



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 13 предварительной повестки дня

Правила № 127 (безопасность пешеходов)**Предложение по поправкам серии 02
к Правилам № 127 (безопасность пешеходов)****Представлено экспертом от Европейской комиссии в качестве
председателя Целевой группы по зоне испытания бампера
(ЦГ-ЗИБ) 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 Неофициальной рабочей группой 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-56-41, распространенный и утвержденный в принципе в ходе пятьдесят шестой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/56, пункт 32). Изменения к существующему тексту Правил ООН 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.15-03989 (R) 260315 260315



* 1 5 0 3 9 8 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку 

I. Предложение

Включить новый пункт 2.12 следующего содержания:

"2.12 "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 2.12, изменить нумерацию на 2.13.

Прежний пункт 2.13, изменить нумерацию на 2.14, а текст следующим образом:

"2.14 "зона испытания бампера" означает фронтальную поверхность бампера, ограниченную двумя продольными вертикальными плоскостями, проходящими через точки, находящиеся на расстоянии 66 мм вглубь от определенных углов бампера либо переднюю облицовку транспортного средства между левым и правым углами бампера, в соответствии с определением, содержащимся в пункте 2.17, 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 2.12 (см. рис. 5D), в зависимости от того, какая зона шире. Это расстояние определяется с помощью гибкой ленты, удерживаемой в натяжку вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства".

Прежние пункты 2.14 и 2.15, изменить нумерацию на 2.15 и 2.16.

Прежний пункт 2.16, изменить нумерацию на 2.17, а текст следующим образом:

"2.17 "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 2.17; следует иметь в виду, что угломер необходимо перемещать в вертикальном и горизонтальном направлениях таким образом, чтобы он коснулся внешнего контура/передней облицовки транспортного средства)

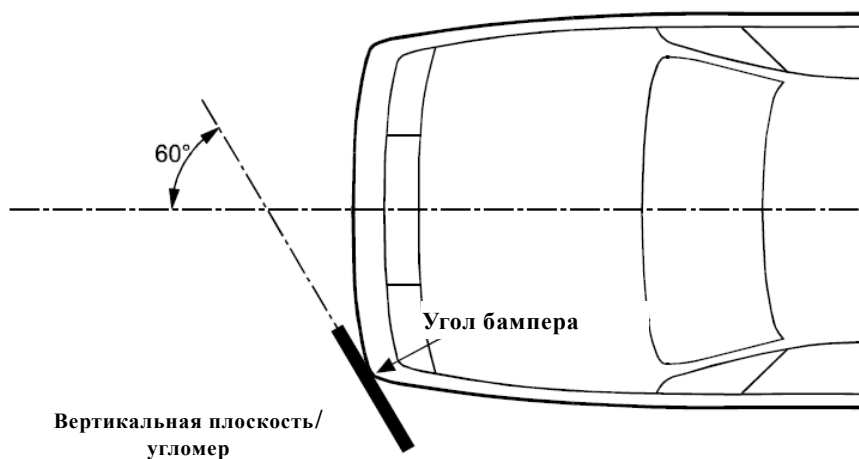
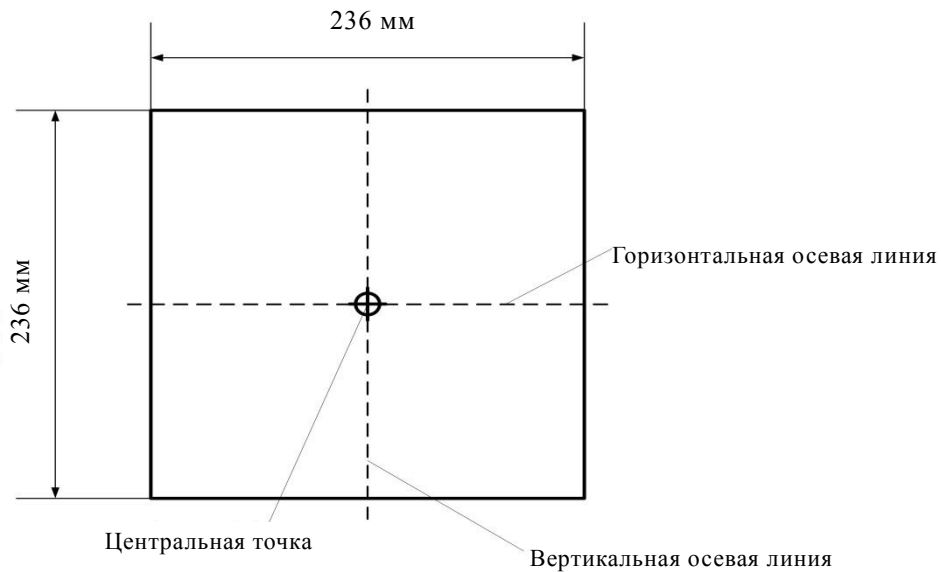


Рис. 5В
Угломер



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)

