



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2003/36
4 April 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств (WP.29)
(Сто тридцатая сессия, 24-27 июня 2003 года,
пункт 4.2.5 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВКИ СЕРИИ 06 К ПРАВИЛАМ № 14

(Крепления ремней безопасности)

Передано Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP)

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRSP на ее тридцать второй сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основу положен документ TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.2 с внесенными в него поправками (TRANS/WP.29/GRSP/32, пункт 26 и приложение 2).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно получить также через Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Название Правил изменить следующим образом:

**"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ КРЕПЛЕНИЙ
РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ, СИСТЕМ КРЕПЛЕНИЙ ISOFIX И КРЕПЛЕНИЙ
ВЕРХНЕГО СТРАХОВОЧНОГО ТРОСА ISOFIX"**

Пункт 1 изменить следующим образом (сноска 1/ без изменений):

"...категорий М и N 1/.

Они также применяются к системам креплений ISOFIX и креплениям верхнего страховочного троса ISOFIX, предназначенным для детских удерживающих устройств ISOFIX, устанавливаемых на транспортных средствах категории М1. Транспортные средства категории N1, оснащенные креплениями ISOFIX, также должны соответствовать предписаниям настоящих Правил".

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

"...на которых установлены крепления ремней безопасности и системы креплений ISOFIX, а также крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, если они предусмотрены...".

Включить новые пункты 2.17-2.31 следующего содержания:

- "2.17 **"ISOFIX"** - это система соединения детских удерживающих систем с транспортными средствами, оснащенная двумя жесткими корпусными креплениями, двумя соответствующими жесткими крепежными элементами на детской удерживающей системе и приспособлением, ограничивающим степень свободы углового перемещения детской удерживающей системы.
- 2.18 Под "монтажом ISOFIX" подразумевается монтаж системы, позволяющей установить:
- а) либо универсальную детскую удерживающую систему ISOFIX по направлению движения транспортного средства в соответствии с определением, приведенным в Правилах № 44,

- b) либо полууниверсальную детскую удерживающую систему ISOFIX по направлению движения транспортного средства в соответствии с Правилами № 44,
- c) либо полууниверсальную детскую удерживающую систему ISOFIX в направлении против движения транспортного средства в соответствии с определением, приведенным в Правилах № 44,
- d) либо полууниверсальную детскую удерживающую систему ISOFIX, устанавливаемую в боковом положении в соответствии с определением, приведенным в Правилах № 44,
- e) либо детскую удерживающую систему ISOFIX на конкретных транспортных средствах в соответствии с определением, приведенным в Правилах № 44.

- 2.19 Под "нижним креплением ISOFIX" подразумевается жесткий круглый горизонтальный стержень диаметром 6 мм, монтируемый на корпусе транспортного средства или конструкции сиденья и позволяющий устанавливать и фиксировать детскую удерживающую систему ISOFIX при помощи крепежных деталей ISOFIX.
- 2.20 Под "системой креплений ISOFIX" подразумевается система, состоящая из двух нижних креплений ISOFIX, которая предназначена для установки детской удерживающей системы ISOFIX вместе с устройством, препятствующим ее угловому перемещению.
- 2.21 Под "крепежной деталью ISOFIX" подразумевается одно из двух соединений, отвечающих предписаниям Правил № 44, выступающее из конструкции детской удерживающей системы ISOFIX и совместимое с нижним креплением ISOFIX.
- 2.22 Под "детской удерживающей системой ISOFIX" подразумевается детская удерживающая система, отвечающая предписаниям Правил № 44, которая должна монтироваться на системе крепления ISOFIX.
- 2.23 Под "устройством приложения статического усилия (УПСУ)" подразумевается испытательное зажимное приспособление, фиксирующее системы креплений ISOFIX транспортных средств и

использующееся для проверки их надежности и способности конструкции транспортного средства либо каркаса сиденья ограничивать угловое перемещение при проведении статического испытания. Зажимное приспособление, используемое в ходе испытания, изображено на чертежах 1 и 2 в приложении 9.

2.24 "Препятствующее вращению устройство"

- a) препятствующее вращению устройство, предназначенное для универсальной детской удерживающей системы ISOFIX, включает верхний страховочный фал ISOFIX.
- b) препятствующее вращению устройство, предназначенное для полууниверсальной детской удерживающей системы ISOFIX, включает либо страховочный фал, приборную доску транспортного средства, либо опору для ограничения вращения удерживающего устройства при лобовом ударе.
- c) в случае как универсальных, так и полууниверсальных детских удерживающих систем ISOFIX само сиденье транспортного средства не служит устройством, препятствующим их вращению.

2.25 Под "креплением верхнего страховочного троса ISOFIX" подразумевается приспособление, соответствующее предписаниям Правил № 14, например стержень, находящийся в определенной зоне и предназначенный для монтирования лямочного соединителя верхнего страховочного троса ISOFIX и передачи им усилия на конструкцию транспортного средства.

2.26 Под "соединителем верхнего страховочного троса ISOFIX" подразумевается устройство, предназначенное для установки на креплении верхнего страховочного троса (ISOFIX).

2.27 Под "крючком верхнего страховочного троса ISOFIX" подразумевается соединитель верхнего страховочного троса ISOFIX, обычно используемый для присоединения лямки верхнего страховочного троса ISOFIX к креплению верхнего страховочного троса ISOFIX, как это показано на чертеже 3 в приложении 9 к настоящим Правилам.

- 2.28 Под "лямкой верхнего страховочного троса ISOFIX" подразумевается лямка (или ее эквивалент), соединяющая верхнюю часть детской удерживающей системы ISOFIX с креплением верхнего страховочного троса ISOFIX и оснащенная регулировочным приспособлением, устройством, ослабляющим натяжение, и соединителем верхнего страховочного троса ISOFIX.
- 2.29 "Направляющее устройство" предназначено для оказания помощи технику, устанавливающему детскую удерживающую систему ISOFIX путем физического направления крепежных деталей ISOFIX детского удерживающего устройства ISOFIX для их правильного соединения с нижними креплениями ISOFIX и их фиксации.
- 2.30 Под "маркировкой ISOFIX" подразумевается информация, предоставляемая технику, устанавливающему детскую удерживающую систему ISOFIX, и касающаяся фиксации ISOFIX на транспортном средстве, а также фиксации каждого элемента системы креплений ISOFIX.
- 2.31 Под "фиксирующим приспособлением детского удерживающего устройства" (ФПДУУ) подразумевается фиксирующее приспособление, которое соответствует одному из семи классов размера ISOFIX, определенных в пункте 4 добавления 2 к приложению 17 к настоящим Правилам, и размеры которого указаны на чертежах 1-6 в упомянутом выше пункте 4. Эти фиксирующие приспособления детского удерживающего устройства (ФПДУУ) используются в рамках настоящих Правил для пояснения того, какие классы размера детских удерживающих систем ISOFIX могут использоваться при монтаже ISOFIX на транспортном средстве. Кроме того, одно из ФПДУУ, так называемое ISO/F2 (B), которое изображено на чертеже 2 в упомянутом выше пункте 4, используется в рамках Правил № 14 для проверки установки и возможности использования любой системы креплений ISOFIX".

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

"...в отношении креплений ремней, систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они предусмотрены, представляется..."

Пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

"...с указанием положений креплений ремней, эффективных креплений ремней (в соответствующих случаях), систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они предусмотрены, а также подробные чертежи креплений ремней, систем креплений ISOFIX, если они предусмотрены, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они предусмотрены, и..."

Пункт 3.2.2 изменить следующим образом:

"...креплений ремней, систем креплений ISOFIX" и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они предусмотрены;"

Пункт 3.2.3 изменить следующим образом:

"...креплений ремней, систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они предусмотрены;"

Пункт 3.2.4 изменить следующим образом:

"...креплений ремней, систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они крепятся к конструкции сиденья;"

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

"...с точки зрения испытания креплений ремней, систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они предусмотрены..."

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

"... первые две цифры которого (в настоящее время 06, что соответствует поправкам серии 06)..."

Пункт 4.4.1, сноска 2, изменить следующим образом:

"... 10 - Сербия и Черногория, ... 35 (не присвоен), 36 - Литва, ... 38 (не присвоен), 39 - Азербайджан, ... 46 - Украина, 47 - Южная Африка и 48 - Новая Зеландия..."

