



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят вторая сессия

Женева, 11–14 декабря 2012 года

Пункт 17 предварительной повестки дня

Правила № 95 (боковое столкновение)**Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 02****Представлено экспертом от Международной
организации предприятий автомобильной
промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях включения требований относительно автоматически срабатывающих систем запираения дверей. В его основу положен документ без официального условного обозначения (GRSP-51-12), распространенный в ходе пятьдесят первой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/51, пункт 32). Изменения к тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений либо зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. Предложение

Включить новый пункт 2.35 следующего содержания:

"2.35 "Автоматически срабатывающая система запираания дверей" означает систему, которая запирает двери автоматически с предварительно установленной скоростью или в любых иных условиях, определенных изготовителем".

Включить новые пункты 5.3.1.1–5.3.1.1.2 следующего содержания:

"5.3.1.1 В случае автоматически срабатывающих систем запираания дверей, которые устанавливаются факультативно и/или которые могут отключаться водителем, соблюдение данного требования проверяется посредством использования по усмотрению изготовителя – одного из следующих двух методов проведения испытаний:

5.3.1.1.1 если испытания проводятся в соответствии с пунктом 5.2.2.1 Приложения 4, то изготовитель в дополнение должен представить приемлемые для технической службы доказательства (например, производственные данные изготовителя), подтверждающие, что при отсутствии этой системы или в том случае, когда она отключена, ни одна из дверей в момент столкновения не откроется.

5.3.1.1.2 Если испытания проводятся в соответствии с пунктом 5.2.2.2 приложения 4, то изготовитель в дополнение должен представить доказательства, подтверждающие, что на незапертых боковых дверях с неударной стороны соблюдаются требования об инерционной нагрузке, предусмотренные в пункте 6.1.4 поправок серии 03 к Правилам № 11."

Включить новые пункты 5.3.2–5.3.2.2 следующего содержания:

"5.3.2 После столкновения боковые двери с неударной стороны не должны быть заблокированными.

[5.3.2.1 В случае транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающей системой запираания дверей, двери должны [блокироваться до момента столкновения и] разблокироваться после столкновения, по крайней мере, с неударной стороны.]

5.3.2.2 В случае автоматически срабатывающих систем запираания дверей, которые устанавливаются факультативно и/или которые могут отключаться водителем, соблюдение данного требования проверяется посредством использования – по усмотрению изготовителя – одного из следующих двух методов проведения испытаний:

5.3.2.2.1 Если испытания проводятся в соответствии с пунктом 5.2.2.1 приложения 4, то изготовитель в дополнение должен представить приемлемые для технической службы доказательства (например, производственные данные изготовителя), подтверждающие, что при отсутствии этой системы или в том случае, когда она отключена, боковые двери с неударной стороны не будут заблокированы после столкновения.

- 5.3.2.2.2** Если испытания проводятся в соответствии с пунктом 5.2.2.2 приложения 4, то изготовитель в дополнение должен представить доказательства того, что при применении инерционной нагрузки, предусмотренной в пункте 6.1.4 поправок серии 03 к Правилам № 11, незаблокированные двери с неударной стороны останутся незаблокированными".

Пункты 5.3.2– 5.3.6.3 (прежние), изменить нумерацию на 5.3.3–5.3.7.3.

Включить новый пункт 10.12 следующего содержания:

- "10.12** До истечения восемнадцатимесячного периода после даты вступления в силу дополнения [3] к поправкам серии 03 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа ООН на основании поправок серии 03 к настоящим Правилам без учета положений дополнения [3]".

Приложение 4, включить новые пункты 5.2.1–5.2.2.2 следующего содержания:

- "5.2.1** Однако в случае транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающими системами запираения дверей, должно быть обеспечено запираение всех боковых дверей перед испытанием.
- 5.2.2** В случае транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающей системой запираения дверей, которая устанавливается факультативно и/или которая может отключаться водителем, используется – по усмотрению водителя – один из следующих двух методов проведения испытания:
- 5.2.2.1** До начала испытания все боковые двери запираются вручную.
- 5.2.2.2** Должно быть обеспечено разблокирование боковых дверей на ударной стороне и блокирование боковых дверей на неударной стороне перед столкновением; при проведении этого испытания автоматически срабатывающая система запираения дверей может переводиться в ручной режим".

