



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Шестьдесят пятая сессия

Женева, 13–17 мая 2019 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Глобальные технические правила № 7 ООН (подголовники)

**Предложение по поправке 1 (этап 2) к Глобальным
техническим правилам № 7 ООН (подголовники)****Представлено экспертом от Европейской ассоциации поставщиков
автомобильных деталей***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (ККАОД) для изменения динамического варианта предложения по поправке 1 к Глобальным техническим правилам № 7 ООН, представленного Неофициальной рабочей группой по этапу 2 подготовки ГТП № 7 ООН (ECE/TRANS/GRSP/2018/27). В его основу положен неофициальный документ GRSP-64-44, распространенный на шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к документу ECE/TRANS/GRSP/2018/27 выделены жирным шрифтом или зачеркиванием.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 3.17 изменить следующим образом:

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

Включить новый пункт 3.18 следующего содержания:

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

Пункт 5.3.3.2 изменить следующим образом:

«5.3.3.2 Критерии оценки

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

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

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

Приложение 9, пункты 4.2.1.3 и 4.2.1.4 изменить следующим образом:

«4.2.1.3 ~~T-HRC_(end)~~ Определение **T(end)**

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

4.2.1.4 Определение временного интервала

Применительно к полосе импульсного ускорения салазок временной интервал записывают как $dT = T-HRC_{(end)} T(end) - T_0$ ».

II. Обоснование

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

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

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