



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

**Шестьдесят вторая сессия**

Женева, 12–15 декабря 2017 года

Пункт 11 предварительной повестки дня

**Правила № 29 ООН (кабины грузовых  
транспортных средств)****Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 03  
к Правилам № 29 ООН (кабины грузовых  
транспортных средств)****Представлено экспертом от Германии\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Германии. Он содержит поправки к Правилам № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств). В его основу положен неофициальный документ GRSP-61-20, распространенный в ходе шестьдесят первой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61, пункт 55). Изменения к существующему тексту Правил ООН 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 работы 3.1) 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 7 изменить следующим образом:

### «7. Соответствие производства

Процедуры проверки соответствия производства должны соответствовать процедурам, изложенным в ~~добавлении 2~~ **приложении 1** к Соглашению (E/ECE/324 - E/ECE/TRANS/505/Rev.3), с учетом следующих требований:»

Приложение 3, добавление 1 изменить следующим образом:

### «Приложение 3 – Добавление 1

#### **Предписания, касающиеся крепления транспортных средств на испытательном стенде**

##### **1. Общие инструкции относительно крепления транспортных средств**

**1.1 Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений транспортного средства в ходе испытания. С этой целью должны быть включены ручной тормоз, одна из скоростей, а под передние колеса следует подложить клинья.**

##### **1.2 Крепежные цепи или тросы**

Каждая крепежная цепь или крепежный трос должны быть стальными и должны выдерживать растяжение не менее 10 тонн.

##### **1.3 Закрепление рамы**

Лонжероны рамы устанавливаются на деревянных опорах, **жестких композиционных блоках и/или металлических крепежных скобах** по всей их ширине и по длине, равной не менее 150 мм. Передняя часть опор не должна находиться ни перед задней оконечностью кабины, ни позади середины колесной базы. При наличии соответствующей просьбы изготовителя раму устанавливают в положении, соответствующем положению, в котором она находится при полной нагрузке.

##### **1.4 Продольное крепление**

Обратное движение рамы ограничивают при помощи цепей или тросов А, закрепленных в передней части рамы симметрично по отношению к ее продольной оси, причем расстояние между точками крепления должно быть не менее 600 мм. После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 25°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не более 10° по отношению к продольной оси транспортного средства. Цепи и тросы могут скрещиваться.

##### ~~1.4 Боковое крепление~~

~~Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов В, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси. Точки крепления на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м и не менее 3 м от передней части транспортного~~

~~средства. После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не менее 25° и не более 45° по отношению к продольной оси транспортного средства.~~

#### 1.6 Нагрузка на цепи или тросы и заднее крепление

Сначала цепь или трос С подвергают воздействию нагрузки, равной примерно 1 кН. Затем натягивают четыре цепи или троса А и В и прилагают к цепи или тросу С растягивающую нагрузку не менее 10 кН. Угол, образуемый этой цепью или тросом С с горизонтальной плоскостью, не должен превышать 15°. В точке D между рамой и грунтом должна быть приложена вертикальная удерживающая нагрузка не менее 500 Н.

#### 1.7 Эквивалентная установка

По просьбе изготовителя испытание может проводиться на кабине, установленной на специальной раме; однако должно быть доказано, что такая установка воспроизводит условия монтажа кабины на транспортном средстве.

### 2. Лобовой удар

**Испытание А проводят на кабине, установленной на транспортном средстве в соответствии с пунктом 1.**

#### 2.1 Боковое крепление

**Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов В, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси. Точки крепления на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м и не менее 3 м от передней части транспортного средства. После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не менее 25° и не более 45° по отношению к продольной оси транспортного средства (см. рис. 1 ниже).**

### 3. Испытание передних стоек на удар

#### 3.1 Кабина, установленная на транспортном средстве (см. рис. 1).

**Испытание В проводят на кабине, установленной на транспортном средстве в соответствии с пунктом 1.**

~~Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений транспортного средства в ходе испытания. С этой целью должны быть включены ручной тормоз, одна из скоростей, а под передние колеса следует подложить клинья.~~

#### 3.1.1 Боковое крепление

**Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов В, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси. Точки крепления на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м и не менее 3 м от передней части транспортного средства. После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол не менее 25° и не более 45° по отношению к продольной оси транспортного средства (см. рис. 1 ниже).**

