

3 June 2010

СОГЛАШЕНИЕ

О ПРИНЯТИИ ЕДИНООБРАЗНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ 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*

(Пересмотр 2, включая поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

Добавление 108: Правила № 109

Пересмотр 1

Включает все тексты, действующие на настоящий момент:

Исправление 1 к первоначальному варианту, указанное в уведомлении депозитария

C.N.660.1999.TREATIES-1 от 20 июля 1999 года

Дополнение 1 к первоначальному варианту Правил - Дата вступления в силу: 21 февраля 2002 года

Исправление 1 к Дополнению 1 к первоначальному варианту Правил, указанное в уведомлении депозитария

C.N.367.2003.TREATIES-1 от 8 мая 2003 года

Дополнение 2 к первоначальному варианту Правил - Дата вступления в силу: 13 ноября 2004 года

Дополнение 3 к первоначальному варианту Правил - Дата вступления в силу: 9 ноября 2005 года

Дополнение 4 к первоначальному варианту Правил - Дата вступления в силу: 10 ноября 2007 года

Дополнение 5 к первоначальному варианту Правил - Дата вступления в силу: 24 октября 2009 года

Дополнение 6 к первоначальному варианту Правил - Дата вступления в силу: 17 марта 2010 года

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПНЕВМАТИЧЕСКИХ ШИН С ВОССТАНОВЛЕННЫМ ПРОТЕКТОРОМ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И ИХ ПРИЦЕПОВ



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Прежнее название Соглашения:

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, заключено в Женеве 20 марта 1958 года.

Правила № 109

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПНЕВМАТИЧЕСКИХ ШИН
С ВОССТАНОВЛЕННЫМ ПРОТЕКТОРОМ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И ИХ ПРИЦЕПОВ

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
ПРАВИЛА	
1. Область применения	5
2. Определения	5
3. Маркировка.....	14
4. Заявка на официальное утверждение	18
5. Официальное утверждение	19
6. Требования.....	22
7. Спецификации	29
8. Модификации, связанные с официальным утверждением	32
9. Соответствие производства.....	33
10. Санкции, налагаемые за несоответствие производства	34
11. Окончательное прекращение производства	34
12. Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, испытательных лабораторий и административных органов	35

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

ПРИЛОЖЕНИЯ:

- Приложение 1 - Сообщение, касающееся официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производства применительно к предприятию по восстановлению протектора шин на основании Правил № 109
- Приложение 2 - Схема знака официального утверждения
- Приложение 3 - Схема маркировки шины с восстановленным протектором
- Приложение 4 - Перечень индексов нагрузки и соответствующих несущих способностей
- Приложение 5 - Обозначение и габариты шины
- Приложение 6 - Метод измерения пневматических шин
- Приложение 7 - Порядок проведения испытаний на прочность в зависимости от нагрузки/скорости
- Добавление 1 - Программа испытания на прочность
- Добавление 2 - Соотношение индекса давления и величин давления
- Приложение 8 - Изменение несущей способности в зависимости от скорости шины с радиальным и диагональным кордом для транспортных средств неиндивидуального пользования
- Приложение 9 - Пояснительный рисунок

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила распространяются на производство пневматических шин с восстановленным протектором, предназначенных преимущественно для транспортных средств категорий M₂, M₃, N, O₃ и O₄ 1/ 2/. Однако они не применяются к производству:

- 1.1 шин с восстановленным протектором, предназначенных для движения со скоростью менее 80 км/ч;
- 1.2 шин, на которых изначально не было указано обозначений скорости и/или индексов нагрузки;
- 1.3 шин, которые изначально были изготовлены без официального утверждения по типу конструкции и без нанесения знака "E" или "e".

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ - см. также рисунок в приложении 9

Для целей настоящих Правил:

- 2.1 "ассортимент пневматических шин с восстановленным протектором" означает ассортимент пневматических шин с восстановленным протектором, указанный в пункте 4.1.4;
- 2.2 "конструкция" пневматической шины означает технические характеристики каркаса шины. Различаются, в частности, шины следующих конструкций:
 - 2.2.1 "диагональной конструкции" или "конструкции с перекрещивающимися слоями корда", в которой нити корда пневматической шины достигают бортов и ориентированы таким образом, что образуют чередующиеся углы, величина которых значительно меньше 90° по отношению к осевой линии протектора,

1/ В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 с последними поправками на основании Amend.4).

2/ Настоящими Правилами устанавливаются требования в отношении шин как элемента оборудования. Ими не ограничивается их установка на ту или иную категорию транспортных средств".

- 2.2.2 "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,
- 2.2.3 "радиальной конструкции", в которой нити корда пневматической шины достигают бортов и уложены в основном под углом 90° к осевой линии протектора, причем каркас фиксируется практически нерастяжимым кольцевым поясом;
- 2.3 "категория использования":
- 2.3.1 "обычная шина" означает шину, предназначенную лишь для обычной эксплуатации на автодороге,
- 2.3.2 "шина для специального использования" означает шину, предназначенную для смешанного использования как на автодороге, так и за ее пределами и/или на ограниченной скорости,
- 2.3.3 "зимняя шина" означает шину, рисунок протектора - или рисунок протектора и конструкция - которой спроектированы в первую очередь для обеспечения в условиях грязи и свежеснежного или талого снега большей эффективности, чем в случае обычной шины. Рисунок протектора зимней шины характеризуется обычно большим удалением друг от друга элементов канавок и шашек, чем у обычной шины;
- 2.4 "борт" означает элемент пневматической шины, форма и конструкция которого позволяет ему прилегать к ободу и удерживать на нем шину;
- 2.5 "корд" означает нити, образующие ткань слоев в пневматической шине;
- 2.6 "слой" означает слой прорезиненных параллельных нитей корда;
- 2.7 "пояс" - это определение относится к шине с радиальным кордом или с перекрещивающимися слоями корда - означает слой или слои материала или материалов, находящихся под протектором, которые уложены в основном по направлению к осевой линии протектора для стягивания каркаса по окружности;

- 2.8 "брекер" - это определение относится к шине с диагональным кордом - означает промежуточный слой между каркасом и протектором;
- 2.9 "предохранительный брекер" - это определение относится к шине с радиальным кордом - означает факультативный промежуточный слой между протектором и поясом, используемый для сведения к минимуму вероятности повреждения пояса;
- 2.10 "уплотняющий резиновый слой" означает материал, помещаемый в районе борта для защиты каркаса от износа или истирания в результате воздействия на него обода колеса;
- 2.11 "каркас" означает ту часть конструкции пневматической шины, которая не является протектором и крайним прорезиненным элементом боковины и которая воспринимает нагрузку при накачанной шине;
- 2.12 "протектор" означает ту часть пневматической шины, которая предназначена для соприкосновения с грунтом, защищает каркас от механических повреждений и способствует обеспечению сцепления колеса с грунтом;
- 2.13 "боковина" означает ту часть пневматической шины, которая расположена между протектором и зоной и которая должна прикрываться бортом обода;
- 2.14 "нижняя часть шины" означает зону между линией, соответствующей максимальной ширине профиля шины, и зоной, которую должна прикрывать закраина обода;
- 2.15 "канавка протектора" означает пространство между двумя соседними выступами или блоками в рисунке протектора;
- 2.16 "ширина профиля" означает линейное расстояние между наружными боковинами накачанной пневматической шины, когда она установлена на соответствующем измерительном обode, без учета выступов, образуемых маркировкой (надписями), декоративными или защитными полосами либо рифлением;

