



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2003/49
4 April 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцатая сессия, 24-27 июня 2003 года,
пункты 5.2 и В.2.1.1 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ О РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ ДВЕРНЫХ ЗАМКОВ И ЭЛЕМЕНТОВ КРЕПЛЕНИЯ ДВЕРЕЙ

Передано представителем Соединенных Штатов Америки

Примечание: Настоящий документ содержит предложение по глобальным техническим правилам (ГТП), касающимся дверных замков и элементов крепления дверей, которые должны быть разработаны в рамках Соглашения 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. Текст основан на документе, распространенном без условного обозначения (неофициальный документ № 6) в ходе сто двадцать девятой сессии WP.29, и представляется Соединенными Штатами Америки WP.29 и AC.3 для рассмотрения. Сопоставление положений Федерального стандарта по безопасности механических транспортных средств США (FMVSS) № 206 и Правил № 11 ЕЭК было добавлено Соединенными Штатами Америки после сессии и представляется в приложении к данному предложению (TRANS/WP.29/909, пункт 141).

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 получить также через Интернет по адресу:

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

Цель предложения

В Соединенных Штатах в период 1994-1999 годов в результате полного и частичного выпадения из автомобилей ежегодно погибало примерно 9 864 человека, а 9 767 человек получили серьезные увечья. На долю выпадений вследствие отваливания дверей приходилось 1 668 смертельных случаев (19%) и 1 976 серьезных травм (22%). На долю выпадений вследствие открытия боковых петлевых дверей приходилось примерно 90% всех смертельных случаев в результате выпадения из дверей и 93% всех серьезных травм, обусловленных той же причиной. Судя по всему, такое положение является проблемой и в других странах.

Цель настоящего предложения заключается в разработке глобальных технических правил, касающихся дверных замков и элементов дверных удерживающих устройств, призванных сократить число случаев отказа дверных запорных систем. Учитывая наличие Глобального соглашения 1998 года, в настоящее время мы располагаем возможностью разработать усовершенствованные и согласованные правила в отношении дверных замков и элементов дверных удерживающих устройств. Кроме того, работа над глобальными правилами дает возможность учесть большинство, если не все, вызывающие обеспокоенность международного сообщества проблемы, связанные с обеспечением безопасности, а также последние технические новшества.

США в настоящее время изучают возможность усовершенствования национальных правил, касающихся дверных замков и элементов дверных удерживающих устройств, с тем чтобы выработать более строгие требования. Нынешние правила были предназначены для проведения испытаний с целью недопущения случаев открытия дверей на транспортных средствах, которые производились в 60-х годах. Широкомасштабные изменения конструкции дверных замков на транспортных средствах в 60-х и 70-х годах сделали существующие правила в целом устаревшими. Аналогичным образом, правилам ЕЭК сейчас более 30 лет. Ни те, ни другие существенно не менялись после того, как они были приняты. Поэтому существующие правила стали менее эффективными и, как представляется, в настоящее время не обеспечивают соблюдения множества мер безопасности.

Мы считаем, что проводимая в США деятельность по обновлению правил открывает перед международным сообществом отличную возможность для разработки ГТП

одновременно с США. Согласование правил, касающихся дверных замков и элементов дверных удерживающих устройств, и их усовершенствование на основе новых технологий может принести пользу всем. Выгоды для правительств будут заключаться в усовершенствовании дверных замков и элементов дверных удерживающих устройств, в принятии практики, обеспечивающей наибольшую безопасность, в эффективном использовании ресурсов и в согласовании требований. Выгоды для производителей будут выражаться в сокращении издержек, связанных с процессом разработки, испытаний и производства новых моделей. Наконец, польза для потребителей будет состоять в том, что они будут располагать лучшим выбором транспортных средств, произведенных в соответствии с более высокими, признанными в глобальном масштабе стандартами, обеспечивающими более высокий уровень безопасности по более низкой цене.

