



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Семьдесят третья сессия

Женева, 15–19 мая 2023 года

Пункт 17 предварительной повестки дня

**Правила № 145 ООН (системы креплений
ISOFIX, крепления верхнего страховочного
троса ISOFIX и сиденья размера i)****Предложение по поправкам серии 01
к Правилам № 145 ООН (системы креплений ISOFIX,
крепления верхнего страховочного троса ISOFIX
и размер i)*****Представлено экспертом от Нидерландов**

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен Специальной группой по детским удерживающим системам с целью включить определения, требования и процедуру испытания для креплений нижних страховочных тросов. Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Содержание, список приложений изменить следующим образом:

«Содержание

Стр.

Правила

1. Область применения
2. Определения
3. Заявка на официальное утверждение
4. Официальное утверждение.....
5. Технические требования.....
6. Испытания.....
7. Модификация типа транспортного средства и распространение официального утверждения.....
8. Соответствие производства
9. Санкции, налагаемые за несоответствие производства
10. Окончательное прекращение производства.....
11. Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и органов по официальному утверждению типа

Приложения

- 1 Сообщение
- 2 Схемы знака официального утверждения
- 3 Процедура определения точки «Н» и фактического угла наклона туловища для сидячих мест в автотранспортных средствах
- Добавление 1 — Описание объемного механизма определения точки «Н» (механизма 3-D Н).....
- Добавление 2 — Трехмерная система координат
- Добавление 3 — Контрольные параметры, касающиеся сидячих мест
- 4 Системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса ISOFIX
- 5 Сидячее место размера i
- 6 **Зона крепления нижнего страховочного троса и положение точки для определения направления действия силы**
- 7 **Процедура установки кресел ISO/R2 для сидячих мест без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру i.....»**

Пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Область применения

Настоящие Правила применяются к:

- а) транспортным средствам категории М₁ в отношении их систем креплений ISOFIX, ~~и их креплений верхнего страховочного троса~~ **и креплений нижнего страховочного троса ISOFIX**, предназначенных для детских удерживающих систем. Другие категории транспортных средств, оборудованных креплениями ISOFIX ~~и/или креплениями нижнего страховочного троса~~, должны также соответствовать положениям настоящих Правил;
- б) транспортным средствам любой категории в отношении их сидячих мест размера i, если какие-либо из них определены изготовителем транспортного средства».

Включить новые пункты 2.25–2.31 следующего содержания:

- «2.25 **“Крепление нижнего страховочного троса (КНСТ)”**: крепление, расположенное на направляющих сиденья транспортного средства или смонтированное на полу транспортного средства или вблизи него, с которым может соединяться скоба нижнего страховочного троса или в которое она может быть встроена. Скоба нижнего страховочного троса может включаться в официальное утверждение транспортного средства или не включаться в него.
- 2.26 **“Нижний страховочный трос”**: тип устройства ограничения углового перемещения, предназначенного для ограничения углового перемещения в заднем направлении УДУС, устанавливаемых против направления движения.
- 2.27 **“Лямка нижнего страховочного троса”** означает лямку (или ее эквивалент), соединяющую заднюю часть усовершенствованной детской удерживающей системы для конкретного транспортного средства с креплением нижнего страховочного троса транспортного средства и оснащенную регулировочным устройством, ослабляющим натяжение приспособлением и соединителем нижнего страховочного троса.
- 2.28 **“Соединитель нижнего страховочного троса”** означает приспособление, предназначенное для крепления к скобе нижнего страховочного троса.
- 2.29 **“Крюк нижнего страховочного троса”** означает соединитель, обычно используемый для крепления лямки нижнего страховочного троса к скобе нижнего страховочного троса и имеющий те же размеры, что и крюк верхнего страховочного троса ISOFIX, изображенный на рис. 3 приложения 4 Правил № 129 ООН.
- 2.30 **“Скоба нижнего страховочного троса”** означает скобу, которая соединяется с креплением нижнего страховочного троса или встроена в него.
- 2.31 **“Типовая скоба нижнего страховочного троса”** означает типовую скобу, поставляемую изготовителем УДУС вместе с УДУС и предназначенную для соединения с КНСТ в соответствии с указаниями изготовителя транспортного средства».

