



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2004/28
19 December 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать вторая сессия,
9-12 марта 2004 года, пункт 5.2 и В.2.3.8 повестки дня)

ВТОРОЙ ДОКЛАД О РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ ЗАМКОВ И УСТРОЙСТВ КРЕПЛЕНИЯ ДВЕРЕЙ

Передано Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP)

Примечание: В настоящем документе содержится второй доклад о разработке глобальных технических правил (гтп), касающихся замков и устройств крепления дверей, неофициальной группой GRSP, ответственной за разработку гтп. В его основу положен текст документа, распространенного без условного обозначения (неофициальный документ № 18) в ходе тридцать четвертой сессии GRSP.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно получить также через ИНТЕРНЕТ:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение
2. Прогресс в разработке проекта гтп
3. Обсуждение вопросов, рассматриваемых в рамках проекта гтп
 - A. Применимость
 - B. Новые определения в стандарте
 - C. Общие требования
 1. Аспекты, относящиеся к навесным дверям
 - 1.1 Новые требования к испытанию полностью укомплектованной навесной двери
 - 1.2 Новое испытание системы элементов
 - 1.3 Петли, монтируемые сзади
 - 1.4 Замки задних боковых дверей
 - 1.5 Стеклопанельная часть задней двери
 2. Аспекты, относящиеся исключительно к боковым раздвижным дверям
 - 2.1 Испытание полностью укомплектованного транспортного средства
 - 2.2 Требование о визуальном предупредительном сигнале
 3. Включение требований о распределении нагрузки под прямым углом, касающихся раздвижных и навесных дверей
 4. Аспекты динамических требований
 - 4.1 Процедура динамического инерционного испытания (факультативного по отношению к расчетам)
 - 4.2 Требования в отношении закрытия и функционирования дверей с учетом результатов динамических испытаний на столкновение с препятствием
 - D. Прочие опасения
 4. Анализ эффективности затрат в связи с применением гтп
 5. Справочные документы, использовавшиеся Рабочей группой.

1. ВВЕДЕНИЕ

В ходе сто двадцать шестой сессии WP.29, состоявшейся в марте 2002 года, Исполнительный комитет Глобального соглашения 1998 года (Соглашения 1998 года) принял программу работы, предусматривающую разработку глобальных технических правил (гтп) с целью рассмотрения вопроса о самопроизвольном открытии дверей при аварии. Исполнительный комитет также поручил Рабочей группе по пассивной безопасности (GRSP) учредить неофициальную рабочую группу (рабочую группу) для обсуждения и оценки соответствующих вопросов, касающихся требований к замкам и устройствам крепления дверей, с целью вынесения рекомендаций относительно потенциальных гтп.

Соединенные Штаты Америки вызвались возглавить усилия этой группы и разработать документ с подробным изложением предписаний, рекомендуемых для включения в гтп. В марте 2003 года Соединенные Штаты Америки представили неофициальный документ № 6, содержащий официальное предложение относительно данной деятельности и освещающий соответствующие вопросы, которые должны быть рассмотрены в рамках гтп.

Рабочая группа провела совещания с целью общей оценки вероятности разработки гтп, касающихся устройств крепления дверей, 2 и 3 сентября, а также 9 декабря соответственно в Париже, Франция, и Женеве, Швейцария. Более тщательная оценка предложения Соединенных Штатов Америки была произведена 3 и 4 апреля в Лондоне, Великобритания, 23 и 24 июля 2004 года в Париже, Франция, и 19 и 20 ноября в Париже, Франция. Шестое совещание планируется провести в феврале 2004 года.

На тридцать третьей сессии GRSP был представлен предварительный доклад (неофициальный документ № 5). В этом докладе кратко охарактеризованы основные вопросы, которые были обсуждены рабочей группой при оценке предложения о разработке проекта глобальных правил, касающихся замков и устройств крепления дверей, в ходе первых трех совещаний группы. В нем также содержатся оценка проблем безопасности в связи с открыванием дверей и обзор действующих международных правил.

