|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Организация Объединенных Наций |  | ECE/  |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: RussianOriginal:  |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части**

**Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 20−23 сентября 2016 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Правила № 55**

 Предложение по поправкам к Правилам № 55 (механические сцепные устройства)

 Представлено Председателем неофициальной рабочей группы по Правилам № 55[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами неофициальной рабочей группы по Правилам № 55 и содержит:

 а) поправку для разграничения процедуры расчета требуемых значений от процедуры установления и сертификации рабочих значений;

 b) поправку, посредством которой вводятся процедуры расчета требуемых значений для составов транспортных средств, которые до настоящего времени не были учтены в рамках настоящих Правил.

 Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Включить новый пункт 1.2.1.1* следующего содержания:

«**1.2.1.1 Для целей настоящих Правил подкатная тележка определяется как буксировочный прицеп, предназначенный исключительно для буксировки полуприцепа**».

*Пункт 2.11* изменить следующим образом:

«2.11 Характеристические значения D, DС, S, V**,** ~~и~~ U **и Av** определяются ~~либо обозначаются~~ **и проверяются** следующим образом:».

*Пункт 2.11.1* изменить следующим образом:

«2.11.1 ~~значение D или D~~~~С~~ ~~– это теоретическое исходное значение горизонтальных сил, действующих между тягачом и прицепом, которое используется в качестве основы для определения горизонтальных нагрузок в процессе динамических испытаний.~~

~~Для механических сцепных устройств и их элементов, не предназначенных для выдерживания вертикальных нагрузок, это значение составляет:~~

~~~~

~~Для механических сцепных устройств и их элементов, предназначенных для прицепа с центрально расположенной осью, определение которого приведено в пункте 2.13, это значение составляет:~~

~~~~

~~Для опорно-сцепных устройств класса G, шкворней опорно-сцепных устройств класса H и установочных плит класса J, определение которых приведено в пункте 2.6, это значение составляет:~~

~~,~~

~~где:~~

~~T – технически допустимая максимальная масса тягача в тоннах. В соответствующих случаях данный показатель включает вертикальную нагрузку, передаваемую прицепом с центрально расположенной осью~~~~[[2]](#footnote-2)~~~~.~~

~~R – технически допустимая максимальная масса в тоннах прицепа со свободно движущейся в вертикальной плоскости сцепной тягой или полуприцепа~~~~[[3]](#footnote-3)~~.

~~C – масса в тоннах, передаваемая на грунт осью или осями прицепа с центрально расположенной осью, определение которого приведено в пункте 2.13, когда он сцеплен с тягачом и загружен до технически допустимой максимальной массы~~~~2~~~~. В случае прицепов с центрально расположенной осью категорий О~~~~1~~ ~~и О~~~~2~~~~2~~ ~~технически допустимая максимальная масса указывается изготовителем тягача.~~

~~g – ускорение свободного падения (принимаемое за 9,81 м/с~~~~2~~~~).~~

~~U – определение содержится в пункте 2.11.2.~~

~~S – определение содержится в пункте 2.11.3.~~

**Значения D и DС – это характеристические рабочие значения горизонтальных сил, действующих на сцепное устройство; проверка этих значений осуществляется в соответствии с приложением 6 настоящих Правил**».

*Пункт 2.11.2* изменить следующим образом:

«2.11.2 ~~Значение U – это вертикальная масса в тоннах, передаваемая на опорно-сцепное устройство полуприцепом, имеющим технически допустимую максимальную массу~~~~2~~~~.~~

**Значение U – это характеристическое рабочее значение массы в тоннах, передаваемой на опорно-сцепное устройство. Это рабочее значение проверяют в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам**».

*Пункт 2.11.3* изменить следующим образом:

«2.11.3 ~~Значение S – это вертикальная масса в килограммах, передаваемая в статических условиях на сцепное устройство прицепом с центрально расположенной осью (определение которого приведено в пункте 2.13), имеющим технически допустимую максимальную массу~~~~2~~~~.~~

**Значение S – это характеристическое рабочее значение массы в килограммах, вертикально передаваемой на сцепное устройство прицепом с центрально расположенной осью в статических условиях. Это рабочее значение проверяют в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам**».