- 2.17 "габаритная ширина" означает линейное расстояние между наружными боковинами накачанной пневматической шины, когда она установлена на соответствующем измерительном ободе, с учетом маркировки (надписей), декоративных или защитных полос либо рифления;
- 2.18 "высота профиля" означает расстояние, равное половине разницы между наружным диаметром шины и номинальным диаметром обода;
- 2.19 "номинальное отношение высоты профиля к его ширине" означает умноженное в сто раз частное от деления номинальной высоты профиля на номинальную ширину профиля; при этом оба размера выражаются в одинаковых единицах измерения;
- 2.20 "наружный диаметр" означает габаритный диаметр накачанной шины с новым восстановленным протектором;
- 2.21 "обозначение размеров шины" означает обозначение, указывающее:
- 2.21.1 номинальную ширину профиля; эта ширина должна быть выражена в миллиметрах, за исключением шин, у которых обозначение размеров указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам,
- 2.21.2 номинальное отношение высоты профиля к его ширине, за исключением шин, у которых обозначение размеров указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам, либо - в зависимости от типа конструкции шины, например в случае шин, имеющих знак конфигурации посадки шины на обод "А" (см. пункт 2.21.4), - номинальное значение внешнего диаметра, выраженное в мм;
- 2.21.3 условное число "d" (обозначение "d"), указывающее номинальный диаметр обода и соответствующее его диаметру, выраженному либо при помощи кодировки (чисел, меньших 100), либо в миллиметрах (чисел, больших 100). В маркировке могут вместе использоваться числа, полученные в результате измерений как одного, так и другого типа.

2.21.3.1 Ниже приведены значения "d" в миллиметрах:

Кодировка номинального диаметра обода - "d"	Значение "d" в мм
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533
22	559
24	610
25	635
14,5	368
16,5	419
17,5	445
19,5	495
20,5	521
22,5	572
24,5	622
26	660
28	711
30	762

2.21.4 обозначение конфигурации посадки шины на обод, если она отличается от стандартной конфигурации и уже не выражена знаком "d", означающим кодировку номинального диаметра обода.

2.22 "номинальный диаметр обода d") означает диаметр обода, для монтажа на котором предназначена шина;

2.23 "обод" означает основание для шины с камерой или для бескамерной шины, на которое опираются борта шины;

- 2.23.1 "конфигурация посадки шины на обод" означает тип обода, для установки на котором предназначена шина. В случае нестандартных ободьев она обозначается при помощи знака, проставляемого на шине, например "А";
- 2.24 "измерительный обод" означает обод, определенный по параметрам "ширины измерительного обода" или "ширины расчетного обода" для конкретного обозначения размеров шины в любом издании одного или более международных стандартов на шины;
- 2.25 "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" означает любой из следующих документов по стандартам:
- a) Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) 3/: "Руководство по стандартам";
 - b) Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) 3/: "Проектно-конструкторская информация: использовавшиеся в прошлом данные";
 - c) компания "Тайр энд рим эсоусиэйшн инк." (ТРА) 4/: "Ежегодник";
 - d) Ассоциация японских предприятий - изготовителей шин (АЯПИШ) 5/: "Ежегодник";

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

3/ ETRTO, 32 Av. Brugmann - Bte 2, B-1060 Brussels, Belgium.

4/ TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 USA.

5/ JATMA, 9th Floor, Toranomom Building No. 1-12, 1-Chome Toranomom Minato-ku, Tokyo 105, Japan.

- e) Ассоциация предприятий - изготовителей шин и ободьев Австралии (АШОА) 6/: "Руководство по стандартам";
- f) Бразильская ассоциация предприятий - изготовителей шин и ободьев (БАШО) 7/: "Руководство по техническим нормам";
- g) Скандинавская организация предприятий - производителей шин и ободьев (СОШО) 8/: "Справочник данных";

- 2.27 "отрывы" означает отделение кусков резины от протектора;
- 2.28 "отслоение корда" означает отслоение корда от его резинового покрытия;
- 2.29 "отслоение слоев" означает расслоение соседних слоев друг от друга;
- 2.30 "отслоение протектора" означает отслоение протектора от каркаса;
- 2.31 "эксплуатационные характеристики" означает конкретное сочетание индекса нагрузки шины и обозначения скорости;
- 2.32 "индекс нагрузки" означает цифровую кодировку, свидетельствующую о нагрузке, которую может выдержать шина при скорости, на которую указывает соответствующее обозначение скорости, и в рабочем режиме, соответствующем условиям эксплуатации, указанным заводом-изготовителем. Пневматическая шина может иметь более одного индекса нагрузки для указания ее несущей способности в одиночной или сдвоенной (спаренной) конструкции либо для уточнения альтернативной несущей способности (фиксированный параметр), когда изменение нагрузки в соответствии с пунктом 2.35 и приложением 8 к настоящим Правилам не допускается.

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

6/ TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australia.

7/ ABPA, Avenida Paulista 244-12º Andar, CEP, 01310 Sao Paulo, SP Brazil.

8/ STRO, Dlggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmц, Sweden.

2.33 "обозначение скорости" означает:

2.33.1 букву алфавита, указывающую скорость, на которой шина может использоваться при нагрузке, о которой свидетельствует соответствующий индекс нагрузки.

2.33.2 Обозначения скорости и соответствующие показатели скорости приведены в следующей таблице:

Обозначение скорости	Соответствующий показатель максимальной скорости (км/ч)
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210

2.34 "фиксированный параметр" означает дополнительную эксплуатационную характеристику, которая наносится рядом с обычными эксплуатационными характеристиками, но которая не должна использоваться для расчета изменения несущей способности, определенного в пункте 2.35 и приложении 8 к настоящим Правилам;

2.35 "изменение несущей способности в зависимости от скорости" означает альтернативную несущую способность шины, используемой на скорости, которая не соответствует обозначению скорости, указанному в обычных эксплуатационных характеристиках. Допустимые изменения приведены в таблице, содержащейся в приложении 8 к настоящим Правилам;

- 2.36 "предприятие по восстановлению протектора шины" означает центр или ряд центров по производству готовых к эксплуатации шин с восстановленным протектором;
- "2.37 "восстановление протектора" означает общий термин, означающий ремонт изношенной шины посредством замены истершегося протектора новым материалом, что может включать также обновление крайнего элемента покрытия боковины (например, ДБЗ) и замену слоев коронной зоны или предохранительного брекера и предполагает применение следующих технологических операций:
- 2.37.1 "восстановление верхнего покрытия" - замена протектора;
- 2.37.2 "наложение нового покрытия" - замена протектора с наращиванием части боковины при помощи нового материала 9/;
- 2.37.3 "отбортовка" - замена протектора и обновление боковины, в том числе полностью или частично нижней части шины 9/;
- 2.38 "автопокрышка" означает изношенную шину, включающую каркас, сохранившуюся часть протектора и материал боковины;
- 2.39 "шлифовка" означает процесс снятия старого материала с автопокрышки для подготовки ее поверхности к наложению нового материала;
- 2.40 "ремонт" означает проведение ремонтных операций в установленных пределах на поврежденных автопокрышках;
- 2.41 "материал протектора" означает материал, который по своему состоянию пригоден для замены истершегося протектора. Например, речь может идти о:
- 2.41.1 "сырой резине" - предварительно разрезанных кусках материала, выдавленного для получения требуемого профиля и затем насаженного в холодном состоянии на подготовленную автопокрышку. Новый материал должен подвергаться вулканизации,

9/ Включая технологическую операцию, используемую при наложении ДБЗ".