Описание предлагаемых правил

В настоящих требованиях опробываются лишь индивидуальные элементы замков, без учета того, как эти элементы взаимодействуют друг с другом, другими компонентами двери или с направлениями воздействия силовых потоков при реальных авариях. Открывание дверей зачастую происходит в результате комбинированного воздействия во время аварии продольных и поперечных сил, что может подвергнуть замковую систему сжимающему воздействию продольных и растягивающих поперечных сил. Воздействие этих сил часто приводит к структурным сбоям запорной системы, а также таких не связанных с запорными механизмами систем, как шарнирные опоры личинок, дверная коробка и дверной тонколистовой металл. Следовательно, было бы целесообразно рассмотреть возможность разработки требований в отношении всей системы. Кроме того, в нынешних требованиях не предусмотрена какая-либо процедура испытания и оценки безопасности раздвижных дверей. Было бы полезно рассмотреть такие требования.

ГТП будут распространяться на пассажирские и многоцелевые транспортные средства, а также на грузовики. Строгость эксплуатационных и контрольных требований в отношении дверных защелок, личинок и петель будет зависеть от необходимости обеспечения разумных мер безопасности на рентабельной основе. ГТП будут разработаны отчасти на основе существующих национальных правил, директив договаривающихся сторон, а также перечисленных ниже международных стандартах и правилах. США подготовили таблицу для облегчения сопоставления действующих правил США и ЕЭК, которые в настоящее время широко используются многими

договаривающимися сторонами. Эта таблица приводится в приложении к настоящему предложению.

Результаты дополнительных исследований и испытаний, проведенных всеми договаривающимися сторонами после принятия действующих правил, также будут учтены в содержащихся в проекте ГТП требованиях и могут привести к выдвигению новых требований.

Элементы ГТП, по которым нельзя принять разрешения в рамках Рабочей группы, определены и рассмотрены в соответствии с протоколом, принятым АС.3 и WP.29. Предлагаемые ГТП будут разработаны в формате, принятом WP.29 (TRANS/WP.29/882).

Действующие правила и директивы

Хотя в настоящее время в Компендиуме потенциальных правил никаких правил не содержится, при разработке новых глобальных технических правил, касающихся дверных замков и элементов дверных удерживающих устройств, будут учтены следующие предписания и стандарты.

- Правила 11 ЕЭК ООН - Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения механических транспортных средств в отношении замков и устройств крепления дверей
- Кодекс федеральных правил (КФП) Соединенных Штатов - Раздел 49: Транспорт; часть 571.206: дверные замки и элементы крепления дверей
- Директива ЕС 70/387/ЕЕС, касающаяся дверей механических транспортных средств и их прицепов
- Канадские правила обеспечения безопасности автомобилей № 206 - Дверные замки и элементы крепления дверей
- Статья 25 Японских правил безопасности в отношении дорожных транспортных средств - двери

- Австралийское конструкторское правило 2/00 - Защелки и петли боковых дверей

Международные стандарты, соблюдаемые на добровольной основе

- ОИАТ J839, сентябрь 1998 года - Запорные системы боковых дверей пассажирских автомобилей
 - ОИАТ J934, сентябрь 1998 года - Системы петель пассажирских дверей транспортных средств.
-

