

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят седьмая сессия

Женева, 18–22 мая 2015 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) –****Предложение по этапу 2 глобальных технических правил****Предложение по поправкам к Глобальным  
техническим правилам № 9 (безопасность пешеходов)****Представлено экспертом от Европейской комиссии в качестве  
председателя Целевой группы по зоне испытания бампера  
в рамках Неофициальной рабочей группы по Глобальным  
техническим правилам № 9 (этап 2)\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами Целевой группы по зоне испытания бампера (ЦГ-ЗИБ), которая является одной из подгрупп Неофициальной рабочей группы по Глобальным техническим правилам № 9 (этап 2). ЦГ-ЗИБ предлагает соответствующую поправку к положениям, регламентирующим испытание бампера. В основу этого текста положен неофициальный документ GRSP-56-39, распространенный и утвержденный в ходе пятьдесят шестой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/56, пункт. 9). Изменения к существующему тексту Глобальных технических правил № 9 выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, зачеркнут.

\* 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.

GE.15-03849 (R) 310315 010415



\* 1 5 0 3 8 4 9 \*

Просьба отправить на вторичную переработку 

## I. Предложение

Часть В, текст Правил,

Включить новый пункт 3.9 следующего содержания:

**"3.9 "бамперная балка" означает конструктивный элемент под бамперной облицовкой, предохраняющий переднюю часть транспортного средства. Балка не должна содержать пенопласт, крепежные элементы оболочки или любые иные устройства защиты пешехода".**

Прежний пункт 3.9, изменить нумерацию на 3.10.

Прежний пункт 3.10, изменить нумерацию на 3.11, а текст следующим образом:

**"3.11 "зона испытания бампера" означает фронтальную поверхность бампера, ограниченную двумя продольными вертикальными плоскостями, пересекающимися углы бампера и отнесенными параллельно на 66 мм внутрь от углов бампера либо переднюю облицовку транспортного средства между левым и правым углами бампера, в соответствии с определением, содержащимся в пункте 3.14, минус зоны, покрытые расстоянием длиной 42 мм внутрь от каждого угла бампера, причем это расстояние должно измеряться от внешней точки с помощью рулетки, туго натянутой вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства, либо самые дальние выступающие концы бамперной балки в соответствии с определением, содержащимся в пункте 3.9 (см. рис. 5D), в зависимости от того, какая зона шире".**

Прежние пункты 3.11 и 3.12, изменить нумерацию на 3.12 и 3.13.

Прежний пункт 3.13, изменить нумерацию на 3.14, а текст следующим образом:

**"3.14 "угол бампера" означает положение в поперечной плоскости точки контакта транспортного средства с вертикальной плоскостью, которая образует угол 60° с вертикальной продольной плоскостью автомобиля и касается внешней поверхности бампера (см. рис. 5) угломером в соответствии с определением на рис. 5B.**

Для определения угла бампера передняя сторона угломера перемещается параллельно вертикальной плоскости, образующей угол 60° с вертикальной продольной средней плоскостью транспортного средства (см. рис. 5A и 5C), таким образом, чтобы центральная точка угломера располагалась на высоте:

- a) равной или выше точки на вертикальной линии, пересекающей нижнюю контрольную линию бампера, в точке измерения в поперечном направлении или на 75 мм выше исходного уровня грунта в зависимости от того, какая величина больше,
- b) равной или ниже точки на вертикальной линии, пересекающей верхнюю контрольную линию бампера, в точке измерения в поперечном направлении или на 1 003 мм выше исходного уровня грунта в зависимости от того, какая величина меньше.

Для определения угла бампера угломер перемещается вдоль своей центральной оси до контакта с внешним контуром/передней облицовкой транспортного средства. Горизонтальная центральная линия угломера должна оставаться параллельной плоскости грунта.

Углы бампера с обеих сторон определяются впоследствии в качестве крайних точек контакта угломера с внешним контуром/передней облицовкой транспортного средства, установленных в соответствии с данной процедурой. Любые точки контакта с верхним или нижним краем угломера в расчет не принимают. Зеркала заднего и бокового обзора и шины в расчет не принимают".

