



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам шума и шин

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 15–17 сентября 2021 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

Шины: Правила № 108 ООН:**(шины с восстановленным протектором
для легковых автомобилей и их прицепов)****Предложение по поправкам к Правилам № 108 ООН****Представлено экспертами от Международного постоянного бюро
ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий
по восстановлению шин (БИПАВЕР), Нидерландов и Франции***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от БИПАВЕР, Нидерландов и Франции для согласования положений, касающихся шин с восстановленным протектором, с предложениями Франции в отношении Правил № 30 ООН, Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) в отношении Правил № 117 ООН и для охвата всех материалов протектора. В настоящем документе приняты во внимание положения документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2021/2 и неофициального документа GRBP-73-21. Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов. Для повышения удобочитаемости пункты, содержащие физические/математические термины или формулы, исключены и полностью заменены новым текстом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 2.2.3 изменить следующим образом:

«2.2.3 “радиальная” или “с радиальным кордом” — конструкция ~~пневматической~~ шины, при которой нити корда достигают борта и располагаются под углами, близкими к 90°, по отношению к средней линии протектора и каркас укрепляется по окружности при помощи ~~практически нерастяжимого пояса в зоне за пределами борта и нерастяжимого пояса, укрепляющего каркас~~».

Пункт 2.3.1 изменить следующим образом:

«2.3.1 “обычная шина” означает шину, предназначенную для обычного использования ~~тёплё~~ на дороге».

Включить новый пункт 2.3.3 следующего содержания:

«2.3.3 “шина для специального использования” означает шину, предназначенную для смешанного использования как на автодороге, так и за ее пределами или для иного специального применения. Эти шины предназначены прежде всего для приведения транспортного средства в движение и поддержания его движения в условиях бездорожья».

Включить новый пункт 2.3.3.1 следующего содержания:

«2.3.3.1 “профессиональная внедорожная шина” — шина специального назначения, которую используют в основном для работы в тяжелых внедорожных условиях».

Пункты 2.3.3 и 2.3.4 (прежние), изменить нумерацию на 2.3.4 и 2.3.5.

Включить новый пункт 2.3.6 следующего содержания:

«2.3.6 “усиленная” или “повышенной несущей способности” означает конструкцию пневматической шины, предназначенной для перевозки с большей нагрузкой при более высоком внутреннем давлении воздуха, чем нагрузка в случае использования соответствующих стандартных шин при стандартном внутреннем давлении воздуха, как указано в стандарте ISO 4000-1:2010».

Пункт 2.49 изменить следующим образом:

«2.49 “стандартная эталонная испытательная шина” ~~(СЭИШ)~~ или “СЭИШ” означает шину, которая изготавливается, проверяется и хранится в соответствии со стандартами Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM) “ASTM интернэшнл”:

- a) E1136 — 17 для размера P195/75R14 и которую называют “СЭИШ14”;
- ~~b) F2872 — 16 для размера 225/75R16C и которую называют “СЭИШ16C”;~~
- b) F2493-19 для размера P225/60R16 и которую называют “СЭИШ”.

Пункт 2.51 изменить следующим образом:

«2.51 “индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием (“SG”)” означает ~~соотношение~~ характеристики сцепления с заснеженным дорожным покрытием потенциальной шины по сравнению с ~~ее~~ характеристиками стандартной эталонной испытательной шины применимой СЭИШ».

Включить новый пункт 2.54 следующего содержания:

«2.54 “коэффициент пустотности” означает соотношение площади пустот в опорной поверхности и площади этой опорной поверхности, которое рассчитывают по чертежу формы».

Включить новый пункт 3.2.6.2 следующего содержания:

«3.2.6.1 надпись “ET” и/или “POR”, если шина относится к категории использования “шина специального назначения”. Кроме того, на них может также проставляться обозначение M+S или M.S либо M&S.

“ET” означает усиленный протектор, а “POR” — профессиональное транспортное средство повышенной проходимости».

