

協定規則第 11 号第 3 改訂版

ドアラッチ及び扉保持構成部品に係る車両の認可に関する 統一規定

目 次

規 則

1. 適用範囲
2. 定義
3. 認可申請
4. 認可
5. 一般要件
6. 性能要件
7. 試験手順
8. 車両型式の変更及び認可の拡大
9. 生産の適合性
10. 生産の不適合に対する罰則
11. 生産の中止
12. 認可試験の実施を担当する試験機関及び行政官庁の名称及び所在地
13. 過渡規定

附 則

- 附則 1 ー協定規則第 11 号に基づくドアラッチ及び扉保持構成部品に係る車両型式の認可、認可の拒否、認可の拡大、取消し又は生産の中止に関する通知
- 附則 2 ー認可マークの配置
- 附則 3 ーラッチ試験のための荷重試験 1、2 及び 3 並びに適用荷重
- 附則 4 ー慣性試験手順
- 附則 5 ーヒンジ試験手順
- 附則 6 ースライド式側面扉

協定規則第 11 号第 3 改訂版

ドアラッチ及び扉保持構成部品に係る車両の認可に関する統一規定

1. 適用範囲

本規則は、ラッチ及びヒンジその他の扉支持部品等の扉保持構成部品であって乗員の乗降に使用できるものに関して M1 及び N1 1/区分の自動車に対して適用する。

^{1/} 車両構造統合決議 (R.E.3) の附則 7 の定義による (Amend. 4 版による最新改訂が実施された文書 TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2)

2. 定義

本規則の目的のために、

- 2.1. 「車両の認可」とは、ドアラッチ及び扉保持構成部品に関する車両型式の認可をいう。
- 2.2. 「車両型式」とは、2.2.1.から 2.2.5.までに掲げる基本事項において相違しない車両の区分をいう。
 - 2.2.1. 自動車製作者等が指定した車両型式の名称
 - 2.2.2. ラッチの型式
 - 2.2.3. 扉保持構成部品の型式
 - 2.2.4. ラッチ及び扉保持構成部品が車両の構造部に取付けられ、保持される方法
 - 2.2.5. スライド式扉の型式
- 2.3. 「補助ドアラッチ」とは、フルラッチ位置を持つラッチであって、第 2 ラッチ位置の有無を問わず、主ドアラッチ機構を装備した扉又は扉機構に取り付けられるものをいう。
- 2.4. 「補助ドアラッチ機構」は、少なくとも、補助ドアラッチとストライカーによって構成される。
- 2.5. 「後面扉」とは、自動車の後面にある扉又は扉機構であって、乗客が車両の出入りに使用できるか、荷物が積み降ろしできるものをいう。後面扉には以下のものは含まない。
 - (a) トランクリッド
 - (b) 全体がガラス材で構成された扉又は窓であって、付属するラッチ又はヒンジ機構がガラス材に直接取り付けられているもの
- 2.6. 「車体部材」とは、ヒンジの一部であって通常は車体構造に取り付けられる部分をいう。
- 2.7. 「チャイルドセーフティロック機構」とは、他のロック装置と独立して施錠及び開錠することができるロック装置であって、施錠時においては、室内の扉のハンドル又はその他の開錠装置の作動を防止するものをいう。このロックの操作装置は、手動でも電動でもよく、車両上又は車両内のどの位置にあってもよい。
- 2.8. 「扉」とは、1人以上の着座位置のある車室に直接通じるヒンジ式又はスライド式の扉をいい、折畳み式扉、巻き上げ式扉及び扉無しで走行されるように製造された車両に容易に取付け、取外しができるように設計された扉を除く。
- 2.9. 「扉閉鎖警告機構」とは、ドアラッチ機構がフルラッチ位置に入っていない時点で車両の点火装置が作動したときに、運転者が明確に見ることができる位置にある視覚信号を作動させる機構をいう。

- 2.10. 「ドアヒンジ機構」とは、扉を支えるために使われる1個以上のヒンジをいう。
- 2.11. 「ドアラッチ機構」は、少なくとも、ラッチとストライカーで構成される。
- 2.12. 「扉部材」とは、ヒンジの一部であって、通常は扉の構造に取り付けられる旋回部材で構成される部分をいう。
- 2.13. 「扉機構」とは、扉、ラッチ、ストライカー、ヒンジ、スライドトラックの組み合わせ、及びその他の扉及び扉周囲の扉枠についての扉保持構成部品をいう。両開き扉で構成される扉機構では、両方の扉を扉機構に含む。
- 2.14. 「両開き扉」とは、2つの扉で構成される機構であって、先に前側の扉又ははね上げ式扉が開放し、そこから次に開く後側の扉又は閉じた状態を保持できる扉につながっているものをいう。
- 2.15. 「フォークボルト」とは、ラッチの一部であって、ラッチ位置のときにストライカーとかみ合い、保持する部分をいう。
- 2.16. 「フォークボルト開放方向」とは、ストライカーがラッチに入ってフォークボルトとかみ合わせる方向と反対の方向をいう。
- 2.17. 「フルラッチ位置」とは、扉を完全に閉鎖した位置を保持するラッチの連結状態をいう。
- 2.18. 「ヒンジ」とは、ボディ構造に対して扉の位置を決め、乗客の出入りのための扉が旋回する軌道を制御するのに使用する装置をいう。
- 2.19. 「ヒンジピン」とは、ヒンジの一部であって、通常はボディと扉部材を接続し、旋回軸をなす部分をいう。
- 2.20. 「ラッチ」とは、扉を車両のボディに対して閉じた位置に維持するために採用される装置であって、意図的に解除又は作動させることができる仕組みを持つものをいう。
- 2.21. 「主ドアラッチ」とは、フルラッチ位置と第2ラッチ位置の両方を持つラッチであって、自動車製作者等より「主ドアラッチ」として指定されているものをいう。自動車製作者等は、主ドアラッチとして指定したものを後から変更することはできない。各自動車製作者等は、要請があれば、どのラッチが特定の車両又は車名及び型式毎に「主ドアラッチ」になるかについて情報を提供するものとする。
- 2.22. 「主ドアラッチ機構」は、主ドアラッチとストライカー等で構成する。
- 2.23. 「第2ラッチ位置」とは、扉を部分的に閉じた位置に保持するラッチの連結状態を指す。
- 2.24. 「側面前方扉」とは、横から見たときに、運転者の座席背もたれを最も垂直かつ後方の位置に調節した状態で当該扉の開放領域の50%以上が運転者の座席背もたれの最後方のポイントよりも前に位置する扉であって、乗客が直接車両に出入りすることができるものをいう。
- 2.25. 「側面後方扉」とは、横から見たときに、運転者の座席背もたれを最も垂直かつ後方の位置に調節した状態で当該扉の開放領域の50%以上が運転者の座席背もたれの最後方のポイントよりも後ろに位置する扉であって、乗客が直接車両に出入りすることができるものをいう。
- 2.26. 「ストライカー」とは、扉をフルラッチ位置又は第2ラッチ位置に維持するためにラッチがかみ合うための装置をいう。
- 2.27. 「トランクリッド」とは、恒久的に取り付けられた仕切り、座席背もたれ（固定型又は折り畳み式を含む）によって客室と完全に仕切られた空間に車外よりアクセスできるようにす

るための可動式ボディパネルをいう。

3. 認可申請

- 3.1. ドアラッチ及び扉保持構成部品に関わる車両型式の認可の申請は、当該自動車製作者等又はその正規の委任代理人が行うものとする。
- 3.2. 申請書には、以下に掲げる項目の詳細を記載した書面を3部添付しなければならない：
 - 3.2.1. 扉とそのラッチ及び扉保持構成部品の詳細を示した適切な縮尺の図面；
 - 3.2.2. ラッチ及び扉保持構成部品の技術的な説明。
- 3.3. 申請には、更に下記を添付しなければならない。
 - 3.3.1. 扉毎の扉保持構成部品を申請毎に5組。ただし、同一の組み合わせが複数の扉のために使用する場合は、1申請分の組み合わせの提出で十分とする。扉保持構成部品の各組合せが、左側又は右側へ取付けるよう設計されているという理由だけで区別されるならば、異なるものとは見なされない；
 - 3.3.2. 扉毎に、作動メカニズムを含む5組の完全なラッチ一式。ただし、同一の完全なラッチを複数の扉に使用する場合は、5組一式のラッチの提出で十分とする。ラッチが、左側又は右側へ取付けるよう設計されているという理由だけで区別されるならば、異なるものとは見なされない；
- 3.4. 認可を受けるべき車両型式を代表する車両一台を、認可試験を実施する試験機関に提出しなければならない。

