

СОГЛАШЕНИЕ

о принятии единообразных условий официального утверждения
и о взаимном признании официального утверждения предметов
оборудования и частей механических транспортных средств,

заключенное в Женеве 20 марта 1958 года

Добавление 13: Правила № 14

Пересмотр 2

Включает:

Поправки серии 01 - Дата вступления в силу: 28 апреля 1976 года
Поправки серии 02 - Дата вступления в силу: 22 ноября 1984 года
Поправки серии 03 - Дата вступления в силу: 29 января 1992 года
Исправление 1 к поправкам серии 03, указанное в уведомлении
депозитария С.Н.232.1992.TREATIES-32 от 11 сентября 1992 года
Исправление 2 к поправкам серии 02, указанное в уведомлении
депозитария С.Н.232.1992.TREATIES-32 от 11 сентября 1992 года

ЕДИНОБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ
РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ



ОГРАНИЧАНИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Правила № 14

**ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ
РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАВИЛА

Стр.

| | |
|--|----|
| 1. Область применения | 2 |
| 2. Определения | 2 |
| 3. Заявка на официальное утверждение | 4 |
| 4. Официальное утверждение | 5 |
| 5. Спецификации | 6 |
| 6. Испытания | 13 |
| 7. Обследование после испытаний | 17 |
| 8. Изменение типа транспортного средства и распространение официального утверждения | 17 |
| 9. Соответствие производства | 18 |
| 10. Санкции, налагаемые за несоответствие производства | 18 |
| 11. Инструкции по эксплуатации | 19 |
| 12. Окончательное прекращение производства | 19 |
| 13. Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов | 19 |
| 14. Переходные положения | 19 |

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: Сообщение, касающееся официального утверждения, распространения
официального утверждения, отказа в официальном утверждении,
отмены официального утверждения или окончательного прекращения
производства типа транспортного средства в отношении
приспособлений для крепления ремней безопасности на основании
Правил № 14

Приложение 2: Схемы знака официального утверждения

Приложение 3: Расположение точек эффективного крепления

Приложение 4: Процедура определения точки "Н" и фактического угла наклона
туловища сидящего в автомобиле водителя или пассажира

Добавление 1: Описание объемного механизма определения точки "Н"

Добавление 2: Трехмерная система координат

Добавление 3: Исходные данные, касающиеся мест для сидения

Приложение 5: Натяжное устройство

Приложение 6: Минимальное число точек крепления и расположение нижних
креплений

Правила № 14

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ
РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила применяются к приспособлениям для крепления ремней безопасности, предназначенных для взрослых пассажиров, занимающих расположенные в направлении движения сиденья транспортных средств категорий M и N ^{1/}.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В соответствии с настоящими Правилами

- 2.1 под "официальным утверждением транспортного средства" подразумевается официальное утверждение типа транспортного средства, оборудованного приспособлениями для крепления данных типов ремней безопасности;
- 2.2 под типом "транспортного средства" подразумеваются механические транспортные средства, не имеющие между собой существенных различий, касающихся в частности: размеров, формы и материалов тех элементов конструкции кузова транспортного средства или каркаса сиденья, на которых установлены приспособления для крепления ремней;
- 2.3 под "приспособлениями для крепления ремней" подразумеваются элементы конструкции кузова транспортного средства или каркаса сиденья или любые другие элементы транспортного средства, к которым крепятся ремни;
- 2.4 под "точкой эффективного крепления ремня" подразумевается точка, используемая для определения обычным способом, как указано в пункте 5.4, угла, который образует каждый элемент привязного ремня безопасности по отношению к пользователю, т.е. та точка, к которой необходимо было бы прикрепить лямку, чтобы обеспечить такое расположение ремня, которое он имеет в рабочем положении, и которое может совпадать, а может и не совпадать, с точкой фактического крепления ремня в зависимости от конфигурации жестких элементов ремня безопасности в месте его присоединения к приспособлению для крепления;
- 2.4.1 например, в случае:

^{1/} Определения содержатся в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3, приложение 7 к документу TRANS/SC.1/WP.29/78/Amend.3).

- 2.4.1.1 если ремень безопасности имеет жесткий элемент, который присоединяется к приспособлению для крепления в нижней точке либо жестко, либо с помощью шарнира, точкой эффективного крепления ремня для всех регулируемых положений сиденья является точка, в которой лямка крепится к этому жесткому элементу;
- 2.4.1.2 если имеется направляющий кронштейн, прикрепленный к кузову транспортного средства или к каркасу сиденья, точкой эффективного крепления ремня считается средняя точка направляющего устройства в том месте, где лямка выходит из него со стороны пользователя;
- 2.4.1.3 если при отсутствии направляющего устройства для лямки ремень проходит от пользователя непосредственно ко втягивающему устройству, прикрепленному к кузову транспортного средства или к каркасу сиденья, точкой эффективного крепления ремня считается пересечение оси катушки, на которую наматывается лямка, с плоскостью, проходящей через центральную линию лямки на катушке;
- 2.5 под "полом" подразумевается нижняя часть кузова транспортного средства, связывающая его боковые стенки. В этом смысле в понятие "пол" включаются ребра жесткости, штампованные профили и другие возможные силовые элементы, даже если они находятся под полом, например, такие, как лонжероны и траверсы;
- 2.6 под "сиденьем" подразумевается конструкция, включая обивку, являющуюся или не являющуюся частью кузова транспортного средства и предназначенная для посадки взрослого человека. В этот термин включаются как отдельное сиденье, так и часть многоместного сиденья, предназначенная для посадки одного человека;
- 2.6.1 под "передним сиденьем для пассажира" подразумевается любое сиденье, "выступающая точка H" которого находится на вертикальной поперечной плоскости, проходящей через точку R сиденья водителя, или перед ней;
- 2.7 под "группой сидений" подразумеваются сиденья либо нераздельные, либо раздельные, но расположенные рядом (т.е. таким образом, чтобы передние крепления одного сиденья находились на одном уровне или впереди задних креплений другого сиденья и на одном уровне или позади передних креплений этого другого сиденья) и предназначенные для посадки одного или более взрослых человек;
- 2.8 под "многоместным нераздельным сиденьем" подразумевается полная конструкция, включая обивку, предназначенная для посадки двух или более взрослых человек;
- 2.9 под "откидным сиденьем" подразумевается дополнительное сиденье, которое предназначено для нерегулярного использования и, как правило, находится в сложенном состоянии;
- 2.10 под "типом сиденья" подразумевается категория сидений, не имеющих между собой существенных различий, касающихся:
- 2.10.1 формы и размеров конструкции сиденья и материалов, из которых оно изготовлено,

- 2.10.2 типа и размеров системы регулировки и всех систем блокировки;
- 2.10.3 типа и размеров приспособлений для крепления ремней на сиденье, крепления сиденья и соответствующих частей конструкции транспортного средства;
- 2.11 под "креплением сиденья" подразумевается система крепления каркаса сиденья к кузову транспортного средства, включая соответствующие элементы конструкции кузова транспортного средства;
- 2.12 под "системой регулирования" подразумевается устройство, при помощи которого сиденье или его части могут устанавливаться в положения, соответствующие пропорциям сидящего человека; в частности, это устройство может обеспечить возможность:
- 2.12.1 продольного перемещения,
- 2.12.2 вертикального перемещения,
- 2.12.3 углового перемещения;
- 2.13 под "системой перемещения" подразумевается приспособление, позволяющее перемещать или поворачивать сиденье без установки самого сиденья или его частей в промежуточное неподвижное положение, с целью облегчения доступа к пространству, расположенному за данным сиденьем;
- 2.14 под "системой блокировки" подразумевается приспособление, обеспечивающее удержание сиденья и его частей в любом рабочем положении и имеющее механизмы блокировки спинки по отношению к сиденью и сиденья по отношению к транспортному средству.

3. ЗАЯВКА НА ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ

- 3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении приспособлений для крепления ремня представляется заводом-изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем.
- 3.2 К каждой заявке должны быть приложены перечисленные ниже документы в трех экземплярах и следующие указания:
- 3.2.1 чертежи, дающие общий вид конструкции кузова транспортного средства в соответствующем масштабе с указанием мест расположения эффективных точек крепления ремня (в случае необходимости) и подробные чертежи приспособлений для крепления и схемы расположения точек крепления;
- 3.2.2 сведения о материалах, от которых может зависеть прочность приспособлений для крепления ремня;
- 3.2.3 техническое описание приспособлений для крепления ремня.
- 3.2.4 Если приспособления для крепления ремней крепятся к каркасу сиденья:

- 3.2.4.1 подробное описание типа транспортного средства в отношении конструкции сидений, их креплений и систем их регулирования и фиксирования;
- 3.2.4.2 достаточно подробные и в соответствующем масштабе чертежи сидений, их креплений к транспортному средству и систем их регулирования и фиксирования.
- 3.3 Технической службе, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения, должны быть представлены, по усмотрению завода-изготовителя, либо транспортное средство типа, подлежащего официальному утверждению, либо такие его части, которые эта служба считает существенными с точки зрения испытаний приспособлений для крепления ремня.

4. ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ

- 4.1 Если транспортное средство, представленное на официальное утверждение в соответствии с настоящими Правилами, удовлетворяет предписаниям пунктов 5 и 6 настоящих Правил, то оно считается официально утвержденным.
- 4.2 Каждому официально утвержденному типу транспортного средства присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 03) означают серию поправок, включающих последние значительные технические изменения, внесенные в Правила к моменту официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер другому типу транспортного средства, определение которого приведено выше в пункте 2.2.
- 4.3 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении, распространении официального утверждения, об отказе в официальном утверждении, об отмене официального утверждения или об окончательном прекращении производства, типа транспортного средства на основании настоящих Правил посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.
- 4.4 На каждом транспортном средстве, соответствующем типу транспортного средства, официально утвержденному на основании настоящих Правил, должен проставляться на видном и легкодоступном месте, указанном в регистрационной карточке официального утверждения, состоящий из:
- 4.4.1 круга, в котором проставлена буква "Е", за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение 2/;

2/ 1 - Германия, 2 - Франция, 3 - Италия, 4 - Нидерланды, 5 - Швеция, 6 - Бельгия, 7 - Венгрия, 8 - Чешская и Словацкая Федеративная Республика, 9 - Испания, 10 - Югославия, 11 - Соединенное Королевство, 12 - Австрия, 13 - Люксембург, 14 - Швейцария, 15 - (свободен), 16 - Норвегия, 17 - Финляндия, 18 - Дания, 19 - Румыния, 20 - Польша, 21 - Португалия и 22 - Российская Федерация; следующие порядковые номера будут присваиваться другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств или в порядке их присоединения к этому Соглашению; присвоенные им таким образом номера будут сообщены Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

- 4.4.2 номера настоящих Правил, расположенного справа от круга, упомянутого в пункте 4.4.1.
- 4.5 Если транспортное средство соответствует типу транспортного средства, официально утвержденному на основании других приложенных к Соглашению правил в той же стране, которая предоставила официальное утверждение на основании настоящих Правил, то обозначение, предусмотренное в пункте 4.4.1, не следует повторять; в этом случае дополнительные номера и обозначения всех правил, в отношении которых предоставлено официальное утверждение в стране, предоставившей официальное утверждение на основании настоящих Правил, должны быть расположены вертикальными колонками справа от обозначения, предусмотренного в пункте 4.4.1.
- 4.6 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.
- 4.7 Знак официального утверждения помещается рядом с прикрепляемой заводом-изготовителем табличкой, на которой приведены характеристики транспортного средства, или наносится на эту табличку.
- 4.8 В приложении 2 к настоящим Правилам изображены в качестве примера знаки официального утверждения.
5. СПЕЦИФИКАЦИИ
- 5.1 Определения (см. приложение 3)
- 5.1.1 Точка H является исходной точкой, определенной в пункте 2.3 приложения 4 к настоящим Правилам. Эта точка определяется согласно процедуре, указанной в упомянутом приложении.
- 5.1.1.1 Точка H' является исходной точкой, которая соответствует точке H в пункте 5.1.1 и которая определяется для всех нормальных рабочих положений сиденья.
- 5.1.1.2 Точка R является исходной точкой сиденья, определенной в пункте 2.4 приложения 4 к настоящим Правилам.
- 5.1.2 Определение трехмерной системы координат содержится в добавлении 2 приложения 4 к настоящим Правилам.
- 5.1.3 Точки L₁ и L₂ представляют собой нижние точки эффективного крепления.
- 5.1.4 Точка C является точкой, расположенной по вертикали от точки R на расстоянии 450 мм. Однако если расстояние S, определенное в пункте 5.1.6, не превышает 280 мм и если завод-изготовитель использует другую возможную формулу BR = 260 мм + 0,8 S, приведенную в пункте 5.4.3.3, то расстояние по вертикали между C и R должно составлять 500 мм.
- 5.1.5 Углы α₁ и α₂ представляют собой соответственно углы, образованные горизонтальной плоскостью и плоскостями, перпендикулярными среднему продольному сечению транспортного средства и проходящими через точку H₁ и точки L₁ и L₂.

