



---

**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 3 предварительной повестки дня

**Правила № 34 (предотвращение опасности  
возникновения пожара)****Предложение по поправкам серии 03  
к Правилам № 34 (предотвращение  
опасности возникновения пожара)****Представлено экспертом от Японии\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Японии в целях изменения требований, касающихся предотвращения пожара при определенных условиях в случае заднего столкновения. Настоящий документ заменяет документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/4, распространенный в ходе 105-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/84, пункт 20). Изменения к существующему тексту Правил № 34 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых 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 в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"1.2 ЧАСТЬ II-1: по просьбе изготовителя к официальному утверждению транспортных средств категорий  $M_1$  и  $N_1$ , общая допустимая масса которых превышает 2,8 т, и категорий  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  и  $O$ , оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения.

ЧАСТЬ II-2: к официальному утверждению транспортных средств категорий  $M_1$  и  $N_1$ , общая допустимая масса которых не превышает 2,8 т, оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения".

Пункт 3.1.4.2 изменить следующим образом:

"3.1.4.2 номера настоящих Правил, за которым следуют код "RI", если транспортное средство официально утверждено на основании части I Правил, "RII-1", если транспортное средство официально утверждено на основании частей I или IV и части II-1 Правил, или "RII-2", если транспортное средство официально утверждено на основании частей I или IV и части II-2 Правил, тире и номер официального утверждения, расположенные справа от круга, предписанного в пункте 3.1.4.1".

Часть II (прежняя), изменить нумерацию на II-1.

Пункт 9.4 изменить следующим образом:

"9.4 Во время и после ударов, описанных в пункте 9 выше, аккумулятор должен удерживаться в положении, указанном изготовителем".

Включить новую часть II-2 следующего содержания:

**"ЧАСТЬ II-2 – ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В ОТНОШЕНИИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ОПАСНОСТИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА В СЛУЧАЕ ЗАДНЕГО СТОЛКНОВЕНИЯ**

9.6 Определения и требования к испытаниям

9.6.1 Применяются пункты 7–8.2.2 части II-1.

9.6.2 Испытание транспортного средства проводится в соответствии с процедурами, описанными в приложении 4 к настоящим Правилам.

- 9.6.3** После испытания на столкновение транспортное средство должно отвечать требованиям, изложенным в пунктах 9.1–9.4 части II-1".

Включить новые пункты 17.7–17.11 следующего содержания:

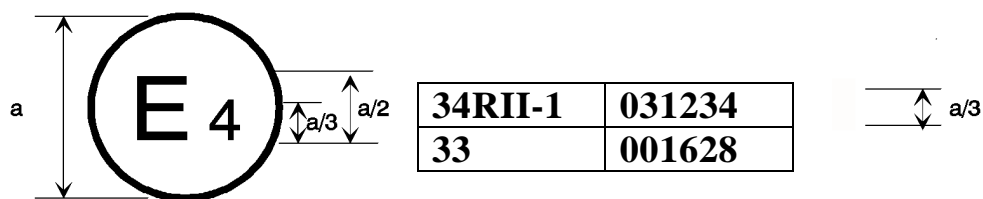
- "17.7** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с поправками серии 03.
- 17.8** По истечении [XX] месяцев после даты вступления в силу поправок серии 03 Договаривающиеся стороны, применяющие часть II-1 или часть II-2 настоящих Правил, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям части II-1 или части II-2 настоящих Правил с поправками серии 03.
- 17.9** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений, предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, на существующие типы.
- 17.10** Даже после даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам официальные утверждения типа, которые не затронуты поправками серии 03, помимо предоставленных на основании части II-1 или части II-2 Правил с поправками предыдущей серии, остаются в силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают их признавать.
- 17.11** Независимо от переходных положений, изложенных выше, Договаривающиеся стороны, для которых настоящие Правила вступают в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не обязаны признавать официальные утверждения типа, которые были предоставлены в соответствии с какой-либо предыдущей серией поправок к настоящим Правилам, и обязаны признавать только официальные утверждения типа, которые были предоставлены в соответствии с поправками серии 03".

По всему тексту приложения 2 заменить номер "02" на "03".

Приложение 2, образец В изменить следующим образом:

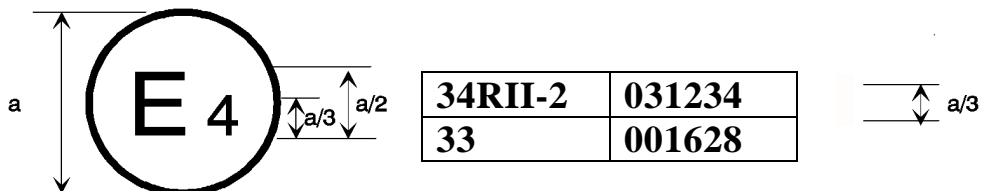
"Образец В

(см. пункт 3.1.5 настоящих Правил)



a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 34, части I или IV и II-1, и Правил № 33\*. Номера официального утверждения указывают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 34 включали поправки серии 03, а Правила № 33 оставались в их первоначальном варианте.



