



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЁННЫХ НАЦИЙ

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 60: Правила № 61

Дата вступления в силу в качестве приложения к Соглашению:
15 июля 1984 года

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НЕИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ
ИХ НАРУЖНЫХ ВЫСТУПОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ ПЕРЕД ЗАДНЕЙ ПАНЕЛЬЮ КАБИНЫ

Правила № 61

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НЕИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ
ИХ НАРУЖНЫХ ВЫСТУПОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ ПЕРЕД ЗАДНЕЙ ПАНЕЛЮ КАБИНЫ

СОДЕРЖАНИЕ

| <u>ПРАВИЛА</u> | <u>Стр.</u> |
|---|-------------|
| 1. Область применения | 1 |
| 2. Определения | 1 |
| 3. Заявка на официальное утверждение | 2 |
| 4. Официальное утверждение | 3 |
| 5. Общие предписания | 5 |
| 6. Специальные предписания | 6 |
| 7. Изменение типа транспортного средства | 9 |
| 8. Соответствие производства | 10 |
| 9. Санкции, налагаемые за несоответствие производства | 10 |
| 10. Окончательное прекращение производства | 10 |
| 11. Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов | |

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 - Сообщение, касающееся официального утверждения (отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производства) типа транспортного средства в отношении наружных выступов на основании Правил № 61.

Приложение 2 - Схемы знаков официального утверждения.

Приложение 3 - Порядок определения точки Н и фактического угла наклона спинки сиденья и проверки из зависимости от положения точки R и конструктивного угла наклона спинки сиденья.

Приложение 4 - Измерение выступов и расстояний.

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1. Данные Правила применяются в отношении наружных выступов транспортных средств неиндивидуального использования категорий № 1, № 2 и № 3, относящихся только к определенной ниже "наружной поверхности". Они не применяются к наружным зеркалам заднего вида, включая их кронштейны, или к таким принадлежностям, как радиоантенны и багажники.

1.2. Цель данных Правил состоит в том, чтобы уменьшить опасность или тяжесть повреждений, получаемых человеком при ударе о наружную поверхность транспортного средства в случае столкновения.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В соответствии с настоящими Правилами:

2.1. Под "наружной поверхностью" подразумевается часть транспортного средства, расположенная перед задней панелью кабины, определенной в пункте 2.5. ниже, за исключением самой задней панели, и включает в себя такие элементы, как передние крылья, передние бамперы и передние колеса.

2.2. Под "официальным утверждением транспортного средства" подразумевается официальное утверждение типа транспортного средства в отношении его наружных выступов.

2.3. Под "типом транспортного средства" подразумеваются механические транспортные средства, не имеющие между собой существенных различий, в частности в отношении "наружной поверхности".

2.4. Под "кабиной" подразумевается та часть кузова, которая составляет отделение для водителя и пассажиров, включая двери.

2.5. Под "задней панелью кабины" подразумевается задняя часть наружной поверхности отделения для водителя и пассажиров. В случае, когда определить положение задней панели кабины невозможно, в соответствии с настоящими Правилами задней панелью кабины считается поперечная вертикальная плоскость, расположенная на расстоянии 50 см сзади точки R сиденья водителя, причем это сиденье, если его положение регулируется, находится в крайнем заднем положении для вождения (см. приложение 3). Однако завод-изготовитель с согласия технических служб может потребовать увеличить это

расстояние в случае, если он может доказать, что расстояние 50 см является неприемлемым для того или иного конкретного транспортного средства.

2.6. Под "исходной плоскостью" подразумевается горизонтальная плоскость, проходящая через центр передних колес, или горизонтальная плоскость, расположенная на высоте 50 см от поверхности проезжей части, в зависимости от того, какая плоскость расположена ближе к поверхности проезжей части.

2.7. Под "линией пола" подразумевается линия, определенная следующим образом:

Линия, образуемая в результате движения по внешнему контуру конструкции груженого транспортного средства конуса неограниченной высоты с вертикальной осью, половина угла раствора которого составляет 15° , таким образом, что он постоянно соприкасается с внешней поверхностью кузова в самой низкорасположенной точке.

Линией пола является геометрический след этих очек касания. При определении линии пола во внимание не должны приниматься точки упора домкрата, выхлопные трубы и колеса. Подразумевается, что просветы надколесных дуг заполнены воображаемой поверхностью, образующей ровное продолжение окружающей внешней поверхности. При определении линии пола следует учитывать передний бампер. В зависимости от рассматриваемого типа транспортного средства контур линии пола может проходить по внешнему профилю бампера или по панели кузова под бампером.

При наличии одновременно двух или нескольких точек касания для определения исходной линии пола выбирается самая низкая точка.

2.8. Под "радиусом кривизны" подразумевается радиус дуги окружности, наиболее точно соответствующей форме закругления рассматриваемого элемента.

3. ЗАЯВКА НА ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ

3.1. Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении наружных выступов представляется заводом-изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем.

