



МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ
СТАНДАРТ

ГОСТ
30868—
2002

Транспорт напольный безрельсовый
СИСТЕМЫ ТОРМОЗНЫЕ

Технические требования

(ISO 6292:1996)

НИФСИТР ЦСМ при МЭ КР
**РАБОЧИЙ
ЭКЗЕМПЛЯР**

Издание официальное

Зарегистрирован
№ 4672
10 ноября 2003 г.



Предисловие

Евразийский совет по стандартизации, метрологии и сертификации (ЕАСС) представляет собой региональное объединение национальных органов по стандартизации государств, входящих в Содружество Независимых Государств. В дальнейшем возможно вступление в ЕАСС национальных органов по стандартизации других государств.

Цели, основные принципы и основной порядок проведения работ по межгосударственной стандартизации установлены ГОСТ 1.0—92 «Межгосударственная система стандартизации. Основные положения» и ГОСТ 1.2—2009 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Правила разработки, принятия, применения, обновления и отмены».

Сведения о стандарте

- 1 РАЗРАБОТАН Межгосударственным техническим комитетом по стандартизации МТК 48 «Безрельсовый электрифицированный транспорт»
- 2 ВНЕСЕН Госстандартом Российской Федерации
- 3 ПРИНЯТ Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 6 ноября 2002 г. № 22-2002)

За принятие стандарта проголосовали:

Краткое наименование страны по МК (ИСО 3166) 004—97	Код страны по МК (ИСО 3166) 004—97	Сокращенное наименование национального органа по стандартизации
Азербайджан	AZ	Азстандарт
Армения	AM	Минэкономики Республики Армения
Беларусь	BY	Госстандарт Республики Беларусь
Казахстан	KZ	Госстандарт Республики Казахстан
Кыргызстан	KG	Кыргызстандарт
Молдова	MD	Молдова-Стандарт
Российская Федерация	RU	Росстандарт
Таджикистан	TJ	Таджикстандарт
Туркменистан	TM	Главгосслужба "Туркменстандартлары"
Узбекистан	UZ	Узстандарт
Украина	UA	Минэкономразвития Украины

4 Настоящий стандарт модифицирован по отношению к международному стандарту ИСО 6292:1996 «Машины напольного транспорта. Технические характеристики тормозной системы и прочность её элементов» (ISO 6292:1996 «Powered industrial trucks and tractors – Brake performance and component strength»). При этом разделы (подразделы) настоящего стандарта, за исключением последнего абзаца 3.2, идентичны ИСО 6292:1996.

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Информация о введении в действие (прекращении действия) настоящего стандарта и изменений к нему на территории указанных выше государств публикуется в указателях национальных (государственных) стандартов, издаваемых в этих государствах, а также в сети Интернет на сайтах соответствующих национальных (государственных) органов по стандартизации.

В случае пересмотра, изменения или отмены настоящего стандарта соответствующая информация также будет опубликована в сети Интернет на сайте Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и сертификации в каталоге «Межгосударственные стандарты»

Исключительное право официального опубликования настоящего стандарта на территории указанных выше государств принадлежит национальным (государственным) органам по стандартизации этих государств.

Транспорт напольный безрельсовый

СИСТЕМЫ ТОРМОЗНЫЕ

Технические требования

Powered industrial trucks and tractors.
Brake performance and component strength

Дата введения

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на погрузчики, штабелеры, тележки, тягачи с электроприводом или с двигателем внутреннего сгорания (далее — машины) номинальной грузоподъемностью до 50 000 кг включительно или номинальным тяговым усилием до 20 000 Н включительно, управляемые водителем в положении сидя, стоя или идущим рядом с машиной.

Стандарт устанавливает рабочие характеристики и методы испытаний тормозных систем и их элементов.

2 Определения и обозначения

В настоящем стандарте применяют следующие термины с соответствующими определениями и обозначениями:

коэффициент торможения C_b : Отношение, выраженное в процентах:

а) замедления a , м/с², необходимого для полного торможения испытуемой машины, к ускорению свободного падения g , м/с²:

$$C_b = \frac{a}{g} \cdot 100 ; \quad (1)$$

б) силы торможения F_b , Н, развиваемой испытуемой машиной, к силе притяжения массы m этой машины, где m , кг — масса машины с номинальным грузом при необходимости (тягача без прицепа):

$$C_b = \frac{F_b}{mg} \cdot 100. \quad (2)$$

3 Рабочие тормоза. Требования к рабочим характеристикам и проведению испытаний

3.1 Общие положения

В качестве рабочих тормозов следует использовать тормоза фрикционного типа, электрическую систему торможения, гидростатическую передачу.