Пункты 3–3.3 изменить следующим образом:

«3. Заявка на официальное утверждение

- 3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении его систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, **креплений нижнего страховочного троса** и сидячих мест размера *i*, если таковые имеются, подается изготовителем транспортного средства либо его надлежащим образом уполномоченным представителем.
- 3.2 К каждой заявке прилагают перечисленные ниже документы в трех экземплярах и следующие данные:
- 3.2.1 чертежи, дающие общий вид конструкции кузова транспортного средства, в соответствующем масштабе, с указанием положений систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX **и/или креплений нижнего страховочного троса, включая скобы нижнего страховочного троса (в случае их предоставления изготовителем)**, если таковые имеются, и, в случае сидячих мест размера *i* **или использования опоры в сочетании с сидячими местами без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру *i***, контактной поверхности пола транспортного средства, а также подробные чертежи систем креплений ISOFIX, если таковые имеются, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX **и/или креплений нижнего страховочного троса, включая скобы нижнего страховочного троса (в случае их предоставления изготовителем)**, если таковые имеются, и схемы расположения точек их крепления, равно как, в случае сидячих мест размера *i* **или использования опоры в сочетании с сидячими местами без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру *i***, контактной поверхности пола транспортного средства;
- 3.2.2 характеристики используемых материалов, от которых может зависеть прочность систем креплений ISOFIX, **и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и/или креплений нижнего страховочного троса**, если таковые имеются, и, в случае сидячих мест размера *i* **или использования опоры в сочетании с сидячими местами без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру *i***, контактной поверхности пола транспортного средства;
- 3.2.3 техническое описание систем креплений ISOFIX, **и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и/или креплений нижнего страховочного троса, включая скобы нижнего страховочного троса (в случае их предоставления изготовителем)**, если таковые имеются;
- 3.2.4 если системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса ISOFIX **и/или крепления нижнего страховочного троса**, при их наличии, крепятся к конструкции сиденья:
- 3.2.4.1 подробное описание типа транспортного средства в отношении конструкции сидений, их креплений и систем их регулирования и блокировки;
- 3.2.4.2 достаточно подробные и в соответствующем масштабе чертежи сидений, их креплений к транспортному средству и систем их регулирования и блокировки.
- 3.3 По усмотрению изготовителя технической службе представляют либо транспортное средство типа, подлежащего официальному утверждению технической службой, проводящей испытания для официального утверждения, либо такие его части, которые эта служба считает существенными для систем креплений ISOFIX, креплений верхнего

страховочного троса ISOFIX и/или креплений нижнего страховочного троса, если таковые имеются, а также, в случае сидячих мест размера *i* или использования опоры в сочетании с сидячими местами без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру *i*, для контактной поверхности пола транспортного средства».

Включить новые пункты 5.4–5.4.3.3 следующего содержания:

