

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по вопросам шума и шин****Семьдесят девятая сессия**

Женева, 6–9 февраля 2024 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

Шины: Правила ООН, касающиеся шин**с восстановленным протектором****Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № 108
ООН****Представлено небольшой рабочей группой по шинам
с восстановленным протектором***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от небольшой рабочей группы по шинам с восстановленным протектором в целях переноса предписаний, касающихся характеристик сцепления с заснеженным дорожным покрытием шин с восстановленным протектором, из Правил № 108 ООН в новые правила ООН, специально посвященные официальному утверждению типа шин с восстановленным протектором классов C1, C2 и C3 в отношении их характеристик сцепления с заснеженным дорожным покрытием и/или их классификации в качестве тяговых шин. Изменения к нынешнему 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 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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

Содержание

Включить новый раздел 13 следующего содержания:

«13. Переходные положения»

Приложение 4 изменить следующим образом:

«Приложение 4 — ~~Перечень индексов несущей способности и соответствующих им значений несущей способности~~ **Индексы несущей способности**»

Приложение 7 изменить следующим образом:

«Приложение 7 — Порядок проведения **эксплуатационных** испытаний на нагрузку/скорость»

Приложение 9 и добавления 1 и 2 к нему исключить.

«~~Приложение 9 — Процедуры испытания эффективности шин на снегу в случае зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях~~

~~Добавление 1 — Определение пиктограммы “Alpine Symbol” (“Высокогорная”)~~

~~Добавление 2 — Протоколы испытаний и данные испытаний для шин класса C1»~~

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1. Область применения

Настоящие Правила распространяются на производство **пневматических** шин с восстановленным протектором^{*/ **/}, предназначенных преимущественно для транспортных средств категорий M1, N1, O1 и O2^{1*/ 2**/}. Однако они не применяются к производству:».

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1.1 шин с восстановленным протектором, ~~способных выдерживать~~ **имеющих обозначение категории** скорости меньше 120 км/ч или свыше 300 км/ч;».

Пункт 1.3 изменить следующим образом:

«1.3 шин, которые изначально были изготовлены без официального утверждения по типу конструкции **на основании Правил № 30 ООН #** без нанесения знака “E” или “e2”;».

Пункт 1.4 изменить следующим образом:

«1.4 шин, предназначенных **преимущественно** для оснащения **ретроавтомобилей, произведенных до 1939 года;**».

^{*/} Для целей настоящих Правил термин «шины» означает «пневматические шины».

^{**/} Шины с восстановленным протектором представляют собой шины, отремонтированные с восстановлением протектора.

^{1*/} В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1 с последними поправками на основании документа Amend.4).

^{2**/} Настоящие Правила устанавливают требования в отношении шин как элемента оборудования. Они не ограничивают их установку на ту или иную категорию транспортных средств.

Пункт 1.5 изменить следующим образом:

«1.5 шин, предназначенных ~~исключительно~~ преимущественно для соревнований ~~или для внедорожного использования и имеющих соответствующую маркировку~~».

Пункт 1.6 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«1.6 шин, предназначенных для использования в качестве запасных шин временного пользования типа “Т”».

Включить новый пункт 1.7 следующего содержания:

«1.7 шин, пригодных для эксплуатации в спущенном состоянии^{3/}».

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 под ~~«ассортиментом пневматических шин с восстановленным протектором»~~ подразумевается **“ассортимент пневматических шин с восстановленным протектором”** означает ассортимент пневматических шин с восстановленным протектором, указанный в пункте 4.1.4;».

Пункты 2.2, 2.2.1, 2.2.2 и 2.2.3 изменить следующим образом:

«2.2 под ~~“конструкцией”~~ **“конструкция”** пневматической шины ~~подразумевается~~ **означает** технические характеристики каркаса шины. В частности, различаются следующие типы конструкции шин:

2.2.1 ~~“диагональная”~~ **“диагональная”** или ~~“с перекрещивающимися слоями корда”~~ **“с перекрещивающимися слоями корда”** — конструкция пневматической шины, при которой нити корда достигают борта и располагаются таким образом, что образуют чередующиеся углы, величина которых значительно меньше 90° по отношению к осевой линии протектора;

2.2.2 ~~“диагонально-опоясанная”~~ **“диагонально-опоясанная”** означает конструкцию пневматической шины ~~диагонального типа (с перекрещивающимися слоями корда)~~, в которой ~~каркас нити корда достигают борта и располагаются таким образом, что образуют чередующиеся углы значительно меньше 90° по отношению к средней линии протектора, и вся конструкция которой стягивается поясом, состоящим из двух или более слоев практически нерастяжимого корда, образующего чередующиеся углы, близкие к углам каркаса;~~ **каркас нити корда достигают борта и располагаются таким образом, что образуют чередующиеся углы значительно меньше 90° по отношению к средней линии протектора, и вся конструкция которой стягивается поясом, состоящим из двух или более слоев практически нерастяжимого корда, образующего чередующиеся углы, близкие к углам каркаса;**

2.2.3 ~~“радиальная”~~ или ~~“с радиальным кордом”~~ — конструкция шины, при которой нити корда достигают борта и располагаются под углами, близкими к 90°, по отношению к средней линии протектора ~~и каркас укрепляется по окружности при помощи практически нерастяжимого пояса в зоне, включающей большую часть боковины и расположенной за пределами борта и практически нерастяжимого пояса, укрепляющего каркас~~;».

Пункты 2.3, 2.3.1 и 2.3.2 изменить следующим образом:

«2.3 **“категория использования”:**

2.3.1 **“обычная шина”** означает шину, предназначенную лишь для обычной эксплуатации на автодороге;

2.3.2 **«зимняя шина»** означает шину, у которой рисунок протектора, материал протектора или конструкция предназначены прежде всего для обеспечения на **грязи и/или** снегу более высоких показателей, чем у обычной шины, в том что касается ее способности приводить

^{3/} Шины, на которых перед маркировкой диаметра обода проставлены буквы “RF” (например, 235/45 RF 17)».

транспортное средство в движение или ~~поддерживать его движение~~
управлять его движением;».

Пункт 2.7.2 исключить:

«2.7.2 ~~«диагонально-опоясанной конструкции», в которой каркас диагональной пневматической шины (шины с перекрещивающимися слоями корда) фиксируется поясом, состоящим из двух или более слоев практически нерастяжимого корда, образующего чередующиеся углы, близкие к углам каркаса;».~~

Пункт 2.3.2.1, изменить нумерацию на 2.55 и изложить в следующей редакции:

«2.55 ~~2.1~~ ~~«зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях»~~ означает зимнюю шину **или шину специального назначения**, у которой **основные характеристики, включая** рисунок протектора, ~~материал протектора или конструкция~~ специально предназначены для использования в тяжелых снежных условиях и которая отвечает требованиям пункта ~~7.2~~ **6.1 настоящих** Правил № [XXX] ООН;».

Пункт 2.3.4 изменить следующим образом:

«2.3.4 ~~«запасная шина временного использования»~~ **«запасная шина временного использования»** означает шину, отличающуюся от шины, предусмотренной для установки на любом транспортном средстве при нормальных условиях движения, и предназначенную только для временного использования в ограниченных условиях движения;».

Пункт 2.3.3.1 изменить нумерацию на 2.56 и изложить в следующей редакции:

«2.56 ~~3.1~~ ~~«профессиональная внедорожная шина»~~ — шина специального назначения, которую используют в основном для работы в тяжелых внедорожных условиях;».

Пункт 2.3.5 исключить:

«2.3.5 ~~«запасная шина временного использования типа “Т”»~~ — тип шины временного использования, предназначенный для эксплуатации при более высоком внутреннем давлении, чем в стандартных и усиленных шинах;».

Пункт 2.3.6 изменить нумерацию на 2.54 и изложить в следующей редакции:

«2.54 ~~6~~ ~~«усиленная»~~ или ~~«повышенной несущей способности»~~ означает конструкцию ~~пневматической~~ шины, предназначенной для перевозки с большей нагрузкой при более высоком внутреннем давлении воздуха, чем нагрузка в случае использования соответствующих стандартных шин при стандартном внутреннем давлении воздуха, как указано в стандарте ISO 4000-1:2010 ~~2021~~;».

Пункты 2.4–2.20 изменить следующим образом:

«2.4 ~~«борт»~~ **«борт»** означает элемент ~~пневматической~~ шины, форма и конструкция которого позволяют ему прилегать к ободу и удерживать на нем шину;

2.5 ~~«корд»~~ **«корд»** означает нити, образующие ткань слоев в шине;

2.6 ~~«слой»~~ **«слой»** означает слой прорезиненных параллельных нитей корда;

2.7 ~~«пояс»~~ **«пояс»** — это определение относится к шине с радиальным кордом или с перекрещивающимися слоями корда — означает один или несколько слоев материала или материалов, находящихся под протектором, которые уложены в основном по направлению к осевой линии протектора для стягивания каркаса по окружности;

- 2.8 ~~«брекер»~~ **“брекер”** — это определение относится к шине с диагональным кордом — означает промежуточный слой между каркасом и протектором;
- 2.9 ~~«бортовая ленточка»~~ **“бортовая ленточка”** означает материал, помещаемый в районе борта для защиты каркаса от износа или истирания об обода колеса;
- 2.10 ~~«каркас»~~ **“каркас”** означает ту часть конструкции шины, которая не является протектором и прорезиненной боковиной и которая воспринимает нагрузку при накачанной шине;
- 2.11 ~~«протектор»~~ **“протектор”** означает ту часть шины, которая соприкасается с грунтом, защищает каркас от механических повреждений и способствует обеспечению сцепления колеса с грунтом;
- 2.12 ~~«боковина»~~ **“боковина”** означает ту часть шины, которая расположена между протектором и зоной, покрываемой бортом обода;
- 2.13 ~~«нижняя часть шины»~~ **“нижняя часть боковины”** означает зону между линией, соответствующей максимальной ширине профиля шины, и зоной, покрываемой закраиной обода;
- 2.14 ~~«канавка протектора»~~ **“канавка протектора”** означает пространство между **двумя** соседними ребрами или грунтозацепами протектора;
- 2.15 ~~«основные канавки»~~ **“основные канавки”** означают расположенные в центральной зоне протектора **шины** широкие **кольцевые** канавки, которые охватывают приблизительно три четверти ширины протектора **имеют индикаторы износа протектора, расположенные в основании;**
- 2.16 ~~«ширина профиля»~~ **“ширина профиля (S)”** означает линейное расстояние между наружными боковинами накачанной шины, смонтированной на оговоренном измерительном ободе, за исключением выступов, образуемых надписями (маркировкой), декоративными либо защитными полосами или рифлением;
- 2.17 ~~«габаритная ширина»~~ **“габаритная ширина”** означает линейное расстояние между наружными боковинами накачанной шины, смонтированной на оговоренном измерительном ободе, включая надписи (маркировку), декоративных либо защитные полосы или рифления;
- 2.18 ~~«высота профиля»~~ **“высота профиля (H)”** означает расстояние, равное половине разницы между наружным диаметром шины и номинальным диаметром обода;
- 2.19 ~~«номинальное отношение высоты профиля к его ширине»~~ **“номинальное отношение высоты профиля к его ширине (Ra)”** означает частное от деления номинальной высоты профиля на номинальную ширину профиля, помноженное на 100, причем обе величины выражаются в одинаковых единицах измерения;
- 2.20 ~~«наружный диаметр»~~ **“наружный диаметр (D)”** означает габаритный диаметр накачанной шины с новым восстановленным протектором;».

