



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2000/24
21 December 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH
and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных средств

(Сто двадцатая сессия,

7-10 марта 2000 года, пункт 6.5 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 1 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 05
К ПРАВИЛАМ № 14

(Приспособления для крепления ремней безопасности)

Представлено Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP)

Примечание: Приводимый ниже текст был принят GRSP на ее двадцать шестой сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. Он основан на тексте документа TRANS/WP.29/GRSP/1999/3/Rev.1 с внесенными поправками (TRANS/WP.29/GRSP.26, 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 также получить через ИНТЕРНЕТ:

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

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

"... на которых установлены приспособления для крепления ремней, и, если прочность приспособлений для крепления испытывается в соответствии с динамическим испытанием, характеристик любого элемента удерживающей системы, особенно функции ограничителя нагрузки, которые могут оказать воздействие на усилия, прилагаемые к приспособлениям для крепления ремней безопасности".

Включить новый пункт 2.16 следующего содержания:

"2.16 под "функцией ограничителя нагрузки на грудную клетку"

подразумевается любая часть ремня безопасности и/или сиденья и/или транспортного средства, предназначенная для ограничения величины усилий удерживания, воздействующих на грудную клетку водителя или пассажиров в случае столкновения".

Включить новый пункт 3.2.5 следующего содержания:

"3.2.5 доказательство того, что ремень безопасности или удерживающая система, используемые во время испытания на официальное утверждение приспособлений для крепления, соответствует Правилам № 16 в том случае, если изготовитель легкового автомобиля выбирает альтернативное динамическое испытание на прочность".

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

"4.1 Если транспортное средство, представленное на официальное утверждение на основании настоящих Правил, отвечает соответствующим предписаниям настоящих Правил, то данный тип транспортного средства считается официально утвержденным".

Включить новый пункт 4.4.3 следующего содержания:

"4.4.3 буквы "Е", проставляемой справа от номера настоящих Правил в случае официального утверждения по типу конструкции в соответствии с динамическим испытанием, предусмотренным в приложении 7".

Включить новый пункт 6.5 следующего содержания:

"6.5 в случае группы сидений, описание которых приводится в пункте 1 приложения 7, по выбору изготовителя легкового автомобиля в качестве альтернативы статическому испытанию, предписанному в пунктах 6.3 и 6.4, может быть проведено динамическое испытание, предусмотренное в приложении 7".

Пункт 7 изменить следующим образом:

"... ПОСЛЕ СТАТИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ".

Включить новые приложения 7 и 8 следующего содержания:

"Приложение 7

ДИНАМИЧЕСКОЕ ИСПЫТАНИЕ В КАЧЕСТВЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ СТАТИЧЕСКОМУ ИСПЫТАНИЮ НА ПРОЧНОСТЬ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

В настоящем приложении приводится описание динамического испытания с использованием салазок, которое может проводиться в качестве альтернативы статическому испытанию на прочность приспособлений для крепления ремней безопасности, предписанному в пунктах 6.3 и 6.4 настоящих Правил.

Настоящее альтернативное испытание может проводиться по просьбе изготовителя легкового автомобиля в случае группы сидений, когда все сидячие места оборудованы ремнями безопасности, которые имеют три точки крепления и для которых предусмотрены функции ограничителя нагрузки на грудную клетку, и когда данная группа сидений дополнительно имеет сидячее место, на котором верхнее крепление ремня безопасности расположено в каркасе сиденья.

2. ПРЕДПИСАНИЯ

- 2.1 Во время динамического испытания, предписанного в пункте 3 настоящего приложения, не должно быть никаких повреждений креплений или окружающей их зоны. Однако допускается запрограммированное повреждение, необходимое для проверки функционирования устройства ограничения нагрузки.

Должны соблюдаться требования в отношении минимальных расстояний между нижними точками эффективного крепления, указанные в пункте 5.4.2.5 настоящих Правил, и требования в отношении верхних точек эффективного крепления, указанные в пункте 5.4.3.6 настоящих Правил, а также, в соответствующих случаях, дополнительные требования, предусмотренные в пункте 2.1.1 ниже.

