



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
22 July 2024
Russian
Original: English

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 восьмая сессия

Женева, 7–11 октября 2024 года

Пункт 6 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 экспертами от Российской Федерации для внесения в Правила № 66 ООН поправок с целью включения определений «аварийного люка» и «аварийного выхода». Изменения к нынешнему 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 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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 новые пункты 5.1.3–5.1.5 следующего содержания:

«**5.1.3** Аварийный люк в крыше не заклинило, и он остается в рабочем состоянии. При открытии аварийного люка вручную (в том случае, если люк изготовлен из стекла), не разбивая его, усилие открытия в любом направлении не должно превышать 400 Н.

Примечание: Если в крыше имеется только один аварийный люк, то испытание на его открытие производится снаружи. Если имеется два или более люков, то испытание на открытие должно производиться как изнутри, так и снаружи транспортного средства.

5.1.4 Никакого разрушения креплений сидений не произошло. В ходе испытаний допускается деформация или повреждение компонентов крепления сиденья к полу при условии, что сиденье остается прикрепленным к полу стандартными креплениями и не может случайно сдвинуться, сместиться или повернуться вокруг точек крепления.

5.1.5 В остаточном пространстве не происходило никакого перемещения предметов, которые могли бы нанести травмы (огнетушителей, инструментов для разбивания стекол и т. д.).»

Пункт 5.4.5 изменить следующим образом:

«**5.4.5** основной принцип заключается в том, что метод эквивалентного испытания на официальное утверждение должен применяться таким образом, чтобы он представлял базовое испытание на опрокидывание, указанное в приложении 5, и позволял оценивать соответствие требованиям пункта 5.1 настоящих Правил. Если выбранный изготовителем метод эквивалентного испытания на официальное утверждение не позволяет учитывать некоторые особые характеристики оборудования или конструкции транспортного средства (например, установку кондиционера на крыше, изменение высоты нижней обвязки крепления, изменение высоты крыши), то для проведения испытания на опрокидывание, указанного в приложении 5, техническая служба может потребовать представления комплектного транспортного средства. Если выбранный изготовителем метод эквивалентного испытания на официальное утверждение не позволяет оценить соответствие требованиям пункта 5.1 настоящих Правил, то Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, может потребовать представления результатов испытания комплектного транспортного средства в соответствии с приложением 5.»

Приложение 5

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Транспортное средство, подлежащее испытанию, необязательно должно быть полностью оборудованным и подготовленным к эксплуатации. ~~Обычно~~ По согласованию с технической службой допускается ~~любое~~ отступление от требования относительно такого состояния транспортного средства, если это не влияет на основные характеристики и поведение силовой структуры. Допускается замена элементов, не влияющих на прочность силовой структуры, на эквивалентные

по массе и способу установки, за исключением тех из них, которые могут перемещаться и попадать в остаточное пространство пассажиров после опрокидывания автобуса. Испытуемое транспортное средство должно быть идентичным полностью оборудованному транспортному средству в следующих отношениях:»

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;»

Пункты 2.1.5–2.1.5.2.3 изменить следующим образом:

«2.1.5 Если удерживающие системы являются частью типа транспортного средства, то на каждом сиденье, оснащённом удерживающей системой, должен быть установлен груз в соответствии с **указанным ниже методом** одним из двух указанных ниже методов по усмотрению изготовителя.

2.1.5.1 ~~Первый метод: этот груз должен:~~

2.1.5.1.1 ~~составлять 50% массы одного человека ($M_{ми}$), равной 68 кг,~~

2.1.5.1.2 ~~устанавливаться таким образом, чтобы его центр тяжести находился на высоте 100 мм над точкой R сиденья, определенной в приложении 5 к Правилам № 21, и на расстоянии 100 мм перед ней, 2.1.~~

5.1.3 ~~закрепляться жестко и надежно, с тем чтобы он оставался на месте в ходе испытания.~~

2.1.5.21 ~~Второй метод: этот груз должен:~~

2.1.5.21.1 ~~представлять собой антропоморфический балласт массой 68 кг, удерживаемый ремнем безопасности с креплением в двух точках. Этот балласт должен допускать возможность регулировки ремней безопасности,~~

2.1.5.21.2 ~~устанавливаться таким образом, чтобы его центр тяжести и размеры соответствовали рис. A5.2,~~

2.1.5.21.3 ~~закрепляться жестко и надежно, с тем чтобы он оставался на месте в ходе испытания.»~~

Включить новые пункты 2.2.4 и 2.2.5 следующего содержания:

«2.2.4 **Все аварийные люки и аварийные выходы должны быть закрыты.**

2.2.5 **Огнетушители должны быть размещены в специально отведенных местах и закреплены стандартным образом, как это указано изготовителем. Если можно разместить различные по габаритам и массе типы огнетушителей, то по согласованию с технической службой на испытания представляется вариант огнетушителя с максимальными параметрами габарита и массы.»**

II. Обоснование

1. Добавлены определения «аварийного люка» и «аварийного выхода», поскольку эти термины будут упоминаться во всем тексте Правил. Эти определения соответствуют определениям, содержащимся в Правилах № 107 ООН.

2. Первоначально было предложено отразить дополнительные требования о безопасности в методах испытания комплектных автобусов в соответствии с

приложением 5, однако на совещаниях рабочей группы было отмечено, что такой подход обуславливает неэквивалентность методов испытаний, предписанных в настоящих Правилах ООН. Добавление новых положений в раздел 5 позволит применять эти требования ко всем автобусам и в то же время подтверждать соответствие требованиям всеми возможными методами.

3. В пункте 2.1.5 приложения 5 указаны два варианта испытательных грузов, а именно: 34 и 68 кг. Предлагается сохранить лишь вариант груза в 68 кг, так как он максимально приближен к реальным значениям и позволяет полностью оценивать как силовую структуру автобуса, так и крепления сидений.
