

Правила ООН № 66 (ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ КРУПНОГАБАРИТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРОЧНОСТИ ИХ СИЛОВОЙ СТРУКТУРЫ)

ПРОЕКТ Предложений по поправкам к Правилам ООН № 66 (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения крупногабаритных пассажирских транспортных средств в отношении прочности их силовой структуры)

Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом, удаление – путем зачеркивания.

I. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Добавить определение:

- "2.34 **Под "аварийным люком"** подразумевается отверстие в крыше, предназначенное для использования пассажирами в качестве аварийного выхода только в аварийной ситуации.
- 2.35 **Под "аварийным выходом"** подразумевается запасная дверь, запасное окно или аварийный люк. "

Добавить пункт:

- "5.3.5 **Если же податель заявки запрашивает официальное утверждение без оценки работоспособности аварийных люков и травмобезопасности в салоне, как предусмотрено Дополнением 1 к Приложению 5, то могут применяться национальные предписания Договаривающихся сторон. "**

Приложение 5, испытание на опрокидывание в качестве базового метода официального утверждения 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.~~ Испытываемое транспортное средство должно быть идентичным полностью оборудованному транспортному средству в следующих отношениях:
- 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.), **по согласованию с технической службой** могут быть заменены дополнительными элементами, эквивалентными по массе и методу установки. Эти дополнительные элементы не должны повышать прочность верхней части конструкции;

Добавить пункты:

- "2.2.4 **Все аварийные люки и выходы должны быть закрыты. В случае легко разбиваемого люка поблизости от него должно быть установлено устройство, легко доступное для лиц, находящихся в транспортном средстве, с тем чтобы люк можно было разбить;**
- 2.2.5 **Огнетушители должны располагаться на своих местах и крепиться штатным образом. "**

Добавить Дополнение 1 к Приложению 5:

**"Дополнение 1
(к приложению 5)**

- 1 После проведения испытания убедиться:**
- 1.1 **Что аварийный люк не заклинило и сохранилась его работоспособность. В случае открытия аварийного люка механическим способом (без его разбивания, в случае**

стеклянного люка), прилагаемая сила в любом из направлений должна быть не более 400 Н.

Примечание: В случае наличия только одного аварийного люка, то проверка на открытие производится с наружной стороны. При наличии двух и более люков, то проверка проводится как изнутри, так и снаружи.

- 1.2 Не произошло разрушение креплений сидений.
- 1.3 На основе анализа материалов видеозаписей, полученных с использованием установленных на ТС фиксирующих устройств, убедиться, что в остаточном пространстве не было перемещения травмоопасных предметов (огнетушителей, устройств для разбивания легко разбиваемого люка и другое)."

II. Обоснование

1. Настоящие Правила ООН 66 предписывают требования и методы по оценке прочности силовой структуры. В соответствии Правилам ООН 66 допускаются различные методы испытаний, но в качестве базового метода предполагается испытание полнокомплектного транспортного средства.
 2. Проводя натурные испытания полнокомплектного транспортного средства, предлагаем делать дополнительные проверки в части пассивной безопасности:
 - разрушение крепления сидений. Отрыв и перемещение сидений не охватывается действующими правилами, т.к. они изначально находятся внутри остаточного пространства и их перемещение не должно оцениваться;
 - попадание в остаточное пространство и перемещение в нем травмоопасных предметов. Удар человека огнетушителем или прочим предметом при опрокидывании транспортного средства может привести к тяжелым последствиям или даже к смерти.
 3. Аварийные люки предназначены для эвакуации пассажиров при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), когда транспортное средство находится на боку. Зачастую, аварийный люк это единственный способ покинуть транспортное средство. При условии, что полнокомплектное транспортное средство уже было повреждено при испытаниях и находится на боку, как это и будет с случае ДТП, считаем целесообразным проверить на нем открываемость аварийных люков. Так как после опрокидывания транспортного средства есть риски получения заклинивания люка или повреждения механизмов открытия люков.
 4. Сила, прилагаемая к механизмам открытия аварийного люка указана по аналогии согласованной в рамках официальной рабочей группы GRSP по Правилам ООН №95 (документ E/ECE/324/Rev.1/Add.94/Rev.2/Amend.4), в части возможности человеком оказать давление на дверь изнутри транспортного средства. Так как аварийные люки должны суметь открыть люди разных возрастных групп.
 5. Принимая во внимание вышеизложенное, мы предлагаем добавить Дополнение 1 к Приложению 5, в которое включить все дополнительные предлагаемые проверки. Выполнение данного Дополнения будет факультативно, но если заявитель получил утверждение без оценки предусмотренной Дополнением 1 к Приложению 5, то между Договаривающимися сторонами могут применяться национальные предписания. Данное предложение подготовлено по аналогии с п.1.4 Области применения Правил ООН 144
-