



---

**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\***

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.

---

\* 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.



## I. Предложение

Пункт 1 изменить следующим образом:

### «1. Область применения

Настоящие Правила применяются к транспортным средствам категории М<sub>1</sub><sup>1</sup>, общая допустимая масса которых не превышает ~~2,5~~ **3 500** кг, и к транспортным средствам категории N<sub>1</sub>, 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, ~~ее~~ ~~такая имеется, а в.~~ **В** случае отсутствия такой двери ~~но~~ ~~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 М<sub>1</sub>, общая допустимая масса которых превышает **2 500** кг и которые базируются на транспортных средствах категории N<sub>1</sub>, 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 ( $\alpha$ ), измеренный между горизонтальной плоскостью, проходящей через центр передней оси, и угловой поперечной плоскостью, проходящей через центр передней оси

<sup>1</sup> В соответствии с определением, приведенным в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/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).

и точкой R сиденья водителя (см. рис. 4 ниже), составляет более  $22,0^\circ$ ;

- 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  $1,30^1$  (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.

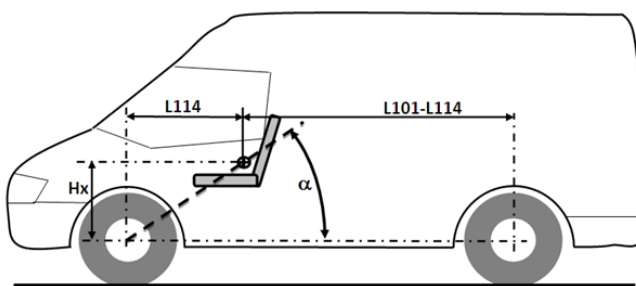
### 5.3.2

Считается, что транспортные средства категории  $N_1$ , 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 ( $\alpha$ ), 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  $22,0^\circ$ ;
- 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  $1,30^1$  (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  $N_1$ , обладающие сравнительно большой максимальной допустимой массой, могут характеризоваться особой конструкцией, базирующейся на конструкции транспортных средств категории  $N_2$ . 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  $M_1$ , конструкция которых базируется на автофургонах  $N_1$ .
5. Некоторые из этих же транспортных средств категории  $N_1$ , общая допустимая масса которых составляет от 2 500 кг до 3 500 кг, отнесены к категории  $M_1$  (минивэны и т. д.), хотя с точки зрения конструкции они идентичны базовому транспортному средству категории  $N_1$ . Признается, что эти тяжелые транспортные средства категории  $M_1$  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  $N_1$  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  $N_1$ , 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.

---