- 3.2 Кабина, установленная на специальной раме  
Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений рамы в ходе испытания.
4. Прочность крыши
- 4.1 Кабина, установленная на транспортном средстве  
**Испытание С проводят на кабине, установленной на транспортном средстве в соответствии с пунктом 1.**  
~~Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений транспортного средства в ходе испытания. С этой целью должны быть включены ручной тормоз, одна из скоростей, а под передние колеса следует подложить клинья. Деформация различных элементов подвески (ресор, шин и т.д.) должна исключаться за счет установки жестких опор.~~
- 4.1.1 **Закрепление рамы**  
**Независимо от пункта 1.3 под обеими сторонами лонжеронов передней части рамы устанавливают дополнительную опору.**
- 4.1.2 **Боковое крепление**  
**Боковое движение ограничивают при помощи цепей или тросов E и F, прикрепленных к раме симметрично по отношению к ее продольной оси.**  
**Точки крепления цепей или тросов E на раме должны находиться на расстоянии не более 5 м и не менее 3 м от передней части транспортного средства.**  
**Точки крепления цепей или тросов F на раме должны находиться между центром передней оси и передней частью транспортного средства.**  
**После натяжения цепи или тросы должны составлять с горизонтальной плоскостью направленный вниз угол не более 20°, а их проекция на горизонтальную плоскость должна составлять угол  $90^{\circ} \pm 5^{\circ}$  по отношению к продольной оси транспортного средства (см. рис. 2 ниже).**
- 4.2 Кабина, установленная на специальной раме  
Необходимо принимать меры по предотвращению заметных перемещений рамы в ходе испытания.

Рис. 1  
 Испытание на лобовой удар и испытание передних стоек на удар  
 Кабина установлена на транспортном средстве

