



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**

104-я сессия

Женева, 15–19 апреля 2013 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Правила № 34 (предотвращение опасности
возникновения пожара)**

Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара)

Представлено экспертом от Японии*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Японии в целях изменения требований, касающихся предотвращения пожара при определенных условиях в случае заднего столкновения. Настоящий документ основан на неофициальном документе GRSG-103-07, распространенном в ходе 103-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

* 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 1.2 изменить следующим образом:

"1.2 ЧАСТЬ II-1: по просьбе изготовителя – к официальному утверждению транспортных средств категорий М, N и O, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил и оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае лобового и/или бокового столкновения, а также к официальному утверждению транспортных средств категорий М₁ и N₁, общая допустимая масса которых превышает 2,8 т, и категорий М₂, М₃, N₂, N₃ и O, оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения.

ЧАСТЬ II-2: [Каждая Договаривающаяся сторона или региональная организация экономической интеграции может предписать следующее:]

к официальному утверждению транспортных средств категорий М₁ и N₁, общая допустимая масса которых не превышает 2,8 т, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил и оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения".

Пункт 3.1.4.2 изменить следующим образом:

"3.1.4.2 номера настоящих Правил, за которым следуют код "RI", если транспортное средство официально утверждено на основании части I Правил, "RII-1", если транспортное средство официально утверждено на основании частей I или IV и части II-1 Правил, или "RII-2", если транспортное средство официально утверждено на основании частей I или IV и части II-2 Правил, тире и номер официального утверждения, расположенные справа от круга, предписанного в пункте 3.1.4.1".

Часть II, изменить нумерацию на II-1.

Пункт 9.4 изменить следующим образом:

"9.4 Во время и после ударов, описанных в пункте 9 выше, аккумулятор должен удерживаться в положении, указанном изготовителем".

Включить новую часть II-2 следующего содержания:

"ЧАСТЬ II-2 – ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В ОТНОШЕНИИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ОПАСНОСТИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА В СЛУЧАЕ ЗАДНЕГО СТОЛКНОВЕНИЯ

- 9.6 Определения и требования к испытаниям
- 9.6.1 Применяют пункты 7–8.2.2 части II-1.
- 9.6.2 Испытание транспортного средства проводят в соответствии с процедурами, описанными в приложении 4 к настоящим Правилам.
- 9.6.3 После испытания на столкновение транспортное средство должно отвечать требованиям, изложенным в пунктах 9.1–9.4 части II-1".

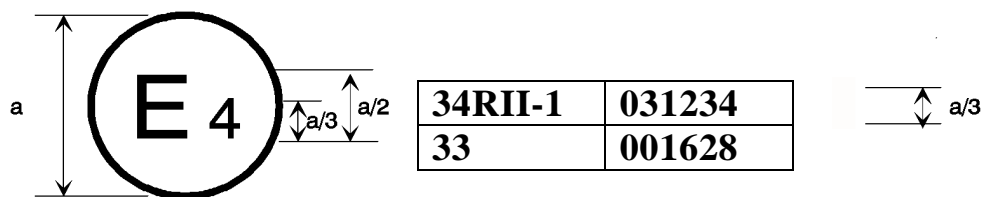
Включить новые пункты 17.7–17.11 следующего содержания:

- "17.7 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официального утверждения типа на основании настоящих Правил с поправками серии 03.
- 17.8 По истечении [XX] месяцев после даты вступления в силу поправок серии 03 Договаривающиеся стороны, применяющие часть II настоящих Правил, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям части II настоящих Правил с поправками серии 03.
- 17.9 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений, предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, на существующие типы.
- 17.10 Даже после даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам официальные утверждения типа, которые не затронуты поправками серии 03, помимо предоставленных на основании части II Правил с поправками предыдущей серии, остаются в силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают их признавать.
- 17.11 Несмотря на переходные положения, изложенные выше, Договаривающиеся стороны, для которых настоящие Правила вступают в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не обязаны признавать официальные утверждения типа, которые были предоставлены в соответствии с какой-либо предыдущей серией поправок к настоящим Правилам, и обязаны признавать только официальные утверждения типа, которые были предоставлены в соответствии с поправками серии 03".

Приложение 2, образец В изменить следующим образом:

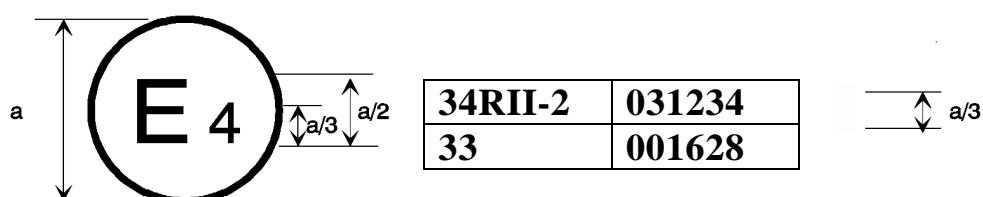
"Образец В

(См. пункт 3.1.5 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании правил № 34, части I или IV и II-1, и 33*. Номера официального утверждения указывают на то, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 34 включали поправки серии 03, а Правила № 33 оставались в их первоначальном варианте.