Пункт 3.5 изменить следующим образом:

«3.5 Маркировка, упомянутая в пункте 3.2, и знак официального утверждения, предписанный в пунктах 3.4 и 5.8, должны быть четкими и нестираемыми. Они должны выступать над поверхностью шины или находиться ниже ее уровня наноситься на шину выпуклым или углубленным рельефом либо должны наноситься в качестве постоянной маркировки на шине.»

Включить новый пункт 3.5.1 следующего содержания:

«3.5.1 Маркировка должна располагаться в нижней части шины, по крайней мере на одной из боковин, за исключением надписей, упомянутых в пункте 3.2.1.»

Включить новый пункт 3.5.2 следующего содержания:

«3.5.2 Если маркировка с датой изготовления не формируется при вулканизации, то ее наносят не позднее чем через 24 часа после извлечения шины из пресс-формы.»

Пункт 4.1.4.3 изменить следующим образом:

«4.1.4.3 категория использования (обычная шина, зимняя шина, шина специального назначения или шина для временного использования);»

Пункт 4.1.4.3.1.1, первое предложение изменить следующим образом:

«4.1.4.3.1.1 Если шины с протектором, восстановленным либо методом подвулканизации, либо методом прямой экструзии материала протектора, имеют рисунок протектора, предусмотренный пунктом 6.6.3.1, то в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень (перечни), упомянутый(ые) в пункте 6.6.3.1 b).»

Включить новый пункт 4.1.4.3.1.3 следующего содержания:

«4.1.4.3.1.3 В случае шин с протектором, восстановленным методом прямой экструзии материала протектора, предусмотренного в пункте 6.6.3.3, в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень (перечни), упомянутый(ые) в пункте 6.6.3.3 b).»

Включить новый пункт 4.2.2 следующего содержания:

«4.2.2 В случае заявок, касающихся шин специального назначения, должна предоставляться копия чертежа формы рисунка протектора, чтобы можно было проверить коэффициент пустотности.»

Пункт 5.4 изменить следующим образом:

- «5.4 Перед предоставлением официального утверждения компетентный орган должен убедиться в том, что шины с восстановленным протектором соответствуют настоящим Правилам и что испытания были проведены успешно:
- a) не менее чем на 5 и необязательно более чем на 20 образцах шин с восстановленным протектором, представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие, когда это предписано в соответствии с пунктами 6.7 и 6.8, и;
 - b) не менее чем на одном образце шин с восстановленным протектором (по каждому из рисунков, ~~не~~ предусмотренных пунктом ~~пунктами 6.6.3.1 и 6.6.3.2-3~~), представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие, когда это предписано в соответствии с пунктом 6.8.2*. В случае, предусмотренном пунктами **6.6.3.1 и 6.6.3.2**, орган по официальному утверждению типа может потребовать проведения испытания на соответствие шин с восстановленным протектором. По усмотрению органа по официальному утверждению типа или назначенной технической службы для испытания может быть отобрана типовая шина с наихудшими характеристиками*.»

Пункт 6.6.3.1 изменить следующим образом:

- «6.6.3.1 В том случае, если шины с протектором, восстановленным методом подвулканизации материала(ов) протектора, **либо с идентичным дизайном протектора, восстановленного методом прямой экструзии**, имеют рисунок протектора, не предусмотренный пунктом 6.6.3.2, то для соблюдения требований пункта 7.2* предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы изготовитель(ли) или поставщик(и) подвулканизированного(ых) материала(ов) протектора представил(и): ~~а)~~ органу по официальному утверждению типа (ООУТ) и технической службе, предоставляющей официальное утверждение на основании настоящих Правил, а также при необходимости предприятию по восстановлению протектора шин:
- а) копию протокола(ов) испытаний, согласно добавлению 2 к приложению 9, размера(ов) репрезентативной шины (см. определение в пункте 2), свидетельствующего(их) о соответствии протектора, восстановленного методом подвулканизации, требованиям пункта 7.2;
 - ~~б) — предприятию по восстановлению протектора шин:~~
 - б) перечень (перечни) размеров шин, в отношении которых может применяться процесс восстановления протектора, одобренный той же назначенной технической службой и тем же органом по официальному утверждению, которые выдали протокол(ы) испытаний, **упомянутый(ые)** в пункте 6.6.3.1 а). В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.4.3.1.1;
 - в) копию перечня мер, принятых с целью обеспечения соответствия производства. Такие меры включают результаты испытаний, свидетельствующие о соблюдении минимальных уровней эффективности шины на снегу, требуемых по пункту 7.2.1, и периодически демонстрирующие соответствие требованию, определенному в пункте 9.2.3 или 9.4.3;