- 2.1.1 Для транспортных средств категории M1 общей допустимой массой не более 2,5 т верхнее крепление ремня безопасности, если оно смонтировано в каркасе сиденья, не должно смещаться вперед по отношению к поперечной плоскости, проходящей через точку R и точку C данного сиденья (см. рис. 1 в приложении 3 к настоящим Правилам).

Для транспортных средств, помимо упомянутых выше, верхняя точка крепления ремня безопасности не должна смещаться по отношению к поперечной плоскости, расположенной под углом 10° в направлении вперед и проходящей через точку R сиденья.

- 2.2 На транспортных средствах, на которых используются такие устройства, после испытания устройства перемещения и блокировки, позволяющие водителю и пассажирам на всех сиденьях выйти из транспортного средства, должны быть по-прежнему способны приводиться в действие вручную.

- 2.3 В руководстве для владельца транспортного средства должны содержаться сведения о том, что в качестве сменных ремней для каждого ремня безопасности должны использоваться только ремни безопасности официально утвержденного типа для данного сидячего места в транспортном средстве, и должны быть конкретно указаны те сидячие места, на которых может быть установлен только соответствующий ремень безопасности, оборудованный ограничителем нагрузки.

3. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ДИНАМИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ

3.1 Общие условия

К испытанию, описание которого приводится в настоящем приложении, применяются общие условия, предусмотренные в пункте 6.1 настоящих Правил.

3.2 Установка и подготовка

3.2.1 Салазки

Салазки должны быть сконструированы таким образом, чтобы после испытаний на них не было следов постоянной деформации. Они должны быть направлены таким образом, чтобы во время удара отклонение не превышало 5° от вертикальной плоскости и 2° от горизонтальной плоскости.

3.2.2 Фиксация конструкции транспортного средства

Часть конструкции транспортного средства, которая считается важной с точки зрения жесткости транспортного средства применительно к приспособлениям для крепления сидений и приспособлениям для крепления ремней безопасности, должна быть закреплена на салазках в соответствии с предписаниями, изложенными в пункте 6.2 настоящих Правил.

3.2.3 Удерживающие системы

3.2.3.1 Удерживающие системы (укомплектованные сиденья, ремни безопасности в сборе и приспособления для ограничения нагрузки) устанавливаются в конструкции транспортного средства в соответствии с техническими условиями, предусмотренными для транспортного средства серийного производства.

На испытательных салазках может быть установлено оборудование транспортного средства, находящееся перед испытываемым сиденьем (приборный щиток, сиденье и т.д. в зависимости от испытываемого сиденья). При наличии передней подушки безопасности ее необходимо отключить.

3.2.3.2 По просьбе изготовителя легкового автомобиля и с согласия технической службы, ответственной за проведение испытаний, некоторые элементы удерживающих систем, помимо укомплектованных сидений, ремней безопасности в сборе и устройств для ограничения натяжения, могут не устанавливаться на испытательных салазках или могут быть заменены

элементами эквивалентной или меньшей жесткости, размеры которых соответствуют размерам внутреннего оборудования транспортного средства, при условии, что подвергаемая испытанию конфигурация по крайней мере также неблагоприятна, как и серийная конфигурация, применительно к усилиям, прилагаемым к сиденью и приспособлениям для крепления ремней безопасности.

3.2.3.3 Сиденья должны быть отрегулированы, как это требуется в пункте 6.1.2 настоящих Правил, таким образом, чтобы положение для использования, выбранное технической службой, ответственной за проведение испытаний, создавало наиболее неблагоприятные условия с точки зрения прочности приспособления для крепления и было совместимо с установкой манекенов в транспортном средстве.

3.2.4 Манекены

Манекен, размеры и масса которого определены в приложении 8, помещается на каждое сиденье и удерживается с помощью имеющегося в транспортном средстве ремня безопасности.

