/PS/99	Старение ПВХ, имитирующего кожу, на ударном элементе в виде модели головы при испытаниях на падение
INF GR/PS/100	Предлагаемые МОПАП поправки к документу INF/GR/PS/86/Rev.2 J – 28 сентября 2004 года
INF GR/PS/101	Технико-экономическое обоснование АЯПАП по ЕКБПТ/РГ 17 – испытание подсистемы пешеходов
INF GR/PS/102	Испытания МОПАП на ветровом стекле согласно протоколу ЕВРО–НКАП (пример)
INF GR/PS/103	[Испытания на ветровом стекле и стойке А одной модели автомобиля]
INF GR/PS/104	Минимальные стандарты для испытаний на официальное утверждение типа системы активного капота/области ветрового стекла (КСАОД/МОПАП)
INF GR/PS/105	Биомеханические реакции человека в обоснование разработки ударного элемента в виде модели ноги пешехода
INF GR/PS/106	Информация о гибком ударном элементе в виде модели ноги пешехода (Flex-PLI) из исследования Министерства землеустройства, инфраструктуры и транспорта Японии
INF GR/PS/107	Модель связок коленного сустава
INF GR/PS/108	Замечание по МОНИС или ГТП, касающихся испытания модели ноги
INF GR/PS/109	[Flex-PLI в качестве инструмента сертификации]
INF GR/PS/110	ПРОЕКТ: Определение контрольных линий ветрового стекла
INF GR/PS/111 & Rev 1	Преамбула ГТП, касающихся безопасности пешеходов [проект и основные положения]
INF GR/PS/112	План действий, принятый на седьмом совещании
INF GR/PS/113	Предлагаемый проект ГТП, касающихся защиты пешеходов
INF GR/PS/114	Список участников седьмого совещания
INF GR/PS/115 & Rev 1	Проект протокола седьмого совещания
INF GR/PS/116	Предлагаемый проект ГТП, касающихся защиты пешеходов [рабочий вариант]
INF GR/PS/117	Предлагаемый проект ГТП, касающихся защиты пешеходов [предложение к тридцать седьмой сессии GRSP]
INF GR/PS/118 & Rev 1	Предварительная повестка дня восьмого совещания
INF GR/PS/119	Предложение Председателя включить историю работы ISO в преамбулу под пунктом III. Существующие правила, директивы и международные добровольные стандарты
INF GR/PS/120	Технико-экономическое обоснование мер, связанных с защитой пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения: добавление к итоговому докладу (ЕК)

INF GR/PS/121	Документ TRANS/WP.29/GRSP/2005/3, включающий поправки, принятые на тридцать седьмой сессии GRSP
INF GR/PS/122	GRSP-37-18: Замечания США по проекту ГТП, касающихся защиты голов и ног пешеходов (TRANS/WP.29/GRSP/2005/3)
INF GR/PS/123	GRSP-37-15: Замечания Японии по документу TRANS/WP.29/GRSP/2005/3
INF GR/PS/124	GRSP-37-16: Деятельность Группы по технической оценке Flex-PLI (ГТО Flex-PLI)
INF GR/PS/125	Краткое сообщение о замечаниях, поступивших в ходе тридцать седьмой сессии GRSP
INF GR/PS/126	Запрос на предоставление обоснований для предложения по ГТП, касающихся БП [перечень задач]
INF GR/PS/127	Защита пешеходов – этап 2 [ЕС]
INF GR/PS/128	Потребность в согласованном законодательстве в области обеспечения защиты пешеходов
INF GR/PS/129	Сопоставление жесткости правил Японии, основанных на МОНИС, и предложения по этапу 2, основанного на материалах ЕКБПТ
INF GR/PS/130	Угол удара [головы]; выдержки из Glaeser, 1995 год
INF GR/PS/131	Анализ ситуации в области ДТП с участием пешеходов и аспекты, затрагиваемые в разрабатываемых гтп
INF GR/PS/132	Соответствующие ГТП испытания парка транспортных средств США на удар головы
INF GR/PS/133 & Rev.1	Серия миниатюрных акселерометров с демпфирующим устройством Kyowa ASE-A
INF GR/PS/134	Испытания на удар головы о центральную часть ветрового стекла
INF GR/PS/135	Определение нижней контрольной линии ветрового стекла
INF GR/PS/136	Решение 10 из документа INF GR/PS/112: Разъяснение значений модели верхней части ноги/бампера
INF GR/PS/137	Определение транспортных средств с высоким бампером
INF GR/PS/138	Анализ экономической эффективности технических правил, касающихся защиты пешеходов, с упором на защиту головы
INF GR/PS/139	Перечень решений восьмого совещания
INF GR/PS/140	Разбивка МОНИС по типам травм (все возрастные группы)
INF GR/PS/141 & Rev.1	Сертификационный стандарт для испытаний в целях официального утверждения типа активных складных систем капота
INF GR/PS/142	Относительная влажность в Корее
INF GR/PS/143 & Rev.1	Проект ГТП на основе документа INF GR/PS/121 с поправками, внесенными в него в ходе восьмого совещания
INF GR/PS/144 & Rev.1	Проект протокола восьмого совещания
INF GR/PS/145	Список участников восьмого совещания
INF GR/PS/146	Деятельность Flex-ГТЭ
INF GR/PS/147	Предложения г-на Чезари по поправкам к преамбуле, согласованным в пунктах, касающихся конкретных действий, документа INF GR/PS/139
INF GR/PS/148	Оценка алюминиевой модели головы ФТСС весом 4,5 кг как возможной альтернативы для РГ17 ЕКБПТ
INF GR/PS/149	Новое предложение по требованиям к соответствующим ГТП техническим требованиям к ударному элементу в виде модели головы взрослого: момент инерции
INF GR/PS/150	Разработка методики испытания на удар головы в целях защиты пешеходов (Глезер, тринадцатая Конференция по вопросам ПБТС, Париж, 1991 год)
INF GR/PS/151	Предлагаемая Японией формулировка положений преамбулы, касающихся вопроса об акселерометре (с демпфирующим устройством) модели головы
INF GR/PS/152	Предварительная повестка дня девятого совещания
INF GR/PS/153	Разъяснение поправок к документу INF GR/PS/143, после внесения которых был подготовлен документ INF GR/PS/143 Rev.1
INF GR/PS/154 & Rev.1	Руководство по использованию модели ноги, разработанной РГ17 ЕКБПТ (проект) и (вариант 1.0)
INF GR/PS/155	Предложение по определению контрольной линии нижней части ветрового стекла и его обоснование
INF GR/PS/156	Предложение по углам удара о ветровое стекло для испытаний с использованием модели головы и его обоснование
INF GR/PS/157	Предложение по предельным значениям КТГ для испытаний на удар о ветровое стекло с использованием модели головы и его обоснование
INF GR/PS/158	Предложение по новым критериям испытаний на удар о капот с использованием модели головы и его обоснование
INF GR/PS/159	Предложение по определению транспортных средств с высоким бампером и его обоснование
INF GR/PS/160	Пересмотренная преамбула, заменяющая преамбулу в документе INF GR/PS/143 Rev.1
INF GR/PS/161 & Rev.1	Предлагаемые ЕС поправки к документу INF GR/PS/143 Rev.1
INF GR/PS/162	Разъяснение предложений ЕС (в документе INF GR/PS/161) по внесению поправок в документ INF GR/PS/143 Rev.1
INF GR/PS/163	Внедорожник – удары головой о ветровое стекло
INF GR/PS/164	Наблюдение различных вариантов раскола ветрового стекла в ходе испытаний с использованием ударного элемента в виде модели головы
INF GR/PS/165	Испытание на практическую применимость модели ноги

INF GR/PS/166	Зона изъятия и применение ПЭВТС для США
INF GR/PS/167	Статистические данные ЕС в отношении высоты поперечной балки
INF GR/PS/168	Взаимосвязь между КТГ15, КТГ36, пиковым ускорением и продолжительностью импульса
INF GR/PS/169	Пересмотренный анализ случаев ДТП с участием пешеходов и аспекты, затрагиваемые в разрабатываемых ГТП
INF GR/PS/170	Проект преамбулы: целевая группа для настоящих ГТП
INF GR/PS/171	Проект протокола девятого совещания
INF GR/PS/172	Список участников девятого совещания
INF GR/PS/173	Предварительная повестка дня десятого совещания
INF GR/PS/174 & Rev.1	Результаты испытаний ЕвроНКАП, этапы 12–17, испытания с использованием модели нижней части ноги – Сообщение МОПАП для январского совещания 2006 года
INF GR/PS/175 & Rev.1/2	Нижние/верхние контрольные линии бампера, данные о существующих транспортных средствах – Сообщение МОПАП для январского совещания 2006 года
INF GR/PS/176 & Rev.1/2	Данные испытаний с использованием модели головы – Сообщение МОПАП для январского совещания 2006 года
INF GR/PS/177	Предложение МОНИС/PS по моменту инерции ударных элементов в виде моделей головы взрослого и ребенка, предусмотренных в ГТП
INF GR/PS/178	Ожидаемый эффект в плане сокращения числа жертв в результате принятия ГТП, касающихся защиты головы в Японии
INF GR/PS/179	Текущие исследования по оценке травм ног у пешеходов, проводящиеся ИНРЕТС в сотрудничестве с РГ17 ЕКБПТ
INF GR/PS/180	Позиция МОПАП по вопросу об изменении определения контрольной линии
INF GR/PS/181	Травмы нижней части ноги пешеходов в США: обзор данных PCDS (из документа IHRA/PS 333)
INF GR/PS/182	Фактор, вызывающий разброс в результатах динамических испытаний на сертификацию для обеспечения соответствия стандарту ударного элемента в виде модели ноги, разработанному РГ17 ЕКБПТ (Мацуи/Такабаяши, IJCrash 2004 Vol. 9 No. 1 pp. 5–13)
INF GR/PS/183	Позиция МОПАП относительно 165-миллиметровой зоны исключения для переднего края капота
INF GR/PS/184	Окончательный проект ГТП (без преамбулы)
INF GR/PS/185	Письмо г-на Саула от 3 января 2006 года
INF GR/PS/186	Пересмотренный НАБДД вариант преамбулы PS/160
INF GR/PS/187 & Rev 1	Доклад РГ17 ЕКБПТ от декабря 1998 года с положениями, обновленными в сентябре 2002 года
INF GR/PS/188	Проект протокола десятого совещания
INF GR/PS/189	Список участников десятого совещания

Часть В,

Пункт 133 изменить следующим образом:

"133. В разделах 1–6 отражен... ударного элемента в виде модели верхней части ноги и **процедуры испытания** для транспортных средств с высоким бампером, а также соответствующих **процедур испытания** с использованием ударных элементов в виде модели головы."

Пункт 135 изменить следующим образом:

"135. Под... (гтп) № 9 по безопасности пешеходов¹. После проведения обзора **GRSP** сделала вывод о том, что нерешенные вопросы должны рассматриваться вновь учрежденной неофициальной рабочей группой (НРГ)."

Пункт 137 изменить следующим образом:

"137. Деятельность **НРГ** не должна..."

¹ Итоговый доклад ГТО имеется в виде документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13 и GRSP-49-15, которые перечислены в документе GTR9-C-08 о работе учредительного совещания НРГ и хранятся в секции "Подгруппа по FlexPLI" первой неофициальной группы по безопасности пешеходов.

Пункт 159 изменить следующим образом:

"159. Седьмое... Последние два вопроса были согласованы **в принципе**, в то время как..."

Включить новые пункты 160 и 161 следующего содержания:

"160. Восьмое совещание НРГ было проведено 9 и 10 сентября 2013 года. Это совещание было посвящено обсуждению главным образом таких нерешенных вопросов, как критерии травмирования и сертификационные коридоры травм бедра, а также проведению обзора преамбулы и нормативного текста ГТП № 9.