*Пункт 2.11.4* изменить следующим образом:

«2.11.4 ~~Значение V – это теоретическое исходное значение амплитуды вертикальной силы, с которой воздействует на опорно-сцепное устройство прицеп с центрально расположенной осью, технически допустимая максимальная масса которого превышает 3,5 тонны. Значение V используется в качестве основы для определения вертикальных сил в ходе динамических испытаний.~~

~~ (см. примечание ниже),~~

~~где:~~

~~a – эквивалент вертикального ускорения сцепного устройства в зависимости от типа системы подвески задней оси тягача.~~

~~Для пневматической подвески (или систем подвески с эквивалентными амортизационными характеристиками)~~

~~а = 1,8 м/с~~~~2~~~~.~~

~~Для подвески других типов:~~

~~а = 2,4 м/с~~~~2~~~~.~~

~~X – длина погрузочной поверхности прицепа в метрах
(см. рис. 1).~~

~~L – расстояние от центра проушины сцепной тяги до центра оси в метрах (см. рис. 1).~~

*~~Примечание~~*~~:  (Если данное значение меньше 1,0, то оно должно приниматься за 1,0).~~



~~Рис. 1~~ ~~Габариты прицепа с центрально расположенной осью~~

**Значение V – это характеристическое рабочее значение амплитуды вертикальной силы, с которой прицеп с центрально расположенной осью действует на сцепное устройство. Это рабочее значение проверяют в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам**».

*Включить новый пункт 2.11.5* следующего содержания:

«**2.11.5 Значение Av – это характеристическое рабочее значение для шарнирных сцепных тяг, которое устанавливает максимально допустимую массу (в тоннах) передней управляемой оси полного прицепа. Это рабочее значение проверяют в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам**».

*Включить новый пункт 2.11.~~5~~****6*** следующего содержания:

«**2.11.**~~5~~**6** **Для каждого из характеристических рабочих значений D, DС, U, V и S существуют соответствующие требуемые значения в отношении варианта применения. Эти требуемые значения определяются в соответствии с приложением 8 к настоящим Правилам**».

*Пункт 2.12* изменить следующим образом:

«2.12 Условные обозначения и определения, используемые в приложении 6 **и приложении 8** к настоящим Правилам.

Av – максимальная допустимая масса управляемой оси в тоннах **– см. пункт 2.11.5**;

C– масса прицепа с центрально расположенной осью в тоннах **–** см. пункт **~~1.1.1~~** **2.1** ~~2.11.1~~ **приложения 8** к настоящим Правилам;

D– значение D в кН **–** см. пункт 2.11.1 настоящих Правил;

Dс – значение Dс в кН для прицепов с центрально расположенной осью **–** см. пункт **2.1** ~~2.11.1~~ **приложения 8** к настоящим Правилам;

R– масса буксируемого транспортного средства в тоннах **–** см. пункт **2.1** ~~2.11.1~~ **приложения 8** к настоящим Правилам;

T– масса тягача в тоннах **–** см. пункт **2.1** ~~2.11.1~~ **приложения 8** к настоящим Правилам;

Fa – статическая подъемная сила в кН;

Fh – горизонтальная составляющая испытательной силы в продольной оси транспортного средства в кН;

Fs – вертикальная составляющая испытательной силы в кН;

S– статическая вертикальная масса в кг **– см. пункт 2.11.3 настоящих Правил**;

U– масса в тоннах, передаваемая вертикально на опорно-сцепное устройство **– см. пункт 2.11.2 настоящих Правил**;

V– значение V в кН **–** см. пункт 2.11.4 настоящих Правил;

a– коэффициент эквивалентного вертикального ускорения в точке сцепки прицепов с центрально расположенной осью, зависящий от типа подвески задней оси (задних осей) тяга-ча **–** см. пункт **2.2** ~~2.11.1~~ **приложения 8** к настоящим Правилам.

…».

*Пункт 5.3.4*, изменить нумерацию на 5.3.5 и изложить в следующей редакции:

«5.3.~~4~~**5** указание, когда это применимо, **характеристических рабочих** значений D, Dc, S, V и U, определенных в пункте 2.11».

*Пункт 5.3.4.1*, изменить нумерацию на 5.3.5.1 и изложить в следующей редакции:

«5.3.~~4~~**5**.1 Характеристические **рабочие** значения должны быть по крайней мере равны тем **требуемым значениям** максимально допустимой массы тягача, прицепа и состава транспортных средств**, которые были определены в соответствии с приложением 8 к настоящим Правилам**».

