



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Рабочая группа по пассивной безопасности

Шестидесятая сессия

Женева, 13–16 декабря 2016 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

Правила № 44 (детские удерживающие системы)

**Предложение по дополнению 13 к поправкам серии 04
к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)**

Представлено экспертом от Нидерландов*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Нидерландов для исключения возможности неправильного толкования положений, касающихся детских удерживающих систем, в Правилах № 44 ООН. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2014/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.16-16419 (R) 181016 191016



* 1 6 1 6 4 1 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку

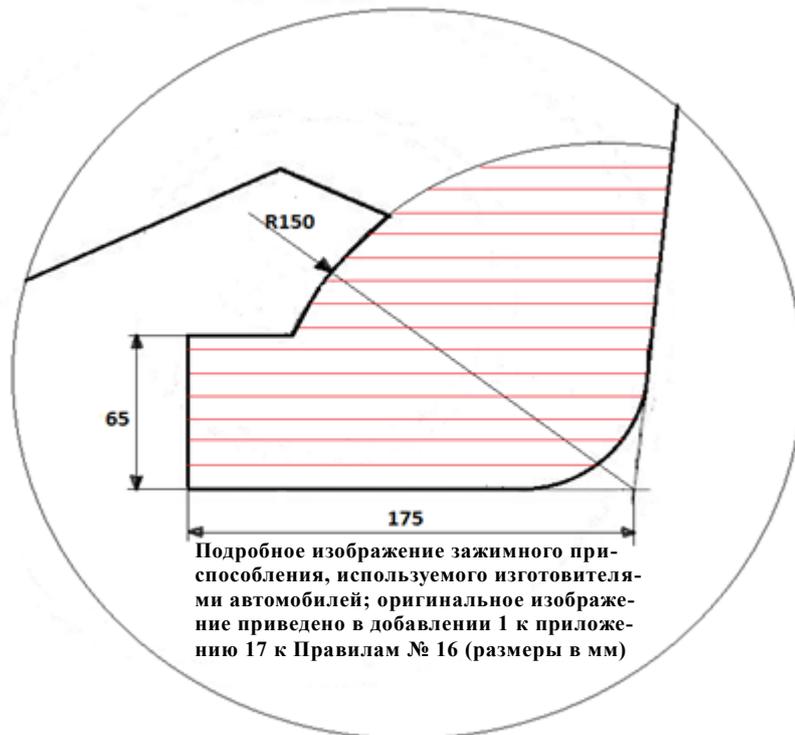


I. Предложение

Пункт 6.1.8 изменить следующим образом:

«6.1.8 В детских удерживающих системах "универсальной" категории (кроме универсальных детских удерживающих систем ISOFIX) должна быть предусмотрена точка контакта, на которую приходится основная нагрузка, действующая между детским удерживающим устройством и ремнем безопасности для взрослых. Эта точка должна быть расположена на расстоянии не менее 150 мм от оси C_г, которая измеряется на детском удерживающем устройстве, установленном на стенде динамических испытаний в соответствии с приложением 21 к настоящим Правилам, без манекена. ~~Это условие должно выполняться при всех положениях регулировки. Допускается использование дополнительных других направлений движения ремня.~~

Кроме того, в зоне, заштрихованной красными горизонтальными линиями, может иметь место контакт посредством плоской опоры ремня безопасности для взрослых, однако ни один из элементов детского удерживающего устройства не должен влиять на предусмотренные особенности конструкции поясного ремня для взрослых и препятствовать его предусмотренному использованию. Точка контакта, на которую приходится основная нагрузка, расположена на том элементе детского удерживающего устройства, который позволит поясному ремню выдерживать силу натяжения в продольном направлении и не допускать сдерживающего воздействия поперечных сил.