5.1.6 S - расстояние в миллиметрах от верхней точки эффективного крепления ремня до исходной плоскости Р, параллельной среднему продольному сечению транспортного средства и определяемой следующим образом:

5.1.6.1 Если сидячее положение точно определяется формой сиденья, плоскость Р представляет собой среднее сечение этого сиденья.

5.1.6.2 При отсутствии точного определения этого положения:

5.1.6.2.1 плоскостью Р для сиденья водителя является плоскость, параллельная среднему продольному сечению транспортного средства и проходящая вертикально через центр рулевого колеса в его среднем положении, в случае если оно регулируется;

5.1.6.2.2 плоскостью Р для пассажира, расположенного впереди на боковом сидячем месте, является плоскость, симметричная той, которая определена для водителя;

5.1.6.2.3 плоскость Р для бокового сидячего места на заднем сиденье устанавливается заводом-изготовителем при условии соблюдения следующих пределов для расстояния А между средним продольным сечением транспортного средства и плоскостью Р:

А - равно или превышает 200 мм, если нераздельное сиденье рассчитано только на двух пассажиров;

А - равно или превышает 300 мм, если нераздельное сиденье рассчитано более чем на двух пассажиров.

5.2 Общие спецификации

5.2.1 Приспособления для крепления ремней безопасности должны быть спроектированы, сконструированы и расположены таким образом:

5.2.1.1 чтобы они допускали установку соответствующего ремня безопасности. Приспособления для крепления, относящиеся к передним боковым сиденьям, должны обеспечивать возможность использования ремней безопасности, оснащенных втягивающим устройством с направляющим кронштейном с учетом, в частности, прочностных характеристик этих приспособлений для крепления, если только завод-изготовитель не поставляет транспортное средство, оснащенное другими типами ремней безопасности со втягивающими устройствами. Если приспособления для крепления рассчитаны лишь на определенные типы ремней безопасности, то эти типы должны быть указаны в карточке, упомянутой выше в пункте 4.3;

5.2.1.2 чтобы они уменьшали до минимума возможность выскальзывания ремня при его правильном использовании;

5.2.1.3 чтобы снизить до минимума опасность повреждения лямки в результате контакта с острыми жесткими частями транспортного средства или каркаса сиденья;

- 5.2.1.4 чтобы в нормальных условиях использования транспортное средство удовлетворило требованиям настоящих Правил.
- 5.2.1.5 В отношении приспособлений для крепления, которые занимают различные положения для облегчения посадки в транспортное средство и для удерживания находящихся в нем лиц, положения настоящих правил применяются к приспособлениям для крепления при эффективном удерживающем положении.
- 5.3 Минимальное предусматриваемое число точек крепления ремня
- 5.3.1 Любое транспортное средство категорий M и N (за исключением транспортных средств категории M₂ весом более 3,5 т и категории M₃, имеющих специальные места, предназначенные для стоящих пассажиров) должно быть оборудовано креплениями для ремней безопасности, отвечающими предписаниям настоящих Правил.
- 5.3.2 Минимальное число точек крепления ремня безопасности для каждого места для сидения, расположенного по направлению движения, должно соответствовать указанному в приложении 6.
- 5.3.3 Однако для не относящихся к передним боковых местам для сидения транспортных средств категорий M₁, обозначенных в приложении 6 знаком Ø, допускается крепление ремня в двух нижних точках, если между сиденьем и ближайшей боковой стенкой транспортного средства имеется проход, обеспечивающий пассажирам доступ в другие части транспортного средства.
- Пространство между сиденьем и боковой стенкой считается проходом, если при всех закрытых дверях расстояние от этой стенки до вертикальной продольной плоскости, проходящей через центральную линию соответствующего сиденья, измеренное относительно точки R перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства, составляет более 500 мм.
- 5.3.4 Для передних центральных мест для сидения, показанных в приложении 6 и обозначенных знаком *, считается достаточным наличие двух нижних точек крепления, если лобовое стекло находится за пределами исходной зоны, определенной в приложении 1 к Правилам № 21; если оно находится в пределах исходной зоны, то необходимы три крепления.
- Что касается точек крепления ремней безопасности, то лобовое стекло рассматривается как часть этой исходной зоны в том случае, если оно может войти в статическое соприкосновение с испытательным устройством, в соответствии с методикой, изложенной в приложении 1 к Правилам № 21.
- 5.3.5 В случае всех мест для сидения, показанных в приложении 6 и обозначенных знаком #, каждое незащищенное место для сидения, определенное в пункте 5.3.6., должно быть оборудовано креплениями в двух нижних точках.

5.3.6 Под "незащищенным местом для сидения" подразумевается место, не имеющее перед собой "защитного экрана" в пространстве:

между двумя горизонтальными плоскостями, одна из которых проходит через точку Н, а другая расположена на расстоянии 400 мм над ней;

между двумя вертикальными продольными плоскостями, расположенными симметрично по отношению к точке Н на расстоянии 400 мм друг от друга;

за вертикальной поперечной плоскостью, расположенной на расстоянии 1,3 м от точки Н.

При применении настоящего предписания под "защитным экраном" подразумевается сплошная поверхность достаточной прочности, в которой не имеется ни одного отверстия, через которое могла бы пройти геометрическая проекция сферы диаметром 165 мм, если ее спроектировать на эту поверхность в горизонтальном продольном направлении по линии, проходящей через какую-либо точку пространства, определенного выше, и центр данной сферы.

Сиденье считается "незащищенным местом для сиденья", если площадь защитных экранов в пределах определенного выше пространства в целом составляет менее 800 см².

5.3.7 Для всех откидных сидений, а также для всех сидений любого транспортного средства, не указанных в пунктах 5.3.1-5.3.5., наличие каких-либо креплений для ремней безопасности не требуется. Однако если в транспортном средстве на таких сиденьях имеются крепления для ремней безопасности, то они должны отвечать предписаниям настоящих Правил. В этом случае достаточно наличия двух нижних приспособлений для крепления.

5.4 Расположение приспособлений для крепления ремня (см. рис.1 приложения 3)

5.4.1 Общие положения

5.4.1.1 Все приспособления для крепления одного и того же ремня могут располагаться либо на кузове транспортного средства, либо на каркасе сиденья, либо на любой другой части транспортного средства или же распределяться между этими местами.

5.4.1.2 Одно и то же приспособление для крепления может использоваться для прикрепления концов двух смежных ремней безопасности при условии соответствия требованиям испытаний.

5.4.2 Положение нижних точек эффективного крепления ремня

5.4.2.1 Передние сиденья транспортных средств категории M₁

В случае автотранспортных средств категории M₁ угол α_1 (со стороны, противоположной пряжке) должен быть в пределах 30-80°, а угол α_2 (со стороны пряжки) - в пределах 45-80°. Оба требования в отношении величины угла должны соблюдаться при всех нормальных положениях перемещения передних сидений. Если по крайней мере один из углов α_1 и α_2 является постоянным (например, крепление установлено на сиденье) при всех нормальных положениях использования, то этот угол должен быть равен $60 \pm 10^\circ$. В случае сидений, которые регулируются при помощи устройства, определенного в пункте 2.12, и угол спинки которых составляет менее 20° (см. рис. 1 приложения 3), угол α_1 может быть меньше установленной выше минимальной величины (30°), при условии, что он будет составлять не менее 20° при любом нормальном положении использования.

5.4.2.2 Задние сиденья транспортных средств категории M₁

В случае автотранспортных средств категории M₁ для всех задних сидений углы α_1 и α_2 должны быть в пределах 30-80°. В случае регулируемых задних сидений вышеупомянутые величины углов должны соблюдаться при всех нормальных положениях перемещения.

5.4.2.3 Передние сиденья транспортных средств, не относящихся к категории M₁

В случае автотранспортных средств, не входящих в категорию M₁, углы α_1 и α_2 должны быть в пределах 30-80° при всех нормальных положениях перемещения передних сидений. Если в случае передних сидений транспортных средств с максимальной массой 3,5 т по крайней мере один из углов α_1 и α_2 является постоянным (например, крепление установлено на сиденье) при всех нормальных положениях использования, то его величина должна составлять $60 \pm 10^\circ$.

5.4.2.4. Задние сиденья и специальные передние или задние сиденья транспортных средств, не относящихся к категории M₁

Для транспортных средств, не относящихся к категории M₁, в случае:

многоместных нераздельных сидений;

регулируемых сидений (передних и задних), которые оснащены устройством регулировки, определенным в пункте 2.12, и угол спинки которых составляет менее 20° (см. рис. 1 приложения 3); и

прочих задних сидений

углы α_1 и α_2 могут быть в пределах 20°-80° при любом нормальном положении использования. Если в случае передних сидений транспортных средств с максимальной массой 3,5 т по крайней мере один из углов α_1 и α_2 является постоянным (например, крепление установлено на сиденье) при всех нормальных положениях использования, то его величина должна составлять $60^\circ \pm 10^\circ$.

- 5.4.2.5 Расстояние между двумя вертикальными плоскостями, параллельными среднему продольному сечению транспортного средства, каждая из которых проходит через одну из двух нижних точек эффективного крепления (L_1 и L_2) одного и того же привязного ремня, должно быть не менее 350 мм. Среднее продольное сечение сиденья должно проходить между точками L_1 и L_2 на расстоянии не менее 120 мм от этих точек.
- 5.4.3 Положение верхних точек эффективного крепления ремня (приложение 3)
- 5.4.3.1 В случае использования направляющего элемента ремня или аналогичного приспособления, которое оказывает влияние на положение верхней точки эффективного крепления ремня, это положение определяется обычным способом по расположению крепления, когда центральная продольная линия лямки проходит через точку J_1 , положение которой последовательно определяется по точке R с помощью трех следующих отрезков:
- RZ - отрезок исходной линии туловища длиной 530 мм, измеряемый вверх от точки R;
- ZX - отрезок длиной 120 мм, перпендикулярный средней продольной плоскости транспортного средства и измеряемый от точки Z в направлении крепления;
- XJ₁ - отрезок длиной 60 мм, перпендикулярный плоскости, проходящей через отрезки RZ и ZX, и измеряемый от точки X по направлению к передней части.
- Точка J_2 расположена симметрично точке J_1 по отношению к продольной плоскости, вертикально пересекающей определенную в подпункте 5.1.2 исходную линию туловища манекена, помещенного на рассматриваемом сиденье.
- Если для обеспечения доступа к передним и задним сиденьям используется двусторчатая дверная конструкция, а верхняя точка крепления находится на стойке "B", то конструкция системы не должна препятствовать свободному входу в транспортное средство и выходу из него.
- 5.4.3.2 Верхняя точка эффективного крепления ремня должна находиться под плоскостью FN, перпендикулярной средней продольной плоскости сиденья и образующей угол в 65° с исходной линией туловища. Для заднего сиденья этот угол может быть уменьшен до 60°. Плоскость FN должна пересекать исходную ось в точке D так, чтобы DR = 315 мм + 1,8 S. Однако если S ≤ 200 мм, то DR = 675 мм.
- 5.4.3.3 Верхняя точка эффективного крепления ремня должна находиться за плоскостью FK, перпендикулярной средней продольной плоскости сиденья и пересекающей исходную линию туловища под углом 120° в точке B таким образом, что BR = 260 мм + S. Если S ≥ 280 мм, то завод-изготовитель может использовать по своему усмотрению BR = 260 мм + 0,8 S.