161. Девятое совещание НРГ состоялось 16 и 17 декабря 2013 года. В ходе этого совещания обсуждались и решались нерешенные вопросы, а также проводился итоговый обзор предложенной поправки к тексту ГТП и Правил № 127 ООН. Один из нерешенных вопросов, касающихся предельных значений критериев травмирования, необходимо обсудить в рамках GRSP с участием всех Договаривающихся сторон."

Пункты 160–189, изменить нумерацию на 162–191.

Пункты 190 и 191, нумерацию изменить на 192 и 193, а текст следующим образом:

"192. НРГ... для сертификации FlexPLI.

193. Результаты... для сертификации ударных элементов в виде гибкой модели ноги в контексте как всего приспособления в сборе, так и его отдельных элементов."

Пункт 192, изменить нумерацию на 194.

Пункт 193, нумерацию изменить на 195, а текст следующим образом:

"195. Эксперт... были отмечены расхождения до 20%. НРГ обсудила..."

Пункт 194, изменить нумерацию на 196.

Пункт 195, нумерацию изменить на 197, а текст следующим образом:

"197. НРГ... Однако представитель МОПАП продемонстрировал **примерные результаты испытаний с использованием FlexPLI и испытательного устройства, выходные значения которых..."**

Пункт 196, нумерацию изменить на 198, а текст следующим образом:

"198. ЯЦИАС представил информацию о характеристиках и критериях травмирования для FlexPLI (GTR9-1-05r1, GTR9-1-06r1). Были подробно изложены доводы в пользу... Участникам были представлены предельные показатели изгибающего момента для голени, ПКС и ВБС, предложенные Группой по технической оценке (ГТО)."

Пункты 197 и 198, изменить нумерацию на 199 и 200.

Пункты 199–201, нумерацию изменить на 201–203, а текст следующим образом:

"201. На... FlexPLI **окончательного сборочного уровня, использовавшиеся для межлабораторных испытаний..."**

202. В... БАСт и ЯЦИАС представили, по просьбе НАБДД, информацию о выведении функции риска травмирования на основе использования их собственных подходов (GTR9-6-08r1, GTR9-6-26). Поскольку...

203. Из... функции плотности вероятностей (GTR9-6-08r1)."

Пункт 202, изменить нумерацию на 204.

Пункты 203–205, нумерацию изменить на 205–207, а текст следующим образом:

"**205.** На... функции риска травмирования (GTR9-6-08r1). На том же... конгрессе CAE (GTR9-6-26).

206. На... НАБДД дополнительной технической информации (GTR9-7-07), однако попытка НРГ (GTR9-8-11).

207. Как показало проведенное ЯЦИАС исследование... Размеры ударного элемента в виде модели ноги ЕКПБТ/РГ17 и..."

Пункт 206, нумерацию изменить на 208 и 209, а текст следующим образом:

"**208.** В... риском травмирования человека с помощью компьютерных моделей тела человека и FlexPLI. ..., позволило сопоставить человека с FlexPLI в условиях, которые соответствуют фактическим испытаниям в соответствии с ГТП. БАСт была признана оптимальная корреляция между моделью человека с использованием КЭ и соответствующей ГТП моделью с использованием КЭ версии FlexPLI окончательного сборочного уровня в плане нагрузки на берцовые кости; однако коленная корреляция, особенно для удлинения ПКС, может быть усовершенствована. Члены Альянса указали, что корреляция реакции ПКС между двумя имитационными моделями (FlexPLI и человеческое тело) не будет считаться статистически значимой ($R < 0,8$). По этой причине предельные значения для ПКС, основанные на этом анализе, следует использовать в качестве руководства, а не в качестве критерия прохождения/непрохождения испытаний.

209. На... модели FlexPLI с использованием КЭ по сравнению с существующей моделью FlexPLI окончательного сборочного уровня (GTR9-7-08). Было... идентичны значениям, предложенным ранее ГТО. БАСт был задан вопрос о том, каким образом оригинальную модель FlexPLI с использованием КЭ можно сопоставить с прототипами ударных элементов FlexPLI – т.е. с моделями немассового производства, – которые использовались для установления первых коридоров динамической сертификации, так как в ходе обратных сертификационных испытаний образцы нижней части ноги давали несколько иные выходные значения, чем прототипы."

Пункт 207, нумерацию изменить на 210, а текст следующим образом:

"**210.** На... может быть необходимо провести дополнительные исследования на предмет оценки обоснованности и адекватности пороговых значений для их отечественных регионов."

Включить новые пункты 211 и 212 следующего содержания:

"**211.** В целях соблюдения графика реализации этапа 2 на девятом совещании НРГ Соединенные Штаты Америки предложили включить в ГТП существующие предельные значения травмирования, а в нормативный текст ГТП кривые риска травмирования в качестве вариантов для Договаривающихся сторон. Кривые риска травмирования будут использоваться Договаривающимися сторонами, выбравшими этот вариант, для определения

пределных значений травмирования на основе их внутренней оценки эффективности. НРГ передала этот вопрос на обсуждение в GRSP, с тем чтобы в дискуссии и в подготовке решения могли принять участие все Договаривающиеся стороны.

212. На пятьдесят четвертой сессии GRSP Договаривающиеся стороны согласились ввести гибкий подход к предельным значениям травмирования, ограничив его применением только к Договаривающимся сторонам, которые не располагают действующими правилами или стандартами защиты пешеходов, которые применялись бы во внутреннем законодательстве на момент реализации этапа 2 разработки Глобальных технических правил № 9. GRSP решила сохранить данные о кривых риска травмирования в качестве справочных в таблице раздела 7 документа. Например, кривые риска травмирования для предельного значения момента изгиба берцовой кости содержатся в документе GTR9-1-06r1."

Пункты 208–214, изменить нумерацию на 213 to 219.

Пункты 215 и 216, нумерацию изменить на 220 и 221, а текст следующим образом:

"220. Как... производителям **автомобилей** будет, **возможно**, сложно соблюдать внедряемые требования в отношении обеспечения безопасности пешеходов в контексте предложения транспортных средств конкретной конструкции. Поэтому... переноса **требований** ГТП № 9... необходимо... требования для транспортных средств **в отношении безопасности** пешеходов, но которые планируют ввести их.

221. Договаривающимся сторонам, в которых отсутствуют требования в отношении обеспечения безопасности пешеходов, рекомендуется **в добровольном порядке использовать FlexPLI, а не УЭМН ЕКПБТ** в процессе... на этапе 1 разработки ГТП № 9."

Включить новый пункт 222 следующего содержания:

"222. НРГ отметила, что одновременное применение ударного элемента в виде модели ноги ЕКПБТ и FlexPLI в различных нормативных и потребительских требованиях во всем мире может привести к искажению рыночного равновесия и излишней нагрузке на изготовителей. Поэтому Договаривающимся сторонам рекомендуется как можно скорее внести эту поправку для обеспечения соответствия в качестве одного из вариантов на выбор изготовителя автомобиля. Вместе с тем в тех регионах, где действует законодательство, регулирующее условия испытания модели ноги с применением ударного элемента ЕКПБТ, транспортные средства, соответствующие требованиям этапа 1 разработки этого законодательства, уже обеспечивают защиту нижней части ноги. В этом случае – согласно обзору затрат и эффективности – переход на использование Flex PLI может быть неоправдан, если он требует общего изменения существующих типов транспортных средств. Договаривающимся сторонам следует рассмотреть возможность освобождения транспортных средств от необходимости соответствовать требованиям FlexPLI, если доказано, что они разработаны с учетом требований для УЭМН ЕКПБТ."

Раздел 6, заголовок, изменить следующим образом:

"6. Целевая группа по зоне испытания бампера (ЦГ–ЗИБ)"

Пункты 217 и 218, нумерацию изменить на 223 и 224, а текст следующим образом:

"223. По просьбе эксперта от Европейской комиссии **была проведена** дискуссия по нынешней зоне испытания бампера **в основном на удар** нижней части модели ноги. Была отмечена необходимость усовершенствования **и значительного расширения зоны** испытания нижней части модели ноги **на бампере**, поскольку зона бампера является довольно **ограниченной из-за угловой конструкции передней части, выступов и других особенностей передней части** некоторых транспортных средств, которые взаимодействуют с **расположенными под углом в 60 градусов плоскостями, определяющими зону испытания** в рамках нынешней процедуры испытания. Было решено подробно обсудить всю эту тему в рамках конкретной целевой группы по зоне испытания бампера (ЦГ–ЗИБ).

224. НРГ решила **учредить** такую целевую группу. Однако **также** было достигнуто согласие в отношении того, что – в зависимости от хода работы целевой группы – **на более позднем этапе, возможно, потребуется** отделить дискуссию по этой теме от дискуссии по FlexPLI. **Целевая группа** по зоне испытания бампера будет входить в состав неофициальной группы, однако она **не должна ограничивать ход работы по FlexPLI**, которая является основной темой, обсуждаемой группой. Председателем **обсуждений в этой целевой группе** стал эксперт от Европейской комиссии."

Пункт 219, изменить нумерацию на 225.

Пункт 220, нумерацию изменить на 226 и 227, а текст следующим образом:

"226. С целью разобраться в данной теме Европейская комиссия наняла эксперта для изучения различных вопросов. Первые результаты этой работы показали, что в случае новых транспортных средств площадь испытываемой зоны для модели нижней части ноги была уменьшена. **Поэтому подрядчику была направлена просьба провести дальнейшее изучение возможностей решения данного вопроса в сотрудничестве с заинтересованными сторонами.**"

227. **На трех последующих совещаниях, состоявшихся с декабря 2012 года по сентябрь 2013 года, были представлены первые результаты исследований, подтвердившие необходимость испытаний за пределами определенной узкой зоны испытаний. Вместе с тем также было признано, что проведение испытаний за пределами нынешних испытываемых зон бампера может привести к другим проблемам, которые необходимо оценить и решить.** В частности, достоверность результатов испытаний **требует** дополнительных исследований. **Поэтому данный вопрос будет рассмотрен дополнительно и будет проведена вся соответствующая оценка для определения того, могут ли (и каким образом) нынешние и новые ударные элементы в виде модели ноги пешехода (УЭМН ЕКПБТ, FlexPLI) использоваться для испытаний за пределами используемых в настоящее время определенных углов бампера.**"

Включить новый пункт 228 и новый раздел 7 следующего содержания:

"228. Было также признано, что ЦГ–ЗИБ **едва ли завершит необходимую оценку в рамках графика НРГ, связанного с введением FlexPLI, и, следовательно, едва ли представит отдельное предложение в надлежащее время.**

