



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 17–20 декабря 2013 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств)

Проект дополнения 2 к поправкам серии 03

**Представлено экспертами от Российской Федерации,
Швеции и Международной организации предприятий
автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Российской Федерации, Швеции и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) с целью уточнения области применения Правил № 29 ООН и испытаний, которые надлежит проводить на различных типах транспортных средств категории N. Настоящее предложение заменяет собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/9 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19 и основано на итогах дискуссий, прошедших на пятьдесят третьей сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/53, пункты 28 и 29). Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений либо зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* 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

Пункт 1 изменить следующим образом:

- "1. Настоящие Правила применяются к транспортным средствам категории N¹ ~~с отдельной кабиной водителя~~ в отношении защиты лиц, находящихся в кабине".

Включить новые пункты 2.13 и 2.14 следующего содержания:

2.13 "Транспортные средства категории N₁, созданные на базе категории M₁", означает те транспортные средства категории N₁, которые имеют такую же общую конструкцию и форму конструкции до передних стоек, как и транспортные средства прежней категории M₁.

2.14 "Отдельная кабина" означает кабину, закрепленную на раме транспортного средства конкретными креплениями и не имеющую общей части с грузовым пространством".

Пункт 5.1.2 изменить следующим образом:

- "5.1.2 Транспортные средства категории N₁ и транспортные средства категории N₂ с полной массой не более 7,5 т подвергаются испытаниям А и С, описание которых приводится в пунктах 5 и 7 приложения 3.

Вместе с тем тип транспортного средства, который ~~был официально утвержден на основании~~ удовлетворяет требованиям Правил № 12, Правил № 33 или Правил № 94 в отношении лобового удара, и транспортные средства категории N₁, созданные на базе категории M₁, официально утвержденные на основании Правил № 94, ~~может~~ могут рассматриваться как удовлетворяющие требованиям в отношении лобового удара (испытание А).

Испытание С проводится только на транспортных средствах с отдельной кабиной".

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

- "5.1.3 Транспортные средства категории N₃ и транспортные средства категории N₂ с полной массой более 7,5 т подвергаются испытаниям А, В и С, описание которых приводится в пунктах 5, 6 и 7 приложения 3.

Испытание С проводится только на транспортных средствах с отдельной кабиной".

Приложение 3

Пункт 7.3.3 изменить следующим образом:

- "7.3.3 Ударный элемент и/или кабина размещаются таким образом, чтобы ~~во время~~ **во время в момент** удара:"

¹ В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, пункт 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Пункт 7.3.4 изменить следующим образом:

"7.3.4 Ударный элемент должен производить удар по верхнему краю кабины таким образом, чтобы в момент удара обеспечивалось соблюдение предписаний пункта 7.3.3 выше. Направление удара должно быть перпендикулярным поверхности ударного элемента и перпендикулярным средней продольной оси кабины. Допускается смещение ударного элемента либо кабины, если **на момент удара** выполняются требования относительно размещения".

II. Обоснование

A. Пункт 1

1. Предлагаемое изменение позволяет разъяснить, что Правила № 29 ООН касаются всех транспортных средств категории N.

B. Пункт 2.13

2. Для транспортных средств категории N₁, созданных на базе категории M₁, предлагается новое определение, аналогичное определению, содержащемуся в Правилах № 127 ООН, касающихся защиты пешеходов.

C. Пункт 2.14

3. Предлагается новое определение, уточняющее значение термина "отдельная кабина", с тем чтобы четко выделить транспортные средства универсального типа (автомобили-фургоны), в которых отделение водителя и грузовое пространство соединены общей крышей.

D. Пункт 5.1.2

4. В предлагаемых поправках учтено то обстоятельство, что транспортные средства категории N не могут официально утверждаться на основании Правил № 33 ООН, которые касаются "частных (легковых) автомобилей (кроме транспортных средств с вынесенным вперед постом управления)". Следовательно, формулировка "удовлетворяет требованиям" представляется более уместной, чем "был официально утвержден на основании".

5. Надлежит также учитывать, что Правила № 94 ООН (хотя теоретически и могут применяться к транспортным средствам массой более 2,5 т) для таких транспортных средств не подходят (испытание с использованием деформируемого барьера со смещенным ударом).

6. Кроме того, многие транспортные средства категории N₁ на самом деле созданы на базе транспортных средств категории M₁, которые уже были официально утверждены на основании Правил № 94 ООН; передние конструкции таких транспортных средств идентичны или, по крайней мере, весьма похожи, и данное обстоятельство следует принять во внимание.

7. И наконец, предлагается принять Правила № 12 ООН в качестве дополнительного возможного варианта для транспортных средств категории N (Пра-

вила № 12 ООН применяются к транспортным средствам категорий M₁ и N₁ массой не более 1,5 т, но могут использоваться также и в случае других транспортных средств).

Е. Пункты 5.1.2 и 5.1.3, испытание С

8. Следует отметить, что испытание С, которому подвергается крыша, не применимо к так называемым универсальным транспортным средствам. Предполагается, что в ходе испытания крыши моделируется полное опрокидывание транспортного средства на 180°, а статистика ДТП свидетельствует о том, что такой тип ДТП не часто происходит с небольшими грузовиками, являющимися характерными представителями этой категории универсалов. Испытание С, предусмотренное для крыши, будет и впредь применяться в случае транспортных средств с отдельной кабиной, как это предписано в настоящее время в Правилах № 29 ООН. Крупные грузовики обычно оснащены отдельной кабиной, поэтому их также следовало бы отнести к области применения этих Правил; в категорию универсалов, разумеется, можно было бы включить некоторые крупные транспортные средства категории N₃, однако их число настолько невелико, что обычно они официально утверждаются небольшими сериями или в качестве транспортных средств специального назначения и, по сути, выходят за рамки области применения Правил № 29 ООН.

9. Кроме того, следует учитывать, что все большее число транспортных средств категории N оснащаются электронными системами контроля устойчивости и что этим обстоятельством обуславливается меньшая актуальность испытания на опрокидывание в будущем.

10. С учетом всего вышеизложенного предлагается сохранить предусмотренное в настоящее время освобождение для транспортных средств категории N универсальной конструкции от прохождения испытания С, предназначенного для крыши.

Е. Приложение 3, пункт 7.3.3

11. Для дополнительного уточнения метода испытания необходимо отметить, что все процедуры размещения ударного элемента должны быть выполнены именно на момент удара, а не в течение продолжительности удара.

Г. Приложение 3, пункт 7.3.4

12. Те же обоснования, что и в случае пункта 7.3.3.