- «5.4 Крепления нижнего страховочного троса (КНСТ)**
- 5.4.1 Область применения**
- 5.4.1.1** Тип транспортного средства может предусматривать возможность его оснащения креплениями нижнего страховочного троса, отвечающими требованиям настоящих Правил.
- 5.4.1.2** Тип транспортного средства может быть официально утвержден без скоб нижнего страховочного троса, предусмотренных и/или устанавливаемых изготовителем транспортного средства. В этом случае крепления нижнего страховочного троса, указанные изготовителем транспортного средства, должны быть допущены к использованию в сочетании с типовыми скобами нижнего страховочного троса, соответствующими техническим требованиям Правил № 129 ООН.
- 5.4.2 Количество и размещение**
- 5.4.2.1** Для каждого предполагаемого положения УДУС может быть предусмотрено одно или два КНСТ, которые располагаются в пределах зон, показанных на рисунках 1–3 в приложении 6, и соответствуют следующим техническим требованиям.
- 5.4.2.1.1** В случае сидячих мест с ISOFIX точку отсчета для измерений получают путем установки фиксирующего приспособления ISO/R2 в соответствии с Правилами № 16 ООН на сиденье транспортного средства. Если сиденье регулируется, то оно должно быть переведено в крайнее заднее положение.
- 5.4.2.1.2** В случае сидячих мест без ISOFIX точку отсчета для измерений получают путем установки фиксирующего приспособления ISO/R2 на сиденье транспортного средства с использованием процедуры размещения контура кресла, описанной в приложении 7. Если сиденье регулируется, то оно должно быть переведено в крайнее заднее положение.
- 5.4.2.1.3** В случае выбора двух креплений нижнего страховочного троса они должны располагаться на минимальном расстоянии в 280 мм для соответствующего положения УДУС.
- 5.4.2.1.4** Два крепления не обязательно должны располагаться симметрично относительно осевой линии, проходящей через фиксирующее приспособление. Вместе с тем:
- 5.4.2.1.4.1** крепления должны располагаться так, чтобы они не находились по одну сторону от осевой линии фиксирующего приспособления; и
- 5.4.2.1.4.2** смещение между осевыми линиями установленных креплений и фиксирующим приспособлением должно составлять не более 200 мм при измерении, проводимом перпендикулярно осевым линиям.
- 5.4.2.1.5** Если для сидячего места выбрано одно крепление нижнего страховочного троса, то его положение должно быть симметричным относительно осевой линии, проходящей через фиксирующее приспособление, со смещением в пределах ± 50 мм.
- 5.4.2.2** Крепления нижнего страховочного троса могут размещаться под полом транспортного средства, например в специальном отсеке под

крышкой люка пола, если такое расположение может считаться приемлемым с точки зрения удобства использования по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.

- 5.4.2.3 Предназначенная для опоры зона, определенная согласно пунктам 5.2.4.2 и 5.2.4.4 (оценка объема опоры), не может использоваться для креплений нижнего страховочного троса.
- 5.4.2.4 Допускается изменение траектории лямки нижнего страховочного троса, хотя при этом следует удостовериться в том, что это не влияет на функционирование нижних страховочных тросов или чувствительных частей, расположенных внутри транспортного средства.
- 5.4.3 Конструктивные характеристики
- 5.4.3.1 Скоба нижнего страховочного троса должна иметь отверстие (квадратное, круглое или полукруглое) и зазор для крепления к стандартному соединителю нижнего страховочного троса согласно изображению, представленному на рис. 3 приложения 4.
- 5.4.3.2 В случае креплений, предназначенных для использования в двух соседних положениях УДУС, отверстие скобы и зазор должны обеспечивать возможность одновременного крепления при помощи двух стандартных соединителей нижнего страховочного троса.
- 5.4.3.3 КНСТ должны быть сконструированы таким образом, чтобы не допускать случайных травм пассажиров, например, они должны быть сконструированы таким образом, чтобы количество острых краев и выступов было сведено к минимуму».

Пункты 6.2.4.3–6.2.4.5 изменить следующим образом:

- «6.2.4.3 Испытания только системы креплений ISOFIX:
- 6.2.4.3.1 Испытание с приложением усилия в направлении вперед:
- горизонтальное продольное смещение (после приложения предварительной нагрузки) точки X УПСУ во время приложения усилия $8 \text{ кН} \pm 0,25 \text{ кН}$ должно быть не больше 125 мм, а остаточная деформация, включая частичное повреждение или поломку любого нижнего крепления ISOFIX либо прилегающей к нему зоны, не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени и деформация не влечет за собой дополнительного риска для уязвимых частей транспортного средства по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.
- 6.2.4.3.2 Испытание с приложением усилия под наклоном:
- смещение под наклоном (после приложения предварительной нагрузки) в точке X УПСУ во время приложения усилия $5 \pm 0,25 \text{ кН}$ должно быть не больше 125 мм, а остаточная деформация, включая частичное повреждение или поломку любого нижнего крепления ISOFIX либо прилегающей к нему зоны, не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени и деформация не влечет за собой дополнительного риска для уязвимых частей транспортного средства по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.