7. Перечень документов, обсуждавшихся в НРГ на этапе 2 разработки ГТП № 9

№ документа	Пер.	Название
GTR9-C-01	1	Повестка дня учредительного совещания НРГ по ГТП № 9 – этап 2 (НРГ-ГТП9-Э2)
GTR9-C-02	1	Протокол учредительного совещания НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-C-03		Неофициальный документ GRSP-49-38: проект круга ведения для НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-C-04	1	История разработки FlexPLI
GTR9-C-05		Обзор деятельности ГТО по FlexPLI
GTR9-C-06		Замечания по проекту круга ведения для НРГ-ГТП9-Э2 (28 октября 2011 года)
GTR9-C-07	1	Окончательный текст оперативных принципов и круга ведения для НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-C-08		Матрица документов ГТО
GTR9-1-01	1	Повестка дня первого совещания НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-1-02	1	Протокол первого совещания НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-1-03	1	Документ TF-RUCC-K-03-Rev.1: план работы Целевой группы по пересмотру и обновлению сертификационных коридоров (ЦГ-ПОСК)
GTR9-1-04		Вариант SN-02 опытного экземпляра "FlexPLI" для ГТП: оценка износоустойчивости
GTR9-1-05	1	Техническая дискуссия: биодостоверность
GTR9-1-06	1	Техническая дискуссия: критерии травмирования
GTR9-1-07	1	Техническая дискуссия: выгоды
GTR9-1-08	1	Ход работы над ГТП по FlexPLI по состоянию на 1 и 2 декабря 2011 года
GTR9-1-09		Неофициальный документ WP.29-155-35: доклад о работе НРГ-ГТП9-Э2 к ноябрьской сессии WP.29
GTR9-1-10		Изменения, внесенные в Flex-GTR после создания опытного экземпляра; статус на декабрь 2010 года
GTR9-1-11		Разброс результатов испытания с использованием маятникового устройства, 9 ноября 2010 года
GTR9-1-12		Неофициальный документ GRSP-49-23: обновленная информация об испытаниях с использованием модели ноги пешехода
GTR9-2-01	1	Повестка дня второго совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-2-02	1	Протокол второго совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-2-03		Предложение по изменению зоны испытания бампера на удар модели нижней и верхней части ноги
GTR9-2-04	1	Результаты испытания варианта SN02 опытного экземпляра на эксплуатационную надежность: пересмотр 1
GTR9-2-05		Сопоставление классов фильтра для FlexPLI
GTR9-2-06		Технические требования и ПАДИ
GTR9-2-07	1	Техническая дискуссия: преимущества (обновленный вариант документа GTR9-1-07 Rev.1)
GTR9-2-08		Решения сессии ГТП по FlexPLI
GTR9-2-09		ГТП по FlexPLI: модель v2.0 с использованием КЭ
GTR9-2-10	2	Сопоставление FlexPLI: опыт проведения испытаний с различными ударными элементами (завершено в ходе третьего совещания)
GTR9-2-11		Неофициальный документ WP.29-156-11: первый доклад о работе НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-2-12		Повторный анализ численности пострадавших пешеходов в разбивке по серьезности травмирования
GTR9-2-13		Обновленный вариант FLEX PLI для Объединения заводов-изготовителей транспортных средств
GTR9-2-14		Обновленный доклад Японии о ходе работы: обзор и обновление сертификационных испытательных коридоров и методов проведения испытания (данные об испытаниях с использованием дополнительного маятника)
GTR9-3-01	1	Повестка дня третьего совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-3-02	1	Протокол третьего совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-3-03		Неофициальный документ GRSP-51-15: проект второго доклада о ходе работы НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-3-04		Пересмотр С руководства для пользователя FlexPLI ГТП
GTR9-3-05		Результаты испытания варианта SN04 опытного экземпляра FlexPLI на эксплуатационную надежность
GTR9-3-06		Предложение по проекту будущей матрицы испытаний транспортных средств
GTR9-4-01	1	Повестка дня четвертого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ

GTR9-4-02	1	Протокол четвертого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-4-03	3	Статус рассмотрения пунктов из перечня мероприятий
GTR9-4-04		Доклад РГ.10 ЕКПБТ, 1994 год
GTR9-4-05		Доклад РГ.10 ЕКПБТ на 15-й Конференции ПБТС, 1996 год
GTR9-4-06		Доклад РГ.17 ЕКПБТ, 1998/2002 годы
GTR9-4-07		Доклад о деятельности ЦГ-ПОСК, 6 сентября 2012 года
GTR9-4-08		Руководящие указания относительно беспрепятственного и эффективного проведения межлабораторных испытаний с использованием FlexPLI на транспортных средствах
GTR9-4-09		Результаты сертификационных межлабораторных испытаний с использованием FlexPLI
GTR9-4-10		Неофициальный документ WP.29-157-16: предложение по разработке Специальной резолюции № 2 об описании и эксплуатационных качествах испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия
GTR9-4-11		Исследование воздействия трения в контексте обратного сертификационного испытания
GTR9-4-12		Доклад об исследовании пешеходов, проведенном ЯЦИАС
GTR9-4-13		Резюме исследования Японии: проведенная ЯЦИАС оценка травмирования
GTR9-4-14		Сопоставление эффективности FlexPLI в ходе испытания транспортных средств с вариантом опытного экземпляра модели ноги и модели ноги серийного производства
GTR9-4-15		Неофициальный документ WP.29-157-21: второй доклад о ходе работы НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-4-16	1	Риск травмирования нижних конечностей пешехода: пересмотр 1
GTR9-4-17		График проведения межлабораторных испытаний с использованием FlexPLI на транспортных средствах
GTR9-4-18		Оценка преимуществ Flex PLI по сравнению с УЭМН ЕКПБТ
GTR9-4-19		Обзор мероприятий по защите пешеходов, проведенных НАБДД
GTR9-4-20		Подтверждение оценки характера травмирования нижних конечностей пешеходов с использованием полуконструктивных ударных элементов (Конференция ИРКОБИ, 12–14 сентября 2012 года)
GTR9-4-21		Серия испытаний ОСПИ в контексте исследования противодействия нижней части ноги пешехода
GTR9-4-22		Контрольный перечень для испытаний транспортных средств
GTR9-5-01	1	Повестка дня пятого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-5-02	1	Протокол пятого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-5-03		Статистика травматизма среди пешеходов по источникам травм: серьезные и ведущие к инвалидности травмы в США и Европе (Мэллори и др., документ к пятидесятой ежегодной конференции АААМ)
GTR9-5-04		Пересмотр D руководства для пользователей Flex PLI ГТП, октябрь 2012 года
GTR9-5-05	2	FlexPLI: межлабораторные испытания
GTR9-5-06		Неофициальный документ WP29-158-28: проект третьего доклада о ходе работы
GTR9-5-07	c2	Обсуждение технической осуществимости конструктивных мер противодействия применительно к FlexPLI
GTR9-5-08		Предложение по процедуре обработки измеренных значений FlexPLI в фазе отскока
GTR9-5-09		Информация о применимости
GTR9-5-10		Долговечность FlexPLI в случае более крупных транспортных средств
GTR9-5-11		Повторяемость результатов FlexPLI при испытаниях автомобилей
GTR9-5-12		Экспериментальное утверждение модели человеческого тела и модели FlexPLI с использованием КЭ
GTR9-5-13		Корреляция между FlexPLI и УЭМН ЕКПБТ
GTR9-5-14		Выгоды и затраты; дополнительный анализ на основе документа GTR9-2-07r1
GTR9-5-15		Эффект трения салазочного устройства
GTR9-5-16	1	Результат межлабораторных испытаний (E-Leg)
GTR9-5-17		Результаты испытаний FlexPLI (SN-03)
GTR9-5-18		Журнал Flex PLI для межлабораторных испытаний НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-5-19		Оценка снижения затрат в результате внедрения FlexPLI в рамках ГТП9
GTR9-5-20		Проверка проекта предельных значений ударного элемента в форме опытного экземпляра FlexPLI и их применение к уровню серийного производства FlexPLI
GTR9-5-21		Ход межлабораторных испытаний в США
GTR9-5-22		Информация о данных по транспортным средствам, использованных в ходе исследований НАБДД

GTR9-5-23	c	Первоначальные замечания представителей МОПАП по документу GTR9-5-20, изложенные на пятом совещании НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-5-24		Допуск по высоте для защиты пешеходов
GTR9-5-25		Установка для обратных испытаний Flex PLI: трение салазочного устройства
GTR9-5-26		Исследование воздействия трения в установке для обратных испытаний FlexPLI: ударный элемент в виде модели нижней части ноги
GTR9-5-27		Разъяснение используемого АЯПАП процесса определения пороговых значений травмирования
GTR9-5-28		Оперативные принципы и круг ведения НРГ-ГТП9-Э2, обновленный вариант, пятое совещание
GTR9-5-29		Проект поправки к ГТП № 9, вариант от 12 июня 2012 года
GTR9-5-30		Обсуждение вопроса отскока; замечания ЕАПАП
GTR9-5-31	1	Пакет чертежей FlexPLI, вариант ГТП
GTR9-6-01	1	Повестка дня шестого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-6-02	2	Протокол шестого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-6-03		Испытания FlexPLI: точность толчка
GTR9-6-04		Руководящие указания по разработке чертежей инструмента испытаний, которые должны быть включены в качестве добавления к Общей резолюции ООН № 1 (ОР.1) – (ECE/TRANS/WP.29/1101)
GTR9-6-05		График подготовки добавления к ОР.1, касающегося FlexPLI
GTR9-6-06		Пересмотр Е руководства для пользователя FlexPLI ГТП от 2013 года
GTR9-6-07		Определение биодостоверного интервала оценки FlexPLI
GTR9-6-08	1	Выведение пороговых значений FlexPLI
GTR9-6-09		Чертежи FlexPLI
GTR9-6-10		Процедура до и после испытания FlexPLI
GTR9-6-11		Рассмотрение фазы отскока
GTR9-6-12		Подтверждение модели Flex-ГТП
GTR9-6-13		Предложение по формулировке для рассмотрения допусков по обычной высоте при движении
GTR9-6-14	1	Межлабораторные испытания FlexPLI
GTR9-6-15	1	Резюме доклада Японии с оценкой методологии и предположений, приведенных в документах GTR9-5-14 и GTR9-5-19
GTR9-6-16		Доклад Японии с оценкой методологии и предположений, приведенных в документах GTR9-5-14 и GTR9-5-19
GTR9-6-17		Проблемы крупных грузовиков/внедорожников
GTR9-6-18		Результаты межлабораторных испытаний FlexPLI
GTR9-6-19	1	Результаты межлабораторных испытаний FlexPLI
GTR9-6-20		Обсуждение пороговых значений для ударных элементов
GTR9-6-21		Вопрос отскока Flex-PLI: отраслевое предложение (обновленная информация)
GTR9-6-22		Обзор чертежей FlexPLI (уровень поверхности)
GTR9-6-23	2	Обзор чертежей FlexPLI
GTR9-6-24		Исследование долговечности SN-03
GTR9-6-25		Замечания по документу GTR9-6-15 (обзор проведенного Японией исследования ЯЦИАС и БАСт по оценке сокращения случаев травмирования в результате внедрения FlexPLI)
GTR9-6-26		Разработка функций вероятности травмирования для ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода
GTR9-6-27		Замечания по исследовательским документам Объединения и Японии (GTR9-6-15 и GTR9-6-16)
GTR9-6-28		Результаты сертификационных испытаний модели ноги ИОО, используемые в документе GTR9-6-20
GTR9-7-01	1	Повестка дня седьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-7-02	1	Протокол седьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-7-03		Проект порядка обсуждения предварительной повестки дня
GTR9-7-04		Информация о пакете чертежей, любезно предоставленном "Хьюманетикс"
GTR9-7-05	c	Результат обзора чертежей (уровень поверхности)
GTR9-7-06	c	Результат обзора вручную
GTR9-7-07		Функция вероятности травмирования для перелома голени и отказа ПКС
GTR9-7-08		Разработка основной модели ноги Flex-ГТП с использованием КЭ и оценка верности нынешних пороговых значений
GTR9-7-09		Данные испытаний ударного элемента в виде основной модели ноги Flex-ГТП: испытание с использованием маятникового устройства
GTR9-7-10		Журнал FlexPLI: модель ноги SN-01
GTR9-7-11		Журнал FlexPLI: модель ноги SN-03
GTR9-7-12		Журнал FlexPLI: модель ноги E-Leg
GTR9-7-13		Фаза отскока FlexPLI

