



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

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

Семьдесят шестая сессия

Женева, 17–21 февраля 2014 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Правила № 55 (механические сцепные устройства)

**Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 01
к Правилам № 55 (механические сцепные устройства)**

**Представлено председателем неофициальной рабочей группы
по Правилам № 55***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен неофициальной группой экспертов по Правилам № 55 для внесения поправок относительно требований, касающихся подвижных сцепных устройств, расширенной области применения систем дистанционного управления сцепными устройствами, аналогичными моделям C50-X и G50-X, возможного увеличения характеристических значений стандартных сцепных устройств и включения новых требований к монтажу сцепных устройств. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, 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 2.6.3 изменить следующим образом:

"2.6.3	Класс С	Шарнирные соединительные фланцы цепных устройств со шкворнем диаметром 50 мм, а также с захватом и автоматически закрывающимся и блокирующимся стопорным штифтом на тягаче для соединения с прицепом при помощи проушины цепной тяги: см. пункт 3 приложения 5".
---------------	----------------	--

Пункт 2.6.3.1 изменить следующим образом:

"2.6.3.1	Класс С50-1–С50-7	Стандартные шарнирные соединительные фланцы цепных устройств со шкворнем диаметром 50 мм".
----------	-------------------	---

Пункт 2.6.3.2 изменить следующим образом:

"2.6.3.2	Класс С50-Х	Нестандартные шарнирные соединительные фланцы цепных устройств со шкворнем диаметром 50 мм".
----------	-------------	---

Приложение 5

Включить новый пункт 1.4 следующего содержания:

"1.4	Подвижные цепные устройства (цепные устройства, которые можно перемещать, не снимая, под кузов транспортного средства, когда они не используются)
-------------	--

Конструкция передвижного цепного устройства должна позволять перемещать его механическим образом в положение, предназначенное для эксплуатации. При ручном перемещении прилагаемая сила не должна превышать 20 даН. Такое перемещение должно ограничиваться механическими стопорами".

Пункты 1.4–1.5, изменить нумерацию на 1.7–1.8.

Исключить пункт 3.7.5.

Пункт 12.1 изменить следующим образом:

"12.1	Использование дистанционных индикаторов и устройств дистанционного управления допускается только в автоматических соединительных фланцах и автоматических опорно-цепных устройствах автоматических цепных устройствах классов С50 Х и G50 Х ".
-------	--

Заголовок к таблице 3 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристические значения для стандартных фланцевых шаровых наконечников".

Пояснение к таблице 3, исключить слово "максимальное(ая)".

Заголовок к таблице 5 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристические значения для стандартных соединительных фланцев сцепной тяги".

Пояснение к таблице 5, исключить слово "максимальное(ая)".

Заголовок к таблице 7 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристические значения параметров для стандартных проушин сцепных тяг".

Заголовок к таблице 9 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристические значения для тороидальных проушин сцепных тяг класса L".

Заголовок к таблице 13 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристические значения сцепных устройств крючкового типа класса K".

Приложение 6

Пункт 3.5.3, вместо "0,25" читать "0,6".

Пункт 3.5.3 изменить следующим образом:

"...затвор не должен открываться ~~и не должен быть поврежден~~. **Затвор/блокирующее приспособление после проведения испытания должно находиться в рабочем состоянии**".

Пункт 3.6.1 изменить следующим образом:

"... Допустимые напряжения в случае расчетов должны соответствовать предписаниям пункта **3.6.4 ISO 7641/1:2012**.

...

Допустимые напряжения, определяемые на основе номинальных масс, передаваемых на прицепы, общая масса С которых превышает 3,5 тонны, должны соответствовать предписаниям пункта 3.6.4 стандарта ISO 7641/1:**2012**".

Пункт 3.6.2, пункт 3.6.3 изменить следующим образом:

"... Допустимые напряжения в случае расчетов должны соответствовать предписаниям пункта **3.6.4 ISO 7641/1:2012**".