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

Между УПСУ и креплением верхнего страховочного троса должно быть создано предварительное напряжение в 50 ± 5 Н. Горизонтальное смещение (после приложения предварительного напряжения) в точке X во время приложения усилия $8 \pm 0,25$ кН должно быть не больше 125 мм, а остаточная деформация, включая частичное повреждение или поломку любого нижнего крепления ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса либо прилегающей к ним зоны, не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени и деформация не влечет за собой дополнительного риска для уязвимых частей транспортного средства по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.

6.2.4.5 Испытание сидячих мест размера i:

В дополнение к испытаниям, указанным в пунктах 6.2.4.3 и 6.2.4.4, проводят испытание с использованием измененного устройства приложения статического усилия, которое включает УПСУ, а также испытательный штырь опоры, показанные на рис. 3 в приложении 5. Испытываемую опору регулируют по длине и ширине для оценки контактной поверхности пола транспортного средства, как это определено в пункте 5.2.4.2 (см. также рис. 1 и 2 в приложении 5 к настоящим Правилам). Высоту испытываемой опоры регулируют таким образом, чтобы ножка испытываемой опоры соприкасалась с верхней поверхностью пола транспортного средства. В случае пошаговой регулировки высоты отбирают первую метку, соответствующую тому месту, где ножка устойчиво опирается на пол; в случае непрерывной регулировки испытываемой опоры по высоте вертикальный угол УПСУ увеличивают на $1,5 \pm 0,5$ градуса по причине регулирования испытываемой опоры по высоте.

Горизонтальное продольное смещение (после приложения предварительной нагрузки) точки X УПСУ во время приложения усилия $8 \text{ кН} \pm 0,25 \text{ кН}$ должно быть не больше 125 мм, а остаточная деформация, включая частичное повреждение или поломку, любого нижнего крепления ISOFIX и контактной поверхности пола транспортного средства либо прилегающей к ним зоны не считается отрицательным результатом, если требуемое усилие прилагается в течение указанного времени и деформация не влечет за собой дополнительного риска для уязвимых частей транспортного средства по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа».

Включить новые пункты 6.3–6.3.5 следующего содержания:

- «6.3 Требования к прочности креплений нижнего страховочного троса**
- 6.3.1** Если крепления нижнего страховочного троса являются частью сиденья или крепятся к сиденью, официально утвержденному на основании пункта 6.4.4 Правил № 14 ООН, то испытание может проводиться на уровне отдельных компонентов (например, направляющих сиденья).
- 6.3.2** Во время испытания на прочность должны быть установлены все соответствующие компоненты салона транспортного средства (например, сиденье, находящиеся впереди от места размещения УДУС). Если иное не рекомендовано изготовителем транспортного средства, то регулируемые сиденья должны располагаться следующим образом:

- 6.3.2.1 в продольном направлении их переводят в ближайшее среднее положение между крайним задним положением и крайним передним положением;
- 6.3.2.2 по вертикали их переводят в ближайшее среднее положение по регулировке высоты.
- 6.3.3 Каждую скобу крепления нижнего троса подвергают воздействию нагрузки в 2500 Н, оказываемой с помощью типичной лямки нижнего страховочного троса шириной 38 мм ± 3 мм, которая на одном конце оснащена подходящим для приложения нагрузки оборудованием, а на другом конце — крюком нижнего страховочного троса для соединения со скобой крепления нижнего страховочного троса. Если изготовитель транспортного средства не предоставляет скобу(ы) КНСТ, то КНСТ подвергают воздействию нагрузки после установки типовой скобы нижнего страховочного троса. В случае креплений, предназначенных для использования в двух соседних положениях УДУС, или в случае единственного КНСТ величина нагрузки должна составлять 5000 Н.
- 6.3.4 Силовая нагрузка:
- 6.3.4.1 оказывается в направлении, определяемом с помощью ТНДС (точки для определения направления действия силы), с допуском ± 20 мм во всех направлениях, указанных на рис. 3 приложения 6, с учетом того, что боковое положение ТНДС совпадает с осевой линией контура кресла ISO/R2;
- 6.3.4.2 должна достигаться в течение 30 с и поддерживаться в течение как минимум 0,2 секунды.
- 6.3.4.3 В тех случаях, когда необходимо охватить разные ТНДС, любая отдельная ТНДС, отклоняющаяся от проверяемой точки на ± 15 градусов, считается соответствующей требованиям.
- 6.3.5 При проведении испытаний в соответствии с пунктами 6.3.3 и 6.3.4 остаточная деформация крепления и скобы нижнего страховочного троса относительно транспортного средства допускается при условии, что крепление, включая его скобу, не подвергается разрушению и не отделяется от транспортного средства».