GTR9-7-14		Подробный обзор пакета чертежей и его сопоставление по пунктам с ударным элементом в виде основной модели ноги SN03
GTR9-7-15		Замечания БАСт по документу GTR9-7-13: позиция ЯЦИАС по вопросу о фазе отскока FlexPLI
GTR9-7-16	1	Подборка результатов сертификационных испытаний FlexPLI с использованием маятникового устройства
GTR9-7-17	1	Подборка результатов обратных сертификационных испытаний FlexPLI
GTR9-8-01	1	Повестка дня восьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-8-02		Протокол восьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: проект
GTR9-8-03	1	ГТП9: проект рабочего документа НГ-ГТП9-Э2; вариант 1, 4 сентября 2013 года
GTR9-8-04		ГТП9: проект преамбулы НГ-ГТП9-Э2; вариант 1, 4 сентября 2014 года
GTR9-8-05		(не использовался)
GTR9-8-06		Замечания МОПАП по тексту проекта на основе документа GRSP-53-29
GTR9-8-07		Предлагаемый штамп для чертежей в правилах
GTR9-8-08	1	Замечания к презентации АЯПАП GTR9-7-06с и предлагаемые изменения, руководство для пользователя FlexPLI ГТП
GTR9-8-09		Замечания к документу GTR9-6-23 о проверке чертежей Cellbond Flex PLI
GTR9-8-10		Замечания к замечаниям ЯЦИАС, представленным вместе с документом GTR9-7-05с
GTR9-8-11		Сопоставление воздействия различных подходов на функции риска травмирования
GTR9-8-12		Возможное воздействие температуры и влажности на поведение FlexPLI
GTR9-8-13		Руководство для пользователя FlexPLI: подготовка FlexPLI перед испытанием автомобиля
GTR9-8-14		Запрос на переходные положения об использовании FlexPLI
GTR9-8-15		Биодостоверный интервал оценки FlexPLI (БИО): нерешенные вопросы
GTR9-8-16		Переход на имитирующий мягкие ткани поролон, используемый в моделях верхней и нижней части ноги ЕКПБТ
GTR9-8-17		FlexPLI вариант ГТП: испытание транспортных средств с различными системами бампера
GTR9-8-18		Сертификационные коридоры для голени в рамках обратных испытаний (переход через нулевое значение)
GTR9-8-19		Сертификационные коридоры для голени в рамках с использованием маятникового устройства (переход через нулевое значение)
GTR9-9-01	1	Повестка дня девятого совещания НРГ-ГТП9-Э2: проект
GTR9-9-02		(протокол девятого совещания; пока недоступен)
GTR9-9-03		Допуски FlexPLI по весу, уменьшение предлагаемых допусков по весу
GTR9-9-04	1	Зона испытания модели нижней части ноги, обоснование потребности в зоне изъятия
GTR9-9-05		Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 127: переходные положения
GTR9-9-06		Предлагаемые поправки к рисунку, касающемуся сертификационных испытаний на изгиб в трех точках
GTR9-9-07	1	Пересмотр F руководства для пользователя FlexPLI ГТП (проект), 2013 год
GTR9-9-08	1	Обновленная информация для пересмотров E-F руководства для пользователя Flex PLI ГТП
GTR9-9-09		Сертификационный анализ максимального и минимального значений для голени FlexPLI
GTR9-9-10		Обзор допусков по весу FlexPLI
GTR9-9-11		Пересмотренный вариант пакета чертежей FlexPLI варианта ГТП
GTR9-9-12		Подробности обновленных чертежей для нормативных чертежей ГТП № 9
GTR9-9-13		Коридор неопрена, имитирующего мягкие ткани, для FlexPLI
GTR9-9-14		Обзор допусков по измерениям FlexPLI
GTR9-9-15		Переход на поролон типа "Конфор" [в случае ударных элементов ЕКПБТ]
GTR9-9-16		Обзор чертежей Flex PLI
GTR9-9-17		Испытания модели ноги, результаты серии 2, FlexPLI

Текст Правил (часть II)

Пункты 3.23 и 3.24, снять квадратные скобки.

Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

"5.1.1 При... превышать [22 мм] и... превышать [13 мм]. Абсолютное... превышать [340 Нм]. ...не более 264 мм в целом... не превышает [380 Нм]. ...является целесообразным².

Пункт 6.3.1.1 изменить следующим образом:

"6.3.1.1 ...13,2 ± [0,4 кг]. В случае полностью собранного ударного элемента..."

Пункт 6.3.1.1.3 изменить следующим образом:

"6.3.1.1.3 Масса... составляют 2,46 ± **0,12** кг и 2,64 ± **0,13** кг... и кожи составляет 4,28 ± **0,21** кг. ...голень без мягких тканей и кожи составляет 9,38 [± **0,3**] кг. ..."

Рисунок 15 b) исключить.

Включить новый рисунок 15 b) следующего содержания:

"b) **Неопределенные листы**

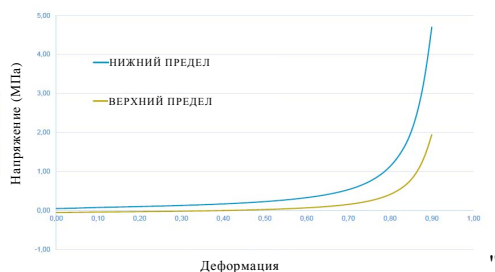


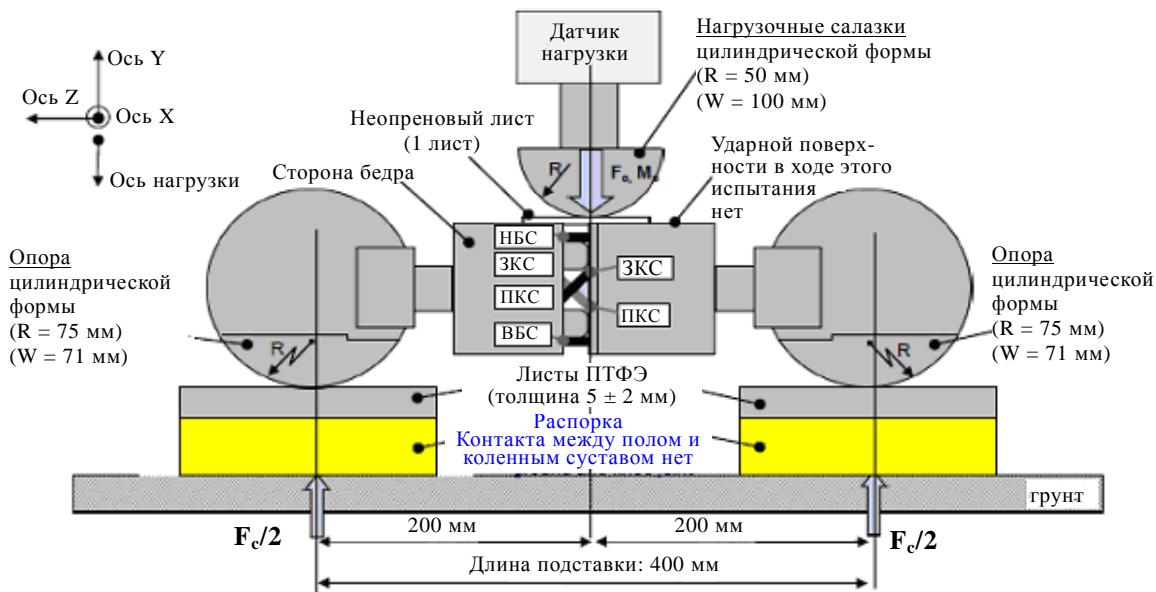
Рисунок 26 исключить.

[² Договаривающиеся стороны, которые не располагают действующими правилами или стандартами защиты пешеходов, которые применялись бы во внутреннем законодательстве на момент реализации этапа 2 разработки Глобальных технических правил № 9, введенных в Глобальный регистр, могут принять решение о применении в своем внутреннем законодательстве других предельных значений травмирования в контексте максимального динамического растяжения внутренней боковой связки, максимального динамического растяжения передней и задней крестообразной связки и динамического изгибающего момента голени, если они решат, что подобные изменения приемлемы.]"

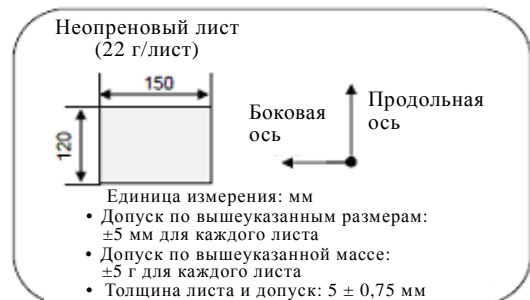
Включить новый рисунок 26 следующего содержания:

"Рис. 26

...



F_c : Сила внешней нагрузки в центре коленного шарнира
 M_c : Центр момента силы (Нм) = $F_c/2$ (Н) x 0,2 (м)
 R : Радиус; W : Ширина вдоль боковой оси
 Допуски по всем вышеуказанным размерам: ± 2 мм



Принято на основе документа GRSP-54-34-Rev.1 (см. пункт 9)

Итоговый доклад неофициальной группы по этапу 2 разработки ГТП № 9 (НРГ-ГТП9-Э2)

Содержание

I. Введение

II. Цель НРГ

III. Справочная информация

Приложение 1 – Круг ведения

Добавление – Перечень видов деятельности

Приложение 2 – Доклады WP.29

Добавление – Справочные документы, используемые НРГ

1. Цель настоящего доклада состоит в дополнении информации процедурного характера по этапу 2 разработки ГТП № 9, включенную в часть I (изложение технических соображений и обоснование) документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/25 и в передаче дополнительных данных о работе неофициальной рабочей группы.
2. Информацию по техническим соображениям и обоснованию данных ГТП см. в части I документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/25.

I. Введение

3. GRSP решила учредить НРГ по этапу 2 безопасности пешеходов в целях дальнейшей разработки предложений по изменению ГТП № 9 ООН, касающихся внедрения ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (Flex-PLI) (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24, ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 101).
4. Группа технической оценки Flex-PLI (Flex-ГТО) занимается технической оценкой Flex-PLI с сентября 2005 года. В результате деятельности Flex-ГТО Япония представила предложения о внесении поправок в контексте этапа 2 разработки ГТП № 9 и в проект правил ООН по безопасности пешеходов (этап 2).
5. На сорок девятой сессии GRSP некоторые делегации выразили оговорки в отношении внедрения Flex-PLI и просили учредить НРГ для обсуждения смежных вопросов и разработки предложений по изменению ГТП № 9.
6. GRSP решила запросить согласие WP.29 и AC.3 на то, чтобы поручить новой НРГ урегулировать нерешенные вопросы для включения положений, касающихся Flex-PLI, в контексте этапа 2 разработки ГТП № 9 и одновременно с этим в проект правил ООН, касающихся безопасности пешеходов. Всемирный форум согласился учредить такую НРГ при условии представления WP.29 соответствующих положений о круге ведения (ECE/TRANS/WP.29/1091, пункты 36 и 100).

II. Цель неофициальной группы

7. Основная цель НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 9 состояла в подготовке проекта предложения о внесении поправок в Глобальные технические правила № 9 ООН по безопасности пешеходов на этапе 2 путем внедрения Flex-PLI как единого согласованного инструмента испытаний в целях повышения уровня безопасности и защиты голени пешехода.
8. Работа НРГ не ограничивалась разработкой предложений о внесении поправок в ГТП № 9; она охватывала также разработку дополнительного проекта предложения о внесении поправок в проект Правил № 127 ООН, касающихся безопасности пешеходов.
9. НРГ ГТП9-Э2 работала над решением вопросов, перечисленных в добавлении 1 к кругу ведения (см. приложение 1 к настоящему документу).
10. НРГ также проводила обзор дальнейших проектов предложений, касающихся улучшения и/или разъяснения аспектов процедуры испытаний модели ноги.

III. Справочная информация

11. На 154-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и тридцать второй сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (AC.3) было решено учредить НРГ для урегулирования нерешенных вопросов относительно включения положений о FlexPLI в этап 2 разработки ГТП № 9 и в проект правил ООН, касающихся безопасности пешеходов, при условии представления WP.29 и AC.3 соответствующих положений о круге ведения (документ ECE/TRANS/WP.29/1091, пункты 36 и 100).

12. Представители Японии и Германии проинформировали Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств и Исполнительный комитет Соглашения 1998 года о том, что совместными спонсорами этой неофициальной группы, названной "НГ-ГТП9 – этап 2", станут Япония и Германия.

13. НРГ приступила к работе 3 ноября 2011 года с проведения учредительного совещания в Бонне, Германия, с целью подготовки проекта документа с изложением круга ведения, оперативных принципов, графика совещаний и плана работы. В этой связи участники согласились с предложением Японии и Германии о том, что деятельность этой НРГ будет осуществляться под руководством Германии (председателя), Японии (заместителя председателя) и МОПАП (секретаря).

