



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2005/41
7 April 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать шестая сессия, 21-24 июня 2005 года,
пункт 4.2.7 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 4 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 02
К ПРАВИЛАМ № 30

(Пневматические шины)

Передано Рабочей группой по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

Примечание: Воспроизведенный ниже текст был принят GRRF на ее пятьдесят седьмой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/57, пункт 9 и приложение 2). Он передается на рассмотрение WP.29 и AC.1.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется для обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно также получить через Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Пункт 2.1.4 изменить следующим образом:

"...радиальная шина; шина, пригодная для использования в спущенном состоянии);"

Включить новый пункт 2.3.7 следующего содержания:

"2.3.7 Под "шиной, пригодной для использования в спущенном состоянии" или "самонесущей шиной" подразумевается конструкция пневматической шины, предусматривающая любые технические решения (например, укрепленные боковины и т.д.), позволяющие эксплуатировать пневматическую шину, установленную на соответствующем колесе транспортного средства при отсутствии любого дополнительного элемента, в соответствии с ее основными функциями по крайней мере на скорости 80 км/ч (50 миль в час) и в пределах 80 км в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии".

Включить новые пункты 2.32-2.35 следующего содержания:

"2.32 Под "режимом эксплуатации шины в спущенном состоянии" подразумевается состояние шины, которая в основном сохраняет свою конструктивную целостность в процессе ее использования при давлении в диапазоне от 0 до 70 кПа.

2.33 Под "основными функциями шины" подразумевается обычная способность накачанной шины выдерживать заданную нагрузку при движении с заданной скоростью и передавать на поверхность, по которой она движется, силу тяги, а также поворотное и тормозное усилие.

2.34 Под "системой эксплуатации шины в спущенном состоянии" или "системой увеличенной мобильности" подразумевается набор конкретных функционально зависимых элементов, включая шину, которые в совокупности обеспечивают конкретные эксплуатационные характеристики, определяющие основные функции шины, т.е. по крайней мере способность ее движения со скоростью 80 км/ч (50 миль в час) и в пределах 80 км в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии.

2.35 Под "высотой преломленного профиля" подразумевается разница между преломленным радиусом, измеряемым от центра обода до поверхности барабана, и половиной номинального диаметра обода, определенного в ISO 4000-1".

Включить новый пункт 3.1.3.5 следующего содержания:

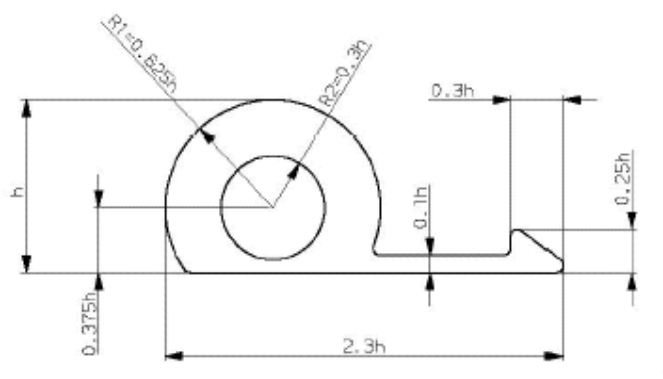
«3.1.3.5 На "шине, пригодной для использования в спущенном состоянии" или "самонесущей шине" перед маркировкой диаметра обода наносится буква "F"».

Пункт 3.1.4.1 изменить следующим образом:

«3.1.4.1 На шинах, пригодных для эксплуатации на скоростях свыше 300 км/ч, буква "R", проставляемая перед маркировкой кода диаметра обода, заменяется надписью "ZR" и наносится маркировка с эксплуатационным описанием, состоящая из обозначения скорости "Y" и соответствующего индекса несущей способности шины. Эксплуатационное описание приводится в скобках, например: "(95Y)"».

Включить новый пункт 3.1.12 следующего содержания:

"3.1.12 Указанное ниже обозначение относится к шине, пригодной для использования в спущенном состоянии" или "самонесущей шине", когда "h" составляет не менее 12 мм.