Пункты 2.21 и 2.21.1 изменить следующим образом:

- «2.21 ~~«обозначение размера шины»~~ **“обозначение размера шины”** означает обозначение, показывающее:
- 2.21.1 ~~«номинальную ширину профиля»~~ **“номинальную ширину профиля (Si)”**, причем эта ширина должна быть выражена в мм, за исключением тех шин, для которых обозначение размеров указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам;».

Добавить новые пункты 2.21.1.1 и 2.21.1.2 следующего содержания:

- «2.21.1.1 букву “R”, факультативно проставляемую перед номинальной шириной профиля;
- 2.21.1.2 буквы “HL”, факультативно проставляемые перед номинальной шириной профиля в случае шин с повышенной несущей способностью».

Пункт 2.21.2 изменить следующим образом:

- «2.21.2 ~~номинальное отношение высоты профиля к его ширине~~ **номинальное отношение высоты профиля к его ширине**, за исключением шин, обозначение размеров которых указывается в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам, либо — в зависимости от типа конструкции шины — номинальное значение внешнего диаметра, выраженное в мм;».

Включить новые пункты 2.21.3, 2.21.3.1, 2.21.3.2, 2.21.3.3 и 2.21.3.4 следующего содержания:

- «2.21.3 указание конструкции следующим образом:
- 2.21.3.1 в случае шин диагональной конструкции (с перекрещивающимися слоями корда): указание либо не требуется, либо перед обозначением диаметра обода проставляется буква “D”,
- 2.21.3.2 в случае шин радиальной конструкции: перед обозначением диаметра обода проставляется буква “R”,
- 2.21.3.3 в случае шин диагонально-опоясанной конструкции: перед обозначением диаметра обода проставляется буква “B”;
- 2.21.3.4 в случае шин радиальной конструкции, пригодных для эксплуатации на скоростях свыше 240 км/ч, но не более 300 км/ч (в эксплуатационном описании которых проставлено обозначение категории скорости “W” или “Y”): буква “R”, проставляемая перед обозначением диаметра обода, может быть заменена буквами “ZR”».

Пункт 2.21.3 (прежний), изменить нумерацию на 2.21.4 и изложить в следующей редакции:

- «2.21.43 ~~условное число “d”~~ **условное число “d”** (обозначение “d”), характеризующее номинальный диаметр обода и соответствующее его диаметру, выраженному либо при помощи кодировки (числа меньше 100), либо в миллиметрах (числа больше 100). Могут проставляться оба эти числа;

Пункт 2.21.3.1 (прежний), изменить нумерацию на 2.21.4.1 и изложить в следующей редакции:

- «2.21.43.1 Ниже приводятся значения “d” для ободов с кодировкой в миллиметрах:

Кодировка номинального диаметра обода — условное обозначение “d”	Значение “d” в мм
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406

Кодировка номинального диаметра обода — условное обозначение “d”	Значение “d” в мм
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533
22	559
23	584
24	610
25	635
26	660
27	686
28	711
29	737
30	762

»

Пункт 2.21.4 (прежний), изменить нумерацию на 2.21.5:

«2.21.54 обозначение конфигурации посадки шины на обод, если она отличается от стандартной конфигурации;».

Пункт 2.22 изменить следующим образом:

«2.22 ~~«номинальный диаметр обода d»~~ **«номинальный диаметр обода d»** означает диаметр обода, для монтажа на котором предназначена шина;».

Пункты 2.23 и 2.23.1 изменить следующим образом:

«2.23 ~~«обод»~~ **«обод»** означает основание для шины с камерой или для бескамерной шины, на которое опираются борта шины;

2.23.1 ~~«конфигурация посадки шины на обод»~~ **«конфигурация посадки шины на обод»** означает тип обода, для установки на котором предназначена шина. В случае нестандартных ободьев она обозначается при помощи условного обозначения, проставляемого на шине, например “СТ”, “TR”, “TD” или “А”.

Пункты 2.24–2.33 изменить следующим образом:

«2.24 ~~«измерительный обод»~~ **«измерительный обод»** означает обод, определенный параметру «ширина измерительного обода» или «ширина расчетного обода» для конкретного обозначения размеров шины в любом издании одного или нескольких международных стандартов на шины;

2.25 ~~«испытательный обод»~~ **«испытательный обод»** означает любой обод, указанный в качестве официально утвержденного, рекомендованного или допущенного — в одном из международных стандартов на шины — для шины с данным обозначением размера и данного типа;

2.26 ~~«международный стандарт на шины»~~ **«международный стандарт на шины»** означает любой из следующих документов по стандартам:

- а) Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК)^{44/}: “Руководство по стандартам”;

Документы, в которых приведены стандарты на шины, можно получить по следующим адресам:

^{44/} ETRTO, 78, Rue Defacqz 78 — B 1060 Avenue d'Auderghem 22-28 - B 1040 Brussels, Belgium.

- b) Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК)^{44/};

~~“Проектно-конструкторская информация — устаревшие данные”~~
“Данные, использовавшиеся в предыдущих стандартах”;

- c) компания “Тайр энд рим эсоусиэйшн инк.” (ТРА)^{52/}: “Ежегодник”;
- d) Ассоциация японских предприятий — изготовителей шин (АЯПИШ)^{63/}: “Ежегодник”;
- e) Австралийская ассоциация предприятий — изготовителей шин и ободьев (ААШО)^{74/}: “Руководство по стандартам”;
- f) Латиноамериканская ассоциация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (АЛАПА)^{85/}: “Руководство по техническим нормативам”;
- g) Скандинавская организация предприятий — изготовителей шин и ободьев (СОШО)^{96/}: “Справочник данных”.

- 2.27 ~~«отрывы»~~ **“отрывы”** означает отделение кусков резины от протектора;
- 2.28 ~~«отслоение корда»~~ **“отслоение корда”** означает отслоение корда от его резинового покрытия;
- 2.29 ~~«отслоение слоев»~~ **“отслоение слоев”** означает расслоение соседних слоев друг от друга;
- 2.30 ~~«отслоение протектора»~~ **“отслоение протектора”** означает отслоение протектора от каркаса;
- 2.31 ~~«индикаторы износа протектора»~~ **“индикаторы износа протектора”** означают выступы внутри канавках протектора, предназначенные для визуального определения степени его износа;
- 2.32 ~~«эксплуатационное описание»~~ **“эксплуатационное описание”** означает конкретное сочетание индекса нагрузки и вместе с обозначением категории скорости (например, “94H”);
- 2.33 ~~«индекс нагрузки»~~ **“индекс несущей способности”** означает число, указывающее максимальную нагрузку, которую может выдержать шина на контрольную массу, которую может выдержать шина при эксплуатации в соответствии с предписаниями, указанными изготовителем оригинальной шины или предприятием по восстановлению протектора шин.

Перечень индексов нагрузки и соответствующих им значений нагрузки приведен в приложении 4 к настоящим Правилам;».

Пункт 2.34, 2.34.1 и 2.34.2 изменить следующим образом:

- «2.34 ~~«обозначение категории скорости»~~ **“категория скорости”** означает:
- 2.34.1 ~~буквенное обозначение, указывающее скорость~~ **указанную при помощи условного обозначения скорость**, на которой шина может выдерживать нагрузку, обозначенную соответствующим индексом нагрузки;
- 2.34.2 ~~обозначения категорий скорости и соответствующие значения скорости~~ **указываются в приведенной ниже таблице:**

^{52/} TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 USA.

^{63/} JATMA, 9th Floor, Toranomom Building No. 1-12, 1-Chome Toranomom Minato-ku, Tokyo 105, Japan.

^{74/} TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australia.

^{85/} ALAPA, Avenida Paulista 2444-12^o andar Andar, conj. 124, 01310-300 Sao Paulo, SP-S.P. Brazil

^{96/} STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Sweden.

Обозначение <i>категории</i> скорости	Соответствующая скорость (км/ч)
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270
Y	300

»

Пункты 2.35, 2.35.1 и 2.35.2 изменить следующим образом:

- «2.35 ~~«максимальная допустимая нагрузка»~~ **“максимальная допустимая нагрузка”** означает максимальную массу, которую способна выдержать шина;
- 2.35.1 для скоростей, не превышающих 210 км/ч, максимальная допустимая нагрузка не должна превышать величины, соответствующей индексу нагрузки данной шины;
- 2.35.2 для скоростей свыше 210 км/ч, но не превышающих 300 км/ч, максимальная допустимая нагрузка не должна превышать процентной величины, соответствующей индексу ~~нагрузки~~ **несущей способности** шины, приведенной в нижеследующей таблице, с учетом **обозначения категории скорости шины и** максимальной скорости транспортного средства, на которое устанавливается данная шина:

Обозначение <i>категории</i> скорости шины	Максимальная скорость — км/ч	Максимальная допустимая нагрузка — %
V	210	100,0
	215	98,5
	220	97,0
	225	95,5
	230	94,0
	235	92,5
	240	91,0
W	240	100
	250	95
	260	90
	270	85
Y	270	100
	280	95
	290	90
	300	85

Для промежуточных максимальных скоростей допускается использование метода линейной интерполяции максимальной допустимой нагрузки».

Пункт 2.36.1 изменить следующим образом:

- «2.36.1 ~~«предприятие по восстановлению протектора шины»~~ **“предприятие по восстановлению протектора шины”** означает центр или ряд центров по производству готовых к эксплуатации шин с восстановленным протектором;».