- d) в случае шин, восстановленных методом прямой экструзии, изготовитель(и) материала или поставщик(и) материала дополнительно предоставляет(ют): изображение(я) рисунка(ов) протектора и характеристики составных элементов для доказательства того, что дизайн протектора и его составных элементов в техническом отношении идентичен варианту, существовавшему до восстановления методом подвулканизации;».**

Пункт 6.6.3.2 изменить следующим образом:

«6.6.3.2 В том случае, если шины с протектором, восстановленным либо методом прямой экструзии, либо методом подвулканизации материала(ов) протектора, имеют те же основные характеристики, включая рисунок (рисунки) протектора, что и новый тип шин, официально утвержденный согласно Правилам № 117 ООН как отвечающий требованиям в отношении минимальной эффективности шины на снегу в тяжелых снежных условиях, предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы изготовитель нового типа шины представил:—**a)**—органу по официальному утверждению типа (и технической службе), предоставляющему официальное утверждение на основании настоящих Правил ООН, а также при необходимости предприятию по восстановлению протектора шин:

- a) a)**—копию сертификата(ов), предусмотренного(ых) Правилами № 117 ООН, и копию надлежащего(их) протокола(ов) испытаний, выданного(ых) назначенной технической службой**, которые подтверждали бы соответствие этой новой шины требованиям в отношении минимальной эффективности на снегу в тяжелых снежных условиях;
- b)**—~~предприятию по восстановлению протектора шин:~~
- i)b)** перечень (перечни) размеров шин, к которым может быть применен процесс восстановления протектора, утвержденный той же назначенной технической службой** и/или тем же органом по официальному утверждению типа, которые выдали сертификат(ы), предусмотренный(ые) Правилами № 117 ООН. В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.4.3.1.2;
- ii)c)** изображение(я) рисунка(ов) протектора, охватываемых сертификатом(ами), предусмотренным(ыми) Правилами № 117 ООН, **и характеристики составных элементов;**
- iii)d)** копию последнего отчета о соответствии производства, требуемого согласно Правилам № 117 ООН и периодически демонстрирующего соответствие предписанию, определенному в пункте 9.2.4 или 9.4.4».

Включить новый пункт 6.6.3.3 следующего содержания:

«6.6.3.3 В случае шин, восстановленных посредством использования материала(ов) и дизайна(ов) протектора, которые не предусмотрены пунктом 6.6.3.1 или 6.6.3.2 (в случае методов прямой экструзии и подвулканизации) и должны соответствовать требованиям пункта 7.2*, предприятие по восстановлению протектора шин предоставляет органу по официальному утверждению типа (ООУТ) и технической службе, предоставляющей официальное утверждение на основании настоящих Правил:

- a) копию протокола(ов) испытаний, согласно добавлению 2 и/или 3 к приложению 10, размера(ов) репрезентативной шины (см. определение в пункте 2), свидетельствующего(их)**

- о соответствии протектора, восстановленного методом подвулканизации, требованиям пункта 7.2;
- b) перечень (перечни) размеров шин, в отношении которых может применяться процесс восстановления протектора, одобренный той же назначенной технической службой и тем же ООУТ, которые выдали протокол(ы) испытаний, упомянутый(ые) в пункте 6.6.3.3 а). В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.4.3.1.3;
 - c) копию перечня мер, принятых с целью обеспечения соответствия производства. Такие меры включают результаты испытаний, свидетельствующие о соблюдении минимальных уровней эффективности шины на снегу, требуемых по пункту 7.2.1, и периодически демонстрирующие соответствие требованию, определенному в пункте 9.2.2 или 9.4.2;
 - d) изображение(я) рисунка(ов) протектора и характеристики составных элементов.».

