



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования Правил
в области транспортных средств****Сто восемьдесят третья сессия**

Женева, 9–11 марта 2021 года

Пункт 14.2.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение АС.3 проектов ГТП ООН

и/или проектов поправок к введенным ГТП ООН,

если таковые представлены, и голосование по ним

**Предложение по поправке 3 к Глобальным техническим
правилам № 9 ООН (безопасность пешеходов)****Представлено Рабочей группой по пассивной безопасности* ****

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP) на ее шестьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/67, п. 5). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 с поправками, содержащимися в приложении II к докладу. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету (АС.3) Соглашения 1998 года для рассмотрения на их сессиях в марте 2021 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, разд. 20), п. 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

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



В тексте Правил (части В)

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

«3.1 “Зона испытания с использованием модели головы взрослого” — это зона на внешних поверхностях передней конструкции. Она ограничена:

- a) спереди дугой охвата (WAD) длиной 1700 мм либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм позади контрольной линии переднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего назад при заданном боковом положении;
- b) позади WAD 2100 либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм перед контрольной линией заднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего вперед при заданном боковом положении; и
- c) с каждой стороны линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм внутрь от боковой контрольной линии.

Расстояние в 82,5 мм определяется с помощью гибкой ленты, удерживаемой внатяжку вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства».

Включить новый пункт 3.8 следующего содержания:

«3.8 “Зона испытания верхней части капота” состоит из зоны испытания модели головы ребенка и зоны испытания модели головы взрослого, которые определены в пунктах 3.14 и 3.1 соответственно».

Пункты 3.8–3.10 (прежние), изменить нумерацию на 3.9–3.11.

Пункт 3.11 (прежний), нумерацию изменить на 3.12, а текст — следующим образом:

«3.12 “Зона испытания бампера” означает либо переднюю облицовку транспортного средства между левым и правым углами бампера, в соответствии с определением, содержащимся в пункте 3.15, минус зоны, покрытые расстоянием длиной 42 мм внутрь от каждого угла бампера, измеряемым горизонтально и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства либо между самыми дальними выступающими концами бамперной балки в соответствии с определением, содержащимся в пункте 3,9 (см. рис. 5D), минус зоны, покрытые расстоянием длиной 42 мм внутрь от каждого угла бампера, измеряемым горизонтально и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства, в зависимости от того, какая зона шире».

Пункт 3.12 (прежний), изменить нумерацию на 3.13.

Пункт 3.13 (прежний), нумерацию изменить на 3.14, а текст — следующим образом:

«3.14 “Зона испытания с использованием модели головы ребенка” — это зона на внешних поверхностях передней конструкции. Она ограничена:

- a) спереди WAD 1000 либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм позади контрольной линии переднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего назад при заданном боковом положении;
- b) позади WAD 1700 либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм перед контрольной линией заднего края капота, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего вперед при заданном боковом положении; и
- c) с каждой стороны линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм внутрь от боковой контрольной линии.

Расстояние в 82,5 мм определяется с помощью гибкой ленты, удерживаемой внатяжку вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства».

Пункты 3.14–3.19 (прежние), изменить нумерацию на 3.15–3.20.

Пункт 3.20 (прежний) исключить.

Включить новые пункты 3.21–3.21.2 следующего содержания:

- «3.21 “Измерительная точка”
- Измерительная точка может также упоминаться как “точка проведения испытаний” или “точка удара”. Во всех случаях результат испытания будет увязываться с этой точкой независимо от места первого контакта.
- 3.21.1 “Измерительная точка” для испытания модели головы означает точку на внешней поверхности транспортного средства, которая выбрана для оценки. Измерительная точка находится в том месте, где профиль модели головы соприкасается с поперечным сечением наружной поверхности транспортного средства в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр тяжести модели головы (см. рис. 6А).
- 3.21.2 “Измерительная точка” для модели нижней части ноги для целей испытания бампера и модели верхней части ноги для целей испытания бампера находится в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центральную ось ударного элемента (см. рис. 6В)».

Пункты 3.21–3.24 (прежние), изменить нумерацию на 3.22–3.25.