Включить новые пункты 12–12.4 следующего содержания:

- «12. **Переходные положения**
- 12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.
- 12.2 Начиная с [1 сентября 2025 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были впервые выданы после [1 сентября 2025 года].
- 12.3 Начиная с [1 сентября 2027 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 12.4 Независимо от пунктов 12.2 и 12.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН и предоставлять распространение официальных утверждений типа ООН,

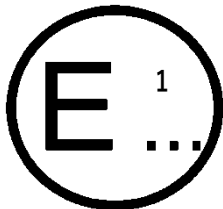
предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН, в отношении транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 01».

Приложение 1 изменить следующим образом:

«Приложение 1

Сообщение

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



направленное: Наименование
административного органа:
.....
.....
.....

касающиеся²: предоставления официального утверждения
распространения официального утверждения
отказа в официальном утверждении
отмены официального утверждения
окончательного прекращения производства

типа транспортного средства в отношении систем креплений ISOFIX, а также креплений верхнего страховочного троса ISOFIX, ~~и~~ сидячих мест размера **i** **и креплений нижнего страховочного троса**, если таковые имеются, на основании Правил № 145 ООН

Официальное утверждение №..... Распространение №.....

1. Торговое наименование или товарный знак механического транспортного средства:.....
2. Тип транспортного средства:
3. Название и адрес изготовителя:.....
4. В соответствующих случаях название и адрес представителя изготовителя:
5. Описание сидений²
Используется дополнительное усилие в соответствии с пунктом 6.2.5.1 настоящих Правил ООН: да/нет²
Дополнительное усилие:
- Действует исключение в соответствии с примечанием к пункту 6.2.5.1 с учетом испытаний креплений ремней безопасности согласно пункту 6.4.4 Правил № 14 ООН: да/нет²
Свидетельство об официальном утверждении на основании Правил № 14 ООН...
6. Действует исключение в отношении ISOFIX, разрешенное пунктом 5.3.8: да/нет²
7. Тип транспортного средства предусматривает оснащение креплениями нижнего страховочного троса: да/нет/факультативно²

¹ Отличительный номер страны, которая предоставила/распространила/отменила официальное утверждение/отказала в официальном утверждении (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

² Ненужное вычеркнуть.