Приложение

СОПОСТАВЛЕНИЕ FMVSS № 206 С ПРАВИЛАМИ ЕЭК № 11

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
А. Применение			
1. Транспортные средства			
а. Пассажирские автомобили	- Боковые двери, дверные замки, защелки и петли.	- Боковые двери, защелки и петли на пассажирских автомобилях M1 и N1 (≤ 9 мест и < 3,5 тонн (~7000 фунтов)).	
	- Задние двери, дверные замки, защелки и петли на пассажирских автомобилях, изготовленных после 1 сентября 1997 года, полный вес с грузом которых составляет ≤ 4 536 кг. (10 000 фунтов) .	Не указано.	
б. МТС	- Боковые двери, дверные замки, защелки и петли.	- Боковые двери, защелки и петли на МТС M1 и N1 (≤ 9 мест и < 3,5 тонн (~7000 фунтов)).	
	Задние двери, дверные замки, защелки и петли на МТС, изготовленных после 1 сентября 1997 года, полный вес с грузом которых составляет ≤ 4 536 кг (10 000 фунтов) .	Не указано.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
с. Грузовики	- Боковые двери, дверные замки, защелки и петли.	- Боковые двери, защелки и петли на грузовиках M1 и N1 (≤ 9 мест и < 3,5 тонн (~7000 фунтов)).	
	Задние двери, дверные замки и петли на грузовиках, изготовленных после 1 сентября 1997 года, полный вес с грузом которых составляет ≤ 4 536 кг (10 000 фунтов).	Не указано.	
2. Исключения	Складывающиеся, подъемные и съемные двери и элементы конструкции дверей на дверях, модифицированных для использования с системой подъема кресла-каталки.	См. выше.	
В. Требования			
1. Навесные боковые двери (за исключением дверей грузовых отсеков)			
а. Дверная система	Не указано.	Не указано.	Исследования показывают, что во время аварии элементы дверной конструкции воздействуют друг на друга, что приводит к открыванию дверей. Поэтому эти сбои могут быть выявлены при испытаниях всей дверной системы.

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
b. Запорная система (защелка и личинка)	Предполагается, что защелки боковых навесных дверей должны иметь окончательное положение закрытия и вторичное/ промежуточное положение закрытия.	То же.	
	Предполагается, что защелки боковых навесных дверей должны выдерживать продольную нагрузку в 11 000 N в положении полного закрытия и 4 450 N в положении промежуточного закрытия.	Предполагается, что защелки боковых навесных дверей должны выдерживать продольную нагрузку в 11 110 N в положении окончательного закрытия и 4 440 N в положении промежуточного закрытия.	Разница в нагрузках является незначительной и может быть обусловлена различными методами перевода, содержащихся в FMVSS 206 оригинальных английских единиц измерения в метрическую систему.
	Предполагается, что защелки боковых навесных дверей должны выдерживать поперечную нагрузку в 8 900 N в положении окончательного закрытия и 4 450 N в положении промежуточного закрытия.	Предполагается, что защелки боковых навесных дверей должны выдерживать поперечную нагрузку в 8 890 N в положении окончательного закрытия и 4 440 N в положении промежуточного закрытия.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
	<p>Предполагается, что запорный узел двери не должен выходить из положения окончательного закрытия при продольной или поперечной нагрузке на дверную запорную систему в 30g (включая защелку и ее приводной механизм, при отключении стопорного механизма). Проверено расчетом (ОИАТ J839) или в рамках организационно утвержденной испытательной процедуры.</p>	<p>Предполагается, что дверная защелка не должна смещаться с положения полного закрытия при нагрузке, создаваемой ускорением в 30g в оба направления - продольно и поперечно - на защелку, включая ее приводной механизм, при отключении стопорного механизма. Проверено расчетом (ОИАТ J839) или <u>динамическим инерционным тестированием</u>.</p>	<p>Единственно, ЕЭК 11 содержит положения, касающиеся процедуры инерционного динамического тестирования. Однако неизвестно, проводилось ли когда-либо европейскими производителями и испытательными службами тестирование с использованием этой процедуры.</p>
с. Петли	<p>Предполагается, что каждая система петель боковой двери должна быть опорой двери и отдельно выдерживать продольную нагрузку в 11 000 N и поперечную нагрузку в 8 900 N.</p>	<p>Предполагается, что каждая система петель боковой двери должна быть опорой двери и отдельно выдерживать продольную нагрузку в <u>11 110 N</u> и поперечную нагрузку в <u>8 890 N</u>.</p>	<p>Незначительные различия в контрольных нагрузках обусловлены переводом из одной системы измерения в другую.</p>
	<p>Не указано.</p>	<p>Предполагается, что элементы крепления петельных навесных боковых дверей, если это не складывающиеся двери, должны устанавливаться на переднем крае в направлении движения.</p>	<p>ЕЭК 11 требует, чтобы на навесных боковых дверях, если это не двери грузовых отсеков, петли располагались на внешней части двери.</p>