- 3.2. К заявке прилагаются нижеперечисленные документы в трех экземплярах:
- 3.2.1. фотографии передней и боковых частей транспортного средства,
- 3.2.2. такие чертежи "наружной поверхности", которые, по мнению технической службы, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения, необходимы для того, чтобы продемонстрировать соблюдение положений нижеприведенных пунктов 5 и 6.
- 3.3. Податель заявки должен представить технической службе, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения:
- 3.3.1. либо транспортное средство, представляющее тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, либо элемент (или элементы) транспортного средства, которые считаются существенными для проведения контроля и испытаний, предписанных настоящими Правилами,
- 3.3.2. определенные компоненты или образцы используемых материалов, если этого требует данная техническая служба.
4. ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ
- 4.1. Если транспортное средство, представленное на официальное утверждение на основании настоящих Правил, удовлетворяет предписаниям нижеследующих пунктов 5 и 6, то данный тип транспортного средства считается официально утвержденным.
- 4.2. Каждому официально утвержденному типу транспортного средства присваивается номер официального утверждения. Первые две цифры номера (в настоящее время 00 для Правил в их первоначальной форме) указывают на серию поправок, включающих последние значительные технические изменения, внесенные в Правила к моменту официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не должна присваивать этот номер тому же типу транспортных средств, имеющему иную наружную структуру, или другому типу транспортного средства.
- 4.3. Стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении или об отказе в официальном утверждении типа транспортного средства на основании настоящих Правил посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении I к настоящим Правилам,

и предусмотренных в пунктах 3.2.1 и 3.2.2. выше, чертежей и фотографий, представляемых подателем заявки на официальное утверждение максимальным форматом A4 (210 x 297 мм) или кратным ему форматом и в соответствующем масштабе.

4.4. На каждом транспортном средстве, соответствующем типу транспортного средства, официально утвержденному на основании настоящих Правил, представляется на видном и легкодоступном месте, указанном в регистрационной карточке официального утверждения, международный знак официального утверждения, состоящий из:

4.4.1. круга, в котором проставлена буква "Е" и за которым следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение^{1/};

4.4.2. номера настоящих Правил, проставляемого справа от круга, предусмотренного в пункте 4.4.1., после чего следует буква R, тире и номер официального утверждения.

4.5. Если транспортное средство соответствует типу, официально утвержденному на основании других приложенных к Соглашению правил в той же стране, которая предоставила официальное утверждение, на основании настоящих Правил, обозначение, предусмотренное в пункте 4.4.1., повторять не следует; в этом случае дополнительные номера и обозначения всех правил, на основании которых было 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.

^{1/} 1 - Федеративная Республика Германии, 2 - Франция, 3 - Италия, 4 - Нидерланды, 5 - Швеция, 6 - Бельгия, 7 - Венгрия, 8 - Чехословакия, 9 - Испания, 10 - Югославия, 11 - Соединенное Королевство, 12 - Австрия, 13 - Люксембург, 14 - Швейцария, 15 - Германская Демократическая Республика, 16 - Норвегия, 17 - Финляндия, 18 - Дания, 19 - Румыния, 20 - Польша и 21 - Португалия. Последующие порядковые номера присваиваются другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных условий официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств или в порядке их присоединения к этому Соглашению, и присвоенные им таким образом номера сообщаются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

- 4.6. Знак официального утверждения и дополнительное обозначение должны быть четкими и нестираемыми.
- 4.7. Знак официального утверждения проставляется рядом с устанавливаемой заводом-изготовителем табличкой, на которой приводятся характеристики транспортного средства, или на этой табличке.
- 4.8. В приложении 2 к настоящим Правилам изображены в качестве примера схемы знаков официального утверждения.
5. ОБЩИЕ ПРЕДПИСАНИЯ
- 5.1. Положения настоящих Правил не распространяются на части "наружной поверхности" транспортного средства, которые у дорожного транспортного средства с закрытыми окнами, наружными крышками и т.д., либо:
- 5.1.1. находятся вне зоны, ограниченной сверху горизонтальной плоскостью, расположенной на высоте 2 м над поверхностью грунта, а снизу - или исходной плоскостью, определенной выше в пункте 2.6., или по усмотрению завода-изготовителя линией пола, определенной в пункте 2.7., либо:
- 5.1.2. расположены таким образом, что в статических условиях их невозможно коснуться сферой диаметром 100 мм.
- 5.1.3. Когда исходная плоскость является нижним пределом зоны, то учитываются только те части транспортного средства, которые находятся между двумя вертикальными плоскостями, одна из которых расположена по касательной к наружной поверхности транспортного средства, а другая параллельно ей на расстоянии 80 мм по направлению внутрь транспортного средства.
- 5.2. "Наружная поверхность" транспортного средства не должна иметь каких-либо выступающих наружу частей, которые могут задеть пешеходов, велосипедистов или мотоциклистов.
- 5.3. Любые компоненты, указанные в пункте 6 ниже, не должны иметь выступающих наружу остроконечных или режущих частей или выступов, форма, размеры, направление или твердость которых могут увеличить опасность или тяжесть телесных повреждений, получаемых людьми, если их ударило или задело транспортное средство в случае столкновения.

5.4. Радиус кривизны выступающих частей наружной поверхности, изготовленных из материалов, твердость которых не превышает 60 единиц по Шору, может быть меньше величин, определенных в пункте 6 ниже.

6. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

6.1. Декоративные детали, торговые знаки, буквы и цифры коммерческой маркировки

6.1.1. Радиус кривизны декоративных деталей, торговых знаков, букв и цифр коммерческой маркировки должен составлять не менее 2,5 мм. Это положение не распространяется на декоративные детали, если они выступают наружу не более, чем на 5 мм; однако в этом случае наружные края этих деталей должны быть закругленными.

6.1.2. Декоративные детали, торговые знаки, буквы и цифры коммерческой маркировки, выступающие по отношению к внешней поверхности более чем на 10 мм, должны утапливаться, отделяться или изгибаться под действием силы 10 даН; прилагаемой в их наиболее выступающей точке в любом направлении в плоскости, приблизительно параллельной той поверхности, на которой они установлены.

