



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 d) предварительной повестки дня

**Шины: Правила № 109 ООН (шины с восстановленным
протектором для транспортных средств неиндивидуального
пользования и их прицепов)****Предложение по поправкам к Правилам № 109 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 Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) в отношении Правил № 54 ООН и Правил № 117 ООН и для охвата всех материалов протектора. В настоящем документе приняты во внимание положения документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2021/3 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 2.7.3 изменить следующим образом:

- «2.7.3 “радиальная” или “с радиальным кордом” — конструкция 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;».

Пункт 2.8.2 изменить следующим образом:

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

Включить новый пункт 2.8.4 следующего содержания:

- «2.8.4 “тяговая шина” означает шину класса C2 или C3 с надписью “TRACTION” (“ТЯГОВАЯ”), предназначенную для установки главным образом на ведущей(их) оси(ях) транспортного средства, с тем чтобы максимизировать передачу усилия при различных обстоятельствах».

Пункты 2.26–2.26.2 изменить следующим образом:

- «2.26 “обозначение размеров шины” означает, за исключением типов шин, обозначение размеров которых указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам, обозначение, указывающее:
- 2.26.1 номинальную ширину профиля (S1). Эта ширина должна быть выражена в мм, за исключением типов шин, у которых обозначение размеров указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам;
- 2.26.2 номинальное отношение высоты профиля к его ширине, за исключением некоторых типов шин, обозначения которых приводятся в первой колонке таблиц, содержащихся в приложении 5 к настоящим Правилам, либо — в зависимости от типа конструкции шины — номинальное значение наружного диаметра, выраженное в мм;».

Включить новые пункты 2.26.3–2.26.3.2 следующего содержания:

- «2.26.3 указание типа конструкции, проставляемое перед указанием диаметра обода следующим образом:
- 2.26.3.1 на диагональных шинах (шинах с перекрещивающимися слоями корда) — тире “—” или буква “D”;
- 2.26.3.2 на шинах с радиальным кордом — буква “R”».

Пункт 2.47 изменить следующим образом:

- «2.47 “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”:
- а) ~~E1136 — 17 для размера P195/75R14 и которую называют “СЭИШ14”;~~
- б) F2872 — 16 для размера 225/75R16C и которую называют “СЭИШ16C”;

- eb) F2871 — 16 для размера 245/70R19.5 и которую называют “СЭИШ19.5”;
- ec) F2870 — 16 для размера 315/70R22.5 и которую называют “СЭИШ22.5”;
- ed) ~~F2493~~—~~18~~ **F2493 — 19** для размера **P225/60R16** и которую называют **“СЭИШ16”**».

Пункт 2.54 изменить следующим образом:

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

Включить новые пункты 2.58–2.60 следующего содержания:

- «2.58 *“профессиональная внедорожная шина”* — шина специального назначения, которую используют в основном для работы в тяжелых внедорожных условиях;
- 2.59 *“глубина протектора”* означает глубину основных канавок;
- 2.59.1 *“основные канавки”* означает расположенные в центральной зоне протектора шины широкие кольцевые канавки, которые, в случае шин для легковых автомобилей и шин для легких грузовых автомобилей (коммерческого образца), имеют индикаторы износа протектора, расположенные в основании;
- 2.60 *“коэффициент пустотности”* означает соотношение площади пустот в опорной поверхности и площади этой опорной поверхности, которое рассчитывают по чертежу формы».

Пункт 3.2.13 изменить следующим образом:

- «3.2.13 надпись “MPT” (либо “ML” или “ET”) и/или “POR”, если шина относится к категории использования “шина специального назначения”.
- “ET” означает усиленный протектор, “ML” — добычу полезных ископаемых и лесозаготовку, “MPT”— универсальный грузовой автомобиль и “POR” — профессиональное транспортное средство повышенной проходимости».

Включить новый пункт 3.2.18 следующего содержания:

- «3.2.18 надпись “TRACTION” (“ТЯГОВАЯ”), если шина относится к категории тяговых шин¹⁰».

Включить новую сноску 10 следующего содержания:

- «¹⁰ Минимальная высота знаков надписи: см. размеры С в приложении 3 к настоящим Правилам № 109.».

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 выжженным 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 4.1.5.3.1.1, первое предложение изменить следующим образом:

«4.1.5.3.1.1 Если шины с протектором, восстановленным либо методом подвулканизации, либо методом прямой экструзии материала протектора, имеют рисунок протектора, предусмотренный пунктом 6.4.4.1, то в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень (перечни), упомянутый(ые) в пункте 6.4.4.1 b).»