Пункты 2.37, 2.37.1, 2.37.2 и 2.37.3 изменить следующим образом:

- «2.37 ~~“восстановление протектора”~~ **“восстановление протектора”** означает общий термин, подразумевающий ремонт изношенной шины посредством замены истершегося протектора новым материалом, что может включать также обновление крайнего элемента покрытия боковины и предполагает применение следующих технологических операций:
- 2.37.1 ~~“восстановление верхнего покрытия»~~ **“восстановление верхнего покрытия”** — замена протектора;
- 2.37.2 ~~«наложение нового покрытия»~~ **“наложение нового покрытия”** — замена протектора с наращиванием части боковины при помощи нового материала;
- 2.37.3 ~~«отбортовка»~~ **“отбортовка”** — замена протектора и обновление боковины, в том числе полностью или частично нижней части шины;».

Пункты 2.38, 2.39 и 2.40 изменить следующим образом:

- «2.38 ~~«автопокрышка»~~ **“автопокрышка”** означает изношенную шину, включающую каркас, сохранившуюся часть протектора и материал боковины;
- 2.39 ~~«зачистка»~~ **“зачистка”** означает процесс удаления старого материала с автопокрышки для подготовки ее поверхности к наложению нового материала;
- 2.40 ~~«ремонт»~~ **“ремонт”** означает проведение ремонтных операций в установленных пределах на поврежденных автопокрышках;».

Пункты 2.41, 2.41.1, 2.41.2, 2.41.3 и 2.41.4 изменить следующим образом:

- «2.41 ~~«материал протектора»~~ **“материал протектора”** означает материал, который по своему состоянию пригоден для замены истершегося протектора. Например, речь может идти о:
- 2.41.1 ~~«сырой резине»~~ **“сырой резине”** — предварительно нарезанных полосах определенной длины, которые были подвергнуты экструзионному прессованию для получения требуемого профиля и уже затем — в охлажденном состоянии — наложены на заранее подготовленную автопокрышку. Новый материал подлежит вулканизации;
- 2.41.2 ~~«навивке протекторной ленты»~~ **“навивке протекторной ленты”** — лента материала протектора подвергается прямой экструзии и навивается на заранее подготовленную автопокрышку с наращиванием требуемого профиля. Новый материал подлежит вулканизации;
- 2.41.3 ~~«прямой экструзии»~~ **“прямой экструзии”** — материал протектора подвергается экструзионному прессованию с получением требуемого профиля и выдавливается непосредственно на заранее подготовленную автопокрышку. Новый материал подлежит вулканизации;
- 2.41.4 ~~«подвулканизации»~~ **“подвулканизации”** — предварительно отформованный и вулканизированный материал протектора накладывается непосредственно на подготовленную автопокрышку. Новый материал должен привариваться к автопокрышке;»

Пункты 2.42–2.47 изменить следующим образом:

- «2.42 ~~«облицовка боковины»~~ **“облицовка боковины”** означает материал, используемый для покрытия боковин автопокрышки и позволяющий наносить требуемую маркировку;
- 2.43 ~~«покрышечная смола»~~ **“покрышечная смола”** означает материал, используемый в качестве клейкого слоя между новым протектором и автопокрышкой, а также для устранения незначительных повреждений;
- 2.44 ~~«клей»~~ **“клей”** означает клейкое вещество, позволяющее зафиксировать новые материалы перед вулканизацией;
- 2.45 ~~«вулканизация»~~ **“вулканизация”** означает термин, характеризующий изменение физических свойств нового материала, обычно под воздействием повышенных температур и давления, которому он подвергается в течение установленного периода времени при контролируемых условиях;
- 2.46 ~~«радиальное биение»~~ **“радиальное биение”** означает изменение радиуса шины, измеренное по внешней окружности поверхности протектора;
- 2.47 ~~«нарушение балансировки»~~ **“нарушение балансировки”** означает измерение изменения в распределении массы вокруг центральной оси шины. Измерения могут производиться либо в “статическом”, либо в “динамическом” режиме.

Пункты 2.48–2.53 исключить:

- «2.48 ~~«размер репрезентативной шины»~~ означает размер шины, представленной для испытания, описанного в приложении 9 к настоящим Правилам, для оценки эффективности ассортимента шин, произведенных предприятием по восстановлению протектора шины, в плане эффективности их использования в тяжелых снежных условиях. Это может быть либо шина с восстановленным протектором, произведенная методом подвулканизации, либо шина с восстановленным протектором, произведенная методом прямой эжекции».
- 2.49 ~~“стандартная эталонная испытательная шина”, или “СЭИШ”, означает шину, которая изготавливается, проверяется и хранится в соответствии со стандартами “АСТМ интернэшнл”:~~
- a) ~~E1136-17 для размера P195/75R14 и которую называют “СЭИШ14”;~~
- b) ~~F2493-20 для размера P225/60R16 и которую называют “СЭИШ16”;~~
- 2.50 ~~«контрольная шина» означает шину нового производства, используемую для определения характеристик сцепления шин с заснеженным дорожным покрытием, которая из-за своих размеров не может быть установлена на этом же транспортном средстве в качестве стандартной эталонной испытательной шины (см. пункт 3.4.3 приложения 9 к настоящим Правилам).~~
- 2.51 ~~«индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием (“SG”)» означает характеристики сцепления с заснеженным дорожным покрытием потенциальной шины по сравнению с характеристиками применимой СЭИШ;~~
- 2.52 ~~«потенциальная шина» означает шину, которая была подвергнута одной из процедур проверки эффективности шин на снегу применительно к зимним шинам, предназначенным для использования в тяжелых снежных условиях (см. приложение 9 к настоящим Правилам).~~
- 2.53 ~~шины класса C1: шины, соответствующие Правилам № 30 ООН;».~~

Включить новые пункты 2.48, 2.49, 2.50, 2.51, 2.52 и 2.53 следующего содержания:

- «2.48 “поставщик протектора, используемого в процессе восстановления” означает лицо или организацию, которые отвечают перед органом по официальному утверждению типа за все аспекты официального утверждения типа на основании Правил № [XXX];
- 2.49 “протектор, используемый в процессе восстановления” означает либо подвулканизированный протектор, либо основные характеристики протектора, используемого в процессе прямой экструзии;
- 2.50 “изготовитель шины” означает лицо или организацию, которые отвечают перед ООУТ, предоставившим первоначальное официальное утверждение типа новых шин, за обеспечение соответствия производства согласно применимым правилам для новых шин;
- 2.51 “изготовитель материала/поставщик материала” означает лицо или организацию, которые предоставляют предприятию по восстановлению протектора шины материалы для восстановления протектора или ремонта;
- 2.52 “фирменное наименование/товарный знак” означает обозначение марки или товарного знака, определенное предприятием по восстановлению протектора шины и проставляемое на боковине(ах) шины. Фирменное наименование/товарный знак может совпадать с наименованием/товарным знаком предприятия по восстановлению протектора шины.
- 2.53 “коммерческое описание/торговое наименование” означает обозначение ассортимента шин, данное предприятием по восстановлению протектора шины. Оно может совпадать с фирменным наименованием/товарным знаком».

Пункт 2.54 (прежний), изменить нумерацию на 2.57 и изложить в следующей редакции (к тексту на русском языке не относится):

- «2.574 “коэффициент пустотности” означает соотношение площади пустот в опорной поверхности и площади этой опорной поверхности, которое рассчитывают по чертежу формы;».

Включить новые пункты 2.58, 2.59, 2.60 и 2.61 следующего содержания:

- «2.58 “шина с расширенной мобильностью (EMT)” означает шину с такой радиальной конструкцией, которая позволяет данной шине, смонтированной на соответствующем колесе, в отсутствие каких-либо дополнительных компонентов, обеспечить для транспортного средства основные функции шины при эксплуатации в спущенном состоянии на скорости в 80 км/ч и на протяжении расстояния в 80 км;
- 2.59 “эксплуатация в спущенном состоянии” означает состояние шины, когда она эксплуатируется при внутреннем давлении от 0 до 70 кПа с сохранением ее структурной целостности;
- 2.60 “основные функции шины” означают нормальную способность накачанной шины выдерживать заданную нагрузку на заданной скорости и передавать возникающие при движении, рулении и торможении усилия на поверхность, по которой она движется;
- 2.61 “высота преломленного профиля” означает разницу между радиусом преломления, измеренным от центра обода до поверхности барабана, и половиной номинального диаметра обода, определенного в пункте 2.22 настоящих Правил».

Пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

«3.2.1 ~~фабричная или торговая марка~~ **фирменное наименование/товарный знак предприятия по восстановлению протектора шины;**».

Включить новый пункт 3.2.2 следующего содержания:

«**3.2.2 торговое описание/коммерческое название (см. пункт 2 настоящих Правил). Вместе с тем торговое описание не требуется, если оно совпадает с фирменным наименованием/товарным знаком;**».

Пункты 3.2.2, 3.2.3, 3.2.3.1, 3.2.3.2 и 3.2.3.3, изменить нумерацию на 3.2.3, 3.2.4, 3.2.4.1, 3.2.4.2 и 3.2.4.3:

«~~3.2.32~~ обозначение размера шины, как оно определено в пункте 2.21,

3.2.43 указание конструкции следующим образом:

3.2.43.1 в случае шин диагональной конструкции (с перекрещивающимися слоями корда): указание либо не требуется, либо перед обозначением диаметра обода проставляется буква “D”,

3.2.43.2 в случае шин радиальной конструкции: перед обозначением диаметра обода проставляется буква “R” и факультативно слово “RADIAL”,

3.2.43.3 в случае шин диагонально-опоясанной конструкции: перед обозначением диаметра обода проставляется буква “B” и, помимо этого, слова “BIAS-BELTED”;

Пункт 3.2.4 (*прежний*), изменить нумерацию на 3.2.5 и изложить в следующей редакции:

«3.2.54 эксплуатационное описание, ~~включающее:~~ **в соответствии с определением в пункте 2.32;**».

Пункты 3.2.4.1 и 3.2.4.2 (*прежние*) исключить:

«~~3.2.4.1 указание номинальной несущей способности шины в виде индекса нагрузки, предусмотренного в пункте 2.33;~~

~~3.2.4.2. указание максимальной скорости, на которую рассчитана шина, в виде обозначения, предусмотренного в пункте 2.34;~~».

Пункт 3.2.5 (*прежний*), изменить нумерацию на 3.2.6:

«~~3.2.65~~ слово “TUBELESS”, если шина предназначена для использования без камеры;».