- 2.41.2 "мотке ленты" - полоске материала протектора, которая непосредственно выдавливается, наматывается на подготовленную покрывку и наращивается в соответствии с требуемым профилем. Новый материал должен подвергаться вулканизации,
- 2.41.3 "прямой экструзии" - выдавливании материала протектора с целью обеспечения требуемого профиля. Прямая экструзия материала осуществляется на подготовленной автопокрывке. Новый материал подвергается вулканизации,
- 2.41.4 "подвулканизации" - нанесении материала протектора, подвергшегося предварительной формовке и вулканизации, на подготовленную автопокрывку. Новый материал должен быть прикреплен к автопокрывке;
- 2.42 "облицовка боковины" означает материал, используемый для покрытия боковин автопокрывки и позволяющий наносить требуемую маркировку. Этот материал может также использоваться для защиты наружной части шины от истирания в процессе эксплуатации. В таком случае защитный резиновый слой называется ДБЗ (дополнительная боковая защита);
- 2.43 "покрывочная смола" означает материал, используемый в качестве клейкого слоя между новым протектором и автопокрывкой, а также для устранения незначительных повреждений;
- 2.44 "клей" означает клейкое вещество, позволяющее зафиксировать новые материалы перед вулканизацией;
- 2.45 "вулканизация" означает термин, используемый для обозначения процесса изменения физических качеств нового материала в результате воздействия на него, как правило, теплом и давлением в течение установленного периода времени в режиме контроля.

3. МАРКИРОВКА

- 3.1 Пример схемы маркировки шины с восстановленным протектором приведен в приложении 3 к настоящим Правилам.

- 3.2 На шинах с восстановленным протектором - в случае симметричных шин на обеих боковинах, а в случае несимметричных шин, по крайней мере, на наружной боковине - должны наноситься:
- 3.2.1 фабричная марка или товарный знак;
 - 3.2.2 обозначение размеров шины, как оно определено в пункте 2.21;
 - 3.2.3 указание конструкции следующим образом:
 - 3.2.3.1 в случае диагональных шин (шин с перекрещивающимися слоями корда) она либо вообще не указывается, либо перед обозначением диаметра обода проставляется буква "D",
 - 3.2.3.2 в случае шин с радиальным кордом перед обозначением диаметра обода проставляется буква "R" и в факультативном порядке слово "RADIAL",
 - 3.2.3.3 в случае шин диагонально-опоясанной конструкции перед обозначением диаметра обода проставляется буква "B" и, помимо этого, слова "BIAS-BELTED";
 - 3.2.4 эксплуатационные характеристики, включая:
 - 3.2.4.1 указание номинальной несущей способности/номинальных несущих способностей шины в виде индекса/индексов нагрузки, предусмотренных в пункте 2.32,
 - 3.2.4.2 указание номинальной скорости шины в виде обозначения, предусмотренного в пункте 2.33;
 - 3.2.5 в соответствующих случаях одна альтернативная эксплуатационная характеристика - фиксированный параметр, - содержащая:
 - 3.2.5.1 указание несущей способности/несущих способностей шины в виде индекса/индексов нагрузки, предусмотренных в пункте 2.32,
 - 3.2.5.2 указание скорости в виде обозначения, предусмотренного в пункте 2.33;
 - 3.2.6 слово "TUBELESS", если шина предназначена для эксплуатации без камеры;

- 3.2.7 буквы M+S или MS, либо M.S. или M & S в случае зимней шины;
- 3.2.8 дата восстановления шины, указываемая следующим образом:
- 3.2.8.1 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, и кончая той неделей, которая наступит через трехнедельный период. Например, маркировка "2503" может обозначать шину, протектор которой был восстановлен в течение 25, 26, 27 или 28-й недели 2003 года.
- Кодировка даты может быть приведена лишь на одной боковине;
- 3.2.9 в случае шин, которые могут быть регенерированы, на каждой из боковин шины обозначение "_" в окружности диаметром по крайней мере 20 мм или слово "REGROOVABLE" в виде рельефных или выдавленных букв;
- 3.2.10 указание давления накачки, которое должно поддерживаться во время испытаний на определение прочности в зависимости от нагрузки/скорости, при помощи индекса "PSI", пояснение которого приведено в добавлении 2 к приложению 7 к настоящим Правилам.
- Оно может быть приведено лишь на одной боковине;
- 3.2.11 термин "RETREAD". По просьбе предприятия по восстановлению протектора этот термин может быть приведен также на других языках.
- 3.2.12 буквенные обозначения "ET", "AML" или "MPT2" применительно к "шинам для специального использования"^{10/}.
- 3.2.13 шины, изготовленные с использованием процесса отбортовки, определение которого приведено в пункте 2.37.3, или любого процесса, в рамках которого производится обновление материала боковины, должны иметь обозначение,

^{10/} Даня маркировка является обязательной только для типов шин, изготовленных в соответствии с настоящими Правилами после вступления в силу Дополнения 1 к Правилам.

указанное в пункте 2.21.4 и проставляемое непосредственно за маркировкой диаметра обода, упомянутой в пункте 2.21.3;

- 3.2.14 знак "С" или "LT", проставляемый за маркировкой диаметра обода, упомянутой в пункте 2.21.3, и, если это применимо, за знаком конфигурации посадки шины на обод, упомянутым в пункте 2.21.4;
- 3.2.14.1 эта маркировка является факультативной в случае шин, монтируемых на глубоких ободах с углом заглубления 5° , пригодных для эксплуатации в одиночной и спаренной конструкции, имеющих индекс нагрузки в одиночной конструкции 121 или менее и предназначенных для установки на механических транспортных средствах;
- 3.2.14.2 эта маркировка является обязательной в случае шин, монтируемых на глубоких ободах с углом заглубления 5° , пригодных для эксплуатации только в одиночной конструкции, имеющих индекс нагрузки 122 или более и предназначенных для установки на механических транспортных средствах;
- 3.2.15 знак "CP", проставляемый за маркировкой диаметра обода, упомянутой в пункте 2.21.3, и, если это применимо, за знаком конфигурации посадки шины на обод, упомянутым в пункте 2.21.4. Эта маркировка является обязательной в случае шин, монтируемых на глубоких ободах с углом заглубления 5° , имеющих индекс нагрузки в одиночной конструкции 121 или менее и конкретно предназначенных для установки на автомобилях с жилым кузовом;
- 3.2.16 надпись "FRT" (шина свободного качения) в случае шин, предназначенных для установки на тех осях прицепов и осях механических транспортных средств, которые не являются передними осями с управляемыми колесами или ведущими осями.
- 3.3 До предоставления официального утверждения на шинах должно быть обеспечено достаточно свободного места для нанесения знака официального утверждения, упомянутого в пункте 5.8 и изображенного в приложении 2 к настоящим Правилам.
- 3.4 После предоставления официального утверждения маркировка, упомянутая в пункте 5.8 и изображенная в приложении 2 к настоящим Правилам, наносится на свободное место, указанное в пункте 3.3. Эта маркировка может быть нанесена лишь на одной боковине.

