

C-IASI

中国保险汽车安全指数规程

编号: CIASI-SM. PI. SOT-A0

第 2 部分：车内乘员安全指数

正面 25%偏置碰撞试验规程

Part 2: Vehicle Occupant Safety Index

Small Overlap Frontal Crash Test Protocol

(2017 版)

中国汽车工程研究院股份有限公司
中保研汽车技术研究院有限公司

发布

目 次

前 言.....	III
1 简介	1
2 车辆准备.....	1
2.1 车辆检查.....	1
2.2 车辆准备.....	1
2.3 乘员舱调整.....	3
3 假人准备及设置.....	3
4 试验照片.....	4
5 高速摄像.....	4
6 试验条件.....	5
6.1 试验壁障.....	5
6.2 试验质量.....	6
6.3 车辆宽度.....	6
6.4 碰撞速度.....	6
6.5 重叠率.....	6
7 试验测量.....	7
7.1 测试仪器.....	7
7.2 侵入量测量.....	8
7.3 假人空间位置测量.....	11
7.4 假人运动和接触位置.....	12
7.5 侧面头部保护气囊向前覆盖范围.....	13
7.6 燃料系统完整性.....	13
7.7 高压系统完整性.....	13
附录 A 乘员前倾量测量	14
附录 B 侧面头部保护气囊向前覆盖范围分析程序	17
附录 C 样品信息参数表	20

前 言

长期以来,车型保险安全分级作为车型定价的最重要因子,在中国一直未能建立系统的体系,极大地制约了车型定价的精细化发展。为此,在中国保协行业协会的指导下,中国汽车工程研究院与中保研汽车技术研究院,在充分研究并借鉴国际先进经验的基础上,结合中国汽车保险与车辆安全技术现状,经过多轮论证、形成中国保险汽车安全指数(简称C-IASI)测试评价体系。

C-IASI从消费者立场出发,从汽车保险视角,围绕车险事故中“车损”、“人伤”,开展耐撞性与维修经济性、车内乘员安全、车外行人安全、车辆辅助安全四项指数的测试评价。最终评价结果为汽车保险保费厘定提供数据支撑,为汽车安全研发、消费者购车用车提供参考。

正面25%偏置碰撞试验为车内乘员安全指数的一个试验工况,本试验规程参考IIHS中“Small Overlap Frontal Crashworthiness Evaluation Crash Test Protocol”(Version III)编制。试验车辆以 $64.4\text{ km/h} \pm 1\text{ km/h}$ 的速度、 $25\% \pm 1\%$ 的重叠率(驾驶员侧)正面撞击固定刚性壁障,采集假人伤害数据、车体结构变形数据、假人运动状态数据。

中国保险汽车安全指数(C-IASI)规程是在中国保险行业协会的指导下,中国汽车工程研究院股份有限公司和中保研汽车技术研究院有限公司共同制定。随着中国道路交通安全、汽车保险数据以及车辆安全技术水平的不断发展和相关标准的不断更新,我们保留对试验项目和评价方法进行变更升级的权利,积极助推车辆安全技术成果与汽车保险的融汇应用,有效促进中国汽车安全水平整体提高和商业车险健康持续发展,更加系统全面地为消费者、汽车行业及保险行业服务。

中国保险行业协会、中国汽车工程研究院股份有限公司、中保研汽车技术研究院有限公司三方保留对中国保险汽车安全指数(C-IASI)的全部权利。未经三方同时授权,除企业自行进行技术开发的试验外,不允许其他机构使用中国保险汽车安全指数(C-IASI)规程对汽车产品进行公开性或商业目的的试验或评价。

正面 25%偏置碰撞试验规程

1 简介

正面 25%偏置碰撞试验为车辆以 $64.4\text{km/h} \pm 1\text{km/h}$ 的速度、 $25\% \pm 1\%$ 的重叠率（驾驶员侧）正面撞击固定刚性壁障。试验车辆驾驶员位置放置一个 Hybrid III 50%假人，用于测量碰撞过程中驾驶员的损伤情况。

2 车辆准备

2.1 车辆检查

车辆抵达试验室后，首先检查和确认车辆状态是否完好（如车辆零部件是否完整、是否存在漏油现象、车辆状态指示灯是否正常等），如有异常则详细记录异常状态和部位。若这些异常状态与试验直接相关，则应对其进行修复或更换车辆。

2.2 车辆准备

2.2.1 调整车辆至正常运行状态，即没有驾驶员、乘客和货物，排空燃油箱中的燃油，向燃油箱中加入占总容量 90%~95%的 Stoddard 溶液或其他等质量的燃油替代物，以充满整个燃油系统，并带有随车工具和备胎（如果由车辆制造厂商作为标准装备提供）。测量和记录此时的车辆质量和前后轴轴荷，该车辆质量即为整备质量。

2.2.2 排除发动机和变速箱液体、蓄电池电解液、空调系统制冷剂，去除左前轴轴套和油脂。

2.2.3 若车辆为混合动力或纯电动车辆，在制造厂商建议的最大充电状态下对混合动力和纯电动车辆的高压系统进行测试。若制造厂商无建议，则在不低于最大容量 95%的带电状态下对高压系统进行测试。保险丝不拆除，并遵循车辆制造厂商规定的撞击前和撞击后的注意事项。此外，按照 GB/T 31498-2015《电动汽车碰撞后安全要求》将相关设备安装到高压系统上。