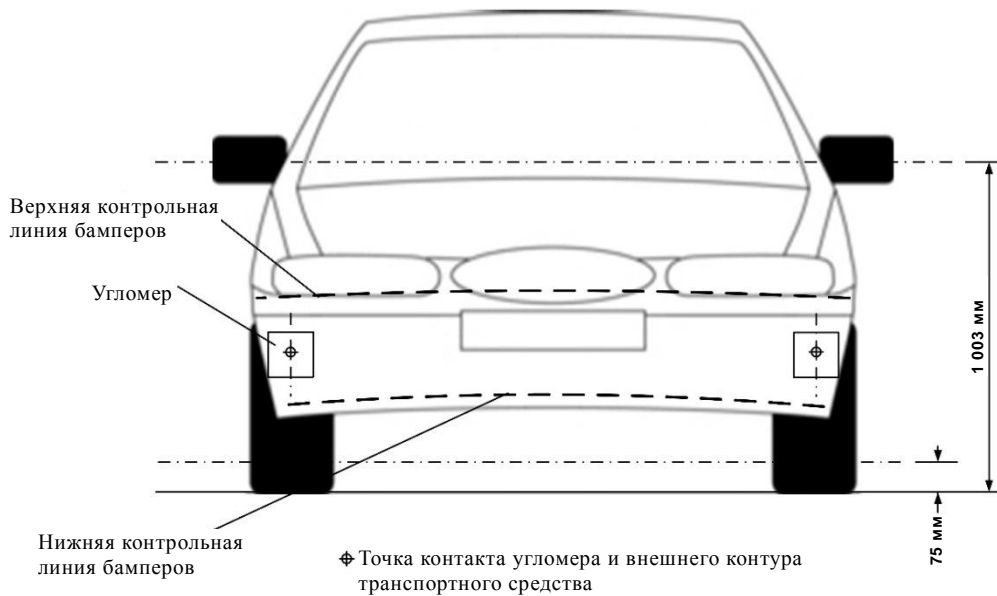
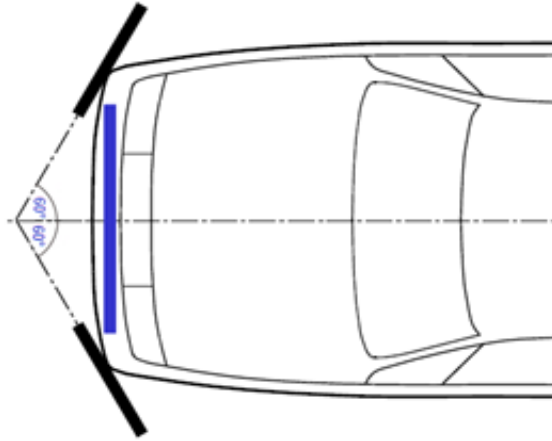


Рис. 5D

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



"

Прежние пункты 2.17–2.42, изменить нумерацию на 2.18–2.43.

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

"4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 02, что соответствует поправкам серии 02)... номер другому типу транспортного средства".

Пункты 11.1–11.4 изменить следующим образом:

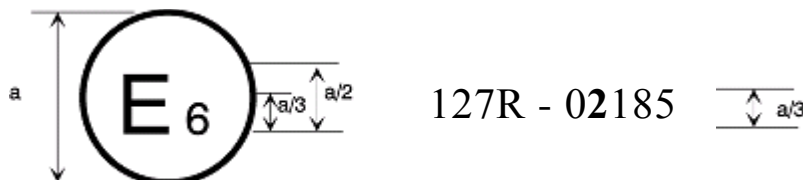
- ["11.1 С даты официального вступления в силу поправок серии 02 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в признании официального утверждения на основании настоящих Правил, включающих поправки серии 02.
- 11.2 С 1 сентября 2017 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.
- 11.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений на существующие типы транспортных средств, предоставленных на основании ~~поправок предыдущих~~ **первоначального варианта настоящих Правил или** серии поправок **01** к настоящим Правилам.
- 11.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа на основании ~~предыдущих серий~~ **первоначального варианта настоящих Правил или** серии поправок **01** к настоящим Правилам".]

Приложение 2 изменить следующим образом:

"Приложение 2

Схема знака официального утверждения

(см. пункты 4.4–4.4.2 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства был официально утвержден – в отношении его характеристик, влияющих на безопасность пешеходов, – в Бельгии (E6) на основании Правил № 127... с поправками серии 02".

Приложение 5, пункт 1.5 изменить следующим образом:

"1.5 Проводится не менее трех испытаний с использованием модели нижней части ноги – по одному в средней трети и в каждой из боковых третей бампера в тех местах, которые будут сочтены наиболее вероятными местами для нанесения телесного повреждения. Испытания должны проводиться на конструкциях различных типов, если они не являются одинаковыми в зоне, подлежащей оценке. Заданные испытательные точки должны находиться на расстоянии как минимум ~~432~~ **84** мм друг от друга, а также на расстоянии не менее ~~66~~ **42** мм внутри обозначенных углов бампера. Эти минимальные расстояния определяются с помощью рулетки, туго натянутой вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства. В протоколе испытания должны быть указаны положения, в которых проводятся лабораторные испытания".

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.