



---

**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 9 предварительной повестки дня

Правил № 17 ООН (прочность сидений)

**Предложение по поправкам серии 10 к Правилам № 17  
ООН (прочность сидений)****Представлено экспертом от Европейской ассоциации поставщиков  
автомобильных деталей\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) в целях внесения изменений в динамический вариант проекта поправок серии 10, представленный экспертами от Японии и Европейской комиссии (ECE/TRANS/GRSP/2018/34). В его основу положен неофициальный документ GRSP-64-44, представленный в ходе шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к документу ECE/TRANS/GRSP/2018/34 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 2.28 изменить следующим образом:

«2.28 "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 2.30 следующего содержания:

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

Пункт 5.9.2 изменить следующим образом:

### «5.9.2 Критерии оценки

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

Таблица 1  
Критерии травмирования

		<i>AISI+ : значение 50%</i> <i>&lt;Эквивалентность&gt;</i> <i>WAD2+ : значение 82,9%</i>
		<b>IV-КТН=1,1</b>
КШТ макс.		<b>28 м<sup>2</sup>/с<sup>2</sup></b>
Верхний шейный отдел	<del>FX (назад)</del>	<b>790 Н</b>
	<b>FX+ верхний отдел</b>	
	<b>MY +/- верхний отдел</b>	<b>37,8 Нм</b>
Нижний шейный отдел	<del>FX (назад)</del>	<b>790 Н</b>
	<b>FX - нижний отдел</b>	
	<b>MY +/- нижний отдел</b>	<b>37,8 Нм</b>

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

Пункты 4.2.1.3 и 4.2.1.4 приложения 14 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 не только на основе представленных кривых риска травматизма, но 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).

---