Рис. 5 изменить следующим образом:

"Рис. 5А

**Пример угла бампера (см. пункт 3.14; следует иметь в виду, что угломер необходимо перемещать в вертикальном и горизонтальном направлениях таким образом, чтобы он касался внешнего контура/передней облицовки транспортного средства)**

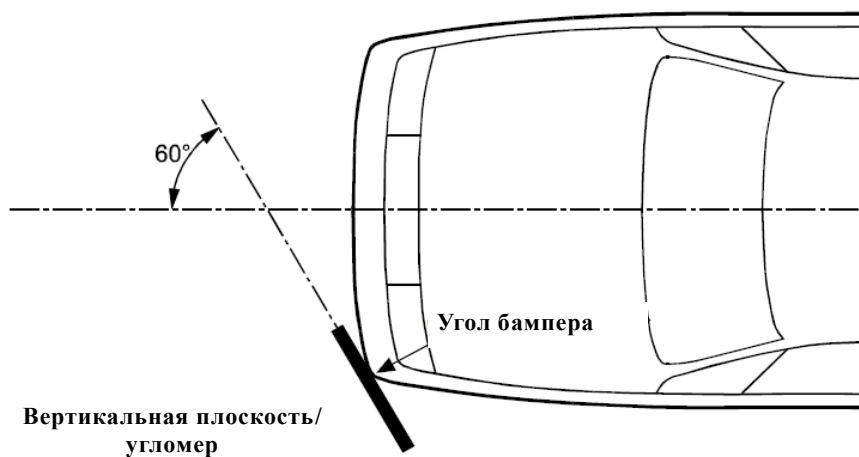
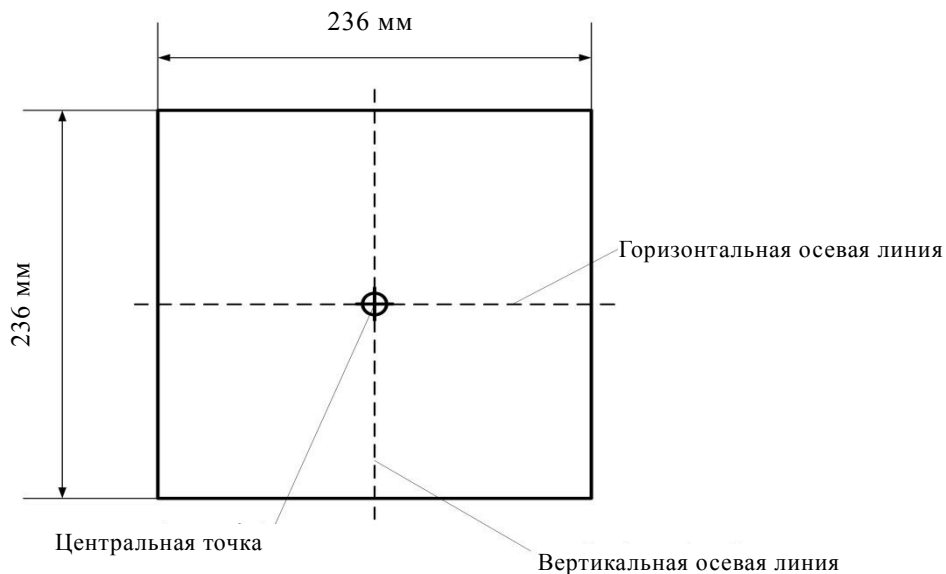


