



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам шума и шин

Семьдесят первая сессия

Женева, 28–31 января 2020 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Шины: Правила № 30 ООН (шины для легковых
автомобилей и их прицепов)**

Предложение по поправкам к Правилам № 30 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 действующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила Организации Объединенных Наций в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 2.9.2 изменить следующим образом:

«2.9.2 "диагонально-опоясанная" – конструкция шины ~~диагонального типа (с перекрещивающимися слоями корда)~~, в которой ~~каркае~~ нити корда достигают бортов и ориентированы таким образом, что они образуют чередующиеся углы, величина которых значительно меньше 90° по отношению к осевой линии протектора, притом что **вся конструкция** стягивается поясом, состоящим из ~~двух~~ **одного** или более слоев практически нерастяжимого корда, ~~образующего почти такие же чередующиеся углы, что и в каркасе;~~».

Пункт 3.1.15, изменить нумерацию на 3.1.14.

Пункт 4.1.10 изменить следующим образом:

«4.1.10 Норма слойности диагональных (с перекрещивающимися слоями корда) шин, **за исключением запасных или шин для временного пользования типа T;**».

Пункт 6.2.3 изменить следующим образом:

«6.2.3 **В случае диагональной (с перекрещивающимися слоями корда) и диагонально-опоясанной конструкции**, наружный диаметр шины, измеренный через шесть часов после испытания на нагрузку/скорость, указанного в пункте 2 приложения 7, не должен отличаться более чем на $\pm 3,5\%$ от наружного диаметра, измеренного до испытания.».

Пункт 6.1.4.2.1 изменить следующим образом:

«6.1.4.2.1 в случае диагональных (с перекрещивающимися слоями корда) и **диагонально-опоясанных шин: 6%;**».

Включить новый пункт 11.4 следующего содержания:

«11.4 Если не указано иное, до истечения трех месяцев после даты вступления в силу нового дополнения к поправкам серии 02 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять и/или распространять официальные утверждения типа на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам без учета положений этого нового дополнения.».

Пункт 3.2 приложения 7 изменить следующим образом:

«3.2 Осуществляют процедуру, подробно описанную в пунктах 1.2–1.5 выше, при температуре ~~38 °C ± 3 °C~~ **38 ± 3 °C** в помещении, где проводится испытание, для выдерживания надетой на колесо шины в соответствии с требованиями, подробно описанными в пункте 1.4. Датчик температуры должен находиться на расстоянии не менее 0,15 м и не более 1 м от боковины шины.».

II. Обоснование

1. Цель данного изменения – приблизиться к согласованным определениям шины во всех правилах ООН, как указано в неофициальном документе № GRRF-82-21, который следует изменить, с тем чтобы не препятствовать техническому прогрессу. Это согласуется с предложенной поправкой к Правилам № 75 ООН.

2. Данное предложение имеет целью исправить редакционную ошибку, допущенную в процессе сведения воедино документов ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/6, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/5 и приложения III к докладу.

3. Норма слойности не относится к запасным шинам типа T для временного использования, поскольку все эти шины проходят испытания при одинаковом давлении накачки независимо от их конструкции.
 4. В случае радиальных шин и шин, пригодных для использования в спущенном состоянии, изменение наружного диаметра шины, измеренное через шесть часов после испытания на устойчивость к нагрузке/скорости в соответствии с пунктом 2 приложения 7, намного ниже $\pm 3,5\%$ от наружного диаметра, измеренного до проведения испытания.
 5. Ссылка на диагонально-опоясанные шины добавлена в порядке уточнения.
 6. Эта поправка имеет целью исправить типографскую ошибку, допущенную вследствие неправильного форматирования знака « \pm ».
 7. Предлагается включить общее положение с целью устранить нестыковку между датой вступления в силу и датой уведомления Договаривающихся сторон о принятии данного дополнения. В настоящее время в течение этого периода официальное утверждение типа на основании нового дополнения предоставить невозможно, хотя оно является обязательным. Даже после уведомления о принятии данного дополнения органам по официальному утверждению типа и техническим службам может потребоваться дополнительное время для того, чтобы выполнить требования этого нового дополнения. Предлагаемые здесь положения будут распространяться и на этот период.
-