Включить новый пункт 4.1.5.3.1.3 следующего содержания:

«4.1.5.3.1.3 В случае шин с протектором, восстановленным методом прямой экструзии материала протектора, предусмотренного в пункте 6.4.4.3, в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень (перечни), упомянутый(ые) в пункте 6.4.4.3 b).»

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 пунктам 6.5 и 6.6.1, и;
- b) не менее чем на одном образце шин с восстановленным протектором (по каждому из рисунков, ~~не~~ предусмотренных пунктом ~~пунктами~~ ~~6.4.4.1~~ и 6.4.4.2.3), представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие, когда это предписано в соответствии с пунктом 6.6.2*. В случае, предусмотренном пунктами **6.4.4.1 и 6.4.4.2**, 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*.»

Пункты 6.4.4.1 и 6.4.4.2 изменить следующим образом:

«6.4.4.1 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 6.4.4.2, 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) 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:

- й) а) 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;
- ~~б) — предприятию по восстановлению протектора шин:~~
- й) б) перечень(ни) 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 6.4.4.1 а). В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.5.3.1.1;
- й) 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.

6.4.4.2 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(ки) 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: а) 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:

- а) а) — копию сертификата(ов), предусмотренного(ых) Правилами № 117 ООН, и копию документа о соответствии этой новой шины требованиям в отношении минимальной эффективности на снегу в тяжелых снежных условиях;
- ~~б) — предприятию по восстановлению протектора шин:~~
- й) б) перечень(ни) 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 4.1.5.3.1.2;
- й) в) изображение(я) рисунка (рисунков) протектора, охватываемого(ых) сертификатом(ами), предусмотренным(ыми) Правилами № 117 ООН, **и характеристики составных элементов**;
- й) д) 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 6.4.4.3 следующего содержания:

- «6.4.4.3 В случае шин, восстановленных посредством использования материала(ов) и дизайна(ов) протектора, которые не предусмотрены пунктом 6.4.4.1 или 6.4.4.2 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(ни) 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(е) в пункте 6.4.4.3 а). В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.5.3.1.3;
 - 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 (рисунков) протектора и характеристики составных элементов».

Пункт 7.2.1 изменить следующим образом:

- «7.2.1 Для шин классов С2 и С3 минимальное значение индекса сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием, рассчитанное в соответствии с процедурой, описанной в приложении 10, 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)}	Индекс сцепления на снегу (метод ускорения) ^{c)}
	Эталон = СЭИШ16С	Эталон = СЭИШ14, СЭИШ16	Эталон = СЭИШ19.5, СЭИШ22.5
С2	1,02	1,10	Нет
С3	Нет	Нет	1,25

a) См. пункт 3 приложения 10 к настоящим Правилам

b) См. пункт 2 приложения 10 к настоящим Правилам

c) См. пункт 4 приложения 10 к настоящим Правилам».

Пункт 7.1.4.4 изменить следующим образом:

- «7.1.4.4 В случае радиальных шин класса С3 с восстановленным протектором, предназначенных для установки в ~~двухконтурной (спаренной) конструкции,~~ у которых ~~номинальная ширина профиля превышает 305 мм,~~ а ~~номинальное отношение высоты профиля к его ширине составляет~~

более 60, может наноситься дополнительный боковой защитный резиновый слой (ДБЗ), превышающий максимум на 8 мм габаритную ширину шины того же размера, допускаемого Правилами № 54, при условии, что:

- a) этот резиновый слой наносится только на одну боковину;
- b) на данной боковине проставляется маркировка “ASP” и “OUTSIDE”, причем оба обозначения должны иметь минимальную высоту 8 мм;
- c) максимальная разрешенная скоростная категория соответствует индексу J (100 км/ч);
- d) в случае шин, предназначенных для установки в сдвоенной (спаренной) конструкции, допускается установка только одной шины с ДБЗ, причем она должна устанавливаться на внешнее колесо.».

