



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 восьмая сессия

Женева, 16–19 сентября 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 в порядке внесения поправок в требования, касающиеся подвижных сцепных устройств, расширенной области применения систем дистанционного управления сцепными устройствами (например, C50-X и G50-X), возможного улучшения характеристик 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

Пункты 1.4–1.7 (*прежние*), изменить нумерацию на 1.5–1.8.

Включить новый пункт 1.4 следующего содержания:

"1.4 Передвижные цепные устройства (цепные устройства, которые можно передвигать, не снимая, под кузов транспортного средства, когда они не используются)

Конструкция передвижного цепного устройства должна позволять передвигать его механическим образом в рабочее положение. При ручном передвижении прилагаемая сила не должна превышать 20 даН. Такое передвижение должно ограничиваться механическими стопорами".

Исключить пункт 3.7.5.

Включить новый пункт 3.6 следующего содержания:

"3.6 Устройства открытия".

Изменить нумерацию прежнего пункта 3.6 на 3.6.1.

Включить новый пункт 3.6.2 следующего содержания:

"3.6.2 Дистанционное управление

В случае устройств с дистанционным управлением применяются положения пункта 12.3.6 приложения 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 устрой-

~~ствах автоматических сцепных устройствах классов C50 X и G50 X".~~

Заголовок к таблице 3 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристики стандартных фланцевых шаровых наконечников".

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

Заголовок к таблице 5 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристики стандартных соединительных фланцев сцепной тяги".

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

Заголовок к таблице 7 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристики стандартных проушин сцепных тяг".

Заголовок к таблице 9 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристики тороидальных проушин сцепных тяг класса L".

Заголовок к таблице 13 изменить следующим образом:

"**Минимальные** характеристики 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 должен/должно находиться в рабочем состоянии**".

II. Обоснование

1. Хотя устройство класса C определяется как шарнирное сцепное устройство, все же устройство класса T необязательно имеет конструкцию шарнирного типа. У большинства официально утвержденных сцепных устройств класса T 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.
3. Класс T предусмотрен для сцепных устройств, в случае которых прицеп и тягач при повседневной эксплуатации не расцепляются, поэтому устройство для передвижения сцепного крюка под штифт не является обязательным для обеспечения быстрой и безопасной сцепки. Соединение следует осуществлять на заводе-изготовителе либо в ремонтной мастерской.
4. В настоящее время разрабатывается все большее число новых видов сцепных устройств (особенно шаровые сцепные устройства, которые можно

передвигать, складывать или сгибать и т.д.) в соответствии с эстетическими требованиями. Во избежание дорожно-транспортных происшествий в случае подсоединенного прицепа необходимо указать минимальные требования к механизму таких шаровых сцепных устройств.

5. 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 выведены на 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.

6. Нынешняя формулировка пункта 3.7.5 приложения 5 является неясной. Содержание этого пункта уточняется, и нумерация изменяется на пункт 3.6 в пересмотренном приложении 5.

7. Иногда по коммерческим соображениям сцепные устройства подвергаются испытанию и официально утверждаются на основе более высоких характеристик по сравнению с характеристиками, 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, подвергнутое испытанию на основе более высоких характеристик, 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.

8. Фактическое статическое значение $(0,25 \times D)$ основано на результатах прежнего исследования стандартных соединительных фланцев, когда 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.

9. Проушина сцепной тяги создает прямую силовую нагрузку на затвор/блокирующее приспособление.

10. Весь 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.

11. Обновленное значение взято из международных правил в сфере сельского хозяйства, регламентирующих аналогичные сцепные устройства и крепежные приспособления.

12. Оно также фигурирует в национальных правилах Германии и основано на результатах исследовательских проектов с учетом опыта предоставления национальных официальных утверждений в этой стране.