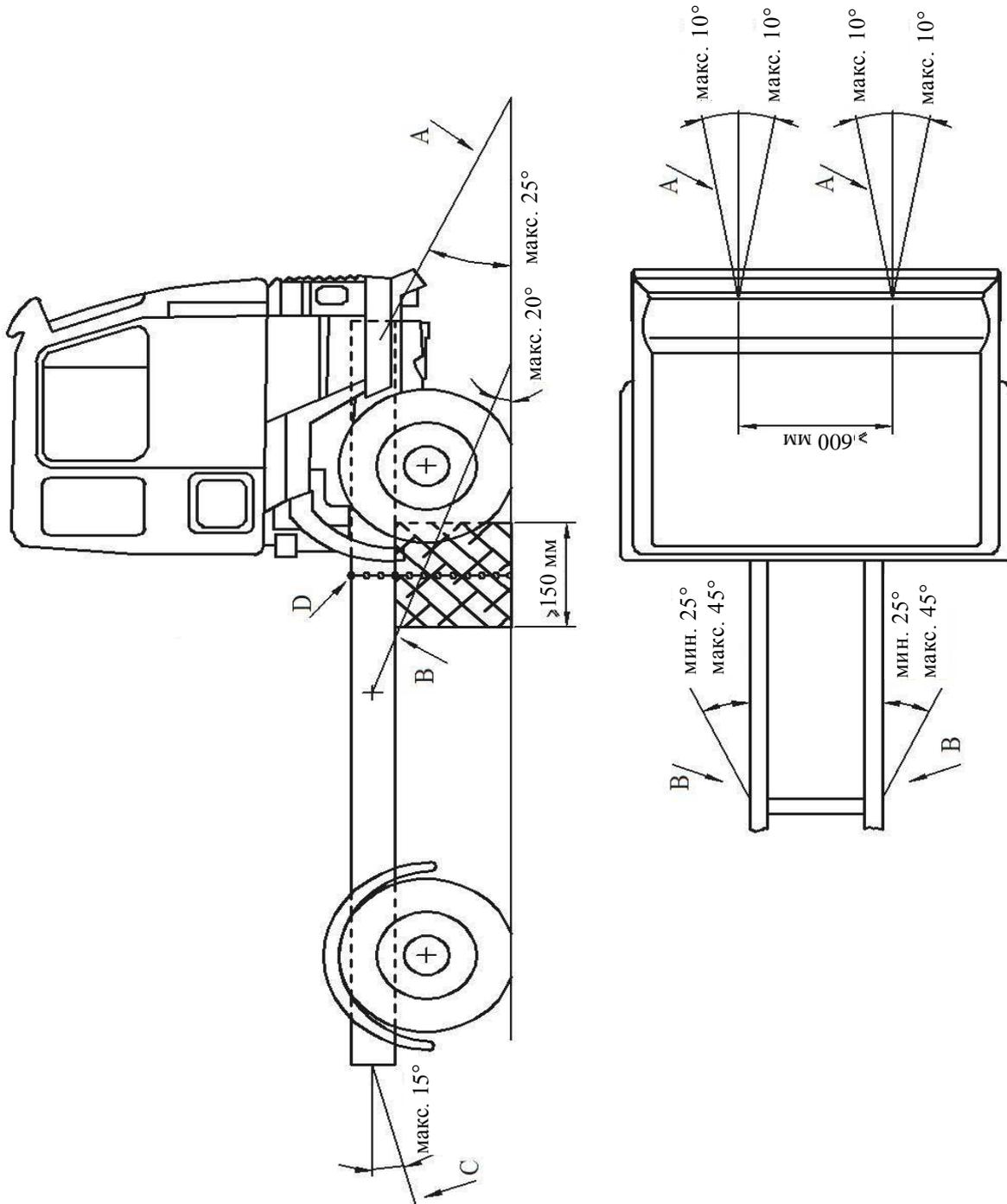
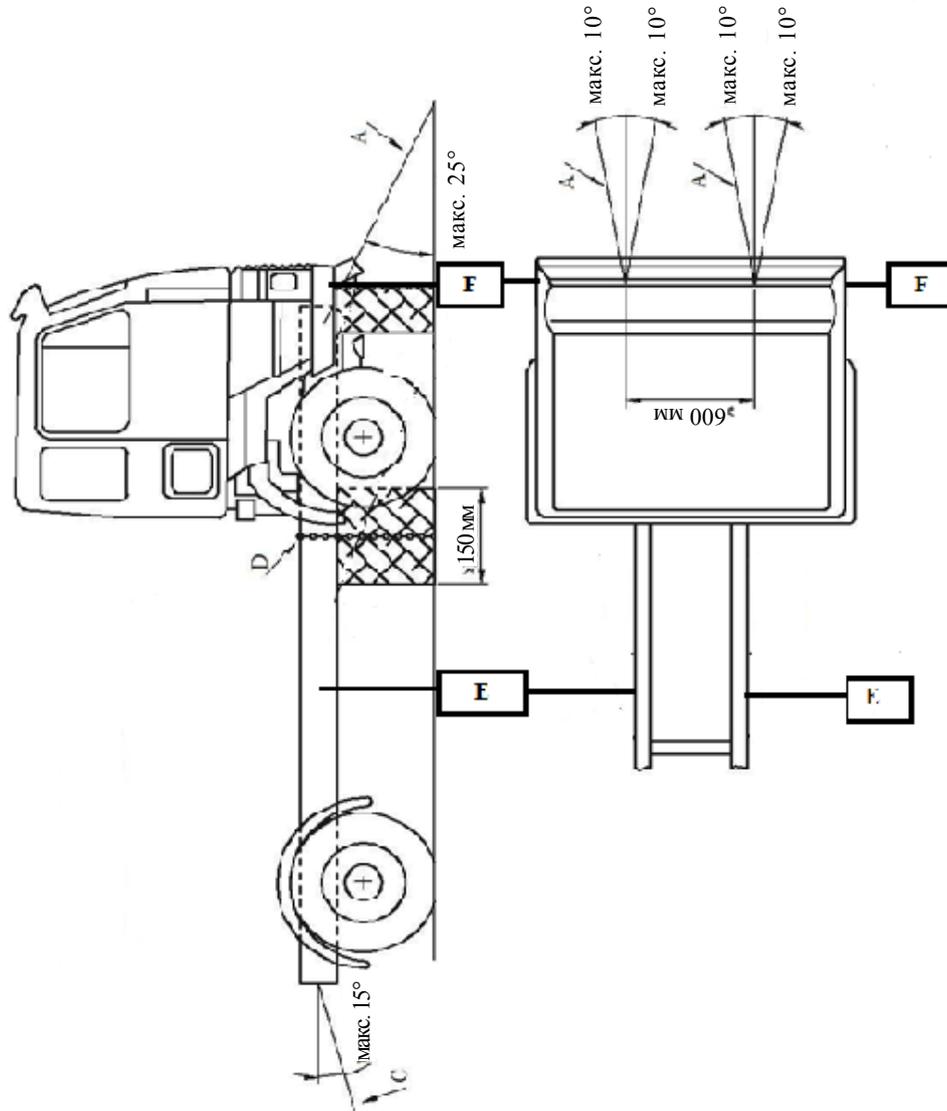


Рис. 2  
Испытание на прочность крыши  
Кабина установлена на транспортном средстве



## II. Обоснование

1. В настоящее время подробные технические требования относительно способов крепления на испытательном стенде кабины, установленной на транспортном средстве, предусмотрены в Правилах № 29 ООН только в контексте испытания А. Предлагаемые поправки позволят заполнить существующие лакуны и ввести необходимые технические требования и в контексте испытаний В и С для повышения воспроизводимости испытаний.
  2. Настоящее предложение дает также свободу выбора в плане использования жестких композиционных блоков и/или (регулируемых) металлических крепежных скоб вместо деревянных опор, показанных на рис. 1, для обеспечения более удобного крепления транспортного средства на испытательном стенде.
-