



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/2005/99  
26 August 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

(Сто тридцать седьмая сессия, 15-18 ноября 2005 года,  
пункты 6.3.3 и В.2.2.3 повестки дня)

ЗАПРОС НА ЗАНЕСЕНИЕ В КОМПЕНДИУМ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ ФЕДЕРАЛЬНОГО  
СТАНДАРТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ (FMVSS) № 139 - ИСПЫТАНИЕ НОВОЙ  
ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ РАДИАЛЬНОЙ ШИНЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МАЛОЙ  
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Передано представителем Соединенных Штатов Америки

Примечание: Воспроизведенный ниже документ представлен Соединенными Штатами  
Америки для рассмотрения Исполнительным комитетом (АС.3). В нем содержится запрос  
на включение в Компендиум потенциальных правил федерального стандарта  
(FMVSS) № 139 по новым пневматическим радиальным шинам для транспортных средств  
малой грузоподъемности.

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>

ЗАПРОС НА ЗАНЕСЕНИЕ В КОМПЕНДИУМ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ ФЕДЕРАЛЬНОГО  
СТАНДАРТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ (FMVSS) № 139 - НОВЫЕ РАДИАЛЬНЫЕ  
ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ШИНЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МАЛОЙ  
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Соединенные Штаты Америки обращаются с запросом на включение в Компендиум потенциальных правил федерального стандарта по безопасности механических транспортных средств (FMVSS) № 139 - Новые радиальные пневматические шины для транспортных средств малой грузоподъемности.

Справочная информация

В соответствии со статьей 10 принятого Конгрессом Соединенных Штатов Америки Закона от 2000 года об ужесточении мер по снятию с продажи дефектных транспортных средств, ведению надлежащей отчетности и усовершенствованию документации (Закона о протекторе покрышки) Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) было поручено провести нормотворческую деятельность с целью пересмотра и обновления эксплуатационных требований относительно безопасности шин и подготовить новое окончательное правило.

До принятия Закона о протекторе покрышки внимание общественности - после отзыва в 2000 году покрышек, изготовленных компанией "Файрстоун", - было обращено на введенный администрацией стандарт шин легковых автомобилей, а именно: на федеральный стандарт по безопасности механических транспортных средств (FMVSS) № 109. За 30 лет, прошедших после первоначального опубликования этого стандарта в 1967 году, он не претерпел существенного пересмотра. В то время конструкция более 99% шин легковых автомобилей Соединенных Штатов Америки была диагональной либо с перекрещивающимися слоями корда. Поэтому требования и процедуры испытаний в рамках FMVSS № 109 были разработаны главным образом применительно к таким шинам. В настоящее время на легковых автомобилях и других транспортных средствах малой грузоподъемности такие шины практически полностью заменены радиальными. Степень использования радиальных шин возросла настолько, что сейчас на их долю приходится более 95% шин легковых автомобилей как в США, так и в Европе, и они используются на большинстве других новых транспортных средств малой грузоподъемности, реализуемых в Соединенных Штатах Америки. НАБДД не требует оснащения транспортных средств малой грузоподъемности радиальными шинами, но регулирует аспекты эксплуатации радиальных шин в соответствии со стандартами FMVSS № 109 и 119. С учетом более высоких, по сравнению с диагональными шинами,

эксплуатационных характеристик радиальных шин их соответствие требованиям стандарта FMVSS № 109 обеспечить легче.

Если износостойкость и эксплуатационные характеристики шин за последние примерно 30 лет улучшились, то условия их использования ужесточились. Такие факторы, как более высокая скорость и нагрузка, увеличение срока эксплуатации шины и продолжительности поездок, а также изменяющаяся динамика реализации транспортных средств способствовали повышению требований к современной радиальной шине, по сравнению с радиальной шиной прежнего поколения. Особенности конструкции радиальных шин в нынешних условиях их эксплуатации и реализации исключают потребность в проведении различия между ними с точки зрения существующих требований о минимальной эффективности при испытании на высокой скорости, испытании на долговечность, испытании на прочность и испытании на определение нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса.