- 3.5 Указанная в пункте 3.2 маркировка и знак официального утверждения, предусмотренный в пунктах 3.4 и 5.8, должны быть четкими, наноситься на шину выпуклым или углубленным рельефом или должны быть нестираемыми.
- 3.6 Если после восстановления протектора на шине видны какие-либо первоначальные технические характеристики завода-изготовителя, то они считаются техническими характеристиками шины с восстановленным протектором, нанесенными предприятием, которым был восстановлен протектором. Если эти первоначальные технические характеристики не относятся к шине с восстановленным протектором, то они должны быть полностью стерты.
- 3.7 Первоначальный знак официального утверждения "E" или "e" и номер официального утверждения, а также любой другой последующий знак и номер официального утверждения, присвоенные предприятию по восстановлению протектора шин, стираются, если они не имеют отношения к шине.

4. ЗАЯВКА НА ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ

Для предоставления официального утверждения предприятию по восстановлению протектора шин применяются следующие процедуры:

- 4.1 заявка на официальное утверждение предприятия по восстановлению протектора шин представляется владельцем фабричной марки или товарного знака, которые должны быть нанесены на шину, либо его надлежащим образом уполномоченным представителем. В заявке должны указываться:
- 4.1.1 структура фирмы, производящей шины с восстановленным протектором,
- 4.1.2 краткое описание системы управления качеством, обеспечивающей эффективный контроль за соответствием технологии восстановления протектора шин предписаниям настоящих Правил,
- 4.1.3 фабричные марки или товарные знаки, которые должны быть нанесены на готовые шины с восстановленным протектором,
- 4.1.4 следующая информация об ассортименте шин, протектор которых подлежит восстановлению:

- 4.1.4.1 диапазон размеров шин,
- 4.1.4.2 конструкция шин (диагональная или с перекрещивающимися слоями корда, диагонально-опоясанная или радиальная),
- 4.1.4.3 категория использования шин (обычные или зимние шины и т.д.),
- 4.1.4.4 система восстановления протектора и метод применения новых материалов, подлежащих использованию, как это определено в пунктах 2.37 и 2.41,
- 4.1.4.5 обозначение максимальной скорости шин, протектор которых подлежит восстановлению,
- 4.1.4.6 индекс максимальной нагрузки шин, протектор которых подлежит восстановлению,
- 4.1.4.7 установленный международный стандарт на шины, которому соответствует данный ассортимент шин.

5. ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ

- 5.1 Для того чтобы предприятие по восстановлению протектора шин могло осуществлять свою деятельность, оно должно получить официальное разрешение органа, предоставляющего официальное утверждение, в соответствии с предписаниями настоящих Правил. Этот орган, предоставляющий официальное утверждение, принимает необходимые меры, изложенные в настоящих Правилах, для обеспечения соответствия шин, протектор которых восстанавливается на данном предприятии, предписаниям, приведенным в настоящих Правилах. Предприятие по восстановлению протектора шин несет полную ответственность за обеспечение соответствия шин с восстановленным протектором предписаниям настоящих Правил, а также за их надлежащее функционирование в обычном режиме эксплуатации.
- 5.2 Помимо выполнения обычных требований, предъявляемых к первоначальной оценке предприятия по восстановлению протектора шин, орган, предоставляющий официальное утверждение, должен убедиться в том, что предоставленная поставщиками материалов документация с изложением процедур, операций, инструкций и технических условий будет понятна работникам предприятия по восстановлению протектора шин.

- 5.3 Орган, предоставляющий официальное утверждение, принимает меры к тому, чтобы в документации по каждому предприятию, содержащей описание процедур и операций, были указаны технические требования в отношении пределов поддающегося ремонту повреждения или проникновения в каркас шины - сообразно с видом используемых для ремонта материалов и процессов - независимо от того, существует ли уже такое повреждение или оно наносится в процессе подготовки к восстановлению протектора.
- 5.4 Перед предоставлением официального утверждения компетентный орган должен убедиться в том, что шины с восстановленным протектором соответствуют настоящим Правилам и что предусмотренные в пунктах 6.5 и 6.6 испытания были успешно проведены не менее чем на 5 и необязательно более чем на 20 образцах шины с восстановленным протектором, представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие.
- 5.5 Каждый раз, когда в ходе испытаний регистрируется отрицательный результат, проводятся испытания двух других образцов шины с такими же техническими характеристиками.
- Если один из этих двух вторых образцов или оба эти образца не выдерживают испытаний, то испытываются последние два образца.
- Если один из последних двух образцов или оба эти образца не выдерживают испытаний, то заявка на официальное утверждение предприятия по восстановлению протектора шин отклоняется.
- 5.6 Если все требования настоящих Правил выполнены, то каждому официально утвержденному предприятию по восстановлению протектора шин предоставляется официальное утверждение и присваивается соответствующий номер официального утверждения, первые две цифры которого указывают на серию поправок, соответствующих последним наиболее значительным техническим изменениям, внесенным в Правила к моменту выдачи официального утверждения. Перед номером официального утверждения проставляется обозначение "109R", свидетельствующее о том, что данное официальное утверждение относится к шине с восстановленным протектором в соответствии с предписаниями настоящих Правил.

Один и тот же компетентный орган не может присвоить этот номер другому предприятию, на которое распространяются настоящие Правила.

- 5.7 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении, распространении официального утверждения, отказе в официальном утверждении, отмене официального утверждения или об окончательном прекращении производства согласно настоящим Правилам посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.
- 5.8 На каждой шине с восстановленным протектором, соответствующей настоящим Правилам, в месте, указанном в пункте 3.3, помимо маркировки, предусмотренной в пункте 3.2, должен четко проставляться международный знак официального утверждения, состоящий из:
- 5.8.1 круга, в котором проставлена буква "E", за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение 11/; и
- 5.8.2 номера официального утверждения, описанного в пункте 5.6.

11/ 1 - Германия, 2 - Франция, 3 - Италия, 4 - Нидерланды, 5 - Швеция, 6 - Бельгия, 7 - Венгрия, 8 - Чешская Республика, 9 - Испания, 10 - Сербия, 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 - Латвия, 33 (не присвоен), 34 - Болгария, 35 (не присвоен), 36 - Литва, 37 - Турция, 38 (не присвоен), 39 - Азербайджан, 40 - бывшая югославская Республика Македония, 41 (не присвоен), 42 - Европейское сообщество (официальные утверждения предоставляются государствами-членами Сообщества с использованием их соответствующего символа ЕЭК), 43 - Япония, 44 (не присвоен), 45 - Австралия, 46 - Украина, 47 - Южная Африка, 48 - Новая Зеландия, 49 - Кипр, 50 - Мальта, 51 - Республика Корея, 52 - Малайзия, 53 - Таиланд, 54 и 55 (не присвоены), 56 - Черногория, 57 (не присвоен) и 58 - Тунис. Последующие порядковые номера присваиваются другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных технических предписаний 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, и присвоенные им таким образом номера будут сообщаться Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

5.9 В приложении 2 к настоящим Правилам в качестве примера приведена схема знака официального утверждения.

6. ТРЕБОВАНИЯ

6.1 Шины не допускаются к первоначальному восстановлению, если они не были официально утверждены по типу конструкции и на них не нанесен знак "E" или "e", кроме тех случаев, когда данное требование не являлось обязательным до - самое позднее - 1 января 2000 года.