Оснащать манекен измерительной аппаратурой не требуется.

3.3 Испытание

3.3.1 Салазки разгоняются таким образом, чтобы во время испытания их скорость достигла 50 км/ч. Замедление салазок должно соответствовать диапазону величин, указанных в приложении 8 к Правилам № 16.

3.3.2 При необходимости дополнительные удерживающие устройства (устройства предварительного натяжения и т.д., за исключением подушек безопасности) приводятся в действие в соответствии с инструкциями изготовителя легкового автомобиля.

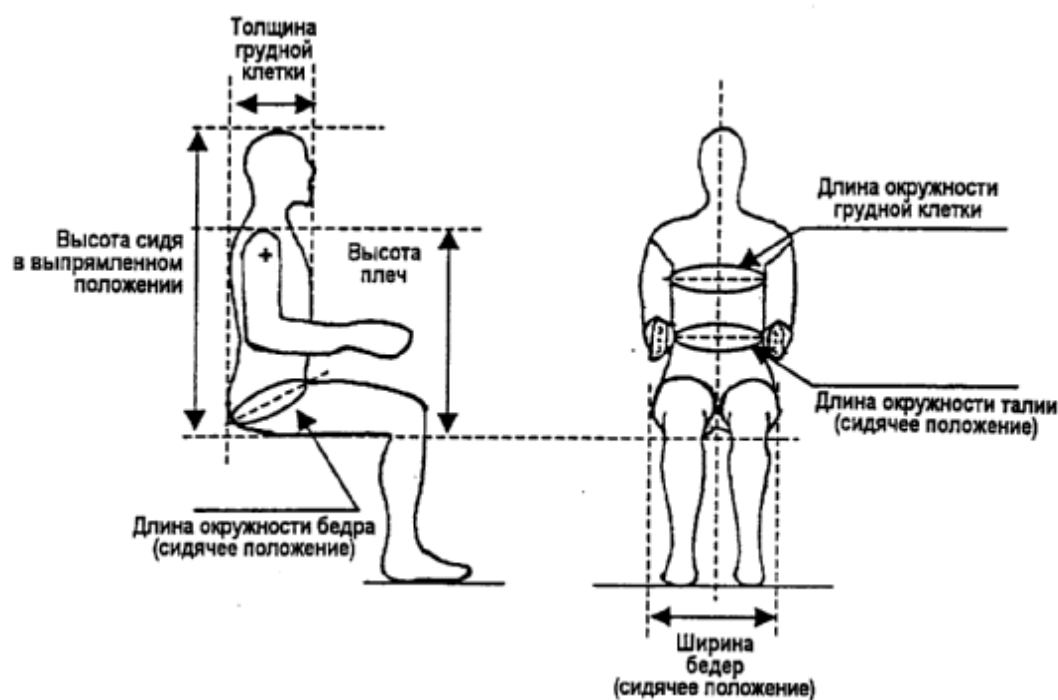
3.3.3 Необходимо проверить, чтобы смещение приспособлений для крепления ремней безопасности не превышало предельных величин, указанных в пунктах 2.1 и 2.1.1 настоящего приложения.

Приложение 8

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МАНЕКЕНА*

Масса	97,5 ± 5 кг
Высота сидя в выпрямленном положении	965 мм
Ширина бедер (сидячее положение)	415 мм
Длина окружности талии (сидячее положение)	1 200 мм
Толщина грудной клетки	265 мм
Длина окружности грудной клетки	1 130 мм
Высота плеч	680 мм
Допуск для всех размеров длины	±5%

Замечание: схема, поясняющая размеры, приводится на рисунке ниже.



ВИД СБОКУ

ВИД СПЕРЕДИ

* Эквивалентными считаются устройства, описание которых приводится в Австралийских правилах, касающихся конструкции 4/03 (Australian Design Rule (ADR) 4/03), и Федеральном стандарте безопасности конструкции автомобиля № 208 (Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS)) № 208."