- 5.4.3.4 Величина S должна быть не меньше 140 мм.
- 5.4.3.5 Верхняя точка эффективного крепления ремня должна располагаться позади вертикальной плоскости, перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства и проходящей через точку R, как показано на рисунке приложения 3.
- 5.4.3.6 Верхняя точка эффективного крепления ремня должна располагаться выше горизонтальной плоскости, проходящей через точку C, определенную в пункте 5.1.4.
- 5.4.3.7 Кроме верхних точек крепления ремня, указанных в пункте 5.4.3.1, могут быть предусмотрены другие точки эффективного крепления ремня, если они отвечают следующим условиям:
- 5.4.3.7.1 Дополнительные приспособления для крепления должны соответствовать предписаниям пунктов 5.4.3.1 – 5.4.3.6.
- 5.4.3.7.2 Дополнительные приспособления для крепления могут использоваться без помощи инструментов и должны соответствовать предписаниям пунктов 5.4.3.5 и 5.4.3.6 и располагаться в одной из зон, определенных путем перемещения зоны, указанной на рис. 1 приложения 3 к настоящим Правилам, на 80 мм вверх или вниз в вертикальном направлении.
- 5.4.3.7.3 Приспособление или приспособления для крепления, предназначенные для ремней безопасности, должны соответствовать предписаниям пункта 5.4.3.6, если они располагаются позади поперечной плоскости, проходящей через исходную линию, и расположены:
- 5.4.3.7.3.1 В случае только одного приспособления для крепления – в зоне, общей для двугранных углов, ограниченных вертикальными плоскостями, которые проходят через точки J₁ и J₂, определенные в пункте 5.4.3.1, и горизонтальные сечения которых определены на рис. 2 приложения 3 к настоящим Правилам;
- 5.4.3.7.3.2 В случае двух приспособлений для крепления – в одном из соответствующих двугранных углов, определенных выше, при условии, что ни одно приспособление для крепления не располагается на расстоянии более 50 мм от точки симметрии, расположенной против другого приспособления для крепления по отношению к определенной в пункте 5.1.6 плоскости Р рассматриваемого сиденья.
- 5.5 Прочность приспособлений для крепления ремня
- 5.5.1 Каждое приспособление для крепления ремня должно выдержать испытания, предусмотренные в пунктах 6.3 и 6.4. Остаточная деформация, включая разрушение приспособления для крепления, или прилегающей поверхности, не считается неудовлетворительным результатом испытания, если требуемая нагрузка выдерживается в течение предписанного времени. При испытании должны быть соблюдены минимальные расстояния между нижними точками

эффективного крепления ремня, указанные в пункте 5.4.2.5, а также требования пункта 5.4.3.6, касающиеся верхних точек эффективного крепления ремня.

5.5.2 Необходимо предусмотреть, чтобы в транспортных средствах, на которых используются эти приспособления для крепления, системы перемещения и блокировки, позволяющие пассажирам, находящимся на любом сиденье, выйти из транспортного средства, могли приводиться в действие вручную после прекращения действия растягивающего усилия.

5.6 Размеры резьбовых отверстий приспособления для крепления

5.6.1 В приспособлении для крепления должно быть предусмотрено отверстие с резьбой 7/16'' - 20 UNF - 2B.

5.6.2 Если завод-изготовитель оборудовал транспортное средство ремнями безопасности, закрепленными во всех точках, предписанных для данного сиденья, то в этом случае эти точки крепления могут не соответствовать предписаниям пункта 5.6.1, при условии, что они будут соответствовать другим предписаниям настоящих Правил. Кроме того, предписание пункта 5.6.1 не применяется к дополнительным точкам крепления, которые отвечают требованиям, определенным в пункте 5.4.3.7.3.

5.6.3 Необходимо предусмотреть возможность отсоединения ремня безопасности от приспособления для крепления без его повреждения.

6. ИСПЫТАНИЯ

6.1 Общие положения

6.1.1 При условии применения положений пункта 6.2 и в соответствии с просьбой завода-изготовителя,

6.1.1.1 испытаниям могут подвергаться либо кузов транспортного средства, либо полностью оборудованное транспортное средство,

6.1.1.2 окна и двери могут быть установлены или не установлены и находиться в закрытом или открытом положении,

6.1.1.3 допускается установка любых обычно предусматриваемых элементов, которые увеличивают жесткость конструкции.

6.1.2 Сиденья для водителя или пассажира должны быть смонтированы и установлены в таком положении, которое техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения, считает наиболее неблагоприятным с точки зрения прочности системы. Положение сидений должно отмечаться в протоколе испытаний. Если можно регулировать угол наклона, то спинка сиденья должна быть заблокирована согласно указаниям завода-изготовителя или, если таких указаний нет, - в положении, соответствующем фактическому углу наклона сиденья, по возможности составляющему 25° для транспортных средств категорий M₁ и N₁ и 15° для транспортных средств любых других категорий.

6.2 Фиксация транспортного средства

6.2.1 Транспортное средство должно фиксироваться во время испытания таким образом, чтобы в результате фиксации не повышалась прочность приспособлений для крепления или прилегающей к ним зоны и не уменьшалась нормальная деформация кузова.

6.2.2 Фиксирующее устройство считается удовлетворительным, если оно не оказывает никакого воздействия на зону в пределах всей ширины кузова и если транспортное средство или его кузов фиксируется или закрепляется на расстоянии не менее 500 мм спереди от испытываемого приспособления для крепления и на расстоянии не менее 300 мм сзади от этого приспособления.

6.2.3 Рекомендуется устанавливать кузов на опоры, расположенные приблизительно на уровне осей колес или, когда это невозможно, на уровне точек крепления подвески.

6.2.4 Если применяется метод фиксации, отличающийся от предписанного в пунктах 6.2.1-6.2.3 настоящих Правил, то его эквивалентность должна быть доказана.

6.3 Общие предписания, касающиеся испытаний

6.3.1 Все приспособления для крепления, относящиеся к одной и той же группе сидений, должны испытываться одновременно.

6.3.2 Растигивающее усилие должно действовать вперед под углом $10^\circ \pm 5^\circ$ выше горизонтали, расположенной в плоскости, параллельной среднему продольному сечению транспортного средства.

6.3.3 Испытательная нагрузка должна прилагаться как можно более кратковременно. Приспособления для крепления должны выдерживать указанную нагрузку по крайней мере в течение 0,2 сек.

6.3.4 Схемы натяжных устройств, которые должны использоваться для испытаний, описанных ниже в пункте 6.4, представлены в приложении 5.

6.3.5 Приспособления для крепления, относящиеся к сидячим местам, для которых предусмотрены крепления вверху, должны испытываться следующим образом:

6.3.5.1 Передние боковые сидячие места:

Приспособления для крепления должны быть подвергнуты испытанию, предписанному в пункте 6.4.1, при котором усилия передаются на них с помощью устройства, воспроизводящего геометрию ремня с креплением в трех точках, оснащенного втягивающим устройством с направляющим кронштейном в верхней точке крепления. Кроме того, когда число приспособлений для крепления превышает число, предписанное в пункте 5.3, эти приспособления должны быть подвергнуты испытанию, предписанному в пункте 6.4.5, в ходе

которого к ним прилагаются усилия с помощью устройства, моделирующего геометрию ремней безопасности, предназначенных для крепления на этих приспособлениях.

- 6.3.5.1.1 Если в нижней боковой точке, в которой должно быть предусмотрено крепление, отсутствует втягивающее устройство или если втягивающее устройство установлено в верхней точке, то приспособления для крепления внизу должны также подвергаться испытанию, предписанному в пункте 6.4.3.
- 6.3.5.1.2 В упомянутом выше случае испытания, предписанные в пунктах 6.4.1 и 6.4.3 могут по требованию завода-изготовителя проводиться на двух разных конструкциях.
- 6.3.5.2 Боковые задние и любые центральные сидячие места:

Приспособления для крепления должны быть подвергнуты испытанию, предписанному в пункте 6.4.2, при котором усилия передаются на них с помощью устройства, воспроизводящего геометрию ремня с креплением в трех точках без втягивающего устройства, а также испытанию, предписанному в пункте 6.4.3, при котором усилия передаются на два нижних приспособления для крепления с помощью устройства, воспроизводящего геометрию поясного ремня. По требованию завода-изготовителя эти два испытания могут проводиться на двух разных конструкциях.
- 6.3.5.3 Если завод-изготовитель поставляет транспортное средство с ремнями безопасности, то соответствующие крепления для ремней безопасности по просьбе завода-изготовителя могут быть подвергнуты только испытанию, при котором усилия передаются на них с помощью устройства, воспроизводящего геометрию типа ремня безопасности, предназначенного для установки на этих креплениях.
- 6.3.6 Если для боковых и для центральных сидячих мест не предусмотрены приспособления для крепления ремня вверху, то приспособления для крепления внизу должны быть подвергнуты испытанию, предписанному в пункте 6.4.3, при котором усилия передаются на них с помощью устройства, воспроизводящего геометрию поясного ремня.
- 6.3.7 Если в конструкции транспортного средства предусмотрены другие устройства, которые не позволяют прикреплять лямки к приспособлениям для крепления непосредственно, без использования промежуточных роликов или подобных устройств, или которые требуют дополнительных креплений, помимо предусмотренных в пункте 5.3, то ремень или совокупность тросов, роликов и т.п., входящих в комплект ремня, должны прикрепляться к приспособлению для крепления с помощью такого устройства и подвергаться испытаниям, предписанным в соответствующих подпунктах пункта 6.4.

- 6.3.8 Допускается использование метода испытаний, который отличается от указанных в пункте 6.3 методов, однако при этом должна быть доказана его эквивалентность.
- 6.4 Специальные предписания, касающиеся испытаний
- 6.4.1 Испытание приспособлений для крепления трехточечного ремня, оснащенного втягивающим устройством в верхней точке крепления
- 6.4.1.1 К приспособлениям для крепления ремня вверху прикрепляется либо специальный направляющий кронштейн для троса или лямки, характеристики которого позволяют передавать усилие от натяжного устройства, либо направляющий кронштейн, поставляемый заводом-изготовителем.
- 6.4.1.2 К натяжному устройству (см. рис. 2 приложения 5), связанному с приспособлениями для крепления ремня, прилагается с помощью устройства, воспроизводящего геометрию части лямки ремня, расположенной выше пояса, испытательная нагрузка, равная $1\ 350 \pm 20$ даН. Для транспортных средств, не входящих в категории M_1 и N_1 , испытательная нагрузка должна составлять 675 ± 20 даН, за исключением транспортных средств категории M_3 и N_3 , для которых испытательная нагрузка должна составлять 450 ± 20 даН.
- 6.4.1.3 Одновременно растягивающее усилие, равное $1\ 350 \pm 20$ даН, прилагается к натяжному устройству (см. рис. 1 приложения 5), связанному с двумя приспособлениями для крепления внизу. Для транспортных средств, не входящих в категории M_1 и N_1 , испытательная нагрузка должна составлять 675 ± 20 даН, за исключением транспортных средств категории M_3 и N_3 , для которых испытательная нагрузка должна составлять 450 ± 20 даН.
- 6.4.2 Испытание приспособлений для крепления трехточечного ремня без втягивающего устройства или со втягивающим устройством в верхней точке крепления
- 6.4.2.1 Испытательная нагрузка $1\ 350 \pm 20$ даН прилагается к натяжному устройству (см. рис. 2 приложения 5), связанному с верхним и нижним приспособлениями для крепления одного и того же ремня, с использованием втягивающего устройства, установленного в верхней точке крепления, если такое устройство поставляется заводом-изготовителем. Для транспортных средств, не входящих в категории M_1 и N_1 , испытательная нагрузка должна составлять 675 ± 20 даН, за исключением транспортных средств категории M_3 и N_3 , для которых испытательная нагрузка должна составлять 450 ± 20 даН.
- 6.4.2.2 Одновременно к натяжному устройству (см. рис. 1 приложения 5), связанному с приспособлениями для крепления внизу, прилагается растягивающее усилие $1\ 350 \pm 20$ даН. Для транспортных средств, не входящих в категории M_1 и N_1 , испытательная нагрузка должна составлять 675 ± 20 даН, за исключением транспортных средств категории M_3 и N_3 , для которых испытательная нагрузка должна составлять 450 ± 20 даН.