Пункты 3.2.6 и 3.2.6.1 (*прежние*), изменить нумерацию на 3.2.7 и 3.2.7.1 и изложить в следующей редакции:

«3.2.76 буквы M+S, MS, M.S. или M & S ~~в случае зимней шины, если шина относится к категории использования “зимняя шина” или если шина относится к категории использования “шина специального назначения”, когда изготовитель шины заявляет в пункте 4.1.5.3.1, что она соответствует также определению, приведенному в пункте 2.3.2;~~

3.2.76.1 ~~наносит~~ обозначение “Alpine” (“высокогорная”) (трехглавая вершина со снежинкой), если зимняя шина **или шина специального назначения** классифицируется как **“зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях”**. ~~Кроме того, в случае применения при восстановлении протектора метода поддувки на обеих сторонах боковой полосы протектора по крайней мере в одном месте наносит~~ обозначения M+S, MS, M.S. или M & S и «Alpine». **В обоих случаях обозначение “Alpine” (трехглавая вершина со снежинкой) должно соответствовать изображению, описанному в добавлении 1 к приложению 79 к Правилам № 117 ООН.**

Пункт 3.2.6.2 (прежний), изменить нумерацию на 3.2.7.2 и изложить в следующей редакции:

«3.2.7.2 надпись “ET” и/или “POR”, если шина относится к категории использования “шина специального назначения”. Кроме того, на них может также проставляться обозначение M+S или M.S либо M&S.

“ET” означает усиленный протектор, а “POR” — профессиональную внедорожную шину;».

Включить новый пункт 3.2.8 следующего содержания:

«3.2.8 слово **“REINFORCED”** либо слова **“EXTRA LOAD”**, если шина является усиленной;».

Пункты 3.2.7 и 3.2.7.1 (прежние) исключить:

«3.2.7 следующая дата восстановления протектора:

3.2.7.1. до 31 декабря 1999 года: либо как это предусматривается в пункте 3.2.7.2, либо в виде трех цифр, из которых первые две указывают неделю, а третья — год изготовления. Кодовым обозначением даты может охватываться период производства начиная с первой указанной недели плюс еще три недели включительно. Например, маркировкой «253» могла бы обозначаться шина, восстановленная в течение 25, 26, 27 или 28-й недели 1993 года.

Закодированная дата может проставляться только на одной боковине».

Пункт 3.2.7.2 (прежний), изменить нумерацию на 3.2.9 и изложить в следующей редакции:

«3.2.97.2 с 1 января 2000 года: дата восстановления протектора шины в виде четырехзначного числа, в котором первые две цифры указывают порядковый номер недели, а вторые две — год восстановления протектора шины. Кодировка даты может охватывать период производства начиная с недели, указываемой порядковым номером недели, плюс еще три недели включительно. Например, маркировка «2503» может обозначать шину, протектор которой был восстановлен в течение 25, 26, 27 или 28-й недели 2003 года.

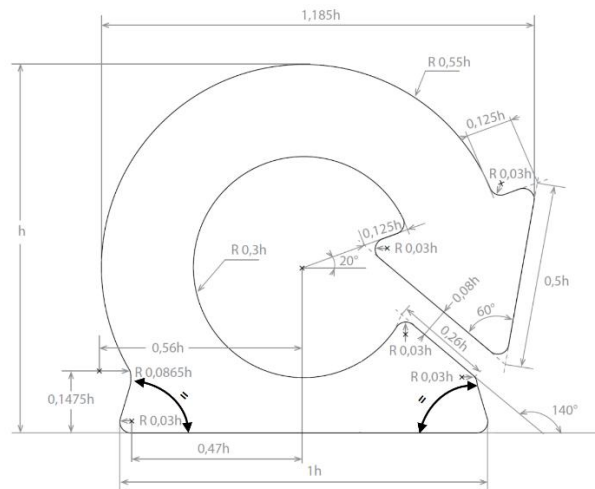
Кодировка даты может проставляться лишь на одной боковине;».

Пункт 3.2.8 (прежний), изменить нумерацию на 3.2.10 и изложить в следующей редакции:

«3.2.108 слово “RETREAD” или «REMOULD» (после 1 января 1999 года должно ~~использоваться только слово «RETREAD»~~). по просьбе предприятия по восстановлению протектора шины может быть добавлен также аналогичный термин на других языках;».

Включить новые пункты 3.2.11 и 3.2.12 следующего содержания:

«3.2.11 указанное ниже обозначение, если шина является шиной с расширенной мобильностью (EMT), причем “h” составляет не менее 12 мм;



- 3.2.12 буквы “ERS” (означающие “Extended Radial Structure” (“расширенная радиальная конструкция”) для шин с радиальной конструкцией, в каркасе которых нити корда размещены не под углами, близкими к 90°, по отношению к средней линии протектора по всему поперечному профилю шины;».

Включить новый пункт 3.4.1 следующего содержания:

- «3.4.1 В случае шины с восстановленным протектором, классифицируемой как “зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях”, дополнительно проставляют знак официального утверждения, предусмотренный в пункте 5.4 Правил № [XXX] ООН и приведенный в приложении 2 к этим Правилам».

Пункты 3.5, 3.5.1 и 3.5.2 изменить следующим образом:

- «3.5 Маркировка, упомянутая в пункте 3.2, и знак официального утверждения, предписанный в пунктах 3.4 и 5.8, должны быть четкими и нестираемыми. Они должны выступать над поверхностью шины или находиться ниже ее уровня либо наноситься в качестве постоянной маркировки на шине.
- 3.5.1 [Зарезервирован] Маркировка должна располагаться в нижней части шины, по крайней мере на одной из боковин, за исключением надписей, упомянутых в пунктах 3.2.1 и 3.2.6.1.
- 3.5.2 Если маркировка с датой восстановления протектора, определенная в пункте 3.2.9, не формируется при вулканизации, то ее наносят не позднее чем через 5 рабочих дней после завершения процесса восстановления протектора на соответствующем предприятии изготовления не формируется при вулканизации, то ее наносят не позднее чем через 24 часа после извлечения шины из пресс-формы».

Пункт 3.7 изменить следующим образом:

- «3.7 Первоначальный знак официального утверждения “E” или “e” и номер официального утверждения должны быть удалены».

Пункт 4.1.3 изменить следующим образом:

- «4.1.3 торговые фирменные(ые) наименования или марки /товарный(ые) знак(и), подлежащие применению к произведенным шинам с восстановленным протектором;».

Включить новый пункт 4.1.4 следующего содержания:

- «4.1.4 торговое(ые) описание(я)/коммерческое(ие) наименование(я) (см. пункт 2), которые могут применяться к произведенным шинам с восстановленным протектором;».

Пункты 4.1.4, 4.1.4.1 и 4.1.4.2 (прежние), изменить нумерацию на 4.1.5, 4.1.5.1 и 4.1.5.2:

«4.1.54 следующая информация, касающаяся ассортимента шин, протектор которых подлежит восстановлению:

4.1.54.1 ассортимент размеров шин;

4.1.54.2 конструкция шин (диагональная (с перекрещивающимися слоями корда), диагонально-опоясанная или радиальная);».

Пункт 4.1.4.3 (прежний), изменить нумерацию на 4.1.5.3 и изложить в следующей редакции (к тексту на русском языке не относится):

«4.1.54.3 категория использования (обычная шина, зимняя шина, шина специального назначения или шина для временного использования);».

Включить новый пункт 4.1.5.3.1 следующего содержания:

«4.1.5.3.1 на шинах, относящихся к категории использования “шина специального назначения”, может проставляться надпись M+S, M.S или M&S;».

Пункт 4.1.4.3.1 (прежний), изменить нумерацию на 4.5.3.2 и изложить в следующей редакции:

«4.1.54.3.12 в отношении зимних шин — перечень шин, которые классифицируются как шины для использования в тяжелых снежных условиях должны удовлетворять требованиям пункта 7.2;».

Пункт 4.1.4.3.1.1 (прежний), изменить нумерацию на 4.1.5.3.2.1 и изложить в следующей редакции:

«4.1.54.3.12.1. если шины с **восстановленным** протектором, **восстановленным** **изготовленные** либо методом подвулканизации, либо методом прямой экструзии **материала протектора**, имеют **тот же** рисунок протектора, предусмотренный в пункте 6.6.3.1, то в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень(ни), упомянутый(ые) в пункте 6.6.3.1 б). В качестве примера приводится следующая таблица:

Обозначение размера шины, индексы нагрузки, обозначение скорости	TM1	TM2	TM3
185/60 R 14 82 H	TPM1/TPR1, TAR1/TL1	–	TPM2/TPR2, TAR2/TL2
195/65 R 15 91 H	TPM1/TPR1, TAR1/TL1	–	–
205/55 R 16 94 V XL	–	TPM3/TPR3, TAR3/TL3	TPM4/TPR4, TAR4/TL4
235/60 R 17 102 H	–	–	–
255/45 R 18 99 V	–	TPM5/TPR5, TAR5/TL5	–

Примечания:

TM: Идентификационное обозначение фирменное наименование/товарный знак изготовителя **подвулканизированного** протектора.

TPM: Обозначение **торговое описание/коммерческое наименование** рисунка протектора, присвоенное изготовителем **подвулканизированного** протектора.

TPR: Обозначение **торговое описание/коммерческое наименование** рисунка протектора, присвоенное предприятием по восстановлению протектора шин, если отличается от TPM.

TAR: Номер протокола испытания номер официального утверждения, предоставленного на основании Правил № [XXX] ООН в отношении типа шины с **восстановленным протектором**, изготовленной либо методом подвулканизации, либо методом прямой экструзии, протектор которой имеет те же основные характеристики, включая рисунок

протектора.

TL: Указание перечня в привязке к протоколу испытания:».

Пункт 4.1.4.3.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 4.1.5.3.2.2 и изложить в следующей редакции:

«4.1.54.3.2.2 если шины с **восстановленным** протектором, ~~восстановленным~~ **изготовленные** либо путем прямой экструзии, либо методом подвулканизации ~~материала протектора~~, имеют **тот же** (те же) ~~основные характеристики, включая рисунок(ки) протектора~~, что и новый тип шин, и охватываются пунктом 6.6.3.2, такие шины четко обозначают в перечне для обеспечения надлежащей увязки с перечнем(нями), упомянутым(и) в пункте 6.6.3.2 ab). **Примером может служить следующая таблица:**

Обозначение размера шины, индексы нагрузки, обозначение скорости	TM1	TM2	TM3
185/60 R 14 82 H	TPM1/TPR1, TA1	–	TPM2/TPR2, TA2
195/65 R 15 91 H	TPM1/TPR1, TA1	–	–
205/55 R 16 94 V XL	–	TPM3/TPR3, TA3	TPM4/TPR4, TA4
235/60 R 17 102 H	–	–	–
255/45 R 18 99 V	–	TPM5/TPR5, TA5	–

Примечания:

TM: фирменное наименование/товарный знак изготовителя шины.

