ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДВУХКОЛЕСНЫЕ МОПЕДЫ

УСТОЙЧИВОСТЬ БОКОВЫХ УПОРОВ И ЦЕНТРАЛЬНЫХ ПОДСТАВОК ПРИ ПАРКОВАНИИ

Издание официальное



БЗ 1—93/72

ГОССТАНДАРТ РОССИИ
Москва

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН И ВНЕСЕН Техническим Комитетом ТК 308 «Мотоциклы и мопеды»

2 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Постановлением Госстандарта России от 27.05.93 № 149

3 Стандарт подготовлен на основе аутентичного текста МС ИСО 8706—90 «Двухколесные мопеды. Устойчивость боковых упоров и центральных подставок при парковании»

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

© Издательство стандартов, 1993

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен без разрешения Госстандарта России

Содержание

1 Назначение и область применения 1
2 Нормативная ссылка 1
3 Термины и определения 1
4 Методы испытаний 2

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДВУХКОЛЕСНЫЕ МОПЕДЫ

Устойчивость боковых упоров и центральных подставок при парковании

Two-wheeled mopeds.
Parking stability of side and centrestands

Дата введения 1995—01—01

1 НАЗНАЧЕНИЕ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящий стандарт устанавливает методы испытания по определению устойчивости при паркования двухколесных мопедов на боковой упор или центральную подставку.

Настоящий стандарт распространяется на мопеды, мокики и минимокики.

Все требования настоящего стандарта являются обязательными.

2 НОРМАТИВНАЯ ССЫЛКА

В настоящем стандарте использована ссылка на следующий стандарт:

ГОСТ 6253—78 Двухколесные мопеды и мотоциклы. Массы. Словарь

3 ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Боковой упор: выдвижное устройство, на которое опирается неподвижный мопед, причем обе шины находятся в контакте с поверхностью паркования и при этом образуется третье пятно контакта с поверхностью паркования только с одной стороны продольного плана транспортного средства.

Центральная подставка: выдвижное устройство, на которое опирается неподвижный мопед при наличии двух и более

Издание официальное

площадей контакта между подставкой и поверхностью паркования, причем в продольной плоскости транспортного средства имеется, по крайней мере, одна площадь контакта с каждой стороны. Центральная подставка может поддерживать мопед полностью или вместе с одной или двумя шинами.

Поверхность паркования: твердая горизонтальная поверхность, на которую опирается мопед через контакт с боковым упором или центральной подставкой и возможно одной или двумя шинами по п. 4.1.5.

Площадь контакта с боковым упором: площадь контакта между подставкой и горизонтальной поверхностью паркования, причем подставка на которую опирается мопед, проникает на глубину 5±0,5 мм.

Удельное давление: нормальное усилие, прилагаемое к поверхности паркования на единицу поверхности подставки, причем мопед опирается на подставку.

Угол опрокидывания: угол, при котором мопед, находящийся на поверхности паркования, начинает опрокидываться при вращении поверхности паркования вокруг оси, параллельной оси *X*.

Угол скатывания: угол вращения, при котором боковой упор или центральная подставка непроизвольно возвращается в исходную позицию и не поддерживает более мопед в неподвижном положении при вращении поверхности паркования с припаркованным на ней мопедом вокруг оси *Y*.

Примечание - Ссылка на систему осей основана на правосторонней ортогональной системе осей транспортного средства, поэтому, когда мопед движется по прямой линии на ровном покрытии, ось *X* горизонтальна, направлена вперед и параллельна продольной плоскости транспортного средства. Ось *Y* направлена влево от дорожного транспортного средства, а ось *Z* вверх, осевая система мопеда исходит из его центра тяжести.

4 МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЙ

4.1 Определение угла опрокидывания и угла скатывания

4.1.1 Мопед должен быть полностью заправлен (см. определение полной массы дорожного транспортного средства по ГОСТ 6253), и подвески должны быть установлены, если они регулируемые в положении, предписанном изготовителем.

4.1.2 Шины должны быть нажачаны до максимального давления, рекомендуемого изготовителем.

4.1.3 Трансмиссия должна быть в нейтральном положении. Если на транспортном средстве имеется стояночный тормоз или если

трансмиссия имеет стояночное положение, то эти механизмы должны быть приведены в действие.

4.1.4 Рулевая колонка должна быть блокирована. Если рулевое управление может быть блокировано при повороте колонки влево или вправо, испытания должны проводиться с рулевой колонкой в обоих положениях.

4.1.5 Поверхность паркования должна быть твердой горизонтальной плоскостью, способной наклоняться параллельно осям *X* и *Y*. Эта поверхность должна обеспечить достаточное трение, чтобы предотвратить скольжение мопеда до достижения нужного угла опрокидывания и скатывания. Угол наклона должен быть измерен с точностью до 0,5°.

