
Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов**

Берн, 17–21 марта 2014 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок

в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:

Нерассмотренные вопросы

Предложение по применению мягких контейнеров для массовых грузов (МКМГ)

Представлено международной Ассоциацией по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ)

1. В Докладе Совместного совещания экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, о работе его двадцать четвертой сессии, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50,

В Докладе Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов о работе его осенней сессии 2013г, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132,

В Докладе Рабочей группы по перевозкам опасных грузов о работе ее девяносто пятой сессии, ECE/TRANS/WP.15/221,

предлагалось АСПОГ провести испытание МКМГ на соответствие требованиям Правил ООН №111 и сформулировать требования к транспортному средству, обеспечивающему безопасную перевозку МКМГ

Предложение

7.5.7.6 Загрузка мягких контейнеров

7.5.7.6.1 Мягкие контейнеры должны перевозиться внутри транспортного средства ¹ с жесткими боковыми и задним бортом, которые выступают, по крайней мере, на две трети высоты мягкого контейнера.

/1 Транспортное средство должно оснащаться функцией обеспечения устойчивости согласно Правилам ООН № 13 с Поправками серии 11.

Обоснование

1) Испытание на угол наклона в соответствии с UN-R 111 принимается согласно испытаниям/доказательствам (95 Сессия Рабочей группы по транспортировке опасных грузов, информация по испытаниям транспортных средств, нагруженных мягкими контейнерами (WP.15 Inf. 18))

2) Функция устойчивости транспортного средства обязательна для.

5.2.1.32. В соответствии с положениями параграфа 12.4. этих Правил все транспортные средства в категориях M₂, M₃, N₂ и N₃ ¹²⁾, имеющие не более 3 осей, должны оснащаться функцией обеспечения устойчивости транспортного средства. Она должна включать контроль переворачивания и направления движения и отвечать техническим требованиям Приложения 21 этих Правил.

¹²⁾ Автомобили повышенной проходимости, автомобили специального назначения (например, подвижные установки, использующие нестандартные автомобильные шасси, как то: краны, транспортные средства с гидростатическим приводом, в которых система гидравлического привода используется также для торможения и вспомогательных функций). Автобусы Класса I и Класса А категорий M₂ и M₃, сочлененные автобусы и туристические автобусы, тягачи N₂ для полуприцепов с полной массой (GVM) от 3,5 до 7,5 тонн из этого требования должны быть исключены.

Согласно сноске 1 также и 4-осные транспортные средства, оснащенные функцией обеспечения устойчивости, а также другие транспортные средства, которые исключены согласно сноске 12 правил UN-R13/11.

3) Функция обеспечения устойчивости транспортного средства хорошо зарекомендовала себя и упрочилась на рынке. В приведенной далее таблице показаны временные положения для функции обеспечения устойчивости транспортных средств согласно правилам UN-R13/11. Датой вступления в силу Поправок серии 11

было 11 июля 2008 г., что еще более доказывает, что эта система упрочилась на рынке.

Категория транспортного средства	Дата применения (с момента вступления в силу Поправок 11)	
	Участники договора, применяющие данные Правила, должны давать свое согласие, только если утверждаемый тип транспортного средства отвечает требованиям этих Правил, как дополнено Поправками серии 11.	Участники договора, применяющие данные Правила, могут отказать в первичной национальной или региональной регистрации транспортного средства, которое не отвечает требованиям Поправок серии 11 к данным Правилам.
M ₂	60 месяцев	84 месяца
M ₃ (Класс III) ²²⁾	12 месяцев	36 месяцев
M ₃ < 16 тонн (пневматическая трансмиссия)	24 месяца	48 месяцев
M ₃ (Класс II и В) (гидравлическая трансмиссия)	60 месяцев	84 месяца
M ₃ (Класс III) (гидроэнергетическая трансмиссия)	60 месяцев	84 месяца
M ₃ (Класс III) (пневмоуправляемая и гидроэнергетическая трансмиссии)	72 месяца	96 месяцев
M ₃ (Класс II) (пневмоуправляемая и гидроэнергетическая трансмиссии)	72 месяца	96 месяцев
M ₃ (кроме указанных выше)	24 месяца	48 месяцев
N ₂ (гидравлическая трансмиссия)	60 месяцев	84 месяца
N ₂ (пневмоуправляемая и гидроэнергетическая трансмиссии)	72 месяца	96 месяцев
N ₂ (кроме указанных выше)	48 месяцев	72 месяца
N ₃ (2-осные тягачи для полуприцепов)	12 месяцев	36 месяцев
N ₃ (2-осные тягачи для полуприцепов с пневмоуправляемой трансмиссией (АБС))	36 месяцев	60 месяцев
N ₃ (с тремя осями и трансмиссией с электронным управлением (ЭТС))	36 месяцев	60 месяцев
N ₃ (с двумя и тремя осями и пневмоуправляемой трансмиссией (АБС))	48 месяцев	72 месяцев
N ₃ (кроме указанных выше)	24 месяца	48 месяцев
O ₃ (с комбинированной нагрузкой на ось от 3,5 до 7,5 т)	48 месяцев	72 месяцев
O ₃ (кроме указанных выше)	36 месяцев	60 месяцев
O ₄	24 месяца	36 месяца

Источник: UN-R13/11, параграф 12.4.1

4) В приведенном далее резюме приведены динамические маневры, которые должны быть проверены (UN-R13/11, Приложение 21, параграф 2.2.3).

В качестве средства демонстрации функции обеспечения устойчивости транспортного средства должны использоваться любые из следующих динамических маневров ⁶⁾:

Контроль направления движения	Контроль переворачивания
Испытание на уменьшение радиуса	Испытание по круговой траектории в постоянном режиме
Испытание на резкий поворот рулевого колеса	Разворот задним ходом на 180 градусов ("полицейский разворот")
Синусоида с задержкой	
Разворот задним ходом на 180 градусов ("полицейский разворот")	
Одинарная переставка с микро-разделением	
Двойная переставка	
Испытание на управляемость при изменении направления движения на обратное или испытание "рыболовный крюк"	
Проверка воздействия на рулевое управление одного периода асимметричной синусоиды или импульса	

Чтобы продемонстрировать повторяемость результатов, транспортное средство будет подвергнуто второй демонстрации выбранного маневра (маневров).

Эти маневры доказывают, что функция обеспечения устойчивости транспортного средства не допускает маневры очевидно опасного вождения.

5) Самой важной проблемой является правильное крепление груза. Эта проблема рассматривается и решается в параграфе 7.5.7.6.2.