Для приложения силы 10 даН используется пуансон диаметром не более 50 мм с плоской ударной поверхностью. В случаях, когда это невозможно, применяется эквивалентный метод. После того как декоративные детали утоплены, отделены или согнуты, оставшиеся детали не должны выступать более чем на 10 мм и не должны иметь каких-либо колющих, острых или режущих краев.

6.2. Козырьки и ободки фар

6.2.1. Наличие выступающих ободков и козырьков допускается при условии, что по отношению к внешней поверхности стекла фары они выступают не более чем на 30 мм и что радиус их кривизны в любом месте составляет не менее 2,5 мм.

6.2.2. Убирающиеся фары должны отвечать положениям приведенного выше пункта 6.2.1. как в рабочем, так и в нерабочем положении.

6.2.3. Положения приведенного выше пункта 6.2.1. не применяются к фарам, встроенным в кузов, и к тем фарам, которые не выступают за пределы кузова, если кузов соответствует предписаниям, содержащимся выше в пункте 5.2.

6.3. Решетки

Элементы решеток должны иметь радиус кривизны:

- не менее 2,5 мм, если расстояние между рядом расположенными элементами превышает 40 мм;
- не менее 1 мм, если это расстояние составляет от 25 мм до 40 мм;
- не менее 0,5 мм, если это расстояние меньше 25 мм.

6.4. Стеклоочистители ветрового стекла и фар

6.4.1. Конструкция вышеуказанных приспособлений должна предусматривать наличие защитного кожуха рычага щеткодержателя, имеющего радиус кривизны не менее 2,5 мм и площадь поверхности не менее 150 мм^2 , определяемую проекцией на сечение, отстоящее не более чем на 6,5 мм от наиболее выступающей точки.

6.4.2. Радиус кривизны сопел стеклоомывателя и очистителя фар должен составлять не менее 2,5 мм. Края сопел, выступающие менее чем на 5 мм, должны быть закругленными.

6.5. Защитные устройства (бамперы)

6.5.1. Концы защитных устройств должны быть загнуты в направлении к наружной поверхности кузова.

6.5.2. Составные элементы передних защитных устройств должны иметь такую конструкцию, чтобы минимальный радиус кривизны всех обращенных наружу жестких поверхностей составлял 5 мм.

6.5.3. Такое оборудование, как буксирные сцепки и лебедки, не должно выступать за переднюю плоскость бампера. Однако допускается, чтобы лебедка выступала за переднюю поверхность бампера при условии, что в нерабочем положении она закрыта соответствующим защитным элементом, радиус кривизны которого составляет не менее 2,5 мм.

6.5.4. Положения пункта 6.4.2 не применяются к частям, устанавливаемым на бампере, к частям бампера или к элементам, вмонтированным в бампер, если они выступают менее чем на 5 мм. Края таких устройств, выступающих менее чем на 5 мм, должны быть закруглены. В отношении любых устройств, установленных на бампере и рассматриваемых в других пунктах настоящих Правил, конкретные предписания, содержащиеся в настоящих Правилах и имеющие к ним непосредственное отношение, остаются в силе.

6.6. Ручки, дверные петли и кнопки дверей, багажников, капотов, вентиляционные отверстия, откидные подножки и поручни

6.6.1. Для этих элементов выступы не должны превышать: 30 мм для кнопок дверей, 70 мм для поручней и ручек крепления капота, 50 мм - во всех остальных случаях. Их радиус кривизны должен быть не менее 2,5 мм.

6.6.2. Если используются ручки боковых дверей поворотного типа, то они должны удовлетворять следующим условиям:

6.6.2.1. в случае, если ручки поворачиваются параллельно плоскости двери, то открытый конец ручки должен быть направлен назад. Конец такой ручки должен быть загнут по направлению к двери и находиться в углублении или защитном приспособлении;

6.6.2.2. ручки, поворачивающиеся наружу в любом направлении, не параллельном плоскости двери, в закрытом положении должны находиться в углублении или в защитном приспособлении. Открытый конец ручки должен быть направлен либо назад, либо вниз. Однако применение ручек, не соответствующих этому последнему требованию, может быть разрешено, если:

- они снабжены самостоятельным возвратным механизмом;
- в случае поломки возвратного механизма они не могут выступать более чем на 15 мм;
- их радиус кривизны в открытом положении составляет не менее 2,5 мм (это положение не применяется, если в максимально открытом положении их выступ составляет менее 5 мм, в этом случае углы частей, направленных наружу, должны быть закругленными);
- площадь поверхности конца ручки, измеренная на расстоянии не более 6,5 мм от наиболее выступающей точки, составляет не менее 150 мм^2 .

6.7. Лестницы и ступеньки

6.8. Боковые воздушные обтекатели и дождевые щитки и противогрязевые дефлекторы окон

Радиус кривизны выступающих наружу краев должен быть не менее 1 мм.

6.9. Сточные желобки

Сточные желобки допускаются при условии, что их кромки загнуты к кузову таким образом, чтобы их нельзя было коснуться сферой диаметром 100 мм, и при условии, что эти края прикрыты защитным элементом с радиусом кривизны не менее 2,5 мм.

6.10. Гайки крепления колес, колпаки ступиц и защитные устройства

6.10.1. Гайки крепления колес, колпаки ступиц и защитные устройства колес не должны иметь выступов ребристой формы.