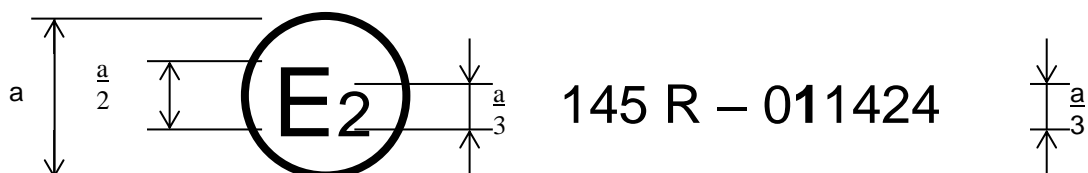
8. Тип транспортного средства предусматривает оснащение скобами нижнего страховочного троса: да/нет/факультативно².....
79. Транспортное средство представлено на официальное утверждение (дата):
810. Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения:
-
911. Дата протокола, выданного этой службой:.....
4012. Номер протокола, выданного этой службой:
4113. Официальное утверждение предоставлено/официальное утверждение распространено/в официальном утверждении отказано/официальное утверждение отменено²
4214. Место проставления знака официального утверждения на транспортном средстве:.....
4315. Место:
4416. Дата:
4517. Подпись:
4618. К настоящему сообщению прилагаются следующие документы, которые были переданы органу по официальному утверждению типа, предоставившему официальное утверждение, и которые можно получить по запросу:
- рисунки, чертежи и схемы систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса **и/или креплений нижнего страховочного троса, включая скобы нижнего страховочного троса (в случае их предоставления изготовителем)**, если они предусмотрены, контактной поверхности пола транспортного средства для сидячих мест размера i, если они имеются **это применимо**, и элементов конструкции транспортного средства;
- фотографии систем креплений ISOFIX, верхнего страховочного троса **и/или нижнего страховочного троса**, если они предусмотрены, контактной поверхности пола транспортного средства для сидячих мест размера i, если ~~таковые имеются это применимо~~ **таковые имеются это применимо**, и элементов конструкции транспортного средства;
- рисунки, чертежи и схемы сидений, их креплений к транспортному средству;
- фотографии сидений, их креплений».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

Схемы знака официального утверждения

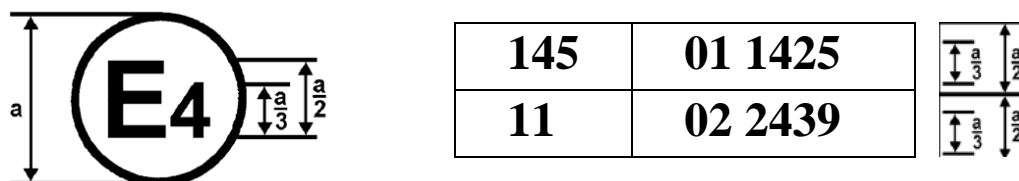
Образец А
(см. пункт 4.4 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден во Франции (E 2) в отношении систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i на основании Правил № 145 ООН под номером 011424. Две первые цифры номера официального утверждения указывают, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 145 ООН с поправками серии 01.

Образец В
(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании правил №№ 145 и 11 ООН*. Номера официального утверждения указывают, что к моменту предоставления официального утверждения Правила № 145 ООН включали поправки серии 01, а Правила № 11 ООН включали поправки серии 02».

* Второй номер приводится только в качестве примера.

Включить новое приложение 6 следующего содержания:

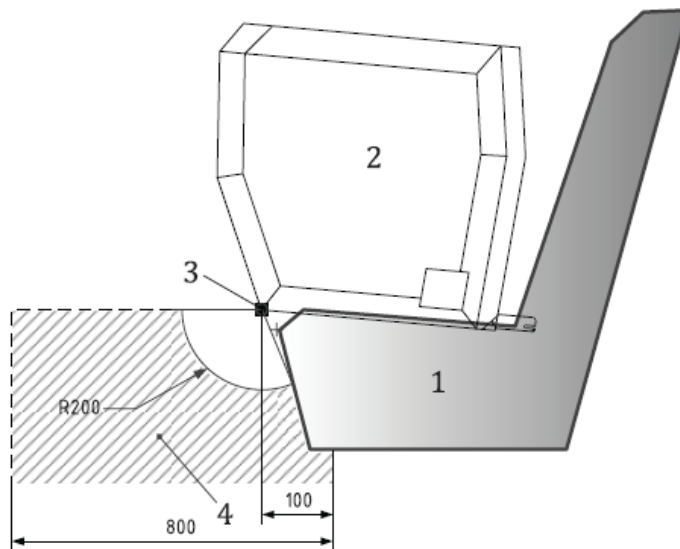
«Приложение 6

Зона крепления нижнего страховочного троса и положение точки для определения направления действия силы