В настоящем, втором докладе охарактеризован статус прежних проблем, поставленных в предварительном докладе, а также новых проблем, затронутых при разработке проекта гтп на совещаниях рабочей группы в июле и ноябре 2003 года. К настоящему докладу прилагается самый последний проект гтп, касающихся замков и устройств крепления дверей, включая все соответствующие добавления.

2. ПРОГРЕСС В РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА ГТП

На совещании рабочей группы, состоявшемся в июле 2003 года, был вынесен на обсуждение проект гтп, который был использован в качестве основы для подготовки пересмотренных вариантов текста. Второй проект был распространен среди членов рабочей группы до совещания, проходившего в ноябре 2003 года, и затем был обсужден на этом совещании. И хотя были решены не все вопросы, ни один из этих вопросов не является настолько проблематичным, чтобы это могло помешать достижению согласия по проекту правил. Следовательно, деятельность рабочей группы в целом вписывается в график, предусмотренный в последнем докладе о ходе работы. Этот график был изменен следующим образом:

Цели	Даты
Первый доклад о ходе работы, представленный Рабочей группе GRSP	июнь 2003 года
Первый доклад о ходе работы, представленный АС.3	июнь 2003 года
Подготовка первого проекта гтп	июль 2003 года
Четвертое совещание неофициальной группы	июль 2003 года
Второй проект гтп	ноябрь 2003 года
Пятое совещание неофициальной группы	ноябрь 2003 года
Второй доклад о ходе работы/проект гтп, представленный Рабочей группе GRSP	декабрь 2003 года
Шестое совещание неофициальной группы	февраль 2004 года
Второй доклад о ходе работы, который будет представлен АС.3	март 2004 года
Третий доклад о ходе работы/принятие окончательного проекта гтп Рабочей группой GRSP	май 2004 года
Третий доклад о ходе работы, который будет представлен АС.3	июнь 2004 года
Представление АС.3 окончательного проекта гтп	ноябрь 2004 года

3. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСОВ, РАССМАТРИВАЕМЫХ РАМКАХ ПРОЕКТА ГТП

В ходе описанной ниже дискуссии рабочая группа определила конкретные вопросы и произвела их оценку.

A. Применимость

Глобальные технические правила (гтп), касающиеся устройств крепления дверей, будут применяться по возможности на основе пересмотренных определений и классификации транспортных средств, подготовленных Группой по общим задачам Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG). С учетом опасений, связанных с испытанием системы навесных боковых дверей на некоторых транспортных средствах, предстоит решить вопрос о том, какие транспортные средства этих категорий будут охватываться гтп. Те, кто стремится к ограничению области применения гтп, предложили исключить из гтп транспортные средства категории 1 и категории 2, вес которых превышает 3 500 кг, либо же включить их в гтп в будущем после оценки различных дверных конструкций этих транспортных средств. Некоторые из тех, кто выступает за использование гтп, включающих больше категорий транспортных средств, отметили, что нынешние предписания Соединенных Штатов Америки, Канады и Австралии уже применяются ко всем транспортным средствам, помимо автобусов (M2 и M3), и что применение действующих требований к коммерческим грузовикам не создает никаких проблем для заводов-изготовителей транспортных средств. Было отмечено, что, хотя предписания Соединенных Штатов Америки регулируют вопросы, связанные со всеми транспортными средствами, не являющимися автобусами, они все же исключают некоторые дверные конструкции, в отношении которых нет реальных оснований считать, что они будут отвечать требованиям стандарта. Одно из внесенных предложений состояло в том, чтобы использовать подход, который уже около 30 лет используется в Северной Америке.

Рабочая группа обращается к GRSP с просьбой дать указания относительно применимости гтп, касающихся дверных защелок, к транспортным средствам весом более 3,5 т.

B. Новые определения в стандарте

Рабочая группа пересмотрела, доработала и согласовала новые определения, которые более четко отражают формулировки проекта гтп. Однако требуются дальнейшие усилия по разработке определения складывающихся дверей.