TPM: торговое описание/коммерческое наименование рисунка протектора, присвоенное изготовителем шины.

TPR: торговое описание/коммерческое наименование рисунка протектора, присвоенное предприятием по восстановлению протектора шин.

TA: номер официального утверждения, предоставленного на основании Правил № [XXX] ООН в отношении типа шины с восстановленным протектором, изготовленной методом подвулканизации, либо методом прямой экструзии, протектор которой имеет те же основные характеристики, включая рисунок протектора, что и у новых шин, официально утвержденных на основании Правил № 117 ООН».

Пункты 4.1.4.3.1.3 (прежний), изменить нумерацию на 4.1.5.3.2.3 и изложить в следующей редакции:

«4.1.54.3.2.3 в случае если шины с **восстановленным** протектором, ~~восстановленным~~ **изготовленные** методом прямой экструзии ~~материала протектора~~, **имеют рисунок протектора**, предусмотренный в пункте 6.6.3.3, то в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень(ни), упомянутый(ые) в пункте 6.6.3.3 b). **Примером может служить следующая таблица:**

Обозначение размера шины, индексы нагрузки, обозначение скорости	TPR1	TPR2	TPR3
185/60 R 14 82 H	TA1	–	TA3
195/65 R 15 91 H	TA1	–	–
205/55 R 16 94 V XL	–	TA2	TA3
235/60 R 17 102 H	–	–	–
255/45 R 18 99 V	–	TA2	–

Примечания:

TPR: торговое описание/коммерческое наименование рисунка протектора, присвоенное предприятием по восстановлению протектора шин.

TA: номер официального утверждения, предоставленного на основании Правил № [XXX] ООН в отношении типа шины с восстановленным протектором».

Пункты 4.1.4.4, 4.1.4.5, 4.1.4.6 и 4.1.4.7, изменить нумерацию на 4.1.5.4, 4.1.5.5, 4.1.5.6 и 4.1.5.7:

- «4.1.54.4 система восстановления протектора и метод наложения подлежащих использованию новых материалов, как это определено в пунктах 2.37 и 2.41,
- 4.1.54.5 обозначение максимальной скорости для шин, протектор которых подлежит восстановлению,
- 4.1.54.6 индекс максимальной нагрузки шин, протектор которых подлежит восстановлению,
- 4.1.54.7 официальный международный стандарт на шины, которому соответствует данный ассортимент шин».

Пункты 4.2, 4.2.1 и 4.2.2 исключить:

- «4.2 К заявке на официальное утверждение прилагают:
- 4.2.1 подробную информацию об основных особенностях, включая рисунок протектора, влияющих на эффективность сцепления с заснеженным дорожным покрытием шин с диапазоном размеров, предусмотренным требованиями пункта 4.1.4.3.1. Она может быть представлена в форме описаний, дополненных чертежами и/или фотографиями, которые должны быть достаточно наглядными, чтобы орган по официальному утверждению типа или техническая служба могли определить, окажут ли любые последующие изменения основных особенностей шины отрицательное воздействие на ее характеристики. Воздействие изменений второстепенных элементов конструкции шины на ее характеристики будет выявляться и определяться в ходе проверок на соответствие производства;
- 4.2.2 В случае заявок, касающихся шин специального назначения, предоставляется копия чертежа формы рисунка протектора, чтобы можно было проверить коэффициент пустотности».

Пункт 4.3, изменить нумерацию на 4.2:

- «4.23 По просьбе органа по официальному утверждению типа предприятие по восстановлению протектора шин представляет образцы шин для испытания или копии протоколов испытаний, проведенных техническими службами, сведения о которых переданы в порядке, оговоренном в пункте 12 настоящих Правил».

Пункт 5.4 изменить следующим образом:

- «5.4 Перед предоставлением официального утверждения компетентный орган должен убедиться в том, что шины с восстановленным протектором соответствуют настоящим Правилам и что испытания были проведены успешно:
 - а) не менее чем на и необязательно более чем на 20 образцах шин с восстановленным протектором, представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие, когда это предписано в соответствии с пунктами 6.7 и 6.8; а также;
 - б) не менее чем на одном образце шин с восстановленным протектором (по каждому из рисунков, предусмотренных пунктом 6.4.4.3), представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие, когда это предписано в соответствии с пунктом 6.6.2*. В случае, предусмотренном пунктами 6.4.4.1 и 6.4.4.2, орган по официальному утверждению типа может потребовать проведения испытания на соответствие шин с восстановленным протектором. По усмотрению органа по официальному утверждению типа или

~~назначенной технической службы для испытания может быть отображена типовая шина с наилучшими характеристиками*~~».

Пункт 5.8.1 изменить следующим образом:

«5.8.1 круга, в котором проставлена буква «Е», за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение^{107/}; а также».

Пункт 6.1 изменить следующим образом:

«6.1 Шины не должны приниматься для восстановления протектора, если они не относятся к официально утвержденному типу и на них не проставлен знак “Е” или “e”; ~~вместе с тем данное требование не является обязательным, по крайней мере до 1 января 2000 года».~~

Пункты 6.6.3.1, 6.6.3.2 и 6.6.3.3 изменить следующим образом:

«6.6.3.1 если шины с **восстановленным** протектором, ~~восстановленным~~ **изготовленные** методом подвулканизации ~~материала(ов)~~ протектора; и/или ~~с идентичным дизайном протектора, восстановленного~~ методом прямой экструзии, имеют **тот же** рисунок протектора, не предусмотренный пунктом 6.6.3.2, **и официально утверждены по типу на основании Правил № [XXX] ООН**, то для соблюдения требований ~~пункта 7.2*~~ предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы ~~изготовитель(ли) или поставщик(и) подвулканизированного(ых) материала(ов)~~ протектора **(ов), используемого(ых) в процессе восстановления**, представил(и) органу по официальному утверждению типа и технической службе, предоставляющим официальное утверждение на основании настоящих Правил, а также при необходимости предприятию по восстановлению протектора шин:

- a) копию **сертификата(ов), выданного(ых) соответствующим органом по официальному утверждению типа на основании Правилами № [XXX] ООН** ~~протокола(ов) испытаний, согласно добавлению 2 и/или 3 к приложению 10, размера(ов) репрезентативной шины (см. определение в пункте 2), свидетельствующего(их) о соответствии протектора;~~

^{107/} 1 — Германия, 2 — Франция, 3 — Италия, 4 — Нидерланды, 5 — Швеция, 6 — Бельгия, 7 — Венгрия, 8 — Чешская Республика, 9 — Испания, 10 — Югославия, 11 — Соединенное Королевство, 12 — Австрия, 13 — Люксембург, 14 — Швейцария, 15 (не присвоен), 16 — Норвегия, 17 — Финляндия, 18 — Дания, 19 — Румыния, 20 — Польша, 21 — Португалия, 22 — Российская Федерация, 23 — Греция, 24 — Ирландия, 25 — Хорватия, 26 — Словения, 27 — Словакия, 28 — Беларусь, 29 — Эстония, 30 (не присвоен), 31 — Босния и Герцеговина, 32-36 (не присвоены), 37 — Турция, 38-39 (не присвоены), 40 — бывшая югославская Республика Македония, 41 (не присвоен), 42 — Европейский союз (официальные утверждения предоставляются его государствами-членами с использованием их соответствующего обозначения ЕЭК), 43 — Япония. Следующие порядковые будут присваиваться другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных согласованных технических предписаний правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, или в порядке их присоединения к этому Соглашению; присвоенные им таким образом номера будут сообщаться Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

* Если рисунок протектора можно получить путем прямой экструзии и методом подвулканизации, то испытания на снегу могут быть проведены с размером репрезентативной шины с протектором, восстановленным лишь одним из двух возможных методов, и протокол испытаний эффективности шин на снегу может использоваться для обоих случаев при условии, что основные характеристики протектора в техническом отношении идентичны. Доказательством этому служит официальное письменное разрешение держателя протокола испытания эффективности протектора на снегу.

восстановленного — методом подвулканизации, — требованиям пункта 7.2;

- b) перечень(ни) размеров шин, прилагаемый(ые) к сертификату(ам), выданному(ым) на основании Правил № [XXX] в отношении которых может применяться процесс восстановления протектора, одобренный той же назначенной технической службой и тем же ООУТ, которые выдали протокол(ы) испытаний, упомянутый(е) в пункте 6.4.4.1 а). В перечне(нях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.54.3.42.1;
- c) изображение(я) рисунка(ов) протектора, охватываемого(ых) сертификатом(ами), предусмотренным(ыми) Правилами № [XXX] ООН, включая основные параметры с точки зрения эффективности на снегу;
- de) копию последнего отчета о соответствии производства, требуемого согласно Правилам № [XXX] перечня мер, принятых с целью обеспечения соответствия производства. Такие меры включают результаты испытаний, свидетельствующие о соблюдении минимальных уровней эффективности шины на снегу, требуемых по пункту 7.2.1, и периодически демонстрирующие соответствие требованию, указанному в пункте 9.2.3 или 9.4.3;
- e) в случае шин, восстановленных методом прямой экструзии, изготовитель(и) материала или поставщик(и) материала дополнительно предоставляет(ют): изображение(я) рисунка(ов) протектора, включая основные параметры с точки зрения эффективности на снегу, для доказательства того, что дизайн протектора в техническом отношении идентичен варианту, существовавшему до восстановления методом подвулканизации, с точки зрения эффективности на снегу;

6.6.3.2

если шины с **восстановленным** протектором, **восстановленным** изготовленные методом прямой экструзии и/или методом подвулканизации материала(ов) протектора, имеют **тот же** (те же) **основные характеристики**, включая рисунок(ки) протектора, что и новый тип шин, официально утвержденный согласно Правилам № 117 как отвечающий требованиям в отношении минимальной эффективности шины на снегу в тяжелых снежных условиях, то предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы изготовитель нового типа шины представил органу по официальному утверждению типа и технической службе, предоставляющим официальное утверждение на основании настоящих Правил ООН, а также при необходимости предприятию по восстановлению протектора шин:

