

# 商用车驾驶室乘员保护

## (征求意见稿)

### 编制说明

#### 一、任务来源

本标准修订项目由国家标准化委员会下达，项目编号 20070535-Q-303。

#### 二、主要起草单位和主要起草人

主要起草单位：国家汽车质量监督检验中心（襄樊）、中国汽车技术研究中心、东风汽车有限公司、中国第一汽车集团公司、安徽江淮汽车股份有限公司、包头北方奔驰重型汽车有限责任公司、国家重型汽车质量监督检验中心、沃尔沃（中国）投资有限公司，戴姆勒克萊斯勒（中国）投资有限公司。

主要起草人：

#### 三、制订原因

由于目前在生产与销售以及社会保有的卡车中平头车占了绝大多数。各大公司新开发的车型也多以平头车为主，平头车的结构特点决定了其驾驶员座位到汽车最前的端面的距离与长头车比较而言要短，一旦发生交通事故，汽车遭遇正面的撞击时没有吸能缓冲区，以至驾驶员没有足够的生存空间，被挤压导致伤害或死亡。随着这类伤亡事件的增加，平头车驾驶室的安全性越来越受到人们的关注。因此，为保护乘员，减少伤亡，平头车驾驶室的安全性研究很有必要。商用车驾驶室乘员保护目前在国家标准体系中还是空白。所以制定商用车驾驶室乘员保护的强制性国家标准很有必要。

#### 四、编制原则和采用国际标准和国外先进标准情况

本标准等同采用最新的ECE R29，

**UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE PROTECTION OF THE OCCUPANTS OF THE CAB OF A COMMERCIAL VEHICLE**

**02 series of amendments - Date of entry into force: 27 February 1999**

目前最新是增补为**Supplement 1 to the 02 series of amendments - Date of entry into force: 11 June 2007**

标准正式发布前跟踪ECE R29修订情况，尽可能与其最新版本一致。

#### 五、适用范围和主要技术内容

本标准适用于N类货车。

本标准规定了商用车驾驶室乘员保护的要求和试验方法。

要求驾驶室的设计以及与车辆的连接，应尽可能消除在意外事故中伤害驾驶室内乘员的危险。

本标准中对于驾驶室安全性能的检测分三个方面：

1) 正面撞击试验（试验A）

摆锤从前向后的方向撞击驾驶室的前部。撞击方向应为水平方向且平行于车辆的纵向中心平面。对于最大允许质量不大于7000 kg的车辆，撞击的能量应为29.4KJ；对于最大允许

质量大于7000 kg的车辆，撞击的能量应为44.1KJ。

2) 车顶强度试验（试验B）

驾驶室顶部应能承受相当于车辆前部的一个轴或多个轴的最大轴荷的静载荷，但最大为10000 kg。此静载荷应通过形状合适的刚体部件均匀地施加在驾驶室或座舱顶部构架的所有支承件上。

3) 后围强度试验（试验C）

驾驶室后围应能承受最大载质量每吨2000N的静载荷。此静载荷应通过置于车架上的不小于整个后围的刚性壁障施加在至少车架以上的驾驶室后围上，刚性壁障应垂直于车辆的纵向中心轴线，且平行于中心轴线移动。

试验中，只要驾驶室与车架保持连接，将驾驶室固定于车架上的部件允许变形和损坏。

试验中，车门不应开启。试验后，不要求车门能开启。

试验后驾驶室应存在生存空间，驾驶室与车架保持连接

试验B与试验C可以通过计算来实现，而试验A，即“正面撞击试验”，必须采用实际试验来实现。

为了便于与ECE R29对照，本标准增加了资料性附录E，见下表：

表 1 本标准章条编号与 ECE R29 章条编号对照

本标准章条编号	ECE R29 标准章条编号
1	1
3	2
4	5
5	附件 3
附录 A	附件 3-附录 1
附录 B	附件 3-附录 2
附录 C	附件 4-附录 2
附录 D	附件 5
附录 E	-----

六、本标准与现行法律、法规和政策以及有关基础标准和相关标准协调

本标准填补了目前国家强制性标准体系中的空白。