C. Общие требования

Рабочая группа решила вынести рекомендацию о том, чтобы гтп включали конкретные требования, касающиеся боковых и задних дверей, устройств крепления и замков дверей, и рассмотреть все имеющиеся результаты исследований и испытаний,

проведенных различными инстанциями. С целью обсуждения соответствующих вопросов проводится оценка новых требований и процедур испытания навесных боковых и раздвижных дверей, которые предлагает включить в гтп Северная Америка. К числу других требований, подвергнутых оценке, относятся положения об испытании на инерционную нагрузку, испытаниях на нагрузку на защелки под прямым углом и параллельной плоскости и перпендикулярно передней поверхности защелки, а также положения об ограничивающих обстоятельствах, при которых допускается использование дверных петель, монтируемых сзади, на навесных боковых дверях.

1. Аспекты, относящиеся к навесным дверям

Соединенные Штаты Америки и Канада разработали ряд новых процедур проведения испытаний, направленных на более эффективное имитирование открывания двери при аварии в реальных условиях во всех странах мира.

1.1 Новые требования к испытанию полностью укомплектованной навесной двери

Речь идет о квазистатических испытаниях двери и дверной рамы (полностью укомплектованной двери) на боковое и продольное воздействие, независимо от дверной системы. Эти процедуры предназначены для имитирования различных видов повреждений при авариях:

- Боковое испытание полностью укомплектованной двери предназначено для имитирования повреждений защелки при авариях, в ходе которых на дверь воздействуют внешние силы (т.е. в результате нагрузки, создаваемой водителем или пассажиром, либо инерционной нагрузки), например при боковых ударах, приводящих к вращению и опрокидыванию транспортного средства. Эта процедура предназначена для замены нынешнего стендового испытания на боковое растяжение.
- Испытание полностью укомплектованной двери на продольное воздействие предназначено для имитирования столкновения с растяжением боковой стороны транспортного средства, в результате которого возникает опасность выпадания личинки из соответствующей защелки (т.е. боковой удар дальней боковой двери с повреждением противоположной боковой двери спереди и сзади). Данная процедура предназначена для замены нынешнего стендового испытания на продольное растяжение.

В настоящее время большинство членов группы не согласны с включением в гтп положений об испытаниях полностью укомплектованной двери. Поскольку в настоящее время в ЕС действуют как требование об испытании составных элементов, так и требование об исключении возможности открывания двери при динамических испытаниях, у членов группы возникли вопросы о том, играет ли испытание полностью укомплектованной двери какую-либо дополнительную роль. Один из членов группы просил произвести анализ с целью выяснения того, каким образом испытание полностью укомплектованной двери будет способствовать повышению безопасности (либо сокращению случаев открывания двери) по сравнению с нынешней ситуацией. Соединенные Штаты Америки намерены представить результаты этого анализа на следующем совещании рабочей группы.

Другие члены рабочей группы оценили предполагаемые процедуры испытания. Они выразили некоторые опасения в связи с тем, что ввиду ограничений, обусловленных применением испытываемой рамы, новая процедура будет носить неоправданно ограничительный характер и не будет допускать повторения. Например, возможно, будет предусмотрено требование об использовании многих испытываемых рам для надлежащей "подгонки" двери к испытательной раме. Это связано с тем, что воздействие испытательной нагрузки на механизм защелки может настолько различаться, что будут получены весьма различные результаты, а также с тем, что в испытываемых рамах придется просверливать соответствующие отверстия. Кроме того, на характеристики испытательной рамы могут неадекватно повлиять новые конструкции защелки, монтируемой в нетрадиционных местах. Аналогичным образом данная процедура не позволяет заводам-изготовителям пользоваться креплениями без защелок, применяющимися в первую очередь в ходе испытаний на удар сбоку, но может сыграть позитивную роль в плане обеспечения закрытого положения двери.