Включить новый пункт 6.9 следующего содержания:

- «6.9 Рисунок протектора шины**
- 6.9.1** Для классификации в качестве “шины специального назначения” шина должна иметь **блоковый рисунок протектора, в котором блоки крупнее и расставлены шире, чем в обычных шинах, а также должна иметь следующие характеристики:**
- a) глубина рисунка протектора ≥ 11 мм;
 - b) коэффициент пустотности ≥ 35 %.
- 6.9.2** Для классификации в качестве “профессиональной внедорожной” шина должна иметь все следующие характеристики:
- a) глубина рисунка протектора ≥ 11 мм;
 - b) коэффициент пустотности ≥ 35 %;
 - c) **максимальная категория скорости $\leq Q$.**».

Пункт 7.2 изменить следующим образом:

- «7.2** Для классификации в качестве “зимней шины, предназначенной для использования в тяжелых снежных условиях”, шина с восстановленным протектором должна удовлетворять эксплуатационным требованиям, указанным в пункте 7.2.1 настоящих Правил. Размер шины с восстановленным протектором должен удовлетворять этим требованиям с учетом метода испытания, указанного в приложении 9, при котором:
- a) среднее значение полного замедления (“mfdd”) при испытании на торможение;
 - b) или в качестве альтернативного варианта среднее тяговое усилие при испытании тяги;
 - c) или в качестве альтернативного варианта среднее ускорение при испытании на ускорение потенциальной шины сравнивают с соответствующим показателем стандартной эталонной шины (СЭИШ).
- Относительную эффективность указывают индексом сцепления с заснеженным дорожным покрытием.».

Пункт 7.2.1 изменить следующим образом:

- «7.2.1 Для шин класса C1 минимальное значение индекса сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием, рассчитанное в соответствии с процедурой, описанной в приложении 9, в сравнении с ~~соответствующей стандартной эталонной испытательной шиной СЭИШ~~, должно быть следующим:

Класс шины	Индекс сцепления на снегу (метод торможения на снегу) ^{a)}		Индекс сцепления на снегу (метод испытания тяги на повороте) ^{b)}
	Эталон = C1 – СЭИШ14, СЭИШ16	Эталон = C2 – СЭИШ16С	Эталон = C1 – СЭИШ14, СЭИШ16
C1	1,07	Нет	1,10

^{a)} См. пункт 3 приложения 9 к настоящим Правилам

^{b)} См. пункт 2 приложения 9 к настоящим Правилам».

Пункт 9.2.2 изменить следующим образом:

- «9.2.2 по крайней мере одной шины раз в два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.8.2 и ~~не охватываемых~~ пунктом ~~6.4.4.1 или 6.4.4.2~~ **6.6.3.3**».

Пункт 9.4 изменить следующим образом:

- «9.4 Орган, выдавший разрешение предприятию по восстановлению протектора шин, может в любое время проверить методы контроля за соответствием производства, применяемые на каждом производственном объекте, включая, в частности, соблюдение предписаний, определенных в пунктах ~~6.6.3.1 с), ж 6.6.3.2 е d) и 6.6.3.3 с).~~ Для каждого производственного объекта орган по официальному утверждению типа произвольно отбирает, проверяет и испытывает, как предписано настоящими Правилами, следующее количество образцов шин, входящих в ассортимент производимой продукции:».

Пункт 9.4.2 изменить следующим образом:

- «9.4.2 по крайней мере одной шины раз в два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.6.2 и ~~не охватываемых~~ пунктом ~~6.4.4.1 или 6.4.4.2~~ **6.6.3.3**».

Включить новый пункт 12.4 следующего содержания:

- «**12.4** До 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам на основе процедур испытания на измерение эффективности шины на снегу, описанных в приложении 9 к настоящим Правилам, с использованием СЭИШ14 в качестве эталонной шины^{a)}».