- a) копию сертификата(ов), предусмотренного(ых) **Правилами № [XXX] ООН, выданного(ых) соответствующим органом по официальному утверждению типа на основании Правил № 117 ООН, и копии надлежащего(их) протокола(ов) испытаний, выданного(ых) назначенной технической службой****, подтверждающих соответствие этой новой шины требованиям в отношении минимальной эффективности на снегу в тяжелых снежных условиях;
- b) перечень(ни) размеров шин, прилагаемый(ые) к сертификату(ам), выданному(ым) на основании Правил № [XXX] ООН в отношении которых может применяться процесс восстановления протектора, одобренный той же назначенной

~~технической службой** и/или тем же органом по официальному утверждению типа, которые выдали сертификат(ы), предусмотренный(е) Правилами № 117 ООН. В перечне(нях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.54.3.4.2.2;~~

- c) изображение(я) рисунка(ов) протектора, охватываемого(ых) сертификатом(ами), предусмотренным(ыми) Правилами № 117 ООН, включая основные параметры с точки зрения эффективности на снегу;
- d) копию последнего отчета о соответствии производства, требуемого согласно Правилам № 117 ООН ~~и периодически демонстрирующего соответствие требованию, указанному в пункте 9.2.4 или 9.4.4.~~

6.6.3.3

в случае **восстановленных шин, восстановленных изготовленных** методом прямой экструзии ~~посредством использования материала(ов) и дизайна(ов) протектора~~, которые не охвачены пунктом 6.6.3.1 или 6.6.3.2 (в случае методов прямой экструзии и подвулканизации), ~~но должны отвечать требованиям пункта 7.2*~~, **и официально утверждены по типу на основании Правил № [XXX] ООН**, предприятие по восстановлению протектора шин представляет органу по официальному утверждению типа (ООУТ) и технической службе, предоставляющим официальное утверждение на основании настоящих Правил:

- a) копию **сертификата(ов), выданного(ых) соответствующим органом по официальному утверждению типа на основании Правил № [XXX] ООН** протокола(ов) испытаний, согласно добавлению 2 и/или 3 к приложению 10, размера(ов) репрезентативной шины (см. определение в пункте 2), ~~свидетельствующего(их) о соответствии протектора, восстановленного методом подвулканизации, требованиям пункта 7.2;~~
- b) перечень(ни) размеров шин, **прилагаемый(ые) к сертификату(ам), выданному(ым) на основании Правил № [XXX] в отношении которых может применяться процесс восстановления протектора, одобренный той же назначенной технической службой и тем же ООУТ, которые выдали протокол(ы) испытаний, оговоренный(е) в пункте 6.6.3.3 а).** В перечне(нях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.54.3.4.2.3;
- c) **изображение(я) рисунка(ов) протектора, включая основные параметры с точки зрения эффективности на снегу;**
- d) копию **последнего отчета о соответствии производства, требуемого согласно Правилам № [XXX] ООН** перечня мер, принятых с целью обеспечения соответствия производства. Такие меры включают результаты испытаний, свидетельствующие о ~~соблюдении минимальных уровней эффективности шины на снегу, требуемых по пункту 7.2.1, и периодически демонстрирующие соответствие требованию, определенному в пункте 9.2.2 или 9.4.2;~~
- d) ~~изображение(я) рисунка(ов) протектора, включая основные параметры с точки зрения эффективности на снегу».~~

** Ссылка на назначенные технические службы, перечисленные в документе ECE/TRANS/WP.29/343 в его последней редакции.

Включить новый пункт 6.6.3.4 следующего содержания:

«6.6.3.4 в случае шин с восстановленным протектором, изготовленных методом подвулканизации протектора, которые официально утверждены на основании Правил № [XXX] ООН, предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы на упаковке с подвулканизированным протектором имелась наклейка со знаком официального утверждения, который должен оставаться видимым до момента вскрытия и начала использования в процессе восстановления шины, если только знак официального утверждения не проставлен на боковой полосе протектора».

Пункт 6.8 исключить:

~~«6.8 Испытания эффективности».~~

Пункты 6.8.1 и 6.8.1.1, изменить нумерацию на 6.8 и 6.8.1:

~~«6.8.1~~ Испытание на прочность в зависимости от нагрузки/скорости:

~~6.8.1.1~~ шины, у которых протектор восстановлен в соответствии с положениями настоящих Правил, должны быть в состоянии выдержать испытание на прочность под воздействием нагрузки/скорости, указанное в приложении 7 к настоящим Правилам;

Включить новый пункт 6.8.1.1 следующего содержания:

«6.8.1.1 В случае шин с восстановленным протектором, имеющих расширенную мобильность (ЕМТ), вышеуказанное испытание на нагрузку/скорость проводят на одной шине, накачанной в соответствии с требованиями пункта 1 приложения 7, при значениях нагрузки и скорости, обозначенных на шине. Другое испытание на нагрузку/скорость должно проводиться на втором образце шины этого же типа в соответствии с пунктом 3 приложения 7. С согласия изготовителя шины второе испытание может проводиться на том же образце».

Пункт 6.8.1.2, изменить нумерацию на 6.8.2:

~~«6.8.1.2~~ шина с восстановленным протектором считается выдержавшей испытание на прочность в зависимости от нагрузки/скорости, если после этого испытания не происходит видимого отслоения протектора, расслоения слоев, отслоения корда, отрывов или разрывов корда;».

Пункт 6.8.1.3, изменить нумерацию на 6.8.4:

~~«6.8.1.3~~ за исключением шин радиальной конструкции, наружный диаметр шины, измеренный через шесть часов после испытания на прочность под воздействием нагрузки/скорости, не должен отличаться более чем на $\pm 3,5$ % от наружного диаметра, измеренного до испытания».

Пункты 6.8.2, 6.8.2.1 и 6.9 исключить:

~~«6.8.2 Испытание на снегу»~~

~~6.8.2.1 Для соответствия требованиям настоящих Правил зимние шины с восстановленным протектором для использования в тяжелых снежных условиях должны пройти испытание на эффективность шин на снегу, указанное в приложении 9 к настоящим Правилам.~~

~~6.9 Рисунок протектора шины».~~

Включить новый пункт 6.8.3 следующего содержания:

«6.8.3 Если после испытания по пункту 3 приложения 7 шина с расширенной мобильностью (ЕМТ) не демонстрирует изменения высоты преломленного профиля по сравнению с его высотой в начале испытания более чем на 20 % и ее протектор остается

соединенным с обими боковинами, то шина считается выдержавшей испытание».

Пункты 6.9.1 и 6.9.2, изменить нумерацию на 7.2 и 7.3 и изложить в следующей редакции:

~~«6.9.1-7.2~~ Для классификации ~~в качестве~~ отнесения к категории “шины специального назначения” шина должна иметь блоковый рисунок протектора, в котором блоки крупнее и расставлены шире, чем в обычных шинах, а также должна иметь следующие характеристики:

- a) глубину рисунка протектора ≥ 911 мм; и
- b) коэффициент пустотности ≥ 3035 %.

~~6.9.2-7.3~~ Для классификации в качестве “профессиональной внедорожной” шина должна иметь все следующие характеристики:

- a) глубину рисунка протектора ≥ 11 мм;
- b) коэффициент пустотности ≥ 35 %;
- c) ~~максимальная~~ категория скорости $\leq \text{Q } 160$ км/ч».

Пункт 7.1.4.1 изменить следующим образом:

«7.1.4.1 фактическая габаритная ширина может быть меньше ширины профиля или значений ширины, определенных в соответствии с пунктом 7.1.1.»

Пункты 7.2 и 7.2.1 исключить:

~~«7.2 Для классификации в качестве “зимней шины, предназначенной для использования в тяжелых снежных условиях”, шина с восстановленным протектором должна удовлетворять эксплуатационным требованиям, указанным в пункте 7.2.1 настоящих Правил. Размер шины с восстановленным протектором должен удовлетворять этим требованиям с учетом метода испытания, указанного в приложении 9, при котором:~~

- a) ~~среднее значение полного замедления (“mfdd”) при испытании на торможение,~~
- b) ~~или в качестве альтернативного варианта среднее тяговое усилие при испытании тяги,~~
- e) ~~или в качестве альтернативного варианта среднее ускорение при испытании на ускорение потенциальной шины — сравнивают с соответствующим показателем стандартной эталонной испытательной шины (СЭИШ).~~

~~Относительную эффективность указывают индексом сцепления с заснеженным дорожным покрытием.~~

~~7.2.1 Для шин класса C1 минимальное значение индекса сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием, рассчитанное в соответствии с процедурой, описанной в приложении 9, в сравнении с СЭИШ, должно быть следующим:~~

Класс шины	Индекс сцепления на снегу (метод торможения на снегу) ^{a)}	Индекс сцепления на снегу (метод испытания тяги на повороте) ^{b)}
	Эталон = C1 — СЭИШ14, СЭИШ16	Эталон = C1 — СЭИШ14, СЭИШ16
C1	1,07	1,10

Примечания:

a) См. пункт 3 приложения 9 к настоящим Правилам.

b) См. пункт 2 приложения 9 к настоящим Правилам».

Пункт 9 изменить следующим образом:

«9. Соответствие производства

Процедуры контроля за соответствием производства должны соответствовать процедурам, изложенным в добавлении 2 к Соглашению (E/ECE/324–E/ECE/TRANS/505/Rev.23), с учетом нижеследующих требований:».

Пункты 9.2 и 9.2.1 изменить следующим образом:

«9.2 Держатель официального утверждения обеспечивает проверку и испытание, как предписано настоящими Правилами, по крайней мере следующего количества шин, входящих в ассортимент производимой продукции:

9.2.1 0,01 % всей изготовленной за год продукции, но в любом случае не менее 5 шин и необязательно более 20 шин в течение каждого года производства на поэтапной основе;».

Пункты 9.2.2, 9.2.3 и 9.2.4 исключить:

~~«9.2.2 по крайней мере 1 шины раз в два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.8.2 и охватываемых пунктом 6.6.3.3;~~

~~9.2.3 по крайней мере одной шины каждые четыре года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.8.2 и охватываемых пунктом 6.6.3.2. С этой целью предприятие по восстановлению протектора шин может воспользоваться результатами периодических испытаний эффективности шин на снегу, полученных изготовителем или поставщиком протекторов;~~

~~9.2.4 по крайней мере одной шины каждые четыре года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.8.2 и охватываемых пунктом 6.6.3.2. Предприятие по восстановлению протектора шин может воспользоваться результатами периодических испытаний эффективности шин на снегу, полученных держателем первоначального свидетельства об официальном утверждении на основании Правил № 117 ООН».~~

Пункты 9.4 и 9.4.1 изменить следующим образом:

«9.4 Орган, выдавший разрешение предприятию по восстановлению протектора шин, может в любое время проверить методы контроля за соответствием производства, применяемые на каждом производственном объекте, включая, в частности, соблюдение предписаний, определенных в пунктах 6.4.4.1 е), 6.6.3.2 д) и 6.6.3.3 е). Для каждого производственного объекта орган по официальному утверждению типа произвольно отбирает, проверяет и испытывает, как предписано настоящими Правилами, следующее количество образцов шин, входящих в ассортимент производимой продукции:

9.4.1 0,01 % всей изготовленной за год продукции, но в любом случае не менее 5 шин и необязательно более 20 шин в течение каждого года производства;».

