|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General26 September 2019RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 10–13 декабря 2019 года

Пункт 15 предварительной повестки дня

**Правила № 94 ООН (лобовое столкновение)**

 **Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение)**

 Представлено экспертом от Европейской комиссии от имени редакционной целевой группы[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от редакционной целевой группы для согласования Правил ООН с положениями пересмотренного Регламента по общей безопасности Европейского союза для расширения области применения Правил ООН и внесения незначительных изменений и уточнений в существующие требования. В его основу положен документ GRSP-65-14, распространенный в ходе шестьдесят пятой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к действующему тексту правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункт 1* изменить следующим образом:

«**1. Область применения**

Настоящие Правила применяются к транспортным средствам категории M1[[2]](#footnote-2), общая допустимая масса которых не превышает
~~2,5 т~~ **3 500 кг, и к транспортным средствам категории N1**, **общая допустимая масса которых не превышает** **2 500 кг**; другие транспортные средства могут официально утверждаться по просьбе изготовителя.»

*Включить новые пункты 2.36 и 2.37* следующего содержания:

«**2.36 "*Система перемещения*" означает устройство, позволяющее перемещать и/или поворачивать сиденье либо одну из его частей без промежуточного фиксированного положения с целью упрощения доступа пассажиров или водителя к месту, находящемуся за этим сиденьем.**

**2.37 "*Рама лестничного типа*" означает шасси, состоящее из двух соединенных поперечными балками продольных перевернутых лонжеронов, к которым крепится кабина, изготовленная из панелей.**»

*Пункт 5.2.5.1* изменить следующим образом:

«5.2.5.1 открыть по крайней мере одну дверь для каждого ряда сидений~~, если таковая имеется, а в~~**.** **В** случае отсутствия такой двери ~~по мере необходимости отодвинуть сиденья или откинуть их спинки для~~ **должна обеспечиваться возможность** эвакуации водителя и всех пассажиров **путем задействования** **системы перемещения сидений, если это необходимо.** ~~; это требование применимо только для транспортных средств, оборудованных крышей жесткой конструкции;~~ **Это требование не применяется к транспортным средствам с откидным верхом, у которых верхняя часть конструкции может быть без труда открыта для обеспечения эвакуации водителя и всех пассажиров.**

**Оценка на этот счет** **должна производиться по всем конфигурациям или по конфигурации наименее благоприятного случая с учетом числа дверей с каждой стороны транспортного средства, а также левостороннего и правостороннего расположения рулевого управления, когда это применимо.**»

*Включить новые пункты 5.3–5.3.2* следующего содержания:

«**5.3 Специальные положения**

**5.3.1 Считается, что транспортные средства категории M1, общая допустимая масса которых превышает 2 500 кг и которые базируются на транспортных средствах категории** **N1, общая допустимая масса которых превышает 2 500 кг, соответствуют требованиям пункта 5, если полностью выполнены предписания Правил № 137 и выполнено также не менее одного из следующих условий:**

**a) острый угол альфа (α), измеренный между горизонтальной плоскостью, проходящей через центр передней оси, и угловой поперечной плоскостью, проходящей через центр передней оси и точкой R сиденья водителя (см. рис. 4 ниже), составляет более 22,0º**;

**b) или соотношение между расстоянием от точки R сиденья водителя до центральной точки задней оси (L101–L114) и расстоянием между центральной точкой передней оси и точкой R сиденья водителя (L114) составляет более 1,301 (см. рис. 4 ниже).**

**Эта проверка производится технической службой в соответствии с решением органа по официальному утверждению типа и освещается в пункте 8.2 сообщения об официальном утверждении, содержащегося в приложении 1.**

**5.3.2 Считается, что транспортные средства категории N1, общая допустимая масса которых превышает 2 250 кг, но не превышает 2 500 кг, соответствуют требованиям пункта 5, если основой его конструкции служит рама лестничного типа и полностью выполнены предписания Правил № 137, а также выполнено не менее одного из следующих условий:**

**a) острый угол альфа (α), измеренный между горизонтальной плоскостью, проходящей через центр передней оси, и угловой поперечной плоскостью, проходящей через центр передней оси и точкой R сиденья водителя (см. рис. 4 ниже), составляет более 22,0º**;