6.10.2. При движении по прямой линии ни одна часть колес, за исключением шин, расположенная выше горизонтальной плоскости, проходящей через их ось вращения, не должна выступать за контуры вертикальной проекции края панели кузова над колесом на горизонтальную плоскость. Однако, если это вызывается эксплуатационными требованиями, защитное устройство, закрывающее гайки и крепления колес и ступицы, может выступать за контуры вертикальной проекции края панели кузова над колесом при условии, что радиус кривизны поверхности выступающей части составляет не менее 5 мм и что она ни в коем случае не выступает за вертикальную проекцию края панели кузова над колесом, более чем на 30 мм.

6.10.3. Если гайки и болты выступают за вертикальную проекцию внешней поверхности шин на горизонтальную плоскость (той части шин, которая расположена выше горизонтальной плоскости, проходящей через ось вращения колеса), необходимо устанавливать защитный элемент (элементы) в соответствии с положениями приведенного выше пункта 6.10.2.

6.11. Проемы для домкрата и выхлопная труба (трубы)

6.11.1. Проемы для домкрата, если таковое имеется, и выхлопная труба (трубы) не должны выступать более чем на 10 мм за вертикальную проекцию линии пола или за вертикальную проекцию пересечения исходной плоскости с наружной поверхностью транспортного средства.

6.11.2. В отступление от настоящего предписания выхлопная труба может выступать более чем на 10 мм, если ее края закруглены и имеют минимальный радиус кривизны не менее 2,5 мм.

7. ИЗМЕНЕНИЕ ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

- 7.1. Любое изменение типа транспортного средства должно доводиться до сведения административного органа, который представил официальное утверждение данному типу транспортного средства. Этот орган может либо:
- 7.1.1. прийти к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительного отрицательного влияния и что во всяком случае данное транспортное средство по-прежнему удовлетворяет предъявляемым требованиям; либо
- 7.1.2. потребовать от технической службы, уполномоченной проводить испытания, предоставления нового протокола.
- 7.2. Сообщение о подтверждении официального утверждения или об отказе в официальном утверждении с указанием изменений направляется в соответствии с процедурой, указанной выше в пункте 4.3, Сторонам Соглашения, применяющим настоящие Правила.
8. СООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА
- 8.1. Каждое транспортное средство, имеющее знак официального утверждения на основании настоящих Правил, должно соответствовать в отношении его наружных выступов официально утвержденному типу транспортного средства.
- 8.2. Для проверки соответствия, требуемого выше в пункте 8.1, следует провести достаточное число выборочных проверок транспортных средств серийного производства, имеющих знак официального утверждения на основании настоящих Правил.
9. САНКЦИИ НАЛАГАЕМЫЕ ЗА НЕСООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА
- 9.1. Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются условия, изложенные выше в пункте 6, или если транспортное средство не прошло испытания, предписываемого в приложении 3.
- 9.2. 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 регистрационной карточки, на которой внизу крупными буквами делается отметка "ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ОТМЕНЕНО" и проставляются подпись и дата.
10. ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА
- Если владелец официального утверждения полностью прекращает производство типа транспортного средства, официально утвержденного в соответствии с настоящими Правилами, он сообщает об этом компетентному органу, предоставившему официальное утверждение. По получении этого сообщения компетентный

орган сообщает об этом другим Сторонам Соглашения, применяющим настоящие Правила, посредством регистрационной карточки, на которой внизу крупными буквами делается отметка "ПРОИЗВОДСТВО ПРЕКРАЩЕНО" и проставляются подпись и дата.

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

Стороны Соглашения, 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 или отмены официального утверждения.

Приложение 1

(Максимальный формат: А.4 (210 x 297))

Название
административного органа



Сообщение, касающееся официального утверждения (отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производства) типа транспортного средства в отношении наружных выступов, на основании Правил № 61

- № официального утверждения
1. Фабричная или торговая марка транспортного средства
 2. Тип транспортного средства
 3. Завод-изготовитель и его адрес
 4. В соответствующих случаях, фамилия и адрес представителя завода-изготовителя
.....
.....
 5. Транспортное средство представлено на официальное утверждение (дата)
 6. Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения
 7. Дата протокола, выданного этой службой
 8. Номер протокола, выданного этой службой
 9. Официальное утверждение предоставлено/ в официальном утверждении отказано */
.....
 10. Место проставления на транспортном средстве знака официального утверждения
.....
 11. В соответствующих случаях, положение задней панели кабины относительно точки R сиденья водителя (см. пункт 2.5)
 12. Нижняя граница зоны, указанной в пункте 5.1.1: исходная плоскость/ линия пола */
.....
 13. Место
 14. Дата
 15. Подпись
 16. К настоящему сообщению прилагаются фотографии передней, задней и боковых частей кабины, расположенных впереди задней панели, с проставленным на них приведенным выше номером официального утверждения

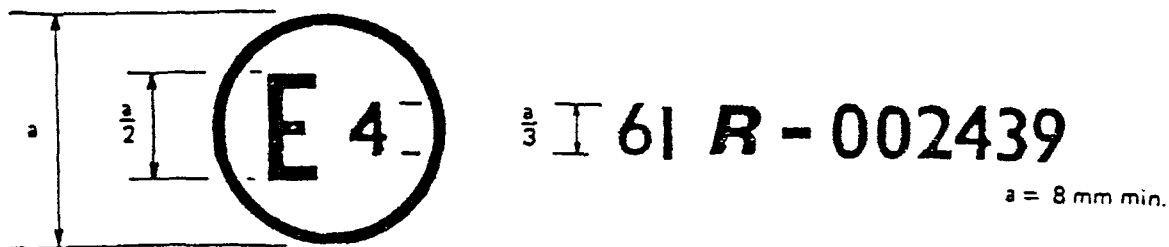
*/ Ненужное зачеркнуть.