Если предусмотрена отдельная система управления для право- и левостороннего ручного тормоза, допускается применять комбинированную и (или) стабилизирующую систему торможения.

3.2 Рабочие характеристики

Рабочий тормоз должен обеспечивать минимальный коэффициент торможения C_b относительно максимальной заданной скорости машины v , км/ч, в соответствии с таблицей 1 и рисунком 1 при соблюдении условий испытаний по 3.3 и 3.4.

ГОСТ 30868-2002

Если максимальная скорость машины снижается автоматически в зависимости от высоты подъема груза, то при определении коэффициента торможения должна быть учтена сниженная скорость для именно этой высоты подъема.

Это дополнительное требование к испытаниям не отменяет основного требования к испытаниям машин с грузом в транспортном положении (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 — Характеристики рабочих тормозов

Группа	Тип машины	Номинальная грузоподъемность, кг	Минимальный коэффициент торможения C_b , %		
			$v \leq 5$	$5 < v \leq 13,4$	$v > 13,4$
а) Для скорости машины, км/ч			$v \leq 5$	$5 < v \leq 13,4$	$v > 13,4$
A ₁	Все машины, за исключением: В, С, D	< 16 000	9,3	1,86v	25
A ₂		От 16 000 до 50 000 включ.	7,5	1,49v	20
B ₁	Тягачи	С одним или двумя тормозными колесами	13	2,6v	35
B ₂		С четырьмя тормозными колесами	18,6	3,72v	50
б) Для скорости машины, км/ч			$v < 4$	$4 \leq v \leq 9$	$v > 9$
C	Штабелеры с подъемом водителя на рабочей платформе, штабелеры с боковым захватом, погрузчики для фронтальной и боковой обработки груза и комплектовщики		4	1v	9
в) Для скорости машины, км/ч			Все скорости		
D	Внедорожные машины		25		

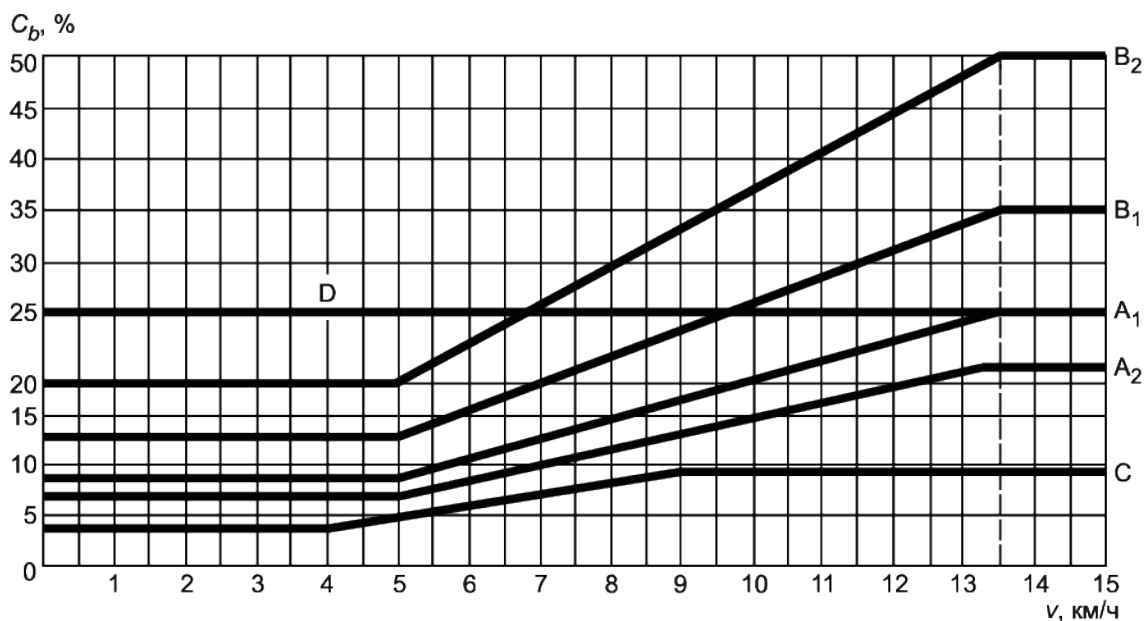


Рисунок 1 — График зависимости коэффициента торможения от скорости машины