2.2.4 车辆上安装 4 台车载高速相机。1 台安装在右前门，1 台安装在右后门，另外 2 台安装在后排座椅车顶区域，在车内合适位置安装车载补光灯。

2.2.5 在车辆前端合适位置（副车架或发动机支架等位置）安装牵引挂绳（不得安装在车

辆悬架相关部件上)。

2.2.6 车辆行李箱区域安装用于固定测试设备的支架。如有必要，可移除该区域地毯、备胎、千斤顶、随车工具以及第三排座椅等。以下测试设备安装在行李箱区域的支架上：

- 车载紧急制动系统：系统启动后，作用于车辆后轮。车载紧急制动系统启动时间为碰撞后 1.5s。

- 12V 电源系统：该系统为车辆供电。

- 数据采集系统：该系统采集试验过程中各传感器的数据。

- 车载高速相机和车载补光灯电源系统：该系统为车载高速相机和车载补光灯供电。

2.2.7 移除车辆内的脚垫，若脚垫是标配或选装，则仅保留驾驶员处脚垫。

2.2.8 断开日间行车灯（若配备）的保险丝或继电器以减少车载电源的消耗。

2.2.9 在车辆外部和内部合适位置分别安装 T0 时刻指示灯，并在车辆上与壁障最先接触点处粘贴带状开关。

2.2.10 在车辆表面粘贴摄影标识，用于视频分析（见图 1、图 2）。摄影标识位置如下：

- 4 个 61cm 标识：引擎盖表面、左前门表面、右前门表面、穿过驾驶员座椅中心线的垂直面。

- 车身上加速度传感器对应车顶表面位置。

- 车辆重心对应车顶表面位置。

- 前后门门锁（车辆左右侧）和驾驶员安全带上固定点位置对应的车身侧表面位置。

- 从 A 柱底部开始，沿着 A 柱在 X 向上每 10cm 贴一个圆标，直至贴满 A 柱。

- 在驾驶员侧门上标记出方向盘中心纵向的最前位置（转向管柱若可伸缩，则为压缩最前位置）。

- 方向盘和仪表板前缘用摄影标识标记，用白漆喷涂左前轮胎。

2.2.11 移除前排座椅头枕，屏蔽右前乘员侧正面和侧面气囊（可以在气囊线路中接入阻值和功率合适的电阻），以避免气囊展开影响相机拍摄。

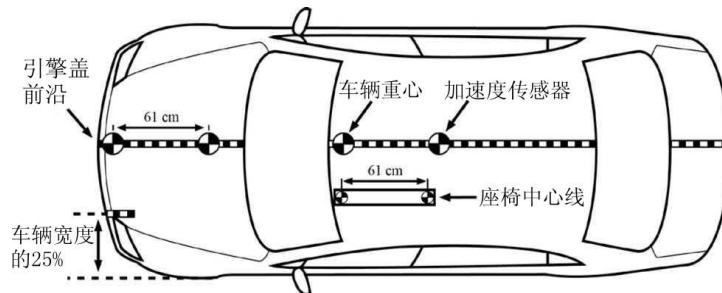


图 1 车辆外表面标记（俯视）

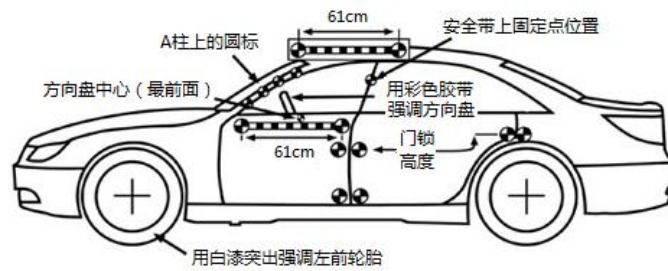


图 2 车辆外表面标记（主视）

2.3 乘员舱调整

2.3.1 座椅及转向管柱（若可调）调整的详细程序参见《前排假人及座椅调节规程》。

2.3.2 可手动调节的驾驶员内侧扶手（若配备）调整到最低位置；对于多级调节扶手，调整到最接近水平位置。

2.3.3 驾驶员安全带上固定点调整到制造厂商推荐位置或最上固定位置。

2.3.4 关闭所有车门，但不锁止。若车辆已配备自动落锁装置，车门无法在车辆向前运动时保持在非锁止状态，则门锁保持其自动状态。

2.3.5 在测试之前，所有侧窗玻璃都降到最低位置，点火开关处于接通位置（ON 状态），变速器处于空挡位置。

3 假人准备及设置

3.1 将 Hybrid III 50%假人放置在驾驶员座椅上，按照《前排假人及座椅调节规程》进行定位。

3.2 安装假人颈部护套。

3.3 假人经过 5 次试验后，根据 49 CFR 572 (E) 对假人进行标定。若某部位的测量值超过了所发布的伤害参考值或假人标定测试中的数值（以较高者为准），或在碰撞后检查发现有受损部位，则对这些部位进行重新标定。假人再次使用前，对所有的损坏部位进行修复。

3.4 试验前，将假人和车辆放置在温度为 20.0℃~22.2℃、相对湿度为 10%~70%的环境中至少 16 小时。

3.5 假人系好安全带，并且消除腰带上的松弛量。从卷收器中拉出肩带织带，再使之卷回，重复操作 4 次。

3.6 假人头部、膝盖和小腿涂不同颜色油彩，以便识别碰撞中假人与车辆内饰的接触位置。在假人头部两侧用摄影标识标示出头部重心位置。

4 试验照片

记录测试车辆在碰撞前后的状态，包括测试前后车辆侧面视图和左前四分之一视图。记录驾驶员假人在碰撞前后的位置，包括假人腿部的特写照片，详细拍摄视角见表 1。

表 1 试验照片

序号	照片视角	试验前	试验后
1	车辆前面正视照片	√	√
2	车辆左侧正视照片	√	√
3	车辆左前 45° 照片	√	√
4	车辆左前四分之一照片	√	√
5	车辆和壁障接触照片（整体）	√	——
6	试验后车辆和壁障相对位置照片	——	√
7	驾驶员位置正侧视照片	√	√
8	驾驶员腿部位置照片	√	√
9	驾驶员接触照片	——	√
10	车辆前端底部照片	√	√

5 高速摄像

试验中共采用 10 台高速相机，其中地面高速相机 6 台，车载高速相机 4 台。高速相机以不低于 500 帧/秒的速度记录。表 2 列出了车载高速相机的拍摄视角。图 3 和 4 分别示意了地面高速相机和车载高速相机的位置图。