Пункт 3.25 (прежний) изменить нумерацию на 3.26, а текст следующим образом:

- «3.26 “Основные контрольные точки” означает отверстия, поверхности, отметки и идентификационные знаки на кузове транспортного средства. Тип используемой контрольной точки и вертикальное (Z) положение каждой точки относительно уровня грунта определяются изготовителем транспортного средства с учетом условий эксплуатации, указанных в пункте 3.24. Эти точки выбирают таким образом, чтобы можно было легко проверить габаритную высоту передней и задней части транспортного средства и его положение.

Основные контрольные точки находятся в пределах ± 25 мм от расчетного положения на вертикальной оси (Z). Все испытания проводятся в условиях, при которых либо устанавливается транспортное средство в расчетное положение, либо корректируются все последующие измерения для моделирования расчетного положения транспортного средства. Данное положение считается обычным для движения».

Пункт 3.26 (прежний) изменить нумерацию на 3.27.

Пункт 3.28 (прежний) исключить.

Рис. 6 исключить.

Включить новые рис. 6А и 6В следующего содержания:

«Рис. 6А
Измерительная точка в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр ударного элемента в виде модели головы (см. пункт 3.21.1)¹

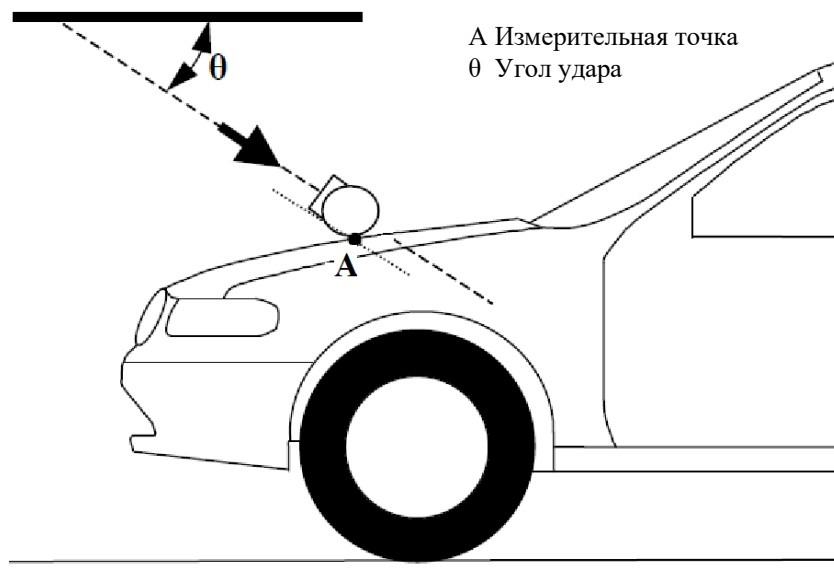


Рис. 6В
Измерительная точка в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центральную ось ударного элемента в виде модели ноги (см. пункт 3.21.2)



¹ *Примечание:* с учетом пространственных геометрических характеристик верхней части капота первый контакт может не произойти в той вертикальной продольной или поперечной плоскости, где находится измерительная точка А.

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

«4.1 *Испытание бампера с использованием модели ноги*

К транспортным средствам, в которых нижняя часть бампера находится — в положении, предусмотренном для проведения испытания, — на высоте менее 425 мм, применяются требования пункта 4.1.1.

К транспортным средствам, в которых нижняя часть бампера находится — в положении, предусмотренном для проведения испытания, — на высоте не менее 425 мм, но менее 500 мм, по усмотрению изготовителя применяются требования либо пункта 4.1.1, либо пункта 4.1.2.

К транспортным средствам, в которых нижняя часть бампера находится — в положении, предусмотренном для проведения испытания, — на высоте не менее 500 мм, применяются требования пункта 4.1.2».

Пункт 5.2.3 изменить следующим образом:

«5.2.3 Зарегистрированная величина НИС не должна превышать 1000 в пределах как минимум половины зоны испытания с использованием модели головы ребенка и 1000 в пределах двух третьих зоны испытания верхней части капота. Величина НИС в остальных зонах не должна превышать 1700 для обеих моделей головы.

В том случае, если предусмотрена только зона испытания с использованием модели головы ребенка, зарегистрированная величина НИС не должна превышать 1000 в пределах двух третьих зоны испытания. В остальной зоне величина НИС не должна превышать 1700».

