

**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. "**

*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;
- 2.1.4.3 топливо, электролит аккумулятора и другие горючие, взрывчатые или корродирующие вещества могут заменяться другими веществами при условии выполнения предписаний пункта 2.1.1.
- 2.1.5.4 Если удерживающие системы являются частью типа транспортного средства, то на каждом сиденье, оснащенный удерживающей системой, должен быть установлен груз в соответствии с одним из двух указанных ниже методов по усмотрению завода-изготовителя. "

*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 разбиения, 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 наличие 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 разбиения 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 жизненное 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.
-