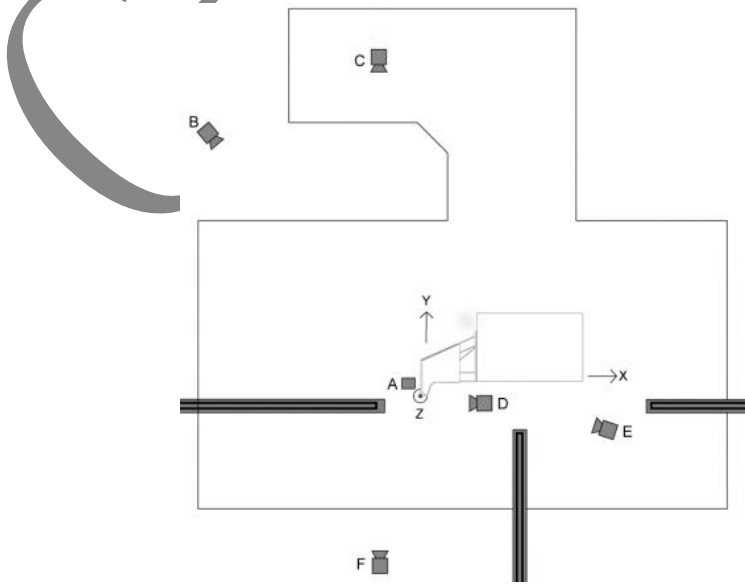


图 3 地面高速相机摆放位置图

表 2 车载高速相机—视角

相机位置	H	I	J	K
视角	驾驶员侧面	驾驶员肩部	驾驶员后部	拉线位移传感器

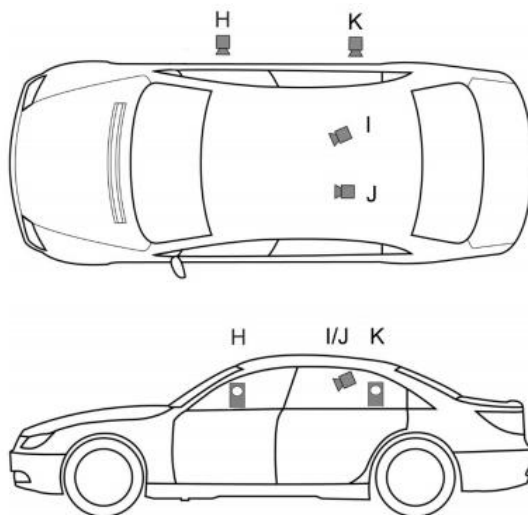


图 4 车载高速相机位置

6 试验条件

6.1 试验壁障

试验壁障为刚性壁障，其结构尺寸见图 5 和图 6。壁障固定于车辆牵引方向驾驶员侧地面上。

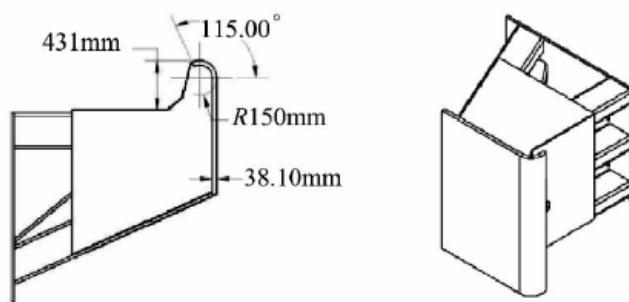


图 5 壁障顶部和轴侧视图

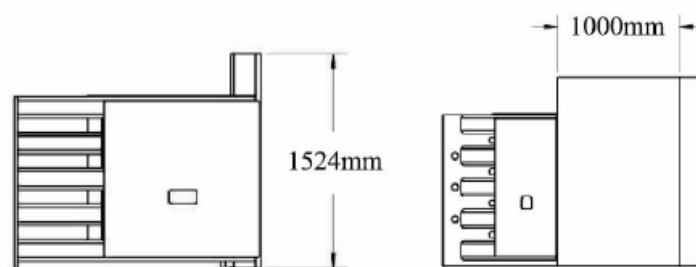


图 6 壁障侧面和正面视图

6.2 试验质量

车辆试验质量在安装好所有的测试设备后测量，车辆试验质量包括所有的测试设备和假人的质量。车辆试验质量应比所测得的整备质量大 125kg~175kg。若车辆试验质量未达到此范围，则在车辆行李箱内进行配重。若车辆试验质量超过此范围，则将车辆后部不重要的、不影响车身结构的部件拆除（如消音器、排气管等）。

通过前后轴荷确定测试车辆重心的纵向位置。

6.3 车辆宽度

车辆宽度按照 SAE J1100《汽车尺寸》进行确定和测量，其定义为车辆最宽部分之间的最大尺寸，不包括后视镜、柔性挡泥板和标志灯，但包括保险杠、车身装饰件、金属钣金件凸起或双排轮（若为标准配置）。

6.4 碰撞速度

车辆的碰撞速度为 64.4 km/h $\pm$ 1km/h。碰撞速度通过测速仪测量得到，牵引系统自身的速度测量值作为碰撞速度的备份。试验车辆由牵引装置以 $\leq 0.3g$ 加速度进行加速，直到其达到测试速度。

6.5 重叠率

测试车辆与刚性壁障对准，驾驶员侧重叠部分占车辆宽度的 25% $\pm$ 1%（见图 7），实际的重叠率根据顶部高速摄像进行确认（见图 3 中的 A 位置高速相机）。

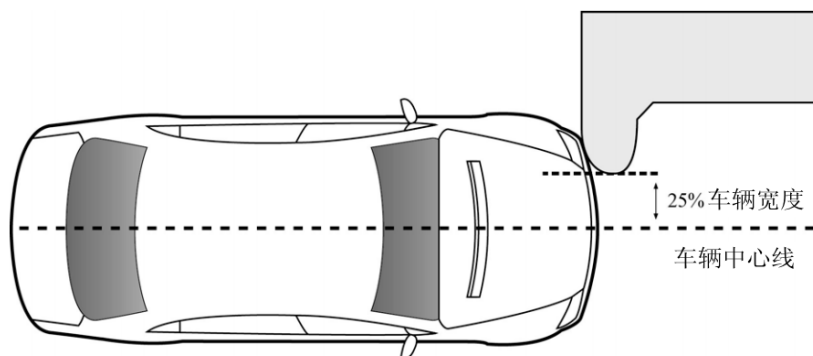


图 7 车辆与壁障碰撞位置示意图

7 试验测量

试验用测试仪器均应定期检定或校准，一般情况下，检定或校准周期为 12 个月。所有仪器记录的测量值均应符合 SAE J1733《汽车碰撞试验用符号规约》的规定。

7.1 测试仪器

7.1.1 车身测试仪器

7.1.1.1 乘员前倾量

乘员前倾量根据假人离开座椅靠背的距离和座椅靠背偏转量计算。用系在假人躯干顶部支架上并穿过座椅靠背材料的拉线或纤维摄影标测量假人离开座椅靠背的最大距离。用安装在驾驶员座椅后方的两个拉线位移传感器来测量座椅靠背动态偏转量。详细程序见附录 A。