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании правил № 34, части I или IV и II-2, и 33*. Номера официального утверждения указывают на то, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 34 включали поправки серии 03, а Правила № 33 оставались в их первоначальном варианте."

Приложение 4

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Место проведения испытания

Зона испытания, должна иметь достаточную площадь для размещения системы приведения в движение ударного элемента, для обеспечения свободного смещения транспортного средства после удара и для установки испытательного оборудования. Та часть, где происходят столкновение и смещение транспортного средства, должна быть горизонтальной, плоской и чистой и иметь нормальное, сухое и чистое дорожное покрытие".

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2 Ударная поверхность должна быть плоской, иметь ширину не менее 2 500 мм и высоту 800 мм, а радиусы закругления ее краев должны составлять 40–50 мм. Она должна быть покрыта фанерой толщиной 20+/-2 мм в хорошем состоянии".

Пункт 2.4.2 изменить следующим образом:

"2.4.2 Скорость столкновения должна составлять 48–52 км/ч".

II. Обоснование

1. В целях повышения уровня безопасности Япония предлагает внести поправки в отдельные положения Правил № 34 ООН, касающихся предотвращения пожара в случае заднего столкновения, с тем чтобы привести их в соответствие с правилами, которые уже являются обязательными в Японии.

2. В Японии введены обязательные стандарты для пассажирских автомобилей, касающиеся предотвращения пожара в случае заднего столкновения. В первоначальных стандартах была предусмотрена скорость столкновения 35 км/ч, однако в 1993 году она была увеличена до 48–52 км/ч. Ниже приведена диаграмма соотношения количества случаев возникновения пожара при заднем столкновении до и после повышения скорости столкновения. Поскольку после повышения скорости столкновения в нормативах количество случаев возникновения пожара при заднем столкновении уменьшилось на одну треть, Япония полагает, что принятие этой регулятивной меры является эффективным способом повышения уровня безопасности транспортных средств (см. диаграмму ниже).

3. Япония намерена применять Правила № 34 ООН после официального принятия поправок серии 03, что станет частью вклада Японии в создание международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).

4. Относительно пункта 1.2: В настоящее время изготовители соблюдают требования, касающиеся предотвращения пожара в случае заднего столкновения, на добровольной основе. Однако Япония сделала эти требования обязательными. Поэтому Япония предлагает позволить каждой Договаривающейся стороне установить такие требования. Кроме того, предлагается разделить область применения части II, с тем чтобы провести различие между официальным утверждением, предоставляемым по просьбе изготовителя на основании требований, касающихся предотвращения пожара в случае лобового/бокового столкновения, или требований, касающихся предотвращения пожара в случае заднего столкновения транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂, N₃ и O, и официальным утверждением, предоставляемым на основании обязательных требований, касающихся заднего столкновения. Япония считает, что в целях содействия созданию МОУТКТС следует убрать квадратные скобки и сохранить заключенное в них предложение.

Количество случаев возникновения пожара при заднем столкновении (Япония)

После ужесточения правил, касающихся заднего столкновения (увеличение скорости столкновения с 35 км/ч до 50 км/ч), количество случаев возникновения пожара при заднем столкновении уменьшилось на одну треть, что свидетельствует об эффективности данной меры.



5. В отношении пункта 3.1.4.2 и образца В в приложении 2: Япония предлагает внести поправки в предписания, касающиеся образцов номера и знака официального утверждения, по тем же причинам, которые приведены в качестве обоснования поправок к пункту 1.2 выше.

6. Относительно пункта 9.4: Япония считает, что этот пункт нужен для предотвращения пожара, который может возникнуть из-за смещения аккумулятора в момент столкновения. Удерживание аккумулятора на месте фиксирующим устройством является лишь одним из способов достижения этой цели. В этом пункте следует предусмотреть необходимость предотвращения смещения аккумулятора, а не способ решения данной задачи. У каждого изготовителя должна быть возможность выбирать способ по своему усмотрению.

7. Часть II-2: Япония предлагает добавить требования, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения.

8. Относительно пункта 2.1 приложения 4: Япония предлагает согласовать требования к дорожному покрытию в зоне испытания с положениями Правил № 95 ООН.

9. Относительно пункта 2.2.2 приложения 4: Япония предлагает привести положения, касающиеся толщины покрытия ударной поверхности, в соответствие с требованиями, предусмотренными в Правилах № 12 ООН.

10. Относительно пункта 2.4.2 приложения 4: Япония считает скорость заднего столкновения, предусмотренную в ее действующих правилах безопасности, вполне адекватной, поскольку данные о ДТП свидетельствуют о том, что количество случаев возникновения пожара при заднем столкновении уменьшается.