Рис. 1

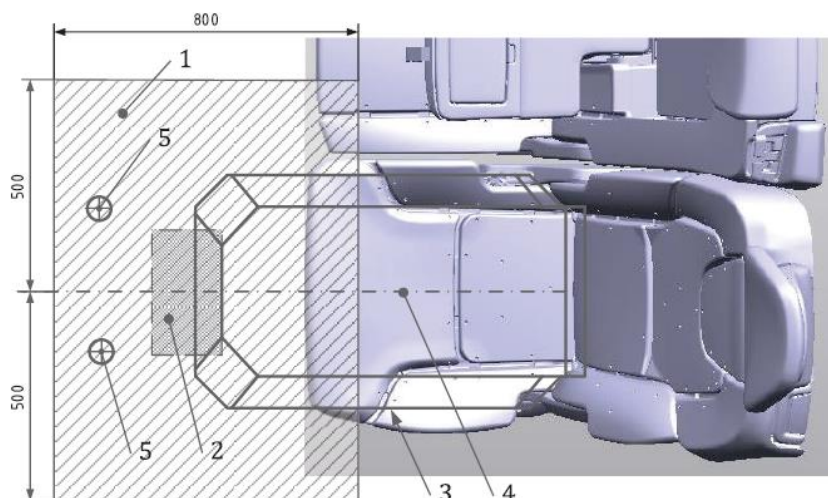
Зона крепления нижнего страховочного троса: вид сбоку

(размеры в мм)



- Обозначения:**
1. Сиденье транспортного средства.
 2. Контур кресла ISO/R2, установленного на соответствующем сидячем месте транспортного средства.
 3. Точка на контуре кресла ISO/R2 для измерений зоны КНСТ.
 4. Зона крепления нижнего страховочного троса (вид сбоку), с верхним ограничением.
 5. Если КНСТ встроено в находящееся впереди сиденье, то требования в отношении зоны должны выполняться независимо от настроек регулировки высоты находящегося впереди сиденья.
- Примечание:** Чертеж выполнен без соблюдения масштаба.

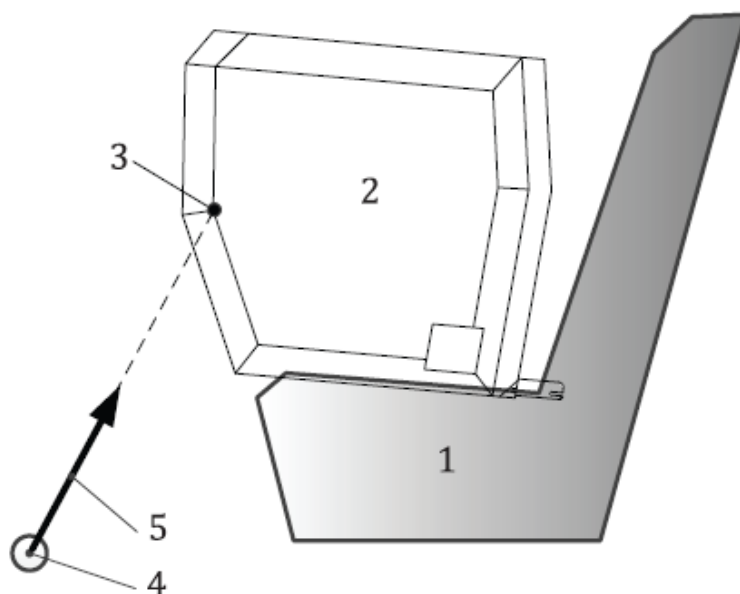
Рис. 2
Зона крепления нижнего страховочного троса: вид сверху



- Обозначения:**
1. Зона крепления нижнего страховочного троса, вид сверху.
 2. Зона опоры (использоваться не должна).
 3. Контур кресла ISO/R2, установленного на соответствующем сидячем месте транспортного средства.
 4. Осевая линия кресла ISO/R2 и креплений ISOFIX (или видимая осевая линия сидячего места в случае сидячих мест без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру *i*, согласно приложению 6) (показан только контур).
 5. Крепление нижнего страховочного троса, примеры положения.

Примечание: Наиболее удаленная назад поверхность зоны располагается на 100 мм сзади от вертикальной плоскости, проходящей через опорную точку на контуре кресла ISO/R2. См. рис 5 и 6».