4. 認可

- 4.1. 本規則に従って認可のために提出される車両型式が以下の5.、6.及び7.の要件に適合した場合、当該車両型式の認可を付与するものとする。
- 4.2. 認可番号は、認可された各型式毎に割当てするものとする。認可番号の最初の2桁(03)は、本規則に加えられた主要な技術的修正に関して、認可時点における最新の改訂版を示すものとする。扉が、認可のために提出された車両と同じ型式のラッチ又は扉保持構成部品を装備しない場合、又はラッチ及び扉保持構成部品が同じ方法で取付けられていない場合のいずれであっても、同じ締約国は、同じ車両型式に同じ番号を割当てすることはできない。ただし、扉が認可のために提出された車両と同じラッチ及び扉保持構成部品を装備し、同じ方法で取付けられている別の車両型式に、同じ番号を割当てることができる。
- 4.3. 本規則による車両型式の認可又は認可の拡大又は認可の拒否の通知は、本規則の附則1の様式により、本規則を適用する他の協定締約国に対して行うものとする。
- 4.4. 本規則に基づく認可を受けた車両型式に適合する全ての車両には、容易に視認できる位置として認可証類に記載された場所に下記から成る認可マークを表示すること。
 - 4.4.1. 文字「E」及びその後認可した国の識別番号を記載し、その全体を円で囲む。^{2/}

^{2/} 1 ドイツ、2 フランス、3 イタリア、4 オランダ、5 スウェーデン、6 ベルギー、7 ハンガリー、8 チェコ共和国、9 スペイン、10 セルビア・モンテネグロ、11 英国、12 オーストリア、13 ルクセンブルグ、14 スイス、15 (欠番)、16 ノルウェー、17 フィンランド、18 デンマーク、19 ルーマニア、20 ポーランド、21 ポルトガル、22 ロシア連邦、23 ギリシャ、24 アイルランド、25 クロアチア、26 スロベニア、27 スロバキア、28 ベラルーシ、29 エストニア、30 (欠番)、31 ボスニア・ヘルツェゴビナ、32 ラトビア、33 (欠番)、34 ブルガリア、35 (欠番)、36 リトアニア、37 トルコ、38 (欠番)、39 アゼルバイジャン、40 マケドニア旧ユーゴスラビア共和国、41 (欠番)、42 欧州共同体(認可は共同体加盟国によりそれぞれのECE記号を使って付与される)、43 日本、44 (欠番)、45 オーストラリア、46 ウクライナ、47 南アフリカ、48 ニ

ユージーランド、49 キプロス、50 マルタ、51 大韓民国、52 マレーシア、53 タイ。後続番号は、他国が「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互認証のための条件に関する協定」を批准した年代順に割り当てて。割り当てられた番号は、国連事務総長が本協定の締約国に通知するものとする。

- 4.4.2. 上記 4.4.1.に規定する円の右側に本規則の番号、それに続けて文字「R」、「-」及び認可番号を記載する。
- 4.5. 本規則に基づく認可を行った国において、当該認可を受けた車両型式に適合する自動車が1つ又は複数の他の規則に基づいて認可された車両型式についても適合する場合には、4.1.1.に規定する記号を複数表示する必要はない。この場合において、本規則に基づく認可を付与した国において認可された他の規則に係る追加の番号及び記号は、4.4.1.に規定する記号の右側に縦列に配置するものとする。
- 4.6. 認可マークは、はっきりと読みとることができ、かつ、消えないものでなければならない。
- 4.7. 認可マークは、自動車製作者等が貼付する自動車の特性等を表示したプレート又は当該プレート付近に表示するものとする。
- 4.8. 認可マークの配置例を本規則の附則2に示す。

5. 一般要件

- 5.1. 以下の要件は、折り畳み式扉、巻き上げ式扉、脱着式扉及び非常時の退出に使用するよう指定された扉を除き、すべての側面扉、後面扉及び扉構成部品に適用する。
- 5.2. ドアラッチ
 - 5.2.1. 各ヒンジ式扉機構は、1つ以上の主ドアラッチ機構を装備するものとする。
 - 5.2.2. 各スライド式扉機構は、(a)又は(b)の次のいずれかを装備するものとする。
 - (a) 主ドアラッチ機構
 - (b) フラッチ位置と扉開放警告機構を持つドアラッチ機構

6. 性能要件

- 6.1. ヒンジ式扉
 - 6.1.1. 荷重試験1
 - 6.1.1.1. 各主ドアラッチ機構及び補助ドアラッチ機構は、フラッチ位置に入っているときにラッチとストライカー取付装置が互いに圧縮されないようにラッチの正面に対し垂直の方向に11,000Nの荷重を加えることによる7.1.1.1.に従った試験によっても外れないものとする。
 - 6.1.1.2. 主ドアラッチ機構が第2ラッチ位置に入っているときには、6.1.1.1.と同じ方向に7.1.1.1.に従って4,500Nの荷重を加えても外れないものとする。
 - 6.1.2. 荷重試験2
 - 6.1.2.1. 各主ドアラッチ機構及び補助ドアラッチ機構は、フラッチ位置に入っているときに7.1.1.1.に従って試験したときにフォークボルトの開放方向かつラッチの正面に対し平行の方向に9,000Nの荷重を加えても外れないものとする。
 - 6.1.2.2. 主ラッチ機構が第2ラッチ位置に入っているときには、6.1.2.1.と同じ方向に7.1.1.1.に従って4,500Nの荷重を加えても外れないものとする。
 - 6.1.3. 荷重試験3
 - 6.1.3.1. 後面扉の各主ドアラッチ機構は、6.1.1.1.及び6.1.2.1.で指定された方向に対し直交する方

向に 7.1.1.1.に従って 9,000N の荷重を加えることによりフルラッチ位置から解錠されないものとする。

6.1.4. 慣性荷重

各主ドアラッチ機構及び補助ドアラッチ機構は、6.1.4.1.及び 6.1.4.2.の動的要件又は 6.1.4.3.の慣性荷重耐性の計算要件を満たすものとする。

6.1.4.1. 各ヒンジ式扉の各主ドアラッチ機構及び補助ドアラッチ機構は、ロック装置が解錠された状態で 30G の慣性荷重をドアラッチ機構（ラッチ及び作動装置を含む）に対し車両の縦軸及び横軸に平行な方向に加え、7.1.1.2.に従って実証したときに、フルラッチ位置から解錠されないものとする。

6.1.4.2. 各ヒンジ後面扉の各主ドアラッチ機構及び補助ドアラッチ機構は、ロック装置が解錠された状態で 30G の慣性荷重をドアラッチ機構（ラッチ及び作動装置を含む）に対し車両の垂直軸に平行な方向に加え、7.1.1.2.に従って実証したときに、フルラッチ位置から解錠されないものとする。

6.1.4.3. 各構成部品又はサブアセンブリは、特定方向への最低慣性荷重耐性を計算することができる。ラッチを外そうとする動作に対する合成耐性は、ドアラッチ機構が車両の扉に適切に取り付けられたときに 7.1.1.2.に従って 6.1.4.1.及び 6.1.4.2.のいずれかにより指定された車両方向に 30G の慣性荷重を加えられてもラッチが外れないことが十分に確認できるものでなければならない。

6.1.5. ドアヒンジ

6.1.5.1. 各ドアヒンジ機構は、以下に該当するものとする。

- (a) 扉を支えること。
- (b) 縦方向に 11,000 N の荷重を加えても外れないこと。
- (c) 横方向に 9,000 N の荷重を加えても外れないこと。
- (d) 後部扉についてのみ、垂直方向に 9,000 N の荷重を加えても外れないこと。

6.1.5.2. 6.1.5.1.によって要求された試験は、7.1.2.に従って実施する。

6.1.5.3. (一つの扉に複数備えられた)ヒンジ機構のうち 1 つのヒンジが試験される場合にあつては、当該ヒンジはヒンジ機構内のヒンジの総数に比例した荷重に耐えなければならない。

6.1.5.4. 側面扉において、ヒンジが後方に取り付けられており、他の扉と独立して作動することができる場合にあつては、(a)及び(b)の要件を満たすものであること。

- (a) 室内の扉のハンドルは、車両の速度が 4km/h 以上になると作動不能になるものとする。
- (b) これらの扉には扉開放警告機構を装備するものとする。