表 3 驾驶员座椅靠背拉线位移传感器

测量部位	测量参数	测量通道
拉线位移	D_1 、 D_2	2

7.1.1.2 车身加速度

沿着车辆中心线，在车辆后排座椅区域水平安装加速度传感器。为便于安装，可移除该区域的地毯或座垫，也可以在该区域焊接传感器安装平台。

表 4 车身加速度传感器

测量部位	测量参数	测量通道
车身加速度	A_x 、 A_y 、 A_z	3

7.1.2 假人测试仪器

Hybrid III 50%假人安装以下传感器：

表 5 假人测量参数和测试要求

测量部位	测量参数	测量通道
头部	加速度 A_x 、 A_y 、 A_z	3
	角加速度 ω_x 、 ω_y 、 ω_z	3
颈部	力 F_x 、 F_y 、 F_z	4
	力矩 M_y	
胸部	加速度 A_x 、 A_y 、 A_z	4
	位移 D	
大腿和髋部	大腿压缩力（左/右） F_z	4
	膝关节滑动位移（左/右）D	
小腿	小腿上胫骨力（左/右） F_z	12
	小腿上胫骨力矩 M_x 、 M_y	
	小腿下胫骨力（左/右） F_z	
	小腿下胫骨力矩 M_x 、 M_y	
脚部	加速度（左/右） A_x 、 A_z	4
假人传感器总通道数		34

7.1.3 测试通道总数

表 6 试验仪器测试通道数量

测量部位	测试通道数量
驾驶员 Hybrid III 50%假人通道	34
车辆数据通道	5
总计	39

7.2 侵入量测量

试验前后在同一坐标系下用三坐标测量仪测量驾驶员侧车辆内外部的 18 个标记点。

7.2.1 坐标系定义

使用右手法则定义三维坐标系：X 向（从前向后为正）、Y 向（从左向右为正）、Z 向（从下向上为正）。

试验前，使用放置在水平地面上的空载车辆（无乘员）建立坐标系，水平地面用于定义

X-Y 平面，车顶中心线的两个端点用于定义 X 轴。

碰撞前，测量车辆上标记的三个参考点坐标，用来还原碰撞后车辆的坐标系。一般情况下，参考点标记在非碰撞侧（右侧）后门框架的车辆结构上。

7.2.2 测量点位置

车辆侵入量测量位置如下：

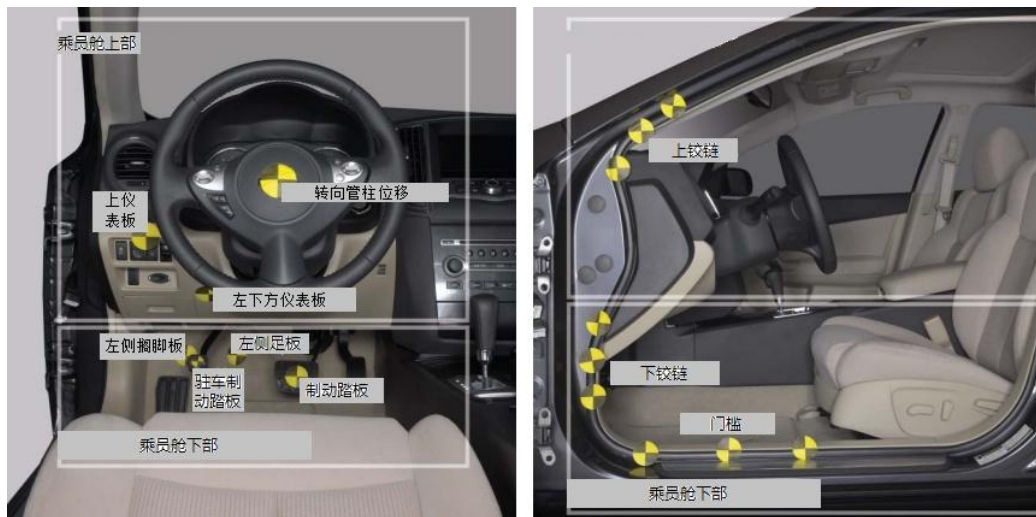


图8 车辆侵入量测量位置

7.2.2.1 转向管柱 Steering column (一个点)

测量点为方向盘几何中心，通常位于安全气囊盖上。碰撞发生后，通过将安全气囊盖折回到未展开位置来测得。多数情况下，该测量结果小于侵入乘员舱的最大值。若碰撞过程中，转向管柱松脱（从转向管柱锁止装置上脱离），或完全与仪表板分离（例如，由于剪切模量的分离），通过将方向盘和转向管柱放置并保持在其动态最大（向上和向前）位置上来测得，转向管柱位置可以用高速摄像来确定。

7.2.2.2 左下方仪表板 Left lower instrument panel (一个点)

测量点横向坐标是通过将转向管柱测量点的横向坐标减去 15cm 得到，垂直坐标是通过将车内地板高度（不包括脚垫）加上 45cm 得到。若仪表板或膝垫在碰撞中松动或受损，则碰撞后的测量是通过将仪表板按压并保持在骨架结构上来完成。

7.2.2.3 制动踏板 Brake pedal (一个点)

测量点为制动踏板（上表面）的几何中心。若碰撞后制动踏板松动摇晃，则将制动踏板直接向前推至足板或底板，并保持在这一位置进行碰撞后测量。若踏板完全脱离，则不进行碰撞后测量。

7.2.2.4 驻车制动踏板 Parking brake pedal (一个点)

测量点为驻车制动踏板（上表面）的几何中心。若驻车制动为仪表板或中央控制台上的手刹或按钮，则不进行测量。

7.2.2.5 左侧足板 Left toepan（一个点）

测量点的垂直坐标与制动踏板测量点的垂直坐标保持一致，横向坐标由制动踏板测量点横向坐标减去 15cm 得到。在足板上做出临时标记，使用工具在地毯和足板上的底垫上划一个小“v”形并剥开，然后在暴露的地板上进行标记和测量。碰撞前复原地毯和地垫。