Приложение 2

СХЕМЫ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Образец А

(См. пункт 4.4 настоящих Правил)

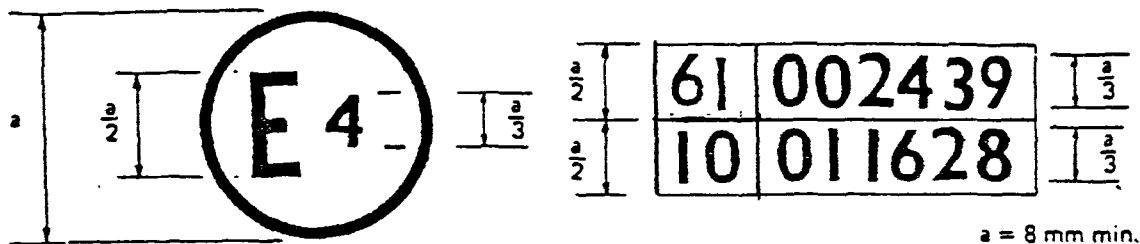


Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве неиндивидуального пользования, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е 4) в отношении наружных выступов на основании Правил № 61 под номером официального утверждения 002439.

Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено на основании Правил № 61 в их первоначальной форме.

Образец В

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве неиндивидуального пользования, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е 4) на основании Правил № 61 и 10^{*}. Номера официального утверждения указывают, что к моменту предоставления официального утверждения Правила № 61 были в их первоначальной форме, а в Правила № 10 были включены поправки серии 01.

^{*}/ Этот номер дан только в качестве примера.

Приложение 3

ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТОЧКИ Н И ФАКТИЧЕСКОГО УГЛА НАКЛОНА
СПИНКИ СИДЕНЬЯ И ПРОВЕРКИ ИХ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОЛОЖЕНИЯ ТОЧКИ R
И КОНСТРУКТИВНОГО УГЛА НАКЛОНА СПИНКИ СИДЕНЬЯ

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ
- 1.1. Точка Н, указывающая положение сидящего в кабине водителя или пассажира, представляет собой след на вертикальной продольной плоскости теоретической оси вращения ног относительно туловища, когда водитель или пассажир заменен манекеном, описание которого приводится ниже в пункте 3.
- 1.2. Точка R или "контрольная точка места для сидения" представляет собой контрольную точку, указанную заводом-изготовителем:
 - 1.2.1. координаты которой определяются в зависимости от конструкции транспортного средства;
 - 1.2.2. которая соответствует теоретическому положению осевой точки вращения ноги относительно туловища (точка Н) при наиболее низком и крайнем заднем нормальном положении для управления или использования, предусмотренном для каждого сиденья заводом-изготовителем транспортного средства.
- 1.3. Под углом "наклона спинки сиденья" подразумевается наклон спинки сиденья относительно вертикали.
- 1.4. Под "фактическим углом наклона спинки сиденья" подразумевается угол, образуемый вертикальной прямой, проходящей через точку Н, и базовой линией туловища, представленного манекеном, описание которого содержится ниже в пункте 3.
- 1.5. Под "конструктивным углом наклона спинки сиденья" подразумевается предписываемый заводом-изготовителем угол, который:
 - 1.5.1. определяет угол наклона спинки сиденья при наиболее низком и крайнем заднем нормальном положении для управления или использования, предусмотренном для каждого сиденья заводом-изготовителем транспортного средства;
 - 1.5.2. образуется в точке R вертикальной прямой и базовой линией туловища;
 - 1.5.3. теоретически соответствует фактическому углу наклона спинки сиденья.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОЧЕК Н И ФАКТИЧЕСКИХ УГЛОВ НАКЛОНА СПИНКИ СИДЕНЬЯ

- 2.1. Точка Н и "фактический угол наклона спинки сиденья" определяются для каждого сиденья, предусмотренного заводом-изготовителем. Если сиденья одного и того же ряда можно рассматривать как одинаковые (многоместное сиденье, идентичные сиденья и т.д.), то для каждого ряда сидений определяется только одна точка Н и только один "фактический угол наклона спинки сиденья", причем манекен, описанный ниже в пункте 3, устанавливается на месте, которое рассматривается как характерное для данного ряда. Этим местом является:
- 2.1.1. для переднего ряда – место водителя;
- 2.1.2. для заднего ряда или рядов – одно из крайних мест.
- 2.2. При определении точки Н и "фактического угла наклона спинки сиденья" данное сиденье устанавливается в наиболее низкое и крайнее заднее нормальное положение для управления или использования, предусмотренное заводом-изготовителем. Регулируемая спинка сиденья фиксируется в положении, определенном заводом-изготовителем, или, в случае отсутствия каких-либо спецификаций, в положении, при котором фактический угол наклона спинки сиденья как можно меньше отличается от угла в 25° от вертикали.

