



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***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами неофициальной рабочей группы по Правилам № 55. В нем представлены поправки, касающиеся аварийных сцепных устройств и точек их крепления. Изменения к существующему 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 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.

GE.16-11599 (R) 190716 200716



* 1 6 1 1 5 9 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

Пункт 2.16 изменить следующим образом:

«2.16 "Аварийное сцепное устройство" означает цепь, проволочный канат или иной элемент, прикрепленный к сцепной головке класса В, определенной в пункте 2.6.2 сцепному устройству, и способный в случае расцепления основного сцепного устройства обеспечить соединение прицепа с буксирующим транспортным средством и некоторое остаточное управление прицепом».

Пункт 4.8 (прежний), изменить нумерацию на пункт 4.10.

Включить новый пункт 4.8 следующего содержания:

«4.8 Тяговые кронштейны/тяговые брусья, предназначенные для буксирования прицепов массой до 3,5 т, должны иметь точки крепления либо аварийных сцепных устройств, либо приспособлений, позволяющих автоматически направлять и/или останавливать прицеп в случае расцепления основного сцепного устройства.

В качестве альтернативы точки крепления могут находиться на элементе сцепного устройства, установленном на тяговом кронштейне/тяговом бруссе.

Инструкции по монтажу и эксплуатации, указанные в пункте 4.6, должны включать всю информацию в отношении правильного использования этих точек крепления.

4.8.1 Точки крепления аварийного сцепного устройства и/или подстраховочного троса располагаются таким образом, чтобы в процессе эксплуатации аварийное сцепное устройство или подстраховочный трос не ограничивали обычного угла отклонения сцепного устройства и не препятствовали нормальному функционированию системы инерционного торможения. Если предусмотрена лишь одна точка крепления, то она должна быть расположена в пределах 100 мм от вертикальной плоскости, проходящей через центр сочленения сцепного устройства. Если на практике это обеспечить невозможно, то должны быть предусмотрены две точки крепления – по одной с обеих сторон от вертикальной геометрической оси, – которые находились бы на равном расстоянии (максимум 250 мм) от этой оси. Точка(и) крепления должна(ы) находиться сзади как можно дальше и как можно выше.

4.8.2 Вышеназванные точки крепления должны соответствовать требованию, определенному в пункте 3.1.8 приложения 6».

Включить новый пункт 4.9 следующего содержания:

«4.9 Сцепные головки/проушины сцепной тяги, предназначенные для установки на прицепах категории O₁, не оснащенных тормозами, должны быть оснащены аварийным сцепным устройством или по крайней мере точкой(ами) крепления для подсоединения аварийного(ых) сцепного(ых) устройства (устройств).

- 4.9.1** Расположение точки (точек) крепления должно быть таковым, чтобы аварийное(ые) сцепное(ые) устройство(а), когда оно(и) используется(ются), не ограничивало(и) угол нормального отклонения сцепного устройства.
- 4.9.2** Вышеназванная(ые) точка(и) крепления должна(ы) соответствовать требованию, определенному в пункте 3.2.4 приложения 6».

Приложение 5

Пункты 1.6 и 1.6.1 исключить.

Пункты 1.7 и 1.8 (прежние), изменить нумерацию на 1.6 и 1.7.

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

- «2.1 Сцепные головки класса B50 должны разрабатываться таким образом, чтобы они могли безопасно использоваться вместе с шаровыми наконечниками, описанными в пункте 1 настоящего приложения, и, следовательно, имели предписанные характеристики.

~~Сцепные головки, рассчитанные на тяговое усилие до 800 кг и предназначенные для установки на прицепах категории O₁, не оснащенных тормозами, должны быть оснащены аварийным сцепным устройством или по крайней мере точкой (точками) крепления для подсоединения аварийного сцепного устройства (аварийных сцепных устройств). Расположение точки (точек) крепления должно быть таковым, чтобы аварийное сцепное устройство (аварийные сцепные устройства), когда таковое используется (таковые используются), не ограничивало (не ограничивали) угол нормального отклонения сцепного устройства.~~

Сцепные головки должны разрабатываться таким образом, чтобы обеспечивалась безопасная сцепка даже с учетом износа сцепных устройств».

Приложение 6

Пункт 3.1.8 изменить следующим образом:

- «3.1.8 Точки крепления аварийных сцепных устройств, упомянутые в пункте ~~1.5~~ **4.8 приложения 5**, должны выдерживать воздействие горизонтальной статической силы, эквивалентной 2D (максимум 15 кН). В том случае, если предусмотрена отдельная точка крепления для подстраховочного троса, она должна выдерживать воздействие горизонтальной статической силы, эквивалентной D».

Пункт 3.2.4 изменить следующим образом:

- 3.2.4 Точки крепления аварийного(ых) сцепного(ых) устройства (устройств), упомянутые в пункте ~~2.1~~ **4.9 приложения 5**, должны выдерживать воздействие статической силы, эквивалентной 2D (максимум 15 кН).

II. Обоснование

1. Требования, определенные в пунктах 1.6 и 1.6.1 приложения 5 и пункте 2.1 приложения 5, были полностью или частично перенесены в пункт 4, касающийся общих требований. Это позволяет запрашивать установку аварийных сцепных устройств и/или подстраховочного троса на прицепах категории O₁, не оснащенных тормозами, и прицепах с инерционным тормозом массой до 3,5 т, оснащенных не только сцепными головками класса В, но и проушинами сцепной тяги класса S (38 мм, 40 мм и другие).

2. Некоторые производители могут предоставлять как тяговые кронштейны, так и устанавливаемые на них элементы. В этом исключительном случае точки крепления могут являться неотъемлемой частью такого элемента.
