

**BESZÁMOLÓ**  
Az IG/R.66 varsói ülésről  
(2009. 01. 13.)

1. Mint arról a 2008 októberi GRSG ülésről készített beszámolómban írtam, az IG/R.66 következő üléséről nem született egyértelmű döntés, én próbáltam későbbre tolni (az eddigi gyakorlat szerint januárban lett volna esedékes), a lengyelek által bemutatott vészkijárási probléma miatt többen sürgették, a lengyelek felajánlották, hogy házigazdák lesznek. Ezek alapján összehívtam a szakértőket, ekkor azonban az EU képviselője tiltakozott, hogy erről nem született döntés a GRSG-ben. Végül a résztvevőkkel közösen abban állapodtunk meg, hogy ez a varsói „nem hivatalos” szakértői ülés lesz. (Azt senki nem kifogásolhatja, hogy szakértők összejöjjenek egy szakmai kérdés megvitására)
2. A résztvevők listája az 1. Mellékletben található, a tervezett napirend a 2. Mellékletben (ezt fogadtuk el és nagyjából e szerint dolgoztunk) a munkaanyagokat a 3. Melléklet tartalmazza. Az ülés csak az autóbuszok vészkijáratainak kérdéskörével foglalkozott.
3. Az egyes prezentációk lényege a következőkben foglalható össze:
  - A lengyelek bemutattak egy oldalára dőlt kisbuszt, amelynek nem volt tetővészkijárata, a vezetőtéri ajtó nem volt használható, a hátfali ajtót az ülések elzárták, 19 utas nem tudott kijönni a buszból. Megkérdezték a 27 EU-s ország hatóságait, hogy ők adtak volna-e erre a típusra jóváhagyást. 13 válasz jött vissza: 7 igen és 6 nem. Ezek szerint – mondják a lengyelek – valami nincs rendben az R.107 előírás vészkijáratokra vonatkozó passzusaival.
  - Az angolok ismertették a témakörben végzett vizsgálataik eredményeit, megállapításait. Mérési eredményeket mutattak különböző kijáratokon történő busz elhagyás idejére (egy főre vonatkozóan), ami azt bizonyította, hogy az üvegbetöréses vészkijárási ablak igen rossz hatásfokú. Vizsgálták az utasok viselkedését, helyzetfelismerését, ezek alapján a javaslataikban kiemelt szerepet kap a vészkijáratok egyértelmű jelölése, működtetésük világos, egyszerű bemutatása, a különböző kijárat típusok használhatóságának értékelése. A feladatokat három kategóriába sorolták: rövid, közép és hosszú távú teendők.
  - Én sok baleseti példával alátámasztva azt hangsúlyoztam, hogy a vészkijáratokat használhatóságuk alapján, műszaki jellemzőkkel minősíteni kell. Az egyes kijáratok használhatósága függ az autóbusz típusától, az autóbusz baleset utáni pozíciójától (oldalán fekszik, kerekein vagy a tetején áll, stb.) Téves és rossz az R.107 előírás jelenlegi gyakorlata, amely minden vészkijáratot minden autóbuszon, minden baleseti szituációban azonos használhatóságúnak tekint. Javaslatot tettem egy új rendszer felépítésére.
  - Bemutattam egy videót korábban végzett menekülési kísérleteinkről, ami nagyon testközelbe hozta a menekülési időket és az azokat befolyásoló tényezőket. Autóbuszokon végzett tűzvizsgálatainkból megállapítható volt, hogy tűz esetén a menekülésre rendelkezésre álló idő 4 perc nagyságrendjében található.
  - Az egyik német anyag táblázatos összehasonlításban foglalta össze az R.107 előírásban a vészkijáratokra vonatkozó követelményeket az öt autóbusz kategóriát (Class I, II, III, A és B) illetően, melyikre kötelező, melyikre alkalmazható és hol milyen kivételek vannak.

- A másik német anyag (német nyelvű) egy 2003-ban készült összefoglaló tanulmány a turista és nagytávolságú autóbuszok (Class III) vészkijárataival kapcsolatos vizsgálatokról, felmérésekről és ezekre alapozott javaslatokról.

Az anyagokban sok összecsengő, hasonló megállapítás, javaslat szerepel, de mivel különböző nézőpontból, különféle céllal készültek, más-más részterületét fedik le a teljes problémakörnek.