Пункт 4.1.4 изменить следующим образом:

"4.1.4 "Конструкция: диагональная, диагонально-опоясанная, радиальная шина; шина, пригодная для использования в спущенном состоянии;"

Включить новый пункт 1.4.16 следующего содержания:

"4.1.16 средство идентификации борта обода, предназначенного для шин, пригодных для "использования в спущенном состоянии" "в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии"."

Пункт 6.1.4.2.2 изменить следующим образом:

"6.1.4.2.2 в случае радиальных шин, шин, пригодных для использования в спущенном состоянии: 4%".

Пункт 6.1.5.3.2, изменить фразу "радиальные шины" на "радиальные шины; шины, пригодные для использования в спущенном состоянии".

Включить новый пункт 6.2.1.2 следующего содержания:

"6.2.1.2 При подаче заявки на официальное утверждение типа "системы эксплуатации шины в спущенном состоянии" указанное выше испытание под нагрузкой на скорость проводится на одной шине, накачанной в соответствии с предписаниями пункта 1.2 предложения 7, в тех условиях нагрузки и скорости, которые обозначены на шине (см. пункт 3.1.4.1). Другое испытание на нагрузку/скорость должно проводиться на втором образце того же типа шины, как указано в пункте 3 приложения 7. Второе испытание может проводиться на том же образце, если против этого не возражает завод-изготовитель".

Включить новый пункт 6.2.2.2 следующего содержания:

"6.2.2.2 Если высота преломленного профиля в "системе эксплуатации шины в спущенном состоянии" после прохождения испытания, указанного в пункте 3 приложения 7, не изменяется, по сравнению с высотой преломленного профиля в начале испытания, более чем на 20 см и если протектор этой шины не отстаёт от обеих боковин, то данная система рассматривается в качестве прошедшей испытание".

Приложение 1,

Пункт 5.3 изменить следующим образом:

"5.3 Конструкция: диагональная/диагонально-опоясанная/радиальная шина; шина, пригодная для использования в спущенном состоянии 2/".

Приложение 7,

Пункт 1.2, таблица, изменить слова "радиальные шины" на "радиальная шина/система эксплуатации шины в спущенном состоянии".

Включить новый пункт 3 следующего содержания:

"3. Процедура оценки "режима эксплуатации шины в спущенном состоянии"
"системы эксплуатации шины в спущенном состоянии"

3.1 Новая шина монтируется на испытательный обод, указанный заводом-изготовителем, в соответствии с пунктами 4.1.12 и 4.1.15 настоящих Правил.

3.2 Осуществляется процедура, подробно описанная в пунктах 1.2-1.5 выше, при температуре $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ в помещении, где проводится испытание, для выдерживания надетой на колесо шины в соответствии с требованиями, подробно описанными в пункте 1.4.

3.3 Необходимо вынуть вставной клапан и дождаться полного выпуска воздуха из шины.

3.4 Надетая на колесо шина монтируется на испытательную ось и прижимается к наружной поверхности гладкого маховика диаметром $1,70 \text{ м} \pm 1\%$ или $2,0 \text{ м} \pm 1\%$.

3.5 К испытательной оси прилагается нагрузка, равная 65% от максимальной нагрузки, соответствующей индексу несущей способности шины.

3.6 В начале испытания производится измерение высоты преломленного профиля (Z1).

3.7 В ходе испытания температура в помещении, где оно проводится, должна поддерживаться на уровне $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$.

3.8 Испытание проводится без перерыва в соответствии со следующими требованиями:

- 3.8.1 время доведения скорости от нулевой до постоянной испытательной: 5 минут,
- 3.8.2 испытательная скорость: 80 км/ч,
- 3.8.3 продолжительность испытания на испытательной скорости: 60 минут.
- 3.9 В конце испытания производится измерение высоты преломленного профиля (Z2).
- 3.9.1 Процентное изменение высоты преломленного профиля, по сравнению с его высотой в начале испытания, рассчитывается следующим образом:
 $((Z1-Z2)/Z1)*100$.

Пункт 3 (прежний), изменить нумерацию на 4, а текст - следующим образом:

"4. Эквивалентные методы испытания

...описанного выше в пункте 2 и/или 3..."