14. На 155-й сессии Всемирного форума и тридцать третьей сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года представители Японии и Германии ознакомили делегатов с текущей деятельностью НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 9 (документ WP.29-155-35), в частности об учредительном совещании и руководстве группы. Первое совещание планировалось провести 1 и 2 декабря 2011 года, с тем чтобы приступить к обсуждению технических вопросов и доработать проект круга ведения, а также план работы для представления GRSP в декабре 2011 года.

15. Первое совещание неофициальной группы состоялось 1 и 2 декабря 2011 года в Женеве, Швейцария. Было начато техническое обсуждение, и была завершена подготовка проекта документа с изложением круга ведения, оперативных принципов, графика совещаний и плана работы для представления GRSP в декабре 2011 года. Первый доклад о ходе работы был представлен GRSP в декабре 2011 года, а также WP.29 на его 156-й сессии и AC.3 на его тридцать четвертой сессии в марте 2012 года. На 156-й сессии WP.29 в принципе одобрил вышеупомянутый круг ведения в ожидании принятия доклада о работе сессии GRSP, состоявшейся в декабре 2011 года. AC.3 в принципе одобрил круг ведения неофициальной рабочей группы и поручил секретариату распространить документ ECE/TRANS/WP.29-156-11 под официальным условным обозначением в июне 2012 года.

16. Второе совещание неофициальной рабочей группы состоялось 28 и 29 марта 2012 года в Осаке, Япония. Основное внимание в ходе дискуссии было сосредоточено на технических аспектах, включая анализ дорожно-транспортных происшествий и возможных преимуществ. Первоочередное внимание было уделено также обсуждению мероприятий по дальнейшей разработке процедур сертификации. В контексте одного из дальнейших направлений деятельности была учреждена целевая группа по зоне испытания бампера на удар нижней части модели ноги.

17. Второй доклад о ходе работы был представлен GRSP в мае 2012 года, а также WP.29 на его 157-й сессии и AC.3 на его тридцать пятой сессии в июне 2012 года. На этих сессиях были утверждены первый доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/2012/58) и круг ведения, включая оперативные принципы, график совещаний и план работы. Второй доклад о ходе работы (документ ECE/TRANS/WP.29-157-21) был распространен под официальным условным обозначением к ноябрю 2012 года.

18. Третье совещание неофициальной группы состоялось 29 и 30 мая 2012 года в Париже, Франция. Основные темы, обсуждавшиеся в ходе этого совещания, касались данных о ДТП, в которых получили ранения пешеходы, оценки эффективности затрат и установления сертификационных коридоров.

19. Четвертое совещание неофициальной группы состоялось 17–19 сентября 2012 года в Вашингтоне (округ Колумбия), Соединенные Штаты Америки. Группа продолжила обсуждение, начатое на третьем совещании, между тем как основное внимание было уделено завершению разработки сертификационных коридоров и оценке эффективности затрат для внедрения FlexPLI. В качестве дальнейшего приоритетного направления был указан вопрос о плане использования FlexPLI в контексте международной программы испытаний транспортных средств.

20. Проект третьего доклада о ходе работы был представлен Всемирному форуму на его 158-й сессии и AC.3 на его тридцать шестой сессии. AC.3 поручил секретариату распространить проект третьего доклада о ходе работы (WP.29-158-28) под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии и утвердил второй доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/2012/120).

21. Пятое совещание состоялось 6 и 7 декабря 2012 года в Бергиш-Гладбахе, Германия. В число основных тем обсуждения в ходе этого совещания входили обзор анализа эффективности затрат, обмен информацией о первых результатах оценки повторяемости и воспроизводимости результатов испытаний транспортных средств с использованием FlexPLI, а также обсуждение пороговых значений для критериев травмирования. Кроме того, НРГ решила запросить согласие GRSP и AC.3 на продление мандата (график работы), с тем чтобы учесть результаты всех испытаний при внесении изменений.

22. На 159-й сессии WP.29 и тридцать седьмой сессии AC.3 было указано, что в контексте хода этапа 2 разработки ГТП по безопасности пешеходов на основе первоначального мандата (график работы) GRSP приняла пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы, воспроизведенный в приложении II к докладу GRSP. Всемирный форум одобрил продление мандата неофициальной рабочей группы до июня 2014 года (принятие на сессии AC.3) и, в принципе, пересмотренный круг ведения до принятия GRSP доклада о работе своей сессии в декабре 2012 года на 160-й сессии Всемирного форума в июне 2013 года.

23. Участники напомнили о том, что третий доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/2013/36) был принят на 159-й сессии Всемирного форума и тридцать седьмой сессии AC.3 с поправками, предложенными GRSP (WP.29-159-20) на ее сессии в декабре 2012 года. AC.3 принял документ ECE/TRANS/WP.29/2013/36 с поправками, указанными в приложении III к докладу о работе Всемирного форума (ECE/TRANS/WP.29/1102).

24. Шестое совещание НРГ состоялось в Вашингтоне (округ Колумбия), Соединенные Штаты Америки, 19 и 20 марта 2013 года. Группа согласовала под-

ход к рассмотрению набора чертежей FlexPLI в целях подготовки добавления к Общей резолюции № 1 (ОР.1). Был завершен обзор исследований, посвященных анализу эффективности затрат, которые неоднократно становились предметом острых дискуссий, при этом в ходе обсуждения состоялся обмен поступившими из различных регионов и лабораторий данными о повторяемости и воспроизводимости результатов испытаний транспортных средств.

25. Проект четвертого доклада о ходе работы группы был представлен на пятьдесят третьей сессии GRSP. Было отмечено, что группа добилась хороших результатов и готова представить официальное предложение на декабрьской сессии GRSP с учетом возможности того, что решения по пороговым значениям критериев травмирования будут еще не приняты. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе предложения, представленного НРГ.

26. На 160-й сессии Всемирного форума представитель Соединенных Штатов проинформировал экспертов о том, что GRSP намерена рекомендовать внести в предписания ГТП № 9, касающиеся испытаний, поправку 2 (этап 2 разработки ГТП по безопасности пешеходов), нацеленную на включение в них положений, касающихся модели FlexPLI и определения точки удара модели головы. Эти положения также должны были быть включены в Правила № 127 ООН. Кроме того, он сообщил о представлении поправки 1 (этап 1) к ГТП по безопасности пешеходов, которая касается обновленного определения точки удара модели головы.

27. На той же сессии представитель Японии, являющийся заместителем председателя НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 9, передал четвертый доклад о ходе работы группы вместе с соответствующими материалами. Он пояснил, что НРГ добилась хороших результатов и что официальное предложение по включению концепции ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода будет представлено на сессии GRSP в декабре 2013 года. АС.3 утвердил четвертый доклад о ходе работы и поручил секретариату распространить его под официальным условным обозначением на его сессии в ноябре 2013 года.

28. Седьмое совещание НРГ было проведено 3 июля 2013 года по телефонной конференц-связи и в Интернете. Группа обсудила конкретные вопросы, в частности пороговые значения для критериев травмирования, определение фазы отскока и допуски выходных значений FlexPLI в фазе "свободного полета". Последние два вопроса были согласованы в принципе, между тем как решение о пороговых значениях еще не принято. Одним из дальнейших согласованных направлений деятельности станет анализ необходимости и возможности введения сертификационных коридоров для изгибающего момента голени.

29. Восьмое совещание НРГ состоялось 9 и 10 сентября 2013 года. Оно было посвящено главным образом обсуждению таких нерешенных вопросов, как критерии травмирования и сертификационные коридоры травм бедра, а также обзору преамбулы и нормативного текста ГТП № 9.

30. Девятое совещание НРГ было проведено 16 и 17 декабря 2013 года. В ходе этого совещания обсуждались и решались нерешенные вопросы, а также проводился итоговый обзор предложенной поправки к тексту ГТП и Правил № 127 ООН. Один нерешенный вопрос, касающийся предельных значений критериев травмирования, необходимо обсудить в рамках GRSP с участием всех Договаривающихся сторон.

31. На пятьдесят четвертой сессии GRSP Договаривающиеся стороны обсудили вопрос об использовании гибкого подхода к предельным значениям травмирования при условии его применения только к Договаривающимся сторонам,

которые не располагают действующими правилами или стандартами защиты пешеходов, которые применялись бы во внутреннем законодательстве в момент реализации этапа 2 разработки Глобальных технических правил № 9. МОПАП выразила обеспокоенность по поводу данного подхода, поскольку он не полностью соответствует глобальным принципам согласования, и рекомендовала запросить у АС.3 руководящие указания по этому конкретному вопросу. GRSP решила рекомендовать проект поправки для этапа 2 разработки ГТП на сессии АС.3 в июне 2014 года до принятия им решения приемлемости предлагаемой формулировки для Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года.

Приложение 1 – Круг ведения

А. Введение

1. GRSP решила учредить неофициальную рабочую группу по этапу 2 безопасности пешеходов в целях дальнейшей разработки предложений по изменению ГТП № 9, касающихся внедрения ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (Flex-PLI) (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24, ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 101).

2. Группа технической оценки Flex-PLI (Flex-ГТО) занимается технической оценкой Flex-PLI с сентября 2005 года. В результате деятельности Flex-ГТО Япония представила предложения о внесении поправок в контексте этапа 2 разработки ГТП № 9 и в проект правил ООН по безопасности пешеходов (этап 2). На сорок девятой сессии GRSP некоторые делегации выразили оговорки в отношении введения Flex-PLI и просили создать неофициальную рабочую группу для обсуждения смежных вопросов и разработки предложений по изменению ГТП № 9.

3. GRSP решила запросить согласие WP.29 и АС.3 на то, чтобы поручить новой неофициальной рабочей группе урегулировать нерешенные вопросы для включения положений, касающихся Flex-PLI, в контексте этапа 2 разработки ГТП № 9 ООН и одновременно с этим в проект правил ООН, касающихся безопасности пешеходов. Всемирный форум согласился учредить такую неофициальную рабочую группу при условии представления WP.29 соответствующих положений о круге ведения (ECE/TRANS/WP.29/1091, пункты 36 и 100).

В. Цель неофициальной рабочей группы

4. Основная цель неофициальной рабочей группы по этапу 2 разработки ГТП № 9 (ГТП9-Э2) состоит в подготовке проекта предложения о внесении поправок в Глобальные технические правила № 9 ООН по безопасности пешеходов на этапе 2 путем внедрения Flex-PLI как единого согласованного инструмента испытаний в целях повышения уровня безопасности и защиты голени пешехода.

5. Работа неофициальной рабочей группы не будет ограничиваться разработкой предложений о внесении поправок в ГТП № 9; она будет охватывать также разработку дополнительного проекта предложения о внесении поправок в проект Правил ООН, касающихся безопасности пешеходов.

6. Неофициальная рабочая группа может также рассматривать дополнительные проекты предложений для совершенствования и/или внесения ясности

в некоторые аспекты процедуры, предусматривающей использование модели нижней части ноги.

7. Неофициальная рабочая группа ГТП9-Э2 будет работать над решением вопросов, перечисленных в добавлении I к настоящему документу.