Включить новые пункты 5.2.2-5.2.4.4 следующего содержания:

- "5.2.2 любая система креплений ISOFIX и любая система крепления верхнего страховочного троса, установленные или предназначенные для установки на детских удерживающих системах ISOFIX, должны быть сконструированы, изготовлены и расположены таким образом, чтобы:
- 5.2.2.1 любая система креплений ISOFIX и любое крепление верхнего страховочного троса не препятствовали тому, чтобы транспортное средство при нормальных условиях эксплуатации соответствовало положениям настоящих Правил;
- любая система креплений ISOFIX и крепление верхнего страховочного троса ISOFIX, которыми может быть оснащено любое транспортное средство, также соответствовали положениям настоящих Правил. Следовательно, такие крепления должны быть описаны в заявке на официальное утверждение типа;
- 5.2.2.2 прочность системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса ISOFIX была рассчитана на детские удерживающие системы ISOFIX весовой категории 0; 0+; 1, как это определено в Правилах № 44.
- 5.2.3 Конструкция и монтаж систем креплений ISOFIX:
- 5.2.3.1 системы креплений ISOFIX представляют собой круглые поперечно расположенные, горизонтальные стержни диаметром $6 \text{ мм} \pm 0,1 \text{ мм}$, охватывающие две зоны минимум двадцатипятимиллиметровой полезной длины, расположенные на одной оси, как указано на чертеже 4 в приложении 9.
- 5.2.3.2 Любая система креплений ISOFIX, установленная на сиденье транспортного средства, должна находиться на расстоянии не менее 120 мм позади точки Н, определенной в приложении 4 к настоящим Правилам; соответствующие измерения производятся в горизонтальной плоскости в направлении вверх от центра стержня.
- 5.2.3.3 В отношении любой системы креплений ISOFIX, устанавливаемой в транспортном средстве, должна выясняться возможность подсоединения

фиксирующего приспособления детской удерживающей системы ISOFIX "ISO/F2"(B), описанного в Правилах № 16 (чертеж 2 в добавлении 2 к приложению 17).

5.2.3.4 На нижней поверхности фиксирующего приспособления "ISO/F2" (B), определенного в Правилах № 16 (чертеж 2 в добавлении 2 к приложению 17), должны быть предусмотрены углы пространственного расположения в указанных ниже пределах, эти углы измеряются относительно исходных плоскостей транспортного средства, определенных в добавлении 2 к приложению 4 к настоящим Правилам:

По вертикали: $15^{\circ} \pm 10^{\circ}$;

По горизонтали: $0^{\circ} \pm 5^{\circ}$;

В горизонтальной плоскости: $0^{\circ} \pm 10^{\circ}$.

5.2.3.5 Системы креплений ISOFIX должны быть стационарными или убирающимися. Для убирающихся креплений предписания, касающиеся системы креплений ISOFIX, должны выполняться в их рабочем положении после установки.

5.2.3.6 Каждый стержень нижнего крепления ISOFIX (после его установки с целью эксплуатации) либо каждое стационарное направляющее устройство должны быть видимы без нажатия на подушку или спинку сиденья в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр стержня или направляющего устройства вдоль линии, образующей 30-градусный угол с горизонтальной плоскостью.

В качестве альтернативы указанному выше предписанию на транспортном средстве может наноситься постоянная маркировка в месте расположения каждого стержня или направляющего устройства. По усмотрению завода-изготовителя эта маркировка должна содержать информацию, соответствующую одному из указанных ниже вариантов".

5.2.3.6.1 По крайней мере обозначение, приведенное на чертеже 12 в приложении 9, состоящее из окружности диаметром минимум 13 мм и содержащее пиктограмму отвечающую следующим требованиям:

- a) пиктограмма должна контрастно выделяться на фоне окружности;
- b) пиктограмма должна быть нанесена поблизости от каждого стержня системы.

5.2.3.6.2 Слово "ISOFIX", написанное большими буквами высотой не менее 6 мм.

5.2.4 Конструкция и размещение креплений верхнего страховочного троса ISOFIX:

По просьбе завода-изготовителя транспортного средства в качестве альтернативы могут использоваться методы, описанные в пунктах 5.2.4.1 и 5.2.4.2.

Метод, описанный в пункте 5.2.4.1, может использоваться только в том случае, если положение ISOFIX предусмотрено на сиденье транспортного средства.

5.2.4.1 С учетом предписаний пункта 5.2.4.3 элемент каждого крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, предназначенный для монтажа с соединителем верхнего страховочного троса ISOFIX, должен находиться на расстоянии не более 2 000 мм от исходной точки плеча и в пределах заштрихованной зоны, обозначенной на чертежах 6-11 приложения 9 указанного положения для сидения, со ссылкой на трафарет, описанный в J 826 ОИАТ (июль 1995 года) и обозначенный на чертеже 5 в приложении 9, согласно следующим условиям:

5.2.4.1.1 точка "Н" трафарета находится в единственном месте "Н" при наиболее удаленном вниз и назад положении сиденья, за исключением тех случаев, когда данный трафарет находится в боковой плоскости посередине двух нижних креплений ISOFIX;

5.2.4.1.2 линия туловища трафарета находится под тем же углом к поперечной вертикальной плоскости, что и спинка сиденья, установленная в самом верхнем положении, и

5.2.4.1.3 трафарет находится на продольной вертикальной плоскости, содержащей точку Н трафарета.

5.2.4.2 В качестве альтернативы зона крепления верхнего страховочного троса ISOFIX может быть выявлена при помощи фиксирующего приспособления "ISO/F2" (В), определенного в Правилах № 16 (чертеж 2 в добавлении 17 к приложению 17), в положении ISOFIX с нижними креплениями ISOFIX, как показано на чертеже 11 в приложении 9.

Что касается вида сбоку, то крепление верхнего страховочного троса ISOFIX находится за боковой плоскостью, включающей исходную вертикальную линию фиксирующего приспособления "ISO/F2" (B), и под боковой плоскостью, проходящей через пересечение исходной линии фиксирующего приспособления "ISO/F2" (B) с плоскостью, включающей нижнюю часть верхнего стержня сиденья и проходящей в направлении назад под углом 45° к горизонтальной плоскости.

При виде сверху зона крепления верхнего страховочного троса ISOFIX находится между плоскостями, проходящими в направлении назад и вбок от исходной точки страховочного троса под углом 90°. Кроме того, крепление верхнего страховочного троса ISOFIX должно находиться на расстоянии более 200 мм, но не более 2 000 мм от лямки верхнего страховочного троса ISOFIX на обратной стороне фиксирующего приспособления "ISO/F2" (B); соответствующие измерения производятся вдоль лямки, когда она протянута через спинку сиденья к креплению верхнего страховочного троса ISOFIX.

- 5.2.4.3 Часть крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, которая предназначена для монтажа с соединителем верхнего страховочного троса ISOFIX, может находиться за пределами заштрихованных зон, указанных в пунктах 5.2.4.1 или 5.2.4.2, если ее местоположение в этой зоне является несоответствующим и транспортное средство оснащено направляющим устройством, которое
- 5.2.4.3.1 обеспечивает функционирование лямки верхнего страховочного троса ISOFIX, как если бы элемент крепления, предназначенный для соединения с креплением верхнего страховочного троса ISOFIX, был расположен в заштрихованной зоне;
- 5.2.4.3.2 находится на расстоянии не менее 65 мм за линией туловища в случае нежесткого лямочного направляющего устройства или выдвигающегося направляющего устройства либо на расстоянии не менее 100 мм за линией туловища в случае стационарного жесткого направляющего устройства; и
- 5.2.4.3.3 испытано после установки в целях последующей эксплуатации и является достаточно прочным, чтобы вместе с креплением верхнего страховочного троса ISOFIX выдерживать нагрузку, указанную в пункте 6.6 настоящих Правил.

5.2.4.4 Габариты крепления верхнего страховочного троса ISOFIX должны быть такими, чтобы можно было подсоединить крюк верхнего страховочного троса ISOFIX, изображенный на чертеже 3.

Вокруг каждого крепления верхнего страховочного троса ISOFIX должно быть предусмотрено достаточно свободное место для обеспечения фиксации. При креплении каждого верхнего страховочного троса ISOFIX с крышкой эта крышка должна обозначаться, например, одним из обозначений или зеркальным отображением одного из обозначений, приведенных на чертеже 13 в приложении 9; эта крышка должна сниматься без использования каких-либо инструментов".

Включить новые пункты 5.3.10-5.3.10.6 следующего содержания:

"5.3.10 Минимальное число положений ISOFIX, которое должно быть предусмотрено.

5.3.10.1 На любом транспортном средстве категории M1 должно быть предусмотрено по крайней мере два положения ISOFIX.

По меньшей мере в двух положениях ISOFIX должно быть предусмотрено использование как системы креплений ISOFIX, так и крепления верхнего страховочного троса ISOFIX.

