



# Экономический и Социальный Совет

Distr.: General  
25 March 2024  
Russian  
Original: English

## Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств

Рабочая группа по пассивной безопасности

Семьдесят пятая сессия

Женева, 27–31 мая 2024 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Правила № 17 ООН (прочность сидений)

### Предложение по поправкам серии 12 к Правилам № 17 ООН (прочность сидений)

Представлено неофициальной рабочей группой по надлежащей  
защите водителей и пассажиров\* \*\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной рабочей группой по надлежащей защите водителей и пассажиров (НРГ–НЗВП) с целью повышения обеспечиваемой подголовником степени защиты путем оптимизации процедуры испытания. Изменения к нынешнему тексту Правил № 17 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

\* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.

\*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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 5.6.4 исключить.

Пункты 5.6.5–5.6.7 (прежние) пронумеровать как пункты 5.6.4–5.6.6.

Включить новые пункты 13.15–13.15.5 следующего содержания:

- «13.15 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 12 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 12.
- 13.15.1 Начиная с 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий 1 сентября 2027 года или после этой даты.
- 13.15.2 До 1 сентября 2029 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа ООН, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий до 1 сентября 2027 года.
- 13.15.3 Начиная с 1 сентября 2029 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.
- 13.15.4 Независимо от положений пункта 13.15.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 12.
- 13.15.5 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании какой-либо предшествующей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение 5, пункт 1 изменить следующим образом:

- «1. Цель
- ~~Подтвердить соблюдение требований в отношении смещения, содержащихся в пункте 5.6.4 настоящих Правил, в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения.~~
- Подтвердить соблюдение требований в отношении смещения, содержащихся в пункте 5.7.2 настоящих Правил, в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения.
- Подтвердить соблюдение требований в отношении смещения, содержащихся в пункте 5.7.3 настоящих Правил, в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения».

Приложение 5, пункт 2.5 исключить.

Приложение 5, пункт 2.6 (прежний) пронумеровать как пункт 2.5.

Приложение 5, включить новый пункт 2.6 следующего содержания:

«2.6 В дополнение к испытанию, описанному в пункте 2.4, техническая служба, ответственная за проведение испытаний, выбирает одну или несколько дополнительных точек при высоте подголовника, соответствующей самому низкому положению использования, когда ожидаемое смещение модели головы в заднем направлении будет наибольшим. Рассматриваемая зона определяется следующим образом: над плоскостью, перпендикулярной исходной линии и расположенной на расстоянии 540 мм от точки "R" и между двумя вертикальными продольными плоскостями, проходящими на расстоянии 85 мм с каждой стороны от исходной линии».

Приложение 8, пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Цель

Цель настоящей процедуры испытания состоит в оценке любых проемов в подголовниках, а также проемов между низом подголовника и верхом спинки сиденья в соответствии с требованиями пунктов ~~5.6.4 и 5.6.5~~ настоящих Правил.

~~Любые проемы в подголовнике измеряются с помощью сферы с использованием процедуры, описанной в пункте 2 настоящего приложения.~~

Проемы между низом подголовника и верхом спинки сиденья измеряют с помощью сферы с использованием процедуры, описанной ниже в пунктах 2.1–2.5 настоящего приложения, или по выбору изготовителя с использованием линейной процедуры измерения, описанной в пункте 3 настоящего приложения».

Приложение 8, пункт 2.5 изменить следующим образом:

«2.5 Размер проема определяют путем измерения расстояния по прямой линии между внутренними краями двух наиболее удаленных точек контакта, как показано на рис. ~~8-1, 8-2 и 8-3~~».

Приложение 8, пункт 2.6 исключить.

Приложение 8, рис. 8-1 и рис. 8-2 исключить.

Приложение 8, рис. 8-3 (прежний) пронумеровать как рис. 8-1.

Приложение 8, пункт 3.3 изменить следующим образом:

«3.3 Проем измеряют в продольной вертикальной плоскости через точку R в качестве расстояния, перпендикулярного обоим параллельным плоскостям, как это описано ниже (см. рис. ~~8-4 8-2~~):

- a) каждая плоскость должна быть перпендикулярна расчетной исходной линии туловища;
- b) одна из плоскостей должна проходить по касательной к нижнему краю подголовника;
- c) другая плоскость должна проходить по касательной к верхнему краю спинки сиденья».

Приложение 8, рис. 8-4 (прежний) пронумеровать как рис. 8-2.

## II. Обоснование

1. Испытание на смещение модели головы разработано для того, чтобы ограничить перемещение головы назад по отношению к позвоночнику (туловищу) с целью предотвращения или уменьшения тяжести, например,

хлыстовых травм. Поэтому максимальное смещение модели головы относительно туловища ограничено 102 мм.

2. Проблема с нынешней процедурой заключается не в самом требовании, как оно определено в пункте 5.7, а в порядке подтверждения соответствия этому требованию при проведении процедуры испытания по приложению 5. Согласно нынешней процедуре испытания, смещение модели головы проверяется только на расстоянии 65 мм от (фактического) верха подголовника и внутри проема, если последний находится на фактической высоте более 60 мм. Как предусмотрено самими положениями, смещение модели головы на различных высотах и внутри проемов должно оставаться фиксированным. В реальной жизни конструкцией некоторых подголовников предусмотрен проем шириной до 60 мм, что в случае испытания привело бы к смещению более чем на 102 мм. Нынешней же процедурой испытания, определенной в приложении 5, этот случай проверкой не охватывается.
3. Другими конструкциями подголовника предусматривается, например, наличие в верхней его части каркасной трубки, пространство под которой заполнено лишь пористым материалом (обеспечивая, таким образом, лишь ограниченную защиту). Поскольку это пространство не определено как проем, согласно нынешней процедуре испытания по приложению 5 оно не подлежит проверке.
4. См. также документ GRSP-74-08, представленный на сессии Рабочей группы по пассивной безопасности в декабре 2023 года.
5. Настоящее предложение направлено на то, чтобы сохранить требования на прежнем уровне, но с таким расчетом, чтобы подголовник обеспечивал защиту по всей высоте, независимо от его конструкции и наличия проемов шириной меньше, больше или равной 60 мм. С этой целью техническая служба может выбрать одно или несколько дополнительных мест для проверки смещения модели головы.
6. Предполагается, что водитель или пассажир отрегулирует подголовник на нужную высоту. Поэтому в случае регулируемого подголовника проверке подлежат дополнительные точки, расположенные выше отметки 540 мм, при высоте подголовника, соответствующей самому низкому положению использования.

---