

Неофициальный документ No. **GRRF-56-14**
(56-я сессия GRRF, 20-22 сентября 2004 г.)
Пункты повестки дня 6.3 и 6.4.

Оригинал: РУССКИЙ/АНГЛИЙСКИЙ

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ В ПРАВИЛА ЕЭК ООН № 30 И 54
ДОПОЛНЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ИНФОРМАЦИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
О КОЭФФИЦИЕНТЕ СОПРОТИВЛЕНИЯ КАЧЕНИЮ ШИН

Представлены экспертами Российской Федерации

Примечание: Настоящий документ подготовлен в соответствии с документом ECE TRANS/WP.29/GRRF/55, п. 36 и содержит уточнение текста документа TRANS/WP.29/GRRF/2003/30.

A. ВВЕДЕНИЕ

Следствием обращения GRRF к специалистам Российской Федерации и ISO начать работу по проблеме сопротивлений качению в возможно короткие сроки стало внесение Российской Федерацией предложения о разработке новой темы "**Revision of the ISO 18164 partition concerned deceleration method of tyre rolling resistance measuring**" (Пересмотр стандарта ISO 18164 в части, касающейся инерционного метода измерения сопротивлений качению шин), представленной на рассмотрение ISO TC 31. В основе этого предложения лежат предварительные консультации между специалистами Российской Федерации, ISO TC 31 WG 6 и ETRTO. С целью обоснования предложения выполнены предварительные теоретические и экспериментальные работы. Эти материалы представлены на сайте www.iso.org/tc под номерами TC 31 683-686. Они являются дальнейшим развитием неофициальных документов, зарегистрированных на 54-й и 55-й сессиях GRRF в рамках пунктов повестки дня 6.3 и 6.4.

По информации ETRTO, оно в ближайшее время заканчивает, в рамках данной проблемы, разработку рекомендаций по методу измерений сопротивлений качению.

Рабочая группа WG 6 комитета TC 31 ISO в текущем году завершает работы по новому стандарту ISO 18164, объединяющему 3 ранее существовавших документа.

Это вносит ясность в среднесрочную деятельность заинтересованных участников разработки данной проблемы и позволяет возвратиться к рассмотрению краткосрочной задачи внесения поправок в Правила №№ 30 и 54.

Предложения касаются поправок, первоначально изложенных в документе TRANS/WP.29/GRRF/2003/30.

Предлагаем для обсуждения на 56-й сессии GRRF следующие уточненные формулировки дополнений к Правилам № 30 и 54.

В. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Правила № 30:

Включить новый пункт 4.1.15 следующего содержания:

"4.1.15 коэффициент сопротивления качению, определенный по методике ISO 8767 (ISO 18164 после ввода в действие). Если была использована методика, отличающаяся от указанной выше, то ее эквивалентность должна быть доказана."

Правила № 54:

Включить новый пункт 4.1.14 следующего содержания:

"4.1.14 коэффициент сопротивления качению, определенный по методике ISO 9948 (ISO 18164 после ввода в действие). Если была использована методика, отличающаяся от указанной выше, то ее эквивалентность должна быть доказана."

С. ОБОСНОВАНИЕ

Учитывая важность проблемы информированности потребителя относительно сопротивлений качению шин как параметра, непосредственно связанного с их безопасностью, целесообразно использовать потенциал возможностей методов измерений, предоставляемых стандартами ISO 8767 и ISO 9948, а в ближайший период – стандартом ISO 18164, который заменит вышеуказанные.

Представляется целесообразным разделить соответствующую работу в сфере международной стандартизации на следующие 3 этапа.

1. Начальный этап. На этом этапе вводятся предлагаемые поправки в Правила № 30 и 54. При этом производитель шин не ограничен выбором методов испытаний из арсенала одобренных им стандартов ISO и поэтому не испытывает затруднений с их освоением.

На этом этапе могут быть одобрены рекомендации ETRTO, касающиеся предпочтительного метода измерений сопротивлений качению из числа рекомендуемых ISO. На этом этапе можно ожидать более широкого освещения в технической литературе данных, характеризующих сопротивление качению шин.

Прогресс, достигнутый производителями шин, обеспечивается использованием ими имеющихся в их распоряжении оборудования и методик. Поэтому на данном этапе логично предоставить производителям шин возможность объявления ими в документах сертификации данных, полученных традиционными для них методами. Производители автомобилей, работая с конкретными поставщиками, имеют полную возможность отслеживать динамику качества шин по таким стабильным методикам. Сравнение полученных по различным методам данных от различных изготовителей шин, изготовители автомобилей осуществляют имеющимися у них средствами, включая комплекс лабораторных и дорожных испытаний.

От некорректных конкурентных сравнений качества своей продукции по параметру сопротивлений качению производители шин на данном этапе защищены преамбулами упомянутых стандартов ISO (scope 1), а также конфиденциальностью данных, фигурирующих в сертификационных документах, что вытекает из статьи 5 Женевского Соглашения.

2. Этап среднесрочной перспективы (после 2007 года). На этом этапе производители и потребители шин достигают согласия относительно единого (глобального) стандартизованного метода испытаний шин по параметру сопротивлений качению и вырабатывают согласованные представления о допустимых значениях этого коэффициента или его комбинаций с коэффициентом сцепления одной и той же шины.

На этом этапе могут появиться проекты стандартов на методы дорожных измерений коэффициента сопротивлений качению, и начато накопление корреляционных данных типа "стенд-дорога".

3. Этап более дальней перспективы. Опыт работы на 1-м и 2-м этапах используется для более строгих рекомендаций и регламентаций коэффициента сопротивлений качению на стендах и в дорожных условиях.