



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности

Сто двадцать вторая сессия

Женева, 12–15 октября 2021 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

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

Предложение по дополнению 1 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 после проведения испытания на прочность. В его основу положен неофициальный документ GRSG-121-31. Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), 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

Включить новые пункты 2.34 и 2.35 следующего содержания:

- «**2.34** “аварийный люк” означает отверстие в крыше или полу, предназначенное для использования пассажирами в качестве аварийного выхода только в аварийной ситуации;
- 2.35** “аварийный выход” означает запасную дверь, запасное окно или аварийный люк;».

Включить новый пункт 5.3.5 следующего содержания:

- «**5.3.5** однако если официальное утверждение было предоставлено без оценки эксплуатационной пригодности аварийных люков и травмоопасности пассажирского салона, как это предусмотрено в добавлении 1 к приложению 5, то Договаривающаяся сторона может требовать проверки соответствия предписаниям добавления 1 к приложению 5 на национальном уровне».

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.~~ Должна допускаться возможность замены элементов, которые не способствуют повышению прочности силовой структуры, элементами, эквивалентными по массе и методу установки, за исключением элементов, которые после опрокидывания автобуса могут изменить свое местоположение и попасть в пространство, где находятся пассажиры. 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 легко разбиваемый люк, то в непосредственной близости от него должно быть размещено приспособление для его разбивания, 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 необходимо убедиться в том, что:

- 1.1** аварийный люк в крыше не заклинило и он все еще находится в рабочем состоянии. В случае открытия аварийного люка механическим способом (если люк стеклянный, то без его разбивания) усилие, прилагаемое в любом направлении, не должно превышать 400 Н.
- Примечание:** Если имеется только один аварийный люк, то 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, в том, что не произошло смещения травмоопасных предметов (огнетушителей, устройств для разбивания легко разбиваемого люка и т. д.) 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 полномасштабных испытаниях комплектного транспортного средства мы предлагаем провести дополнительные проверки на пассивную безопасность, а именно:
 - a) на разрушение опор сидений; отрыв и смещение сидений не охватываются нынешним текстом Правил, поскольку сиденья 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, то это может привести к серьезным или даже смертельным травмам.
3. Аварийные люки предназначены для эвакуации пассажиров в случае дорожно-транспортных происшествий при опрокидывании транспортного средства на бок. Зачастую эвакуация через аварийный люк является единственным способом покинуть транспортное средство. С учетом того, что комплектное транспортное средство уже получило повреждения при испытании и опрокинулось на бок, как это происходит в случае ДТП, мы считаем разумным проверить пригодность к эксплуатации его аварийных люков, так как после опрокидывания транспортного средства существует риск заклинивания люка или повреждения механизма открытия 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 возможность открывать аварийные люки должны иметь люди разных возрастных групп.
5. С учетом вышеизложенного мы предлагаем включить новое добавление 1 к приложению 5, которое будет охватывать все предлагаемые дополнительные проверки. Соблюдение положений этого добавления должно носить факультативный характер, однако если заявитель получил официальное утверждение без проведения оценки, предусмотренной в добавлении 1 к приложению 5, то Договаривающиеся стороны могут потребовать такой оценки. Настоящее предложение подготовлено по аналогии с пунктом 1.4 раздела 1 «Область применения» Правил № 144 ООН.