



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам шума и шин

Восемьдесят первая сессия

Женева, 18–21 февраля 2025 года

Пункт 6 е) предварительной повестки дня

**Шины: Правила № 117 ООН (сопротивление шин
качению, шум, издаваемый шинами при качении,
и их сцепление на мокрой поверхности)**

Предложение по дополнению 17 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН

**Представлено экспертами от Европейской технической
организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК). Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2025 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2025 год (A/79/6 (разд. 20), таблица 20.6), 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 2.11 и сноску 2 изменить следующим образом:

«2.11 “Усиленная шина” или “шина с повышенной несущей способностью” класса C1 означает конструкцию шины, предназначенной для перевозки с большей нагрузкой при более высоком внутреннем давлении воздуха, чем нагрузка, перевозимая с использованием соответствующих стандартных шин при стандартном внутреннем давлении воздуха, как указано в стандарте ISO 4000-1:~~2021~~**2024**².

² Шины класса C1 соответствуют “шинам для легковых автомобилей” в стандарте ISO 4000-1:~~2021~~**2024**».

Пункт 2.16.1 изменить следующим образом:

«2.16.1 “Основные канавки” означают расположенные в центральной ~~зоне части~~ **зоне части** 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~~ **которые охватывают около трех четвертей ширины поверхности протектора**».

Включить новый пункт 2.16.2 следующего содержания:

«**2.16.2 “Канавка протектора” означает пространство между двумя соседними ребрами или блоками рисунка протектора**».

Подпункт 2.18 b) изменить следующим образом:

«2.18 ...
b) F2493 – ~~2324~~ для размера P225/60R16 и которую называют “СЭИШ16”,
...»

Пункт 6.7 изменить следующим образом:

«6.7 Для классификации в качестве “профессиональной шины повышенной проходимости” шина **специального назначения** должна ~~иметь~~ **соответствовать** ~~все~~ **следующим характеристикам** ~~дополнительным требованиям~~:

- a) для шин классов C1 и C2: **максимальная категория скорости не должна превышать 160 км/ч (индекс категории скорости Q):**
 - i) — глубина рисунка протектора ≥ 11 мм,
 - ii) — коэффициент пустотности ≥ 35 %,
 - iii) — максимальная категория скорости $\leq Q$;
- b) для шин класса C3: **максимальная категория скорости не должна превышать 110 км/ч (индекс категории скорости K):**
 - i) — глубина рисунка протектора ≥ 16 мм,
 - ii) — коэффициент пустотности ≥ 35 %,
 - iii) — максимальная категория скорости $\leq K$ ».

Пункт 12.23 изменить следующим образом:

«12.23 Начиная с 1 сентября 2028 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные **впервые после 31 августа 2028 года** на основании дополнения 16 к поправкам серии 02 к настоящим Правилам, если характеристики испытательного трека для измерения эффективности сцепления шин в новом состоянии с мокрым дорожным

покрытием не были установлены с использованием следующих эталонных шин:

Класс шин	Эталонные шины
C2	СЭИШ16С
C3	СЭИШ19,5 с узкими прорезьями или СЭИШ22,5 с узкими прорезьями

»

Приложение 6, подпункт 2.2 а) изменить следующим образом:

«2.2

...

а) для шин класса C1 обод должен иметь ширину, установленную в стандарте ISO 4000-1:2024;»

...»

Приложение 6 — Добавление 1, пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1

Ширина

Для ободьев колес легковых автомобилей (шины класса C1) ширина испытательного обода должна соответствовать ширине измерительного обода, определенного в пункте 6.2.2 стандарта ISO 4000-1:2024.

...»

Приложение 8

Пункт 2.1.3.1 изменить следующим образом:

«2.1.3.1

Стандартная эталонная испытательная шина

Для целей оценки эффективности шин класса C1 на льду используют стандартную эталонную испытательную шину СЭИШ16. Эталонная шина должна быть не старше 30 месяцев, считая с недели, в которую она была произведена, и должна храниться в соответствии с требованиями стандарта ASTM F2493 – 2324».

Пункт 2.1.3.2.1 изменить следующим образом:

«2.1.3.2.1

Установить каждую испытательную шину на официально утвержденный обод в соответствии со стандартом ISO 4000-1:2024, используя обычные методы монтажа. С учетом вышеизложенного код ширины обода не должен отличаться более чем на 0,5 от кода ширины измерительного обода. Если для испытываемого транспортного серийно выпускаемого обода не имеется, допустимо использовать обод, код ширины которого отличается от кода ширины измерительного обода на 1,0. Обеспечивают надлежащую посадку шин на седло обода путем использования подходящего смазочного материала. Следует избегать чрезмерного использования смазки, чтобы предотвратить проскальзывание шины на ободе колеса».

Приложение 9, пункт 2.1.3 изменить следующим образом:

«2.1.3

“Канавка” означает канавку протектора ~~пространство между двумя соседними ребрами или блоками рисунка протектора~~».

II. Обоснование

1. Обновлен год в ссылке на последнюю международную стандартную спецификацию ASTM F2493-24.
2. Обновлена ссылка на последний международный стандарт ISO 4000-1:2024 (опубликован в марте 2024 года).

3. Определения канавки протектора и основных канавок приведены в соответствие с определениями, предложенными в правилах №№ 30 и 54 ООН.
 4. Предложены редакционные изменения для упрощения формулировки, содержащей требования к профессиональным шинам повышенной проходимости.
 5. Переходное положение в пункте 12.23 изменено, так чтобы в нем правильно указывалось, что оно применяется к официальным утверждениям типа, «выданным впервые после 31 августа 2028 года», а также чтобы оно было согласовано с переходными положениями в пунктах 12.18 и 12.22.
-