Пункт 5.2.4.1 изменить следующим образом:

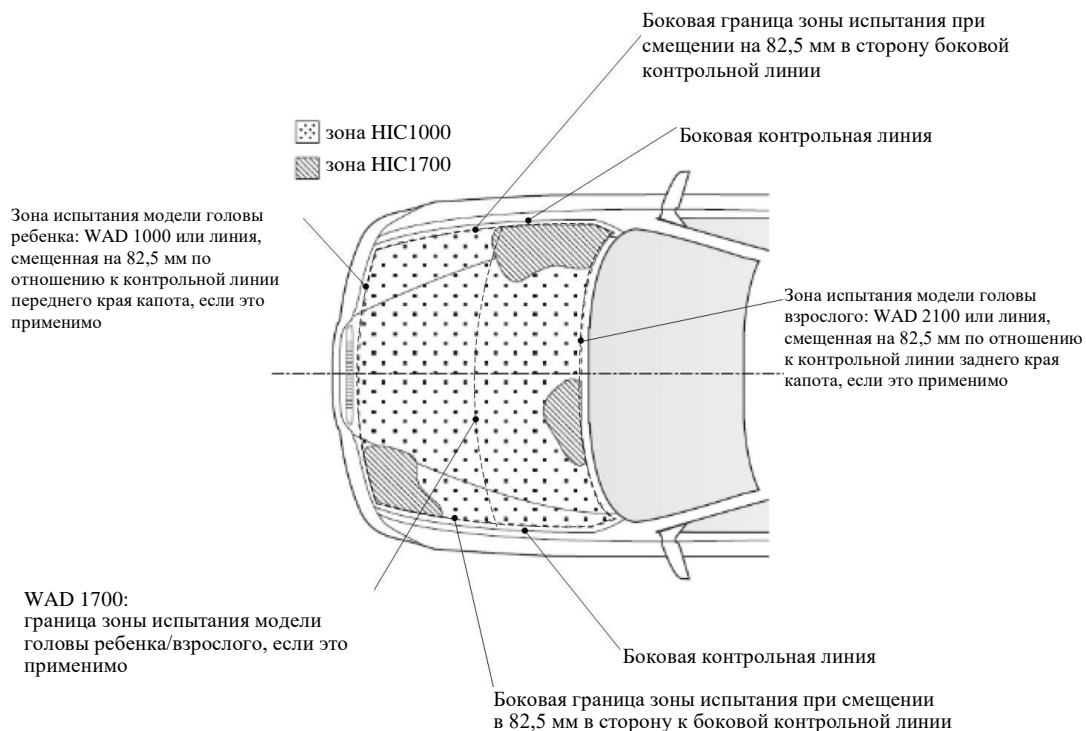
«5.2.4.1 Изготовитель определяет поверхности зоны испытания верхней части капота, в которых величина НИС не должна превышать 1000 (зона НИС1000) или 1700 (зона НИС1700) (см. рис. 11)».

Рис. 11 (прежний) исключить.

Включить следующий новый рис. 11:

«Рис. 11

Пример маркировки зоны НИС1000 и зоны НИС1700



».

Пункт 5.2.4.3 изменить следующим образом:

«5.2.4.3 “Зона НИС1000” и “зона НИС1700” могут состоять из нескольких участков, число которых не ограничивается. Определение зоны удара производится по измерительной точке».

Пункт 5.2.4.4 изменить следующим образом:

«5.2.4.4 Расчет площади поверхности зоны испытания верхней части капота, а также площади поверхностей “зоны НИС1000” и “зоны НИС1700” производится на основе проекции капота (вид сверху в горизонтальной плоскости, проходящей над транспортным средством параллельно горизонтальной нулевой плоскости) с использованием данных, указанных на чертежах, предоставленных изготовителем».

Пункт 6.3.1.2.8 изменить следующим образом:

«6.3.1.2.8 Испытательный ударный элемент или, по крайней мере, пенопласт, имитирующий мягкие ткани, должен храниться в течение не менее четырех часов в зоне с регулируемыми условиями при стабилизированной влажности $35 \pm 15\%$ и стабилизированной температуре $20 \pm 4\text{ °C}$ до изъятия ударного элемента для сертификации. После изъятия ударного элемента из зоны хранения он не должен находиться в условиях, отличающихся от условий, которые поддерживаются в зоне испытания».