Включить новые пункты 7.3–7.5 следующего содержания:

- «7.3 Для классификации в качестве “тяговой шины” шина должна отвечать по крайней мере одному из требований пункта 7.3.1 ниже.
- 7.3.1 Шина должна иметь рисунок протектора как минимум с двумя кольцевыми ребрами, на каждом из которых имелось бы не менее 30 блоковых элементов, разделенными канавками и/или узкими прорезями, глубина которых должна составлять не менее половины глубины рисунка протектора. Использование испытания физико-механических свойств в качестве альтернативного варианта будет возможным лишь на более позднем этапе, после того как в Правила будут внесены дополнительные поправки, включая указание соответствующих методов испытания и предельных значений.
- 7.4 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:
- для шин класса C2: глубина рисунка протектора ≥ 11 мм и коэффициент пустотности ≥ 35 %;
- для шин класса C3: глубина рисунка протектора ≥ 16 мм и коэффициент пустотности ≥ 35 %.
- 7.5 Для классификации в качестве “профессиональной внедорожной” шина должна иметь все следующие характеристики:
- a) для шин класса ~~классов C1 и C2:~~
 - i) глубина рисунка протектора ≥ 11 мм;
 - ii) коэффициент пустотности ≥ 35 %;
 - iii) максимальная категория скорости $\leq Q$;
 - b) для шин класса C3:
 - i) глубина рисунка протектора ≥ 16 мм;
 - ii) коэффициент пустотности ≥ 35 %;
 - iii) максимальная категория скорости $\leq K$ ».

Пункт 9.2.2 изменить следующим образом:

- «9.2.2 по крайней мере одной шины каждые два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.6.2 и не охватываемых пунктами 6.4.4.1 или 6.4.4.2 6.4.4.3;»

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 6.4.4.1 с, ~~н~~ 6.4.4.2 е **d** и **6.4.4.3 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:»

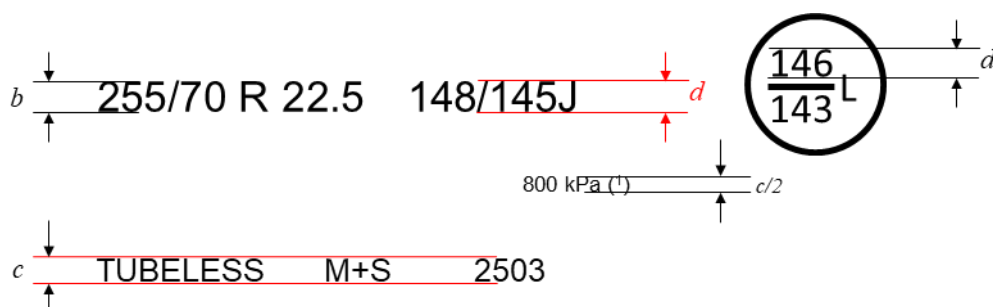
Пункт 9.4.2 изменить следующим образом:

«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~~ **6.4.4.3;**»

Приложение 3

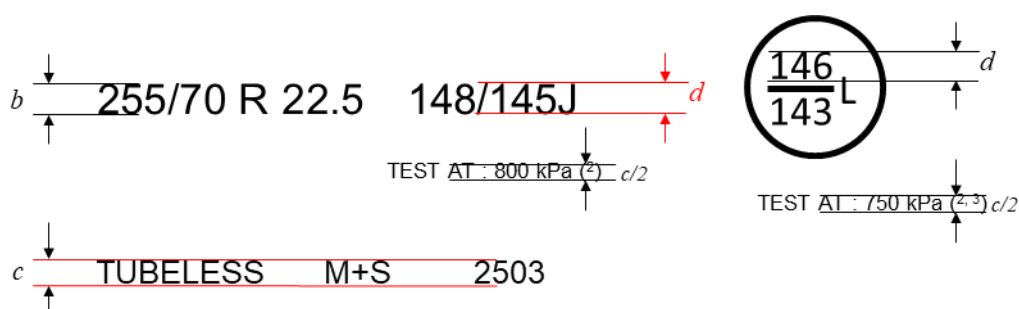
Рис. изменить следующим образом:

«Пример 1:



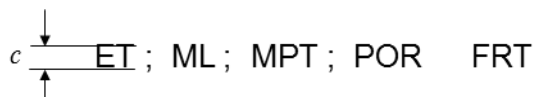
- 1) В случае шин, впервые официально утвержденных по типу конструкции до 1 января 2018 года, вместо кПа можно использовать маркировку PSI. **Маркировке кПа может предшествовать маркировка “TEST AT :” или в качестве альтернативы маркировка “TEST INFL :” либо символ “@”.**

Пример 2:



- 2) Маркировка “TEST AT :” может быть заменена маркировкой “TEST INFL :” или символом “@” либо опущена.
- 3) Указание значения второго давления в шине для дополнительного эксплуатационного описания является факультативным. При отсутствии такого указания для обеих комбинаций нагрузки/скорости применяется одно и то же испытательное давление в шине.