Пункты 9.4.2, 9.4.3 и 9.4.4 исключить:

~~«9.4.2 по крайней мере 1 шины раз в два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.6.2 и охватываемых пунктом 6.6.3.3;~~

- 9.4.3 ~~по крайней мере одну шину каждые четыре года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.8.2 и охватываемых пунктом 6.6.3.1. С этой целью предприятие по восстановлению протектора шин может воспользоваться результатами периодических испытаний эффективности шин на снегу, полученных изготовителем или поставщиком протектора.~~
- 9.4.4 ~~по крайней мере одну шину каждые четыре года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.8.2 и охватываемых пунктом 6.6.3.2. Предприятие по восстановлению протектора шин может воспользоваться результатами периодических испытаний эффективности шин на снегу, полученных держателем первоначального свидетельства об официальном утверждении на основании Правил № 117 ООН».~~

Пункт 10.1 изменить следующим образом:

- «10.1 Официальное утверждение, предоставленное в отношении предприятия по восстановлению протектора на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются требования пункта 9 или если предприятие по восстановлению протектора или шины с восстановленным протектором, произведенные этим предприятием по восстановлению протектора, не отвечают требованиям, предписанным в пункте 9».

Пункты 12.1, 12.2 и 12.3 изменить следующим образом:

- «12.1 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, сообщают Секретариату Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и, в соответствующих случаях, утвержденных испытательных лабораторий, а также административных органов, которые предоставляют официальное утверждение и которым следует направлять выдаваемые в других странах регистрационные карточки официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении или отмены официального утверждения.
- 12.2 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, могут ~~назначать и использовать~~ лаборатории изготовителей шин или предприятий по восстановлению протектора шин ~~и указывать~~ в качестве лабораторий, уполномоченных проводить испытания, ~~испытательные лаборатории из числа тех, которые расположены на территории данной Стороны или на территории другой Стороны Соглашения 1958 года, при условии получения предварительного согласия на это со стороны компетентного административным органом последней.~~
- 12.3 Если какая-либо Сторона Соглашения 1958 года применяет положения пункта 12.2, она может, при желании, направить на испытания своих ~~одного или нескольких представителей по собственному усмотрению~~».

Пункт 12.4 исключить:

- «12.4 ~~До 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам на основе процедур испытания на измерение эффективности шины на снегу, описанных в приложении 9 к настоящим Правилам, с использованием СЭИШ14 в качестве эталонной шины⁽⁴⁴⁾».~~

⁽⁴⁴⁾ СЭИШ14 можно будет получать у поставщика до конца октября 2021 года.

Включить новый раздел 13 и пункты 13.1, 13.2, 13.3 и 13.4 следующего содержания:

«13. Переходные положения

- 13.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.
- 13.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа и предоставлять распространения этих официальных утверждений в отношении предприятий по восстановлению протектора шины на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам, которые не затрагиваются изменениями, внесенными в силу поправок серии 01.
- 13.3 Начиная с [1 сентября 2025 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий после [1 сентября 2025 года].
- 13.4 До [1 сентября 2028 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий до [1 сентября 2025 года].»

Приложение 1, включить новые пункты 4.1, 4.2 и 4.3 и сноску^{3/} следующего содержания:

- «4.1 Фирменное(ые) наименование(я)/товарный(ые) знак(и)^{3/}:
- 4.2 Коммерческое(ие) описание(я)/торговое(ые) наименование(я)^{3/}:.....
- 4.3 Информация, касающаяся ассортимента шин, определенного в пункте 4.1.5 настоящих Правил:

^{1/} Отличительный номер страны, которая предоставила/распространила/ отменила официальное утверждение или отказала в официальном утверждении (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

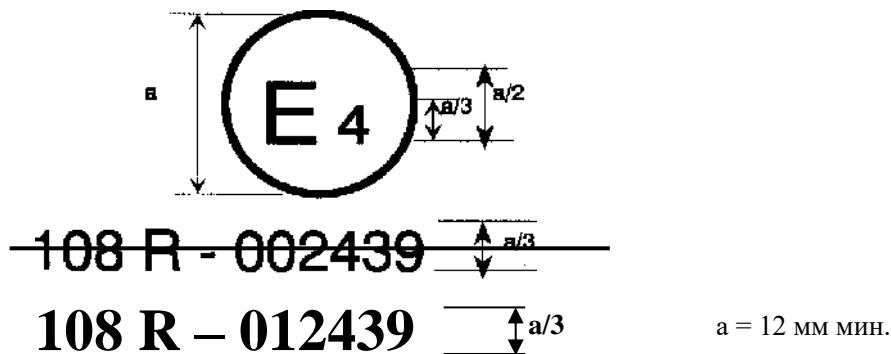
^{2/} Ненужное вычеркнуть.

^{3/} К настоящему сообщению может быть приложен перечень фирменных наименований/торговых марок или торговых описаний/коммерческих наименований».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

СХЕМА ЗНАКА ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

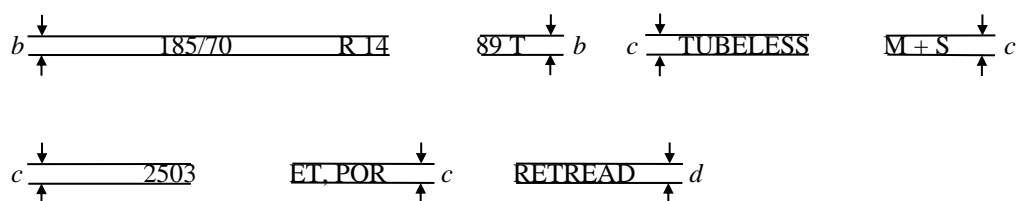


Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на шине с восстановленным протектором, указывает, что данное предприятие по восстановлению протектора шин было официально утверждено в Нидерландах (E4) под номером официального утверждения 108R0012439 в соответствии с предписаниями **поправок серии 01 к настоящим Правилам в их первоначальном виде (00)**.

Номер официального утверждения должен проставляться вблизи круга либо над или под буквой “E”, либо слева или справа от нее. Цифры номера официального утверждения должны располагаться с одной стороны по отношению к букве “E” и должны быть ориентированы в одном направлении. Следует избегать использования римских цифр в качестве номеров официального утверждения во избежание путаницы с другими обозначениями. «

Приложение 3, пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Пример маркировки для нанесения на шины с восстановленным протектором, которые поступают в продажу после вступления в силу настоящих Правил



b: 6 мм (мин.)
 c: 4 мм (мин.)
 d: 3 мм (мин.)
 и с 1998 года 4 мм (мин.)

Эта маркировка указывает на шину с восстановленным протектором:

имеющую номинальную ширину профиля 185;

имеющую номинальное отношение высоты профиля к его ширине, равное 70;

имеющую радиальную конструкцию (R);

имеющую номинальный диаметра обода, соответствующий обозначению 14;

имеющую эксплуатационное описание “89 T”, указывающее на несущую способность 580 кг, соответствующую индексу нагрузки “89”, и на максимальную скорость транспортного средства 190 км/ч, соответствующую обозначению “T”;

подлежащую установке без камеры (“TUBELESS”) (“БЕСКАМЕРНАЯ”);

соответствующую определению принадлежащую к зимней шине типа (M+S);

восстановленную в течение 25, 26, 27 или 28-й недели 2003 года;

соответствующую требованиям, предъявляемым относящуюся к типу шине специального назначения (ET) и профессиональной внедорожной шине (POR) или усиленным протектором (ET) категории специального назначения».

Приложение 4 изменить следующим образом:

«Приложение 4

ПЕРЕЧЕНЬ ИНДЕКСОВ НАГРУЗКИ И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ИМ ЗНАЧЕНИЙ НЕСУЩЕЙ СПОСОБНОСТИ Индекс нагрузки (LI) и несущая способность — кг

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
0	45	40	140	80	450	120	1 400	160	4 500	200	14 000	240	45 000
1	46,2	41	145	81	462	121	1 450	161	4 625	201	14 500	241	46 250
2	47,5	42	150	82	475	122	1 500	162	4 750	202	15 000	242	47 500
3	48,7	43	155	83	487	123	1 550	163	4 875	203	15 500	243	48 750
4	50	44	160	84	500	124	1 600	164	5 000	204	16 000	244	50 000
5	51,5	45	165	85	515	125	1 650	165	5 150	205	16 500	245	51 500
6	53	46	170	86	530	126	1 700	166	5 300	206	17 000	246	53 000
7	54,5	47	175	87	545	127	1 750	167	5 450	207	17 500	247	54 500
8	56	48	180	88	560	128	1 800	168	5 600	208	18 000	248	56 000
9	58	49	185	89	580	129	1 850	169	5 800	209	18 500	249	58 000
10	60	50	190	90	600	130	1 900	170	6 000	210	19 000	250	60 000
11	61,5	51	195	91	615	131	1 950	171	6 150	211	19 500	251	61 500
12	63	52	200	92	630	132	2 000	172	6 300	212	20 000	252	63 000
13	65	53	206	93	650	133	2 060	173	6 500	213	20 600	253	65 000
14	67	54	212	94	670	134	2 120	174	6 700	214	21 200	254	67 000
15	69	55	218	95	690	135	2 180	175	6 900	215	21 800	255	69 000
16	71	56	224	96	710	136	2 240	176	7 100	216	22 400	256	71 000
17	73	57	230	97	730	137	2 300	177	7 300	217	23 000	257	73 000
18	75	58	236	98	750	138	2 360	178	7 500	218	23 600	258	75 000
19	77,5	59	243	99	775	139	2 430	179	7 750	219	24 300	259	77 500
20	80	60	250	100	800	140	2 500	180	8 000	220	25 000	260	80 000
21	82,5	61	257	101	825	141	2 575	181	8 250	221	25 750	261	82 500
22	85	62	265	102	850	142	2 650	182	8 500	222	26 500	262	85 000
23	87,5	63	272	103	875	143	2 725	183	8 750	223	27 250	263	87 500
24	90	64	280	104	900	144	2 800	184	9 000	224	28 000	264	90 000
25	92,5	65	290	105	925	145	2 900	185	9 250	225	29 000	265	92 500
26	95	66	300	106	950	146	3 000	186	9 500	226	30 000	266	95 000
27	97,5	67	307	107	975	147	3 075	187	9 750	227	30 750	267	97 500
28	100	68	315	108	1 000	148	3 150	188	10 000	228	31 500	268	100 000
29	103	69	325	109	1 030	149	3 250	189	10 300	229	32 500	269	103 000
30	106	70	335	110	1 060	150	3 350	190	10 600	230	33 500	270	106 000
31	109	71	345	111	1 090	151	3 450	191	10 900	231	34 500	271	109 000
32	112	72	355	112	1 120	152	3 550	192	11 200	232	35 500	272	112 000
33	115	73	365	113	1 150	153	3 650	193	11 500	233	36 500	273	115 000
34	118	74	375	114	1 180	154	3 750	194	11 800	234	37 500	274	118 000