При наличии других направлений движения ремня изготовитель должен сделать конкретную ссылку в инструкциях для пользователя на другие направления движения, как это требуется в пункте 15. При испытании с использованием такого другого (таких других) направления (направлений) движения ремня удерживающее устройство должно отвечать всем требованиям настоящих Правил, ~~за исключением предписаний настоящего пункта».~~

Пункт 6.2.2 изменить следующим образом:

«6.2.2 В случае групп I, II и III все удерживающие устройства, в которых используется "поясная ляжка", должны быть сконструированы таким образом, чтобы все нагрузки, передаваемые через эту "поясную ляжку", приходились на таз. Комплект не должен подвергать уязвимые части тела ребенка (живот, пах и т.д.) чрезмерным нагрузкам. **Направление нагрузки на таз должно обеспечиваться с момента размещения ребенка в устройстве; перемещение ребенка вперед в ходе динамического испытания должно немедленно вызывать натяжение поясной ляжки для взрослых.**

Комплект не должен подвергать уязвимые части тела ребенка (живот, пах и т.д.) чрезмерным нагрузкам».

Пункт 6.2.12 изменить следующим образом:

«6.2.12 При наличии дополнительных подушек необходимо выяснить, насколько легко ляжки и язычок привязного ремня для взрослых проходят через точки крепления. Это относится прежде всего к подушкам, предназначенным для установки на передних сиденьях автомобилей с длинными полужесткими каркасами. Прохождения фиксируемой пряжки через крепления дополнительных сидений или совершенно иного расположения ремня по сравнению с его расположением на испытательной тележке не допускается. **Это проверяется во время отдельной подгонки на испытательном стенде после замены также центральной части стандартного ремня безопасности (рис. 3 в приложении 13) в качестве части A2 с ее гибкой ляжкой длиной X мм при помощи соответственно язычка и обычной пряжки на каркасе, при этом обе детали выступают на 150 мм за пределы точки проекции оси Cr».**

Пункт 7.2.1.1 изменить следующим образом:

«7.2.1.1 Пряжка должна быть сконструирована таким образом, чтобы исключалась всякая возможность неправильного использования. Это означает, среди прочего, что пряжка не может находиться в частично застегнутом положении; при застегивании пряжки должна быть исключена возможность случайной подмены частей пряжки; пряжка должна закрываться лишь в тех случаях, когда задействованы все части. В тех местах, где пряжка ~~и/или язычок соприкасается~~ **соприкасаются** с ребенком, ширина зоны такого контакта должна быть не меньше минимальной ширины ляжки, определенной в пункте 7.2.4.1.1 ниже. Положения данного пункта не применяются к ремням, которые уже утверждены в соответствии с предписаниями Правил № 16 ~~ЕЭК~~ или любых эквивалентных действующих стандартов. В случае "специальных удерживающих устройств" требованиям пунктов 7.2.1.1–7.2.1.9 включительно должна соответствовать только пряжка на основном элементе удержания».

II. Обоснование

1. Требования к изготовителям автомобилей (предписания добавления 1 к приложению 17 к Правилам № 16, допускающие одну зону) несовместимы с требованиями к изготовителям детских удерживающих систем (ДУС) (предписания пункта 6.2.12 Правил № 44, предусматривающие другую зону). Кроме того, определение точки контакта, на которую приходится основная нагрузка, нуждается в уточнении во избежание трудностей из-за применения различных новых подходов.
 2. Администрация по официальному утверждению типа в Нидерландах имеет дело с ДУС, в которых происходит чрезмерное перемещение таза ребенка вперед до фактического начала натяжения; это противоречит подходу изготовителей автомобилей к использованию преднатяжителей.
 3. Администрация по официальному утверждению типа в Нидерландах имеет дело с ДУС, которые воздействуют на расположение ремня в автомобиле совершенно иначе, чем на испытательной тележке. В Правилах № 44 приведено обоснование, связанное с использованием пряжки, но ничего не сказано о тех элементах, которые позволили бы сделать надлежащий вывод. Для предотвращения несоответствий в конструкции автомобилей в этом пункте предложена более эффективная проверка.
 4. Необходимо исключить вероятность нанесения ребенку телесных повреждений из-за сильного локального давления. Такие повреждения могут наноситься из-за воздействия не только перекрученной пряжки, но и перекрученного язычка. Поэтому формулировка соответствующего пункта в этом смысле улучшена.
-