6.4.3 Испытание приспособлений для крепления поясного ремня

К натяжному устройству (см. рис. 1 приложения 5), связанному с двумя приспособлениями для крепления внизу, прилагается испытательная нагрузка $2\ 225 \pm 20$ дан. Для транспортных средств, не входящих в категории M_1 и N_1 , испытательная нагрузка должна составлять $1\ 110 \pm 20$ дан, за исключением транспортных средств категории M_3 и N_3 , для которых испытательная нагрузка должна составлять 740 ± 20 дан.

6.4.4 Испытание приспособлений для крепления, которые либо все расположены на каркасе сиденья, либо распределены между кузовом и каркасом сиденья

6.4.4.1 В зависимости от случая производят испытания, указанные выше в пунктах 6.4.1, 6.4.2 и 6.4.3, прилагая при этом для каждого сиденья и для каждой группы сидений указанное ниже дополнительное усилие.

6.4.4.2 Помимо усилий, указанных в пунктах 6.4.1, 6.4.2 и 6.4.3, к центру тяжести сиденья прилагается в продольном горизонтальном направлении усилие, в 20 раз превосходящее массу сиденья в сборе.

Для транспортных средств категорий M_2 и N_2 эта нагрузка должна в 10 раз превышать массу сиденья в сборе; для категорий M_3 и N_3 она должна превышать в 6,6 раза массу сиденья в сборе.

6.4.5 Испытание на конфигурационное растяжение ремня специального типа

6.4.5.1 Испытательная нагрузка в $1\ 350 \pm 20$ дан должна прилагаться с помощью устройства, моделирующего геометрию верхней лямки или верхних лямок, к натяжному устройству (см. рис. 2 приложения 5), закрепленному на приспособлениях для крепления ремня безопасности данного типа.

6.4.5.2 Одновременно к натяжному устройству (см. рис. 3 приложения 5), закрепленному на двух нижних приспособлениях для крепления, прилагается растягивающее усилие в $1\ 350 \pm 20$ дан.

6.4.5.3 Для транспортных средств, не входящих в категории M_1 и N_1 , испытательная нагрузка должна составлять 675 ± 20 дан, за исключением транспортных средств категорий M_3 и N_3 , для которых испытательная нагрузка должна составлять 450 ± 20 дан.

7. ОБСЛЕДОВАНИЕ ПОСЛЕ ИСПЫТАНИЙ

После испытаний выявляются все повреждения приспособлений для крепления и элементов конструкции, к которым при испытаниях прилагались усилия.

8. ИЗМЕНЕНИЕ ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

8.1 Любое изменение типа транспортного средства доводится до сведения административного органа, который предоставил официальное утверждение данному типу транспортного средства. Этот орган может:

- 8.1.1 либо прийти к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительных отрицательных последствий и что в любом случае данное транспортное средство по-прежнему отвечает предписаниям;
- 8.1.2 либо потребовать нового протокола технической службы, уполномоченной проводить испытания.
- 8.2 Подтверждение официального утверждения или отказ в официальном утверждении с указанием изменений направляется Сторонам Соглашения, применяющим настоящие Правила, в соответствии с Процедурой, предусмотренной выше в пункте 4.3.
- 8.3 Компетентный орган, распространявший официальное утверждение, присваивает такому распространению соответствующий серийный номер и уведомляет об этом другие Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

9. СООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

- 9.1 Каждое транспортное средство, имеющее знак официального утверждения на основании настоящих Правил, должно соответствовать официально утвержденному типу в отношении деталей, оказывающих влияние на характеристики приспособлений для крепления ремня.
- 9.2 Для проверки соответствия, требуемого в пункте 9.1, следует провести достаточное число выборочных контрольных испытаний транспортных средств серийного производства, имеющих знак официального утверждения на основании настоящих Правил.
- 9.3 Как правило, эти проверки ограничиваются измерением размеров; однако, в случае необходимости, транспортные средства подвергаются некоторым из испытаний, описанных выше в пункте 6, по указанию технической службы, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения.

10. САНКЦИИ, НАЛАГАЕМЫЕ ЗА НЕСООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

- 10.1 Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдается требование, изложенное выше в пункте 9.1, или если приспособления для крепления не выдержали проверок, предусмотренных выше в пункте 9.
- 10.2 Если какая-либо Сторона Соглашения, применяющая настоящие Правила, отменяет предоставленное ею ранее официальное утверждение, она немедленно сообщает об этом другим Договаривающимся сторонам, применяющим настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

11. ИНСТРУКЦИИ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Компетентные органы каждого государства могут потребовать, чтобы заводы-изготовители автомобилей, которые они регистрируют, ясно указывали в инструкциях по эксплуатации транспортного средства

11.1 расположение приспособлений для крепления,

11.2 типы безопасности ремней, для которых предусмотрены крепления (см. приложение 1, пункт 5).

12. ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Если владелец официального утверждения полностью прекращает производство типа приспособлений для крепления ремней безопасности, официально утвержденного на основании настоящих Правил, он сообщает об этом компетентному органу, предоставившему официальное утверждение. По получении соответствующего сообщения этот компетентный орган уведомляет об этом другие Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

13. НАЗВАНИЯ И АДРЕСА ТЕХНИЧЕСКИХ СЛУЖБ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ ПРОВОДИТЬ ИСПЫТАНИЯ ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ОРГАНОВ

Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, сообщают Секретариату Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, а также административных органов, которые предоставляют официальное утверждение и которым следует направлять выдаваемые в других странах регистрационные карточки официального утверждения, отказа в официальном утверждении, распространения официального утверждения или отмены официального утверждения.

14. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

14.1 С момента вступления в силу настоящих Правил с поправками серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон не может отказать в предоставлении официальных утверждений на основании настоящих Правил с поправками серии 03.

14.2 С 1 июля 1992 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если утверждаемый тип транспортного средства соответствует предписаниям настоящих Правил с поправками серии 03.

14.3 С 1 июля 1997 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в признании официальных утверждений, выданных не в соответствии с поправками серии 03 к настоящим Правилам.

Приложение 1

СООБЩЕНИЕ

(Максимальный формат: А4 (210 x 297 мм)),



направленное: Название административного органа
.....
.....
.....

касающееся 2/: ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОТКАЗА В ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ
ОТМЕНЫ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА

типа транспортного средства в отношении крепления ремней безопасности
на основании правил № 14

Официальное утверждение №: ...

Распространение №: ...

1. Фабричная или торговая марка механического транспортного средства
2. Тип транспортного средства
3. Завод-изготовитель и его адрес
4. В соответствующих случаях фамилия и адрес представителя завода-изготовителя

1/ Отличительный номер страны, которая предоставила/распространила/
отказала/отменила официальное утверждение (см. положения об официальном
утверждении в настоящих Правилах).

2/ Ненужное вычеркнуть.

5. Обозначения типов ремней безопасности и втягивающих устройств, которые разрешается крепить к приспособлениям для крепления, предусмотренным на транспортном средстве:

| | | | Крепление на* | |
|---|------------------------|---|-------------------------------|-----------------|
| | | | кузове транспортного средства | каркасе сиденья |
| | | | (внешнее | |
| П | Правое сиденье | (крепления внизу (крепление вверху | (внутреннее | |
| Р | | | (справа | |
| д | Центральное сиденье | (крепления внизу (крепление вверху | (слева | |
| и | | | (внешнее | |
| е | Левое сиденье | (крепления внизу (крепление вверху | (внутреннее | |

Задание

- 1 -

* Включить в соответствующую клетку следующую(ие) букву(ы):

"A" - для ремня с тремя точками крепления;

"В" - для поясного ремня;

"S" - для ремней специального типа; в этом случае следует уточнить тип в разделе "Примечания";

"Ar", "Br" или "Sr" - для ремней, имеющих втягивающие устройства;

"Ae", "Be" или "Se" - для ремней с энергопоглощающим устройством;

"Are", "Bre" или "Sre" - для ремней, имеющих втягивающие устройства и устройства поглощения энергии, по крайней мере на одном приспособлении для крепления.

Примечания:
.....

6.3/ Описание сидений

7.3/ Описание систем регулирования, перемещения и блокирования сиденья или его частей

8.3/ Описание креплений сиденья

9. Описание ремня безопасности особого типа, требуемое в том случае, когда приспособление для крепления устанавливается на каркасе сиденья или оборудовано устройством для поглощения энергии

10. Транспортное средство представлено на официальное утверждение (дата)

11. Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения

12. Дата протокола, выданного этой службой

13. Номер протокола, выданного этой службой

14. Официальное утверждение предоставлено/в официальном утверждении отказано/официальное утверждение распространено/официальное утверждение отменено 2/

15. Место проставления на транспортном средстве знака официального утверждения

16. Место

17. Дата

18. Подпись

19. К настоящему сообщению прилагаются следующие документы, переданные административной службе, которая предоставила официальное утверждение, и предоставляемые по запросам:

- рисунки, чертежи и схемы приспособлений для крепления ремня и элементов конструкции транспортного средства;
- фотографии приспособлений для крепления ремня и элементов конструкции транспортного средства;

1/ Отличительный номер страны, которая предоставила официальное утверждение/распространила официальное утверждение/отказала в официальном утверждении/отменила официальное утверждение (см. положения об официальном утверждении в настоящих Правилах).

2/ Ненужное вычеркнуть.

- рисунки, чертежи и схемы сидений, их креплений к транспортному средству, систем регулирования и перемещения сидений и их частей и систем фиксирования 3/;
- фотографии сидений, их креплений, систем регулирования и перемещения сидений и их частей и систем фиксирования 3/.

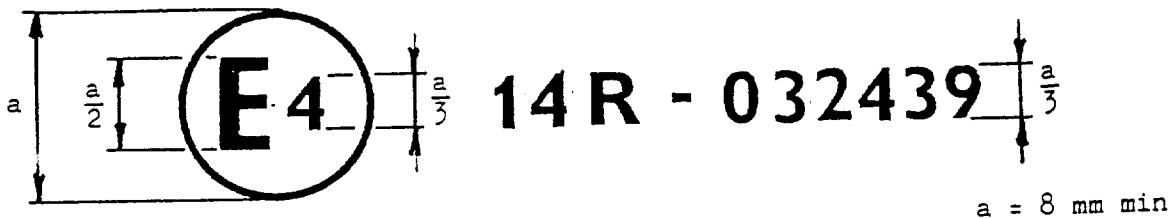
3/ Только если крепление устанавливается на сиденье или если ремень удерживается сиденьем.