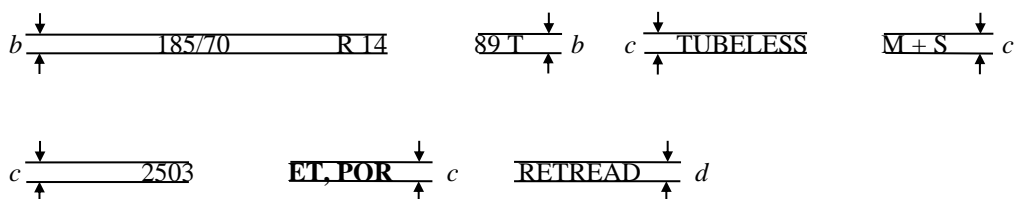
Включить новую сноску a) следующего содержания:

- «^{a)} СЭИШ14 можно будет получать у поставщика до конца октября 2021 года.».

Приложение 3

Пункт 1 изменить следующим образом:

- «1. Пример маркировки для нанесения на шины с восстановленным протектором, которые поступают в продажу после вступления в силу настоящих Правил



- b : 6 мм (мин.)
 c : 4 мм (мин.)
 d : 3 мм (мин.)
 и с 1998 года 4 мм (мин.)

Эта маркировка указывает на шину с восстановленным протектором:

имеющую номинальную ширину профиля 185;

имеющую номинальное отношение высоты профиля к его ширине 70;

имеющую радиальную конструкцию (R);

имеющую номинальный диаметра обода, соответствующий обозначению 14;

имеющую эксплуатационное описание “89T”, указывающее на несущую способность 580 кг, соответствующую индексу нагрузки “89”, и на максимальную скорость транспортного средства 190 км/ч, соответствующую обозначению “T”;

подлежащую установке без камеры (“TUBELESS”) (“БЕСКАМЕРНАЯ”);

принадлежащую к зимнему типу (M+S);

восстановленную в течение 25, 26, 27 или 28-й недели 2003 года;

относящуюся к типу профессиональной внедорожной (POR) или с усиленным протектором (ET) категории специального назначения.».

Пункт 3 с) изменить следующим образом:

- «с) обозначения “TUBELESS”, “REINFORCED”, и “M + S”, а также “ET” и “POR” могут проставляться отдельно от обозначения размера».

Приложение 9

Пункт 1.3 изменить следующим образом:

- «1.3 “Испытание тяги” означает серию из установленного числа испытательных прогонов, проводящихся с целью измерения силы на повороте в соответствии со стандартом ASTM:

- F1805-06 (в случае использования СЭИШ14 в качестве эталонной) или
- F1805-20 (в случае использования СЭИШ16 в качестве эталонной)

одной и той же шины, повторенных за короткий интервал времени.».

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2. Метод испытания тяги на повороте для шин класса C1

Для оценки эффективности шины на снегу **при помощи индекса эффективности тяги (ИЭТ)** применяют процедуру испытания, установленную в стандарте ASTM F1805-06, с использованием ~~значений тяги на повороте~~ **на среднеутрамбованном снегу**. (Индекс уплотнения снега, измеряемый с помощью пенетрометра СТ11, должен составлять от 70 до 80.)

2.1 Поверхность испытательной трассы должна представлять собой **среднеутрамбованную** снежную поверхность, характеристики которой указаны в таблице A2.1 стандарта ASTM F1805-06 **либо стандарта ASTM F1805-20 в соответствующих случаях**.

2.2 Нагрузка на шину при испытании должна соответствовать варианту 2 в пункте 11.9.2 стандарта ASTM F1805-06 **либо стандарта ASTM F1805-20 в соответствующих случаях**. Если в качестве эталонной шины используется СЭИШ16, то ее испытывают под нагрузкой в 531 кг при давлении воздуха 240 кПа (в холодной шине).».

Включить новый пункт 2.3 следующего содержания:

«2.3 Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием (SG) потенциальной шины Tn рассчитывают следующим образом:

$$SG(Tn) = f \cdot \frac{TPI}{100},$$

где:

a) $f = 1,000$ при использовании СЭИШ14 в качестве эталонной шины по ASTM F1805-06 и

b) $f = 0,987$ при использовании СЭИШ16 в качестве эталонной шины по ASTM F1805-20,

а ИЭТ означает индекс эффективности тяги в соответствии со определением в стандарте ASTM F1805-06 или стандарте ASTM F1805-20 в соответствующих случаях.».

