



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Шестьдесят третья сессия

Женева, 14–18 мая 2018 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств)

**Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 03
к Правилам № 29 ООН (кабины грузовых транспортных
средств)****Представлено экспертом от Германии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Германии. Он содержит поправки к Правилам № 29 ООН и заменяет собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/26, распространенный в ходе шестьдесят второй сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62, пункт 20). В его основу положен неофициальный документ GRSP-61-20, распространенный в ходе шестьдесят первой сессии GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61, пункт 55). Изменения к существующему 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 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, направление деятельности 02.4) 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 7 изменить следующим образом:

«7. Соответствие производства

Процедуры проверки соответствия производства должны соответствовать процедурам, изложенным в ~~добавлении~~ **2 приложении 1** к Соглашению (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), с учетом следующих требований:».

Приложение 3, добавление 1 изменить следующим образом:

«Приложение 3 – Добавление 1

Предписания, касающиеся крепления транспортных средств на испытательном стенде

1. ~~Добовой~~ удар ~~Общие инструкции относительно крепления транспортных средств~~

~~Испытание А проводят на кабине, установленной на транспортном средстве следующим образом (см. рис. 1 ниже).~~

1.1 Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений транспортного средства в ходе испытания. С этой целью должны быть включены ручной тормоз и одна из скоростей, а под передние колеса следует подложить клинья.

1.12 Крепежные цепи или тросы

Каждая крепежная цепь или крепежный трос должны быть стальными и должны выдерживать тяговую нагрузку не менее 10 тонн.

1.23 Закрепление рамы

Лонжероны рамы устанавливают на деревянных опорах, **жестких композиционных блоках и/или регулируемых металлических крепежных скобах** по всей их ширине и по длине, равной не менее 150 мм. Передняя часть опор не должна находиться ни перед задней оконечностью кабины, ни позади середины колесной базы (**см. рис. 1 ниже**). При наличии соответствующей просьбы изготовителя раму устанавливают в положении, соответствующем положению, в котором она находится при полной нагрузке.

1.34 Продольное крепление

Обратное движение рамы ограничивают при помощи цепей или тросов А, закрепленных в передней части рамы симметрично по отношению к ее продольной оси, причем расстояние между точками крепления должно быть не менее 600 мм. После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 25°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не более 10° по отношению к продольной оси транспортного средства (**см. рис. 1 ниже**). Цепи и тросы могут скрещиваться.

~~1.4 Боковое крепление~~

~~Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов В, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси. Точки крепления на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м~~

~~и не менее 3 м от передней части транспортного средства. После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не менее 25° и не более 45° по отношению к продольной оси транспортного средства.~~

1.5 Нагрузка на цепи или тросы и заднее крепление

Для испытаний А и В цепь или трос С сначала подвергают воздействию нагрузки, равной примерно 1 кН. Затем натягивают четыре цепи или тросы А и В и прилагают к цепи или тросу С растягивающую нагрузку не менее 10 кН. Угол, образуемый этой цепью или тросом С с горизонтальной плоскостью, не должен превышать 15°. В точке D между рамой и грунтом должна быть приложена вертикальная удерживающая нагрузка не менее 500 Н (см. рис. 1 ниже). Для испытания С описанные выше цепи или тросы В заменяют цепями или тросами Е и F (см. рис. 2 ниже).

1.6 Эквивалентная установка

По просьбе изготовителя испытание может проводиться на кабине, установленной на специальной раме; однако должно быть доказано, что такая установка воспроизводит условия монтажа кабины на транспортном средстве.

2. Лобовой удар

2.1 Кабина, установленная на транспортном средстве

Испытание А проводят на кабине, установленной на транспортном средстве в соответствии с пунктом 1.

2.1.1 Боковое крепление

Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов В, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси. Точки крепления на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м и не менее 3 м от передней части транспортного средства. После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не менее 25° и не более 45° по отношению к продольной оси транспортного средства (см. рис. 1 ниже).

2.2 Кабина, установленная на раме

Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений кабины в ходе испытания.

2.3. Испытание передних стоек на удар

23.1 Кабина, установленная на транспортном средстве (см. рис. 1)

Испытание В проводят на кабине, установленной на транспортном средстве в соответствии с пунктом 1.

~~Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений транспортного средства в ходе испытания. С этой целью должны быть включены ручной тормоз, одна из скоростей, а под передние колеса следует подложить клинья.~~

3.1.1 Боковое крепление

Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов В, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси. Точки крепления на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м и не менее 3 м от передней части транспортного средства. После натяжения цепи или тросы должны составлять с

горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20° , а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не менее 25° и не более 45° по отношению к продольной оси транспортного средства (см. рис. 1 ниже).

23.2 Кабина, установленная на раме
Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений кабины в ходе испытания.

34. Прочность крыши

34.1 Кабина, установленная на транспортном средстве

Испытание С проводят на кабине, установленной на транспортном средстве в соответствии с пунктом 1.