НАБДД рассмотрела целесообразность изменения условий каждого из предусмотренных испытаний по аспектам стандартов шины, применимых к транспортным средствам малой грузоподъемности, т.е. к тем транспортным средствам, общий вес которых не превышает 10 000 фунтов (4 536 кг), кроме мотоциклов и тихоходных транспортных средств. Кроме того, НАБДД рассмотрела целесообразность введения некоторых новых испытаний. При этом особый упор был сделан на повышение сопротивляемости шины воздействию факторов, упомянутых при рассмотрении Закона о протекторе покрышки и принятии этого закона; речь идет о нагреве шины, недостаточном давлении в ней и о ее старении. Администрация провела обширные испытания, сбор данных и анализ и произвела обзор других действующих международных, отраслевых и национальных стандартов и предложений, а также материалов, представленных общественными кругами.

#### Описание правил

В настоящем стандарте указываются размеры шины, требования относительно испытаний, требования о маркировке и определяются коэффициенты несущей способности шины. Он применяется к новым пневматическим шинам, предназначенным для использования на механических транспортных средствах (кроме мотоциклов и тихоходных транспортных средств), полный вес которых с грузом (GVWR) составляет не более 10 000 фунтов и которые были изготовлены после 1975 года. Окончательное правило вступает в силу с 1 июня 2007 года, причем до этой даты допускается его добровольное применение.

НАБДД, в частности, повысила требования к существующим испытаниям на высокой скорости и на долговечность, хотя и не в столь высокой степени, как первоначально предлагалось в соответствии с уведомлением о предлагаемой нормотворческой деятельности (УПНД). В рамках как испытаний на высокой скорости, так и испытаний на долговечность предусмотрены испытательные параметры (температуры окружающей среды, нагрузки, давления в шинах, скорости и продолжительности эксплуатации), обуславливающие бóльшую жесткость, чем в случае испытаний, предписанных первоначальными стандартами на шины, а также испытаний, предлагаемых промышленными кругами. Самое важное заключается в том, что в рамках испытаний на высокой скорости используются значения 140, 150 и 160 км/ч, которые существенно превышают значения, указанные в первоначальном стандарте на шины легковых автомобилей. Аналогичным образом, в рамках нового испытания на долговечность предписывается использование скорости, превышающей на 50% значение, указанное в упомянутом выше стандарте. Кроме того, в соответствии с новым испытанием на долговечность оценка шины производится с учетом расстояния, которое на 50% превышает расстояние, предписанное в рамках прежнего испытания на долговечность.

Администрация проводит мероприятия по введению нового испытания на эксплуатацию шины с недостаточным давлением воздуха, которое направлено на обеспечение минимального уровня эксплуатационной безопасности при давлении в шине до 140 кПа (20 фунтов на квадратный дюйм). Другими словами, речь идет о минимальном уровне давления, при котором должен активироваться сигнал предупреждения системы наблюдения за давлением в шинах. Данное требование отражает условия поездок на дальние расстояния в Соединенных Штатах Америки и будет способствовать обеспечению функциональных возможностей шины в случае явно недостаточного давления при движении на автомагистрали в условиях полной нагрузки.

С учетом того, что растущее число автомобилистов в Соединенных Штатах Америки при осуществлении перевозок в личных целях отдают все большее предпочтение легким грузовикам, НАБДД впервые вводит требование о конкретном "шинном резерве", как и в случае легковых автомобилей, при нормальных условиях нагрузки. Администрация также расширяет сферу применения требований об эксплуатационных характеристиках шины легкового автомобиля на основе включения в эти требования положений о шинах типа LT (диапазон нагрузки C, D и E), используемых на легких грузовиках.