*Приложение 2, пункт 7* изменить следующим образом:

«7. D..............кН Dc..............kН S..............кг

 U..............т V..............кН

**В случае тяговых буксировочных характеристик заднего сцепного устройства:**

**D..............кН DС..............kН S..............кг**

 **U..............т V..............кН**».

*Приложение 6, пункт 3.6.1* изменить следующим образом:

«…

где ~~величина V силы~~ **амплитуда силы V** – **это амплитуда характеристического рабочего значения V, в отношении которого сцепное устройство официально утверждается по типу конструкции** ~~равняется величине, указанной в пункте 2.11.4 настоящих Правил.~~

…».

*Включить новое приложение 8* следующего содержания:

« Приложение 8

 Требования в отношении рабочих характеристик сцепных устройств при различных вариантах применения

**1. Сцепные устройства используются только в тех случаях, когда расчетные требования к рабочим характеристикам не превышают достижимых рабочих значений, определяемых в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам. В нижеследующих пунктах настоящего приложения указывается, каким образом требуемые рабочие характеристики сцепных устройств рассчитываются при различных вариантах их применения.**

**2. Составы из двух транспортных средств**

**2.1 Горизонтальные силы**

 **Для механических сцепных устройств и их элементов, не предназначенных для выдерживания вертикальных нагрузок, это значение составляет:**

$D=g\frac{T\*R}{T+R} кН.$

**Для механических сцепных устройств и их элементов, предназначенных для прицепа с центрально расположенной осью, определение которого приведено в пункте 2.13, это значение составляет:**

$D\_{C}=g\frac{T\*C}{T+C} $**кН.**

**Для опорно-сцепных устройств класса G, шкворней опорно-сцепных устройств класса H и установочных плит класса J, определение которых приведено в пункте 2.6, это значение составляет:**

$D=g\frac{0.6\*T\*R}{T+R-U} $**кН,**

**где:**

**T – технически допустимая максимальная масса тягача в тоннах. В соответствующих случаях данный показатель включает вертикальную нагрузку, передаваемую прицепом с центрально расположенной осью[[4]](#footnote-4).**

**R – технически допустимая максимальная масса в тоннах прицепа со свободно движущейся в вертикальной плоскости сцепной тягой или полуприцепа3.**

**C – масса в тоннах, передаваемая на грунт осью или осями прицепа с центрально расположенной осью, определение которого приведено в пункте 2.13, когда он сцеплен с тягачом и загружен до технически допустимой максимальной массы3. В случае прицепов с центрально расположенной осью категорий О1 и О2[[5]](#footnote-5) технически допустимая максимальная масса указывается изготовителем тягача.**

**2.2 Вертикальные силы, создаваемые прицепом с центральной осью**

**Вертикальная сила, с которой на опорно-сцепное устройство воздействует прицеп с центрально расположенной осью, технически допустимая максимальная масса которого превышает 3,5 тонны:**

$V=\frac{a\*C\*X^{2}}{L^{2}} $**кН (см. примечание ниже),**

**где:**

**C – определение содержится в пункте 2.1 настоящего приложения;**

**a – эквивалент вертикального ускорения сцепного устройства в зависимости от типа системы подвески задней оси тягача.**

**Для пневматической подвески (или систем подвески с эквивалентными амортизационными характеристиками)**

**а = 1,8 м/с2**

**Для подвески других типов:**

**а = 2,4 м/с2**

**X – длина погрузочной поверхности прицепа в метрах
(см. рис. 27).**

**L – расстояние от центра проушины сцепной тяги до центра моста в метрах (см. рис. 27).**

**Примечание:  (если данное значение меньше 1,0, то оно должно приниматься за 1,0).**

**Рис. 27
Габариты прицепа с центрально расположенной осью**

****

**3. Составы из нескольких транспортных средств**

**3.1 Состав 1:**

**Описание: Грузовой автомобиль с жесткой рамой + подкатная тележка + полуприцеп**

**Массы [тонны]:**

**M1 = общая нагрузка на ось грузового автомобиля с жесткой рамой в составе**

**M2 = общая нагрузка на ось подкатной тележки и полуприцепа в составе**

**M3 = общая нагрузка на ось подкатной тележки в составе**

**M4 = общая нагрузка на ось грузового автомобиля с жесткой рамой в составе плюс масса тары подкатной тележки**

**M5 = опорное усилие на шкворень полуприцепа**

**M6 = M5 + общая нагрузка на ось полуприцепа в составе**

**Общая масса состава = M1 + M2**

**Размеры:**

**L – расстояние от проушины до центра моста подкатной тележки [м]**

**Требование в отношении характеристик сцепления:**

**Сцепное устройство вилочного типа:**

$D=g\frac{M\_{1}\*M\_{2}}{M\_{1}+M\_{2}}† V=Max(\frac{54}{L};5\frac{M\_{3}}{L})†$