Включить новый пункт 3.1.6 следующего содержания:

«3.1.6 Для проведения этого испытания используют стандартные эталонные шины (СЭИШ), указанные в таблице ниже:

Шины класса C1
СЭИШ14 либо СЭИШ16

»

Пункт 3.4.1.3 изменить следующим образом:

«3.4.1.3 Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием (SG) потенциальной шины Tn рассчитывают ~~в виде коэффициента по среднему арифметическому \bar{a}_{Tn} от mfdd шины Tn и применимому средневзвешенному значению wa_{SRTT} СЭИШ,~~ **указанному в таблице:**

$$SG(Tn) = \frac{\bar{a}_{Tn}}{wa_{SRTT}}$$

$$SG(Tn) = f \cdot \frac{\bar{a}_{Tn}}{wa_{SRTT}},$$

где значение f указано в следующей таблице:

Класс шины	Эталонная шина	Коэффициент
C1	СЭИШ14	$f = 1,000$
	СЭИШ16	$f = 0,980$

»

Пункт 3.4.3.1 изменить следующим образом:

«3.4.3.1 Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием контрольной шины C по сравнению с СЭИШ (SG1) определяют при помощи следующего уравнения:

$$SG1 = SG(C) = f \cdot \frac{\bar{a}_C}{wa_{SRTT}},$$

где значение f указано в пункте 3.4.1.3 и индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием потенциальной шины Tn по сравнению с контрольной шиной (SG2) определяют при помощи следующего уравнения:

$$SG2 = \frac{\bar{a}_{Tn}}{wa_C},$$

где wa_C — применимое средневзвешенное значение контрольной шины, с использованием процедуры, описанной в пунктах 3.1–3.4.2 выше.

Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием потенциальной шины по сравнению с СЭИШ $SG(Tn)$ представляет собой произведение двух результирующих индексов сцепления с заснеженным дорожным покрытием, т. е. определяется по формуле:

$$SG(Tn) = SG1 \cdot SG2.».$$

Приложение 9 — Добавление 2, часть 1, доклад изменить следующим образом:

«...»

5. Класс шины:
6. Категория использования:
7. Индекс эффективности на снегу $SG_{\text{с}}$, относящийся к СЭИШ, в соответствии с пунктом 7.2.1».

Приложение 9

Добавление 2, таблицу 5 изменить следующим образом:

«5. Результаты испытаний: среднее значение полного замедления ($m \cdot c^{-2}$)/ коэффициент тяги³⁾

Номер прогона	Спецификация	СЭИШ (1-е испытание)	Потенциальная шина 1	Потенциальная шина 2	СЭИШ (2-е испытание)
1					
2					
3					
4					
5					
6					

Номер прогона	Спецификация	СЭИШ (1-е испытание)	Потенциальная шина 1	Потенциальная шина 2	СЭИШ (2-е испытание)
Среднее значение					
Стандартное отклонение					
Коэффициент разброса	$CV_a \leq 6 \%$				
Коэффициент проверки	$CVal_a(SRTT) \leq 5 \%$				
Средне-взвешенное значение СЭИШ					
Коэффициент f					
Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием		1,00			

»

II. Обоснование

1. Настоящие поправки к Правилам № 108 ООН необходимы для обеспечения того, чтобы процедуры испытания шин с восстановленным протектором были согласованы с предложениями по поправкам к Правилам № 30 ООН, содержащимися в документах ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21 и ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/12, и предложениями по поправкам к Правилам № 117 ООН, содержащимися в документах ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17 и ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16.

III. Обоснование, представленное ЕТОПОК 18 января 2021 года

Пункт 2.2.3

2. Включать в этот пункт определение «радиальной конструкции шины» предложенное в документе ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21 в контексте внесения поправок в Правила № 30 ООН, было бы преждевременно, поскольку предложенное определение пока не принято.

