



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят шестая сессия

Женева, 9–12 декабря 2014 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Правила № 17 (прочность сидений)

Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 08 к Правилам № 17 (прочность сидений)

Представлено экспертом от КСАОД*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) для улучшения воспроизводимости испытания на удар багажом, описанного в приложении 9 к Правилам № 17 ООН. В его основу положен документ без официального условного обозначения (GRSP-55-15), распространенный в ходе пятьдесят пятой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/55, пункт 18). Изменения к тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Приложение 9, пункт 1 изменить следующим образом:

"1. Испытательные блоки

Жесткие блоки с центром инерции в геометрическом центре.

Тип 1

Размеры: 300 x 300 x 300 мм
все края и углы имеют закругления с радиусом 20 мм

Масса: 18 кг

Момент инерции: $0,3 \pm 0,05$ кгм² (вокруг всех трех главных осей инерции багажных блоков)

Тип 2

..."

II. Обоснование

1. В Правилах № 17 ООН предусмотрены требования к испытанию на удар багажом, проводимому с использованием двух жестких блоков весом 18 кг каждый. В них определены геометрия и вес этих блоков и указано, что их центр инерции соответствует их геометрическому центру. Однако в Правилах ООН не был определен момент инерции багажных блоков, в результате чего меняются траектория и поведение багажных блоков до и после удара.
2. Это особенно актуально для нижних блоков, потому что они находятся на расстоянии 200 мм от спинки сиденья и поэтому имеют достаточно места, чтобы двигаться по траектории в соответствии с их моментом инерции.
3. Предлагаемые значения допустимых моментов инерции варьируются от 0,267 кгм² для идеального однородного материала до 0,35 кгм² для самых общих жестких блоков, используемых предприятиями для проведения этого испытания. Это решение является более целесообразным, чем использование равномерного распределения различных легковесных материалов, при котором внутренняя геометрия блоков изменена для удовлетворения требования Правил ООН в отношении веса, равного 18 кг.