Вместо замены предусмотренного в FMVSS No. 109 испытания на прочность новым дорожным испытанием на опасность столкновения администрация решила сохранить испытание на прочность шин легковых автомобилей и шин типа LT. После оглашения

данных о результатах испытаний в рамках УПНД и замечаний, поступивших от общественных кругов, возник вопрос о том, позволит ли предлагаемое дорожное испытание на опасность столкновения, смоделированное в соответствии с практикой, рекомендованной Обществом инженеров автомобильной промышленности и транспорта, обеспечить проведение более жесткой и более приближенной к действительности проверки, чем нынешнее испытание. НАБДД рассмотрит эти аспекты в ближайшем будущем.

Вместо замены нынешнего испытания на определение нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса, предложением, основывающимся на результатах испытания, проведенного фирмой "Тойота", администрация решила сохранить испытание на определение нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса, и использовать его в случае шин типа LT. Ранее промышленные круги рекомендовали отказаться от этого испытания, поскольку радиальные шины без труда его проходят. Результаты проведенных администрацией в 1997-1998 годах испытаний на опрокидывание свидетельствуют о том, что не следует отказываться от испытания на определение нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса, и надлежит повысить требования к этому испытанию. Вместе с тем данные об испытаниях, проведенных в рамках УПНД, и замечания, поступившие от общественных кругов, заставляют задуматься о том, позволяют ли предусмотренные фирмой "Тойота" испытания обеспечить проведение более жесткой и более приближенной к действительности проверки, чем испытание на определение нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса, предусмотренное FMVSS No. 109. До начала нормотворческой деятельности, направленной на принятие нового или пересмотренного испытания, администрация проведет исследование по проблеме определения нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса.

#### Преимущества в плане обеспечения безопасности

Правилами будут предусмотрены более высокие характеристики прочности, долговечности и теплостойкости шин, основывающиеся на повышении жесткости действующего стандарта в отношении испытаний на долговечность и на высокой скорости и на введении требования о прохождении испытания в условиях недостаточного давления в шине. Администрация считает, что шины, соответствующие требованиям этих испытаний, будут реже выходить из строя. Более полное описание преимуществ приводится в оценке окончательного правила (ООП). Копия этой ООП прилагается к настоящему меморандуму.

### Оценка затрат

Ниже приводится краткое описание затрат, связанных с принятием эксплуатационных требований, содержащихся в новом стандарте на шины, который предусматривает проведение более жестких испытаний на высокой скорости и на долговечность, а также проведение испытания на проверку характеристик шины при недостаточном давлении в ней.

НАБДД считает, что введенные испытания не пройдут от 5 до 11% шин типа "P-metric" и LT. Согласно оценкам, продано 287 млн. шин для легковых автомобилей, из которых от 5 до 11%, возможно, подорожают на 0,25-1 долл. США. Общие ежегодные затраты на новые оригинальные шины и сменные шины составят, по оценкам, от 3,6 млн. долл. США (287 млн. шин x 0,5 x 0,25 долл. США) до 31,6 млн. долл. США (287 млн. шин x 0,11 x 1 долл. США), а затраты нетто в расчете на эквивалент экономии в плане срока эксплуатации - 5 млн. долл. США с учетом фактора стоимости и оценок преимуществ, обусловленных ее снижением.

США не считают, что затраты, связанные с проведением дорожных испытаний на опасность столкновения и на определение нагрузки, требуемой для отжатия борта шины от закраины обода колеса, повысятся, поскольку из проведенных ими испытаний следует, что все изготавливаемые в настоящее время шины успешно проходят эти испытания.

В результате введения окончательного правила затраты, связанные с проведением испытания, по оценкам, возрастут на 76,40 долл. США в расчете на испытываемую модель шины. С учетом того, что ежегодно испытываются 5 540 моделей шин, дополнительные издержки на испытания будут составлять, по оценкам, 423 000 долл. США в год. Для введения окончательного правила не потребуется никакого нового испытательного оборудования либо оборудования, которое отличалось бы от нынешнего оборудования, используемого производителями шин.

### Соответствующие документы:

Нормативный текст FMVSS No. 139 - Новые пневматические шины для транспортных средств малой грузоподъемности.

Оценка окончательного правила (ООП) о новых пневматических шинах для транспортных средств малой грузоподъемности.