Приложение 2

СХЕМЫ ЗНАКА ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Образец А

(см. пункт 4.4 настоящих Правил)

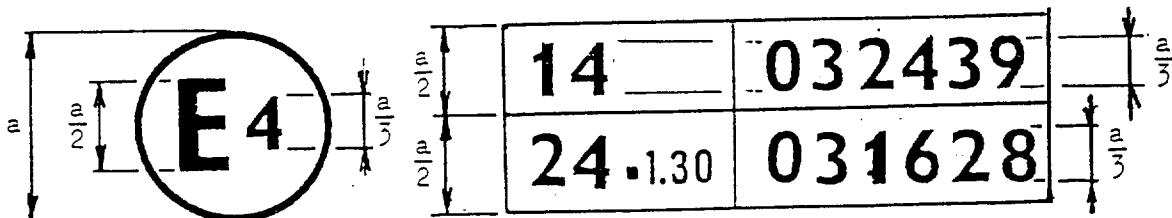


a = 8 mm min

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что на основании Правил № 14 этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) в отношении приспособлений для крепления ремней безопасности под номером 032439. Две первые цифры номера официального утверждения означают, что к моменту официального утверждения в Правила № 14 уже были включены поправки серии 03.

Образец В

(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



a = 8 mm min

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что на основании Правил № 14 и 24* этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4). (Для Правил № 24 цифра 1,30 m⁻¹ представляет собой скорректированную величину коэффициента поглощения.) Номера официального утверждения означают, что к моменту представления официального утверждения в Правила № 14 и 24 уже были включены поправки серии 03.

* Второй номер приводится только в качестве примера.

Приложение 3

РАСПОЛОЖЕНИЕ ТОЧЕК ЭФФЕКТИВНОГО КРЕПЛЕНИЯ

Рис. 1: ЗОНЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ ТОЧЕК ЭФФЕКТИВНОГО КРЕПЛЕНИЯ

DR = 315 + 1,8 S
 BR = 260 + S
 если нет указаний,
 противоречащих
 пунктам 5.4.3.2,
 5.4.3.3 и 5.4.3.6
 Правил

Зона, разрешенная для
 установки дополнительных
 приспособлений для
 крепления согласно
 пункту 5.4.3.7.2 Правил

Исходная линия туловища, соответствую-
 щая пункту 2.5 приложения 4
 к настоящим Правилам

расстояние, указанное
 в пункте 5.1.4 Правил

угол, указанный
 в пункте 6.1.2 Правил

Исходная линия туловища,
 соответствующая пункту 2.5
 приложения 4 к настоящим
 Правилам

Среднее продольное
 сечение сиденья

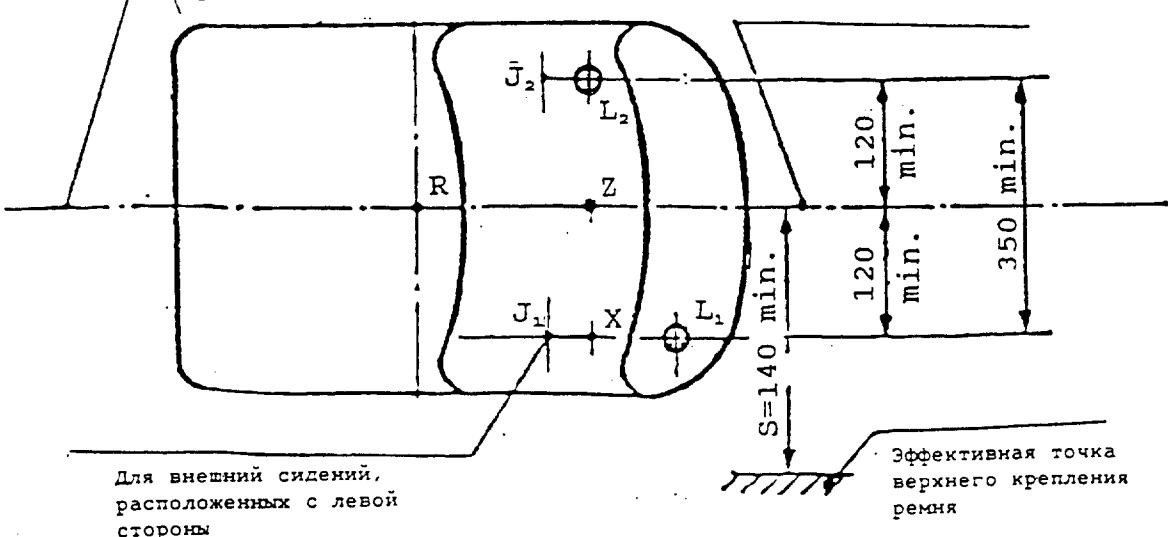
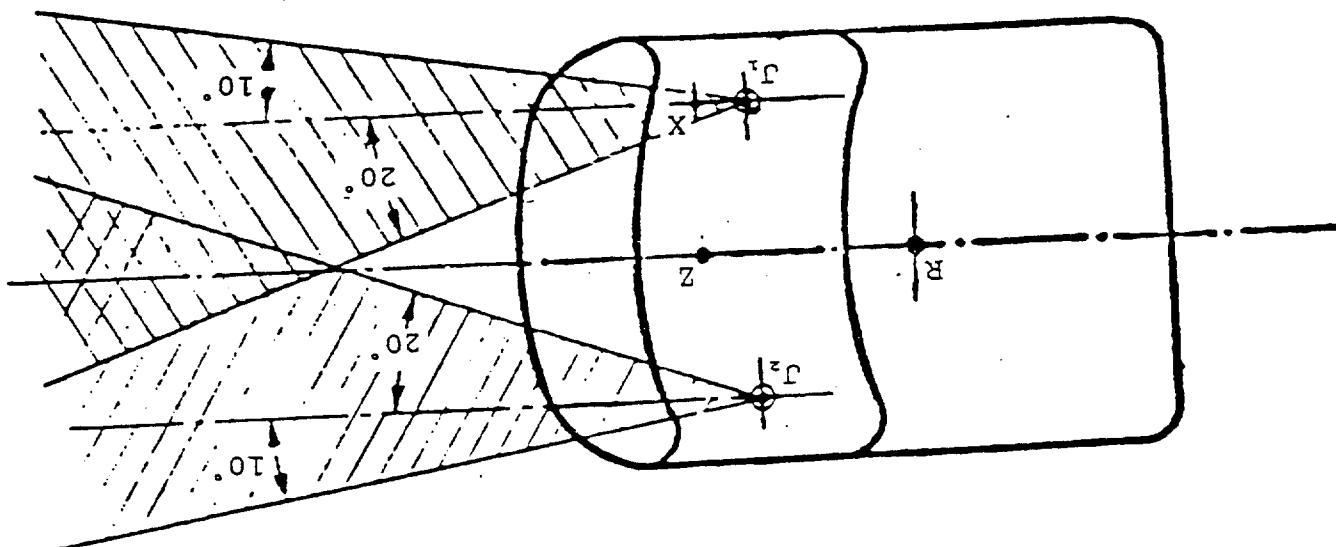


Рис. 2: ВЕРХНИЕ ТОЧКИ ЭФФЕКТИВНОГО КРЕПЛЕНИЯ РЕМНЯ,
соответствующие пункту 5.4.3.7.3 Правил



Приложение 4

ПРОЦЕДУРА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТОЧКИ "Н" И ФАКТИЧЕСКОГО УГЛА НАКЛОНА
ТУЛОВИЩА СИДЯЩЕГО В АВТОМОБИЛЕ ВОДИТЕЛЯ ИЛИ ПАССАЖИРА

1. ЦЕЛЬ

Описываемый в настоящем приложении порядок предназначен для определения положения точки "Н" и фактического угла наклона туловища для одного или нескольких мест для сидения в автомобиле и для проверки соотношения между измеренными параметрами и конструктивными спецификациями, указанными заводом-изготовителем 1/.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем приложении:

- 2.1 "Контрольные параметры" означают одну или несколько из следующих характеристик места для сидения:
- 2.1.1 точку "Н" и точку "R" и их соотношение;
- 2.1.2 фактический угол наклона туловища и конструктивный угол наклона туловища и их соотношение.
- 2.2 "Объемный механизм определения точки 'Н'" (механизм 3-D Н) означает устройство, применяемое для определения точки "Н" и фактического угла наклона туловища. Описание этого устройства содержится в дополнении 1 к настоящему приложению.
- 2.3 "Точка Н" означает центр вращения туловища и бедра механизма 3-D Н, установленного на сиденьи транспортного средства в соответствии с предписаниями следующего ниже пункта 4. Точка "Н" располагается в середине центральной линии устройства, проходящей между визирными метками точки "Н" с обеих сторон механизма 3-D Н. Теоретически точка "Н" соответствует (допуски см. ниже пункт 3.2.2) точке "R". После определения точки "Н" в соответствии с порядком, описанным в пункте 4, считается, что эта точка является фиксированной по отношению к подушке сиденья и перемещается вместе с ней при регулировке сиденья.
- 2.4 "Точка R" или "контрольная точка места для сидения" означает условную точку, указанную заводом-изготовителем для каждого места для сидения и устанавливаемую относительно трехмерной системы координат.

1/ В отношении любых мест для сидения, за исключением передних сидений, для которых точка "Н" не может определяться посредством применения объемного механизма определения точки "Н" или соответствующих методов, в качестве контрольной точки может применяться, по усмотрению компетентного органа, точка "R", указанная заводом-изготовителем.

- 2.5 "Линия туловища" означает центральную линию штыря механизма 3-Д Н, когда штырь находится в крайнем заднем положении.
- 2.6 "Фактический угол наклона туловища" означает угол, измеряемый между вертикальной линией, проходящей через точку "Н", и линией туловища посредством кругового сектора механизма 3-Д Н. Теоретически фактический угол наклона туловища соответствует конструктивному углу наклона туловища (допуски см. ниже пункт 3.2.2).
- 2.7 "Конструктивный угол наклона туловища" означает угол, измеряемый между вертикальной линией, проходящей через точку "R", и линией туловища в положении, соответствующем конструктивному положению спинки сиденья, указанному заводом-изготовителем транспортного средства.
- 2.8 "Центральная плоскость водителя или пассажира" (ЦПВП) означает среднюю плоскость механизма 3-Д Н, расположенного на каждом указанном месте для сидения; она представлена координатой точки "Н" относительно оси "Y". На отдельных сиденьях центральная плоскость сиденья совпадает с центральной плоскостью водителя или пассажира. На других сиденьях центральная плоскость водителя или пассажира определяется заводом-изготовителем.
- 2.9 "Трехмерная система координат" означает систему, описанную в добавлении 2 к настоящему приложению.
- 2.10 "Исходные точки отсчета" означают физические точки (отверстия, плоскости, метки и углубления) на кузове транспортного средства, указанные заводом-изготовителем.
- 2.11 "Положение для измерения на транспортном средстве" означает положение транспортного средства, определенное координатами исходных точек отсчета в трехмерной системе координат.
3. ПРЕДПИСАНИЯ
- 3.1 Представление данных
- Для каждого места для сидения, контрольные параметры которого используются для проверки соответствия положениям настоящих Правил, представляются все или соответствующая выборка следующих данных в том виде, как это указано в добавлении 3 к настоящему приложению:
- 3.1.1 координаты точки "R" относительно трехмерной системы координат;
- 3.1.2 конструктивный угол наклона туловища;
- 3.1.3 все указания, необходимые для регулировки сиденья (если сиденье регулируемое) и установки его в положение для измерения, определенное ниже в пункте 4.3.