С. План работы и график работы

Май 2011 года	Представление GRSP предложения по проекту круга ведения (неофициальный документ)
Запрос GRSP на согласие WP.29 и AC.3 предоставить новой неофициальной рабочей группе по защите пешеходов соответствующий мандат	
3 ноября 2011 года (Бонн, Германия)	Учредительное совещание НГ ГТП9-Э2
Ноябрь 2011 года	Представление WP.29 доклада о деятельности НГ
1 и 2 декабря 2011 года (Женева, Швейцария)	Первое совещание НГ ГТП9-Э2
Декабрь 2011 года	Представление GRSP доклада о ходе работы и представление WP.29 проекта круга ведения
Март 2012 года	Представление WP.29 доклада о ходе работы и принятие AC.3 круга ведения
28 и 29 марта 2012 года (Осака, Япония)	Второе совещание НГ ГТП9-Э2
Май 2012 года	Представление GRSP доклада о ходе работы
29 и 30 мая 2012 года (Париж, Франция)	Третье совещание НГ ГТП9-Э2
Июнь 2012 года	Представление WP.29 доклада о ходе работы
17–19 сентября 2012 года (Вашингтон, округ Колумбия, США)	Четвертое совещание НГ ГТП9-Э2
Ноябрь 2012 года	Представление WP.29 проекта доклада о ходе работы
6 и 7 декабря 2012 года (Бергиш-Гладбах, Германия)	Пятое совещание НГ ГТП9-Э2
Декабрь 2012 года	Доклад о ходе работы и представление GRSP неофициальных документов
Март 2013 года	Представление WP.29 доклада о ходе работы
19–20 марта 2013 года (Вашингтон, округ Колумбия, США)	Шестое совещание НГ ГТП9-Э2
Представление проекта доклада о ходе работы и представление неофициального предложения для обсуждения в рамках GRSP	
Июнь 2013 года	Представление WP.29 доклада о ходе работы
3 июля 2013 года	Седьмое совещание (WebEx) НГ ГТП9-Э2

- | | |
|---|--|
| 9–10 сентября 2013 года
(Париж, Франция) | Восьмое совещание НГ ГТП9-Э2 |
| Ноябрь 2013 года | Представление WP.29 проекта доклада о ходе работы |
| 16 и 17 декабря 2013 года
Женева (Швейцария) | Девятое совещание НГ ГТП9-Э2 |
| Декабрь 2013 года | Итоговый доклад и представление GRSP официального предложения; согласие GRSP |
| Июнь 2014 года | Утверждение WP.29 |

✂ Могут быть проведены дополнительные совещания (в том числе виртуальные) в зависимости от хода обсуждения и решения неофициальной рабочей группы.

Общий график работы

ДХР – доклад о ходе работы

	2011			2012												2013												2014							
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6		
WP29			○		→			○					○	→					○	→					○	→					○	→			
GRSP			○		→			○					○	→					○	→					○	→					○	→			
IG-GTR9-PH2		○	○			○		○					○		○					○				○		○									

Добавление – Перечень видов деятельности

К числу основных задач, которые должны быть выполнены неофициальной рабочей группой на этапе 2 разработки ГТП № 9, относятся:

1. Обзор и рассмотрение оставшихся вопросов:
 - a) обзор деятельности Flex-ГТО → достижение общего понимания;
 - b) оценка биодостоверности (сопоставление FlexPLI и ударного элемента в виде модели верхней части ноги ЕКПБТ);
 - c) оценка выгод и затрат (снижение травматизма, дополнительные преимущества по сравнению с ударным элементом в виде модели верхней части ноги ЕКПБТ);
 - d) технические характеристики (рисунки) и ПАДИ (руководство пользователя);
 - e) оценка прочности;
 - f) процедура испытания (фаза отскока, оптимальный метод, измерение скорости и т.д.);
 - g) сертификационные испытания;
 - h) обзор результатов испытаний и обмен информацией;

- i) оценка воспроизводимости и повторяемости;
 - j) оценка эффективности/критериев травмирования и пороговых значений и принятие соответствующего решения;
 - k) оценка конструктивных мер противодействия со стороны транспортного средства (оценка технической осуществимости).
2. Разработка проекта предложения о внесении поправок в ГТП № 9 на этапе 2.
 3. Разработка дополнительного проекта предложения по поправкам к проекту правил ООН, касающихся безопасности пешеходов (включая рекомендацию по переходным положениям на основе пункта 1).

Приложение 2 – Доклады WP.29

Первый доклад о ходе работы	(ECE/TRANS/WP.29/2012/58)
Второй доклад о ходе работы	(ECE/TRANS/WP.29/2012/120)
Третий доклад о ходе работы	(ECE/TRANS/WP.29/2013/36)
Четвертый доклад о ходе работы	(ECE/TRANS/WP.29/2013/129)
Пятый доклад о ходе работы	(WP.29-161-21)

Добавление – Справочные документы, используемые неофициальной группой

Со всеми официальными документами, используемыми этой НРГ, можно ознакомиться на веб-сайте WP.29 ЕЭК ООН (www.unece.org/trans/main/welcwp29.html).

№ документа	Пер	Название
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13		Предложение по поправке 2 к Глобальным техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов)
GRSP-49-38		Проект круга ведения НРГ по этапу 2 безопасности пешеходов (НГ БП2)
ECE/TRANS/WP.29/1091		Доклады Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств о работе его 154-й сессии, Административного комитета Соглашения 1958 года о работе его сорок восьмой сессии, Исполнительного комитета Соглашения 1998 года о работе его тридцать второй сессии, Административного комитета Соглашения 1997 года о работе его восьмой сессии
GTR9-C-01	1	Повестка дня учредительного совещания НРГ по ГТП № 9 – этап 2 (НРГ-ГТП9-Э2)
GTR9-C-02	1	Протокол учредительного совещания НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-C-03		Неофициальный документ GRSP-49-38: проект круга ведения для НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-C-04	1	История разработки FlexPLI
GTR9-C-05		Обзор деятельности ГТО по FlexPLI
GTR9-C-06		Замечания по проекту круга ведения для НРГ-ГТП9-Э2 (28 октября 2011 года)
GTR9-C-07	1	Окончательный текст оперативных принципов и круга ведения для НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-C-08		Матрица документов ГТО
GTR9-1-01	1	Повестка дня первого совещания НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-1-02	1	Протокол первого совещания НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-1-03	1	Документ TF-RUCC-K-03-Rev.1: план работы Целевой группы по пересмотру и обновлению сертификационных коридоров (ЦГ-ПОСК)
GTR9-1-04		Вариант SN-02 опытного экземпляра "FlexPLI" для ГТП: оценка износоустойчивости
GTR9-1-05	1	Техническая дискуссия: биодостоверность
GTR9-1-06	1	Техническая дискуссия: критерии травмирования
GTR9-1-07	1	Техническая дискуссия: выгоды
GTR9-1-08	1	Ход работы над ГТП по FlexPLI по состоянию на 1 и 2 декабря 2011 года
GTR9-1-09		Неофициальный документ WP.29-155-35: доклад о работе НРГ-ГТП9-Э2 к ноябрьской сессии WP.29
GTR9-1-10		Изменения, внесенные в FlexPLI ГТП после создания опытного экземпляра, статус на декабрь 2010 года

GTR9-1-11		Разброс результатов испытания с использованием маятникового устройства, 9 ноября 2010 года
GTR9-1-12		Неофициальный документ GRSP-49-23: обновленная информация об испытаниях с использованием модели ноги пешехода
GTR9-2-01	1	Повестка дня второго совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-2-02	1	Протокол второго совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-2-03		Предложение по изменению зоны испытания бампера на удар модели нижней и верхней части ноги
GTR9-2-04	1	Результаты испытания варианта SN02 опытного экземпляра на эксплуатационную надежность: пересмотр 1
GTR9-2-05		Сопоставление классов фильтра для FlexPLI
GTR9-2-06		Технические требования и ПАДИ
GTR9-2-07	1	Техническая дискуссия: преимущества (обновленный вариант документа GTR9-1-07 Rev.1)
GTR9-2-08		Решения сессии, ГТП по FlexPLI
GTR9-2-09		ГТП по FlexPLI: модель v2.0 с использованием КЭ
GTR9-2-10	2	Сопоставление "FlexPLI": опыт проведения испытаний с различными ударными элементами (завершено в ходе третьего совещания)
GTR9-2-11		Неофициальный документ WP.29-156-11: первый доклад о работе НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-2-12		Повторный анализ численности пострадавших пешеходов в разбивке по серьезности травмирования
GTR9-2-13		Обновленный вариант FLEX PLI для Объединения заводов-изготовителей транспортных средств
GTR9-2-14		Обновленный доклад Японии о ходе работы: обзор и обновление сертификационных испытательных коридоров и методов проведения испытания (данные об испытаниях с использованием дополнительного маятника)
GTR9-3-01	1	Повестка дня третьего совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-3-02	1	Протокол третьего совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-3-03		Неофициальный документ GRSP-51-15: проект второго доклада о работе НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-3-04		Пересмотр С руководства для пользователей Flex PLI ГТП
GTR9-3-05		Результаты испытания варианта SN04 опытного экземпляра FlexPLI на эксплуатационную надежность
GTR9-3-06		Предложение по проекту будущей матрицы испытаний транспортных средств
GTR9-4-01	1	Повестка дня четвертого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-4-02	1	Протокол четвертого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-4-03	3	Статус рассмотрения пунктов из перечня мероприятий
GTR9-4-04		Доклад РГ.10 ЕКПБТ, 1994 год
GTR9-4-05		Доклад РГ.10 ЕКПБТ на пятнадцатой Конференции ПБТС, 1996 год
GTR9-4-06		Доклад РГ.17 ЕКПБТ, 1998/2002 годы
GTR9-4-07		Доклад о деятельности ЦГ-ПОСК, 6 сентября 2012 года
GTR9-4-08		Руководящие указания относительно беспрепятственного и эффективного проведения межлабораторных испытаний с использованием FlexPLI на транспортных средствах
GTR9-4-09		Результаты сертификационных межлабораторных испытаний с использованием FlexPLI
GTR9-4-10		Неофициальный документ WP.29-157-16: предложение по разработке Специальной резолюции № 2 об описании и эксплуатационных качествах испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия
GTR9-4-11		Исследование воздействия трения в контексте обратного сертификационного испытания
GTR9-4-12		Доклад об исследовании пешеходов, проведенном ЯЦИАС
GTR9-4-13		Резюме исследования Японии: проведенная ЯЦИАС оценка травмирования
GTR9-4-14		Сопоставление эффективности FlexPLI в ходе испытания транспортных средств с вариантом опытного экземпляра моделей ноги и модели ноги серийного производства
GTR9-4-15		Неофициальный документ WP.29-157-21: второй доклад о ходе работы НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-4-16	1	Риск травмирования нижних конечностей пешехода: пересмотр 1
GTR9-4-17		График проведения межлабораторных испытаний с использованием FlexPLI на транспортных средствах
GTR9-4-18		Оценка преимуществ FlexPLI по сравнению с УЭМН ЕКПБТ
GTR9-4-19		Обзор мероприятий по защите пешеходов, проведенных НАБДД
GTR9-4-20		Подтверждение оценки характера травмирования нижних конечностей пешеходов с использованием полуконструктивных ударных элементов (Конференция ИРКОБИ, 12-14 сентября 2012 года)
GTR9-4-21		Серия испытаний ОСРП в контексте исследования противодействия нижней части ноги пешехода
GTR9-4-22		Контрольный перечень для испытаний транспортных средств
GTR9-5-01	1	Повестка дня пятого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-5-02	1	Протокол пятого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ

GTR9-5-03		Статистика травматизма среди пешеходов по источникам травм: серьезные и ведущие к инвалидности травмы в США и Европе (Мэллори и др., документ к пятьдесят шестой ежегодной конференции АААМ)
GTR9-5-04		Пересмотр D руководства для пользователей Flex PLI ГТП, октябрь 2012 года
GTR9-5-05	2	FlexPLI: межлабораторные испытания
GTR9-5-06		Неофициальный документ WP29-158-28: проект третьего доклада о ходе работы
GTR9-5-07	c2	Обсуждение технической осуществимости конструктивных мер противодействия применительно к FlexPLI
GTR9-5-08		Предложение по процедуре обработки измеренных значений FlexPLI в фазе отскока
GTR9-5-09		Информация о применимости
GTR9-5-10		Долговечность FlexPLI в случае более крупных транспортных средств
GTR9-5-11		Повторяемость результатов FlexPLI при испытаниях автомобилей
GTR9-5-12		Экспериментальное утверждение модели человеческого тела и модели FlexPLI с использованием КЭ
GTR9-5-13		Корреляция между FlexPLI и УЭМН ЕКПБТ
GTR9-5-14		Выгоды и затраты; дополнительный анализ на основе документа GTR9-2-07r1
GTR9-5-15		Эффект трения салазочного устройства
GTR9-5-16	1	Результат межлабораторных испытаний (E-Leg)
GTR9-5-17		Результаты испытаний FlexPLI (SN-03)
GTR9-5-18		Журнал Flex PLI для межлабораторных испытаний НГ-ГТП9-Э2
GTR9-5-19		Оценка снижения затрат в результате внедрения FlexPLI в рамках ГТП9
GTR9-5-20		Проверка проекта предельных значений ударного элемента в форме опытного экземпляра FlexPLI и их применение к уровню серийного производства FlexPLI
GTR9-5-21		Ход межлабораторных испытаний в США
GTR9-5-22		Информация о данных по транспортным средствам, использованных в ходе исследований НАБДД
GTR9-5-23	c	Первоначальные замечания представителей МОПАП по документу GTR9-5-20, изложенные на пятом совещании НРГ-ГТП9-Э2
GTR9-5-24		Допуск по высоте для защиты пешеходов
GTR9-5-25		Установка для обратных испытаний Flex PLI: трение салазочного устройства
GTR9-5-26		Исследование воздействия трения в установке для обратных испытаний FlexPLI: ударный элемент в виде модели нижней части ноги
GTR9-5-27		Разъяснение используемого АЯПАП процесса определения пороговых значений травмирования
GTR9-5-28		Оперативные принципы и круг ведения НРГ-ГТП9-Э2, обновленный вариант, пятое совещание
GTR9-5-29		Проект поправки к ГТП № 9, вариант от 12 июня 2012 года
GTR9-5-30		Обсуждение вопроса отскока; замечания ЕАПАП
GTR9-5-31	1	Пакет чертежей FlexPLI, вариант ГТП
GTR9-6-01	1	Повестка дня шестого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-6-02	2	Протокол шестого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-6-03		Испытания FlexPLI: точность толчка
GTR9-6-04		Руководящие указания по разработке чертежей инструмента испытаний, которые должны быть включены в качестве добавления к Общей резолюции ООН № 1 (ОР.1) – (ECE/TRANS/WP.29/1101)
GTR9-6-05		График подготовки добавления к ОР.1, касающегося FlexPLI
GTR9-6-06		Пересмотр E руководства для пользователя FlexPLI ГТП от 2013 года
GTR9-6-07		Определение биодостоверного интервала оценки FlexPLI
GTR9-6-08	1	Выведение пороговых значений FlexPLI
GTR9-6-09		Чертежи FlexPLI
GTR9-6-10		Процедура до и после испытания FlexPLI
GTR9-6-11		Рассмотрение фазы отскока
GTR9-6-12		Подтверждение модели Flex-ГТП
GTR9-6-13		Предложение по формулировке для рассмотрения допусков по обычной высоте при движении
GTR9-6-14	1	Межлабораторные испытания – FlexPLI
GTR9-6-15	1	Резюме доклада Японии с оценкой методологии и предположений, приведенных в документах GTR9-5-14 и GTR9-5-19
GTR9-6-16		Доклад Японии с оценкой методологии и предположений, приведенных в документах GTR9-5-14 и GTR9-5-19
GTR9-6-17		Проблемы крупных грузовиков/внедорожников
GTR9-6-18		Результаты межлабораторных испытаний FlexPLI
GTR9-6-19	1	Результаты межлабораторных испытаний FlexPLI
GTR9-6-20		Обсуждение пороговых значений для ударных элементов

GTR9-6-21		Вопрос отскока Flex-PLI: отраслевое предложение (обновленная информация)
GTR9-6-22		Обзор чертежей FlexPLI (уровень поверхности)
GTR9-6-23	2	Обзор чертежей FlexPLI
GTR9-6-24		Исследование долговечности SN-03
GTR9-6-25		Замечания по документу GTR9-6-15 (обзор проведенного Японией исследования ЯЦИАС и БАСт по оценке сокращения случаев травмирования в результате внедрения FlexPLI)
GTR9-6-26		Разработка функций вероятности травмирования для ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода
GTR9-6-27		Замечания по исследовательским документам Объединения и Японии (GTR9-6-15 и GTR9-6-16)
GTR9-6-28		Результаты сертификационных испытаний модели ноги ИОО, используемые в документе GTR9-6-20
GTR9-7-01	1	Повестка дня седьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-7-02	1	Протокол седьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-7-03		Проект порядка обсуждения предварительной повестки дня
GTR9-7-04		Информация о пакете чертежей, любезно предоставленном "Хьюманетикс"
GTR9-7-05	c	Результат обзора чертежей (уровень поверхности)
GTR9-7-06	c	Результат обзора вручную
GTR9-7-07		Функция вероятности травмирования для перелома голени и отказа ПКС
GTR9-7-08		Разработка основной модели ноги Flex-ГТП с использованием КЭ и оценка верности нынешних пороговых значений
GTR9-7-09		Данные испытаний ударного элемента в виде основной модели ноги Flex-ГТП: испытание с использованием маятникового устройства
GTR9-7-10		Журнал FlexPLI: модель ноги SN-01
GTR9-7-11		Журнал FlexPLI: модель ноги SN-03
GTR9-7-12		Журнал FlexPLI: модель ноги E-Leg
GTR9-7-13		Фаза отскока FlexPLI
GTR9-7-14		Подробный обзор пакета чертежей и его сопоставление по пунктам с ударным элементом в виде основной модели ноги SN03
GTR9-7-15		Замечания БАСт по документу GTR9-7-13: позиция ЯЦИАС по вопросу о фазе отскока FlexPLI
GTR9-7-16	1	Подборка результатов сертификационных испытаний FlexPLI с использованием маятникового устройства
GTR9-7-17	1	Подборка результатов обратных сертификационных испытаний FlexPLI
GTR9-8-01	1	Повестка дня восьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: итоговый документ
GTR9-8-02		Протокол восьмого совещания НРГ-ГТП9-Э2: проект
GTR9-8-03	1	ГТП9: проект рабочего документа НРГ-ГТП9-Э2; вариант 1, 4 сентября 2013 года
GTR9-8-04		ГТП9: проект преамбулы НРГ-ГТП9-Э2; вариант 1, 4 сентября 2014 года
GTR9-8-05		(не использовался)
GTR9-8-06		Замечания МОПАП по тексту проекта на основе документа GRSP-53-29
GTR9-8-07		Предлагаемый штамп для чертежей в правилах
GTR9-8-08	1	Замечания к презентации АЯПАП GTR9-7-06c и предлагаемые изменения, руководство для пользователя FlexPLI ГТП
GTR9-8-09		Замечания к документу GTR9-6-23 о проверке чертежей Cellbond Flex PLI
GTR9-8-10		Замечания к замечаниям ЯЦИАС, представленным вместе с документом GTR9-7-05c
GTR9-8-11		Сопоставление воздействия различных подходов на функции риска травмирования
GTR9-8-12		Возможное воздействие температуры и влажности на поведение FlexPLI
GTR9-8-13		Руководство для пользователя FlexPLI: подготовка FlexPLI перед испытанием автомобиля
GTR9-8-14		Запрос на переходные положения об использовании FlexPLI
GTR9-8-15		Биодостоверный интервал оценки FlexPLI (БИО): нерешенные вопросы
GTR9-8-16		Переход на имитирующий мягкие ткани поролон, используемый в моделях верхней и нижней части ноги ЕКПБТ
GTR9-8-17		Вариант FlexPLI ГТП: испытание транспортных средств с различными системами бампера
GTR9-8-18		Сертификационные коридоры для голени в рамках обратных испытаний (переход через нулевое значение)
GTR9-8-19		Сертификационные коридоры для голени в рамках с использованием маятникового устройства (переход через нулевое значение)
GTR9-9-01	1	Повестка дня девятого совещания НРГ-ГТП9-Э2: проект
GTR9-9-02		(протокол девятого совещания; пока недоступен)
GTR9-9-03		Допуски FlexPLI по весу, уменьшение предлагаемых допусков по весу
GTR9-9-04	1	Зона испытания модели нижней части ноги; обоснование потребности в зоне изъятия

GTR9-9-05		Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 127: переходные положения
GTR9-9-06		Предлагаемые поправки к рисунку, касающемуся сертификационных испытаний на изгиб в трех точках
GTR9-9-07	1	Пересмотр F руководства для пользователя FlexPLI ГТП (проект), 2013 год
GTR9-9-08	1	Обновленная информация для пересмотров E–F руководства для пользователя Flex PLI ГТП
GTR9-9-09		Сертификационный анализ максимального и минимального значений для голени FlexPLI
GTR9-9-10		Обзор допусков по весу FlexPLI
GTR9-9-11		Пересмотренный вариант пакета чертежей FlexPLI варианта ГТП
GTR9-9-12		Подробности обновленных чертежей для нормативных чертежей ГТП № 9
GTR9-9-13		Коридор неопрена, имитирующего мягкие ткани, для FlexPLI
GTR9-9-14		Обзор допусков по измерениям FlexPLI
GTR9-9-15		Переход на поролон типа "Конфор" [для ударных элементов ЕКПБТ]
GTR9-9-16		Обзор чертежей Flex PLI
GTR9-9-17		Испытания модели ноги, результаты серии 2, FlexPLI

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 14

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/18 (см. пункт 15 настоящего доклада)

Пункт 2.32 изменить следующим образом:

"2.32 "Сиденье *размера i*" означает сиденье (если какое-либо из сидений определено изготовителем транспортного средства), предназначенное для установки детских удерживающих систем **размера i** и отвечающее предписаниям, определенным в настоящих Правилах."

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4 (см. пункт 16 настоящего доклада)

Пункт 5.3.8.7 изменить следующим образом:

"5.3.8.7 Независимо от предписаний пункта 5.3.8.1, транспортные средства – кабриолеты, определенные в пункте 8.1 приложения 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), оснащают по меньшей мере двумя нижними креплениями ISOFIX. В тех случаях, когда на таких транспортных средствах предусмотрено крепление верхнего страховочного троса ISOFIX, это крепление должно удовлетворять надлежащим положениям настоящих Правил."

Включить новый пункт 5.3.8.8 следующего содержания:

"5.3.8.8 Независимо от предписаний пункта 5.3.8.1 требуется обеспечить только одно положение ISOFIX на пассажирском сиденье, если транспортное средство оснащено лишь одним сиденьем в каждом ряду. Однако в тех случаях, когда на пассажирском сиденье невозможно установить даже самое маленькое крепление ISOFIX, которое располагалось бы по ходу движения (как это определено в добавлении 2 к приложению 17 к Правилам № 16), никакого положения ISOFIX не требуется, если на этом транспортном средстве имеется детская удерживающая система, предназначенная конкретно для данного транспортного средства."

Пункты 5.3.8.8 и 5.3.8.9 (прежние) изменить нумерацию на 5.3.8.9 и 5.3.8.10.

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 44

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10 (см. пункт 21 настоящего доклада)

Пункт 8.1.2.1 изменить следующим образом:

- "8.1.2.1 Манекен оснащается **любым из двух соответствующих устройств приложения нагрузки согласно приложению 23**. Манекен размещается в удерживающей системе, установленной в соответствии с настоящими Правилами, с учетом инструкций изготовителя и со стандартным провесом, как это указано в пункте 8.1.3.6 ниже, одинаковым образом для всех систем."

Приложение V

Проект поправок к Правилам № 127

Принят на основе документа GRSP-54-09-Rev.1 (см. пункт 28 настоящего доклада)

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 "Зона испытания с использованием модели головы взрослого" ... Она ограничена:

- a) спереди дугой охвата (WAD) длиной 1 700 мм либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм позади контрольной линии переднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего назад при заданном боковом положении;
- b) позади WAD 2 100 либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм перед контрольной линией заднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего вперед при заданном боковом положении; и
- c) с каждой стороны линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм внутрь от боковой контрольной линии.