6.2. スライド式側面扉

6.2.1. 荷重試験 1

6.2.1.1. 1 つ以上のドアラッチ機構は、フルラッチ位置に入っているときに、7.2.1.1.に従って試験したときにラッチの正面に対し垂直の方向に 11,000N の荷重を加えても外れないものとする。

6.2.1.2. 主ドアラッチ機構の場合にあつては、第 2 ラッチ位置に入っているときには、7.2.1.1.に従って試験したときに 6.2.1.1.と同じ方向に 4,500N の荷重を加えても外れないものとする。

6.2.2. 荷重試験 2

6.2.2.1. 1 つ以上のドアラッチ機構は、フルラッチ位置に入っているときには、7.2.1.1.に従って試験したときにフォークボルトの開放方向かつラッチの正面に対し平行の方向に 9,000N

の荷重を加えても外れないものとする。

6.2.2.2. 主ドアラッチ機構の場合、第 2 ラッチ位置に入っているときには、7.2.1.1.に従って試験したときに 6.2.2.1.と同じ方向に 4,500N の荷重を加えても外れないものとする。

6.2.3. 慣性荷重

6.2.1.及び 6.2.2.の要件を満たす各ドアラッチ機構は、6.2.3.1.の動的要件又は 6.2.3.2.の慣性荷重耐性の計算要件を満たすものとする。

6.2.3.1. ドアラッチ機構は、ロック装置が解錠された状態で 30G の慣性荷重をドアラッチ機構（ラッチ及び作動装置を含む）に対し車両の縦軸及び横軸に平行な方向に加え、7.2.1.2.に従って試験したときに、フルラッチ位置から解錠されないものとする。

6.2.3.2. 各構成部品又はサブアセンブリは、最低慣性荷重耐性を計算することができる。ラッチを外そうとする動作に対する合成耐性は、ドアラッチ機構が車両の扉に適切に取り付けられたときに 7.2.1.2.に従って 6.2.1.又は 6.2.2.のいずれかで指定された車両方向に 30G の慣性荷重を加えられてもラッチが外れないことが十分に確認できるものでなければならない。

6.2.4. 扉機構

6.2.4.1. 各スライド式扉におけるトラックとスライドの組み合わせ又はその他の保持手段は、フルラッチ位置に入って閉じられているときには、7.2.2.に従って扉に対し合計 18,000N の力を車両の横軸に沿って加えても扉枠から外れないものとする。

6.2.4.2. スライド式扉は、7.2.2.に従って試験したときに、以下のいずれかの状態が生じた場合に本要件に対し不適合となる。

6.2.4.2.1. 要求された力を維持している間に扉の内側と扉枠の外端との分離が 100mm を超えたとき。

6.2.4.2.2. いずれかの加圧装置の合計移動量が 300mm に達したとき。

6.3. ドアロック

6.3.1. 各扉は、1つ以上のロック装置を装備するものとする。当該ロック装置は、かみ合ったときに室外の扉のハンドル又はその他の外部ラッチ解除装置の作動を防止するものとし、操作手段及びロック開錠・施錠装置を車両の室内に配置する。

6.3.2. 側面後方扉

各側面後方扉には 1つ以上のロック装置を装備するものとする。当該ロック装置は、かみ合ったときに室内の扉のハンドル又はその他の室内のラッチ解除装置の作動を防止するものとし、扉のロックを解除するためと室内の扉のハンドル又はその他の室内のラッチ解除装置を作動させるためには別々の操作を要する。

6.3.2.1. 各締約国又は地域的な経済統合のための機関による決定に基づき、ロック装置は以下のいずれかにしてもよい。

(a) チャイルドセーフティロック機構

(b) 車両の室内に配置され、車両の運転者又は当該扉に隣接して着席した乗員が容易にアクセスできる、ロック開錠・施錠装置

6.3.2.2. 6.3.2.1.(a)及び(b)に記述したいずれの機構も補助ロック機能として認められるものとする。

6.3.3. 後面扉

室内の扉のハンドル又はその他の室内ラッチ解除装置を装備した後面扉各後面扉は、1つ以上のロック装置を車両の室内に装備するものとする。かかるロック装置は、かみ合ったときに室内の扉のハンドル又はその他の室内のラッチ解除装置の作動を防止し、扉のロックを解除するためと室内の扉のハンドル又はその他の室内ラッチ解除装置を作動させるためには別々の操作を要する。

7. 試験手順

7.1. ヒンジ式扉

7.1.1. ドアラッチ

7.1.1.1. 荷重試験 1、2 及び 3 並びに適用荷重

附則 3 の試験によって、6.1.1.、6.1.2.及び 6.1.3.に適合するものであること。

7.1.1.2. 適用慣性力

附則 4 の試験によって、6.1.4.に適合するものであること。

7.1.2. ドアヒンジ

附則 5 の試験によって、6.1.5.に適合するものであること。

7.2. スライド式側面扉

7.2.1. ドアラッチ

7.2.1.1 荷重試験 1 及び 2、適用荷重

附則 3 の試験によって、6.2.1.及び 6.2.2.に適合するものであること。

7.2.1.2. 適用慣性力

附則 4 の試験によって、6.2.3.に適合するものであること。

7.2.2. 扉機構

附則 6 の試験によって、6.2.4.に適合するものであること。

8. 車両型式の変更及び認可の拡大

8.1. 認可を受けた者は、車両型式について変更があった場合には、当該車両型式の認可を行った行政官庁に届出しなければならない。行政官庁は、以下に規定するいずれかの処置を行うものとする。

8.1.1. 実施された変更が安全上著しい悪影響を与えるおそれがない場合には、[車両 or 装置]が引き続き要件に適合すると判断を下すものとする。

8.1.2. 認可試験の実施を担当する試験機関に追加の試験成績書を要求するものものとする。

8.2. 行政官庁は、変更に係る認可又は認可の拒否を行った場合には、変更点を明記の上、4.3.に基づき、本規則を適用する協定締約国に通知するものとする。

8.3. 認可の拡大を行う行政官庁は、当該拡大に対して作成した通知書類に通し番号を割り当てなければならない。

9. 生産の適合性

9.1. 本規則で規定された認可マークを付ける全ての車両は、ドアラッチ及び扉保持構成部品の特性又は取付方法を変える可能性のある事項に関して、認可された車両型式に適合しなければならない。

9.2. 9.1.に基づく適合性を確認するために、認可マークが付される十分な台数の連続生産車を対象として、抜取検査を行わなければならない。

9.3. 上記の検査は、原則、測定によってのみ行うものとする。ただし、必要に応じて、5.2.及び5.3.に規定される試験のうち認可試験を実施する試験機関が選択したものを実施すること。

10. 生産の不適合性に対する罰則

10.1. 本規則に基づく車両型式の認可は、9.1.に規定された要件に適合しない場合又は当該ラッチ及び扉保持構成部品が9.2.に規定された検査に適合しない場合には、取消することができる。

10.2. 本規則を適用する協定の締約国は、既に行われた認可を取消す場合には、直ちに本規則を適用する他の締約国に対して、認可書式の写しの末尾に、大きな文字で署名及び日付を付した「認可の取消」との注記を加えて通知しなければならない。

11. 生産の中止

認可を受けた者は、本規則に基づく車両型式の生産を中止する場合には、型式を認可した行政官庁に対して、その旨を届出しなければならない。届出を受けた行政官庁は、本規則を適用する他の協定締約国に対して、認可書式の写しの末尾に大きな文字で署名及び日付を付した「生産の中止」との注記を加え、通知しなければならない。

12. 認可試験実施の責任を有する試験機関及び行政官庁の名称と所在地

本規則を適用する協定締約国は、国連事務局に対して、認可試験を実施する試験機関及び型式認可を行い、他国で行われた認可、認可の拡大、認可の拒否又は認可の取消に係る通知書類の送付先となる行政官庁の名称及び所在地を通知するものとする。

13. 過渡規定

13.1. 第3改訂版の正式な発効日より、本規則を適用する締約国は、第3改訂版によって改訂された本規則に準拠した認可の付与を拒否しないものとする。

13.2. 2012年8月12日まで、本規則を適用する締約国は、先行改訂版によって改訂された本規則の要件に適合する車両の型式に対し、引き続き認可を付与するものとする。

13.3. 2012年8月12日より、本規則を適用する締約国は、認可対象となる車両型式が第3改訂版によって改訂された本規則の要件を満たす場合にのみ認可を付与するものとする。

13.4. 本規則を適用する締約国は、本規則の第3改訂版により認可された車両型式に対する国内又は地域の型式認可を拒否しないものとする。

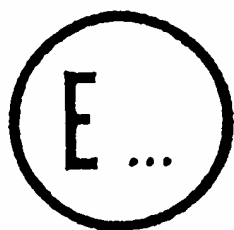
13.5. 2012年8月12日まで、本規則を適用する締約国は、本規則の先行改訂版により型式認可された車両に対する国内又は地域の型式認可を拒否しないものとする。

13.6. 2012年8月12日より、本規則を適用する締約国は、本規則の第3改訂版の要件を満たさない車両に対する国内又は地域の登録（使用開始）を拒否することができる。

13.7. 2012年8月12日より、本規則による認可は、第3改訂版によって改訂された本規則の要件に適合する車両型式の場合を除き、効力を失うものとする。

附則 1

(最大判型：A 4 (210×297 mm))



協定規則第 11 号に基づく、ドアラッチ及び扉保持構成部品に係わる車両型式の；

認可

認可の拒否

認可の拡大

認可の取消

生産の中止

について¹⁾

認可番号 No.