Пункт 7.1.1.1 изменить следующим образом:

«7.1.1.1 Выбранные измерительные точки должны располагаться в зоне испытания бампера, определенной в пункте 3.12».

Пункт 7.1.1.3.3 изменить следующим образом:

«7.1.1.3.3 При испытании с помощью модели нижней части ноги допуск на удар должен составлять $\pm 10\text{ мм}$ ».

Пункты 7.1.2.1 и 7.1.2.2 изменить следующим образом:

«7.1.2.1 Выбранные измерительные точки должны располагаться в зоне испытания бампера, определенной в пункте 3.12.

7.1.2.2 Направление удара должно быть параллельным продольной оси транспортного средства, а ось модели верхней части ноги в момент первого контакта должна быть вертикальной. Допуск на направление составляет $\pm 2^\circ$.

В момент первого контакта центровая линия ударного элемента должна находиться в вертикальном положении на полпути между контрольной линией верхней части бампера и контрольной линией нижней части бампера в пределах допуска ± 10 мм, а вертикальная осевая линия ударного элемента не должна отклоняться в сторону более чем на ± 10 мм».

Пункт 7.2.3 изменить следующим образом:

«7.2.3 Регистрация данных

Производится регистрация данных ускорения, по которым рассчитывается критерий НИС. Регистрируется измерительная точка контакта на конструкции передней части транспортного средства. Регистрация результатов испытаний производится в соответствии со стандартом ISO 6487:2002».

Пункты 7.3.2 и 7.3.3 изменить следующим образом:

«7.3.2 Ни одна измерительная точка не должна располагаться в зоне испытания, в которой ударный элемент может нанести скользящий удар, что может привести к более серьезному вторичному удару вне зоны испытания.

Выбранные измерительные точки на капоте в случае использования ударного элемента в виде модели головы ребенка должны располагаться в пределах зоны испытания с помощью модели головы ребенка, определенной в пункте 3.14.

7.3.3 При испытании с помощью модели головы ребенка допуск на удар должен составлять ± 10 мм. Этот допуск измеряется вдоль поверхности капота».

Пункты 7.4.2 и 7.4.3 изменить следующим образом:

«7.4.2 Ни одна измерительная точка не должна располагаться в зоне испытания, в которой ударный элемент может нанести скользящий удар, что может привести к более серьезному вторичному удару вне зоны испытания.

Выбранные измерительные точки на капоте в случае использования ударного элемента в виде модели головы взрослого должны располагаться в пределах зоны испытания с помощью модели головы взрослого, определенной в пункте 3.1.

7.4.3 При испытании с помощью модели головы взрослого допуск на удар должен составлять ± 10 мм. Этот допуск измеряется вдоль поверхности капота».

Пункты 8.2.2–8.2.2.4 изменить следующим образом:

«8.2.2 Сертификация

8.2.2.1 Пенопласт испытательного ударного элемента, имитирующий мягкие ткани, должен выдерживаться в течение не менее четырех часов в зоне хранения с регулируемыми условиями при стабилизированной влажности 35 ± 10 % и стабилизированной температуре 20 ± 2 °C до изъятия ударного элемента для сертификации. Температура самого ударного элемента в момент удара должна составлять 20 ± 2 °C. Допуски на температуру испытательного ударного элемента применяются при

относительной влажности 40 ± 30 % после выдерживания в течение не менее четырех часов до его использования в испытании.

- 8.2.2.2 Во время испытания на сертификацию влажность в помещении для испытания на сертификацию должна быть стабилизирована на уровне 40 ± 30 %, а температура — на уровне 20 ± 4 °C.
- 8.2.2.3 Каждая сертификация должна быть завершена в течение двух часов с того момента, когда ударный элемент, подлежащий сертификации, изымается из зоны хранения с регулируемыми условиями.
- 8.2.2.4 Во время сертификации измеряются относительная влажность и температура в зоне сертификации, которые регистрируются в протоколе сертификации».
