



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по пассивной безопасности****Пятьдесят вторая сессия**

Женева, 11–14 декабря 2012 года

Пункт 16 предварительной повестки дня

Правила № 94 (лобовое столкновение)**Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 02****Представлено экспертом от Международной
организации предприятий автомобильной
промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях включения требований относительно автоматически срабатывающих систем запираения дверей. В его основу положен документ без официального условного обозначения (GRSP-51-07-Rev.1), распространенный в ходе пятьдесят первой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/51, пункт 30). Изменения к 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

Включить новый пункт 2.35 следующего содержания:

"2.35 "Автоматически срабатывающая система запираания дверей" означает систему, которая запирает двери автоматически с предварительно установленной скоростью или в любых иных условиях, определенных изготовителем."

Включить новые пункты 5.2.3.1–5.2.3.1.2 следующего содержания:

"5.2.3.1 В случае автоматически срабатывающих систем запираания дверей, которые устанавливаются факультативно и/или которые могут отключаться водителем, соблюдение данного требования проверяется посредством использования – по усмотрению изготовителя – одного из следующих двух методов проведения испытаний:

5.2.3.1.1 если испытания проводятся в соответствии с пунктом 1.4.3.5.2.1 приложения 3, то изготовитель в дополнение должен представить приемлемые для технической службы доказательства (например, производственные данные изготовителя), подтверждающие, что при отсутствии этой системы или в том случае, когда она отключена, ни одна из дверей в момент столкновения не откроется.

5.2.3.1.2 Это испытание проводится в соответствии с пунктом 1.4.3.5.2.2 приложения 3."

Пункт 5.2.4 изменить следующим образом:

"5.2.4 ~~В ходе испытания не должно происходить блокировки блокировочных систем передних дверей. После столкновения боковые двери не должны быть заблокированы.~~"

Включить новые пункты 5.2.4.1–5.2.4.2.2 следующего содержания:

"[5.2.4.1 В случае транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающей системой запираания дверей, двери должны [блокируются до момента столкновения и] разблокируются после столкновения.]

5.2.4.2 В случае транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающими системами запираания дверей, которые устанавливаются факультативно и/или которые могут отключаться водителем, соблюдение данного требования проверяется посредством использования – по усмотрению изготовителя – одного из следующих двух методов проведения испытаний:

5.2.4.2.1 Если испытания проводятся в соответствии с пунктом 1.4.3.5.2.1 приложения 3, то изготовитель в дополнение должен представить приемлемые для технической службы доказательства (например, производственные данные изготовителя), подтверждающие, что при отсутствии этой системы или в том случае, когда она отключена, боковые двери не будут заблокированы после столкновения.

5.2.4.2.2 Это испытание проводится на основании пункта 1.4.3.5.2.2 приложения 3."

Включить новый пункт 11.10 следующего содержания:

"11.10 До истечения восемнадцатимесячного периода после даты вступления в силу дополнения [4] к поправкам серии 02 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа ООН на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам без учета положений дополнения [4]".

Приложение 3

Включить новые пункты 1.4.3.5.1–1.4.3.5.2.2 следующего содержания:

"1.4.3.5.1 В случае транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающей системой запираения дверей, эта система должна срабатывать в начале движения транспортного средства, с тем чтобы обеспечить автоматическое запираение дверей до момента столкновения. По усмотрению изготовителя, двери запираются вручную до начала движения транспортного средства.

1.4.3.5.2 В случае транспортных средств, оборудованных автоматически срабатывающими системами запираения дверей, которые устанавливаются факультативно и/или которые могут отключаться водителем, применяется – по усмотрению изготовителя – одна из следующих двух процедур:

1.4.3.5.2.1 Система срабатывает в начале движения транспортного средства, с тем чтобы обеспечить автоматическое запираение дверей до момента столкновения. По усмотрению водителя двери могут запираются вручную до начала движения транспортного средства.

