



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

##### **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)**

##### **Семьдесят пятая сессия**

Женева, 17–19 сентября 2013 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 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 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, ECE/TRANS/2010/8, 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:

<b>"2.6.3</b>	<b>Класс С</b>	<b>Шарнирные соединительные фланцы</b> 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:

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

Пункт 2.6.3.2 изменить следующим образом:

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

Включить новый пункт 6.4 следующего содержания:

<b>"6.4</b>	<b>При монтаже цепных устройств классов В, D, Е, Н, L и S на прицепах для расчета значения D максимальная масса Т тягача принимается за 32 тонны. Если значение D сцепного устройства недостаточно для T = 32 т, то соответствующее ограничение массы Т тягача или массы состава транспортных средств должно быть указано в свидетельстве об официальном утверждении типа прицепа".</b>
-------------	---

Приложение 5

Включить новый пункт 1.4 следующего содержания:

<b>"1.4</b>	<b>Подвижные сцепные устройства (сцепные устройства, которые можно перемещать, не снимая, под кузов транспортного средства, когда они не используются)</b>  <b>Конструкция передвижного сцепного 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".</b>
-------------	---

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

Пункт 12.1 изменить следующим образом:

<b>"12.1</b>	<b>Использование дистанционных индикаторов и устройств дистанционного управления допускается только в автоматических соединительных фланцах и автоматических опорно-сцепных устройствах <del>автоматических сцепных устройствах классов С50-Х и G50-Х</del></b> ".
--------------	--

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, вместо "7641/1:1983" читать "**7641/1:2012**" (дважды).

Пункт 3.6.2, вместо "7641/1:1983" читать "**7641/1:2012**".

Пункт 3.6.3, вместо "7641/1:1983" читать "**7641/1:2012**".

## II. Обоснование

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

2. Кроме того, поскольку создание сцепных устройств без свободного хода, но со сцепными шкворнями сопряжено с определенными трудностями, такие сцепные устройства изготавливаются и испытываются с учетом того, что свободный ход у них меньше, чем у других сцепных устройств.

3. 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 обяза-

тельным для обеспечения быстрой и безопасной сцепки, так как соединение будет осуществляться изготовителем либо в ремонтной мастерской.

4. Указание на общее значение "32 т" отсутствует. Приложение 7 к настоящим Правилам воспроизведено из стандарта 94/30/ЕС. Первый пункт этого приложения "Общие требования..." (94/20/ЕС) был опущен, и только один пункт был перенесен в Правила № 55 ООН. В различных частях текста Правил № 55 ООН изложена большая часть общих требований, но не требование относительно массы тягача/грузового транспортного средства, которое должно быть принято во внимание.

5. Такое детальное требование необходимо для официального утверждения транспортных средств в отношении их оснащения, а также для базовых расчетов значения D. Этот новый пункт строго соответствует положениям приложения 7 главы 1 стандарта 94/20/ЕС.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. Проушина сцепной тяги стимулирует прямую силовую нагрузку на за-  
твор/блокирующее приспособление.
  11. Опыт эксплуатации крючкообразных сцепных устройств свидетельствует  
о наличии практически более высокого показателя силовой нагрузки в направ-  
лении открытия непосредственно со стороны проушины (класс L) в дорожных  
условиях.
  12. Обновленное значение позаимствовано из международных правил в сфе-  
ре сельского хозяйства, касающихся аналогичных сцепных устройств и кре-  
пежных приспособлений.
  13. Оно также фигурирует в национальных правилах Германии. В этом слу-  
чае оно получено в рамках исследовательских проектов с учетом обширного  
опыта предоставления национальных официальных утверждений в этой стране.
  14. 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 являет-  
ся обязательным. Измененная ссылка на данный стандарт позволит достичь  
прогресса в обеспечении безопасности дорожного движения, экономической  
эффективности и согласования методов работы технических служб.
-