Расстояние в 82,5 мм определяется с помощью гибкой ленты, удерживаемой внатяжку вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства."

Включить новый пункт 2.9 следующего содержания:

"2.9 "Зона испытания верхней части капота" состоит из зоны испытания модели головы ребенка и зоны испытания модели головы взрослого, которые определены в пунктах 2.14 и 2.1 соответственно."

Пункты 2.9 и 2.10 (прежние), изменить нумерацию на 2.10 и 2.11.

Пункт 2.11 (прежний), нумерацию изменить на 2.12, а текст следующим образом:

"~~2.11~~2 "Зона испытания бампера"... проходящими через точки, находящиеся на расстоянии 66 мм вглубь от определенных углов бампера. Это расстояние определяется с помощью гибкой ленты, удерживаемой внатяжку вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства."

Пункт 2.12 (прежний), изменить нумерацию на 2.13.

Пункт 2.13 (прежний), нумерацию изменить на 2.14, а текст следующим образом:

"~~2.13~~14 "Зона испытания с использованием модели головы ребенка"... Она ограничена:

- a) спереди WAD 1 000 либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм позади контрольной линии переднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего назад при заданном боковом положении;
- b) позади WAD 1 700 либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм перед контрольной линией заднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего вперед при заданном боковом положении; и
- c) с каждой стороны линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм внутрь от боковой контрольной линии.

Расстояние в 82,5 мм определяется с помощью гибкой ленты, которая удерживается в натяжку вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства."

Пункты 2.14–2.21, изменить нумерацию на 2.15–2.22.

Пункт 2.22 исключить (прежний).

Рис. 7 исключить.

Рисунок 8 (прежний), изменить нумерацию на 7.

Вставить новые пункты 2.26–2.26.2 и новые рисунки 8А и 8В следующего содержания:

"2.26 "Измерительная точка"

Измерительная точка иногда упоминается также как "точка проведения испытания" или "отобранная точка удара". Во всех случаях результат испытания относится к этой точке независимо от того, где происходит первый контакт.

2.26.1 "Измерительная точка" для испытания модели головы означает точку на внешней поверхности транспортного средства, которая отобрана для проведения испытаний. Измерительная точка находится в том месте, где соприкасаются профиль модели головы и поперечное сечение внешней поверхности транспортного средства в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр тяжести модели головы (см. рис. 8А).

2.26.2 "Измерительная точка" для модели нижней части ноги для целей испытания бампера и модели верхней части ноги для целей испытания бампера находится в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центральную ось ударного элемента (см. рис. 8В).

Рис. 8А

Измерительная точка в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр ударного элемента в виде модели головы (см. пункт 2.26.1)²

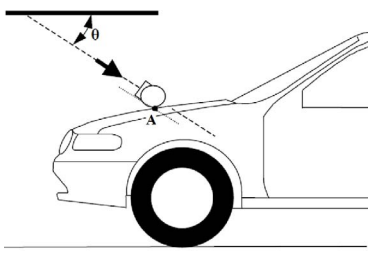
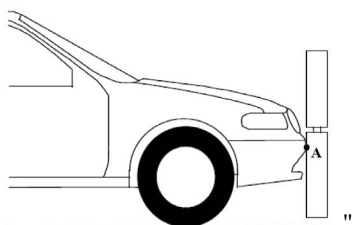


Рис. 8В

Измерительная точка в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центральную ось ударного элемента в виде модели ноги (см. пункт 2.26.2)



Пункты 2.26–2.28, изменить нумерацию на 2.27–2.29.

Пункт 2.29 (прежний) исключить.

Пункт 5.2.1 изменить следующим образом:

"5.2.1. Испытания с использованием моделей головы ребенка и взрослого:

При испытании ... третьих **испытываемой зоны верхней части капота. ...**"

Приложение 5,

Пункт 1.4 изменить следующим образом:

"1.4 Выбранные **измерительные** точки должны ... зоне испытания бампера, **как определено в пункте 2.12.**"

Пункт 1.5 изменить следующим образом:

"1.5 Проводится не менее... Заданные **измерительные** точки должны находиться на расстоянии как минимум 132 мм друг от друга **по горизонтали**, а также..."

Пункт 1.10 изменить следующим образом:

"1.10 **При испытании с использованием модели нижней части ноги горизонтальный и вертикальный допуск на удар должен со-**

² Примечание: с учетом пространственных геометрических характеристик верхней части капота первая точка контакта может не находиться в той же вертикальной продольной или поперечной плоскости, что и измерительная точка А.

ставлять ± 10 мм. Испытательная лаборатория может проверить на достаточном количестве измерительных точек, что данное условие соблюдается и что, таким образом, испытания проводятся с необходимой точностью."

Пункт 2.4 изменить следующим образом:

"2.4 Заданные **измерительные** точки должны... пункте 2.12."

Пункт 2.5 изменить следующим образом:

"2.5 Проводится не менее... Заданные **измерительные** точки должны находиться на расстоянии как минимум 132 мм друг от друга **по горизонтали**, а также..."

Пункт 2.6 изменить следующим образом:

"2.6 Направление... составляет $\pm 2^\circ$.

В момент первого контакта центровая линия ударного элемента должна находиться в вертикальном положении на полпути между контрольной линией верхней части бампера и контрольной линией нижней части бампера в пределах допуска ± 10 мм, а вертикальная осевая линия ударного элемента не должна отклоняться в сторону от заданной точки удара более чем на ± 10 мм. Испытательная лаборатория может проверить на достаточном количестве измерительных точек, что данное условие соблюдается и что, таким образом, испытания проводятся с необходимой точностью."

Пункт 3.3.1 изменить следующим образом:

"3.3.1 Производится регистрация данных ускорения... Регистрируется **измерительная точка** на конструкции передней части..."

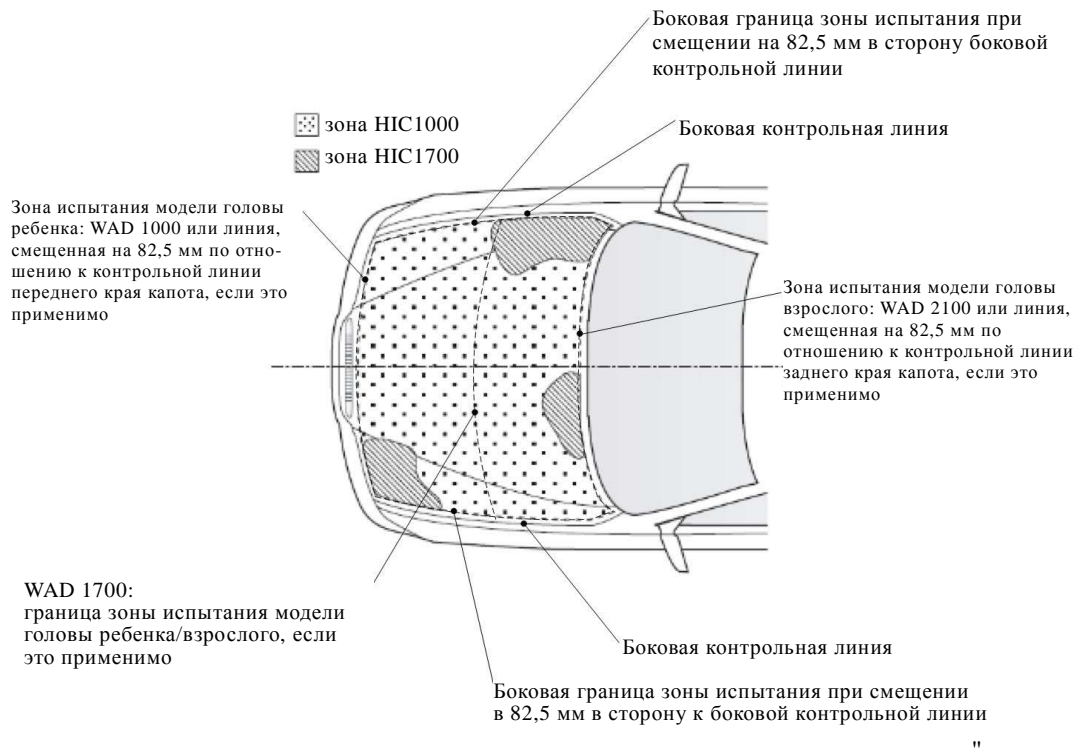
Пункт 3.4.1 изменить следующим образом:

"3.4.1 Изготовитель... **зону испытаний** наверху капота, в которых величина НИС..."

Приложение 5, рис. 3 изменить следующим образом:

"Рис. 3

Пример маркировки зоны НІС1000 и зоны НІС1700



Пункты 3.4.2–3.4.4 изменить следующим образом:

- "3.4.2 Маркировка "испытываемой зоны верхней части капота", а также "зоны НІС1000" и...
- 3.4.3 "Зона... по измерительной точке контакта модели головы и верхней части капота.
- 3.4.4 Расчет площади испытываемой зоны верхней части капота, а также..."

Пункт 3.5 изменить следующим образом:

- "3.5 **Измерительные точки** – особые технические требования
- ...если был отобран ряд **измерительных точек**... оставшаяся испытываемая зона слишком мала для отбора **другой измерительной точки** с учетом требуемого минимального пространства между точками..."

Пункты 4.3–4.5 изменить следующим образом:

- "4.3 Заданные **измерительные точки** при использовании ударного элемента в виде модели головы ребенка/невысокого взрослого **должны находиться на расстоянии как минимум 165 мм друг от друга и в пределах зоны испытания модели головы ребенка, как это определено в пункте 2.14.**

Эти минимальные... транспортного средства.

- 4.4 Ни одна измерительная точка не должна... вне зоны испытания.
- 4.5 **При испытании с использованием модели головы ребенка продольный и поперечный допуск на удар должен составлять ± 10 мм. Этот допуск измеряется вдоль поверхности капота. Испытательная лаборатория может проверить на достаточном количестве измерительных точек, что данное условие соблюдается и что, таким образом, испытания проводятся с необходимой точностью."**

Пункты 5.3–5.5 изменить следующим образом:

- "5.3 Заданные **измерительные точки** на капоте при использовании ударного элемента в виде модели головы взрослого **должны находиться на расстоянии как минимум 165 мм друг от друга и в пределах зоны испытания модели головы взрослого, как это определено в пункте 2.1.**

Эти минимальные... транспортного средства.

- 5.4 Ни одна **измерительная точка** не должна... вне зоны испытания.
- 5.5 **При испытании с использованием модели головы взрослого продольный и поперечный допуск на удар должен составлять ± 10 мм. Этот допуск измеряется вдоль поверхности капота. Испытательная лаборатория может проверить на достаточном количестве измерительных точек, что данное условие соблюдается и что, таким образом, испытания проводятся с необходимой точностью."**

Приложение 6, вместо "калибровка" читать "сертификация" по всему тексту приложения.

Приложение VI

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 email : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Marisol Medri (USA) Phone : +1 202 366 6987 Fax : +1 202 493 29 90 email : marisol.medri@dot.gov	December 2015	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 email : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2015	OICA
Hydrogen and fuel cells subgroup safety (SGS)	Mr. Kazuyuki Narusawa (Japan) Phone : +81 4-22413218 Fax : +81 4-22768604 email : narusawa@ntsel.go.jp	Expired	USA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 email : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 email: richard.damm@bmvbs.bund.de	[November 2014]	
Pole Side Impact (PSI)	Mr. Robert Hogan (Australia) Phone : +61 2 62 74 72 66 Fax : +61 2 62 74 74 77 email : robert.hogan@infrastructure.gov.au	March 2014	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 email : nha.nguyen@dot.gov	December 2014	Japan
Rechargeable Energy Storage Systems (REESS)	Mr. G. Kellermann (Germany) Phone : +49 228 300 43 04 Fax : +49 228 300 807 43 04 email : gerd.kellermann@bmvbs.bund.de	November 2014	OICA