



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности

Сто девятнадцатая сессия

Женева, 6–9 октября 2020 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Правила № 66 ООН (прочность силовой  
структуры (автобусы))**

### **Предложение по дополнению 11 к поправкам серии 02 к Правилам № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы))**

**Представлено экспертом от Российской Федерации\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Российской Федерации в целях внесения изменений в Правила № 66 ООН для уточнения мер проверки мер после проведения испытания на прочность. Изменения к нынешнему тексту Правил № 66 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых элементов и зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, разд. 20), п. 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила Организации Объединенных Наций в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Включить новые пункты 2.34 и 2.35 следующего содержания:

**«2.34 Под “аварийным люком” подразумевается отверстие в крыше, предназначенное для использования пассажирами в качестве аварийного выхода только в случае опасности.**

**2.35 Под “аварийным выходом” подразумевается запасная дверь, запасное окно или аварийный люк».**

Включить новый пункт 5.3.5 следующего содержания:

**«5.3.5 однако если заявитель запрашивает официальное утверждение без оценки эксплуатационной пригодности аварийных люков и травмоопасности салона, как это предусмотрено в добавлении 1 к приложению 5, то могут применяться национальные требования договаривающихся сторон».**

Приложение 5, пункт 2.1 изменить следующим образом:

**«2.1 Транспортное средство, подлежащее испытанию, ~~необязательно должно~~ быть полностью оборудованным и подготовленным к эксплуатации. ~~Обычно допускается любое отступление от требования относительно~~ такого состояния транспортного средства, если это не влияет на основные характеристики и поведение силовой структуры. Испытуемое транспортное средство должно быть идентичным полностью оборудованному транспортному средству в следующих отношениях:».**

Приложение 5, пункт 2.1.3 изменить следующим образом:

**«2.1.3 элементы, которые не способствуют повышению прочности силовой структуры и являются слишком ценными для того, чтобы подвергать их риску повреждения (например, ведущая цепь, оснащение приборной доски, сиденье водителя, кухонное оборудование, оборудование туалета и т. д.), могут быть заменены, по согласованию с технической службой, дополнительными элементами, эквивалентными по массе и методу установки. Эти дополнительные элементы не должны повышать прочность верхней части конструкции;».**

Включить новые пункты 2.2.4 и 2.2.5 следующего содержания:

**«2.2.4 все аварийные люки и выходы должны быть закрыты. Если имеется легкоразбиваемый люк, то в непосредственной близости от него должно быть размещено устройство для его разбития, так чтобы оно было легко доступно для лиц, находящихся в транспортном средстве;**

**2.2.5 огнетушители должны быть размещены в специально отведенных для этого местах и закреплены стандартным образом».**

Включить новое добавление 1 к приложению 5 следующего содержания:

**«Приложение 5 — Добавление 1**

**1. После проведения испытания убедиться в том, что:**

**1.1 аварийный люк не заклинило и он по-прежнему пригоден к эксплуатации. В случае открытия аварийного люка механическим способом (если люк стеклянный, то без его разбития) усилие, прилагаемое в любом направлении, не должно превышать 400 Н.**

**Примечание: Если имеется только один аварийный люк, проверка на открытие выполняется снаружи. При наличии двух или более люков проверка на открытие выполняется и изнутри, и снаружи;**

- 1.2 не произошло разрушения опор сидений;
- 1.3 на основании анализа видеозаписей, полученных с помощью съемочной аппаратуры, установленной на транспортном средстве, убедиться в том, что не произошло смещения травмоопасных предметов (огнетушителей, устройств для разбивания легкоразбиваемого люка и проч.) в остаточном пространстве».

## II. Обоснование

1. Правила № 66 ООН содержат предписания в отношении требований и методов оценки прочности силовой структуры. В соответствии с Правилами № 66 ООН допускаются различные методы испытаний, однако в качестве основного эталонного метода предусмотрено испытание комплектного транспортного средства.
2. При проведении полномасштабных испытаний комплектного транспортного средства мы предлагаем провести дополнительные проверки на пассивную безопасность:
  - a) на разрушение опор сидений. Отрыв и смещение сидений не охватываются нынешним текстом Правил, поскольку они изначально расположены внутри остаточного пространства и их смещение не оценивается;
  - b) на попадание травмоопасных предметов в остаточное пространство и их перемещение внутри этого пространства. Если при опрокидывании транспортного средства в человека попадет огнетушитель или другой предмет, это может привести к серьезным или даже смертельным травмам.
3. Аварийные люки предназначены для эвакуации пассажиров в случае дорожно-транспортных происшествий при падении транспортного средства на бок. Зачастую эвакуация через аварийный люк является единственным способом покинуть транспортное средство. С учетом того что комплектное транспортное средство уже было повреждено во время испытания и находится в положении лежа на боку, как это происходит во время ДТП, считаем целесообразным проверить эксплуатационную пригодность его аварийных люков, так как после опрокидывания автомобиля существует опасность заклинивания люка или повреждения механизмов открывания люка.
4. Усилие, прилагаемое к механизмам открытия аварийного люка, эквивалентно усилию, согласованному в рамках официальной рабочей группы GRSP по Правилам № 95 ООН (документ E/ECE/324/Rev.1/Add.94/Rev.2/Amend.4) применительно к способности человека надавить на дверь изнутри транспортного средства, ведь открывать аварийные люки должны иметь возможность люди разных возрастных групп.
5. С учетом вышеизложенного мы предлагаем включить новое добавление 1 к приложению 5, которое будет охватывать все дополнительные предлагаемые проверки. Соблюдение положений этого добавления будет носить факультативный характер, однако если заявитель получил официальное утверждение без проведения оценки, предусмотренной в добавлении 1 к приложению 5, то договаривающиеся стороны могут применять соответствующие национальные требования. Настоящее предложение подготовлено по аналогии с пунктом 1.4 раздела 1 «Область применения» Правил № 144 ООН.