



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят третья сессия

Женева, 13–17 мая 2013 года

Пункт 20 предварительной повестки дня

Общие поправки – правила № 12, 94 и 95**Проекты дополнений к правилам № 12, 94 и 95****Представлено экспертом от Международной
организации предприятий автомобильной
промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), который предлагает включить положения, касающиеся соединительных систем для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (ПЭАС). В его основу положен документ без официального условного обозначения (GRSP-52-01), распространенный в ходе пятьдесят второй сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/52, пункт 57). Изменения к тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом (новый текст) или зачеркиванием (исключенный текст).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, 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

A. Предложение в отношении дополнения 3 к поправкам серии 04 к Правилам № 12 (защита водителя от удара о систему рулевого управления)

Пункт 5.5.1 изменить следующим образом:

"5.5.1 Защита от электрического удара

...

~~В том случае~~ Если испытания проводятся в условиях, когда часть(ти) высоковольтной системы не работает(ют) под напряжением, защита соответствующей(их) части(ей) от электрического удара обеспечивается в соответствии либо с пунктом 5.5.1.3, либо с пунктом 5.5.1.4.

В отношении соединительной системы для зарядки ПЭАС, которая не работает под напряжением в условиях вождения, должно быть обеспечено соответствие по меньшей мере одному из четырех критериев, указанных в пунктах 5.5.1.1–5.5.1.4".

B. Предложение в отношении дополнения 5 к поправкам серии 02 к Правилам № 94 (защита лиц, находящихся в транспортном средстве, в случае лобового столкновения)

Пункт 5.2.8.1 изменить следующим образом:

"5.2.8.1 Защита от электрического удара

...

~~В том случае~~ Если испытания проводятся в условиях, когда часть(ти) высоковольтной системы не работает(ют) под напряжением, защита соответствующей(их) части(ей) от электрического удара обеспечивается в соответствии либо с пунктом 5.2.8.1.3, либо с пунктом 5.2.8.1.4.

В отношении соединительной системы для зарядки ПЭАС, которая не работает под напряжением в условиях вождения, должно быть обеспечено соответствие по меньшей мере одному из четырех критериев, указанных в пунктах 5.2.8.1.1–5.2.8.1.4".

C. Предложение в отношении дополнения 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 (защита лиц, находящихся в транспортном средстве, в случае бокового столкновения)

Пункт 5.3.6.1 изменить следующим образом:

"5.3.6.1 Защита от электрического удара

...

~~В том случае~~ Если испытания проводятся в условиях, когда часть(ти) высоковольтной системы не работает(ют) под напряжением, защита соответствующей(их) части(ей) от электрического удара обеспечивается в соответствии либо с пунктом 5.3.6.1.3, либо с пунктом 5.3.6.1.4.

В отношении соединительной системы для зарядки ПЭАС, которая не работает под напряжением в условиях вождения, должно быть обеспечено соответствие по меньшей мере одному из четырех критериев, указанных в пунктах 5.3.6.1.1–5.3.6.1.4".

II. Обоснование

1. В пунктах 5.5.1 Правил № 12 ООН, 5.2.8.1 Правил № 94 ООН и 5.3.6.1 Правил № 95 ООН допускается возможность того, что системы, которые работают под напряжением в условиях нормального вождения, могут не находиться под напряжением при испытаниях на удар. В таком случае с целью продемонстрировать, что система является безопасной, могут быть выбраны только такие критерии, как "прямая/косвенная защита" или "сопротивление изоляции".

2. Соединительная система, используемая для зарядки ПЭАС, не предназначена для работы во время движения. Соответственно, это означает, что во время испытания на удар данная система не должна быть под напряжением. Таким образом, могут быть выбраны все четыре возможные меры безопасности с целью продемонстрировать, что система не будет создавать опасность. С целью прояснить данный момент и избежать любых недоразумений представляется необходимым внести предлагаемые поправки в вышеупомянутые пункты Правил № 12 ООН, Правил № 94 ООН и Правил № 95 ООН.