II. Обоснование

1. В соответствии с настоящим предложением (хотя устройство класса С определяется как шарнирное сцепное устройство) устройство класса Т более необязательно имеет конструкцию шарнирного типа. Фактически, у большинства официально утвержденных сцепных устройств класса Т отсутствует как сцепной зажим, так и сцепной шкворень. Этот вопрос нуждается в уточнении.

2. Кроме того, такие сцепные устройства изготавливаются и испытываются с учетом того, что свободный ход у них меньше, чем у других сцепных устройств. Класс Т предусмотрен для сцепных устройств, при использовании которых прицеп и тягач при повседневной эксплуатации не расцепляются, поэтому устройство для перемещения сцепного крюка под штифт не является обязательным для обеспечения быстрой и безопасной сцепки, так как соединение будет осуществляться изготовителем либо в ремонтной мастерской.
3. В настоящее время разрабатывается все большее число новых видов сцепных устройств (особенно шаровые сцепные устройства, которые можно перемещать, складывать или сгибать и т.д.) в соответствии с эстетическими требованиями. Во избежание дорожно-транспортных происшествий с участием подсоединенного прицепа необходимо указать минимальные требования к механизму таких шаровых сцепных устройств.
4. Дистанционные индикаторы помогают водителю обеспечивать безопасное использование сцепных устройств. Использование сцепных устройств с дистанционными индикаторами и дистанционным управлением является гораздо более безопасным и рациональным, в частности когда дистанционные индикаторы интегрированы в приборную панель. В нынешнем варианте Правил использование функций обеспечения безопасности с помощью дистанционного управления и дистанционных индикаторов допускается только в случае единственного из классов сцепных устройств, т.е. класса C50-X. Оно не допускается на сцепных устройствах классов C50-1 – C50-7, G50-X, S (автоматические сцепные устройства со шкворнем и с болтами, кроме 50-миллиметровых устройств), а также на обычных автоматических опорно-сцепных устройствах со шкворнем диаметром 90 мм. Цель настоящего предложения состоит в исправлении данной ситуации.
5. Иногда по коммерческим соображениям сцепные устройства проходят испытание и утверждение с использованием более высоких характеристических значений по сравнению со значениями, указанными в Правилах для стандартных сцепных устройств конкретного класса. Если каждый из элементов сцепного устройства соответствует минимальному требованию, то гарантируется безопасность устройства в целом. Любое устройство, проходящее испытание с использованием более высоких характеристических значений, по-прежнему удовлетворяет всем требованиям, предъявляемым к стандартному устройству, но при этом безопасность сцепного устройства всего состава выше. Нет никакого смысла отказываться от описания таких сцепных устройств и переводить их в класс S.
6. Фактическое статическое значение (0,25 x D) получено при практической эксплуатации стандартных соединительных фланцев, когда, как показало предыдущее исследование, силы, направленные в сторону открытия, обусловлены трением шкворня и проушины сцепной тяги. По нашему мнению, такая ссылка является неверной. Крючкообразные сцепные устройства представляют собой иной случай.

Проушина сцепной тяги стимулирует прямую силовую нагрузку на завор/блокирующее приспособление.

Опыт эксплуатации крючкообразных сцепных устройств свидетельствует о наличии практически более высокого показателя силовой нагрузки в направлении открытия непосредственно со стороны проушины (класс L) в дорожных условиях.

Обновленное значение позаимствовано из международных правил в сфере сельского хозяйства, касающихся аналогичных сцепных устройств и крепежных приспособлений.

Оно также фигурирует в национальных правилах Германии. В этом случае оно получено в рамках исследовательских проектов с учетом обширного опыта предоставления национальных официальных утверждений в этой стране.

7. В новом издании ISO7641/1 вообще не предусмотрены какие-либо изменения в требованиях к сцепным ттягам, как указано в пунктах 3.6.1–3.6.3 приложения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 55 ООН.

В новом издании стандарта ISO 764/1 учтена терминология ЕЭК ООН и содержатся дополнительные уточнения. В нем также предусмотрен критерий принятия решения, если динамическое испытание сцепного устройства является обязательным. Измененная ссылка на данный стандарт позволит достичь прогресса в обеспечении безопасности дорожного движения, экономической эффективности и согласования методов работы технических служб.