6.2 Условия, которые должны быть выполнены до восстановления протектора:

6.2.1 перед проведением проверки шины должны быть чистыми и сухими;

6.2.2 перед шлифовкой производится тщательный осмотр каждой шины как с внутренней, так и с внешней стороны для выявления ее пригодности к восстановлению;

6.2.3 протектор шин, на которых видимы повреждения, вызванные перегрузкой или недостаточным внутренним давлением, восстановлению не подлежит;

6.2.4 не допускается восстановление протектора на шинах, имеющих любое из следующих повреждений:

6.2.4.1 общие повреждения:

a) не подлежащая устранению трещина, доходящая до каркаса,

b) разрушение каркаса,

c) признаки сильного разъедания в результате воздействия масла или химических веществ,

d) повреждение или поломка сердечника борта,

e) предыдущий ремонт повреждения, несоответствующий установленным пределам повреждения - см. пункт 5.3;

6.2.4.2 условия, не соответствующие указанным пределам поддающегося ремонту повреждения - см. пункт 5.3:

- a) пробои в каркасе или его повреждения после подготовки к ремонту,
- b) многочисленные повреждения в непосредственной близости друг от друга,
- c) существенный износ внутренней облицовки,
- d) повреждение борта,
- e) оголение корда каркаса,
- f) ослабление корда,
- g) отделение слоев пояса,
- h) постоянная деформация или изгиб (стального) корда каркаса,
- i) дуговая трещина над бортом,
- j) коррозия стального корда или проволочного сердечника.

6.3 Подготовка:

- 6.3.1 после шлифовки и перед наложением нового материала каждая шина вновь тщательным образом осматривается, по крайней мере с внешней стороны, с тем чтобы удостовериться в том, что она по-прежнему пригодна для восстановления;
- 6.3.2 вся поверхность, на которую предстоит наложить новый материал, подготавливается без перегрева. Структура отшлифованной поверхности не должна содержать обусловленных шлифовкой разрывов или рыхлого материала;
- 6.3.3 в случае использования подвулканизированного материала контуры подготовленной зоны должны соответствовать требованиям завода-изготовителя материала;
- 6.3.4 повреждения, нанесенные во время шлифовки, не должны превышать установленных для ремонта пределов (см. пункт 5.3) и должны быть устранены;

- 6.3.5 обусловленные шлифовкой повреждения шин с диагональным кордом не должны выходить за пределы крайнего слоя верхней части каркаса. Считается, что первый слой является составной частью каркаса, если невозможно четко установить местонахождение брекера. При наличии брекера ограниченное повреждение допускается;
- 6.3.6 ограниченные повреждения пояса радиальных шин, обусловленные шлифовкой, допускаются. В случае более ощутимых повреждений допускается замена всего пояса или его частей. Если предохранительный брекер установлен и может быть четко выявлен, то в случае его повреждения допускается его снятие без замены;
- 6.3.7 оголенные стальные элементы должны незамедлительно обрабатываться соответствующим материалом согласно указаниям завода-изготовителя такого материала.
- 6.4 Восстановление протектора:
- 6.4.1 предприятие по восстановлению протектора должно принять меры к тому, чтобы на завод-изготовитель или поставщика используемых для ремонта материалов, включая резиновые заплаты, возлагалась ответственность за:
- a) определение метода (методов) их применения и хранения, изложенных, по просьбе предприятия по восстановлению протектора шин, на государственном языке страны, в которой эти материалы предполагается использовать,
 - b) определение пределов повреждения, для устранения которого предназначены материалы, указанных, по просьбе предприятия по восстановлению протектора шин, на государственном языке страны, в которой эти материалы предстоит использовать,
 - c) обеспечение пригодности усиленных резиновых заплат для ремонта каркаса шины при их правильном применении,
 - d) обеспечение эффективности заплат при увеличении в два раза максимального давления в шинах, предусмотренного заводом-изготовителем шин,

- е) обеспечение пригодности любых других используемых в процессе ремонта материалов для предусмотренного применения;
- 6.4.2 предприятие по восстановлению протектора шин отвечает за правильное применение используемого для ремонта материала и за недопущение в процессе ремонта изъянов, которые могут отрицательным образом повлиять на срок эффективной эксплуатации шины;
- 6.4.3 усиленная в результате ремонта боковина или плечевая зона шины с радиальным кордом может слегка деформироваться после установки и накачки шины до рекомендованного эксплуатационного давления. Для ремонта используются усиленные материалы, физические свойства которых ограничивают высоту деформации максимум до 4 мм;
- 6.4.4 предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы завод-изготовитель или поставщик материала, используемого в протекторе и боковине, указывал технические требования, касающиеся условий хранения и использования этого материала, в целях гарантии его качества. По просьбе предприятия по восстановлению протектора шин эта информация предоставляется на государственном языке страны, в которой предстоит эти материалы использовать;
- 6.4.5 предприятие по восстановлению протектора шин должно принять меры к тому, чтобы в свидетельстве завода-изготовителя или поставщика указывались характеристики материала, используемого для ремонта, и/или состава. Состав материала должен соответствовать целям предполагаемого использования шины;
- 6.4.6 вулканизация обработанной шины производится, по возможности, сразу же после завершения всех ремонтных и монтажных операций, но не позднее, чем это указано в технических требованиях завода-изготовителя материала;
- 6.4.7 продолжительность вулканизации шины, а также температура и давление при вулканизации должны соответствовать указанным характеристикам используемых материалов и оборудования. Габариты вулканизационной формы должны соответствовать толщине нового материала и размерам отшлифованной шины;

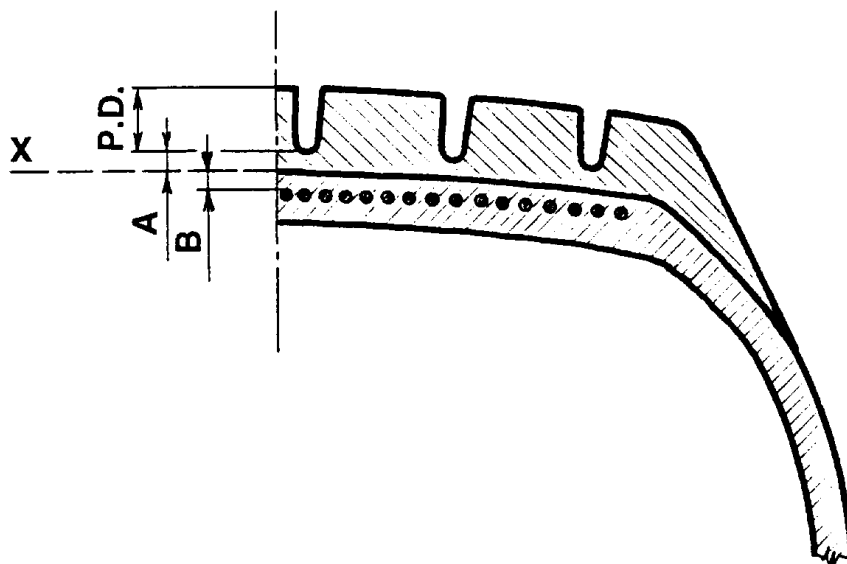
6.4.8 толщина первоначального материала после шлифовки и средняя толщина любого нового материала под рисунком протектора после восстановления протектора должна соответствовать значениям, приведенным в пунктах 6.4.8.1 и 6.4.8.2.

6.4.8.1 Для шин с радиальным кордом (мм):

$3 \leq (A+B) \leq 13$ (минимум 3,0 мм; максимум 13,0 мм)

$A \geq 2$ (минимум 2,0 мм)

$B \geq 0$ (минимум 0,0 мм)



P.D. : Глубина протектора

X : Линия шлифовки

A : Средняя толщина нового материала

B : Минимальная толщина первоначального материала над поясом перед шлифовкой.