Члены группы, высказавшие опасения в связи с новыми процедурами, отметили, что проводить предлагаемые испытания на полностью укомплектованном транспортном средстве, а не на раме нецелесообразно, так как в подобном случае воздействие на закрытую дверь будет оказываться не всем диапазоном нагрузки. Вместе с тем можно было бы подрезать дверную раму и прикрепить ее к испытываемой раме, хотя такой подход, по-видимому, не позволит в полной мере имитировать функции реальной двери и дверной рамы, устанавливаемых в транспортном средстве, поскольку после того, как дверная рама будет подрезана, ее характеристики могут измениться. При помощи такого подхода можно проверить степень "подгонки" защелки и личинки, а также физические характеристики двери и дверной рамы.

Основная обеспокоенность в отношении предлагаемых испытаний связана с выяснением того, позволяют ли они адекватным образом рассматривать случаи повреждения двери в реальной ситуации и не является ли более предпочтительным использование динамического либо квазидинамического испытания (например, динамических нагрузок на внутреннюю сторону двери). Один из членов группы отметил, что он испытывает обеспокоенность в связи с тем, что статическое испытание не позволяет адекватным образом тестировать дверные системы в реальных условиях. Он заявил, что предпочтительнее использовать динамическое воздействие (когда манекен или другой испытываемый предмет резко вталкивается в дверь), чем статическое воздействие грузом на дверь, даже несмотря на то, что статическая нагрузка выше динамической.

Поскольку больше опасений было выражено в связи с испытаниями полностью укомплектованной двери, вопросы о том, следует ли снимать отделку и что будет подразумеваться под отделкой в случае ее снятия, не стали предметом всестороннего обсуждения. Поскольку направление нагрузки в процессе применения силы изменяется, возник вопрос о том, в каком конкретном месте должна находиться точка испытательного воздействия. Не удалось также выяснить того, в какой степени снятие отделки может ограничить изменение направления нагрузки.

Хотя члены группы категорически не отказались от испытаний полностью укомплектованной двери, они выразили серьезные опасения в связи с включением в ГТП положений о таких испытаниях.

1.2 Новое испытание системы элементов

Стендовое испытание системы элементов "защелка/личинка" предназначено главным образом для имитирования воздействия сил, в результате которого при ударе сбоку открывается боковая дверь (продольное и боковое воздействие сил).

Группа обсудила порядок проведения этого испытания, и один из ее членов произвел дальнейшую оценку данной процедуры. В связи с процедурой испытания были отмечены некоторые проблемы, которые Группа постарается решить. Поступила также просьба об обосновании рекомендуемых нагрузок.

1.3 Петли, монтируемые сзади

В Правилах № 11 содержится требование о том, чтобы, за исключением ограниченного числа случаев, петли монтировались на переднем крае нависных боковых дверей, поскольку трудно закрыть дверь, посаженную на петли, монтируемые сзади, в

случае ее произвольного открывания в процессе движения транспортного средства. Некоторые из членов группы считают, что данное требование к конструкции имеет слишком ограничительный характер. Рабочая группа решила вынести рекомендацию о том, чтобы все петли находились на переднем крае дверей или - в противном случае - чтобы внутренние рукоятки, используемые для управления дверью, не функционировали, когда транспортное средство достигает скорости $> [4 \text{ км/ч}]$, и чтобы транспортное средство было оснащено индикатором, указывающим, что дверь не заперта, как и в случае раздвижных дверей без основной дверной защелки.