3. ОПИСАНИЕ МАНЕКЕНА

- 3.1. Используется объемный манекен, вес и размеры которого соответствуют весу и размерам взрослого мужчины среднего роста. Такой манекен представлен ниже на рис. 1 и 2.
- 3.2. Манекен состоит из:
- 3.2.1. двух элементов, один из которых моделирует спину, а второй – основание туловища, шарнирно соединенные осью, представляющей собой ось поворота бедра относительно туловища; след этой оси на боковой поверхности манекена является точкой Н манекена;
- 3.2.2. двух элементов, моделирующих голени, которые шарнирно соединены с элементом, моделирующим основание туловища, и
- 3.2.3. двух элементов, моделирующих ступни ног, которые соединены с голенищами шарнирами, моделирующими лодыжки,
- 3.2.4. кроме того, элемент, моделирующий основание туловища, должен быть снабжен уровнем, позволяющим контролировать его положение в поперечном направлении:

- 3.3. В надлежащих точках, соответствующих центрам тяжести элементов манекена, крепятся грузы, моделирующие вес этих элементов таким образом, чтобы общий вес манекена составил 75,6 кг. В таблице на рис. 2 в добавлении к настоящему приложению содержатся сведения о различных грузах.
- 3.4. Базовая линия туловища манекена определяется прямой, проходящей через точку сочленения бедра с тазом и теоретическую точку сочленения шеи с грудной клеткой (см. рис. 1) в добавлении к настоящему приложению.
4. УСТАНОВКА МАНЕКЕНА
- Объемный манекен устанавливается следующим образом:
- 4.1. Транспортное средство устанавливается на горизонтальной плоскости, и сиденья приводятся в положения, предписанные выше в пункте 2.2.
- 4.2. Испытуемое сиденье накрывается куском ткани в целях облегчения надлежащей установки манекена.
- 4.3. Манекен помещается на соответствующее сиденье, при этом ось шарнира находится в положении, перпендикулярном продольной плоскости симметрии транспортного средства.
- 4.4. Ступни манекена располагаются следующим образом:
- 4.4.1. на передних сиденьях - таким образом, чтобы уровень, позволяющий проверять поперечную ориентацию основания манекена, находился в горизонтальном положении;
- 4.4.2. на задних сиденьях - по возможности таким образом, чтобы они касались передних сидений. Если ступни манекена помещаются на части пола, находящиеся на разных уровнях, то контрольной точкой служит ступня, которая первая соприкасается с передним сиденьем, а вторая ступня устанавливается таким образом, чтобы уровень, позволяющий определять поперечную ориентацию основания манекена, находился в горизонтальном положении;
- 4.4.3. если точка Н определяется для среднего сиденья, то ступни устанавливаются с разных сторон туннельного выступа;
- 4.5. Грузы размещаются на бедрах, при этом уровень, позволяющий проверять поперечную ориентацию основания манекена, должен находиться в горизонтальном положении; затем грузы помещаются на элемент, моделирующий основание манекена.
- 4.6. Манекен отодвигается от спинки сиденья с помощью стержня коленного шарнира, а спина манекена наклоняется вперед. Затем положение манекена на сиденье транспортного средства изменяют, передвигая манекен на его основании назад по сиденью до упора, после чего спину манекена прислоняют к спинке сиденья.

- 4.7. К манекену дважды прикладывается горизонтальная нагрузка силой приблизительно 10 ± 1 даН. Направление и точка приложения нагрузки указаны черной стрелкой на рисунке 2.
- 4.8. Далее грузы устанавливаются с левой и с правой сторон манекена, после чего грузы размещаются на грудной клетке. Поперечный уровень манекена должен оставаться в горизонтальном положении.
- 4.9. Чтобы устранить трение о спинку сиденья, спину манекена, удерживая поперечный уровень манекена в горизонтальном положении, наклоняют вперед до тех пор, пока грузы, находящиеся на грудной клетке, не окажутся над точкой Н.
- 4.10. В конце установки спина манекена аккуратно отводится назад. Поперечный уровень манекена должен находиться в горизонтальном положении. В противном случае описанная выше процедура повторяется.
5. РЕЗУЛЬТАТЫ
- 5.1. После установки манекена в соответствии с предписаниями, содержащимися выше в пункте 4, точкой Н и фактическим углом наклона спинки данного сиденья транспортного средства является точка Н и угол наклона базовой линии туловища манекена.
- 5.2. Координаты точки Н по отношению к трем взаимно перпендикулярным плоскостям и фактический угол наклона спинки сиденья измеряются для сравнения с данными, представленными заводом-изготовителем транспортного средства.
6. ПРОВЕРКА ОТНОСИТЕЛЬНОГО РАСПОЛОЖЕНИЯ ТОЧЕК R И Н И СООТНОШЕНИЯ МЕЖДУ КОНСТРУКТИВНЫМ И ФАКТИЧЕСКИМ УГЛАМИ НАКЛОНА СПИНКИ СИДЕНЬЯ
- 6.1. Результаты измерений, проводимых в соответствии с положениями пункта 5.2 в отношении точки Н и фактического угла наклона спинки сиденья, сравниваются с координатами точки R и конструктивным углом наклона спинки сиденья, указанными заводом-изготовителем транспортного средства.
- 6.2. Относительное расположение точек R и Н и соотношение конструктивного и фактического углов наклона спинки сиденья считаются удовлетворительными для рассматриваемого сиденья, если точка Н, определенная ее координатами, находится в пределах квадрата со стороной 50 мм, диагонали которого пересекаются в точке R, и если фактический угол наклона спинки отличается от конструктивного не более чем на 5° .
- 6.2.1. Если эти условия выполняются, точка R и конструктивный угол наклона спинки сиденья используются для проведения испытания, и, в случае необходимости, манекен устанавливается таким образом, чтобы точка Н совпадала с точкой R, а фактический угол наклона спинки сиденья совпадал с конструктивным углом.