6.4.8.2 Для диагональных шин (шин с перекрещивающимися слоями корда):

толщина первоначального материала над бреккером должна быть $\geq 0,80$ мм;

средняя толщина нового материала над линией шлифовки покрышки должна быть $\geq 2,00$ мм;

совокупная толщина первоначального и нового материала у основания канавок на рисунке протектора должна составлять от $\geq 3,00$ мм до $\leq 13,00$ мм;

- 6.4.9 в эксплуатационных характеристиках шины с восстановленным протектором не должно указываться ни более высокого обозначения скорости, ни более высокого индекса нагрузки, чем в аналогичных характеристиках первоначальной новой шины, если завод-изготовитель первоначальной новой шины не получил разрешения на использование этого же каркаса в соответствии с пересмотренными эксплуатационными характеристиками.

Орган, предоставляющий официальное утверждение, обеспечивает любому предприятию по восстановлению протектора шин беспрепятственный доступ к информации, касающейся пересмотренных характеристик первоначального нового каркаса; эта информация доводится до сведения других Сторон Соглашения 1958 года (см. статью 5 Соглашения о принятии единообразных технических предписаний 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 - документ E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

Для сообщения этой информации используется стандартная карточка, изображенная в приложении 9 к Правилам № 54;

- 6.4.10 упомянутое в пункте 6.4.9 повышение эксплуатационных характеристик допускается лишь при первом восстановлении протектора первоначальной шины.

Обозначение скорости и индекс нагрузки на шинах, протектор которых ранее восстанавливался, не должны превышать аналогичных показателей, указанных на изношенной автопокрышке.

- 6.5 Проверка:

- 6.5.1 Каждая шина с восстановленным протектором после вулканизации - пока она не остыла - подвергается осмотру с целью удостовериться в том, что на ней нет никаких явных дефектов. В процессе восстановления протектора или после него шина накачивается по крайней мере до давления в 150 кПа (1,5 бара) с целью осмотра. При наличии на шине какого-либо явного дефекта производится специальный осмотр шины на предмет выявления надлежащих

мер по его устранению. С согласия органа, предоставляющего официальное утверждение, допускается также использование других методов, более адаптированных по сравнению с визуальным осмотром, которые не требуют накачивания шины;

- 6.5.2 до, во время или после восстановления протектора производится - по крайней мере один раз - проверка шины на целостность конструкции при помощи одного из приемлемых методов;
- 6.5.3 в целях контроля качества ряд шин с восстановленным протектором подвергается разрушающим или неразрушающим испытаниям или проверкам. Качество проверенных шин и полученные результаты регистрируются;
- 6.5.4 после восстановления протектора размеры шины с восстановленным протектором при их измерении в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам должны соответствовать габаритам, рассчитанным согласно процедурам, изложенным в пункте 7 либо в приложении 5 к настоящим Правилам. Следует учитывать, что:
- a) максимальный наружный диаметр шины с восстановленным протектором может превышать максимальный наружный диаметр шины аналогичного размера, допущенной на основании Правил № 54, не более чем на 1,5%;
 - b) и максимальная ширина профиля радиальной шины с восстановленным протектором может превышать максимальную ширину профиля шины аналогичного размера, допущенной на основании Правил № 54, не более чем на 1,5%.
- 6.6 Эксплуатационные испытания:
- 6.6.1 шины, у которых протектор восстановлен в соответствии с положениями настоящих Правил, должны быть в состоянии выдержать испытания на прочность в зависимости от нагрузки/скорости, указанные в приложении 7 к настоящим Правилам;
- 6.6.2 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;

6.6.3 наружный диаметр шины, измеренный через шесть часов после испытания на прочность в зависимости от нагрузки/скорости, не должен отличаться более чем на $\pm 3,5\%$ от наружного диаметра, измеренного до испытания.

7. СПЕЦИФИКАЦИИ

7.1 Шины с восстановленным протектором, соответствующие положениям настоящих Правил, должны иметь следующие размеры:

7.1.1 ширина профиля:

7.1.1.1 ширина профиля рассчитывается при помощи следующей формулы:

$$S = S_1 + K (A - A_1),$$

где:

S : фактическая ширина профиля в мм, измеренная на испытательном ободе,

S₁ : значение "расчетной ширины профиля" по измерительному ободу, указанное в международном стандарте на шины, приведенном предприятием по восстановлению протектора применительно к размерам данной шины,

A : ширина испытательного обода в мм,

A₁ : ширина испытательного обода в мм, указанная в международном стандарте на шины, приведенном предприятием по восстановлению протектора применительно к размерам данной шины;

K : коэффициент, принимаемый равным 0,4.

7.1.1.1.1 В случае шин, имеющих знак конфигурации посадки шины на обод "А" (см. пункт 2.21.4), коэффициент "К" должен составлять 0,6.

7.1.2 наружный диаметр:

7.1.2.1 теоретический наружный диаметр шины с восстановленным протектором рассчитывается по следующей формуле:

$$D = d + 2H,$$

где:

D : теоретический наружный диаметр в мм,

d : условное число, определенное в пункте 2.21.3, в мм,

H : номинальная высота профиля в мм, равная произведению S_n и $0,01 R_a$,

где:

S_n : номинальная ширина профиля в мм;

R_a : номинальное отношение высоты профиля шины к его ширине.

Все приведенные выше обозначения указываются в обозначении размеров шины, приведенных на боковине в соответствии с предписаниями пункта 3.2.2 и определениями пункта 2.21.

7.1.2.2 Вместе с тем в случае шин, обозначение которых указано в первом столбике таблиц, содержащихся в приложении 5 к Правилам ЕЭК _ 54, наружный диаметр должен соответствовать приведенному в этих таблицах значению.

7.1.2.3 В случае шин, имеющих знак конфигурации посадки шины на обод "А" (см. пункт 2.21.4), наружный диаметр должен соответствовать значению, указанному в обозначении размеров шины, проставленном на боковине шины.

7.1.3 Метод измерения шин с восстановленным протектором:

7.1.3.1 габариты шин с восстановленным протектором измеряются в соответствии с процедурами, изложенными в приложении 6 к настоящим Правилам.

7.1.4 Технические условия, касающиеся ширины профиля:

7.1.4.1 фактическая габаритная ширина может быть меньше ширины профиля либо ширины, определенной в пункте 7.1;