3.2 Соотношение полученных данных и конструктивных спецификаций

- 3.2.1 Координаты точки "H" и величина фактического угла наклона туловища, установленные в соответствии с порядком, указанным ниже в пункте 4, сравниваются соответственно с координатами точки "R" и величиной конструктивного угла наклона туловища, указанными заводом-изготовителем.
- 3.2.2 Относительное положение точки "R" и точки "H" и соотношение между конструктивным углом наклона туловища и фактическим углом наклона туловища считаются удовлетворительными для рассматриваемого места для сидения, если точка "H", определенная ее координатами, находится в пределах квадрата, горизонтальные и вертикальные стороны которого, равные 50 мм, имеют диагонали, пересекающиеся в точке "R", и если фактический угол наклона туловища не отличается от конструктивного угла наклона туловища более чем на 5°.
- 3.2.3 В случае удовлетворения этих условий точка "R" и конструктивный угол наклона туловища используются для проверки соответствия положениям настоящих Правил.
- 3.2.4 Если точка "H" или фактический угол наклона туловища не соответствуют предписаниям указанного выше пункта 3.2.2, то точка "H" и фактический угол наклона туловища определяются еще два раза (всего три раза). Если результаты двух из этих трех измерений удовлетворяют требованиям, то применяются положения пункта 3.2.3 выше.
- 3.2.5 Если результаты по меньшей мере двух из трех измерений, определенных выше в пункте 3.2.4, не удовлетворяют предписаниям вышеуказанного пункта 3.2.2 или если проверка невозможна в связи с тем, что завод - изготовитель транспортного средства не представил данных, касающихся положения точки "R" или конструктивного угла наклона туловища, может использоваться центроида трех полученных точек или средние значения трех измерений углов, которые будут считаться приемлемыми во всех случаях, когда в настоящих Правилах упоминается точка "R" или конструктивный угол наклона туловища.

4. ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТОЧКИ "H" И ФАКТИЧЕСКОГО УГЛА НАКЛОНА ТУЛОВИЩА

- 4.1 Испытываемое транспортное средство должно быть выдержано при температуре $20 \pm 10^{\circ}\text{C}$ по выбору завода-изготовителя, для того чтобы температура материала, из которого изготовлены сиденья, достигла комнатной. Если испытываемое сиденье никогда не использовалось, то на него необходимо поместить дважды в течение одной минуты человека или устройство весом от 70 до 80 кг, для того чтобы размять подушку сиденья и спинку. По просьбе завода-изготовителя все комплекты сидений выдерживают в ненагруженном состоянии в течение по крайней мере 30 минут до установки на них механизма 3-D H.
- 4.2 Транспортное средство должно занять положение для измерения, определенное выше в пункте 2.11.

- 4.3 Если сиденье является регулируемым, то оно устанавливается сначала в крайнее заднее - нормальное при управлении или использовании - положение, предусмотренное заводом - изготовителем транспортного средства, за счет одной лишь продольной регулировки сиденья, и без его перемещения, предусмотренного для целей, иных, чем нормальное управление или использование. В случае наличия других способов регулировки сиденья (вертикальной, угла наклона спинки и т.д.) оно должно приводиться в положение, определенное заводом-изготовителем транспортного средства. Для откидных сидений жесткая фиксация сиденья в вертикальном положении должна соответствовать нормальному положению при управлении, указанному заводом-изготовителем.
- 4.4 Поверхность места для сиденья, с которой соприкасается механизм 3-D H, покрывается муслиновой хлопчатобумажной тканью достаточного размера и соответствующей текстуры, определяемой как гладкая хлопчатобумажная ткань, имеющая 18,9 нитей на см и весящая 0,228 кг/м², или как вязаная или нетканая материя, имеющая аналогичные характеристики. Если испытание проводится на сиденье вне транспортного средства, то пол, на который устанавливается сиденье, должен иметь те же основные характеристики 2/, что и пол транспортного средства, в котором будет установлено такое сиденье.
- 4.5 Поместить основание и спинку механизма 3-D H таким образом, чтобы центральная плоскость водителя или пассажира (СПВП) совпадала с центральной плоскостью механизма 3-D H. По просьбе завода-изготовителя механизм 3-D H может быть передвинут внутрь относительно СПВП, если он находится снаружи и кромка сиденья не позволяет произвести его выравнивание.
- 4.6 Прикрепить ступни и голени к основанию корпуса либо отдельно, либо посредством шарнирного соединения Т. Линия, проходящая через визирные метки определения точки "H", должна быть параллельной грунту и перпендикулярной продольной центральной плоскости сиденья.
- 4.7 Расположить ступни и ноги механизма 3-D H следующим образом:
- 4.7.1 Сиденья водителя и пассажира рядом с водителем.
- 4.7.1.1 Ступни и ноги перемещаются вперед таким образом, чтобы ступни заняли естественное положение в случае необходимости между рабочими педалями. Левая ступня по возможности устанавливается таким образом, чтобы она находилась приблизительно на таком же расстоянии с левой стороны от центральной плоскости механизма 3-D H, на каком находится правая ступня с правой стороны. С помощью уровня проверки поперечной ориентации устройства оно приводится в горизонтальное положение за счет регулировки в случае необходимости основания корпуса, либо за счет перемещения ступней и ног назад. Линия, проходящая через визирные метки точки H, должна быть перпендикулярной продольной центральной плоскости сиденья.

2/ Угол наклона, разница в высоте крепления сиденья, текстура поверхности и т.д.

4.7.1.2 Если левая нога не может удержаться параллельно правой ноге, а левая ступня не может быть установлена на элементах конструкции транспортного средства, то необходимо переместить левую ступню таким образом, чтобы установить ее на опору. Горизонтальность определяется визирными метками.

4.7.2 Задние внешние сиденья

Что касается задних или приставных сидений, то ноги необходимо располагать так, как предписывается заводом-изготовителем. Если при этом ступни опираются на части пола, которые находятся на различных уровнях, то та ступня, которая первая прикоснулась к переднему сидению, служит в качестве исходной, а другая ступня располагается таким образом, чтобы обеспечить горизонтальное положение устройства, проверяемое с помощью уровня поперечной ориентации основания корпуса.

4.7.3 Другие сиденья

Следует придерживаться общего порядка, указанного выше в пункте 4.7.1, за исключением порядка установки ступней, который определяется заводом-изготовителем транспортного средства.

4.8 Разместить грузы на голенях и бедрах и установить механизм 3-D Н в горизонтальное положение.

4.9 Наклонить заднюю часть основания туловища вперед до остановки и отвести механизм 3-D Н от спинки сиденья с помощью коленного шарнира Т. Вновь установить механизм на прежнее место на сиденье посредством одного из нижеследующих способов:

4.9.1 Если механизм 3-D Н скользит назад, необходимо поступить следующим образом: дать механизму 3-D Н возможность скользить назад до тех пор, пока не отпадет необходимость в использовании передней ограничительной горизонтальной нагрузки на коленный шарнир Т, т.е. до тех пор, пока задняя часть механизма не соприкоснется со спинкой сиденья. В случае необходимости следует изменить положение голени и ступни.

4.9.2 Если механизм 3-D Н не скользит назад, необходимо поступить следующим образом: отодвигать механизм 3-D Н назад за счет использования горизонтальной задней нагрузки, прилагаемой к коленному шарниру Т, до тех пор, пока задняя часть механизма не войдет в соприкосновение со спинкой сиденья (см. рис. 2 добавления 1 к настоящему приложению).

4.10 Приложить нагрузку в 100 ± 10 Н к задней части и основанию механизма 3-D Н на пересечении кругового сектора бедра и кожуха коленного шарнира Т. Это усилие должно быть все время направлено вдоль линии, проходящей через вышеуказанное пересечение до точки, находящейся чуть выше кожуха кронштейна бедра (см. рис. 2 добавления 1 к настоящему приложению). После этого осторожно вернуть назад спинку механизма до соприкосновения со спинкой сиденья. Оставшуюся процедуру необходимо проводить с осторожностью, для того чтобы не допустить соскальзывания механизма 3-D Н вперед.

4.11 Разместить грузы на правой и левой частях основания туловища и затем попеременно восемь грузов на спине. Горизонтальное положение механизма 3-D Н проверяется с помощью уровня.

4.12 Наклонить спинку механизма 3-D Н вперед, чтобы устраниТЬ давление на спинку сиденья. Произвести три полных цикла бокового качания механизма 3-D Н по дуге в 10° (5° в каждую сторону от вертикальной центральной плоскости), для того чтобы выявить и устранить возможные точки трения между механизмом 3-D Н и сиденьем.

В ходе раскачивания коленный шарнир Т механизма 3-D Н может отклоняться от установленного горизонтального и вертикального направления. Поэтому во время раскачивания механизма шарнир Т должен удерживаться соответствующей поперечной силой. При удерживании шарнира Т и раскачивании механизма 3-D Н необходимо проявлять осторожность, чтобы не допустить появления непредусмотренных внешних вертикальных или продольных нагрузок.

При этом не следует удерживать ступни механизма 3-D Н или ограничивать их перемещение. Если ступни изменят свое положение, они должны оставаться на некоторое время в новом положении.

Осторожно вернуть назад спинку механизма до соприкосновения со спинкой сиденья и вывести оба уровня в нулевое положение. В случае перемещения ступней во время раскачивания механизма 3-D Н их следует вновь установить следующим образом:

Попеременно приподнимать каждую ступню с пола на минимальную величину, необходимую для того, чтобы предотвратить ее дополнительное перемещение. При этом необходимо удерживать ступни таким образом, чтобы они могли вращаться; применение каких-либо продольных или поперечных сил исключается. Когда каждая ступня опять устанавливается в свое нижнее положение, пятка должна войти в соприкосновение с соответствующим элементом конструкции.

Вывести поперечный уровень в нулевое положение; в случае необходимости приложить поперечную нагрузку к верхней части спинки механизма; величина нагрузки должна быть достаточной для установки в горизонтальное положение спинки механизма 3-D Н на сиденье.

4.13 Придерживать коленный шарнир Т для того, чтобы не допустить соскальзывания механизма 3-D Н вперед на подушку сиденья, и затем:

- a) вернуть назад спинку механизма до соприкосновения со спинкой сиденья;
- b) попеременно прилагать и убирать горизонтальную нагрузку, действующую в заднем направлении и не превышающую 25 Н, к штанге угла наклона спинки на высоте приблизительно центра крепления грузов к спине, пока круговой сектор бедра не покажет, что после устранения действия нагрузки достигнуто устойчивое положение. Необходимо обеспечить, чтобы на механизм 3-D Н не действовали какие-либо внешние силы, направленные вниз или вбок. В случае необходимости повторной ориентации механизма 3-D Н в горизонтальном направлении наклонить спинку механизма вперед, вновь проверить его горизонтальное положение и повторить процедуру, указанную в пункте 4.12.

4.14 Произвести все измерения:

- 4.14.1 Координаты точки "Н" измеряются относительно трехмерной системы координат.
- 4.14.2 Фактический угол наклона туловища определяется по круговому сектору наклона спинки механизма 3-D Н, причем штырь должен находиться в крайнем заднем положении.
- 4.15 В случае повторной установки механизма 3-D Н сиденье должно быть свободным от любых нагрузок в течение минимум 30 мин. до начала установки. Механизм 3-D Н не следует оставлять на сиденье сверх того времени, которое необходимо для проведения данного испытания.
- 4.16 Если сиденья, находящиеся в одном и том же ряду, могут рассматриваться как одинаковые (многоместное сиденье, идентичные сиденья и т.п.), то следует определять только одну точку "Н" и один фактический угол наклона спинки сиденья для каждого ряда, помещая механизм 3-D Н, описанный в добавлении 1 к настоящему приложению, в месте, которое можно рассматривать как типичное для данного ряда сидений. Этим местом является:
- 4.16.1 в переднем ряду - место водителя;
- 4.16.2 в заднем ряду или рядах - одно из крайних мест.

Приложение 4 - Добавление 1

ОПИСАНИЕ ОБЪЕМНОГО МЕХАНИЗМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТОЧКИ "Н"**
(механизм 3-Д Н)

1. Спинка и основание

Спинка и основание изготовлены из арматурного пластика и металла; они моделируют туловище и бедра человека и крепятся друг к другу механически в точке "Н". На штырь, укрепленный в точке "Н", устанавливается круговой сектор для измерения фактического угла наклона спинки. Регулируемый шарнир бедра, соединяемый с основанием туловища, определяет центральную линию берда и служит исходной линией для кругового сектора наклона бедра.