Li	kg	Li	kg	Li	kg	Li	kg	Li	kg	Li	kg	Li	kg
35	121	75	387	115	1 215	155	3 875	195	12 150	235	38 750	275	121 500
36	125	76	400	116	1 250	156	4 000	196	12 500	236	40 000	276	125 000
37	128	77	412	117	1 285	157	4 125	197	12 850	237	41 250	277	128 500
38	132	78	425	118	1 320	158	4 250	198	13 200	238	42 500	278	132 000
39	136	79	437	119	1 360	159	4 375	199	13 600	239	43 750	279	136 000

ИНДЕКСЫ НЕСУЩЕЙ СПОСОБНОСТИ

Li = индекс несущей способности

kg = соответствующая масса транспортного средства, которая должна выдерживаться

Li	kg	Li	kg	Li	kg	Li	kg
0	45	31	109	61	257	91	615
1	46,2	32	112	62	265	92	630
2	47,5	33	115	63	272	93	650
3	48,7	34	118	64	280	94	670
4	50	35	121	65	290	95	690
5	51,5	36	125	66	300	96	710
6	53	37	128	67	307	97	730
7	54,5	38	132	68	315	98	750
8	56	39	136	69	325	99	775
9	58	40	140	70	335	100	800
10	60	41	145	71	345	101	825
11	61,5	42	150	72	355	102	850
12	63	43	155	73	365	103	875
13	65	44	160	74	375	104	900
14	67	45	165	75	387	105	925
15	69	46	170	76	400	106	950
16	71	47	175	77	412	107	975
17	73	48	180	78	425	108	1 000
18	75	49	185	79	437	109	1 030
19	77,5	50	190	80	450	110	1 060
20	80	51	195	81	462	111	1 090
21	82,5	52	200	82	475	112	1 120
22	85	53	206	83	487	113	1 150
23	87,5	54	212	84	500	114	1 180
24	90	55	218	85	515	115	1 215
25	92,5	56	224	86	530	116	1 250
26	95	57	230	87	545	117	1 285
27	97,5	58	236	88	560	118	1 320
28	100	59	243	89	580	119	1 360
29	103	60	250	90	600	120	1 400
30	106						

»

Приложение 6

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1.1 Надеть шину на испытательный обод, указанный предприятием по восстановлению протектора шины, и накачать ее до давления ~~3-3,5 бар~~ **300–350 кПа**».

Пункты 1.2.1–1.2.4 изменить следующим образом:

«1.2.1 для стандартных диагонально-опоясанных шин: ~~1,7 бар~~ **170 кПа**;

1.2.2 для диагональных шин (с перекрещивающимися слоями корда):

Норма слойности	Давление (кПа) применительно к категории скорости		
	Обозначение категории скорости		
	L, M, N	P, Q, R, S	T, U, H, V
4	1,7 170	2,0 200	-
6	2,1 210	2,4 240	2,6 260
8	2,5 250	2,8 280	3,0 300

1.2.3 для стандартных шин радиальной конструкции: ~~1,8 бар~~ **180 кПа**;

1.2.4 для усиленных шин: до ~~2,3 бар~~ **220 кПа**».

Приложение 7

Заголовок изменить следующим образом:

«Приложение 7

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ НА НАГРУЗКУ/СКОРОСТЬ

(В ПРИНЦИПЕ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 7 ПРАВИЛ № 30 ООН)».

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

«1.2 Накачать шину до соответствующего давления, указанного (в ~~барах~~ **кПа**) в нижеследующей таблице.

Обозначение Категории скорости	Диагональные шины (с перекрещивающимися слоями корда)			Радиальные шины		Диагонально- опоясанные шины
	Норма слойности			Стандартная	Усиленная	Стандартная
	4	6	8			
L, M, N	2,3 230	2,7 270	3,0 300	2,4 240	-	-
P, Q, R, S	2,6 260	3,0 300	3,3 330	2,6 260	3,0 300	2,6 260
T, U, H	2,8 280	3,2 320	3,5 350	2,8 280	3,2 320	2,8 280
V	3,0 300	3,4 340	3,7 370	3,0 300	3,4 340	-
W, Y	-	-	-	3,2 320	3,6 360	-

»

Пункты 2.2.1 и 2.2.2 изменить следующим образом:

- «2.2.1 максимальной допустимой нагрузки, соответствующей индексу ~~нагрузки~~ **несущей способности**, для шин, относящихся к категориям скорости L–H включительно,
- 2.2.2 максимальной допустимой нагрузки, связанной с максимальной скоростью (см. пункт 2.35.2 настоящих Правил):
- 240 км/ч в случае шин с обозначением категории скорости “V”;
 - 270 км/ч в случае шин с обозначением категории скорости “W”;
 - 300 км/ч в случае шин с обозначением категории скорости “Y”».

Пункт 2.4 изменить следующим образом:

- «2.4 Во время испытания температура в испытательном боксе должна поддерживаться в пределах ~~20E–30E~~ **20–30 °C**, если изготовитель шин или предприятие по восстановлению протектора шин не соглашаются на более высокую температуру».

Пункт 3, изменить нумерацию на 4:

- «~~4~~**3**. Эквивалентные методы испытания
- Если используется метод, отличающийся от метода, описанного в пункте 2 настоящего приложения, то его эквивалентность должна быть доказана».

Включить новый пункт 3 и подпункты 3.1–3.9 следующего содержания:

- «**3. Процедура оценки “эксплуатации в спущенном состоянии” для “шин с расширенной мобильностью”**
- 3.1 Установить новую шину на испытательный обод, соответствующий следующим спецификациям:**
- a) измеренная ширина обода согласно стандарту ISO 4000-1;**
 - b) неровности контура (круглые или плоские) с обеих сторон обода согласно стандарту ISO 4000 2.**
- 3.2 Надетую на колесо шину накачать до достижения давления в шине в 250 кПа и выдержать при температуре испытательного бокса в 25 °C ± 3 °C в течение не менее трех часов.**
- 3.3 Вынуть вставной клапан и дождаться, пока шина полностью не сдуется.**
- 3.4 Надетую на колесо шину установить на испытательную ось и прижать к наружной поверхности гладкого маховика диаметром 1,70 м ± 1 % или 2,0 м ± 1 %.**
- 3.5 К испытательной оси приложить испытательную нагрузку, равную 60 % максимальной нагрузки, соответствующей индексу несущей способности шины.**
- 3.6 Испытательная скорость: 80 км/ч при диаметре барабана 2,0 м ± 1 % или 75 км/ч при диаметре барабана 1,7 м ± 1 %.**
- 3.7 В ходе испытания температура в испытательном боксе должна поддерживаться на уровне 25 °C ± 3 °C.**
- Датчик температуры должен находиться на расстоянии не менее 0,15 м и не более 1,00 м от боковины шины.**

- 3.8 Провести испытание без перерыва в соответствии со следующими требованиями:**
- 3.8.1 довести скорость вращения надетой на колесо шины от нулевой до постоянной испытательной за 5 минут;**
- 3.8.2 измерить высоту преломленного профиля (Z1);**
- 3.8.3 вращать надетую на колесо шину при постоянной испытательной скорости и постоянной испытательной нагрузке в течение 60 минут;**
- 3.8.4 измерить высоту преломленного профиля (Z2);**
- 3.9 Рассчитать процентное изменение высоты преломленного профиля по сравнению с его высотой в начале испытания следующим образом: $[(Z1-Z2)/Z1] \times 100$.**

Приложение 9 исключить.

Приложение 9, добавления 1, 2 и 3 исключить.

II. Обоснование

1. Настоящая новая серия поправок к Правилам № 108 ООН предлагается для устранения следующих трудностей, с которыми на практике сталкиваются предприятия по восстановлению протекторов шин и органы по официальному утверждению типа в контексте официального утверждения объектов по восстановлению протекторов «шин для использования в тяжелых снежных условиях» и проверки соответствия производства этих шин с восстановленным протектором:

- a) признание протоколов испытаний на снегу, предоставленных поставщиками материала протектора или изготовителями новых шин в качестве доказательства соответствия требованиям об эффективности шины на снегу, и их последующая маркировка с использованием условного обозначения «Alpine»;
- b) неясная ситуация с распределением обязанностей между предприятием по восстановлению протектора и поставщиками материалов или изготовителями новых шин, особенно в отношении проверки соответствия производства шин с восстановленным протектором на основе либо испытаний по плану контроля поставщика протектора, либо заявления о соответствии новых шин, официально утвержденных согласно Правилам № 117, с протектором, имеющим те же основные характеристики, включая рисунок протектора шин с восстановленным протектором.

2. Данное предложение было разработано с учетом исключения предписаний, касающихся характеристик сцепления шин с восстановленным протектором с заснеженным дорожным покрытием, из Правил № 108 ООН и их применения в рамках новых специальных правил ООН, касающихся официального утверждения типа шин с восстановленным протектором классов С 1, С 2 и С 3 в отношении их характеристик сцепления на снегу. Данное предложение обосновано стремлением провести различие между официальным утверждением типа мастерской, занимающейся восстановлением протекторов, и характеристиками шин с восстановленным протектором, обусловленными рисунком, используемым для восстановления протектора.

3. Кроме того, по всему тексту Правил ООН были внесены необходимые редакционные исправления и он был приведен в максимально возможное соответствие с текстом самого последнего варианта Правил № 30 ООН.