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
Дверные замки	Предполагается, что каждая дверь должна быть оборудована запорным механизмом, средства управления которым должны находиться внутри транспортного средства.	Не указано.	
	Предполагается, что замки передних боковых дверей при закрытии блокируют внешнюю дверную ручку или другие внешние средства контроля запорного механизма.	Не указано.	
	Предполагается, что замки задних боковых дверей при закрытии блокируют как внешние, так и внутренние дверные ручки или другие средства контроля запорного механизма.	Не указано.	
2. Навесные боковые двери грузового типа			
а. Дверная система	Не указано	Не указано	Необходимы более эффективные испытания с целью определения количества и порядка расположения защелок дверей грузовых отсеков и лучшего имитирования фактических условий нагружения, приводящих к открыванию дверей.

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
в. Запорные системы (защелка и личинка)	Предполагается, что защелки каждой навесной боковой двери грузовых отсеков должны иметь только положение первичного закрытия.	1. Предполагается, что защелки каждой навесной боковой двери грузовых отсеков должны иметь лишь положение первичного закрытия <u>и положение вторичного/промежуточного закрытия.</u>	FMVSS 206 не содержит требования и положений о выдерживаемых нагрузках в отношении положения промежуточного закрытия.
	Предполагается, что защелки навесной боковой двери должны выдерживать продольную нагрузку в 11 000 N в положении полного закрытия.	Предполагается, что защелки навесной боковой двери должны выдерживать продольную нагрузку в <u>11 110 N</u> в положении полного закрытия и <u>4 440 N</u> в положении промежуточного закрытия.	Различия в контрольных нагрузках объясняются переводом из одной системы измерений в другую; ЕЭК 11 содержит положения о нагрузках в отношении положения промежуточного закрытия.
	Предполагается, что защелки навесной боковой двери должны выдерживать поперечную нагрузку в 8 900 N в положении полного закрытия.	Предполагается, что защелки навесной боковой двери должны выдерживать поперечную нагрузку в <u>8 890 N</u> в положении полного закрытия и <u>4 440 N</u> в положении промежуточного закрытия.	
Не указано		Предполагается, что защелка двери не должна смещаться с положения полного закрытия при нагрузке, создаваемой ускорением в 30 g в обоих направлениях - продольно и поперечно - на защелку, включая ее приводной	ЕЭК 11 содержит положения, касающиеся инерционного сопротивления защелок раздвижных дверей, а FMVSS 206 - нет.

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
		механизм, при отключении стопорного механизма. Проверено расчетом (ОИАТ J 839) или <u>динамическим инерционным тестированием.</u>	
Петли	Предполагается, что каждая система петель боковой двери должна быть опорой двери и отдельно выдерживать продольную нагрузку в 11 000 N и поперечную нагрузку в 8 900 N.	Предполагается, что каждая система петель боковой двери должна быть опорой двери и отдельно выдерживать продольную нагрузку в <u>11 110 N</u> и поперечную нагрузку в <u>8 890 N</u> .	Разница в контрольных нагрузках обусловлена переводом из одной системы измерения в другую.
	Не указано	Предполагается, что элементы крепления навесных боковых дверей, если это не раздвижные двери, должны устанавливаться на переднем крае в направлении движения. В случае с двупольными дверями это требование должно соблюдаться в отношении той половинки двери, которая открывается первой; другая половинка должна закрываться на задвижку.	ЕЭК 11 строго определяются места расположения петель.