Рис. 5В  
Угломер



**Передняя поверхность угломера должна быть плоской.**

**Центральной точкой является точка пересечения вертикальной и горизонтальной осевых линий на передней поверхности.**

Рис. 5С

**Определение угла бампера с помощью угломера (место выбрано произвольно)**

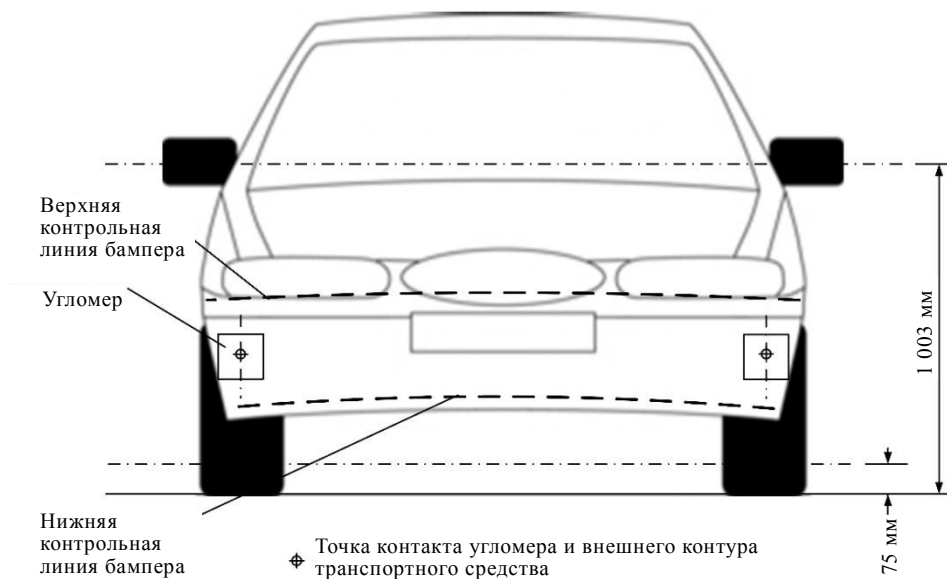
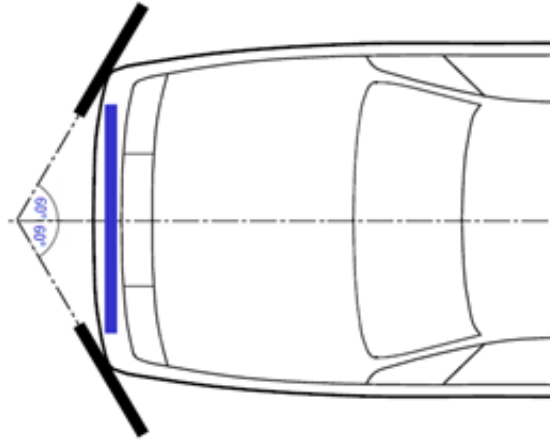


Рис. 5D

**Определение зоны испытания бампера (следует иметь в виду, что угломер необходимо перемещать в вертикальном и горизонтальном направлениях таким образом, чтобы он касался внешнего контура/передней облицовки транспортного средства)**



Прежние пункты 3.14–3.29, изменить нумерацию на 3.15–3.30.

## II. Обоснование

1. Результаты исследования показали необходимость пересмотра процедуры определения испытательной зоны бампера. Нынешние положения позволяют использовать более узкую зону по сравнению с той, которая предусмотрена нормативными положениями.
2. Для изучения поднятого вопроса ЦГ-ЗИБ провела несколько совещаний.
3. Полученные выводы показывают, что указанные ниже недостатки могут отрицательно сказаться на затратоэффективности, установленной нормативными положениями.
4. Подробные данные ДТП свидетельствуют о том, что характер распределения первого контакта пешеходов с передней частью автомобилей в случае наезда, в результате которого они получают по меньшей мере одну травму от удара о какой-либо элемент спереди автомобиля, в целом одинаков.
5. В случае испытательной зоны бампера сначала определяют левый и правый углы бампера на основе пересмотренного метода с помощью угломера, который проводят по внешнему контуру облицовки переднего бампера, что позволяет установить самые крайние точки контакта.
6. В ходе испытаний были выявлены методом измерений те точки травмирования, которые расположены, в зависимости от внешнего контура, вне испытательных зон, главным образом на концах бамперной балки и в том случае, когда они выходят за пределы левого и правого угла бампера. По этой причине в испытательную зону бампера следует также включить на втором этапе всю ширину бамперной балки. В итоге в целях оценки была выбрана вся ширина.

7. Более четкое определение бамперной балки дается Исследовательским советом по ремонту автомобилей.
  8. В целях обеспечения стабильных результатов измерений в районе угловых поверхностей нужна предельная зона в половину ширины модели нижней части ноги. Поскольку метод с использованием бамперной балки не связан с внешней облицовкой и ее положением/углом, в этом случае концепция предельной зоны не применяется.
  9. Предложение, в котором ширина бамперной балки не была включена в качестве части испытательной зоны, было также представлено GRSP на ее сессии в декабре 2014 года, однако оно не было принято в ожидании данного предложения по поправкам.
-