



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности

117-я сессия

Женева, 8–11 октября 2019 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита)

**Предложение по поправкам к Правилам № 93 ООН  
(передняя противоподкатная защита)****Представлено экспертом от Европейской комиссии\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской комиссии с целью обновления положений об устройствах передней противоподкатной защиты (ППЗ), официально утвержденных в качестве неотъемлемого элемента автотранспортного средства. Настоящая поправка предложена, в частности, для того, чтобы допустить эксплуатацию кабины более округлой формы с целью улучшения аэродинамических характеристик. Изменения к действующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

**I. Предложение**

Пункт 1.3 изменить следующим образом:

«1.3 По решению органа по официальному утверждению типа транспортные средства, у которых установка какого-либо устройства ППЗ (например, фиксированного, съемного, складного, регулируемого и т. д.) несовместима с их использованием в дорожных условиях, могут быть частично или полностью освобождены от действия настоящих Правил».

---

\* Согласно программе работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 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.



Пункты 1.3.1 и 1.3.2 исключить.

Пункт 10.5 изменить следующим образом:

- «10.5 ППЗ должна обладать достаточной прочностью, с тем чтобы расстояние, измеренное по горизонтали в заднем направлении между наиболее выступающей передней частью транспортного средства, **определенной в вертикальной плоскости, параллельной средней продольной плоскости транспортного средства и соответствующей геометрическому центру ударной поверхности испытательного устройства в его первоначальном положении, после приложения испытательных нагрузок (указанных в настоящем приложении)** и ударной поверхностью испытательного устройства, **после приложения испытательных нагрузок (указанных в приложении 5)**, не превышало 400 мм».

Включить новые пункты 11–11.4 следующего содержания:

## «11. Переходные положения

- 11.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.
- 11.2 Начиная с 1 сентября 2020 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, которые были впервые выданы после 1 сентября 2020 года, на основании поправок первоначальной серии.
- 11.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании поправок первоначальной серии к настоящим Правилам.
- 11.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок первоначальной серии к настоящим Правилам, которые были предоставлены впервые до 1 сентября 2020 года».

Приложение 5, включить новый пункт 2.2.6 следующего содержания:

- «2.2.6 Для недопущения боковой нагрузки на испытательном устройстве в ходе испытания ППЗ может быть адаптирована к местным условиям с целью обеспечения надлежащего ровного пространства для приложения нагрузки. Вместе с тем любое подобное изменение не должно служить для усиления конструкции самой ППЗ».

## II. Обоснование

1. Предполагается, что для повышения топливной экономичности и снижения уровня выбросов CO<sub>2</sub> кабинам грузовых транспортных средств будет придаваться большая аэродинамичность. В этой связи форма кабин грузовых транспортных средств станет, возможно, более округлой и более уникальной. Таким образом, настоящее предложение нацелено на обновление положений части III, которыми предусмотрено, что устройства ППЗ служат неотъемлемым элементом автотранспортного средства.

2.     Нынешний вариант настоящих Правил приемлем только для обычных грузовых транспортных средств с плоской передней частью, так как в качестве исходной точки обозначена наиболее выступающая передняя часть транспортного средства, независимо от точки приложения к устройству ППЗ испытательной нагрузки.
3.     В настоящей поправке наиболее выступающую переднюю точку предлагается обозначить в том же месте продольной плоскости, где прилагается нагрузка. Это означает, что форма устройства ППЗ может соответствовать форме кабины и что расстояние будет измеряться с учетом ее формы, а не от наиболее выступающей передней точки всей кабины.
4.     Из этого следует, что в контексте устройств ППЗ на закругленных передних частях кабин расстояние в 400 мм должно выдерживаться по всему переднему контуру кабины, а не от ее наиболее выступающей передней точки.
5.     Для недопущения неоправданных исключений основания для исключений предлагается согласовать с оговоренными положениями Правил № 73 ООН.

---