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
Дверные замки	Предполагается, что каждая дверь должна быть оборудована замковым механизмом, причем средства управления им должны находиться внутри транспортного средства.	Не указано.	ЕЭК 11 не содержит требований в отношении замков.
	Предполагается, что при закрытии замков передних боковых дверей должны блокироваться внешние дверные ручки или другие средства, позволяющие открывать защелку.	Не указано.	
	Предполагается, что при закрытии замков задних боковых дверей блокируются как внешние, так и внутренние дверные рукоятки или другие средства, позволяющие открывать дверные защелки.	Не указано.	
3. Задние навесные двери			
а. Дверная система	Не указано	Не указано	В связи с количеством и расположением защелок задних дверей испытание дверной системы позволит лучше имитировать реальные условия нагружения, вызывающие открывание дверей.

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
в. Запорные системы (защелка и личинка)	Каждая задняя дверь должна быть оборудована по крайней мере <u>одним основным узлом, имеющим защелку и личинку</u> , который можно привести в положение окончательного и промежуточного закрытия.	Не указано	ЕЭК 11 не содержит требований в отношении задних дверей, замков, защелок или петель.
	Предполагается, что основные защелки задней двери должны отвечать контрольным нагрузочным требованиям первой, второй и третьей категории, а также требованиям инерционного сопротивления.	Не указано.	
	Предполагается, что дополнительные защелки задней двери, если таковые имеются, должны соответствовать контрольным нагрузочным требованиям первой и второй категории и требованиям инерционного сопротивления.	Не указано	
	<u>Контрольная нагрузка 1:</u> положение окончательного закрытия: 11 000 N промежуточное закрытие: 4 450 N <i>Распределение груза:</i> перпендикулярно наружной поверхности защелки (в соответствии	Не указано	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
	с продольной контрольной нагрузкой для боковых дверей)		
	<u>Контрольная нагрузка 2:</u> положение окончательного закрытия: 8 900 N положение промежуточного закрытия: 4 450 N <i>Распределение груза:</i> в направлении вилкообразного раствора и параллельно наружной поверхности защелки.	Не указано.	
b. Запорные системы (защелка и личинка) (<u>продолжение</u>)	<u>Контрольная нагрузка 3:</u> Задние двери, открывающиеся вверх: не должно происходить смещения положения окончательного закрытия при нагрузке в 8 900 N. <i>Распределение груза:</i> ортогонально к направлениям контрольных нагрузок 1 и 2.	Не указано.	
	<u>Требования инерционного сопротивления:</u> Предполагается, что не происходит смещения положения окончательного закрытия при инерционной нагрузке, создаваемой ускорением в 30 g. <i>Распределение инерционной нагрузки:</i> в направлении контрольных нагрузок 1, 2 и 3.	Не указано.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
с. Петли	<p><u>Контрольная нагрузка 1:</u> Каждая система петель на задних дверях, поддерживающая дверь, не должна расцепляться при нагрузке в 11 000 N. <i>Распределение нагрузки:</i> перпендикулярно к лицевой плате петли, с тем чтобы петельные платы не прижимались друг к другу.</p>	Не указано.	
	<p><u>Контрольная нагрузка 2:</u> Каждая система петель на задних дверях должна поддерживать дверь и не расцепляться при нагрузке в 8 900 N. <i>Распределение груза:</i> перпендикулярно к оси дверной петли и параллельно лицевой плате петли, с тем чтобы петельные платы не прижимались друг к другу.</p>	Не указано.	
	<p><u>Контрольная нагрузка 3:</u> Задние двери, открывающиеся вверх: не раскрываются при нагрузке в 8 900 N. <i>Распределение груза:</i> в направлении оси дверных петель.</p>	Не указано.	
d. Дверные замки	Предполагается, что все задние дверные системы, оборудованные внутренними дверными ручками или к которым имеется прямой доступ из салона с одним или более сидений, должны быть оборудованы запорным механизмом,	Не указано.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
	<p>средства управления которым находились бы как внутри, так и снаружи транспортного средства. При активации запорного механизма внутренние и внешние дверные ручки или другие средства, позволяющие открывать дверь, должны блокироваться.</p>		
4. Раздвижные двери			
<p>а. Дверные системы</p>	<p><u>Боковые раздвижные двери</u> Предполагается, что рельсы, салазки или другие средства крепления боковых раздвижных дверей не должны разделяться при внешней поперечной нагрузке в 17 800 N (8 890 N на каждый опорный элемент на противоположных краях двери).</p>	<p>То же.</p>	
	<p><u>Задние раздвижные двери</u> Предполагается, что рельсы, салазки или другие элементы крепления боковых раздвижных дверей не должны разделяться при внешней поперечной нагрузке в 17 800 N (8 890 N на каждый несущий элемент на противоположных краях двери).</p>	<p>Не указано.</p>	<p>Технические требования в отношении задних раздвижных дверей содержатся лишь в FMVSS 206.</p>