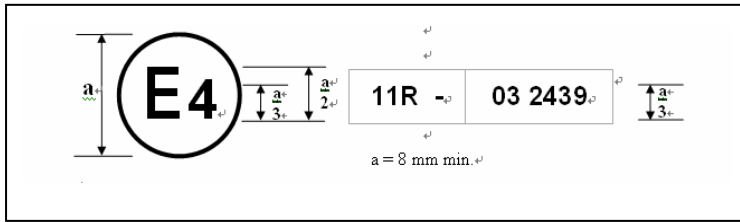
拡大番号 No.

1. 車両の商標名又は商標：
2. 車両型式：.....
3. 自動車製作者等の名称及び所在地：
4. 自動車製作者等の代理人の名称と所在地（適用の場合）：.....
5. 認可用車両提出日：
6. 認可試験を実施する試験機関：
7. 試験成績書発行日：
8. 試験成績書番号：
9. 注記：扉の数についての車両形式（セダン 2 枚扉、4 枚扉、・ステーションワゴン 4 枚扉....）
10. 認可マークの位置：
11. 拡大の理由（該当する場合）：
12. 認可/認可の拒否/認可の拡大/認可の取消²⁾
13. 場所：
14. 日付：
15. 署名：
16. 認可を行った行政官庁に提出された書類の一覧を本通知書に添付しており、この書類は請求により入手可能である。

¹⁾ 該当しない項目を抹消すること。

²⁾ 行政官庁の名称

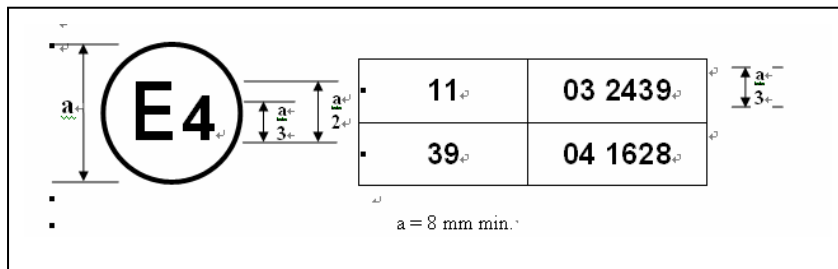
附則 2
 認可マークの配置
 モデル A
 (本規則の 4.4.参照)



a = 最小 8 mm

車両に貼付する上記の認可マークは、当該車両型式がドアラッチと扉保持構成部品に関して、オランダ (E4) において、第3改訂版によって改訂された協定規則第11号に基づき認可されたことを示す。

モデルB
 (本規則の 4.5 参照)



a = 最小 8 mm

車両に貼付する上記の認可マークは、当該車両型式がオランダ (E4) において、第3改訂版によって改訂された協定規則第11号と第4改訂版によって改訂された協定規則第39号 ^{1/}に基づき認可されたことを示す。

^{1/} 2つ目の規則番号は単に例として示したものである。

附則 3

ラッチ試験のための荷重試験 1、2 及び 3 並びに荷重負荷

1. 目的

以下に記す試験は、車両のドアラッチ機構について、ラッチ正面に対し垂直の方向及びラッチ正面に対し平行かつフォークボルト開放方向に荷重が加えられたときの耐力を評価及び試験するための最低性能要件及び試験手順を確立することを目的とする。後面扉のみについては、上記の 2 方向に直交する方向で主ラッチ機構を評価するための最低性能要件及び試験手順を確立することも本試験の目的とする。主ドアラッチ機構は、フルラッチ位置と第 2 ラッチ位置の両方で負荷された力に耐える能力があることを証明しなければならない。補助ドアラッチ機構及びその他のドアラッチ機構でフルラッチ位置のみを持つものは、ラッチ正面に対し垂直の方向及びラッチ正面に対し平行かつフォークボルト開放方向においてフルラッチ位置に指定されたレベルで掛けられた荷重に耐える能力があることを証明しなければならない。

2. 試験の実施

2.1. 荷重試験 1

2.1.1. 装置：張力試験器具（図 3-1 参照）

2.1.2. 手順

2.1.2.1. フルラッチ位置

2.1.2.1.1. 試験器具をラッチ及びストライカーの取り付け具に取り付ける。かみ合い方向を器具の連結部に対し平行になるように合わせる。ラッチ及びストライカーを試験器具に対しフルラッチ位置に入るように取り付ける。

2.1.2.1.2. ラッチとストライカーが扉の開放方向に外れるように作用する 900N の荷重が加わるよう重りを配置する。

2.1.2.1.3. 本規則の 6.1.1.及び図 3-4 で指定された方向に試験荷重を 5mm/分以下の速度で所定の荷重に達するまで加えていく。達成した最大荷重を記録する。

2.1.2.2. 第 2 ラッチ位置

2.1.2.2.1. 試験器具をラッチ及びストライカーの取り付け具に取り付ける。かみ合い方向を器具の連結部に対し平行になるよう合わせる。ラッチ及びストライカーを試験器具に対し第 2 ラッチ位置に入るように取り付ける。

2.1.2.2.2. ラッチとストライカーが扉の開放方向に外れるように作用する 900N の荷重が加わるよう重りを配置する。

2.1.2.2.3. 本規則の 6.1.1.及び図 3-4 で指定された方向に、試験荷重を 5mm/分以下の速度で所定の荷重に達するまで加えていく。達成した最大荷重を記録する。

2.1.2.2.4. ドアラッチが取り付けられる試験プレートは、ドアラッチが通常の車両の扉に取り付けられる環境と同様のストライカーが通る切り抜き形状を有するものとする。

2.2. 荷重試験 2

2.2.1. 装置：張力試験器具（図 3-2 参照）

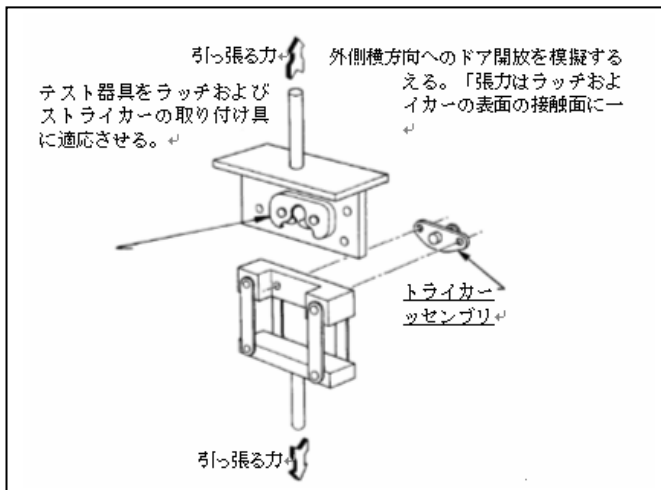


図 3-2 - ドアラッチ - 荷重試験 2 のための張力試験器具

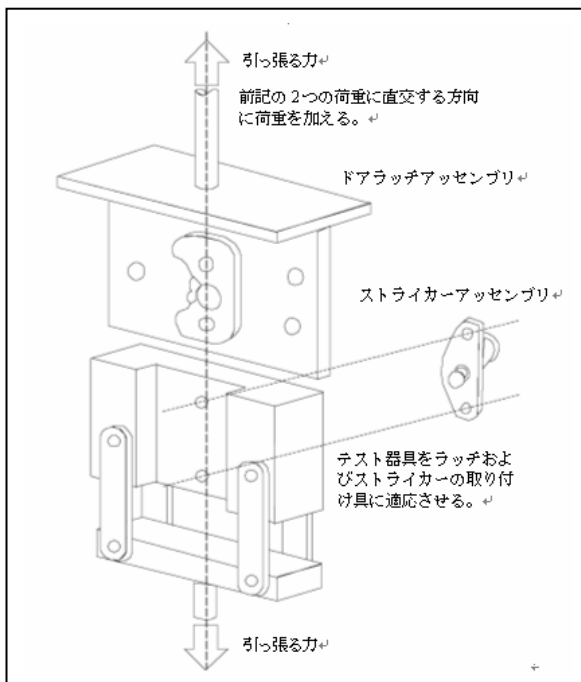


図 3-3 - ドアラッチ - 荷重試験 3 のための張力試験器具 (後面扉のみ)

