



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности****106-я сессия**

Женева, 5–9 мая 2014 года

Пункт 2 b) предварительной повестки дня

Правила № 107 (транспортные средства категорий M₂ и M₃):**Требования к служебным дверям, окнам и запасным выходам****Предложение по поправкам к Правилам № 107
(транспортные средства категорий M₂ и M₃)****Представлено экспертом от Венгрии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Венгрии, с тем чтобы предложить поправки к положениям, касающимся аварийных люков. Он основан на неофициальном документе GRSG-105-05 и заменяет собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/17 (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/84, пункт 15). Изменения к действующему тексту Правил № 107 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых элементов и зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Приложение 3, пункты 7.7.4.1–7.7.4.1.2 изменить следующим образом:

"7.7.4.1 Доступ к аварийным люкам

Должна обеспечиваться возможность беспрепятственного перемещения пассажиров вдоль внутренней стенки транспортного средства для получения доступа к люкам в крыше. Это требование считается выполненным, если соблюдается по крайней мере одно из следующих требований (см. рис. 26 в приложении 4):

7.7.4.1.1 предусмотрен утепленный проход, имеющий вертикальное расстояние "а" между поверхностью прохода и полом, на котором расположены сиденья, длиной не менее [150] мм; либо

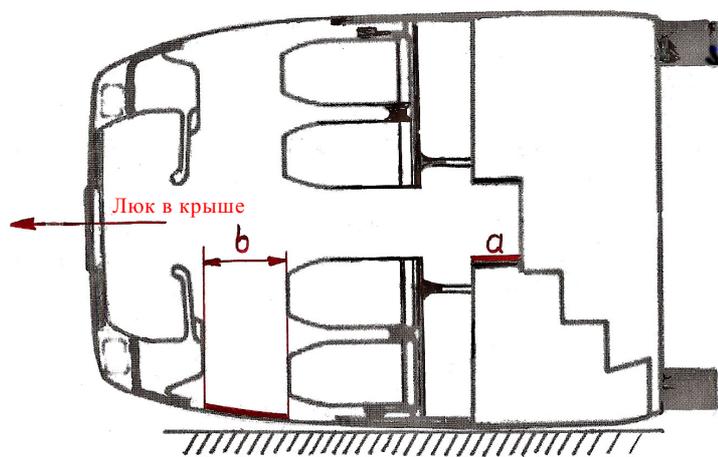
7.7.4.1.2 имеется свободное пространство "b" длиной не менее [400] мм, измеряемое в высоту от самой высокой точки спинки каждого сиденья".

Приложение 4, рис. 26 заменить следующим рисунком:

"Рис. 26

Доступ к аварийным люкам в крыше

(см. приложение 3, пункт 7.7.4.1.)



II. Обоснование

1. На 103-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), эксперты согласились с тем, что аварийный люк не может использоваться в том случае, если автобус стоит на колесах или перевернулся на крышу. Вместе с тем этот люк может служить аварийным выходом, когда автобус лежит на боку. В этом случае для того, чтобы добраться до ближайшего аварийного люка, пассажиры должны двигаться вдоль внутренней стенки транспортного средства.

2. На рис.1 ниже показаны две почти горизонтальные поверхности, которые могут использоваться для передвижения пассажиров (поверхность "а" в проходе и поверхность "b" на боковых стенках).
3. Использование прохода затруднено, если он не имеет горизонтальной поверхности, которую пассажиры могли бы использовать для передвижения, поместив на нее ноги. Необходим утопленный проход.
4. Более удобным путем передвижения является горизонтальная поверхность "b" на боковой стенке.
5. Приведенные фотографии, сделанные после реальных аварий, в том числе при спасения и эвакуации пассажиров, позволяют проиллюстрировать эту ситуацию (см. рис. 2.1–2.4).
6. Ситуация может усложниться, если пассажиры, пристегнутые ремнями безопасности, в результате аварии запутались в этих ремнях, а те, кто пристегнут не был, повалились друг на друга.

Рис. 1

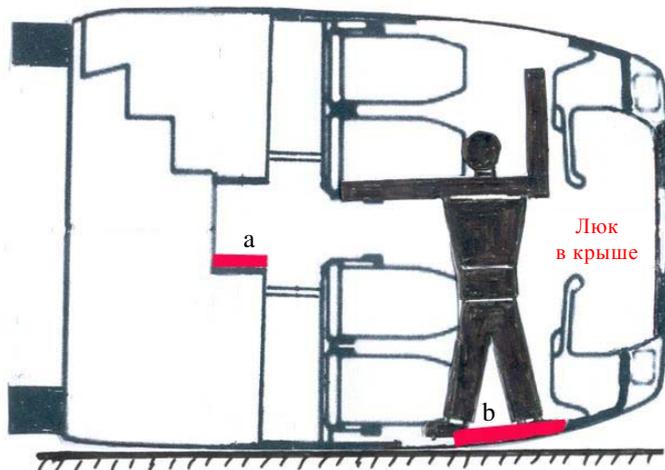
Схематичный рисунок

Рис. 2.1
Фотографии с места реальных ДТП



Рис. 2.2



Рис. 2.3



Рис. 2.4