7.2.2.6 左侧搁脚板 Left footrest（一个点）

测量点的垂直坐标与制动踏板测量点的垂直坐标保持一致，横向坐标由制动踏板测量点横向坐标减去 25cm 得到。参考 7.2.2.5 对地板结构进行标记和测量。若搁脚板测量点处有特殊结构，则移除该结构，然后在地板上进行标记和测量。碰撞前复原该结构。

7.2.2.7 座椅螺栓 Seat bolts（两个点）

测量点为固定驾驶员座椅在地板上的两个后部螺栓。

7.2.2.8 上仪表板 Upper dash（一个点）

通过将转向管柱测量点横向坐标减去 25cm，由此确定上仪表板边缘的一排参考点。上仪表板的测量点位于这一排参考点最后的位置（向车辆后部）。该点必须位于制动踏板测量点上方至少 30cm 处，以确保垂直位置足够高，用以代表驾驶员上半部分身体或头部可能接触的位置。若最后面的点位于制动踏板测量点上方不足 30cm 处，则上仪表板的测量点位于此 30cm 参考点处。

如果上仪表板的测量点位于“软性部件”上，如出风口或控制按钮（见图 9），通过向内/外移动至刚好在软性部件外的一个位置，确定两个较硬参考点，并用这两个参考点坐标的加权平均数来代表原始位置上测量点的坐标，见如下方程：

$$\text{模拟上部测量点的位置} = \frac{l_I}{l_0 + l_I} \times [X_{P_0}, Y_{P_0}, Z_{P_0}] + \frac{l_O}{l_0 + l_I} \times [X_{P_I}, Y_{P_I}, Z_{P_I}]$$



图 9 用于测量软性部件上测量点的图示

7.2.2.9 A 柱下铰链 Lower hinge pillar (三个点) 和 A 柱上铰链 upper hinge pillar (三个点)

在门框最内侧表面上测量，通常是在焊接包边处。下铰链三个测量点的垂直坐标是通过将制动踏板测量点垂直坐标分别增加 0cm（下铰链点 1）、7.5cm（下铰链点 2）和 15cm（下铰链点 3）得到。上铰链三个测量点的垂直坐标是通过将制动踏板测量点垂直坐标分别增加 45cm（上铰链点 1）、52.5cm（上铰链点 2）和 60cm（上铰链点 3）得到。

7.2.2.10 门槛 Rocker panel (三个点)

门槛测量点位于门框最内侧表面，通常是在焊接包边处。纵向坐标是将制动踏板测量点纵向坐标分别减去 20cm（门槛点 1）、35cm（门槛点 2）和 50cm（门槛点 3）得到。若门槛点 1 超出了门框范围，则该点位于下铰链测量点向后 5cm 处。

7.3 假人空间位置测量

假人空间位置测量在假人安装和定位之后进行，测量内容见图 10 和表 7。

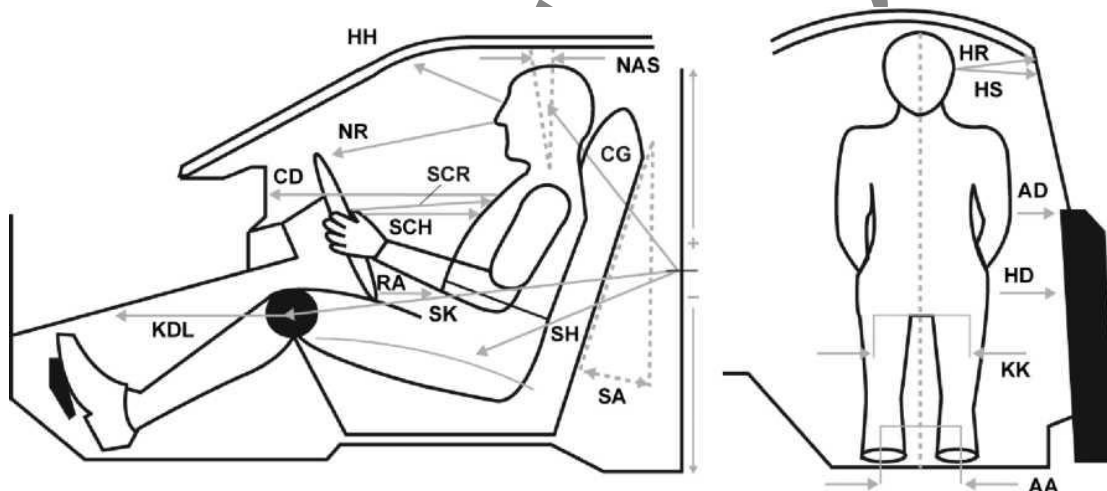


图 10 测量位置示意图

表 7 假人空间位置测量说明

位置	代码	测量说明
脚踝-脚踝	AA	双脚踝中心之间的距离
手臂-车门	AD	肘部中心与门板最初接触点之间的水平距离
胸部-仪表板	CD	胸部锁骨调节孔标记点到仪表板之间的水平距离
头部-A 柱	HA	头部重心左侧标记点到 A 柱之间的水平距离（图中未标示）
方向盘-胸部最小距离	HCM	方向盘中心点到假人胸部之间的最小水平距离（图中未标示）

表 7 假人空间位置测量说明（续）

位置	代码	测量说明
H 点-门	HD	H 点到与车门板最初接触点之间的水平距离
头部-顶板	HH	双眼中间到车辆前风挡上边缘之间的距离
头部-车顶	HR	头部左侧重心标记点到车顶（非车门顶端边缘）之间的距离，垂直于车辆纵轴
头部-侧窗	HS	头部左侧重心标记点到侧窗之间的距离，水平测量并垂直于车辆纵轴
膝盖-仪表板（左）	KDL	左侧膝关节中心点到仪表板之间的水平距离
膝盖到仪表板（右）	KDR	右侧膝关节中心点到仪表板之间的水平距离
膝盖-膝盖	KK	双膝凸缘外侧之间的距离
颈部角度（坐立状态）	NAS	颈部中心线相对于垂线的夹角
鼻子-方向盘轮缘	NR	鼻子顶端到方向盘上轮缘之间的距离
骨盆角度	PA	在假人 H 点上放置 T 型杆测量的角度
方向盘下轮缘-腹部	RA	假人胸部夹克底部与腹部填充物交接点到方向盘下轮缘的距离
座椅靠背角	SA	座椅头枕杆角度
方向盘-胸部（水平）	SCH	方向盘中心到假人胸部之间的水平距离
方向盘-胸部（参考）	SCR	方向盘中心到胸部锁骨调节孔标记点之间的距离
锁扣-头部重心（水平）	CGH	头部重心到驾驶员侧车门锁扣之间的水平距离
锁扣-头部重心（横向）	CGL	头部重心到驾驶员侧车门锁扣之间的横向距离
锁扣-头部重心（垂直）	CGV	头部重心到驾驶员侧车门锁扣之间的垂直距离
锁扣-H 点（水平）	SHH	H 点到驾驶员侧车门锁扣之间的水平距离
锁扣-H 点（垂直）	SHV	H 点到驾驶员侧车门锁扣之间的垂直距离
锁扣-膝盖	SK	膝盖中心到驾驶员侧车门锁扣之间的距离
锁扣-膝盖角度	SKA	膝盖中心与驾驶员侧车门锁扣之间的角度
躯干倾斜角度	TRA	H 点与头部重心之间的角度