**Опорно-сцепное устройство:** $D=0,5g\frac{M\_{4}\left(M\_{6}+0,08M\_{4}\right)}{M\_{4}+M\_{6}-M\_{5}}$

 **† Подкатная тележка с жесткой сцепкой:**

 **Это расчетное требуемое значение D должно быть ниже, чем сертифицированное рабочее значение DC используемого сцепного устройства.**

 **Подкатная тележка с шарнирной сцепкой:**

 **Это расчетное требуемое значение DC должно быть ниже, чем сертифицированное рабочее значение D используемого сцепного устройства. В случае шарнирной сцепной тяги требование в отношении значения V отсутствует.**

**3.2 Состав 2:**

**Описание: Тягач + полуприцеп + прицеп с центрально расположенной осью**

**Массы [тонны]:**

**M1 = общая нагрузка на ось тягача в составе (включая опорное усилие, создаваемое полуприцепом)**

**M2 = общая нагрузка на ось прицепа с центрально расположенной осью в составе**

**M3 = общая нагрузка на ось тягача и полуприцепа в составе**

**M4 = опорное усилие на шкворень полуприцепа**

**M5 = М4 + общая нагрузка на ось полуприцепа и прицепа с центрально расположенной осью в составе**

**Общая масса состава = M2 + M3**

**Размеры:**

**L – расстояние от проушины до центра моста прицепа с центральной осью [м]**

**X – длина погрузочной поверхности прицепа с центрально расположенной осью [м]**

**а = 2,4 [м/с2] для полуприцепа со стальной подвеской; 1,8 [м/с2] для полуприцепа с пневматической подвеской**

**Требование в отношении характеристик сцепления:**

**Сцепное устройство вилочного типа на полуприцепе:** $D\_{c}=0,65g\frac{M\_{3}\*M\_{2}}{M\_{3}+M\_{2}} V=a\frac{X^{2}}{L^{2}}M\_{2}$

**Опорно-сцепное устройство:** $D=0,5g\frac{M\_{5}\left(M\_{1}+0,08M\_{5}\right)}{M\_{1}+M\_{5}-M\_{4}}$

**Примечание:** $ \frac{X^{2}}{L^{2}}\geq 1,0$ **(если данное значение меньше 1,0, то оно должно приниматься за 1,0).**

**3.3 Состав 3:**

**Описание: Тягач + полуприцеп + подкатная тележка + полуприцеп**

**Массы [тонны]:**

**M1 = общая нагрузка на ось тягача в составе (включая опорное усилие, создаваемое первым полуприцепом)**

**M2 = общая нагрузка на ось тягача и первого полуприцепа в составе**

**M3 = M4 + общая нагрузка на ось второго полуприцепа в составе**

**M4 = общая нагрузка на ось подкатной тележки в составе (включая опорное усилие, создаваемое вторым полуприцепом)**

**M5 = M2 + масса тары подкатной тележки**

**M6 = опорное усилие на шкворень первого полуприцепа**

**M7 = опорное усилие на шкворень второго полуприцепа**

**M8 = M7 + общая нагрузка на ось второго полуприцепа в составе**

**M9 = M6 + общая нагрузка на ось первого полуприцепа в составе + M3**

**Общая масса состава = M2 + M3**

**Размеры:**

**L – расстояние от проушины до центра моста подкатной тележки [м]**

**Требование в отношении характеристик сцепления:**

**Сцепное устройство вилочного типа на первом полуприцепе:**

$D=0,65g\frac{M\_{2}\*M\_{3}}{M\_{2}+M\_{3}}$ **†**

$V=Max(\frac{54}{L};5\frac{M\_{4}}{L})$ **†**

**Опорно-сцепное устройство:**$ D=Max(D\_{1};D\_{2})$**, где**

$$D\_{1}=0,5g\frac{M\_{5}\left(M\_{8}+0,08M\_{5}\right)}{M\_{5}+M\_{8}-M\_{7}}$$

$$D\_{2}=0,5g\frac{M\_{9}\left(M\_{1}+0,08M\_{9}\right)}{M\_{9}+M\_{1}-M\_{6}}$$

**† Подкатная тележка с жесткой сцепкой:**

 **Это расчетное требуемое значение D должно быть ниже, чем сертифицированное рабочее значение DС используемого сцепного устройства.**