1.4.3.5.2.2 Боковые двери с ударной стороны не должны быть заблокированы, и в случае этих дверей данная система должна переводиться в ручной режим; в случае боковых дверей с неударной стороны система может срабатывать, с тем чтобы обеспечить автоматическое запираение дверей до момента столкновения. По усмотрению изготовителя, эти двери запираются вручную до начала движения транспортного средства".

II. Обоснование

1. В настоящее время широко применяется практика оснащения транспортных средств автоматически срабатывающими системами запираения дверей (которые также известны, как "ролинговые дверные замки", "быстродействующие замки", "автозамки" и т.д.). Вместе с тем Правила № 94 ООН не допускают запираения дверей в ходе испытания. Это совершенно не соответствует реальной ситуации, когда двери транспортных средств, оснащенных автоматически срабатывающими системами запираения дверей, в момент удара блокируются.

2. Включение этих требований в отношении автоматически срабатывающих систем запираения дверей позволит предусмотреть возможность автоматической разблокировки дверей этими системами после удара для извлечения из транспортного средства водителя и пассажиров. В то же время можно будет проверить правильность функционирования этих систем.

3. Настоящее предложение, представленное экспертом от МОПАП, в значительной мере основывается на предложении, внесенном экспертом от Нидер-

ландов (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7); вместе с тем в нем предусматривается дополнительная возможность испытания транспортных средств в "смешанной конфигурации" блокируемых и неблокируемых дверей, что обеспечит быструю проверку соблюдения всех требований, предъявляемых ко всем системам, посредством проведения единого испытания, как это разъясняется ниже.

4. Положения пункта 2.35 перенесены из документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7 без каких-либо изменений.

5. Пункт 5.2.3: Общее требование состоит в том, чтобы в ходе испытания не открывалась ни одна из дверей, причем это требование должно выполняться в случае всех систем запираения дверей. Вместе с тем в случае транспортных средств, оборудованных системами запираения дверей, которые срабатывают автоматически или которые могут отключаться, предлагается предусмотреть две возможности для проведения испытания. Первая возможность предложена в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7, а вторая возможность заключается в проведении испытания таких транспортных средств с установленной на них автоматически срабатывающей системой запираения дверей, когда в момент столкновения двери на ударной стороне разблокированы, а двери на неударной стороне заблокированы. Это позволит в ходе единого испытания проверять, все ли двери остаются закрытыми, независимо от того, являются они заблокированными или незаблокированными.

6. Пункт 5.2.4: исключено слово "передних". Нет никакого смысла в сохранении данного требования в отношении только передних дверей, так как его следует применять также в отношении боковых передних дверей и боковых задних дверей. Кроме того, соблюдение нынешнего требования о том, что "в ходе испытания не должна происходить блокировка систем запираения передних дверей", на самом деле проверить невозможно и лучше всего было бы заменить его требованием о том, что "после столкновения боковые двери не должны быть заблокированными".

7. Пункт 5.2.4.1 в сущности можно было бы исключить, так как его положения являются избыточными. Общее требование состоит в том, что боковые двери должны быть разблокированными после столкновения, и этому требованию должны соответствовать все системы, независимо от того, являются они автоматическими или неавтоматическими.

8. Пункт 5.2.4.2: в случае транспортных средств, оборудованных системами запираения дверей, которые срабатывают автоматически или которые могут быть отключены, предлагается две возможности для проведения испытания. Первая возможность указана в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP.2012/7, а вторая заключается в испытании таких транспортных средств с установленными на них автоматически срабатывающими системами запираения, когда в момент столкновения двери на ударной стороне разблокированы, а двери на неударной стороне заблокированы. Это позволит в ходе единого испытания проверять, все ли двери будут разблокированными после испытания, независимо от того, были ли они перед столкновением заблокированы или не заблокированы.

9. Переходные положения: после дальнейшего тщательного изучения данного вопроса МОПАП предлагает включить восемнадцатимесячный переходный период с учетом необходимости доработки положений о проведении испытания и будущих проверок в рамках запланированных мероприятий. Секретариат GRSP любезно просит уточнить порядковый номер предлагаемого дополнения.