1.4 Замки задних боковых дверей

В отличие от требований относительно устройств крепления дверей, действующих в Северной Америке, в Правилах № 11 не содержится положений о замках задних боковых дверей. Одни члены рабочей группы выразили обеспокоенность в связи с включением таких требований в гтп, между тем как другие заявили, что такие требования необходимы для защиты детей, перевозящихся на задних сиденьях. При обсуждении данного вопроса были вынесены некоторые рекомендации относительно включения в гтп предписаний, предусматривающих, что: i) дверь, которая может быть открыта посредством одноразового воздействия на рукоятку, должна быть оборудована блокируемым замком; ii) автоматические дверные замки, позволяющие водителю, находящему на переднем сиденье, приводить в действие и отключать механизмы блокировки, являются приемлемыми; iii) блокируемая дверь, для открытия которой требуются более значительные усилия, чем однократное воздействие на рукоятку, может быть оснащена блокируемым замком, хотя обязательного требования об установке таких замков и не предусматривается; может быть предусмотрено требование об оснащении двери ручным механизмом снятия блокировки, позволяющим пассажирам, занимающим заднее сиденье, открывать дверь в случае аварии. Было внесено предложение о том, чтобы предписания, касающиеся дверных замков, были приведены в соответствие с положениями Правил № 94 и 95. Соединенные Штаты Америки и Канада отметили, что в действующих стандартах Северной Америки на предусмотрено никаких положений о блокируемых замках и что важно, чтобы ни одна из окончательных рекомендаций не допускала открывания заблокированной двери изнутри при помощи однократного воздействия на рукоятку. Следовательно, разрабатываются формулировки, предусматривающие возможность выхода из транспортного средства пассажиров и водителя после аварии, а также обеспечения безопасности детей в обычных условиях эксплуатации транспортного средства.

Неофициальная группа продолжит обсуждение этого вопроса для принятия окончательного решения.

1.5 Стеклопанельная часть задней двери

Некоторые члены группы заявили, что в стандартах Северной Америки предусмотрены слишком жесткие ограничения в отношении защелок или петель, прикрепляемых к стеклянным материалам, и что приемлемы, по-видимому, менее ограничительные требования относительно степени застекления соответствующей двери. Соединенные Штаты Америки отметили, что смысл данного требования состоит не в том, чтобы стимулировать использование дверей, которые были бы полностью изготовлены из стеклянных материалов, а скорее в признании того, что такие двери не соответствуют жестким требованиям FMVSS № 206 и по практическим соображениям не будут использоваться. Соединенные Штаты Америки решили пересмотреть свое требование и уточнить, что следует понимать под дверью и что следует понимать под окном (т.е. речь идет о креплении петель к окну, которое полностью встроено в стеклянную часть задней двери с защелкой).

Неофициальная группа продолжит обсуждение этого вопроса с целью выработки окончательной рекомендации.

2. Аспекты, относящиеся к боковым раздвижным дверям

Были обсуждены требования и процедуры проведения испытаний, предусмотренные как в Правилах № 11 ЕЭК, так и в стандартах Северной Америки, и рабочая группа решила вынести рекомендацию о включении в гтп действующих требований о системе направляющих и ползуна боковых раздвижных дверей. Кроме того, группа решила вынести рекомендацию о включении в гтп предписаний о системе "защелки/личинки", содержащихся в Правилах № 11. Вместе с тем ни в одних из предписаний не предусматривается подробной процедуры испытания раздвижных дверей полностью укомплектованного транспортного средства, которая более эффективно имитировала бы случаи открывания дверей в реальных условиях аварии.

2.1 Испытание полностью укомплектованного транспортного средства

Соединенные Штаты Америки и Канада на основе совместных усилий разработали новую процедуру испытания раздвижных дверей полностью укомплектованного транспортного средства с целью замены нынешнего испытания двери и дверной рамы, предусмотренного стандартами Северной Америки. Согласно этой процедуре, система направляющих и ползуна или система других устройств крепления каждой закрытой

раздвижной двери не должна отделяться от дверной рамы под воздействием поперечных сил величиной 18 кН. Общее смещение каждого устройства, обеспечивающего нагрузку, ограничивается до 460 мм.