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
b. Запорные системы (защелка и личинка)	Не указано.	Предполагается, что узел защелка-ленивка раздвижной двери должен выдерживать продольную нагрузку в 4 440 N в положении промежуточного закрытия и 11 110 N в положении окончательного закрытия.	Требования в отношении защелок раздвижных дверей и полного закрытия дверей содержит лишь ЕЭК 11.
	Не указано.	Предполагается, что узел защелка-ленивка раздвижной двери должен выдерживать поперечную нагрузку в 4 440 N в положении промежуточного закрытия и 8 890 N в положении окончательного закрытия.	
	Не указано.	Предполагается, что защелка раздвижной двери не должна выходить из положения полного закрытия при нагрузке, создаваемой поперечным и продольным ускорением в 30 g, включая ее приводной механизм, при отключении запорного механизма.	
	Не указано.	Предполагается, что раздвижные двери, не имеющие положения промежуточного закрытия, если дверь не находится в положении окончательного закрытия, то она должна автоматически переходить в положение частичного открытия, что должно быть очевидно	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
		находящимся в транспортном средстве людям.	
с. Петли	К данному вопросу не имеет отношения.	К данному вопросу не имеет отношения.	
d. Дверные замки	Нет требований.	Нет требований.	
С. Контрольные процедуры			
1. Навесные боковые двери (в том числе двери грузовых отсеков)			
а. Дверная система	Не указано.	Не указано.	
б. Системы защелок (защелка и личинка)	<p>В контрольных процедурах указывается (определено в ОИАТ J839):</p> <p>1. При продольной нагрузке присоединить защелку и личинку к испытательной арматуре. Распределить нагрузку таким образом, чтобы на защелку и личинку была бы отдельно направлена нагрузка в 890 N в сторону открывания двери. Направлять контрольную нагрузку перпендикулярно наружной поверхности защелки со скоростью, не превышающей 5 мм в минуту.</p> <p>2. При поперечной нагрузке присоединить защелку и личинку к испытательной арматуре. Направлять нагрузку в сторону соприкосновения поверхностей задвижки и личинки в направлении открывания двери со скоростью не более 5 мм в минуту.</p>	То же.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
	<p>В контрольной процедуре указывается (определено в ОИАТ J839): При (S5.1.1.2) инерционной нагрузке в расчете на всю дверную запорную систему (т.е. дверная задвижка, личинка, внешние и внутренние ручки, цилиндр замка и все связывающие механизмы), находящуюся в положении окончательного закрытия, система остается в положении полного закрытия при инерционной нагрузке, создаваемой ускорением в 30 g в любом направлении.</p>	<p>То же, что и в FMVSS 206, но содержит дополнительную опцию в отношении проведения динамических инерционных испытаний.</p> <p><i>Динамическое испытание представляет собой следующее:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - само транспортное средство или имитирующая ее структура прикрепляется к шасси, система дверных замков находится в положении полного закрытия; - нагрузка, создаваемая с ускорением в 30-36 g, направляется на шасси в течение, по меньшей мере, 30 микросекунд вперед, параллельно продольной оси транспортного средства, а также в сторону открывания дверей, перпендикулярно первому направлению, описанному выше; - при наличии стопорного устройства важно не допустить его активации во время испытаний. 	<p>Единственно, положения, касающиеся процедуры инерционных динамических испытаний содержатся в ЕЭК 11. Однако неизвестно, проводились ли когда-либо европейскими производителями и контрольными группами испытания с использованием этой процедуры.</p>
с. Петли	<p><u>Обычные петли</u> Контрольной процедурой предусматривается (определена в ОИАТ J934): Присоединить испытательную фурнитуру к средствам</p>	То же.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
	<p>крепления петлевой системы, имитируя положение транспортного средства (дверь полностью закрыта) по отношению к осевой линии петли. Расстояние между краем одной петли системы и краем другой петли системы: 16 дюймов (406,4 мм). Нагрузку распределять равномерно между линейным центром задействованной части и петлевых осей и через осевую линию петли вдоль транспортного средства (при продольной нагрузке) и поперек транспортного средства (при поперечной нагрузке). Нарастивать контрольные нагрузки со скоростью S 0,2 дюйма (5 мм) в минуту до отказа системы. Зарегистрировать максимальную нагрузку.</p>		