- 6.3. Если точка Н или фактический угол наклона спинки сиденья не соответствует предписаниям вышеуказанного пункта 6.2, то точка Н или фактический угол наклона спинки сиденья определяется еще два раза (всего три раза). Если результаты двух из этих трех измерений соответствуют предписаниям, то результаты испытаний считаются удовлетворительными.
- 6.4. Если результаты по крайней мере двух из трех испытаний не соответствуют предписаниям пункта 6.2, то испытание считается невыдержанным.
- 6.5. В случае возникновения ситуации, указанной выше в пункте 6.4, или если проверка не может быть произведена вследствие того, что завод-изготовитель не представил данных, касающихся положения точки R или конструктивного угла наклона спинки сиденья, может использоваться среднее арифметическое результатов трех испытаний, которое может считаться применимым во всех случаях, когда в настоящих Правилах упоминается точка R или конструктивный угол наклона спинки сиденья.

Приложение 3 - Добавление
СОСТАВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ОБЪЕМНОГО МАНЕКЕНА

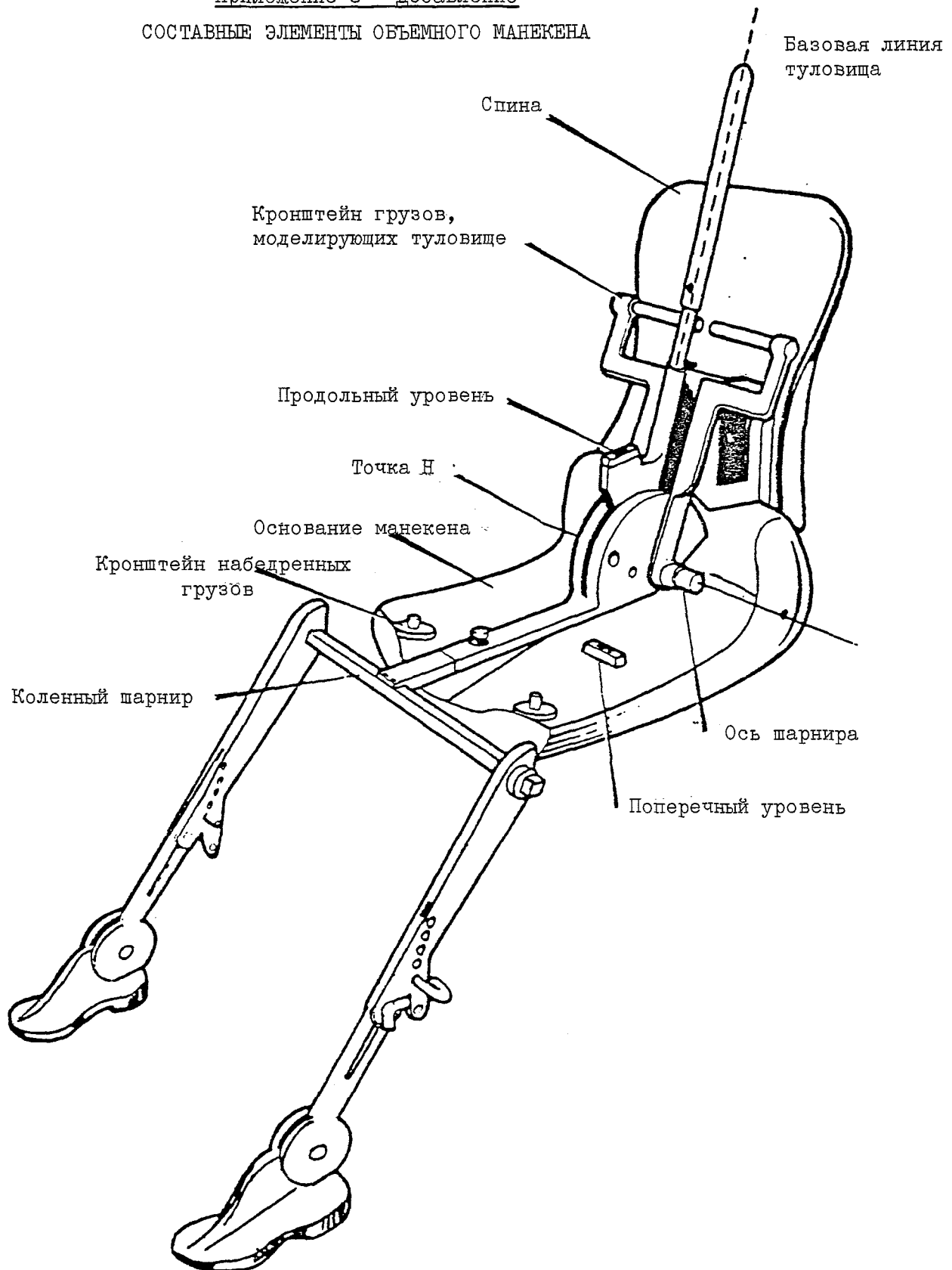


Рис. 1

РАЗМЕРЫ И МАССА МАНЕКЕНА

| <u>Масса манекена</u> | <u>кг</u> |
|--|-------------|
| Элементы, моделирующие спину и основание туловища | 16,6 |
| Грузы, моделирующие туловище | 31,2 |
| Грузы основания | 7,8 |
| Набедренные грузы | 6,8 |
| Грузы голеней | <u>13,2</u> |
| Итого: | 75,6 |