Тип и число фиксирующих приспособлений ISOFIX, определенных в Правилах № 16, которые могут устанавливаться в каждом положении ISOFIX, определяются в Правилах № 16.

5.3.10.2 Независимо от предписаний пункта 5.3.10.1, положение ISOFIX обеспечивать не требуется, если транспортное средство оснащено только одним рядом сидений.

5.3.10.3 Независимо от предписаний пункта 5.3.10.1, на втором ряду сидений должно быть предусмотрено по меньшей мере одно из двух положений ISOFIX.

5.3.10.4 Если система креплений ISOFIX установлена на переднем сиденье, где предусмотрена защита при помощи передней подушки безопасности, то должно быть установлено устройство, дезактивирующее эту подушку безопасности.

- 5.3.10.5 Независимо от предписаний пункта 5.3.10.1, в случае цельной "встроенной" детской удерживающей системы (цельных "встроенных" детских удерживающих систем) число предусмотренных положений ISOFIX должно составлять по меньшей мере два минус число цельных "встроенных" детских удерживающих устройств весовых категорий 0 либо 0+, либо 1.
- 5.3.10.6 Независимо от предписаний пункта 5.3.10.1, транспортные средства - кабриолеты, определенные в пункте 8.1 приложения 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)*, в которых имеется более одного ряда сидений, должны быть оснащены по меньшей мере двумя нижними креплениями ISOFIX. В тех случаях, когда на таких транспортных средствах предусмотрено крепление верхнего страховочного троса ISOFIX, это крепление должно удовлетворять соответствующим положениям настоящих Правил.

Пункты 6.1 и 6.2 изменить следующим образом:

- "6.1 Общие положения об испытаниях креплений ремней, устанавливаемых на сиденьях.
- 6.2 Фиксация транспортного средства для проведения испытаний креплений ремней сидений и испытаний креплений ISOFIX".

Пункт 6.2.1 изменить следующим образом:

"...чтобы в результате фиксации не повышалась прочность креплений ремней сидений или креплений ISOFIX либо прилегающей к ним зоны...".

Пункт 6.3 изменить следующим образом:

- "6.3 Общие предписания, касающиеся креплений ремней сидений".

* Документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2".

Пункт 5.3.10 (прежний), изменить нумерацию на 5.3.11.

Пункт 6.4 изменить следующим образом:

"6.4 Специальные предписания, касающиеся креплений ремней сидений".

Включить новые пункты 6.6-6.6.5.1 следующего содержания:

"6.6 Требования к статическому испытанию.

6.6.1 Испытание системы креплений ISOFIX на прочность должно проводиться с приложением предписанных в пункте 6.6.4.3 усилий к устройству статической нагрузки (УСН) после надлежащей фиксации крепежных деталей ISOFIX.

В случае крепления верхнего страховочного троса ISOFIX проводится дополнительное испытание, предписанное в пункте 6.6.4.4.

Все точки монтажа ISOFIX в одном и том же ряду сидений, которые могут использоваться одновременно, должны испытываться при одном испытании.

6.6.2 Испытание может проводиться либо на полностью готовом к эксплуатации транспортном средстве, либо на соответствующих элементах транспортного средства, по которым можно получить представление о прочности и жесткости конструкции транспортного средства.

Окна и двери могут устанавливаться или не устанавливаться; если они установлены, то они могут быть открыты либо закрыты.

Могут быть установлены любые соединяющие элементы, которые обычно предусматриваются в конструкции транспортных средств.

Данное испытание может быть ограничено положением ISOFIX только на одном сиденье или группе сидений при условии, что:

- a) конструктивные характеристики в соответствующем положении ISOFIX являются такими же, как и в положении ISOFIX на других сиденьях или группах сидений,

- b) если такие положения ISOFIX в полном объеме или частично предусмотрены для данного сиденья либо группы сидений, конструктивные характеристики данного сиденья или группы сидений являются такими же, как и характеристики других сидений или групп сидений.

- 6.6.3 Если сиденье и подголовники являются регулируемыми, то они испытываются в положении, определенном технической службой, в рамках ограниченного диапазона, предписанного заводом-изготовителем транспортного средства, как это предусмотрено в добавлении 3 к приложению 17 к Правилам № 16.
- 6.6.4 Усилия, направления и ограничения перемещения.
- 6.6.4.1 К центральной части нижней передней траверсы УСН прилагается усилие в $135 \text{ Н} \pm 15 \text{ Н}$ для корректировки положения задних крепежных деталей УСН с целью устранения любого провисания либо натяжения между УСН и его опорой.
- 6.6.4.2 К УСН прилагается усилие в направлении вперед и под наклоном в соответствии с таблицей 1.

Таблица 1. Направление усилий в ходе испытания

В направлении вперед	$0^\circ \pm 5^\circ$	$8 \text{ кН} \pm 0,25 \text{ кН}$
Под наклоном	$75^\circ \pm 5^\circ$ (с обеих сторон в направлении вперед либо со стороны, соответствующей наименее благоприятному варианту, если таковой существует, или только с одной стороны, если обе стороны симметричны)	$5 \text{ кН} \pm 0,25 \text{ кН}$

Каждое из этих испытаний может проводиться на различных конструкциях, если этого потребует завод-изготовитель.

Что касается направления вперед, то усилие должно прилагаться под первоначальным углом $10^\circ \pm 5^\circ$ к горизонтальной плоскости. Под наклоном усилие должно прилагаться в горизонтальной плоскости $0^\circ \pm 5^\circ$. В предписанной точке нагрузки, указанной на чертеже 2 в приложении 9, должно прилагаться предварительное усилие нагрузки в $500 \text{ Н} \pm 25 \text{ Н}$. Максимальное время приложения усилия - 2 секунды. Минимальное время приложения усилия - 0,2 секунды.

Все измерения производятся в соответствии с ИСО 6487 с КЧХ 60 Гц либо при помощи любого эквивалентного метода.

6.6.4.3 Испытания только системы креплений ISOFIX:

6.6.4.3.1 Испытание с приложением усилия в направлении вперед:

Горизонтальное продольное смещение (после приложения предварительного усилия нагрузки) точки X УНС в течение приложения усилия $8 \text{ кН} \pm 0,25 \text{ кН}$ должно ограничиваться 125 мм, а постоянная деформация, включая частичное повреждение или поломку любого нижнего крепления ISOFIX либо прилегающей к нему зоны, не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени.

6.6.4.3.2 Испытание с приложением усилия под наклоном:

Продольное смещение (после приложения предварительного усилия) в точке X УНС в течение времени приложения усилия $5 \text{ кН} \pm 0,25 \text{ кН}$ должно быть не больше 125 мм, а постоянная деформация, включая частичное повреждение или поломку любого нижнего крепления ISOFIX либо прилегающей к нему зоны, не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени.

6.6.4.4 Испытание систем креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса ISOFIX:

Между УНС и креплением верхнего страховочного троса должно быть создано предварительное напряжение в $50 \text{ Н} \pm 5 \text{ Н}$. Горизонтальное смещение (после приложения предварительного напряжения) в пункте X в течение приложения усилия $8 \text{ кН} \pm 0,25 \text{ кН}$ должно быть не больше 125 мм, а постоянная деформация, включая частичное повреждение или поломку любого нижнего крепления ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса либо прилегающей к ним зоны, не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени.

Таблица 2. Пределы смещений

Направление усилия	Максимальное смещение точки X УСН
В направлении вперед	125 мм в продольной плоскости
Под наклоном	125 мм в направлении приложения усилия

6.6.5 Дополнительные усилия.

6.6.5.1. Инерционная нагрузка на сиденья.

Если при установке нагрузка перемещается на каркас сиденья в сборе, а не прямо на конструкцию транспортного средства, то проводится испытание, с тем чтобы убедиться в том, что прочность креплений сиденья к конструкции транспортного средства является достаточной. В ходе этого испытания прилагается усилие, которое в 20 раз превышает массу соответствующих деталей сиденья в сборе; это усилие прилагается в горизонтальной и продольной плоскостях в направлении вперед по отношению к сиденью либо к конкретной детали сиденья в сборе в соответствии с физическим воздействием массы данного сиденья на его крепления. Завод-изготовитель по согласованию с технической службой определяет дополнительную нагрузку или дополнительные нагрузки, которые должны использоваться, и варианты распределения массы.

По просьбе завода-изготовителя, в ходе описанных выше статических испытаний может применяться дополнительная нагрузка в точке X УСН.

Если крепление верхнего страховочного троса встроено в сиденье транспортного средства, то данное испытание должно проводиться вместе с лямкой верхнего страховочного троса ISOFIX.

Не допускается никаких повреждений, и должны быть выполнены требования, касающиеся смещения, которые приведены в таблице 2.