- 7.1.4.2 она может превышать это значение на 5,5% в случае шин с радиальным кордом и на 8% в случае шин диагональной конструкции (с перекрещивающимися слоями корда). Вместе с тем, в случае шин, у которых номинальная ширина профиля превышает 305 мм и которые предназначены для установки в сдвоенной (спаренной) конструкции, она не должна превышать значение, определенное согласно пункту 7.1.1 выше, более чем на 3,5% для шин радиальной конструкции с номинальным отношением высоты профиля к его ширине, превышающим 60, или 4% для шин диагональной конструкции (с перекрещивающимися слоями корда).
- 7.1.4.3 В случае шин, имеющих знак конфигурации посадки шины на обод "А" (см. пункт 2.21.4), габаритная ширина шины в ее нижней части равняется номинальной ширине измерительного обода (см. пункт 2.24) плюс 27 мм.
- 7.1.4.4 В случае радиальных шин с восстановленным протектором, предназначенных для установки в сдвоенной (спаренной) конструкции, у которых номинальная ширина профиля превышает 305 мм, а номинальное отношение высоты профиля к его ширине составляет более 60, может наноситься дополнительный боковой защитный резиновый слой (ДБЗ), превышающий максимум на 8 мм габаритную ширину шины того же размера, допускаемого Правилами № 54, при условии, что:
- a) этот резиновый слой наносится только на одну боковину;
 - b) на данной боковине проставляется маркировка "ASP" и "OUTSIDE", причем оба обозначения должны иметь минимальную высоту 8 мм;
 - c) максимальная разрешенная скоростная категория соответствует индексу J (100 км/ч).
- 7.1.5 Технические условия, касающиеся наружного диаметра:
- 7.1.5.1 фактический наружный диаметр шины с восстановленным протектором не должен выходить за пределы значений D_{min} и D_{max} , рассчитанных по следующим формулам:

$$D_{\min} = d + (2H \times a)$$

$$D_{\max} = 1,015 \times [d + (2H \times b)],$$

где:

7.1.5.1.1 для размеров, не приведенных в таблицах, содержащихся в приложении 5 к настоящим Правилам, "H" и "d" определяются в соответствии с пунктом 7.1.2.1;

7.1.5.1.2 для размеров, указанных в пункте 7.1.2.2, и для шин, имеющих знак конфигурации посадки шины на обод "A" (см. пункт 2.21.4), номинальная высота профиля "H" равна:

$$H = 0,5(D - d)$$

где "D" и "d" соответствуют определениям, содержащимся в пункте 7.1.2.1.

7.1.5.1.3 коэффициент "a" = 0,97,

7.1.5.1.4 коэффициент "b":

	Радиальные шины	Диагональные(с перекрещивающимися слоями корда) и диагонально-опоясные шины
в случае обычных шин	1,04	1,07
в случае шин для специального использования	1,06	1,09

7.1.5.2 В случае зимних шин максимальный наружный диаметр (D_{\max}), рассчитываемый в соответствии с пунктом 7.1.5.1, может быть превышен не более чем на 1%.

8. МОДИФИКАЦИИ, СВЯЗАННЫЕ С ОФИЦИАЛЬНЫМ УТВЕРЖДЕНИЕМ

8.1 Любая модификация, имеющая отношение к предприятию по восстановлению протектора и изменяющая любую информацию, представленную предприятием по восстановлению протектора в заявке на официальное утверждение - см. пункт 4, - доводится до сведения органа, предоставившего официальное утверждение предприятию по восстановлению протектора. Этот орган может:

- 8.1.1 либо счесть, что произведенная модификация не будет иметь ощутимого отрицательного воздействия и что в любом случае предприятие по восстановлению протектора соответствует предписаниям,
- 8.1.2 либо потребовать более детально изучить вопрос, связанный с официальным утверждением.
- 8.2 Сообщение о предоставлении официального утверждения с указанием модификаций или об отказе в официальном утверждении направляется Сторонам Соглашения, применяющим настоящие Правила, в соответствии с процедурой, указанной в пункте 5.7.

9. СООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Процедуры проверки соответствия производства должны соответствовать процедурам, изложенным в добавлении 2 к Соглашению (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), с учетом нижеследующих предписаний.

- 9.1 Предприятие по восстановлению протектора, официально утвержденное на основании настоящих Правил, должно соответствовать требованиям, изложенным в пункте 6.
- 9.2 Владелец официального утверждения обеспечивает в течение каждого года производства проверку и испытание, на поэтапной основе в соответствии с предписаниями настоящих Правил, по меньшей 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 двух и необязательно более десяти шин.
- 9.3 Если проверки и испытания, указанные в пункте 9.2, осуществляются органом, предоставляющим официальное утверждение, или под его контролем, то полученные результаты могут засчитываться в порядке выполнения части или всех предписаний пункта 9.4.
- 9.4 Орган, предоставивший официальное утверждение предприятию по восстановлению протектора шин, может в любое время проверить методы контроля за соответствием производства, применяемые на каждом

производственном объекте. Для каждого производственного объекта этот орган произвольно отбирает, проверяет и испытывает в течение каждого года производства в соответствии с предписаниями настоящих Правил 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 двух и необязательно более десяти шин.

9.5 Испытания и проверки, указанные в пункте 9.4, могут использоваться вместо испытаний и проверок, указанных в пункте 9.2.

10. САНКЦИИ, НАЛАГАЕМЫЕ ЗА НЕСООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

10.1 Официальное утверждение, предоставленное предприятию по восстановлению протектора шин на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются требования, изложенные в пункте 9, или если предприятие по восстановлению протектора шин либо сами шины, протектор которых был восстановлен этим предприятием, не соответствуют требованиям, предусмотренным в пункте 9.

10.2 Если какая-либо Сторона Соглашения, применяющая настоящие Правила, отменяет предоставленное ею ранее официальное утверждение, она должна уведомить об этом другие Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

11. ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

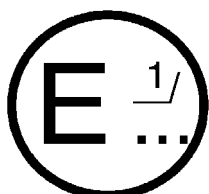
Компетентный орган, предоставивший официальное утверждение предприятию по восстановлению протектора шин, уведомляется о прекращении производственных операций по восстановлению протектора шин, официально утвержденных на основании настоящих Правил. По получении такой информации этот компетентный орган уведомляет об этом другие Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующие образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

12. НАЗВАНИЯ И АДРЕСА ТЕХНИЧЕСКИХ СЛУЖБ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ ПРОВОДИТЬ ИСПЫТАНИЯ ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ЛАБОРАТОРИЙ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ОРГАНОВ
- 12.1 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, сообщают в Секретариат Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и, в соответствующих случаях, уполномоченных испытательных лабораторий и административных органов, которые предоставляют официальные утверждения и которым следует направлять выдаваемые в других странах карточки официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производства.
- 12.2 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, могут пользоваться лабораториями заводов-изготовителей шин или предприятий по восстановлению протектора шин и могут назначать в качестве уполномоченных испытательных лабораторий те лаборатории, которые находятся либо на их территории, либо на территории любой Стороны Соглашения 1958 года, при условии получения предварительного согласия со стороны компетентного административного органа последней.
- 12.3 Если какая-либо Сторона Соглашения 1958 года применяет положения пункта 12.2, то она может при желании направить на испытание своих представителей.

Приложение 1

СООБЩЕНИЕ

(максимальный формат: А4 (210 x 297 мм))



направленное: название административного органа:

.....
.....
.....

касающееся 2/: ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ РАСПРОСТРАНЕНИЯ
ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ОТКАЗА В
ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ ОТМЕМЫ
ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО
ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА

применительно к предприятию по восстановлению протектора шин на основании
Правил № XXX.

Официальное утверждение №: Распространение №:

1. Наименование или товарный знак предприятия по восстановлению протектора шин:
.....
.....
.....
2. Наименование и адрес предприятия по восстановлению протектора шин:
.....
3. В соответствующем случае, фамилия и адрес представителя предприятия по
восстановлению протектора шин:
4. Краткое описание в соответствии с пунктами 4.1.3 и 4.1.4 настоящих Правил:
.....
5. Техническая служба и, в соответствующих случаях, лаборатория, уполномоченная
проводить испытания для официального утверждения или проверять соответствие:
.....
6. Дата протокола, выданного этой службой:

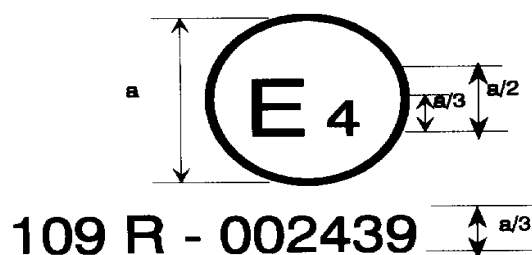
7. Номер протокола, выданного этой службой:
8. Причина (причины) распространения (в соответствующих случаях):
.....
9. Замечания:
10. Место:
11. Дата:
12. Подпись
13. К настоящему сообщению прилагается перечень документов, которые содержатся в досье официального утверждения, находящемся на хранении у органа, предоставившего официальное утверждение, и которые могут быть получены по запросу.