**b) или соотношение между расстоянием от точки R сиденья водителя до центральной точки задней оси (L101–L114) и расстоянием между центральной точкой передней оси и точкой R сиденья водителя (L114) составляет более 1,301 (см. рис. 4 ниже).**

**Эта проверка производится технической службой в соответствии с решением органа по официальному утверждению типа и освещается в пункте 8.2 сообщения об официальном утверждении, содержащегося в приложении 1.**

**Рис. 4**

****

»

*Приложение 1, пункт 8* изменить следующим образом:

«8. Масса транспортного средства

**8.1** Масса транспортного средства при испытании:

Передняя ось:

Задняя ось:

Полная масса:

**8.2 Если применяется пункт 5.3.1 или 5.3.2:**

**Общая допустимая масса**

**Доказательство соответствия Правилам № 137 ООН (т. е. номер официального утверждения или протокол испытания):**»

 II. Обоснование

 1. Европейский союз осуществляет процесс принятия пересмотренного Регламента по общей безопасности, на основании которого вводится диапазон новых характеристик в области безопасности. Вместе с тем он предусматривает также ряд исключений в отношении важнейших требований по безопасности транспортных средств, например для автомобилей спортивно-хозяйственного назначения большой грузоподъемности и автофургонов.

2. Эти широкие исключения более не являются обоснованными с учетом возрастающей массы транспортного средства, например по причине электрификации автомобильного парка, а также соображений защиты работников, пользующихся легкими коммерческими транспортными средствами.

3. Были внесены некоторые уточнения в соответствии с общей практикой использования наименее благоприятного сценария при выборе транспортных средств.

4. Транспортные средства категории N1, обладающие сравнительно большой максимальной допустимой массой, могут характеризоваться особой конструкцией, базирующейся на конструкции транспортных средств категории N2. Это может в свою очередь быть причиной несоразмерного увеличения тяжести последствий столкновений. Поэтому данные транспортные средства предлагается не включать в область применения Правил № 137 ООН для испытания их в соответствии с этими Правилами. Предлагается точно так же поступить и с транспортными средствами категории M1, конструкция которых базируется на автофургонах N1.

5. Некоторые из этих же транспортных средств категории N1, общая допустимая масса которых составляет от 2 500 кг до 3 500 кг, отнесены к категории M1 (минивэны и т. д.), хотя с точки зрения конструкции они идентичны базовому транспортному средству категории N1. Признается, что эти тяжелые транспортные средства категории M1 также следует исключить из области применения, причем по этим же соображениям из Правил № 135 ООН позаимствованы те же критерии, которые изначально были включены в Правила, касающиеся бокового удара о столб, для проведения различия между этими крупными транспортными средствами категории N1 и более привычными автомобилями-пикапами. Было бы логичнее согласовать Правила № 94 с Правилами № 135 в контексте отступлений, касающихся испытаний на удар, чем использовать, например, отступление, касающееся защиты пешеходов, в Правилах № 127.

6. Транспортные средства категории N1, общая допустимая масса которых превышает 2 250 кг, но не превышает 2 500 кг, также могут обладать весьма особой конструкцией, базирующейся на конструкции других исключенных из области применения транспортных средств, обладающих более значительной максимальной допустимой массой. Это может в свою очередь быть причиной несоразмерного увеличения тяжести последствий столкновений. Поэтому данные транспортные средства предлагается не включать в область применения Правил № 137 ООН для испытания их в соответствии с этими Правилами.

7. В случае широких транспортных средств оснащать передние сиденья системой перемещения (в соответствии с Правилами № 17 ООН), возможно, нет необходимости, так как водитель и все пассажиры могут передвигаться между сиденьями. В этой связи в настоящих Правилах ООН следует предусмотреть возможность эвакуации при аварии из транспортного средства лиц, занимающих задние сиденья, через переднюю дверь. В измененном тексте данная возможность обеспечивается при помощи формулировки «путем задействования системы перемещения сидений, если это необходимо».

8. Во избежание противоположных толкований положений техническими службами и органами по официальному утверждению типа была определена наименее благоприятная конфигурация, так что требуется произвести оценку боковых дверей и исключить вероятность непроведения проверки каких-либо конфигураций.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018−2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)
2. В соответствии с определением, приведенным в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ЕСЕ/TRANS/WP.29/78/Rev.**6, пункт 2 –**[**www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html**](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)**.** [↑](#footnote-ref-2)