7.4 假人运动和接触位置

7.4.1 通过高速摄像对假人运动情况进行分析。基于碰撞后油彩的附着情况对假人头部和膝盖与车辆内饰之间的接触进行检查并记录。

7.4.2 碰撞后，在保持原状的情况下对假人进行检查。记录假人身上的任何损坏或异常的假

人停止位置。

7.4.3 依据高速摄像确定碰撞开始时刻，以及碰撞过程中各种事件发生的时刻。T0 灯点亮时为碰撞开始时刻。每个事件的开始时刻是以碰撞开始后播放的画面数量和相机的拍摄帧数为基础确定。对于拍摄速率为 500 帧/秒的相机，碰撞开始时刻可以延迟 2ms，根据高速摄像所确定的事件发生时刻，可以提前或延迟 2ms。记录驾驶员安全气囊展开时刻、完全展开时刻和与假人最初接触时刻，以及其他重要事件发生的时刻。

7.5 侧面头部保护气囊向前覆盖范围

使用高速摄像画面确定侧面头部保护气囊是否向前延伸至方向盘中心区域，该区域为通过方向盘中心的正交垂直面（若转向管柱可调节，转向管柱位于可伸缩的最前位置）。详细程序见附录 B。

7.6 燃料系统完整性

碰撞试验后记录燃料系统完整性的观测结果。碰撞后 1min 内收集从燃料系统中泄漏的所有液体，作为首个样本，通常用具有已知质量的吸水垫吸收泄漏液体来完成首个样本采集。第二个样本是在收集首个样本后紧接着的 5min 内收集，该样本一般为已确定的泄漏源下方的托盘中收集的液体。第三个样本是在第二个样本收集后紧接着的 25min 内收集。每次收集样本的托盘应为干净的空托盘。每个样本的体积由样本质量除以液体密度得到。用秒表记录所消耗时间，整个过程通过一台带内部计时器的摄像机进行记录。

7.7 高压系统完整性

试验后对混合动力或纯电动车辆进行监控以测试高压系统是否受到损坏。按照 GB/T 31498-2015《电动汽车碰撞后安全要求》，试验后观测包括电解液泄露情况、REESS（可充电储能系统）安全情况和防触电保护性能等。

试验结束后，立即对 REESS 温度进行监控，检测 REESS 温度是否迅速升高，防止出现热失控。REESS 温度需监测至少 4 个小时。之后，按照制造厂商规定的方式将电能从高压系统中完全释放。

附录 A

乘员前倾量测量

使用以下程序计算假人在试验中的前倾量。

- A.1 座椅处于最终试验状态位置，计算座椅靠背“铰链”点的坐标。在座椅靠背直立和放倒（图 A.1）的状态下，用靠背上两个点的坐标（用三坐标测量仪测量）进行计算。
- A.2 将两个拉线位移传感器安装在驾驶员座椅后方的刚性结构上，拉线末端系在驾驶员座椅靠背骨架顶部，一个在座椅中心线附近，一个在内侧边缘。
- A.3 用两条拉线或纤维摄影标测量假人离开座椅靠背的距离。
 - A.3.1 拉线一端系在固定于假人颈部调整支架法兰顶端的铝制支架上。将颈部调整支架支撑在胸椎组件顶端的右（内侧）后侧螺栓用作支架的附着点。为给胸部上衣提供空隙，支架在颈部调整支架法兰上向上伸长 10cm（图 A.2）。
 - A.3.2 拉线的另外一端穿过座椅靠背上剪出的两个孔洞。一个孔洞直接位于假人连接支架后方，另一个则以一定角度位于座椅内侧边缘。洞口的高度大致相同。拉紧假人和座椅中间的拉线（图 A.3 和 A.4）。
 - A.3.3 试验前记录拉线接触座椅靠背时的读数。用三坐标测量仪记录两个拉线位移传感器两端的位置、座椅靠背上拉线穿过的位置和假人连接支架的位置。
- A.4 试验后，测量从座椅靠背拉出的拉线距离。
- A.5 使用车载高速摄像，确定假人前倾过程中拉线最大拉伸长度的时刻。
- A.6 A.5 确定的时刻，用于确定座椅靠背偏转角度，并计算出该时刻座椅靠背上拉线孔洞的坐标，结合拉线拉出长度计算假人整体前倾量（图 A.5）。整体前倾量分解为纵向分量和横向分量。
- A.7 在计算整体前倾量时，做出以下假设：
 - A.7.1 座椅靠背围绕“铰链”点旋转，且座垫骨架不动。
 - A.7.2 忽略座椅靠背移动/偏转的横向分量（尽管捕捉到了座椅纵轴附近旋转的纵向分量）。
 - A.7.3 忽略假人从座椅上移动的垂直分量。