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 34, части I или IV и II-2, и Правил № 33\*. Номера официального утверждения указывают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 34 включали поправки серии 03, а Правила № 33 оставались в их первоначальном варианте".

#### Приложение 4

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Место проведения испытания

Зона испытания должна иметь достаточную площадь для размещения системы приведения в движение ударного элемента, для обеспечения свободного смещения транспортного средства после удара и для установки испытательного оборудования. Та часть, где происходят столкновение и смещение транспортного средства, должна быть горизонтальной, плоской и чистой и должна иметь нормальное, сухое и чистое дорожное покрытие".

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2 Ударная поверхность должна быть плоской, должна иметь ширину не менее 2 500 мм и высоту 800 мм, а радиусы закругления ее краев должны составлять 40–50 мм. Она должна быть покрыта фанерой толщиной 20+/-2 мм в хорошем состоянии".

Пункт 2.4.2 изменить следующим образом:

"2.4.2 Скорость столкновения должна составлять 48–52 км/ч".

## II. Обоснование

1. В целях предотвращения пожара в случае заднего столкновения на таких дорогах, как скоростные шоссе, важно проводить испытания на заднее столкновение. Япония применяет требования, которые соответствуют тем, что отражены в поправках, содержащихся в настоящем документе, начиная с 1993 года,

причем это привело к сокращению числа случаев возникновения пожара на одну треть (см. рис. 1 ниже).

2. Проведение испытания на заднее столкновение является обязательным в Японии, равно как и в ряде других стран. Применение этого требования в отношении Правил № 34 позволит сделать эти Правила более безопасными и в большей степени соответствующими международной практике. Кроме того, странам, которые еще не применяют Правила № 34 ООН, будет легче приступить к их применению. Если возрастет число стран, применяющих эти Правила, которые в результате станут основополагающими Правилами ООН в контексте системы международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКС), то сама система МОУТКС будет более эффективной и в большей степени будет соответствовать международной практике.

3. Относительно пункта 1.2: В настоящее время изготовители на добровольной основе соблюдают требования, касающиеся предотвращения пожара в случае заднего столкновения. Однако Япония сделала эти требования обязательными. В этой связи Япония предлагает разделить область применения части II, с тем чтобы провести различие между официальным утверждением, предоставляемым по просьбе изготовителя на основании требований, касающихся предотвращения пожара в случае лобового/бокового столкновения, или требований, касающихся предотвращения пожара в случае заднего столкновения, в отношении транспортных средств категорий  $M_1$  и  $N_1$ , общая допустимая масса которых превышает 2,8 т, и категорий  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  и  $O$  и официальным утверждением, предоставляемым на основании обязательных требований, касающихся заднего столкновения.

4. Как показано на рис. 1, после ужесточения правил, касающихся заднего столкновения, в Японии (увеличение скорости столкновения с 35 км/ч до 50 км/ч) число случаев возникновения пожара при заднем столкновении уменьшилось на одну треть, а это свидетельствует об эффективности данной меры.

Рис. 1

**Количество случаев возникновения пожара при заднем столкновении (Япония)**



5. В отношении пункта 3.1.4.2 и образца В в приложении 2: Япония предлагает внести поправки в предписания, касающиеся образцов номера и знака официального утверждения, по тем же причинам, которые приведены в качестве обоснования поправок к пункту 1.2 предложения.
6. Относительно пункта 9.4: Япония считает, что этот пункт нужен для предотвращения пожара, который может возникнуть из-за смещения аккумулятора в момент столкновения. Удерживание аккумулятора на месте фиксирующим устройством является лишь одним из способов достижения этой цели. В этом пункте следует предусмотреть необходимость предотвращения смещения аккумулятора, а не способ решения данной задачи. Каждому изготовителю следует дать возможность выбрать способ по своему усмотрению.
7. Часть II-2: Япония предлагает добавить требования, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения.
8. Относительно пункта 2.1 приложения 4: Япония предлагает согласовать требования к дорожному покрытию в зоне испытания с положениями Правил № 95 ООН.
9. Относительно пункта 2.2.2 приложения 4: Япония предлагает привести положения, касающиеся толщины покрытия ударной поверхности, в соответствие с требованиями, предусмотренными в Правилах № 12 ООН.
10. Относительно пункта 2.4.2 приложения 4: Япония считает скорость заднего столкновения, которая установлена в ее действующих правилах безопасности, вполне адекватной, поскольку данные о ДТП свидетельствуют о том, что число случаев возникновения пожара при заднем столкновении уменьшилось после введения этой меры.

---