

СОГЛАШЕНИЕ

**О ПРИНЯТИИ ЕДИНООБРАЗНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ ДЛЯ КОЛЕСНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДМЕТОВ ОБОРУДОВАНИЯ И ЧАСТЕЙ, КОТОРЫЕ
МОГУТ БЫТЬ УСТАНОВЛЕНЫ И/ИЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА КОЛЕСНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, И ОБ УСЛОВИЯХ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ
ОФИЦИАЛЬНЫХ УТВЕРЖДЕНИЙ, ВЫДАВАЕМЫХ НА ОСНОВЕ ЭТИХ ПРЕДПИСАНИЙ***

(Пересмотр 2, включая поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

Добавление 78: Правила № 79

Пересмотр 1 - Поправка 1

Включает:

Дополнение 2 к первоначальному варианту Правил - Дата вступления в силу: 5 декабря 1994 года

Исправления к первоначальному варианту, указанные в уведомлении депозитария
С.Н.354.1995.TREATIES-73 от 13 ноября 1995 года

Поправки серии 01 - Дата вступления в силу: 14 августа 1995 года

**ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ МЕХАНИЗМОВ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Прежнее название Соглашения:

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года.

Пункт 1 следует читать:

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

- 1.1 Настоящие Правила применяются к механизмам рулевого управления транспортных средств категорий М*, N* и O*;
- 1.2 они не распространяются на механизмы рулевого управления с полностью пневматическим, полностью электрическим или полностью гидравлическим приводом, за исключением:
- 1.2.1 вспомогательного механизма рулевого управления (ВРУ) с полностью электрическим или полностью гидравлическим приводом на транспортных средствах категорий М и N;
- 1.2.2 механизма рулевого управления с полностью гидравлическим приводом на транспортных средствах категории O".

Пункт 2.5.3.4 следует читать:

- "2.5.3.4 Вспомогательный механизм рулевого управления (ВРУ) с приводом на колеса задней оси (осей) транспортных средств категорий М и N, дополняющий...".

Включить новый пункт 2.6 следующего содержания:

"2.6 Типы рулевых приводов

В зависимости от способа передачи рулевого усилия различают следующие типы рулевых приводов:

- 2.6.1 полностью механический рулевой привод – рулевой привод, в котором рулевое усилие целиком передается механическими средствами;
- 2.6.2 полностью гидравлический рулевой привод – рулевой привод, в той или иной части которого рулевое усилие передается только гидравлическими средствами;

* В соответствии со Сводной резолюцией (СР.3), TRANS/SC.1/WP.29/78/Amend.3.

- 2.6.3 полностью электрический рулевой привод – рулевой привод, в той или иной части которого рулевое усилие передается только электрическими средствами;
- 2.6.4 комбинированный рулевой привод – рулевой привод, в котором одна часть рулевого усилия передается одним из упомянутых выше средств, а другая часть – другим из упомянутых выше средств;
- 2.6.4.1 комбинированный механический рулевой привод – рулевой привод, в котором одна часть рулевого усилия передается полностью механическими средствами, а остальные части – следующими средствами:
- 2.6.4.1.1 гидравлическими – механическими-гидравлическими; или
- 2.6.4.1.2 электрическими – механическими-электрическими; или
- 2.6.4.1.3 пневматическими – механическими-пневматическими;
- в любом случае, когда механическая часть привода предназначена лишь для указания положения и слишком слаба для передачи совокупного рулевого усилия, эта система должна рассматриваться соответственно как полностью гидравлический, полностью электрический или полностью пневматический рулевой привод;
- 2.6.4.2 прочие комбинированные рулевые приводы – любое другое сочетание упомянутых выше рулевых приводов".

Пункт 4.2 следует читать:

"... первые две цифры которого (в настоящее время 01) указывают на серию поправок..."

Примечание 1/, относящееся к пункту 4.4.1, следует читать:

1/ "1 – Германия, ... 8 – Чешская Республика, ... 15 – (не присвоен), ... 22 – Российская Федерация, 23 – Греция, 24 – (не присвоен), 25 – Хорватия, 26 – Словения, 27 – Словакия, 28 – Беларусь, 29 – Эстония, 30–36 – (не присвоены) и 37 – Турция. Следующие порядковые номера..."

Пункт 5.1.1, в конце добавить текст следующего содержания:

"... Прицепы, оборудованные полностью гидравлическими рулевыми приводами, должны также соответствовать положениям приложения 5".

Пункт 5.1.4 следует читать:

"Для целей настоящих Правил предполагается, что управляемые колеса, органы управления рулевым механизмом и все механические части рулевого привода не предрасположены к выходу из строя, если они имеют надлежащие размеры, легко доступны для обслуживания и характеризуются показателями безопасности, по меньшей мере соответствующими показателям, которые предписаны для других основных компонентов транспортного средства (таких, как тормозная система). Если неисправность любой такой части может привести к потере управления транспортным средством, эта часть должна быть изготовлена из металла или из материала с эквивалентными свойствами и не должна подвергаться значительным деформациям при нормальных условиях работы системы рулевого управления".