~~Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений транспортного средства в ходе испытания. С этой целью должны быть включены ручной тормоз, одна из скоростей, а под передние колеса следует подложить клинья. Деформация различных элементов подвески (рессор, шин и т. д.) должна исключаться за счет установки жестких опор.~~

4.1.1 Закрепление рамы

Независимо от пункта 1.3 под обеими сторонами лонжеронов передней части рамы устанавливают дополнительную опору.

4.1.2 Боковое крепление

Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов E и F, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси.

Точки крепления цепей или тросов E на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м и не менее 3 м от передней части транспортного средства.

Точки крепления цепей или тросов F на раме должны находиться между центром передней оси и передней частью транспортного средства.

После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20° , а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол $90^\circ \pm 5^\circ$ по отношению к продольной оси транспортного средства (см. рис. 2 ниже).

34.2 Кабина, установленная на раме

Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений рамы в ходе испытания.

Рис. 1 исключить.

Включить новые рис. 1 и 2 следующего содержания:

Рис. 1

Испытание на лобовой удар и испытание передних стоек на удар
Кабина, установленная на транспортном средстве

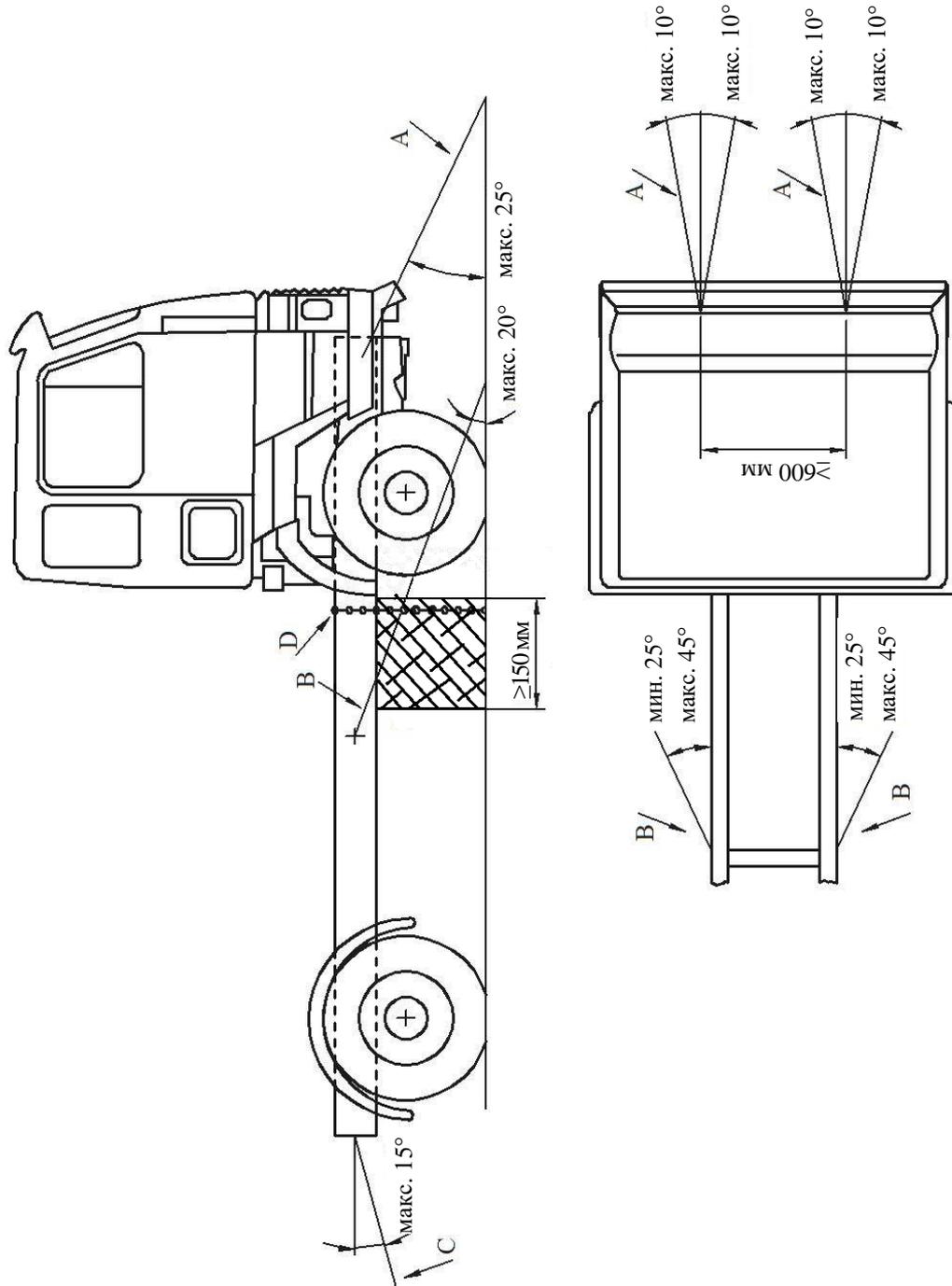
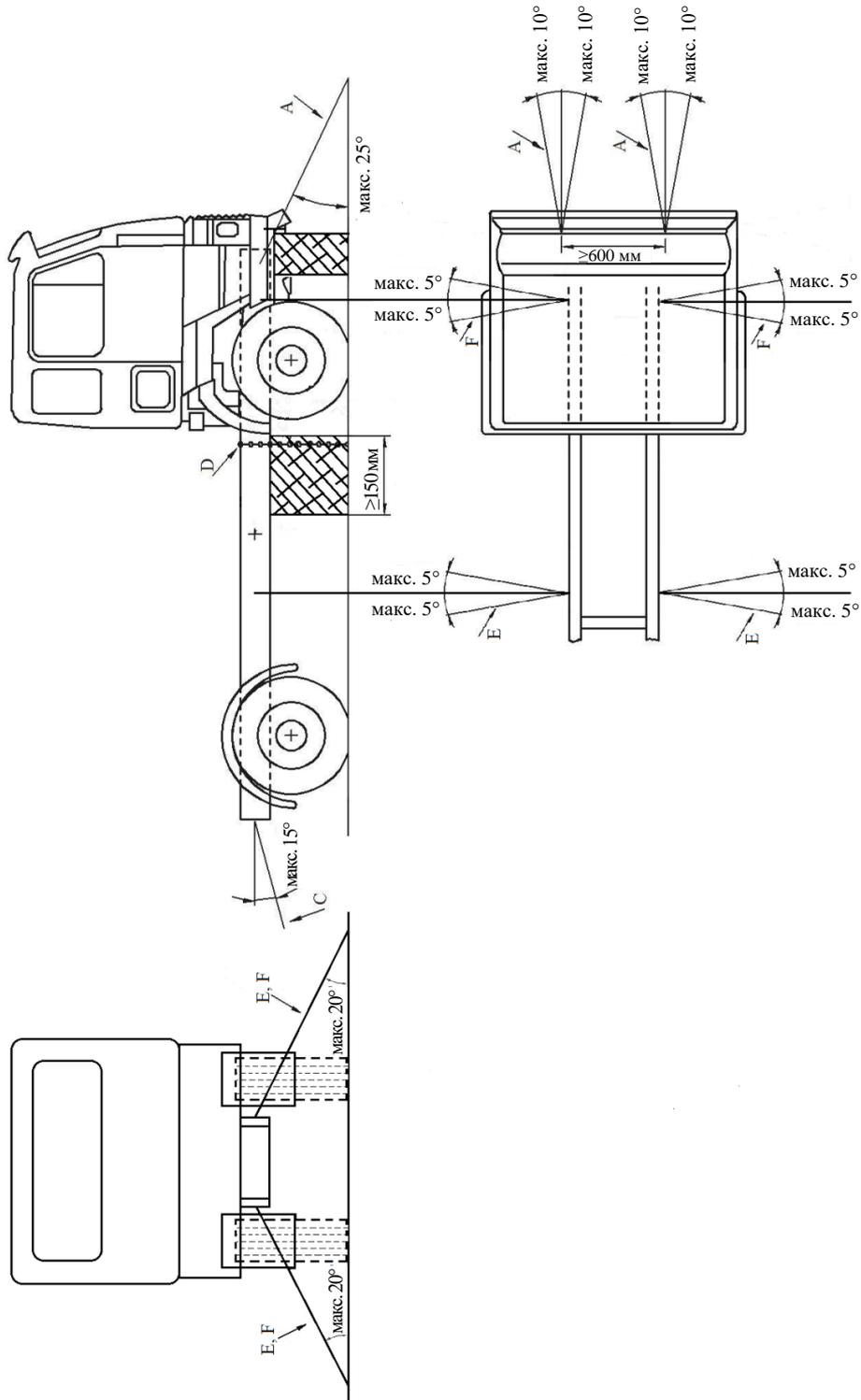


Рис. 2
Испытание крыши на прочность
Кабина, установленная на транспортном средстве



II. Обоснование

1. В настоящее время подробные технические требования относительно способов крепления на испытательном стенде кабины, установленной на транспортном средстве, предусмотрены в Правилах № 29 ООН только в контексте испытания А. Предлагаемые поправки позволят заполнить существующие лакуны и ввести необходимые технические требования также в контексте испытаний В и С для повышения воспроизводимости испытаний.
 2. Настоящее предложение предусматривает также возможность использования жестких композиционных блоков и/или (регулируемых) металлических крепежных скоб вместо деревянных опор, показанных на рис. 1, для обеспечения более удобного крепления транспортного средства на испытательном стенде.
 3. Для испытания С (прочность крыши) тросы или цепи В не требуются, поскольку тросы Е и F используются вместо них в качестве бокового крепления; этот аспект теперь уточнен в изменениях к пункту 1.5.
-