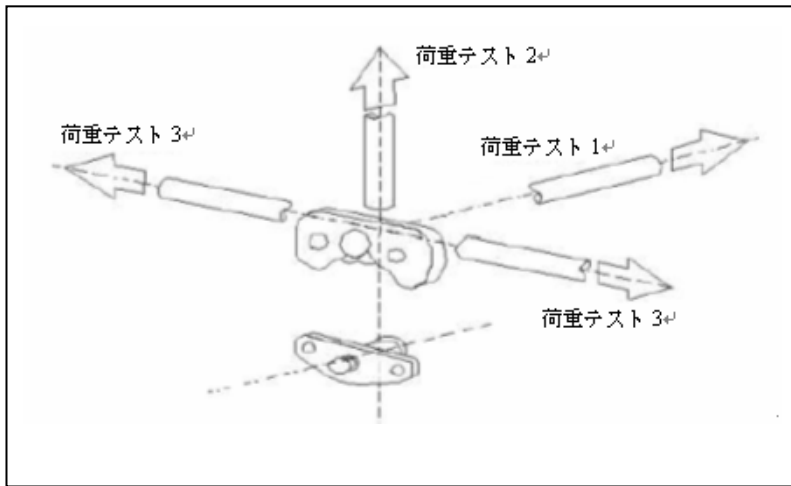


図 3-4 - 扉の静的荷重試験方向

附則 4

慣性試験手順

1. 目的
構成部品が実際の自動車での関係における数学的な解析又は動的試験を用いた評価によって、車両のラッチ機構が慣性荷重に耐える能力があることを決定すること。
2. 試験手順
 - 2.1. オプション 1、計算
 - 2.1.1. 本附則に記述する手順により、ドアラッチ機構が慣性荷重に耐える能力について解析的に決定するための手段を提供する。ばね力は、取り付けられた位置での最低ばね出力と開放された位置での最低ばね出力の平均値である。摩擦作用となされる仕事量は、計算では考慮しない。構成部品に加わる引力も、ラッチが外れる作用を限定する効果があるときには無視することができる。これらの値を計算で無視することが許されるのは、これらが安全性を増す要因になるからである。
 - 2.1.2. 計算時の考慮事項 — 各構成部品又はサブアセンブリについて、特定の方向における最低慣性荷重耐性を計算することができる。ラッチを外す作用に対するこれら部品の総耐性は、ドアラッチ機構が（車両の扉に適切に取り付けられたときに）いずれの方向に 30G の慣性荷重が加えられてもラッチが外れないよう確保するのに十分でなければならない。図 4-1 は、考慮される構成部品及び構成部品の組み合わせの例である。
 - 2.2. オプション 2、完成車両による動的試験
 - 2.2.1. 試験装置
 - 2.2.1.1. 加速（又は減速）装置
 - 2.2.1.2. 以下の車両のうちいずれか。
 - 2.2.1.2.1. 少なくとも扉、ドアラッチ、機械的なラッチ操作を使った室外の扉のハンドル、室内扉開放レバー、ロック装置、室内装備品及びドアシールを含む完成車両。
 - 2.2.1.2.2. ドアラッチ、機械的なラッチ操作を使った室外の扉のハンドル、室内扉開放レバー、及びロック装置を含む、ホワイトボディ車両（すなわち、車両フレーム、扉及びその他の扉保持構成部品）。
 - 2.2.1.3. 扉の開放を記録するための装置又は手段。
 - 2.2.1.4. 加速を測定及び記録するための装置。
 - 2.2.2. 試験の設定
 - 2.2.2.1. 完成車両又はホワイトボディ車両を装置にしっかりと固定し、これらを共に加速したときに衝突パルス曲線上のすべてのポイントが表 4-1 及び図 4-2 に定義されているコリドー内に収まるよう確保する。
 - 2.2.2.2. 扉は、扉開放を記録するために使用する装置が損傷しないように綱状のものでつないでもよい。
 - 2.2.2.3. 扉開放を記録するために使用する装置を取り付ける。
 - 2.2.2.4. 試験する扉を閉じ、ドアラッチがフルラッチ位置に入り、扉のロックを解錠し、装備されている窓が閉じた状態になることを確保する。
 - 2.2.3. 試験の方向（図 4-3 参照）

- 2.2.3.1. 縦方向の設定 1。車両又はホワイトボディの縦軸を加速装置の軸に一致させ、正面衝突を模擬する。
- 2.2.3.2. 縦方向の設定 2。車両又はホワイトボディの縦軸を加速装置の軸に一致させ、後面衝突を模擬する。
- 2.2.3.3. 横方向の設定 1。車両又はホワイトボディの横軸を加速装置の軸に一致させ、運転者側の側面衝突を模擬する。
- 2.2.3.4. 横方向の設定 2（両側で異なる扉配置を持つ車両のみ）。車両又はホワイトボディの横軸を加速装置の軸に一致させ、本附則の 2.2.3.3. に記述されている方向と反対方向の側面衝突を模擬する。
- 2.3. オプション 3、扉の動的試験
 - 2.3.1. 試験装置
 - 少なくともドアラッチ、機械的なラッチ操作を使った室外の扉のハンドル、室内扉開放レバー及びロック装置を含む、扉アセンブリ。
 - 2.3.1.2. 扉を取り付けるための試験器具
 - 2.3.1.3. 加速（又は減速）装置
 - 2.3.1.4. テザー
 - 2.3.1.5. 扉開放を記録するための装置又は手段
 - 2.3.1.6. 加速を測定及び記録するための装置
 - 2.3.2. 試験の設定
 - 2.3.2.1. 扉アセンブリを個別に、又は組み合わせて、試験器具に取り付ける。各扉及びストライカーは、車両上での向き及び慣性荷重試験で要求される方向（本附則の 2.3.3.）に対応するように取り付ける。
 - 2.3.2.2. 試験器具を加速装置に取り付ける。
 - 2.3.2.3. 扉開放を記録するために使用する装置を取り付ける。
 - 2.3.2.4. ドアラッチがフルラッチ位置に入り、扉を網状のものでつなぎ、ロックを解除し、装備された窓が閉じた状態になることを確保する。
 - 2.3.3. 試験の方向（図 4-3 参照）
 - 2.3.3.1. 縦方向の設定 1。加速装置上の扉サブシステムを正面衝突の方向に向かせる。
 - 2.3.3.2. 縦方向の設定 2。加速装置上の扉サブシステムを後面衝突の方向に向かせる。
 - 2.3.3.3. 横方向の設定 1。加速装置上の扉サブシステムを運転者側の側面衝突の方向に向かせる。
 - 2.3.3.4. 横方向の設定 2。加速装置上の扉サブシステムを本附則の 2.3.3.3. に記述されている方向と反対の方向に向かせる。
 - 2.3.3.5. 垂直方向の設定 1（後面扉のみ）。加速装置上の扉サブシステムの垂直軸を（車両に取り付けられたときに）加速装置の軸に一致させ、（車両に取り付けられたときに）扉の最上部から最下部の方向へと力が加わる転覆衝突を模擬する。
 - 2.3.3.6. 垂直方向の設定 2（後面扉のみ）。加速装置上の扉サブシステムの垂直軸を（車両に取り付けられたときに）加速装置の軸に一致させ、本附則の 2.3.3.5. に記述されている方向と反対の方向に力が加わる転覆衝突を模擬する。
- 2.4. オプション 2 及び 3 のための試験の実施
 - 2.4.1. 表 4-1 に定義され 4-2 に図示されているパルスコリドーの範囲内の加速を保ちながら、