ПРИМЕЧАНИЕ: Нет необходимости проводить данное испытание в тех случаях, когда любое из креплений системы ремней безопасности транспортного средства встроено в каркас сиденья транспортного средства и сиденье транспортного средства уже было испытано и официально утверждено на предмет соответствия требованиям испытания креплений на нагрузку, предусмотренную настоящими Правилами для удерживающих устройств, предназначенных для взрослых пассажиров".

Пункт 7 изменить следующим образом:

"ОБСЛЕДОВАНИЯ В ХОДЕ И ПОСЛЕ СТАТИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ
КРЕПЛЕНИЙ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ"

Пункт 9 изменить следующим образом:

"... в отношении деталей, оказывающих влияние на характеристики креплений ремней безопасности и системы креплений ISOFIX, а также крепления верхнего страховочного троса ISOFIX".

Пункт 10 изменить следующим образом:

"... не соблюдается требование, изложенное выше в пункте 9.1, или его крепления ремней безопасности либо система креплений ISOFIX и крепление верхнего страховочного троса ISOFIX не выдержали проверок, предусмотренных ...".

Пункт 12.1 изменить следующим образом:

"... типа креплений ремней безопасности или типа системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, которые официально утверждены на основании настоящих Правил ...".

Пункт 14.1 изменить следующим образом:

"14.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 06 ни одна из Договаривающихся сторон ... с поправками серии 06".

Пункт 14.2 изменить следующим образом:

"14.2 Через два года после вступления в силу поправок серии 06 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если выполнены предписания настоящих Правил с поправками серии 06".

Пункт 14.3 изменить следующим образом:

"14.3 Через семь лет после вступления в силу поправок серии 06 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в признании официальных утверждений, выданных не в соответствии с поправками серии 06 к настоящим Правилам".

Приложение 1,

Подзаголовок изменить следующим образом:

"... тип транспортного средства в отношении креплений ремней безопасности и систем креплений ISOFIX, а также креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, если они существуют, на основании ..."

Пункт 19 изменить следующим образом:

"... рисунки, чертежи и схемы креплений ремней, систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса, если они существуют, и элементов конструкции транспортных средств;"

"... фотографии креплений ремней, систем креплений ISOFIX, верхнего страховочного троса, если он предусмотрен, и элементов конструкции транспортного средства".

Приложение 2, в образцах знаков официальных утверждений и в приведенном под ними тексте изменить номер официального утверждения "052439" на "062439" (трижды в связи с Правилами № 14). Кроме того, в тексте под образцом А знака официального утверждения изменить слова "поправки серии 05" на "поправки серии 06". Текст под образцом В знака официального утверждения изменить следующим образом (сноска * не изменяется):

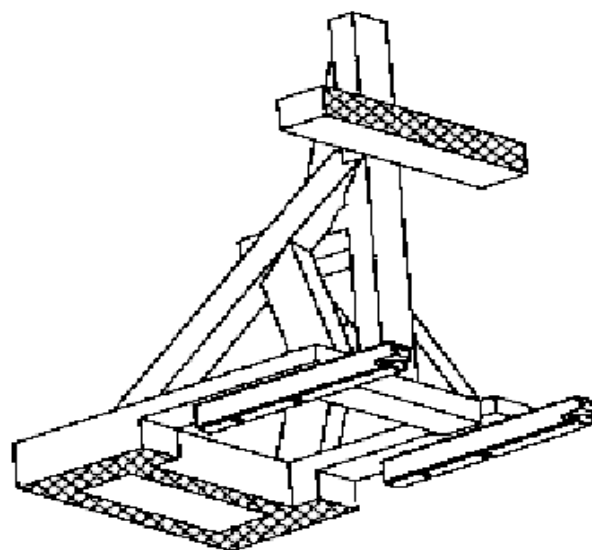
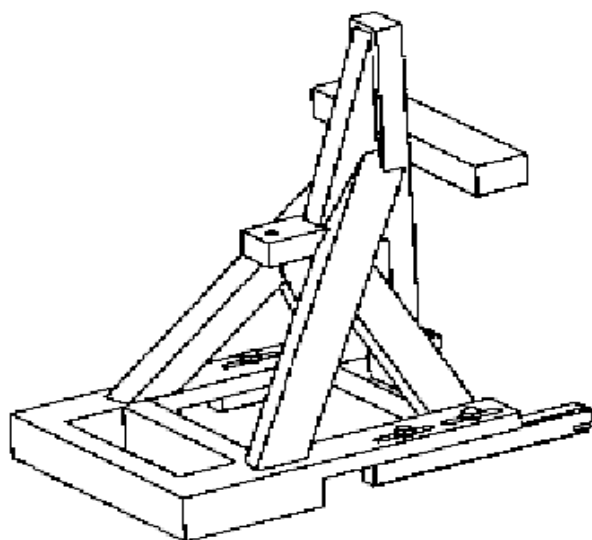
"... к моменту представления официального утверждения в Правила № 14 уже были включены поправки серии 06, а в Правила № 24 были включены поправки серии 03".

Заменить нынешнюю ссылку "14R - 052439", приведенную с правой стороны второго чертежа знака официального утверждения, следующей ссылкой: "14R - 062439".

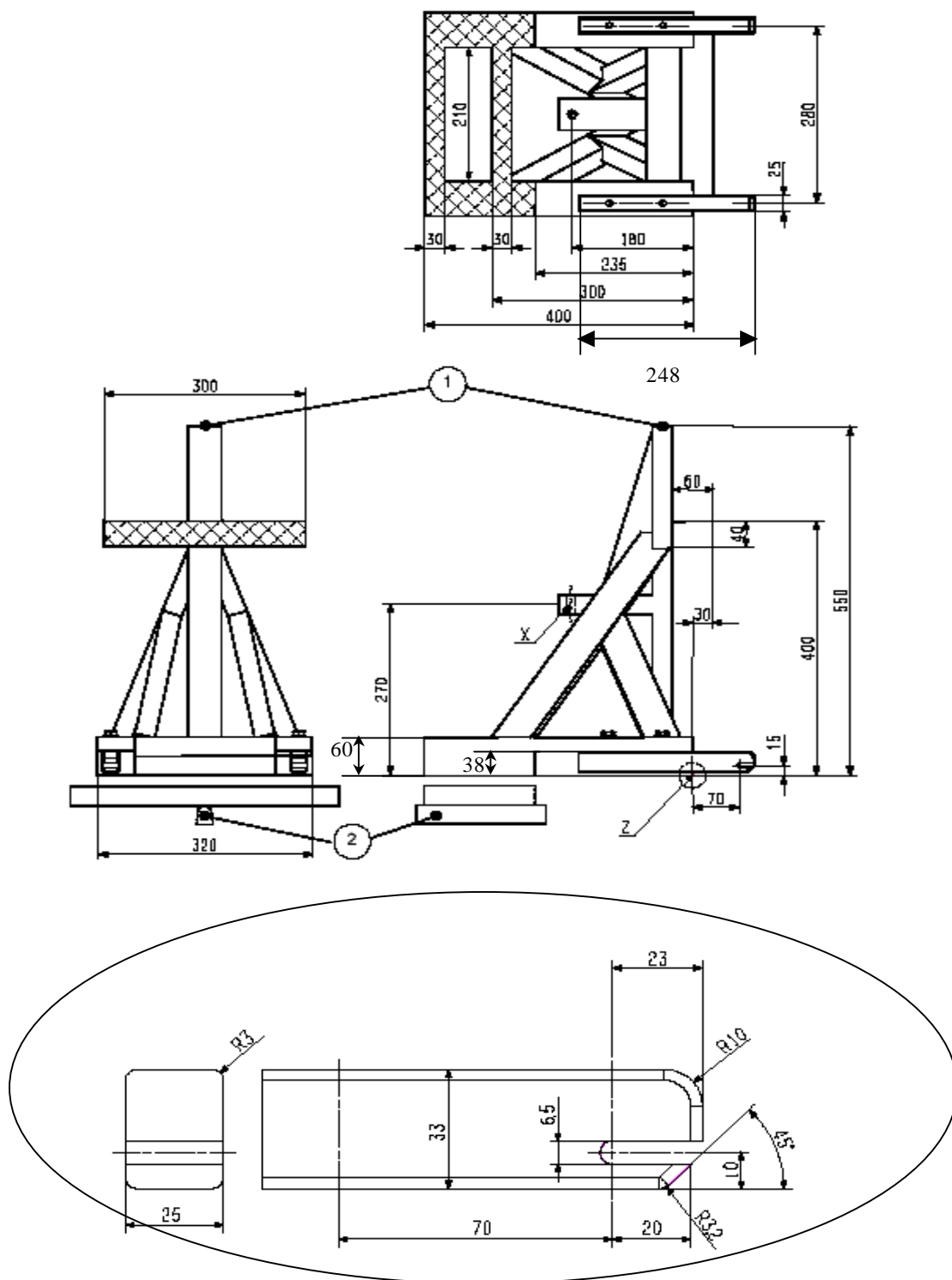
Включить новое приложение 9 следующего содержания:

"Приложение 9

СИСТЕМЫ КРЕПЛЕНИЙ ISOFIX И КРЕПЛЕНИЯ ВЕРХНЕГО
СТРАХОВОЧНОГО ТРОСА ISOFIX



Чертеж 1: Устройство приложения статического усилия (УСН),
изометрические изображения



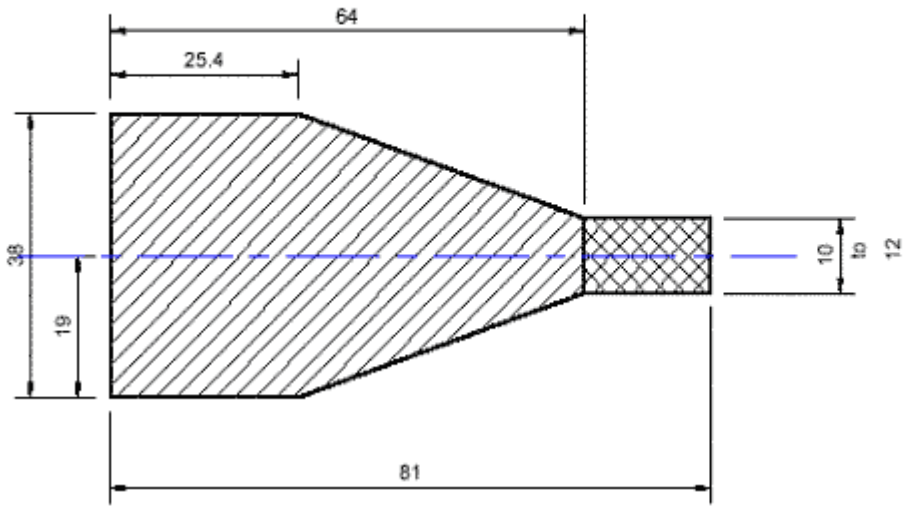
Спецификация

- 1 Точка крепления верхнего страховочного троса
- 2 Угловое крепление для испытания на устойчивость, как описано ниже

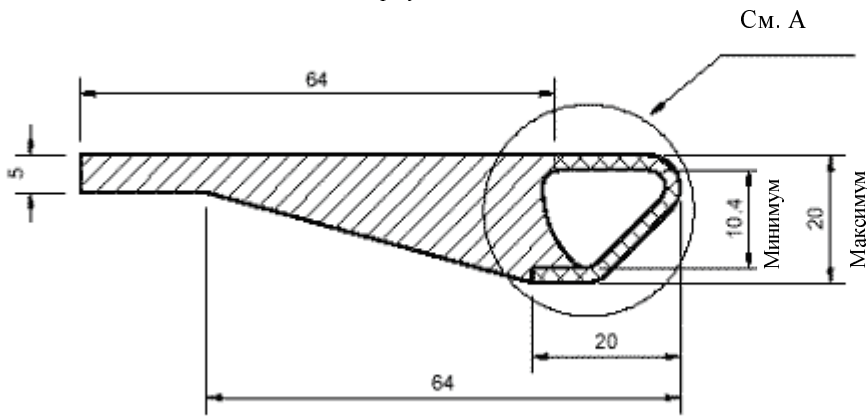
Чертеж 2: Устройство приложения статического усилия (УСН), габариты

Устойчивость УСН: После подсоединения к жесткому стержню (жестким стержням) креплений, когда передняя траверса УСН поддерживается жестким стержнем, удерживаемым в центре продольной 25-миллиметровой опорой, расположенной под основанием УСН (для того чтобы основание УСН могло подвергаться изгибанию и скручиванию), смещение точки X не должно превышать 2 мм в любом направлении при приложении усилий в соответствии с таблицей 1 в пункте 6.6.4 настоящих Правил. Никакая деформация системы ISOFIX не должна учитываться при измерениях.

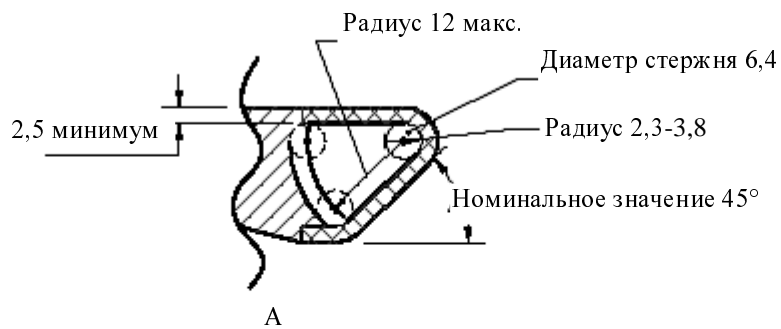
Габариты в миллиметрах





Вид сверху



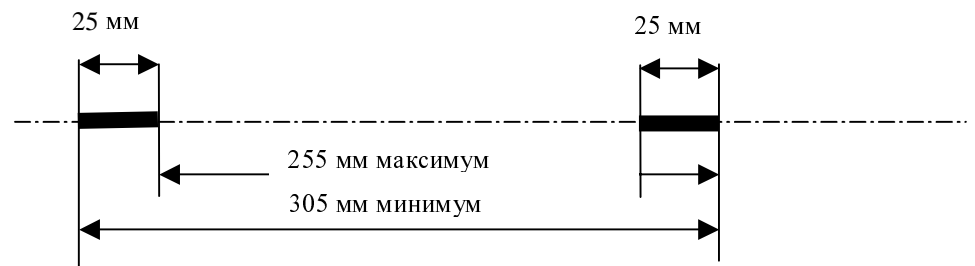
Вид сбоку



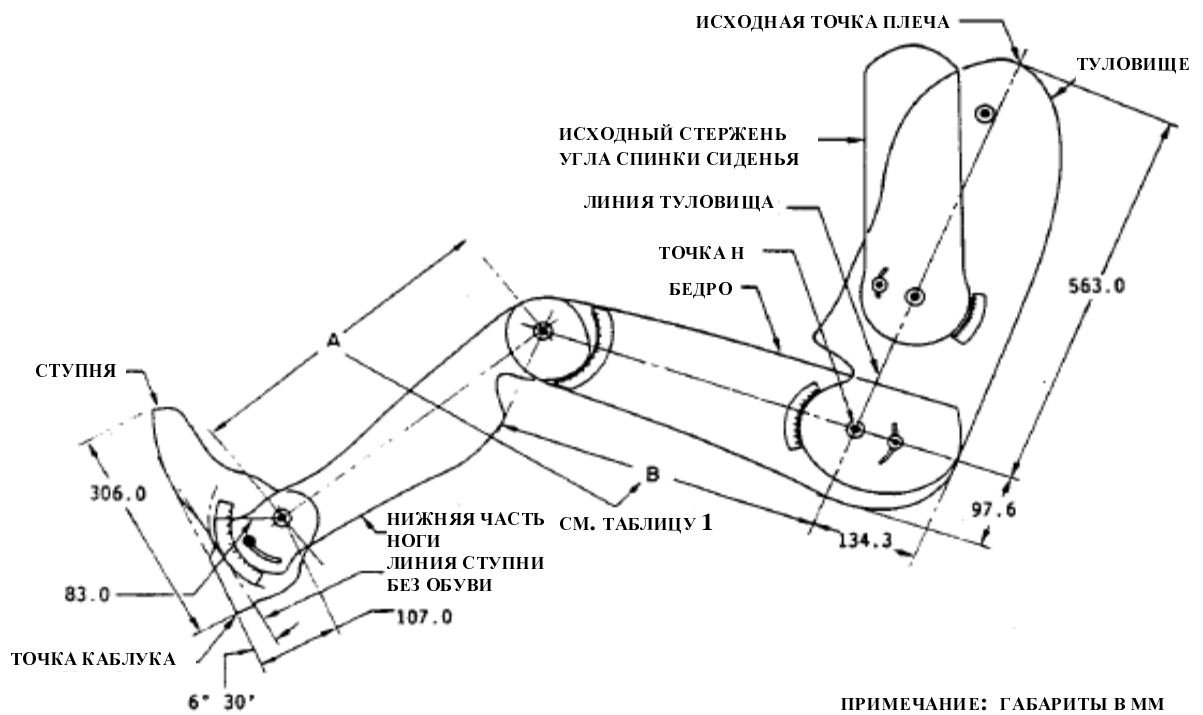
СПЕЦИФИКАЦИЯ

-  Прилегающая конструкция (при наличии)
-  Зона, в которой должен находиться весь профиль поверхности раздела крюка лямки страховочного фала