Пункт 6.2.6.2, таблица, для транспортных средств категорий M₃ и N₃ включить в колонку "ИСПРАВНЫЙ МЕХАНИЗМ – Радиус поворота (m)" знак сноски ** (дважды), и под таблицей включить новую сноску ** следующего содержания (для транспортных средств категории N₃ эта сноска заменяет текст, который приведен в таблице):

"** или до упора, если радиус поворота в 12 м не обеспечивается;"

Приложение 2, в схемах знаков официального утверждения и в надписях под ними изменить номер официального утверждения "002439" на "012439" (3 раза) и вместо слов "Правил № 79 в их первоначальном варианте" и "Правил № 79 без поправок" следует читать: "Правил № 79 с внесенными в них поправками серии 01".

Приложение 4, пункт 2.2.1.1, следует читать:

"2.2.1.1 Испытание при движении по кругу

Транспортное средство должно двигаться по испытательному кругу с радиусом "R" (м) со скоростью "V" (км/ч) в зависимости от категории, к которой оно относится, и в соответствии со значениями, указанными в нижеприведенной таблице:

Категория транспортного средства	R	v ** ***
M ₁ , N ₁	100	80
M ₂ , N ₂	50	50
M ₃ , N ₃	50	45

Отказ в работе должен быть вызван при достижении указанной скорости. Испытание включает движение транспортного средства в направлении по часовой стрелке и в противоположном направлении.

** Если ВРУ блокируется при данной указанной скорости механическим способом, то испытательная скорость изменяется таким образом, чтобы соответствовать максимальной скорости, при которой срабатывает эта система. Под максимальной скоростью понимается скорость, при которой происходит блокировка ВРУ, минус 5 км/ч.

*** Если размерные параметры транспортного средства обуславливают риск его опрокидывания, изготовитель предоставляет технической службе данные, моделирующие поведение транспортного средства, с указанием более низкой максимальной безопасной скорости для проведения испытания. В этом случае скорость испытания выбирает техническая служба.

Включить новое приложение 5 следующего содержания:

"Приложение 5

**ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИЦЕПОВ С ПОЛНОСТЬЮ ГИДРАВЛИЧЕСКИМИ
РУЛЕВЫМИ ПРИВОДАМИ**

1. Общие положения

Транспортные средства необязательно оборудовать полностью гидравлическими рулевыми приводами. Однако, если какие-либо транспортные средства ими оборудованы, они должны отвечать положениям настоящего приложения.

2. Специальные положения

2.1 Эффективность гидравлических магистралей и гибких трубопроводов

2.1.1 Гидравлические магистрали полностью гидравлических приводов должны выдерживать давление, по меньшей мере равное четырехкратному максимальному нормальному рабочему давлению (Т), указанному изготовителем. Соединения гибких трубопроводов должны отвечать стандартам ИСО 1402:1984, 6605:1986 и 7751:1983.

2.2 В системах, зависящих от устройства энергопитания:

2.2.1 устройство энергопитания должно быть защищено от избыточного давления при помощи клапана, ограничивающего давление, который срабатывает при давлении Т.

2.3 Защита рулевого привода:

2.3.1 рулевой привод должен быть защищен от избыточного давления при помощи клапана, ограничивающего давление, который срабатывает в пределах 1,5Т и 2,2Т.

2.4 Центрирование автопоезда:

2.4.1 при движении состава, состоящего из тягача и прицепа, по прямой линии прицеп должен двигаться по одной линии с тягачом;

2.4.2 в целях сохранения рулевой центровки в соответствии с пунктом 2.4.1 выше прицепы должны быть оснащены регулировочными устройствами, которые могут быть как автоматическими, так и ручными.

- 2.5 Управляемость при наличии неисправности в рулевом приводе:
- 2.5.1 управляемость транспортных средств с полностью гидравлическими рулевыми приводами должна сохраняться при наличии неисправности в любой части привода. Транспортные средства должны подвергаться испытаниям в этих условиях (при наличии неисправности) и удовлетворять требованиям пункта 6.3 настоящих Правил. В частности, испытания на скорости 5 км/ч и 25 км/ч, предписанные в пункте 6.3.2, должны проводиться как с исправным, так и с неисправным рулевым приводом, соответственно.
- 2.6 Электромагнитные помехи:
- 2.6.1 функционирование рулевых механизмов не должно подвергаться отрицательному воздействию электромагнитных полей. До тех пор, пока не будут приняты единообразные процедуры проведения испытаний, изготовитель транспортного средства представляет техническим службам свои процедуры испытаний и результаты".
-