Все члены рабочей группы одобрили эти предложения и решили рассмотреть их в рамках гтп. Было отмечено, что предписания, касающиеся нового испытания раздвижных дверей, должны быть параллельны нынешним положениям пункта 5.4 Правил № 11, которые требуют, чтобы система направляющих и ползуна или система других устройств крепления не разъединялась под воздействием силы конкретной величины. Кроме того, было рекомендовано рассмотреть предложение, содержащее требование о том, чтобы эти двери не отделялись от дверной рамы более, чем на 100 мм в любой точке по периметру. Некоторые опасения были выражены в связи со степенью потенциального риска, связанного с оценкой подобного требования о смещении. Рабочая группа решила рассмотреть вопрос об изменении предусматриваемого требования с целью сохранения первоначальной цели этого требования, возложив задачу по оценке любого потенциального риска на специалистов, проводящих испытания.

2.2 Требование о визуальном предупредительном сигнале

Члены рабочей группы решили ввести требование либо о вспомогательной защелке, либо о визуальном индикаторе того или иного типа, сигнализирующем, что раздвижные двери закрыты не полностью.

3. Включение требований о распределении нагрузки под прямым углом, касающихся раздвижных и навесных дверей

Рабочая группа обсудила возможность введения требования о распределении нагрузки под прямым углом к направлениям, которые перпендикулярны и параллельны лицевой стороне защелки навесных и раздвижных дверей. Все руководящие органы, выражающие данное мнение, одобряют введение такого требования, указывая, что его соблюдение не является обременительным и может быть полезным для уменьшения риска повреждения двери при аварии, связанной с опрокидыванием транспортного средства. Представители автомобильной промышленности, входящие в состав рабочей группы, выступили против введения такого требования, поскольку они считают, что его соблюдать будет трудно и оно, возможно, не связано с реальной проблемой глобальной безопасности. Рабочая группа продолжит обсуждение этого пункта для формулирования окончательного вывода.

4. Аспекты динамических требований

4.1 Процедура динамического инерционного испытания (факультативного по отношению к расчетам)

Рабочая группа решила вынести рекомендацию относительно включения в гтп требований о динамическом инерционном испытании, предусмотренном в Правилах № 11 факультативном по отношению к расчетам инерциальной нагрузки. В дополнение к продольным и поперечным испытаниям были рассмотрены также испытания в вертикальном направлении. Процедуры испытания ЭЭК были переданы в Специальный комитет и проходят утверждение в Канаде. Предполагается, что испытания будут завершены к концу января 2004 года.

4.2 Требования в отношении закрытия и функционирования двери с учетом результатов динамических испытаний на столкновение с препятствием

Действующие стандарты ЭЭК, касающиеся элементов, проходящих динамические испытания на столкновение с препятствием, уже содержат требование о том, чтобы в ходе испытания дверь оставалась закрытой. Считается, что нет необходимости повторно приводить это требование в гтп. Однако Рабочая группа считает, что в преамбуле к гтп все же необходимо указать, что страны, не являющиеся Сторонами Соглашения 1958 года, неизбежно введут соответствующее требование в рамках своих предписаний, касающихся испытания на столкновение с препятствием.

Аналогичным образом, группа рассмотрела вопрос о целесообразности включения в гтп требования о том, чтобы по крайней мере одна дверь на ряд сидений функционировала после проведения испытания на столкновение с препятствием (возможно, кроме задних дверей после испытания на наезд сзади и боковых дверей, подвергшихся удару в ходе испытания на удар сбоку). В действующих стандартах ЭЭК, касающихся элементов, проходящих динамическое испытание на столкновение с препятствием, уже предусмотрено такое требование. Как и в случае требования о том, чтобы двери оставались закрытыми в ходе динамических испытаний на столкновение с препятствием, Рабочая группа предлагает обсудить вопрос о принятии таких требований странами, не являющимися Сторонами Соглашения 1958 года, в рамках преамбулы к гтп.