II. Обоснование

1. В настоящее время широко применяется практика оснащения транспортных средств автоматически срабатывающими системами запираения дверей (известными также как "ролинговые дверные замки", "быстродействующие замки", "автозамки" и т.д.). Вместе с тем Правила № 95 ООН не допускают запираения дверей в ходе испытания. Это совершенно не соответствует реальной ситуации, когда двери транспортных средств, оснащенных автоматически срабатывающими системами запираения дверей, в момент удара блокируются.
2. Включение этих требований в отношении автоматически срабатывающих систем запираения дверей позволит предусмотреть возможность автоматического разблокирования дверей этими системами после удара для извлечения из транспортного средства водителя и пассажиров. В то же время можно будет проверить правильность функционирования этих систем.
3. Настоящее предложение, представленное экспертом от МОПАП, в значительной мере основывается на предложении, внесенном экспертом от Нидерландов (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9); вместе с тем в нем предусматрива-

ется дополнительная возможность испытания транспортных средств в "смешанной конфигурации" блокируемых и неблокируемых дверей, что обеспечит быструю проверку соблюдения всех требований, предъявляемых ко всем системам, посредством проведения единого испытания, как это разъясняется ниже.

4. Положения пункта 2.35 перенесены из документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9 без каких-либо изменений.

5. Пункт 5.3.1: Общее требование состоит в том, чтобы в ходе испытания не открывалась ни одна из дверей, причем это требование должно выполняться в случае всех систем. Вместе с тем в случае транспортных средств, оборудованных системами запираения дверей, которые срабатывают автоматически или которые могут отключаться, предлагается предусмотреть две возможности для проведения испытания. Первая возможность указана в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9, а вторая возможность заключается в проведении испытания таких транспортных средств с установленной на них автоматически срабатывающей системой запираения дверей, когда в момент столкновения двери на ударной стороне разблокированы, а двери на неударной стороне заблокированы. Кроме того, требуется, чтобы двери на неударной стороне соответствовали требованиям об инерционной нагрузке, предусмотренным в Правилах № 11 ООН. Это позволит в ходе единого испытания проверять, все ли двери остаются закрытыми, независимо от того, являются они заблокированными или незаблокированными.

6. Пункт 5.3.2: добавлено следующее новое требование: "После столкновения боковые двери с неударной стороны не должны быть заблокированы".

7. Пункт 5.2.2.1 в сущности можно было бы исключить, так как его положения являются избыточными. Общее требование состоит в том, что боковые двери должны быть разблокированными после столкновения, и этому требованию должны соответствовать все системы, независимо от того, являются они автоматическими или неавтоматическими.

8. Пункт 5.3.2.2: в случае транспортных средств, оборудованных системами запираения дверей, которые срабатывают автоматически или которые могут быть отключены, предлагаются две возможности для проведения испытания. Первая возможность указана в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9, а вторая заключается в испытании таких транспортных средств с установленными на них автоматически срабатывающими системами запираения, когда в момент столкновения двери на ударной стороне разблокированы, а двери на неударной стороне заблокированы. Однако в этом случае необходимо обеспечить также, чтобы в ходе испытания на инерционную нагрузку, предусмотренного в Правилах № 11 ООН, двери, находящиеся на неударной стороне, не блокировались. Это позволит в ходе единого испытания проверять все ли двери будут разблокированными после испытания, независимо от того, были ли они перед столкновением заблокированы или не заблокированы.

9. Переходные положения: после дальнейшего тщательного изучения данного вопроса МОПАП предлагает включить 18-месячный переходный период с учетом необходимости доработки положений о проведении испытаний и будущих проверок в рамках запланированных мероприятий. Секретариат GRSP любезно просит уточнить порядковый номер предлагаемого дополнения.