4.1.6 Мопед устанавливают на платформу, используя отдельно центральную подставку или боковой упор. Необходимо наклонить платформу параллельно оси *X* направо и налево от горизонтальной плоскости, используя каждую подставку отдельно, определяя таким образом углы опрокидывания мопеда по обеим сторонам и для двух видов подставок.

4.1.7 Мопед следует установить на платформу, используя отдельно центральную подставку или боковой упор. Платформу необходимо наклонить параллельно оси *Y* вперед от горизонтальной плоскости, используя по очереди каждую подставку и определяя таким образом углы скатывания мопеда вперед для двух видов подставок.

4.1.8 Должно быть произведено по три измерения для каждого положения по 4.1.6 и 4.1.7 (всего из трех измерений 6 показателей углов потери устойчивости). Необходимо зафиксировать угол, при котором наблюдалась потеря устойчивости, с точностью до 0,5°. При получении 3 измерений в пределах 1° среднее из этих трех значений с точностью до 0,5° считается углом потери устойчивости.

4.2 Удельное давление

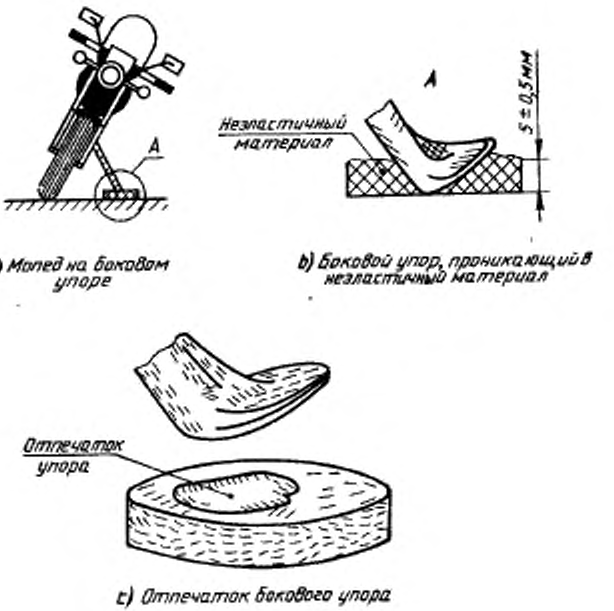
4.2.1 *Измерение усилия*

Усилие, приложенное через контактную поверхность каждой подставки (рисунок 1) определяют, установив соответствующее устройство измерения усилия в горизонтальной поверхности паркования и расположив контактную поверхность подставки на устройстве с опорой, поддерживающей мопед. Устройство должно иметь соответствующий размер, чтобы удерживать всю контактную поверхность подставки и измерять усилие с точностью до ±2,5 Н.

4.2.2. *Контактная поверхность подставки*

Поверхность контакта должна быть определена между каждой подставкой и поверхностью паркования, образуя отпечаток с помощью неэластичного твердого материала (модельной глины). Отпечаток получается путем накладывания слоя неэластичного материала толщиной 5±0,5 мм на поверхность паркования и помещения подставки на этот материал во время удерживания подставкой мопеда.

При необходимости подставку можно поместить в неэластичный материал, чтобы она проникла на глубину, определенную по п. 3.4 (рисунок 1).



a) Мопед на боковом упоре

b) Боковой упор, проникающий в неэластичный материал

c) Отпечаток бокового упора

Рисунок 1 — Боковой упор

Измеренная поверхность получившегося отпечатка подставки на верхнем слое неэластичного материала и будет являться контактной поверхностью подставки.

Все следы, оставленные тянущимся устройством бокового упора, не должны приниматься во внимание при определении контактной площади бокового упора.

4.2.3. *Расчет давления*

Удельное давление для контакта каждой подставки вычисляется как измеренное приложенное усилие по 4.2.1, разделенное на площадь контактной поверхности по 4.2.2.

Редактор *И. В. Виноградская*
Технический редактор *В. Н. Прусакова*
Корректор *Н. И. Гаврищук*

Сдано в набор 21.06.93. Подп. в печ. 10.08.93. Усл. печ. л. 0,58. Усл. кр.-отт. 0,58. Уч.-изд. л. 0,33. Тир. 253 экз. С 462

Ордена «Знак Почета» Издательство стандартов, 107076, Москва, Колодезный пер., 14.
Калужская типография стандартов, ул. Московская, 256. Зак. 1371

УДК 629.118.35:006.354 Д39

Ключевые слова: дорожный транспорт, мопеды, методы испытаний, испытания на устойчивость

gost.e-ecolog.ru