4. A vitában a következő érdekes, fontos szempontok kerültek megfogalmazásra a vészkijáratokkal kapcsolatban:
  - A vizsgálatok, megfontolások nagy része aktív felnőtt utasokat, azok mozgásképességét veszi figyelembe, kerekein álló autóbusznál, normál körülmények között, ez azonban még kiindulásnak sem megfelelő.
  - Az a néhány vizsgálat, amely gyerekeket, idős utasokat (pl. 65 év felett) is figyelembe vett, bizonyította, hogy a bizonyos kijáratok használata lehetetlenné vált ezen korcsoportok számára.
  - A tűz a legfontosabb tényező, ami a menekülést időben nagyon lekorlátozza. Korábbi vizsgálataink azt mutatták, hogy a tűz észlelésétől cca. 4 perc áll a rendelkezésre, akkor az utastérben a füst, a mérgező gázok koncentrációja elérheti a halálos szintet.
  - Egy baleset után sérülteket, pánikot is figyelembe kell venni a lehetséges menekülésnél, a vészkijáratok használhatóságának megítélésénél.
  - A németek részletes beszámolót ígértek egy 2008-ban náluk történt, 20 halottat eredményező, tűzbe torkolló baleset elemzéséről.
  - Ugyancsak a németek ígértek egy anyagot a következő ülésre, amiben reagálnak a GRSG-ben történt svéd-norvég előterjesztésre.
  - Angolok is ígértek egy anyagot a következő ülésre.
  - Abban közös vélemény formálódott, hogy az üvegtörős vészkijáratok ablakokat a jövőben mellőzni kellene. Ehhez nem kis mértékben hozzájárult az általam bemutatott videó az ablaktörési kísérletünkről.
5. Az ülés összegzéseként azt fogalmaztuk meg, hogy:
  - még legalább egy ülésre szükség lenne ahhoz, hogy érdemi javaslatot tehessünk a vészkijáratok ügyében GRSG-nek.
  - munkánk kimenetele kettős lehet: egyrészt konkrét javaslat a lengyelek által felvetett kisbusz problémára, másrészt általános elvek, javaslatok a vészkijáratok követelményeinek átdolgozására.
6. A következő ülés megrendezésére Hollandia jelentkezett, előzetes időpont június 9, amit a GRSG-nek jóvá kell hagynia. A jelen ülésről egy nagyon rövid információt adunk GRSG-nek, mivel ez nem hivatalos ülés volt, de azért a lényegről legyen információjuk.

Budapest, 2009. 02. 06.

Dr. Matolcsy Mátyás

**Részvevők listája**

Kownacki, Jerzy	ITS	Lengyelország
Damm, Richard	Közl.Minisztérium	Németország
Becker, Michael	Evobus	Németország
Jongenelen, Harry	RDW	Hollandia
Davis, Alan	IRISBUS	Franciaország
McKanzie, Allan	SMMT	Anglia
Macdonald, Donald	Közl. Minisztérium	Anglia
Matolcsy, Mátyás	GTE	Magyarország
Bozewicz, Jan	TDT	Lengyelország
Borros, Josep	IDIADA	Spanyolország
Petzall, Jan	SRA	Svédország
Przybylski, Woiciech	ITS	Lengyelország
Innowolski, Jacek	ITS	Lengyelország
Gorecki, Jacek	ITS	Lengyelország

**Kimentette magát:**

Luchie, Annie	Agoria Aut.	Belgium
Kovanda, Bohuslav	TÜV-SÜD	Csehország
Yamakawa, Takehisa	OICA	Belgium

## Az ülés tervezett napirendje

9 <sup>00</sup>	Reggeli szekció <ul style="list-style-type: none"><li>• Napirend egyeztetése, feladat behatárolása</li><li>• Általános véleménycsere</li><li>• Célkítűzés: a várható, remélt eredmény meghatározása.</li></ul>
11 <sup>00</sup>	Kávészünet
11 <sup>30</sup>	Délelőtti szekció <ul style="list-style-type: none"><li>• Kownacki prezentációja és vitája</li><li>• Macdonald prezentációja és vitája</li></ul>
13 <sup>00</sup>	Ebédészünet
14 <sup>00</sup>	Kora délutáni szekció <ul style="list-style-type: none"><li>• Az én prezentációm és vitája</li></ul>
15 <sup>30</sup>	Kávészünet
16 <sup>00</sup>	Késő délutáni szekció <ul style="list-style-type: none"><li>• Becker prezentációja és vitája</li></ul>
17 <sup>30</sup>	Összefoglaló, ülés bezárása

## Munkaanyagok

1. New requirements to emergency and their use on buses	magyar
2. Compression of requirements concerning exits for small and large buses	német
3. Schwachstellenanalyse zur Optimierung des Notausstiegsystems bei Reisebussen	német
4. PSV emergency exits: Passenger behaviour and exit design	angol
5. Case study: tip over accident of a small bus. How to evacuate the bus	lengyel