2. Элементы туловища и ног

Элементы, моделирующие ступни и голени, соединяются с основанием туловища с помощью коленного шарнира Т, который является продольным продолжением регулируемого кронштейна бедра. Для измерения угла сгиба колена элементы голени и лодыжки оборудованы круговыми секторами. Элементы, моделирующие ступни, имеют градуировку для определения угла наклона ступни. Ориентация устройства обеспечивается за счет использования двух уровней. Грузы, размещаемые на туловище, устанавливаются в соответствующих центрах тяжести и обеспечивают давление на подушку сиденья, равное тому, которое оказывается пассажиром-мужчиной весом 76 кг. Все сочленения механизма 3-Д Н должны быть проверены, для того чтобы обеспечить их свободное движение и исключить какое-либо заметное трение.

* За подробной информацией о конструктивных особенностях механизма 3-Д Н обращаться по адресу: Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.

Механизм соответствует требованиям, установленным в стандарте ИСО 6549-1980.

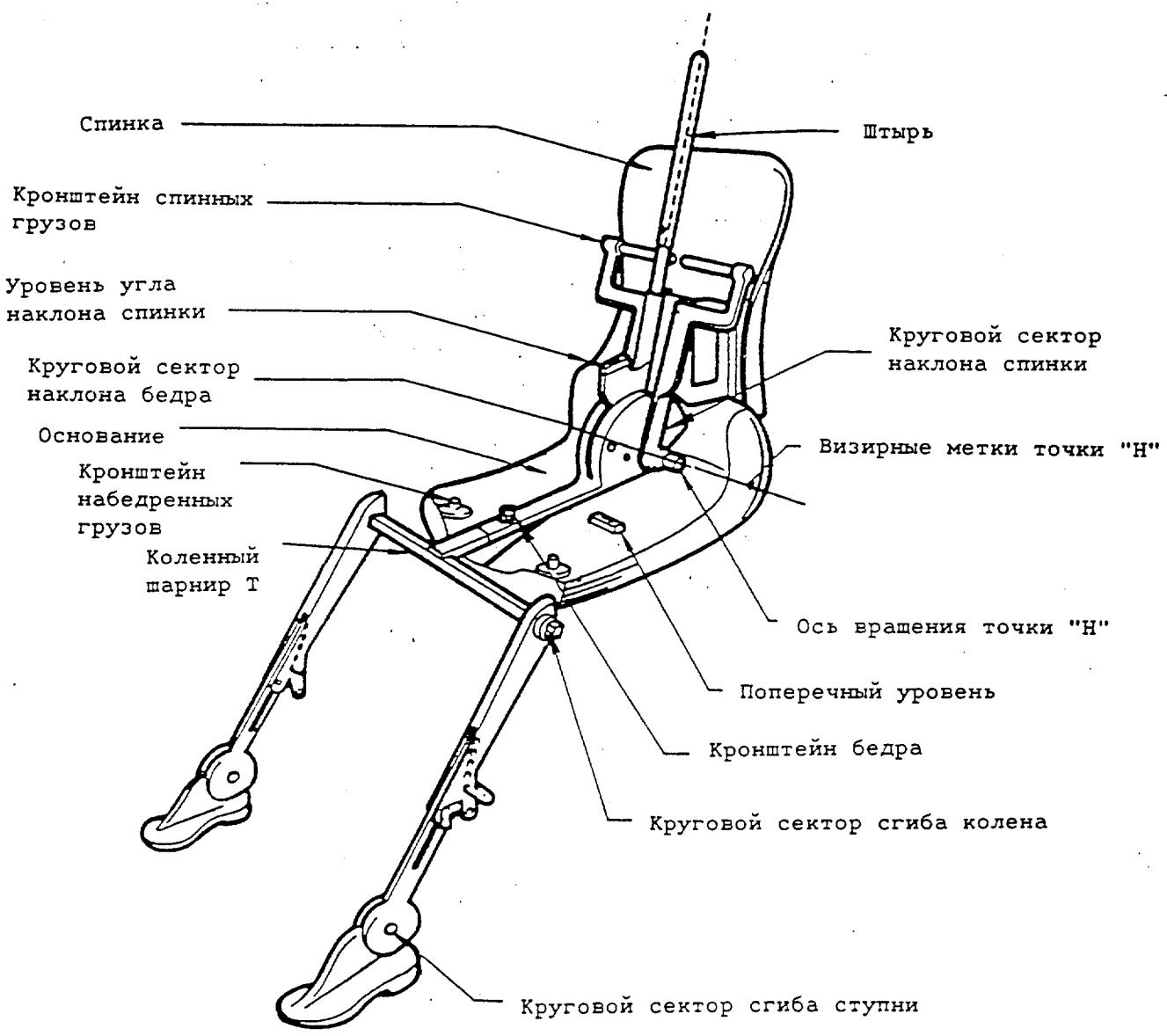


Рисунок 1 - Обозначение элементов механизма 3-Д Н

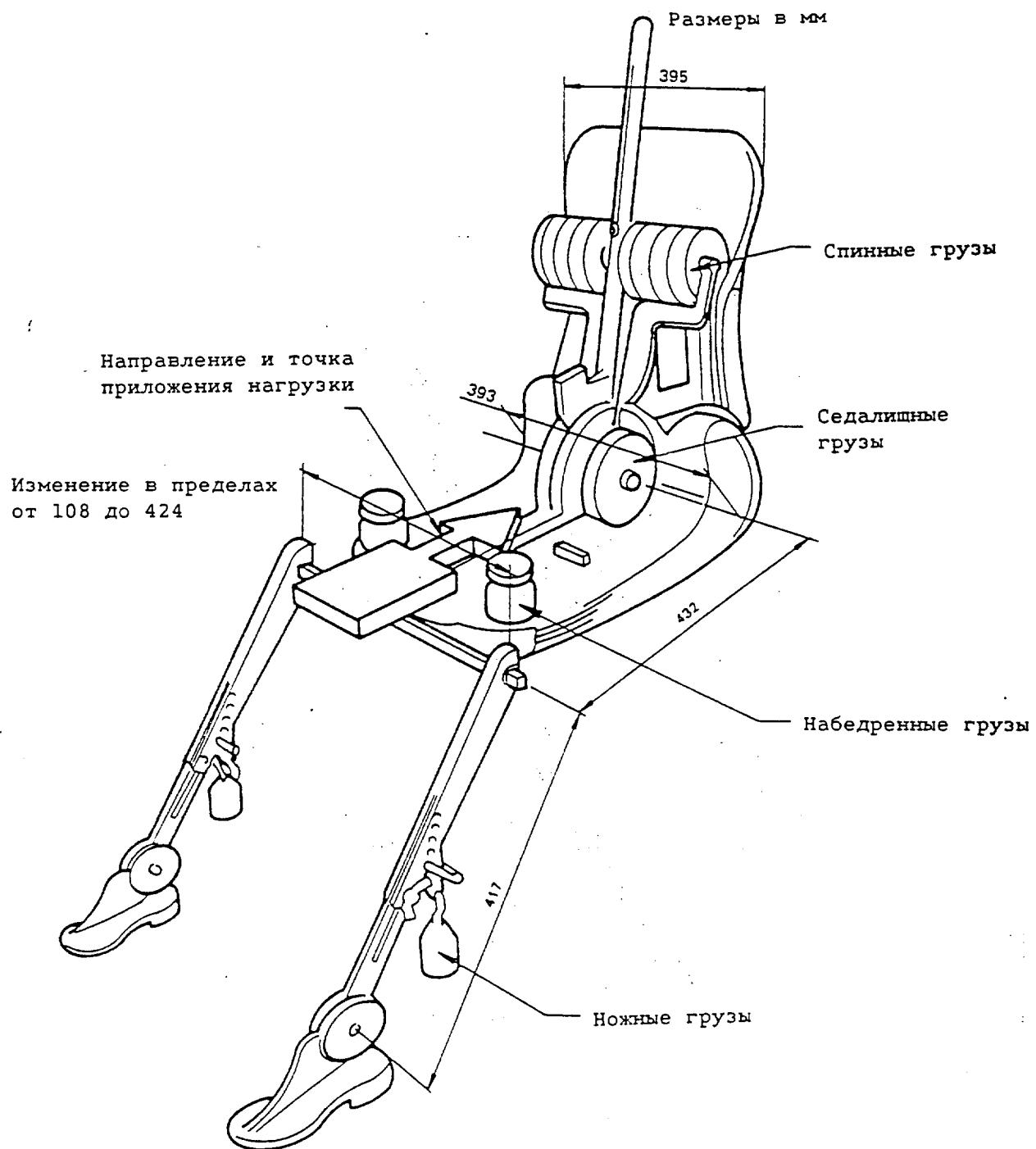


Рисунок 2 - Размеры элементов механизма 3-Д Н и распределения грузов

Приложение 4 - Добавление 2

ТРЕХМЕРНАЯ СИСТЕМА КООРДИНАТ

1. Трехмерная система координат определяется тремя ортогональными плоскостями, установленными заводом - изготовителем транспортного средства (см. рисунок)*.
2. Положение для измерения на транспортном средстве устанавливается за счет помещения данного транспортного средства на опорную поверхность таким образом, чтобы координаты исходных точек отсчета соответствовали величинам, указанным заводом-изготовителем.
3. Координаты точек "R" и "H" устанавливаются относительно исходных точек отсчета, определенных заводом - изготовителем транспортного средства.

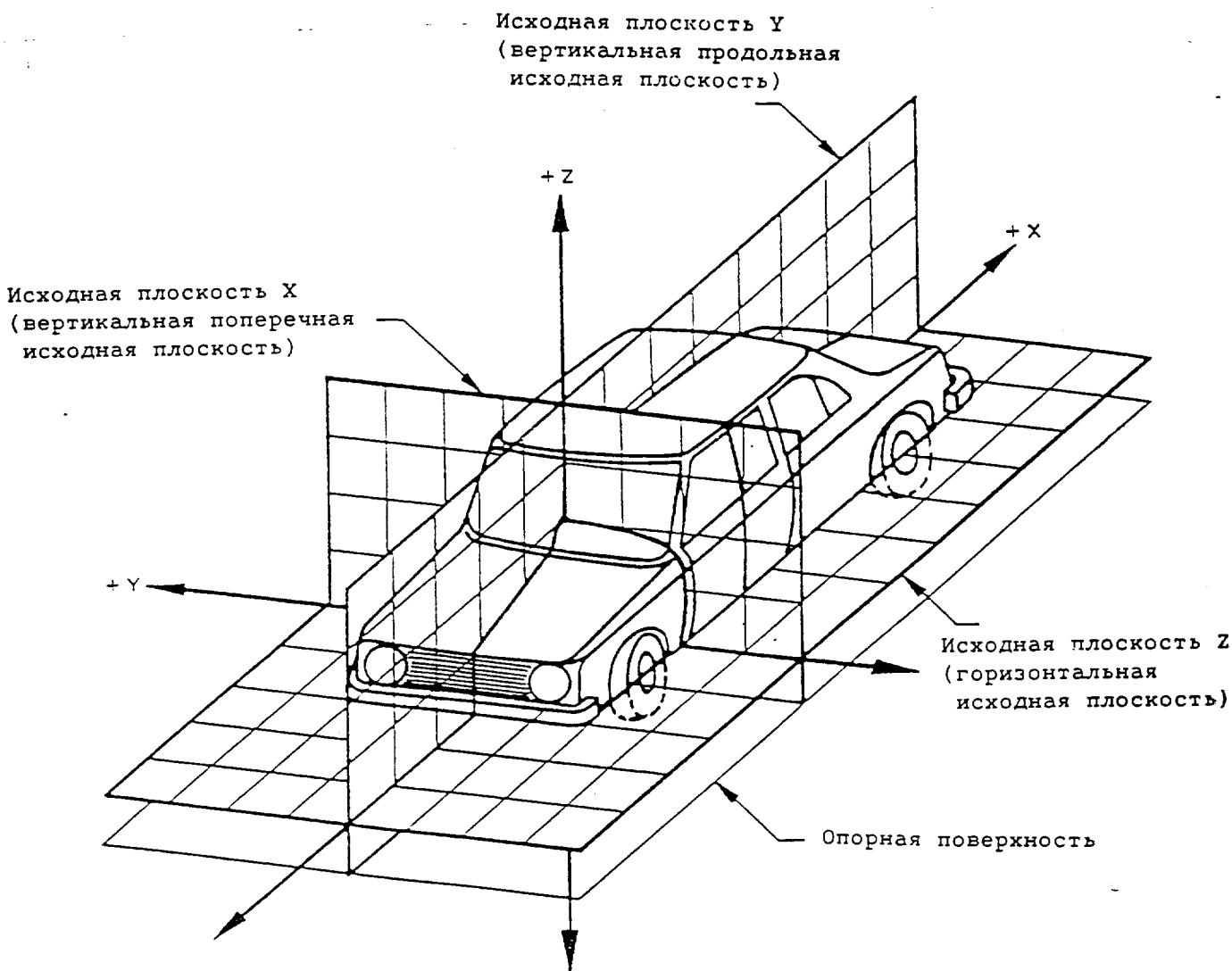


Рисунок - Трехмерная система координат

* Система координат соответствует требованиям стандарта ИСО 4130-1978.