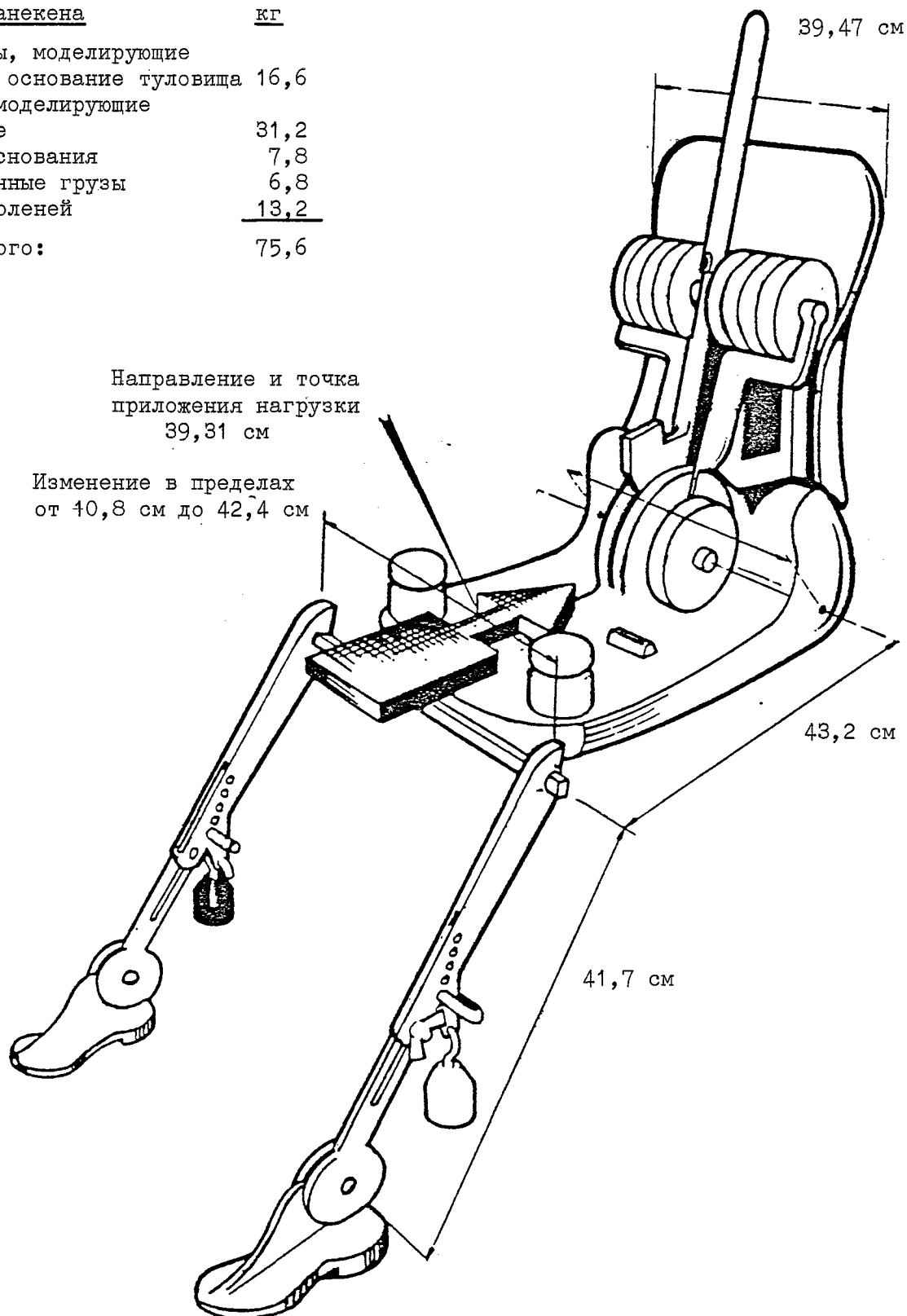


Рис. 2

Приложение 4

ИЗМЕРЕНИЕ ВЫСТУПОВ И РАССТОЯНИЙ

1. МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА ВЫСТУПА ЭЛЕМЕНТА, УСТАНОВЛЕННОГО НА НАРУЖНОЙ ПОВЕРХНОСТИ
 - 1.1. Размер выступа элемента, установленного на выпуклой панели, может быть определен либо непосредственно, либо по чертежу соответствующей части этого элемента в установленном положении.
 - 1.2. Если размер выступа элемента, установленного на панели, не являющейся выпуклой, не может быть определен простым измерением, то этот размер определяется по максимальному расстоянию между контрольной линией панели и центром сферы диаметром 100 мм при ее обкатывании по этому элементу. На рис. 1 даются примеры использования этого метода.
 - 1.3. Для поручней выступ измеряется по отношению к плоскости, проходящей через точки их крепления. На рис. 2 приводится пример такого измерения.
2. МЕТОД ИЗМЕРЕНИЯ ВЫСТУПА КЮЗЫРЬКОВ И ОБОДКОВ ФАР
 - 2.1. Выступ на наружной поверхности фары измеряется по горизонтали от точки соприкосновения со сферой диаметром 100 мм, как указано на рис. 3.
3. МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАССТОЯНИЯ МЕЖДУ ЭЛЕМЕНТАМИ РЕШЕТКИ
 - 3.1. Расстояние между элементами решетки измеряется по расстоянию между двумя плоскостями, проходящими через точки касания сферы, и перпендикуляром к линии, соединяющей эти точки касания. На рис. 4 и 5 приводятся примеры использования этого метода.

Приложение 4 - Добавление