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
	<p><u>Рояльные петли</u> Контрольной процедурой предусматривается (определена в ОИАТ J934): Что касается петель рояльного типа, то требования, касающиеся расстояния между петлями, предусмотренные в ОИАТ J934, не должны соблюдаться, а порядок установки испытательной арматуры можно менять по мере необходимости, с тем чтобы контрольная нагрузка распределялась по всей петле.</p>	То же.	
d. Дверные замки	Не указано.	Не указано.	
2. Задние двери			
a. Дверная система	Не указано.	Не указано.	В связи с количеством и расположением защелок задних дверей, испытания дверных систем позволили бы лучше имитировать фактические условия усиления нагрузки, вызывающие открывание дверей.

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
b. Запорные системы (защелка и личинка)	Контрольной процедурой предусматривается: Контрольная нагрузка 1, 2 и 3 аналогична продольной нагрузке на защелки боковых дверей, за исключением того, что контрольная нагрузка должна распределяться в направлениях, определенных для контрольных инерционных нагрузок 1, 2 и 3: аналогично защелкам боковых дверей.	Не указано.	FMVSS 206 предусматривает процедуру испытания защелок задних дверей.
c. Петли	Контрольной процедурой предусматривается: То же, что и для боковых навесных дверей, за исключением того, что нагрузку следует распределять в направлении, указанном для контрольной нагрузки 1, 2 и 3, выше. То же испытательное устройство может быть использовано для контрольных нагрузок 2 и 3.	Не указано.	FMVSS 206 предусматривает процедуру испытания петель задних дверей.
d. Дверные замки	Не указано.	Не указано.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
3. Раздвижные двери			
а. Дверная система	<u>Боковые раздвижные двери</u> Контрольной процедурой предусматривается: Соответствие требованиям определяется при распределении внешней поперечной нагрузки в 8 900 N (2 000 фунтов) на несущие элементы противоположных краев двери (17 800 N (4 000 фунтов) общей нагрузки). Демонстрацию можно проводить на транспортном средстве или с элементами крепления двери на стендовой испытательной арматуре.	То же.	

ЭЛЕМЕНТ КОНСТРУКЦИИ ДВЕРИ	США - FMVSS 206	Отличие от R11.02 ЕЭК	Комментарии
	<p><u>Задние двери</u> Контрольной процедурой предусматривается: Соответствие требованиям определяется путем направления внешней поперечной нагрузки в 8 900 N (2 000 фунтов) на несущие элементы противоположных краев двери (17 000 N (4 000 фунтов) общей нагрузки). Демонстрацию можно проводить на транспортном средстве или с элементами крепления двери на стендовой испытательной арматуре.</p>	Не указано.	FMVSS 206 предусматривает процедуру испытания раздвижных задних дверей.
b. Запорные системы (защелка и личинка)	Не указано.	То же, что и в отношении боковых навесных дверей.	В FMVSS 206 испытания защелок раздвижных дверей не предусмотрены.
c. Петли	К данному вопросу не имеет отношения.	К данному вопросу не имеет отношения.	
d. Дверные замки	Не указано.	Не указано.	