30G の最低加速レベルを 30ms 以上維持するものとする。

2.4.2. 試験器具を以下の方向に加速する。

2.4.2.1. オプション 2 の試験の場合

2.4.2.1.1. 本附則の 2.2.3.1. に指定された方向

2.4.2.1.2. 本附則の 2.2.3.2. に指定された方向

2.4.2.1.3. 本附則の 2.2.3.3. に指定された方向

2.4.2.1.4. 本附則の 2.2.3.4. に指定された方向

2.4.2.2. オプション 3 の試験の場合

2.4.2.2.1. 本附則の 2.3.3.1. に指定された方向

2.4.2.2.2. 本附則の 2.3.3.2. に指定された方向

2.4.2.2.3. 本附則の 2.3.3.3. に指定された方向

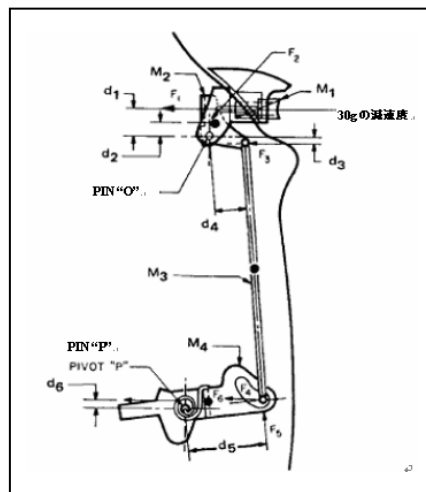
2.4.2.2.4. 本附則の 2.2.3.4. に指定された方向

2.4.2.2.5. 本附則の 2.2.3.5. に指定された方向

2.4.2.2.6. 本附則の 2.2.3.6. に指定された方向

2.4.3. いずれの時点においてもパルスが 36G を超え、試験要件が満たされれば、試験は有効であるものと見なす。

2.4.4. 扉が試験中に一切開閉しなかったことを確認する。



● 構成部品の重心を示す。

ここで:

ドアラッチ機構に30Gの減速度を生じさせる

平均ボタンばね力 = 0.459kgf

爪スプリング出力トルク = 0.0459kgf m

$a = 30G (m/s^2)$

$F = ma = m \cdot 30G = m \cdot 294.2$

$M_1 = 0.0163kg$

$M_2 = 0.0227kg$

$M_3 = 0.0122kg$

$M_4 = 0.0422\text{kg}$
 $d_1 = 31.50\text{mm}$
 $d_2 = 10.67\text{mm}$
 $d_3 = 4.83\text{mm}$
 $d_4 = 31.50\text{mm}$
 $d_5 = 37.59\text{mm}$
 $d_6 = 1.90\text{mm}$

$$F_1 = M_1 \times a \cdot \text{ノブのばねに掛る平均荷重} = (0.0163\text{kg} \times 30\text{G}) \cdot 0.459\text{kgf} = 0.03\text{kgf}$$

$$F_2 = M_2 \times a = 0.0227\text{kg} \times 30\text{G} = 0.681\text{kgf}$$

$$F_3 = M_3/2 \times a = 0.0122\text{kg}/2 \times 30\text{G} = 0.183\text{kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 - F_3 \times d_3 \\ &= 0.03 \times 31.5 + 0.681 \times 10.67 - 0.183 \times 4.83 \\ &= 7.33\text{kgf mm} \end{aligned}$$

$$F_5 = M_o/d_4 = 7.33/31.5 = 0.2328\text{kgf}$$

$$F_6 = M_4 \times a = 0.0422\text{kg} \times 30\text{G} = 1.266\text{kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= \text{爪スプリングの出力トルク} \cdot (F_5 d_5 + F_6 d_6)/1000 \\ &= 0.0459 \cdot (0.2328 \times 37.59 + 1.266 \times 1.9)/1000 \\ &= 0.0347\text{kgf m} \end{aligned}$$

図 4-1 - 慣性荷重 - 計算サンプル

上限			下限		
ポイント	時間 (ms)	加速度 (G)	ポイント	時間 (ms)	加速度 (G)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

表 4-1 - 加速パルスコリドー

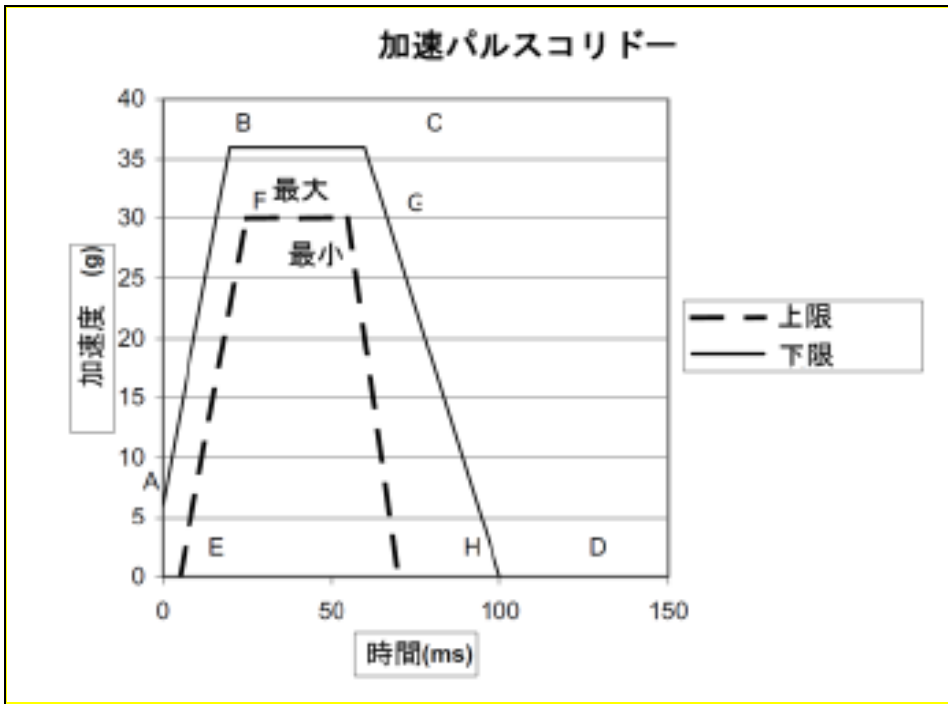
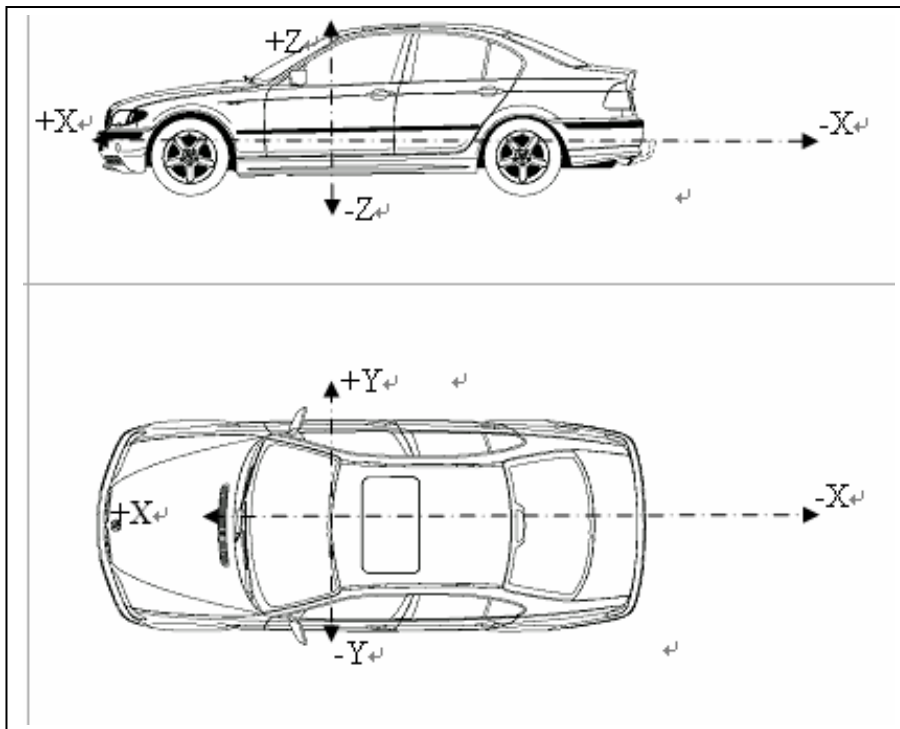


