



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования
правил в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности****Сто двадцать седьмая сессия**

Женева, 15–19 апреля 2024 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**Правила № 147 ООН (механические сцепные устройства
для сельскохозяйственных транспортных средств)****Предложение по дополнению 1 к первоначальной
серии поправок к Правилам № 147 ООН
(механические сцепные устройства для
сельскохозяйственных транспортных средств)****Представлено экспертом от Соединенного Королевства
Великобритании и Северной Ирландии***

Воспроизведенный ниже текст был представлен экспертом от Соединенного Королевства для внесения поправок в Правила № 147 ООН. Цель настоящей поправки состоит в том, чтобы исключить возможность применения органами по официальному утверждению типа различающихся технических требований в тех случаях, когда для испытаний на официальное утверждение типа представляются механические сцепные устройства для сельскохозяйственных транспортных средств, максимальная скорость которых превышает 60 км/ч. Поправка будет способствовать приведению установленных требований в соответствие с выдаваемыми Европейским союзом официальными утверждениями, которые признаны технически правильными по конструкции и безопасности в контексте использования на всех скоростях. Эта цель достигается путем исключения из приложения 6 положения, предусматривающего различающиеся технические требования к механическим сцепным устройствам, предназначенным для использования на сельскохозяйственных тракторах, максимальная скорость движения которых превышает 60 км/ч. Изменения к нынешнему тексту Правил ООН выделены зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 1.1 приложения 6 изменить следующим образом:

«1.1 Образцы сцепных устройств испытывают на прочность и работоспособность. Прочность сцепных устройств проверяют при помощи динамического испытания. Прочность механической сцепки определяют на испытательном стенде путем изменения силы тяги. В том случае, если конструкция механического сцепного устройства (например, чрезмерный люфт тягового крюка) не позволяет проводить испытание с переменной испытательной нагрузкой, испытательную нагрузку можно прилагать по возрастающей в направлении увеличения тяги или давления в зависимости от того, какая величина больше. В некоторых случаях могут потребоваться дополнительные статические испытания. Вместо проведения динамического испытания механические сцепные устройства классов i, q и r, предназначенные для установки на сельскохозяйственных транспортных средствах с максимальной расчетной скоростью не более 40 км/ч, могут подвергаться испытаниям в соответствии с пунктом 3.3.3.2 настоящего приложения (статическое испытание). ~~Механические сцепные устройства всех классов, предназначенные для установки на сельскохозяйственных транспортных средствах, максимальная расчетная скорость которых превышает 60 км/ч, подвергают испытанию в соответствии с приложением 6 к Правилам № 55 с внесенными в них поправками серии 01.~~ Кроме того, орган по официальному утверждению типа или техническая служба может отказаться от проведения динамического или статического испытания, если простота конструкции элемента допускает аналитическую проверку; это касается сцепных устройств классов d, e, f, i, j и класса s, аналогичного этим классам сцепных устройств. Аналитические проверки могут проводиться также для определения наименее благоприятных условий. Во всех случаях качество результатов, получаемых при аналитических проверках, должно быть таким же, как и в случае динамических или статических испытаний. В случае сомнений преимущественную силу имеют результаты физических испытаний».

II. Обоснование

1. Правила № 147 ООН вступили в силу 2 января 2019 года. Использование порога скорости в 60 км/ч может привести к несогласованному применению различающихся предписаний органами по официальному утверждению типа при официальном утверждении сцепных устройств, предназначенных для тракторов T1b, максимальная скорость которых превышает 60 км/ч.

2. Нынешний текст пункта 1.1 приложения 6 к Правилам № 147 ООН требует проведения испытаний сельскохозяйственных транспортных средств, максимальная расчетная скорость которых превышает 60 км/ч, в соответствии с приложением 6 к Правилам № 55 ООН с поправками серии 01. Большая часть этих сцепных устройств в Правилах № 55 ООН не указана и не описана. Поэтому органы по официальному утверждению типа должны классифицировать их в качестве класса S и подвергать их самым близким эквивалентным испытаниям. Это означает, что к сцепным устройствам, представленным на рынке, могут предъявляться иные требования.

3. В ходе некоторых испытаний, предусмотренных Правилами № 55 ООН с поправками серии 01, требуется приложение при испытании асинхронных или знакопеременных усилий либо как одних, так и других усилий. В ходе испытаний, предусмотренных Правилами № 147 ООН, используются синхронные усилия или усилия по возрастающей в направлении увеличения тяги. Большинство типов сцепных устройств, предусмотренных Правилами № 147 ООН, не подлежат испытаниям по методу, указанному в Правилах № 55 ООН с поправками серии 01, из-за допустимой величины свободного хода, поэтому испытания весьма сложны.

4. Наглядным примером в этом отношении служит упомянутый в Правилах № 147 ООН класс g (автосцепной крюк). Характер конструкции проушины дышла обуславливает ее перемещение в ходе испытания. В пункте 1.1 приложения 6 к Правилам № 147 ООН отмечается следующее: «В том случае, если конструкция механического сцепного устройства (например, чрезмерный люфт тягового крюка) не позволяет проводить испытание с переменной испытательной нагрузкой, испытательную нагрузку можно прилагать по возрастающей в направлении увеличения тяги или давления в зависимости от того, какая величина больше». В Правилах № 55 ООН с поправками серии 01 такого положения не содержится, что делает практически нецелесообразным проведение испытаний типов сцепных крюков, указанных в Правилах № 147 ООН.

5. В Правилах № 147 ООН предусмотрены все требования к конструкции и испытаниям широкого спектра механических сцепных устройств, используемых на сельскохозяйственных транспортных средствах. В них также отражены требования к технической конструкции и испытаниям, содержащиеся в альтернативных правилах, например в приложении XXXIV к постановлению 2015/208 делегатов Европейской комиссии (ЕС). Эти правила ЕС применяются на всей территории Европейского союза для официального утверждения типа комплектного транспортного средства в контексте тракторов категории T1b и не предусматривают ограничения максимальной скорости до 60 км/ч.