 **Подкатная тележка с шарнирной сцепкой:**

 **Это расчетное требуемое значение D должно быть ниже, чем сертифицированное рабочее значение DС используемого сцепного устройства. В случае шарнирной сцепной тяги требование в отношении значения V отсутствует.**

**3.4 Состав 4:**

**Описание: Грузовой автомобиль с жесткой рамой + прицеп с центрально расположенной осью + прицеп с центрально расположенной осью**

**Массы [тонны]:**

**M1 = общая нагрузка на ось грузового автомобиля с жесткой рамой в составе**

**M2 = общая нагрузка на ось первого прицепа с центрально расположенной осью в составе**

**M2 = общая нагрузка на ось второго прицепа с центрально расположенной осью в составе**

**M4 = M2 + M3**

**M5 = M1 + M2**

**Общая масса состава = M1 + M2 + M3**

**Размеры:**

**L1 = расстояние от проушины до центра моста первого прицепа с центрально расположенной осью [м]**

**L2 = расстояние от проушины до центра моста второго прицепа с центрально расположенной осью [м]**

**X1 = длина погрузочной поверхности первого прицепа с центрально расположенной осью [м]**

**X2 = длина погрузочной поверхности второго прицепа с центрально расположенной осью [м]**

**T1 = расстояние от центра моста до точки сцепления сцепного устройства вилочного типа в задней части первого прицепа с центрально расположенной осью [м]**

**а = 2,4 [м/с2] для полуприцепа со стальной подвеской; 1,8 [м/с2] для полуприцепа с пневматической подвеской**

**Требование в отношении характеристик сцепления:**

**Сцепные устройства вилочного типа:** $D=0,9g\frac{M\_{1}\*M\_{4}}{M\_{1}+M\_{4}}$

**V= V1**

$V\_{2}=a\frac{X\_{2}^{2}}{L\_{2}^{2}}M\_{3}$

$V\_{1}=\sqrt{\left(a\frac{X\_{1}^{2}}{L\_{1}^{2}}M\_{2}\right)^{2}+\left(\frac{T\_{1}^{2}}{L\_{1}^{2}}V\_{2}\right)^{2}}$

**Примечание:  (если данное значение меньше 1,0, то оно должно приниматься за 1,0).**

**3.5 Состав 5:**

**Описание: Тягач + соединительный прицеп\* + полуприцеп**

**Массы [тонны]:**

**M1 = общая нагрузка на ось тягача в составе (включая опорное усилие, создаваемое соединительным прицепом)**

**M2 = опорное усилие на шкворень соединительного прицепа**

**M3 = M2 + общая нагрузка на ось соединительного прицепа и полуприцепа в составе**

**M4 = общая нагрузка на ось соединительного прицепа и полуприцепа в составе**

**Общая масса состава = M1 + M4**

**Требование в отношении характеристик сцепления:**

**Опорно-сцепное устройство:** $ D=0,5g\frac{M\_{3}\left(M\_{1}+0,08M\_{3}\right)}{M\_{1}+M\_{3}-M\_{2}}$

**\* Соединительный прицеп представляет собой полуприцеп, оборудованный сзади опорно-сцепным устройством для буксирования второго полуприцепа.**

 II. Обоснование

1. Правила № 55 содержат положения, касающиеся официального утверждения типа для конкретного уровня рабочих характеристик сцепных устройств и состава. Официальное утверждение может предоставляться при отсутствии какой-либо информации об условиях эксплуатации сцепного устройства. Однако регулирующие органы пришли к выводу, что сертифицированные рабочие значения не обеспечивают достаточной уверенности в надежности сцепного устройства и состава. Необходима возможность контролировать степень допустимой нагрузки на сцепное устройство по сравнению с сертифицированными значениями.

2. Таким образом, в нынешней редакции Правил № 55 рассматриваются варианты применения сцепных устройств в традиционных составах транспортных средств, т.е. грузовой автомобиль с жесткой рамой + полный прицеп, грузовой автомобиль с жесткой рамой + прицеп с центрально расположенной осью или тягач + полуприцеп.

3. В существующих транспортных системах используются многочисленные варианты составов транспортных средств, не охваченные Правилами № 55, например грузовой автомобиль с жесткой рамой + подкатная тележка + полуприцеп. Ряд стран Европы применяет составы модульных транспортных средств. За пределами Европы во многих случаях используются составы, отличные от традиционных составов из двух транспортных средств. Применительно к этим «новым» составам в разных странах применяются различные подходы в отношении параметров сцепных устройств, т.е. уровень их безопасности неодинаков.