3. Вместо этого необходимо включить фразу «с радиальным кордом» и исключить слово «пневматической» для согласования определения «радиальной конструкции шины» в Правилах № 108 ООН с определением в Правилах № 30 ООН.

Пункты 3.4, 3.4.1 и 3.4.2

4. Внесение поправок в пункт 3.4 не представляется целесообразным, так как этот пункт касается только маркировки официального утверждения (т. е. маркировки, упомянутой в пункте 5.8 и указанной в приложении 2 к настоящим Правилам) и, следовательно, не обеспечивает согласования требований о маркировке шин с восстановленным протектором с поправками, предложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/12 в контексте Правил № 30 ООН. Таким образом, включать пункты 3.4.1 и 3.4.2 нет необходимости.

5. Кроме того, необходимо сохранить возможность нанесения постоянной маркировки на шины с восстановленным протектором, которая не должна выступать над поверхностью шины или находится ниже ее уровня, так как речь идет об общепринятой практике в случае шин с восстановленным протектором.

Пункты 3.5, 3.5.1 и 3.5.2

6. Необходимо внести поправки в пункт 3.5 и включить пункты 3.5.1 и 3.5.2 для обеспечения соответствия требований о маркировке шин с восстановленным протектором поправкам, предложенным в документе ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/12 в контексте Правил № 30 ООН.

IV. Обоснование в отношении неофициального документа GRBP-73-21

7. Пункт 6.6.3.1 касается материала(ов) протектора, восстановленного(ых) методом прямой экструзии, который не был официально утвержден на основании Правил № 117 ООН, но был передан поставщиком. Цель этого предложения состоит в уточнении документации, которая должна быть предоставлена органу по официальному утверждению типа (ООУТ) предприятием по восстановлению протектора шин. В таком случае предприятие по восстановлению протектора шин обеспечивает предоставление поставщиком материала(ов) соответствующих доказательств (протокола испытаний и доказательства соответствия производства (СП)).

8. Пункт 6.6.3.2 касается прямой экструзии или подвулканизации материала(ов) протектора, официально утвержденного(ых) на основании Правил № 117 ООН. Формулировки/нумерация положений этого пункта были изменены для внесения ясности.

9. Пункт 6.6.3.3 касается прямой экструзии или подвулканизации материала(ов) протектора, который(ые) не был(и) официально утвержден(ы) на основании Правил № 117 ООН, но был(и) предоставлен(ы) или одобрен(ы) предприятием по восстановлению протектора шин. Речь идет о новом пункте, касающемся такого случая; предприятие по восстановлению протектора шин должно представить соответствующие доказательства (протокол испытания + документ о СП).

10. Таким образом, речь идет о следующем:

- включении пункта 4.1.4.3.1.3 (перечень шин в заявке на официальное утверждение);
- изменении текста пункта 5.4: требования об испытании шин, охваченных пунктом 6.6.3.3 (а также 6.6.3.1 и 6.6.3.2 по просьбе ООУТ);
- обновлении текста пунктов 9.2.2 и 9.4.2 в соответствии с новыми положениями пункта 6.6.3.3;
- обновлении текста пункта 9.4 с учетом изменения нумерации пункта 6.6.3.2 и включения пункта 6.6.3.3.

11. Кроме того, внесены следующие изменения, с тем чтобы допустить использование в контексте шин С1 с восстановленным протектором определений и маркировок «профессиональных внедорожных шин» (POR) и «шин с усиленным протектором» (ET), а также «усиленных шин» или «шин повышенной несущей способности» в соответствии с Правилами № 30 ООН:

- в пункты 2.3.1, 2.3.3, 2.3.6 и 2.54 включены необходимые определения;
- включен пункт 3.2.6.1 для определения соответствующих маркировок;
- пункт 4.1.4.3 изменен для включения категории шины «специального назначения»;
- включен пункт 4.2.2, с тем чтобы допустить проверку параметров протектора шины «специального назначения»;

- включен пункт 6.9 для определения параметров протектора шины «специального назначения» и «POR»;
 - обновлен текст пунктов 1 и 3 приложения 3 для указания соответствующих параметров маркировки.
-