C. Прочие опасения

В ходе прошедшей в рамках группы дискуссии был затронут вопрос о целесообразности включения в гтп на данном этапе других требований, например относительно задержки открытия дверей с электроприводом, использования систем доступа к транспортному средству без ключа, закрытия боковых и раздвижных дверей при помощи гидроусилителя, а также о том, следует ли включать в гтп положения об использовании "предупредительных сигналов" в отношении всех дверей. Первоначально была вынесена рекомендация, предусматривающая подачу такого сигнала в отношении каждой двери транспортного средства, если она частично или полностью открыта. В предварительном порядке сделала вывод о том, что подобное требование должно касаться только дверей, в конструкции которых не предусмотрено вторичное положение защелки (например, некоторых раздвижных дверей), и навесных боковых дверей с петлями, монтируемыми сзади, которые могут эксплуатироваться независимо от спаренных с ними навесных боковых дверей с петлями, монтируемыми спереди.

4. АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЗАТРАТ В СВЯЗИ С ПРИМЕНЕНИЕМ ГТП

Предполагается, что расходы в связи с применением новых требований в случае их принятия, по-видимому, будут незначительными. Однако полная оценка эффективности затрат в связи с гтп будет произведена после того, как рабочая группа завершит оценку предлагаемых процедур проведения испытаний.

5. СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, ИСПОЛЬЗОВАВШИЕСЯ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

Перечень неофициальных документов, использовавшихся данной неофициальной группой, содержится на вебсайте ЕЭК ООН, где с ним можно ознакомиться. Кроме того, протоколы испытаний и другие надлежащие документы, в которых подробно излагаются предлагаемые процедуры проведения испытаний Соединенных Штатов Америки и Канады, можно получить через **систему управления реестром департамента транспорта Соединенных Штатов Америки (реестр № NHTSA-1996-3705) по следующему адресу в Интернете: <http://dms.dot.gov/>**

Номер неофициального документа**	Название неофициального документа
TRANS/WP.29/GRSP/2001/1	Предложение по проекту потенциальных гтп, касающихся замков и устройств крепления дверей (МОПАП)
Неофициальный документ № 15 пятьдесят первой сессии GRSP	Сопоставление FMVSS No. 206 с Правилами № 11 ЕЭК ООН (США)
INF GR/DL/1/1	Повестка дня совещания в сентябре 2002 года
INF GR/DL/1/2	Краткое описание испытания полностью укомплектованной двери на боковое воздействие (США)
INF GR/DL/1/3	Краткое описание испытания полностью укомплектованной двери на продольное воздействие (США)
INF GR/DL/1/4	Краткое описание испытания системы устройств (США)
INF GR/DL/1/5	Краткое описание испытания раздвижной двери, проведенного министерством транспорта Канады, (Канада)
INF GR/DL/1/6	Протоколы испытаний министерства транспорта Канады (Канада)
INF GR/DL/2/1	Повестка дня совещания в декабре 2002 года
INF GR/DL/2/2	Предложение по процедуре проведения испытания, касающееся устойчивости замков боковых дверей автотранспортных средств к инерционным нагрузкам (МОПАП)
INF GR/DL/2/3	Сопоставление требований к замкам в FMVSS 206 и в Правилах № 11 ЕЭК (МОПАП)
INF GR/DL/3/1	Повестка дня совещания в апреле 2003 года
INF GR/DL/3/2	Данные о выбрасывании водителя и пассажиров через двери транспортных средств/об открывании дверей транспортных средств в авариях, происходящих в Соединенных Штатах Америки (США)
INF GR/DL/3/3	Подробные процедуры проведения испытаний полностью укомплектованных дверей и системы устройств (США)
INF GR/DL/3/4	Динамический и инерционный испытательный импульс салазочного механизма (УТАК, Франция)
INF GR/DL/4/1	Повестка совещания в июле 2003 года
INF GR/DL/5/1	Повестка дня совещания в ноябре 2003 года
INF GR/DL/5/2	Материалы, представленные БМВ "Предлагаемые процедуры испытания дверей - навесные боковые двери"
INF GR/DL/5/3	Фотографии и схемы ускорения с применением инерциальной нагрузки в направлении z

** Неофициальный доклад (INF), неофициальная группа GRSP (GR), замки и устройства крепления дверей (DL), номер совещания и номер доклада.