4. Для того чтобы у регулирующих органов была возможность обеспечивать единый уровень безопасности, в Правила необходимо включить больше вариантов применения. Нынешний вариант Правил охватывает традиционные варианты применения, включенные в технические требования к сертификации рабочих значений. Комплексное включение в текст Правил аналогичным образом «новых» вариантов применения может серьезно отразиться на его удобочитаемости и понятности. В этой связи в настоящем предложении все положения, касающиеся вариантов применения сцепных устройств, представлены в одном приложении. С одной стороны, это позволяет прояснить требования к рабочим характеристикам для любого варианта применения. С другой стороны, это значительно облегчает поиск требуемых значений применительно к различным вариантам применения. Предлагаемое новое приложение отличается структурной простотой, которая облегчит добавление любого дополнительного варианта в будущем.

5. Традиционные варианты, перенесенные в новое приложение, рассматриваются таким же образом, как это делалось до сих пор. Вновь добавленные варианты соответствуют приведенным в стандарте ISO18868:2013. Используемые формулы также соответствуют согласованным формулам в этом стандарте. В свою очередь стандарт ИСО основан на австралийских правилах, используемых с середины восьмидесятых годов. Перед введением этих правил Австралия реализовала обширную программу измерений. Комитет экспертов ИСО занимается стандартом ISO18868:2013 с 2001 года. Поэтому можно заключить, что приведенные в нем формулы были тщательно изучены. В последние годы многочисленные измерения сил сцепления в различных составах транспортных средств были проведены в Швеции. Результаты этих измерений были сопоставлены с расчетом параметров на основе стандарта ISO18868:2013. Все максимальные значения силы, отмеченные в ходе этих измерений, оказались ниже параметров, рассчитанных с использованием предлагаемых формул.

6. Исходя из этого, мы считаем настоящее предложение хорошо обоснованным.

7. В целях обеспечения ясности было добавлено определение подкатной тележки. Такая тележка может иметь жесткую или шарнирную сцепку. Это обусловливает необходимость в различных требованиях к сцепным устройствам, соединяющим подкатную тележку с тягачом, поскольку в случае жесткой сцепки сцепное устройство должно будет выдерживать вертикальные динамические силы, создаваемые тележкой. В случае подкатной тележки с шарнирной сцепкой этого не происходит. Таким образом, для тележки с жесткой сцепкой сертифицированные рабочие значения DС и V должны сопоставляться с расчетными требованиями. В случае подкатной тележки с шарнирной сцепкой вертикальные динамические силы, действующие на сцепное устройство вилочного типа, отсутствуют или незначительны. Поэтому для таких тележек сертифицированные рабочие значения D должны сравниваться с расчетными требованиями применительно к продольно действующей силе.

8. Отмечается, что на рынках некоторых стран (например, Австралии) используется термин «тележка-преобразователь». Под этим подразумевается, что полуприцеп посредством тележки преобразуется в полный прицеп. Это касается тех случаев, когда используется подкатная тележка с шарнирной сцепкой. В случае подкатной тележки с жесткой сцепкой этого не происходит. В последнем случае использование сцепного устройства вилочного типа без сертифицированного рабочего значения V не допускается. Для того чтобы оговорить это условие предельно ясно, надлежащее положение было добавлено в приложение 8, в котором предусмотрены соответствующие подходы в отношении подкатных тележек с шарнирной и жесткой сцепкой. Таким образом обеспечивается бóльшая ясность по сравнению с некоторыми «местными» правилами. Следует отметить, что на рынках некоторых стран сцепные устройства без сертифицированных значений V не устанавливаются. В этих странах риск использования менее качественных сцепных устройств вилочного типа ниже.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту
на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)
2. ~~Массы T и R, а также технически допустимая максимальная масса могут превышать допустимую максимальную массу, предписанную национальным законодательством.~~ [↑](#footnote-ref-2)
3. ~~См. определения, приведенные в Правилах № 13, прилагаемых к Соглашению 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний. Данное определение содержится также в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР. 3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2).~~ [↑](#footnote-ref-3)
4. **Массы T и R, а также технически допустимая максимальная масса могут превышать допустимую максимальную массу, предписанную национальным законодательством.** [↑](#footnote-ref-4)
5. **См. определения, приведенные в Правилах № 13, прилагаемых к Соглашению 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний. Данное определение содержится также в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР. 3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4).** [↑](#footnote-ref-5)