Приложение 4 - Добавление 3

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ МЕСТ ДЛЯ СИДЕНИЯ

1. Кодирование исходных данных

Исходные данные перечисляются последовательно по каждому месту для сидения. Места для сидения определяются двузначным кодом. Первый знак представляет собой арабскую цифру и обозначает ряд мест; отсчет мест ведется спереди назад. Вторым знаком является заглавная буква, которая обозначает расположение места для сидения в ряду, обращенном в направлении движения транспортного средства вперед; при этом используются следующие буквы:

L = левое

C = центральное

R = правое.

2. Определение положения транспортного средства, установленного для измерения

2.1 Координаты исходных точек отсчета

X

Y

Z

3. Перечень исходных данных

3.1 Место для сидения:

3.1.1 Координаты точки "R"

X

Y

Z

3.1.2 Конструктивный угол наклона туловища:

3.1.3 Положение для регулировки сиденья*

горизонтальное:

* Ненужное вычеркнуть.

вертикальное:

угловое:

угол наклона туловища:

Примечание: Перечислить исходные данные для других мест для сидения в пунктах 3.2, 3.3 и т.д.

Приложение 5
НАТЯЖНОЕ УСТРОЙСТВО

Рис. 1

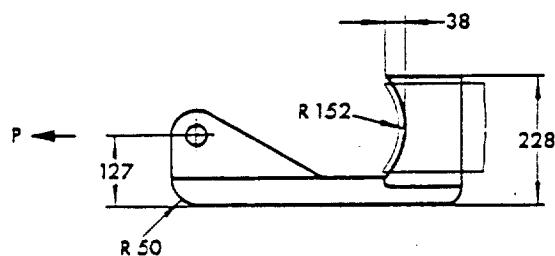
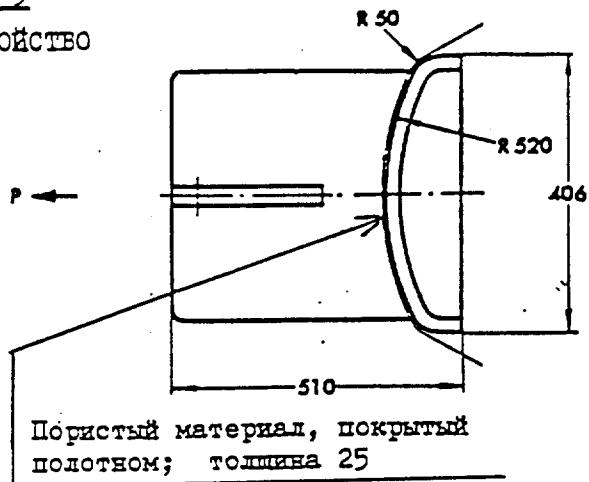
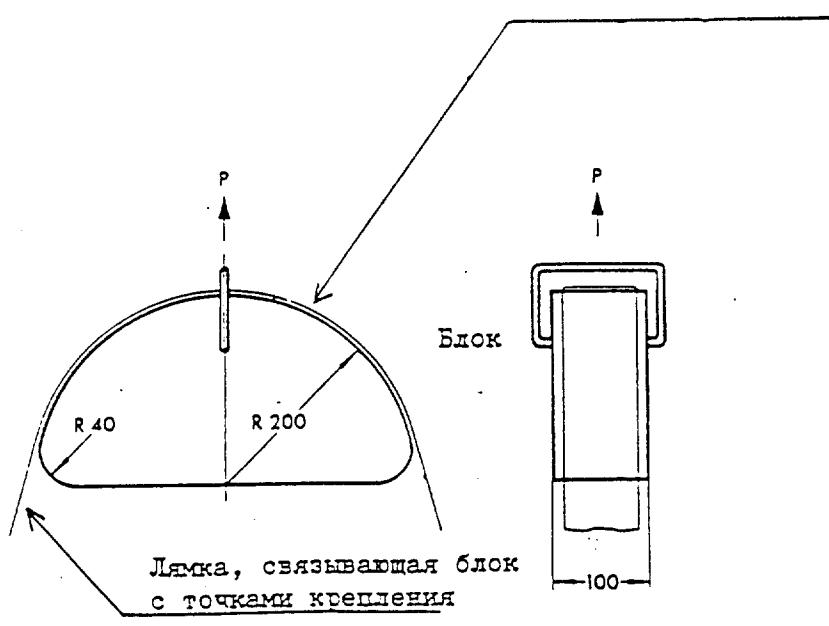


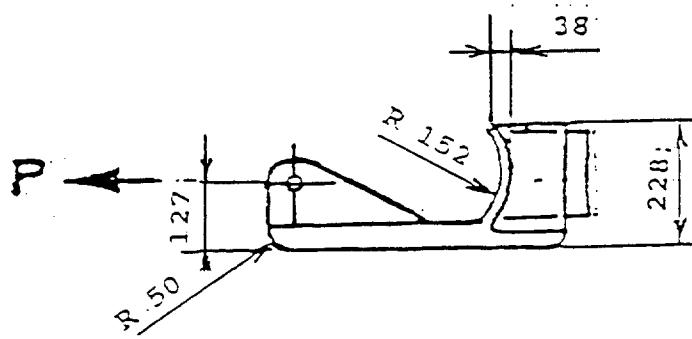
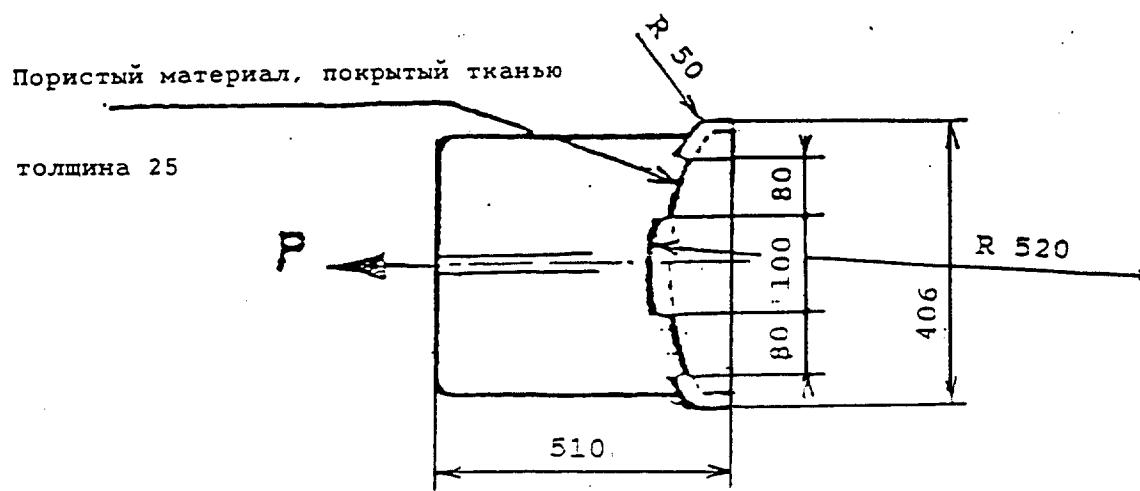
Рис. 2

Пористый материал,
покрытый полотном;
толщина 25



(размеры в мм)

Рис. 3



Все размеры указаны в миллиметрах

Приложение 6

МИНИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ И РАСПОЛОЖЕНИЕ НИЖНИХ КРЕПЛЕНИЙ

| КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ | БОКОВЫЕ МЕСТА ДЛЯ СИДЕНИЯ | | | ЦЕНТРАЛЬНЫЕ МЕСТА ДЛЯ СИДЕНИЯ | | ПРИМЕЧАНИЕ | |
|--------------------------------------|---------------------------|---------------|------------|-------------------------------|------------|------------|--|
| | ПЕРЕДНИЕ | | НЕПЕРЕДНИЕ | ПЕРЕДНИЕ | НЕПЕРЕДНИЕ | | |
| | ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ | ДЛЯ ПАССАЖИРА | | | | | |
| M ₁ | 3 | 3 | ∅ 3 | * | 2 | | |
| M ₂ ≤ 3,5 т | 3 | 3 | # | * | # | | |
| M ₂ > 3,5 т | 3 | 3 | # | 2 | # | | |
| M ₃ | 3 | 3 | # | 2 | # | | |
| N ₁ | 3 | 3 | # | * | # | | |
| N ₂ | 3 | 3 | # | * | # | | |
| N ₃ | 3 | 3 | # | * | # | | |

Примечание: 2 = две нижние точки крепления, пригодные для установки ремня безопасности типа В.

* = см. пункт 5.3.4.

= см. пункты 5.3.5 и 5.3.6.

3 = две нижние и одна верхняя точки крепления, пригодные для установки ремня безопасности типа А.

∅ = см. пункт 5.3.3.

Приложение 6 - Добавление 1

Расположение нижних точек крепления; предписания, касающиеся только величины угла α (°)

| | Прежние предписания | Новые предписания | |
|--|--|--|--|
| | M_1 не относящиеся к категории M_1 | M_1 не относящиеся к категории M_1 | |

ПЕРЕДНИЕ СИДЕНИЯ

| | | | | |
|--|-------|-------|-----------------|----------------|
| - со стороны пряжки | 30-80 | 30-80 | 45-80 | 30-80 |
| - со стороны, противоположной пряжке | 30-80 | 30-80 | 30-80 | 30-80 |
| - постоянный угол | 50-70 | 30-80 | 50-70 | 50-70 |
| - многоместное нераздельное сиденье со стороны пряжки со стороны, противоположной пряжке | 30-80 | 20-80 | 45-80 30-80 | 20-80 20-80 |
| - регулируемое сиденье, угол спинки которого менее 20° | 20-80 | 20-80 | 20-80 45-80* | 20-80 |

| | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|
| ЗАДНИЕ СИДЕНИЯ | 20-80 | 20-80 | 30-80 | 20-80 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|

| | |
|------------------------------|------------------------|
| ПЕРЕДНИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ СИДЕНИЯ | См. "ПЕРЕДНИЕ СИДЕНИЯ" |
|------------------------------|------------------------|

| | |
|----------------------------|----------------------|
| ЗАДНИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ СИДЕНИЯ | См. "ЗАДНИЕ СИДЕНИЯ" |
|----------------------------|----------------------|

| | |
|------------------|--|
| ОТКИДНЫЕ СИДЕНИЯ | Креплений для ремней безопасности не требуется. Если крепления установлены, то см. предписания в отношении углов для ПЕРЕДНИХ СИДЕНИЙ и ЗАДНИХ СИДЕНИЙ |
|------------------|--|

* с противоположной стороны пряжки (α_1): $20-80^\circ$
со стороны пряжки (α_2): $40-80^\circ$
(оба случая: или если величина угла не является постоянной,
см. пункт 5.4.2.1).