図 4-2 - 加速パルス



X = 縦方向
 Y = 横方向
 Z = 垂直方向

図 4-3 - 慣性試験のための車両座標基準機構

附則 5

ヒンジ試験手順

1. 目的
以下に記す試験は、車両のヒンジ機構が縦方向、横方向及び（後面扉の場合のみ）垂直の車両方向における試験荷重に耐える能力があるかどうかを決定するために実施する。
2. 試験手順
 - 2.1. マルチプルヒンジ機構
 - 2.1.1. 縦方向の荷重試験
 - 2.1.1.1. 装置
 - 2.1.1.1.1. 張力試験器具
 - 2.1.1.1.2. 典型的な静的試験器具を図 5-1 に示す。
 - 2.1.1.2. 手順
 - 2.1.1.2.1. ヒンジ機構を試験器具の取り付け具につける。ヒンジの姿勢は、ヒンジの中央線に対する車両の（扉を完全に閉じた）位置を模擬しなければならない。試験においては、ヒンジ機構の1つのヒンジの末端と同機構のもう1つのヒンジの末端との距離を $406 \pm 4 \text{ mm}$ に設定する。荷重は、ヒンジピンのかみ合い部分の線形中心の間の等距離及び車両の縦方向のヒンジピンの中央線を通る位置で加える（図 5-2 参照）。
 - 2.1.1.2.2. 試験荷重は、 $5\text{mm}/\text{分}$ 以下の速度で所定の荷重に達するまで加える。いずれかのヒンジが外れたときには不適合となる。達成した最大荷重を記録する。
 - 2.1.2. 横方向の荷重試験
 - 2.1.2.1. 装置
 - 2.1.2.1.1. 張力試験器具
 - 2.1.2.1.2. 典型的な静的試験器具を図 5-1 に示す。
 - 2.1.2.2. 手順
 - 2.1.2.2.1. ヒンジ機構を試験器具の取り付け具につける。ヒンジの姿勢は、ヒンジの中央線に対する車両の（扉を完全に閉じた）位置を模擬しなければならない。試験においては、ヒンジ機構の1つのヒンジの末端と同機構のもう1つのヒンジの末端との距離を $406 \pm 4 \text{ mm}$ に設定する。荷重は、ヒンジピンのかみ合い部分の線形中心の間の等距離及び車両の横方向のヒンジピンの中央線を通る位置で加える（図 5-2 参照）。
 - 2.1.2.2.2. 試験荷重は、 $5\text{mm}/\text{分}$ 以下の速度で所定の荷重に達するまで加える。いずれかのヒンジが外れたときには不適合となる。達成した最大荷重を記録する。
 - 2.1.3. 垂直方向の荷重試験（後面扉のみ）
 - 2.1.3.1. 装置
 - 2.1.3.1.1. 張力試験器具
 - 2.1.3.1.2. 典型的な静的試験器具を図 5-1 に示す。
 - 2.1.3.2. 手順
 - 2.1.3.2.1. ヒンジ機構を試験器具の取り付け具につける。ヒンジの姿勢は、ヒンジの中央線に対する車両の（扉を完全に閉じた）位置を模擬しなければならない。試験においては、ヒンジ機

構の1つのヒンジの末端と同機構のもう1つのヒンジの末端との距離を $406 \pm 4 \text{ mm}$ に設定する。荷重は、縦方向及び横方向の荷重に直交する方向に向けてヒンジピンの中央線を通るように加える（図 5-2 参照）。

- 2.1.3.2.2. 試験荷重は、 $5\text{mm}/\text{分}$ 以下の速度で所定の荷重に達するまで加える。いずれかのヒンジが外れたときには不適合となる。達成した最大荷重を記録する。
- 2.2. 単一ヒンジの評価。一部の状況では、ヒンジ機構の中の個々のヒンジを試験する必要がある場合がある。そのような場合、以下の手順に従って試験したときの個々のヒンジの結果は、本規則の 6.1.5.1.の機構要件が満たされることを示す。（例えば、2個からなるヒンジ機構の個々のヒンジは、機構全体の荷重要件の 50%に耐えることができなければならない）。
 - 2.2.1. 試験手順
 - 2.2.1.1. 縦方向の荷重。ヒンジ機構を試験器具の取り付け具につける。ヒンジの姿勢は、ヒンジの中央線に対する車両の（扉を完全に閉じた）位置を模擬しなければならない。試験においては、荷重は、ヒンジピンのかみ合い部分の線形中心の間の等距離及び車両の縦方向のヒンジピンの中央線を通る位置で加える。試験荷重は、 $5\text{mm}/\text{分}$ 以下の速度で所定の荷重に達するまで加える。いずれかのヒンジが外れたときには不適合となる。達成した最大荷重を記録する。
 - 2.2.1.2. 横方向の荷重。ヒンジ機構を試験器具の取り付け具につける。ヒンジの姿勢は、ヒンジの中央線に対する車両の（扉を完全に閉じた）位置を模擬しなければならない。試験においては、荷重は、ヒンジピンのかみ合い部分の線形中心の間の等距離及び車両の横方向のヒンジピンの中央線を通る位置で加える。試験荷重は、 $5\text{mm}/\text{分}$ 以下の速度で所定の荷重に達するまで加える。いずれかのヒンジが外れたときには不適合となる。達成した最大荷重を記録する。
 - 2.2.1.3. 垂直方向の荷重。ヒンジ機構を試験器具の取り付け具につける。ヒンジの姿勢は、ヒンジの中央線に対する車両の（扉を完全に閉じた）位置を模擬しなければならない。試験においては、荷重は、縦方向及び横方向への荷重に対して直交する方向に向かってヒンジピンの中央線を通る位置で加える。試験荷重は、 $5\text{mm}/\text{分}$ 以下の速度で所定の荷重に達するまで加える。いずれかのヒンジが外れたときには不適合となる。達成した最大荷重を記録する。
 - 2.3. ピアノヒンジの場合にあっては、ヒンジの間隔の要件は適用せず、試験器具の配置は試験の力がヒンジ全体に掛るように変更する。