Чертеж 3: Габариты соединителя верхнего страховочного троса ISOFIX (типа крюк)

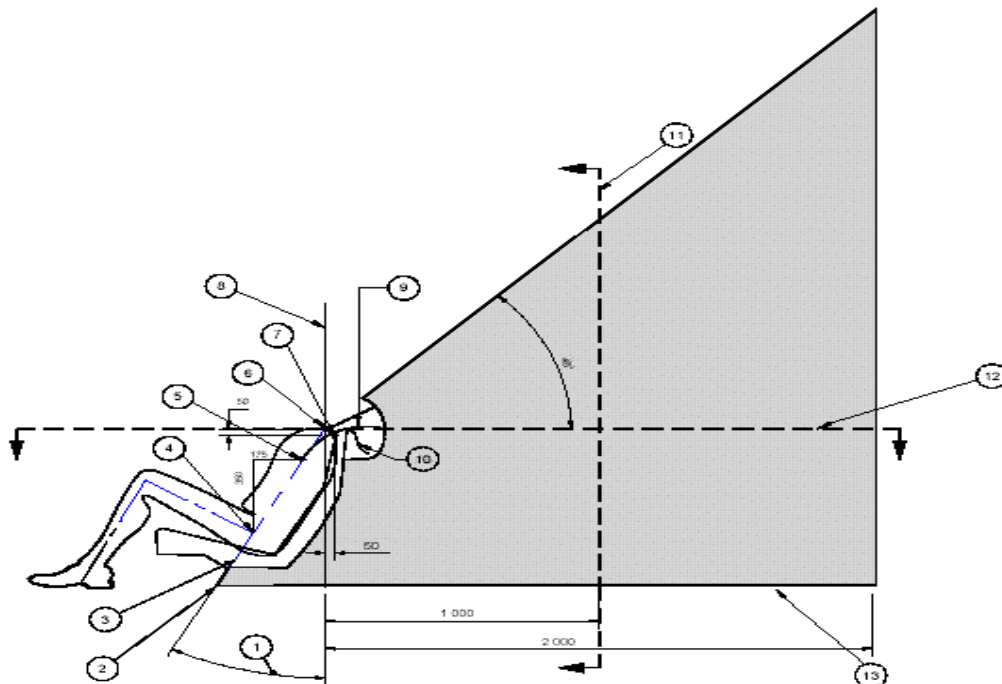


Чертеж 4: Расстояние между двумя зонами нижних креплений



Чертеж 5: Двухгабаритный трафарет

Габариты в мм



Спецификация

- 1 Задний угол
- 2 Пересечение исходной плоскости, в которой проходит линия туловища, с плоскостью пола
- 3 Исходная плоскость, в которой проходит линия туловища
- 4 Точка Н
- 5 Точка V
- 6 Точка R
- 7 Точка W
- 8 Вертикальная продольная плоскость
- 9 Длина ляжки в вытянутом положении от точки V: 250 мм
- 10 Длина ляжки в вытянутом положении от точки W: 200 мм
- 11 Поперечное сечение плоскости М
- 12 Поперечное сечение плоскости R
- 13 Линия, соответствующая конкретной поверхности пола транспортного средства в предписанной зоне

ПРИМЕЧАНИЕ 1 Часть крепления верхнего страховочного троса, предназначенная для соединения с крюком верхнего страховочного фала, который должен находиться в заштрихованной зоне.

ПРИМЕЧАНИЕ 2 Точка R: Исходная точка плеча.

ПРИМЕЧАНИЕ 3 Точка V: Исходная точка V, находящаяся на высоте 350 мм над точкой Н в вертикальной плоскости и на расстоянии 175 мм позади точки Н в горизонтальной плоскости.

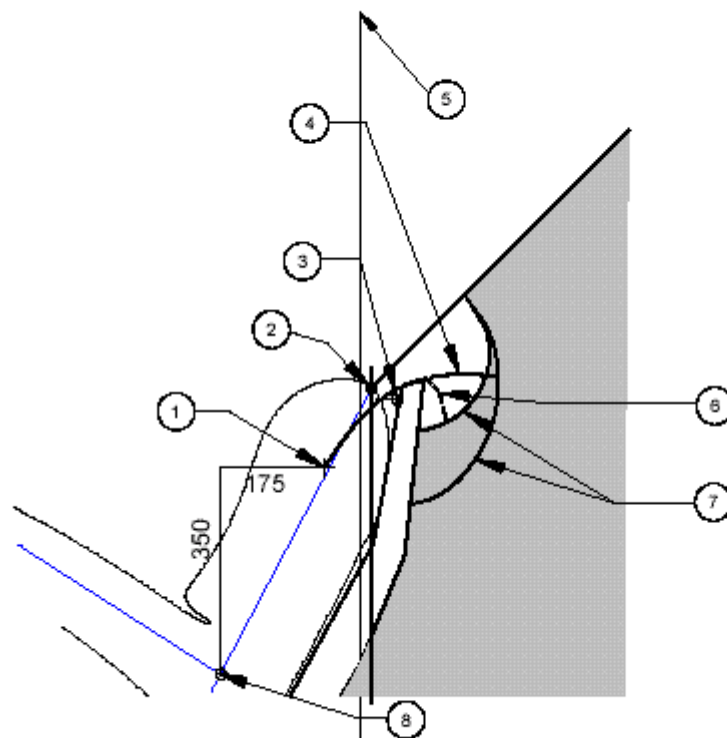
ПРИМЕЧАНИЕ 4 Точка W: Исходная точка W, находящаяся на 50 мм ниже точки R в вертикальной плоскости и на расстоянии 50 мм позади точки R в горизонтальной плоскости.

ПРИМЕЧАНИЕ 5 Плоскость M: Исходная плоскость M, проходящая на расстоянии 1 000 мм позади точки R.

ПРИМЕЧАНИЕ 6 Наиболее выдвинутые вперед поверхности зоны образуются посредством разворачивания обеих линий натяжения по всей их длине в передней части зоны. Длина линий натяжения является минимальной скорректированной длиной обычных лямок верхнего страховочного троса, вытягиваемого либо из верхней части ДУС (точка W), либо из нижней части спинки ДУС (точка V).

Чертеж 6: Местонахождение крепления верхнего страховочного троса ISOFIX,
зона ISOFIX - Вид сбоку

Габариты в мм



Спецификация

- 1 Точка V
- 2 Точка R
- 3 Точка W
- 4 Длина лямки в вытянутом положении от точки V: 250 мм
- 5 Вертикальная продольная плоскость
- 6 Длина лямки в вытянутом положении от точки W: 200 мм
- 7 Дуги, образуемые длиной вытянутых лямок
- 8 Точка Н

ПРИМЕЧАНИЕ 1 Часть крепления верхнего страховочного троса, предназначенная для соединения с крюком верхнего страховочного фала, который должен находиться в заштрихованной зоне.

ПРИМЕЧАНИЕ 2 Точка R: Исходная точка плеча.

ПРИМЕЧАНИЕ 3 Точка V: Исходная точка V, находящаяся на высоте 350 мм над точкой Н в вертикальной плоскости и на расстоянии 175 мм позади точки Н в горизонтальной плоскости.