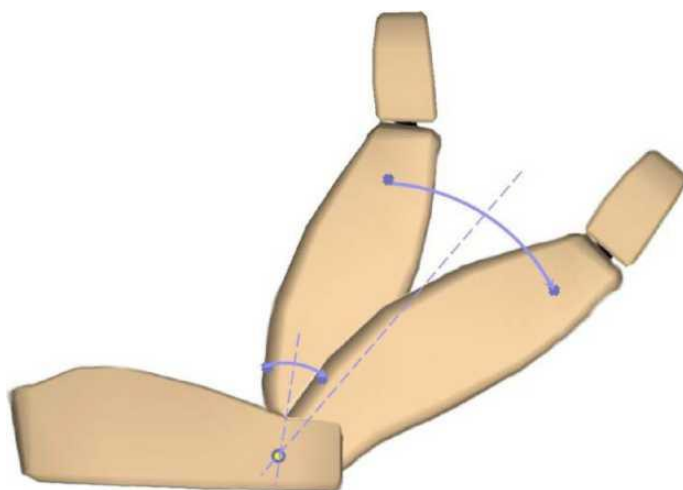


图 A. 1 寻找座椅靠背铰链点

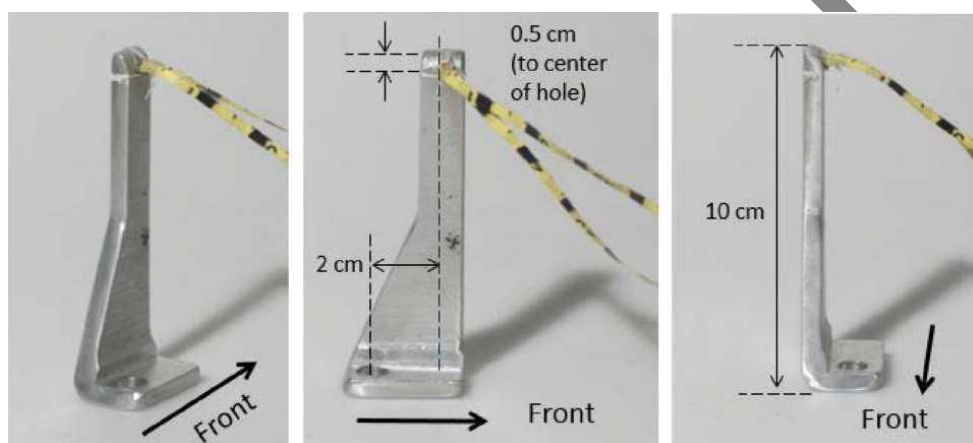


图 A. 2 假人颈部支架

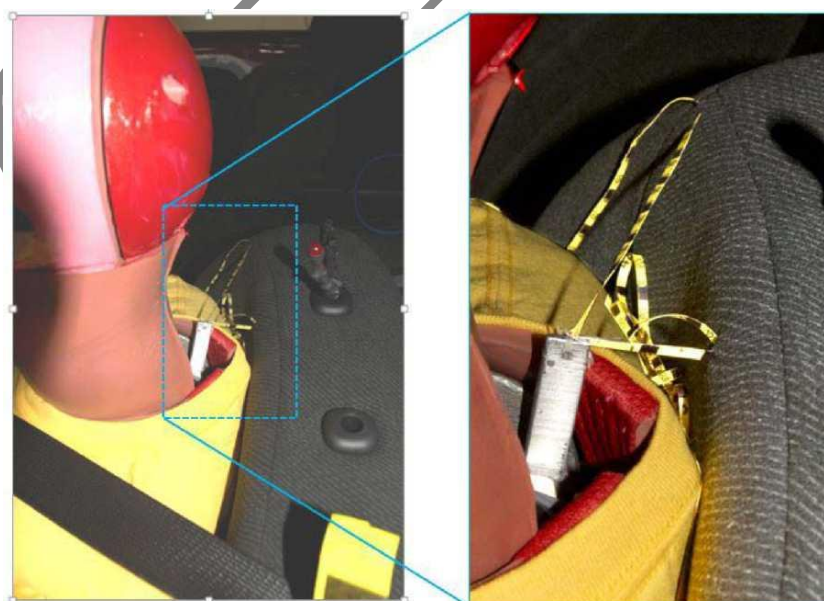


图 A. 3 假人和座椅靠背之间的拉线

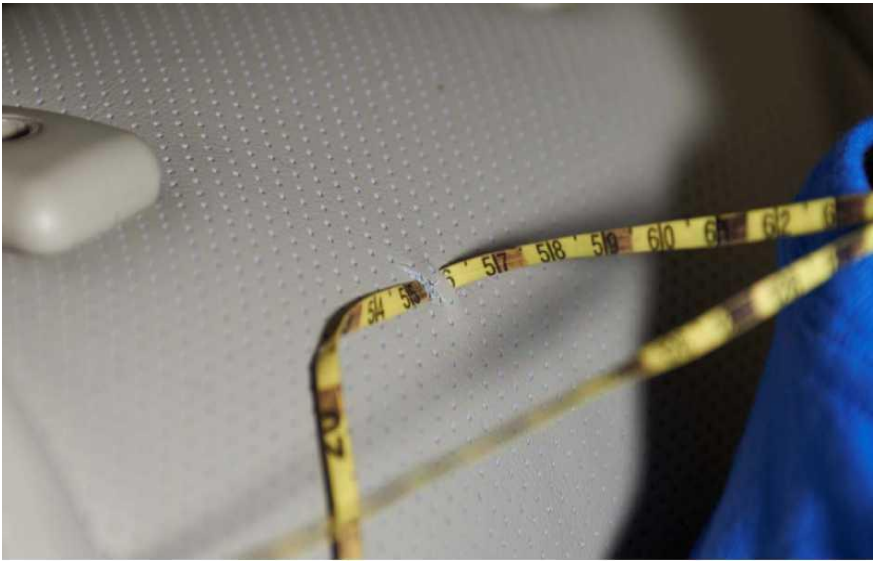


图 A. 4 拉线与座椅靠背连接细节

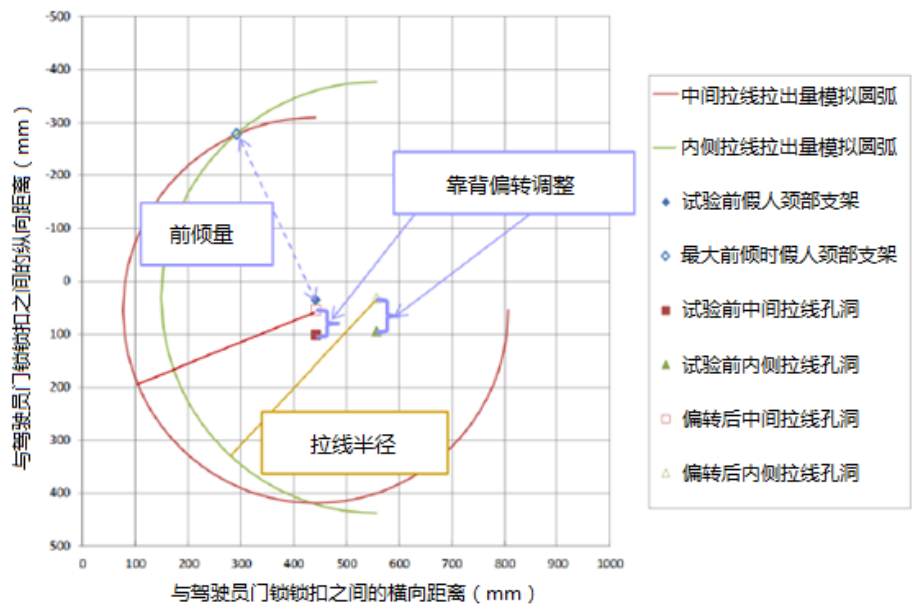


图 A. 5 计算假人整体前倾量

附录 B

侧面头部保护气囊向前覆盖范围分析程序

试验过程中，分析侧面头部保护气囊向前覆盖范围时，应使用以下程序。所有高速摄像截屏均从同一相机（驾驶员一侧、宽景视角）取得，且尺寸均相同。侧面头部保护气囊气袋室最前方边缘测量位置如下：

- a) 方向盘处于最前方位置时，方向盘中心纵向方向；
- b) 在方向盘中心垂直上方 12cm~22cm 区域。

B. 1 选择高速摄像画面

B.1.1 方向盘大概位于画面中心时，保存驾驶员侧视角高速摄像的截屏。

B.1.2 保存侧面头部保护气囊完全展开的截屏，然后依次保存接下来的 9 个画面截屏。对多个画面进行测量，确保测量结果是在气囊处于最大向前覆盖范围时得到。

B. 2 测量方向盘在车门上的位置

B. 2. 1 用图像处理软件（如 Photoshop）打开第一个截屏，并旋转图像，以便车门顶部的水平标识板与 x 轴平行。以后门门锁扣标识为原点，记录驾驶员侧车门上标识的方向盘中心坐标（图 B. 1）。车门上方向盘的标识位于车门外边缘处，其 X 坐标和 Z 坐标与方向盘的 X 坐标和 Z 坐标相同，此时转向管柱处于最前方位置（最前压缩位置），倾斜角处于中间位置。示例中，X = 462 像素点，Z = 13 像素点。

B. 2. 2 以像素点为单位，记录车门标识之间的水平距离。此测量结果将用于比例缩放（图 B. 2）。示例中，距离是 168 个像素点。标识之间的实际距离是 61cm（61cm=168 个像素点）。

B. 3 标记车门上的方向盘中心

B. 3. 1 打开第二个截屏（侧面头部保护气囊完全展开），并按照 B2. 1 所述进行旋转。使用图像编辑软件中的测量工具，以后门锁扣标识为原点，确定 B2. 1 中记录的方向盘中心的 X 和 Z 向坐标，并标记该位置（图 B. 3）。

B. 3. 2 对剩下的 9 张截屏，重复 B3. 1。若在整个碰撞过程中（向前或向后），侧面头部保护气囊未明显更靠近参考点，则仅对第一个截屏进行测量，以供参考。

B. 4 确定侧面头部保护气囊的前部边缘