Рис. 3
Точка для определения направления действия силы и направления испытательной нагрузки



- Обозначения:**
1. Сиденье транспортного средства.
 2. Контур кресла ISO/R2, установленного на соответствующем сидячем месте транспортного средства.

3. ТНДС (точка для определения направления действия силы).
4. пример фактического положения КНСТ в транспортном средстве.
5. Направление испытательной нагрузки.

Примечание: Положение ТНДС в поперечном направлении совмещается с осевой линией контура кресла ISO/R2».

Включить новое приложение 7 следующего содержания:

«Приложение 7

Процедура установки кресел ISO/R2 для сидячих мест без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру i

В случае сидячих мест без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру i, следует применять следующую процедуру:

- a) на спинку и подушку сиденья транспортного средства кладется хлопчатобумажная ткань;
- b) крепления ISOFIX снимаются с фиксирующего приспособления детского удерживающего устройства (ФПДУУ) или убираются таким образом, чтобы они находились полностью внутри за линией спинки;
- c) на сиденье автомобиля устанавливается ФПДУУ;
- d) ФПДУУ устанавливается таким образом, чтобы его осевая линия проходила по предполагаемой осевой линии сидячего места ± 25 мм, причем эта осевая линия должна быть параллельна осевой линии транспортного средства;
- e) в центре передней части ФПДУУ в направлении назад и параллельно его нижней поверхности оказывается силовое воздействие с нагрузкой 100 ± 10 Н, после чего нагрузка снимается;
- f) в центре верхней поверхности ФПДУУ в направлении вниз оказывается силовое воздействие с нагрузкой 100 ± 10 Н, после чего нагрузка снимается».

II. Обоснование

Данное предложение направлено на достижение следующих целей:

- a) Включить определения и требования, касающиеся креплений для нижних страховочных тросов.
- b) Предусмотреть только такую ситуацию, когда в транспортных средствах используются скобы в сочетании с соединителями, подобными соединителям верхнего страховочного троса ISOFIX, чтобы исключить возможность использования конструкций, в которых ремни пропускаются вокруг сидений автомобиля, вокруг направляющих сидений и т. д. Справочную информацию см. в документе GRSP-71-19.
- c) Предоставить возможность официального утверждения в отношении контактной поверхности пола транспортного средства для применения УДУС с использованием опоры в сочетании с сидячими местами без ISOFIX/размер которых не соответствует размеру i, с учетом прочности пола и пространства для размещения опоры. В этом случае и в случае деформации креплений ISOFIX в целом необходимо удостовериться в том, что деформация не влечет за собой дополнительного риска для уязвимых частей транспортного средства по согласованию с технической службой и органом по официальному утверждению типа.
- d) В основу требований, касающихся креплений нижнего страховочного троса, легли положения стандарта ISO 13216-4:2020.

- e) В стандарте ISO 13216-4:2020 проводится различие между зоной для пассажиров, сидящих впереди, и зоной для пассажиров, сидящих сзади. В рамках данных Правил было решено использовать определение зоны, расположенной спереди, как для передних, так и для задних сидений, чтобы предоставить возможность использовать крепление верхнего страховочного троса переднего сиденья в качестве КНСТ для заднего сиденья. Реализация такой возможности возможна только в том случае, если при всех положениях использования переднего сиденья крепление верхнего страховочного троса будет находиться внутри этой зоны; это сделано для того, чтобы предотвратить неправильное использование.
- f) Испытание на прочность креплений нижнего страховочного троса, встроенных в сиденье, может проводиться на уровне отдельных компонентов, если крепления ремней безопасности встроены в сиденье и прошли испытания в соответствии с Правилами № 14 ООН, включая испытание с дополнительной инерционной нагрузкой, в 20 раз превосходящей массу сиденья (в случае транспортных средств категории M₁/N₁).
- g) Поскольку на рынке уже имеются транспортные средства, оснащенные КНСТ, не отвечающими требованиям Правил и не получившими соответствующего утверждения типа, возникла необходимость в переходных положениях и, следовательно, в новой серии поправок.
-