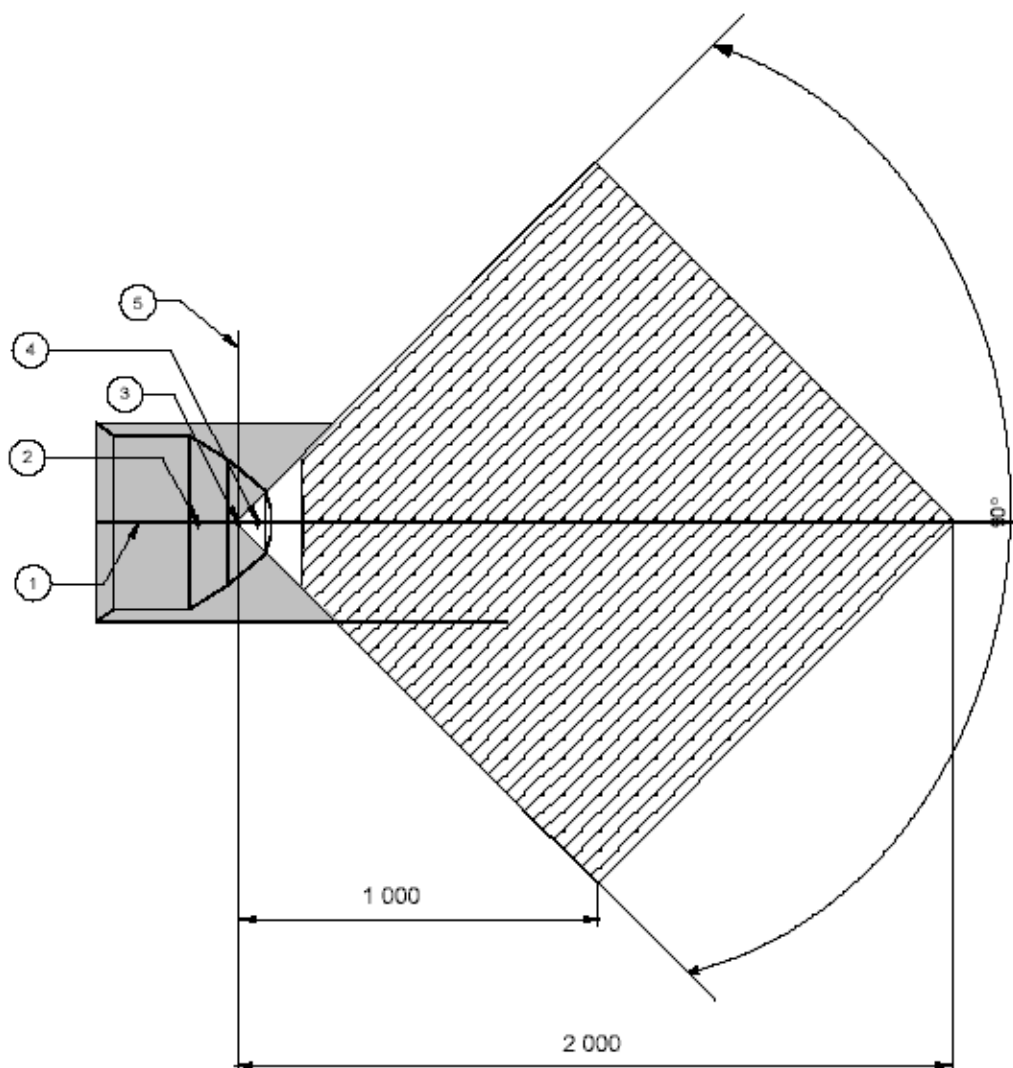
ПРИМЕЧАНИЕ 4 Точка W: Исходная точка W, находящаяся на 50 мм ниже точки R в вертикальной плоскости и на расстоянии 50 мм позади точки R в горизонтальной плоскости.

ПРИМЕЧАНИЕ 5 Плоскость M: Исходная плоскость M, проходящая на расстоянии 1 000 мм позади точки R.

ПРИМЕЧАНИЕ 6 Наиболее выдвинутые вперед поверхности зоны образуются посредством разворачивания обеих линий натяжения по всей их длине в передней части зоны. Длина линий натяжения является минимальной скорректированной длиной обычных лямок верхнего страховочного троса, вытягиваемого либо из верхней части ДЧС (точки W), либо из нижней части спинки ДЧС (точка V).

Чертеж 7: Местонахождение крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, зона ISOFIX - Увеличенное боковое изображение зоны вытянутой лямки

Габариты в мм



Спецификация

- 1 Средняя плоскость
- 2 Точка V
- 3 Точка R
- 4 Точка W
- 5 Вертикальная продольная плоскость

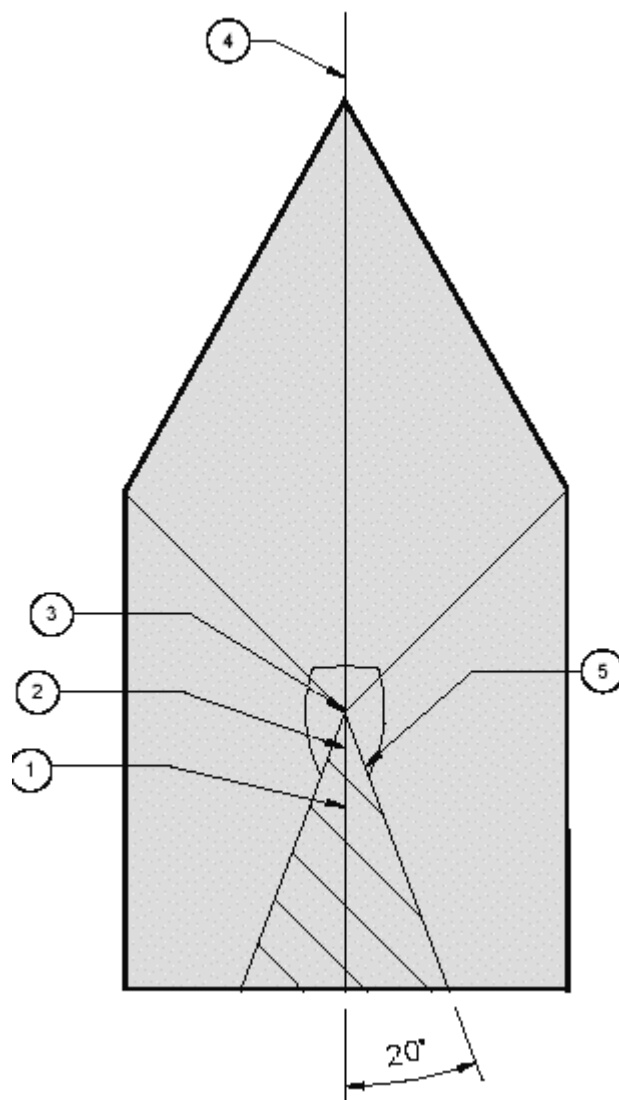
ПРИМЕЧАНИЕ 1 Часть крепления верхнего страховочного троса, предназначенная для соединения с крюком верхнего страховочного троса, который должен находиться в заштрихованной зоне.

ПРИМЕЧАНИЕ 2 Точка R: Исходная точка плеча.

ПРИМЕЧАНИЕ 3 Точка V: Исходная точка V, находящаяся на высоте 350 мм над точкой H в вертикальной плоскости и на расстоянии 175 мм позади точки H в горизонтальной плоскости.

ПРИМЕЧАНИЕ 4 Точка W: Исходная точка W, находящаяся на 50 мм ниже точки R в вертикальной плоскости и на расстоянии 50 мм позади точки R в горизонтальной плоскости.

Чертеж 8: Местонахождение крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, зона ISOFIX - Вид сверху (продольное сечение плоскости R)



Спецификация

- 1 Точка V
- 2 Точка W
- 3 Точка R
- 4 Средняя плоскость
- 5 Вид зоны вдоль исходной плоскости туловища