Требования, касающиеся размеров дополнительной маркировки ⁴⁾:



⁴⁾ В отношении “ML” и “MPT”, являющихся частью маркировки обозначения размеров шины, применяется минимальный размер *b*.».

Пункт 1, последний абзац изменить следующим образом:

«...»

которая должна накачиваться до давления ~~620800~~ кПа для испытания на прочность в зависимости от **обоих значений** нагрузки/скорости **в примере 1**, до давления **800** кПа при испытании на прочность в зависимости от нагрузки/скорости в соответствии с основной комбинацией нагрузки/скорости и до давления **750** кПа при испытании в соответствии с дополнительной комбинацией нагрузки/скорости в примере 2 и ~~обозначение PSI~~ которой ~~равняется 90~~».

Включить новый подпункт 3 е) следующего содержания:

«е) при наличии двух указаний испытательного давления они должны располагаться таким образом, чтобы было ясно, к какой комбинации нагрузки/скорости относится каждое указанное давление».

Приложение 7 — Добавление 2, часть 1, доклад изменить следующим образом:

«...»

5. Класс шины:
 6. Категория использования:
 7. Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием **SG** ~~не~~ **равнению с СЭИШ в соответствии с пунктом 6.4.1.1**
 - 7.1 Процедура испытаний и использованная СЭИШ
 8. Замечания (если таковые имеются):
- ...».

Приложение 7 — Добавление 2, часть 2, данные испытаний изменить следующим образом:

«...»

5. Результаты испытаний: среднее значение полного замедления ($m \cdot s^{-2}$)/ 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	$CV_{val_a}(СЭИШ) \leq 5 \%$				
Средневзвешенное значение СЭИШ					
Коэффициент f					
Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием		1,00			

(1) для шин класса C2: соответствующее давлению, указанному в маркировке на боковине согласно пункту 4.1 3.1 настоящих Правил.

...».

II. Обоснование

1. Настоящие поправки к Правилам № 109 ООН необходимы для обеспечения того, чтобы процедуры испытания шин с восстановленным протектором были согласованы с предложениями ЕТОПОК, содержащимися в документе TRANS/WP.29/GRBP/2020/13 для Правил № 54 ООН и в документах ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16 и ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17 для Правил № 117 ООН. Порядок применения пунктов 2.7.3, 2.8.2, 2.8.4, 2.58, 2.59, 2.59.1, 2.60, 7.3, 7.3.1, 7.4 и 7.5 согласован с положениями Правил № 117 ООН. Изменения к пункту 7.1.4.4 связаны с расширенным диапазоном размеров шин, который используется в отношении оригинального оборудования транспортных средств применительно к городским условиям при наличии требования о защите боковин шины (например, 275/70 и 315/60 R22.5). Введение ограничения в отношении шин класса C3 и ограничения в отношении внешнего колеса в случае установки в сдвоенной (спаренной) конструкции позволяют избежать возможных проблем с зазором в колесных нишах.

III. Обоснование в отношении документа ECE/TRANS/WP29/GRBP/2021/3, представленного ЕТОПОК 18 января 2021 года

Пункты 3.4, 3.4.1 и 3.4.2

2. 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/2020/13 в контексте Правил № 54 ООН. Таким образом, включать пункты 3.4.1 и 3.4.2 нет необходимости.

3. 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

4. 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/2020/13 в контексте Правил № 54 ООН.

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

5. Пункт 6.4.4.1 касается материала(ов) протектора, восстановленного(ых) методом подвулканизации, либо протектора с идентичным дизайном, восстановленного 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) следующих доказательств: протокола испытаний, доказательства соответствия производства (СП) и эквивалентности конструкции и составных элементов в случае прямой экструзии.

6. Пункт 6.4.4.2 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.

7. Пункт 6.4.4.3 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 следующие доказательства: протокол испытания и документ о СП.

8. Таким образом, речь идет о следующем:

- включении пункта 4.1.5.3.1.3 (перечень шин в заявке на официальное утверждение);
- изменении текста пункта 5.4: требования об испытании шин, охваченных пунктом 6.4.4.3 (а также 6.4.4.1 и 6.4.4.2 по просьбе ООУТ);
- обновлении текста пунктов 9.2.2 и 9.4.2 в соответствии с новыми положениями пункта 6.4.4.3;
- обновлении текста пункта 9.4 с учетом изменения нумерации пункта 6.4.4.2 и включения пункта 6.4.4.3.