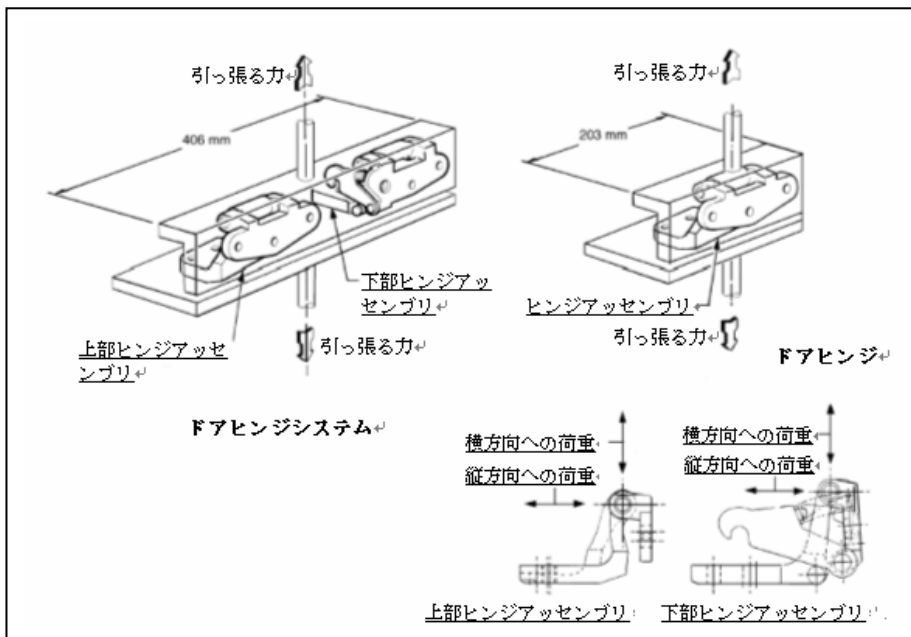


図 5-1 — 静的試験器具

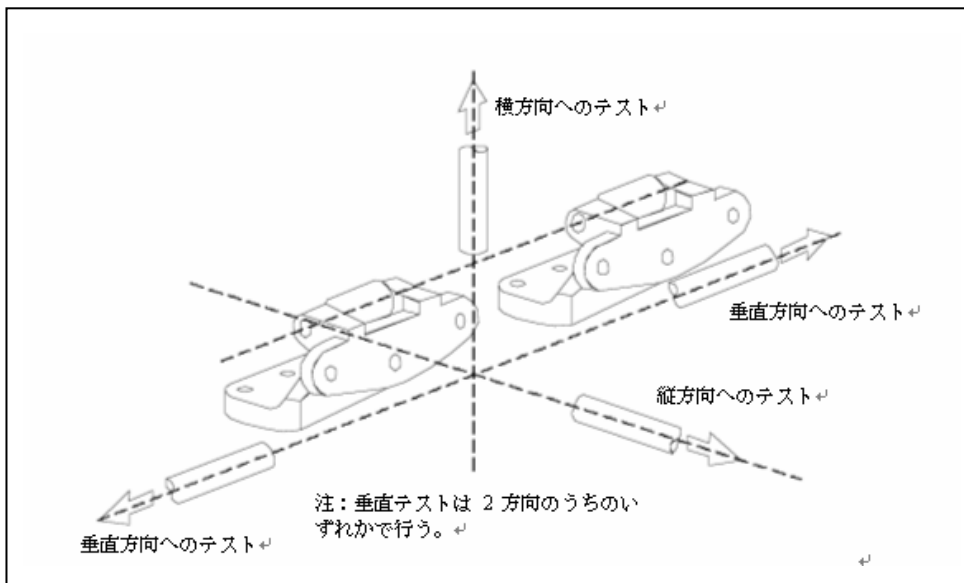


図 5-2 — 後面扉を対象にした静的荷重試験の方向

附則 6 スライド式側面扉

完全扉の試験

1. 目的
この試験は、スライド式扉保持構成部品が扉及び扉枠の両方に取り付けられたときの評価及び試験のための最低性能要件及び試験手順を確立することを目的とする。この試験は、附則 3 と附則 4 の該当する試験を補完するものである。
2. 一般規定
 - 2.1. 試験は、スライド式扉及びスライド式扉保持構成部品を持つ完全車両又はホワイトボディを用いて実施する。
 - 2.2. 試験は、本規則の 6.2.4. に規定された外側横方向への力を加えることができる 2 つの加圧装置を用いて図 6-1 に示すとおり実施する。加圧機構には以下のものを含むものとする。
 - 2.2.1. 2 つの加圧プレート
 - 2.2.2. 移動距離が 300 mm 以上である外側横方向への荷重の要件を満たすことができる 2 つの加圧装置
 - 2.2.3. 加えられた荷重を測定するために十分な容量のあるロードセル 2 つ
 - 2.2.4. 試験中の加圧装置の移動量を測定するために必要な 2 つの直線移動測定装置
 - 2.2.5. すべての関連する安全衛生の要件を遵守した上で扉の内側と扉枠の外端との分離を少なくとも 100mm まで測定する装置
3. 試験の設定
 - 3.1. すべての室内装飾部品をスライド式扉アセンブリから取り外す。
 - 3.2. 試験装置の取り付け及び作動の妨げとなる恐れのある室内の構成部品及び座席を取り外す。
 - 3.3. 加圧装置及び関連する支持構造部材を試験車両の床面に設置する。
 - 3.4. スライド式扉又はそれに隣接する車両構造の前端及び後端でラッチ又はストライカーを含む場所を定める。
 - 3.5. スライド式扉を閉め、すべての扉保持構成部品が完全にかみ合っていることを確認する。
 - 3.6. 試験する扉の端部に 1 個だけのラッチ又はストライカーが用いられている場合にあつては、3.6.1. から 3.6.3. までに掲げる試験設定手順を用いるものとする。
 - 3.6.1. 加圧プレートは、長さ 150 mm、幅 50 mm、厚さは少なくとも 15 mm とする。
 - 3.6.2. 加圧装置と加圧プレートを扉に向かって配置することにより、加えられる力が車両の縦中央線に対して水平かつ垂直になり、垂直方向ではラッチ又はストライカーの扉取り付け部分を中心とするようにする。
 - 3.6.3. 加圧プレートは、できる限り扉の端部の近くに配置する。加圧プレートを垂直にする必要はない。
 - 3.7. 試験される扉の端部に複数のラッチ又はストライカーが用いられている場合にあつては、

3.7.1.から 3.7.3.までに掲げる設定手順を用いるものとする。

- 3.7.1. 加圧プレートは、長さ 300 mm、幅 50 mm、厚さは少なくとも 15 mm とする。
- 3.7.2. 加圧装置と加圧プレートを扉に向かって配置することにより、加えられる力が車両の縦中央線に対して水平かつ垂直になり、垂直方向ではラッチ又はストライカーアッセムブリの最も外側の両端間の中間点を中心とするようにする。
- 3.7.3. 加圧プレートは、できる限り扉の端部の近くに配置する。加圧プレートを垂直にする必要はない。
- 3.8. 試験される扉の端部にラッチ又はストライカーが用いられていない場合にあつては、3.8.1.から 3.8.3.までに掲げる設定手順を用いるものとする。
- 3.8.1. 加圧プレートは、長さ 300 mm、幅 50 mm、厚さは少なくとも 15 mm とする。
- 3.8.2. 加圧装置と加圧プレートを扉に向かって配置することにより、加えられる力が車両の縦中央線に対して水平かつ垂直になり、垂直方向では扉端部の長さの中間点が中心になるようにし、ローディング装置が窓のガラス材と接触しないよう確保する。
- 3.8.3. 加圧プレートは、できる限り扉の端部の近くに配置する。加圧プレートを垂直にする必要はない。
- 3.9. 扉のロックは解除する。スライド式側面扉又はスライド式扉の構成部品に余分な器具や構成部品を溶接したり固定したりしてはならない。
- 3.10. 試験手順中の分離レベルを決定するために使用する扉分離測定用の装置を取り付ける。
- 3.11. 加圧プレートがスライド式扉の内側と接触するように加圧構造を配置する。

4. 試験手順

- 4.1. 各加圧装置を自動車製作者等の指定するとおり 1分あたり 20mm から 90mm の速度で移動させ、各装置で 9,000N の力に達するか、いずれかの装置の総移動量が 300mm に達するまでこれを続ける。
- 4.2. 一方の加圧装置が他方よりも早く目標値の 9,000N に達した場合、他方の加圧装置が 9,000N に達するまで最初の加圧装置は 9,000N の力を維持する。
- 4.3. 両方の加圧装置が 9,000N に達したら、装置の前方移動を停止し、発生した荷重を最低 10 秒間にわたって保つ。
- 4.4. 4.3.の加圧装置の位置を維持し、扉枠の外端と扉の内側との分離量を扉の周囲に沿って測定する。

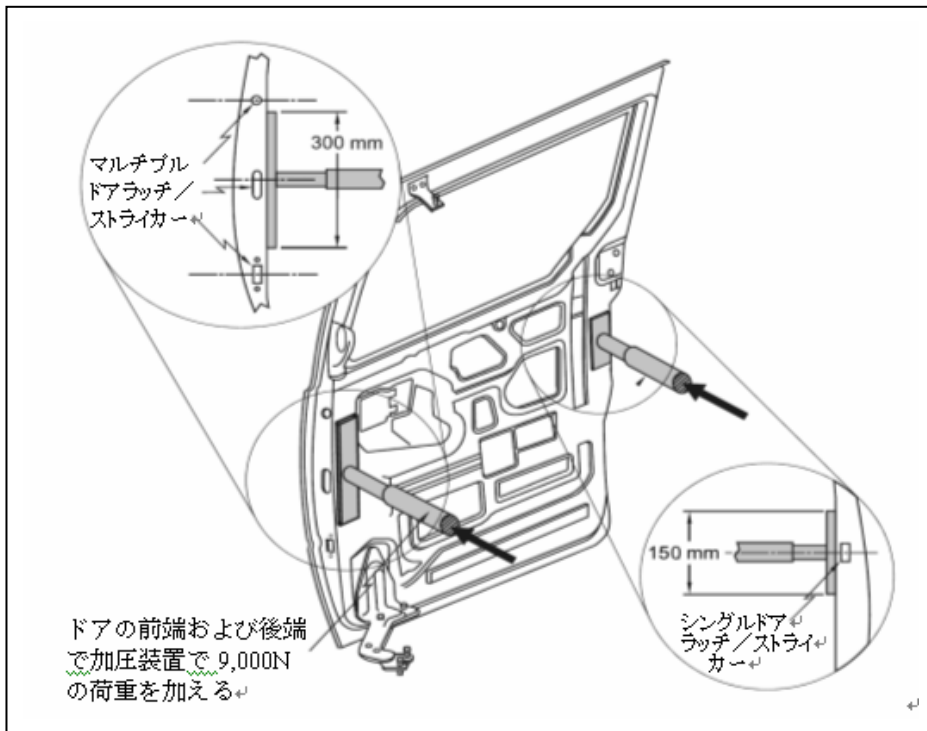


図6-1ー スライド式側面扉の完全車両試験手順
(注: スライド式扉は、車両から切り離して示している)