B. 4. 1 在已知 61cm 像素点数量（水平车门标板之间的距离）的前提下，确定等同于 12cm 和 22cm 的像素点数（示例中，分别为 33 和 61 像素点）。

B. 4. 2 打开第二张截屏（侧面头部保护气囊完全展开）。使用图像编辑软件中的测量工具，从 B3. 2 中车门上的方向盘‘点’开始，向上（车辆 Z 轴）测量等于 12cm 和 22cm 的像素点

数量。在这个区域中，向前或向后移动（车辆 X 轴），直到箭头与展开的侧面头部保护气囊前沿相接触（图 B. 4）。记录 X 轴方向上的像素点数量（若在方向盘背后则为负，若在前则为正），然后转换成厘米。示例中，侧面头部保护气囊前沿在方向盘中心前方 2 个像素点处，2 个像素点等于 0.7cm。

B. 4. 3 对剩余 9 张截屏，重复 B4. 2。

B. 5 最终测量

从已分析的 10 张图中，选择最大值（最前方位置），即为侧面头部保护气囊向前的最大覆盖范围。



图 B. 1 后车门锁扣标识到方向盘中心标识之间距离的测量



图 B. 2 车门标识之间的水平距离（61cm）



图 B.3 标记车门上的方向盘中心（碰撞中）



图 B.4 方向盘中心到侧面头部保护气囊前端的距离测量

附录 C

样车信息参数表

车辆商标、名称、型号				车辆类型	
车辆制造商					
车辆识别号 (VIN)					
发动机型号及制造厂					
发动机布置方式		前置 (横口、纵口)、中置口、后置口			
轮胎型号及轮胎制造厂					
燃油箱容量/制造商/燃油种类					
转向管柱型号及型式		型号: 可调节 (是口/否口)、可压溃 (是口/否口)			
发动机号				车辆生产日期	
整备质量及轴荷 (kg)				最大总质量 (kg)	
空载时轮胎气压 (kPa)	前		车辆长×宽×高 (mm)		
	后				
蓄电池额定电压 (V)				发动机排量 (ml)	
变速器型号				变速器布置方式	
R 点原点位置				整车座椅数	
转向盘	前后方向的设计位置 或中间位置				
	上下方向的设计位置 或中间位置				
驾驶员座椅设计参数		设计 R 点坐标	前后调节的设置 计位置	上下调节的设计位 置	靠背角调节的设 计位置
车门是否有自动锁止功能		是口 否口			
如有自动锁止功能, 碰撞试验后是否自动解锁		是口 否口			
安全带及固定点		型号及制造厂	预张紧器	限力器	上固定点设计位置
安全带	驾驶员		有口/无口	有口/无口	
	前排乘员		有口/无口	有口/无口	
前排正面气囊 型号及制造厂	驾驶员				
	乘员				
	其它位置 (膝部等)				
侧面气囊型号及 制造厂	前排				
	第二排				
	其它				