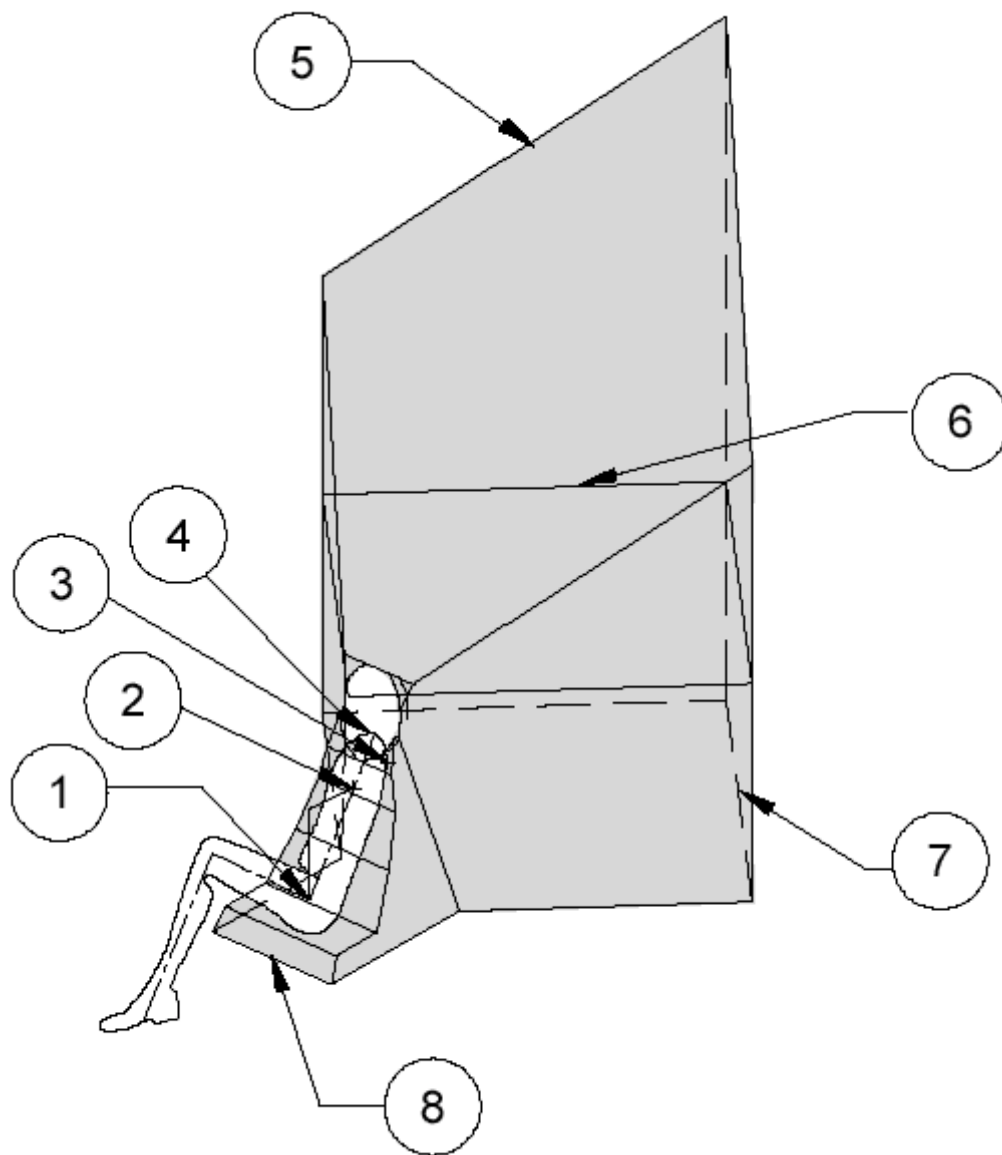
ПРИМЕЧАНИЕ 1 Часть крепления верхнего страховочного троса, предназначенная для соединения с крюком верхнего страховочного троса, который должен находиться в заштрихованной зоне.

ПРИМЕЧАНИЕ 2 Точка R: Исходная точка плеча.

ПРИМЕЧАНИЕ 3 Точка V: Исходная точка V, находящаяся на высоте 350 мм над точкой H в вертикальной плоскости и на расстоянии 175 мм позади точки H в горизонтальной плоскости.

ПРИМЕЧАНИЕ 4 Точка W: Исходная точка W, находящаяся на 50 мм ниже точки R в вертикальной плоскости и на расстоянии 50 мм позади точки R в горизонтальной плоскости.

Чертеж 9: Местонахождение крепления верхнего страховочного троса ISOFIX,
зона ISOFIX - Вид спереди



Спецификация

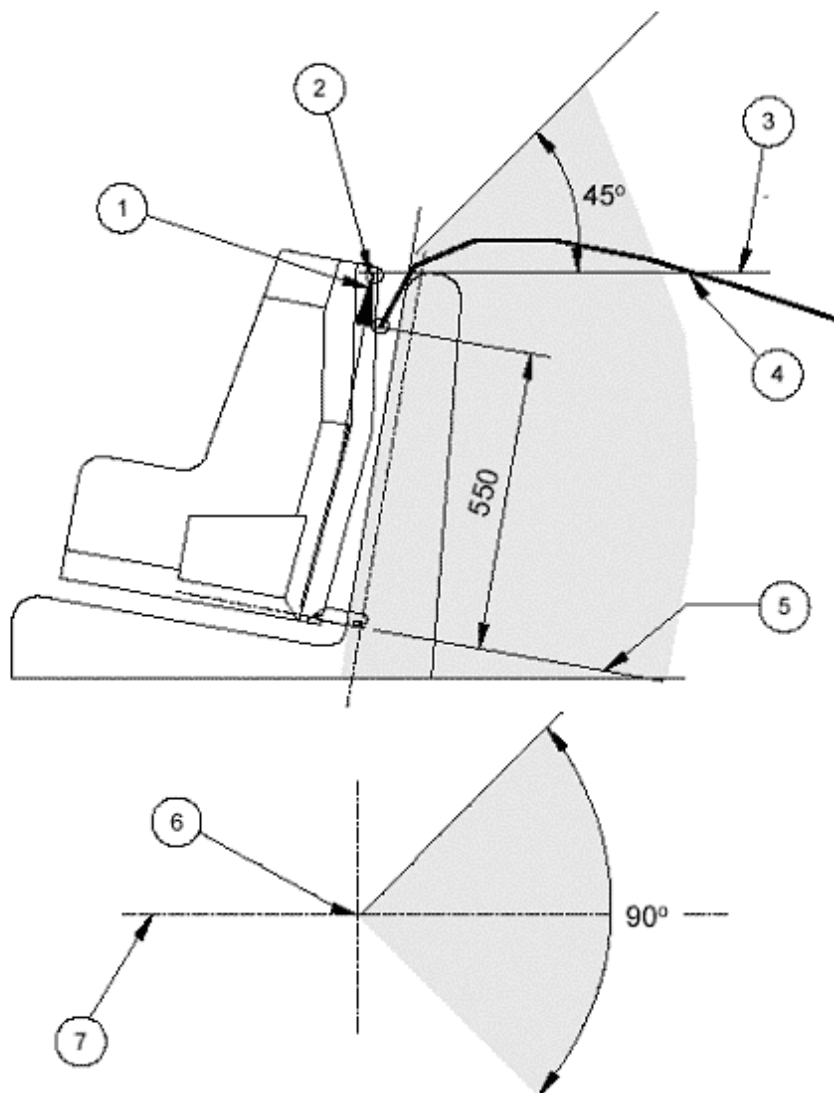
- 1 Точка H
- 2 Точка V
- 3 Точка W
- 4 Точка R
- 5 Сорокапятиградусная плоскость
- 6 Продольное сечение плоскости R
- 7 Поверхность пола
- 8 Передний край зоны

ПРИМЕЧАНИЕ 1 Часть крепления верхнего страховочного троса, предназначенная для соединения с крюком верхнего страховочного троса, который должен находиться в заштрихованной зоне.

ПРИМЕЧАНИЕ 2 Точка R: Исходная точка плеча.

Чертеж 10: Местонахождение крепления верхнего страховочного троса ISOFIX, зона ISOFIX - Трехгабаритное схематическое изображение

Габариты в миллиметрах



Спецификация

- 1 Исходный вертикальный шуп ФПДУУ
- 2 Исходная линия верхнего страховочного фала
- 3 Горизонтальная линия
- 4 Длина вытянутого страховочного фала от фиксирующего приспособления: 200 - 2 000 мм
- 5 Исходная горизонтальная плоскость ФПДУУ
- 6 Исходная точка страховочного троса
- 7 Осевая линия ФПДУУ

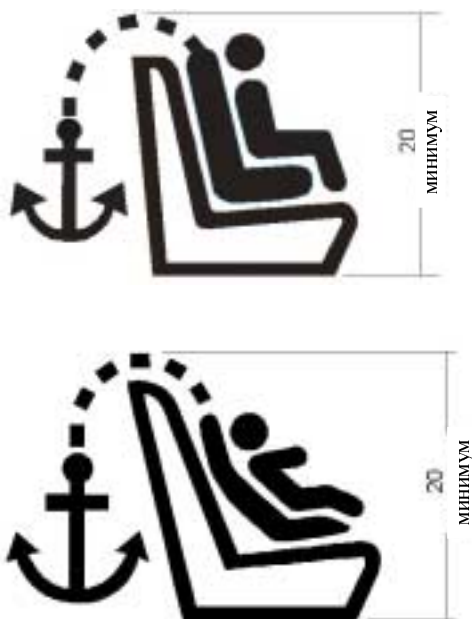
Чертеж 11: Альтернативный метод размещения крепления верхнего страховочного троса с использованием фиксирующего приспособления детского удерживающего устройства ISOFIX, зона ISOFIX - Вид сбоку и вид сверху



Примечания:

1. Рисунок выполнен без соблюдения масштаба.
2. Обозначение может быть приведено в виде зеркального отражения.
3. Цвет обозначения определяется по усмотрению завода-изготовителя.

Чертеж 12: Обозначение нижнего крепления ISOFIX



Примечания:

1. Габариты в мм.
2. Рисунок выполнен без соблюдения масштаба.
3. Обозначение должно быть четко выделено при помощи либо контрастных цветов, либо надлежащего рельефа, если оно отлито или выполнено в виде выпуклого изображения.

Чертеж 13: Обозначение, используемое для определения местонахождения крепления верхнего страховочного троса, закрываемого крышкой"