1/ Отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение/распространившей официальное утверждение/отказавшей в официальном утверждении/отменившей официальное утверждение (см. положения, касающиеся официального утверждения в Правилах).

2/ Ненужное вычеркнуть.

Приложение 2

СХЕМА ЗНАКА ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ



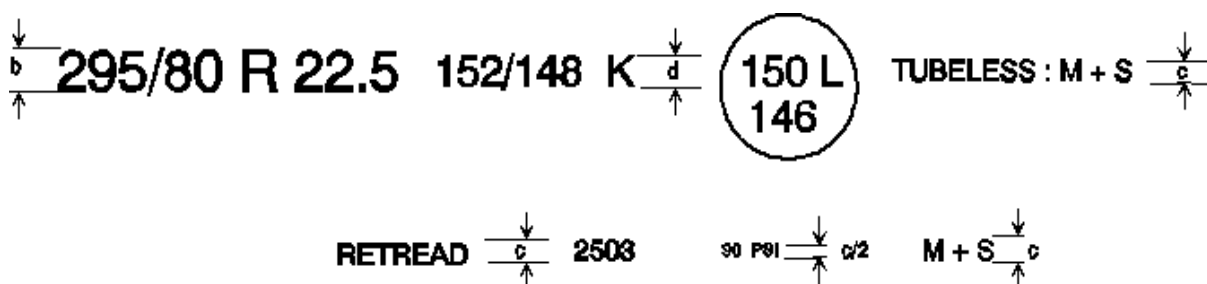
Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на шине с восстановленным протектором, указывает, что данное предприятие по восстановлению протектора шин было официально утверждено в Нидерландах (E4) под номером официального утверждения 109R002439 в соответствии с предписаниями настоящих Правил 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 находиться 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, чтобы не перепутать их с другими обозначениями.

Приложение 3

СХЕМА МАРКИРОВКИ ШИНЫ С ВОССТАНОВЛЕННЫМ ПРОТЕКТОРОМ

1.



МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА МАРКИРОВКИ (мм)		
	Шины с диаметром обода ≤ 20 (кодировка) или ≤ 508 мм либо с шириной профиля ≤ 235 мм или $\leq 9''$	Шины с диаметром обода > 20 (кодировка) или > 508 мм либо с шириной профиля > 235 мм или $> 9''$
b	6	9
c	4	
d	6	

Вышеприведенный пример обозначает пневматическую шину с восстановленным протектором:

- в которой номинальная ширина профиля составляет 295;
- в которой номинальное отношение высоты профиля к его ширине составляет 80;
- имеющую конструкцию с радиальным кордом (R);
- в которой номинальный диаметр обода составляет 572 мм, т.е. соответствует кодировке 22,5;
- несущая способность которой составляет 3 550 кг (одиночная конструкция) и 3 150 кг (сдвоенная или спаренная конструкция), что соответствует индексам нагрузки 152 и 148, указанным в приложении 4 к настоящим Правилам;

- с номинальным обозначением скорости К (контрольная скорость 110 км/ч);
 - которая может также использоваться при фиксированном параметре, с обозначением скорости L (контрольная скорость 120 км/ч); с несущей способностью 3 350 кг (одиночная конструкция) и 3 000 кг (сдвоенная или спаренная конструкция), что соответствует индексам нагрузки 150 и 146, указанным в приложении 4 к настоящим Правилам;
 - которая предназначена для использования без камеры ("TUBELESS") и относится к типу зимней шины (M+S);
 - протектор которой восстановлен в течение 25, 26, 27 или 28-й недели 2003 года;
 - которая должна накачиваться до давления 620 кПа для испытания на прочность в зависимости от нагрузки/скорости и обозначение PSI которой равняется 90.
2. В конкретном случае шин, имеющих конфигурацию посадки на обод "А", маркировка должна наноситься, например, в следующем виде:

235-700 R 450A, где:

235 - номинальная ширина профиля в мм,

700 - наружный диаметр, выраженный в мм,

R - указание конструкции шины - см. пункт 3.1.3 настоящих Правил,

450 - номинальный диаметр обода, выраженный в мм,

A - конфигурация посадки шины на обод.

Маркировка, включающая индекс нагрузки, категорию скорости, дату изготовления и другие данные, должна соответствовать примеру 1, приведенному выше,.

3. Расположение и порядок элементов маркировки, составляющих обозначение размеров шины, должны быть следующими:
- a) обозначение размеров шины, определенное в пункте 2.21 настоящих Правил, должно быть сгруппировано так, как это показано в приведенных выше примерах: 295/80 R 22,5 или 235-700 R 450 A
 - b) эксплуатационные характеристики, включая (индекс) индексы нагрузки и обозначение (обозначения) скорости, должны располагаться непосредственно

после обозначения размеров шины, определенного в пункте 2.21 настоящих Правил;

- c) обозначения "TUBELESS" и "M+S" могут проставляться отдельно от обозначения размеров;
- d) слово "RETRREAD" может проставляться отдельно от обозначения размеров;
- e) если применяется пункт 3.2.5 настоящих Правил, то дополнительные эксплуатационные характеристики (фиксированный параметр), включая индексы нагрузки и обозначение скорости, должны указываться внутри круга рядом с номинальными эксплуатационными характеристиками, нанесенными на боковине шины.

Приложение 4

ПЕРЕЧЕНЬ ИНДЕКСОВ НАГРУЗКИ И СООТВЕТСТВУЮЩИХ
НЕСУЩИХ СПОСОБНОСТЕЙ

Индекс нагрузки (LI) и несущая способность - кг													
LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	I	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
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

Приложение 5

ОБОЗНАЧЕНИЕ И ГАБАРИТЫ ШИН
(В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ № 54)

ДАННУЮ ИНФОРМАЦИЮ СМ. В ПРИЛОЖЕНИИ 5 К ПРАВИЛАМ № 54

Следует учитывать, что в соответствии с положениями пункта 6.5.4 настоящих Правил наружный диаметр шины с восстановленным протектором во всех случаях может превышать значения, приведенные в таблицах, содержащихся в приложении 5 к Правилам № 54, но не более чем на 1,5%.

Габаритная ширина профиля радиальной шины с восстановленным проектором, имеющей ДБЗ, может во всех случаях превышать значения, приведенные в таблицах в приложении 5 к Правилам № 54, но не более чем на 8 мм.

Приложение 6

МЕТОД ИЗМЕРЕНИЯ ПНЕВМАТИЧЕСКИХ ШИН

1. Шина надевается на испытательный обод, указанный предприятием по восстановлению протектора шин, и накачивается до нормального давления, указанного в установленном международном стандарте на шины (см. пункт 4.1.4.7 настоящих Правил) с учетом максимальной несущей способности для этого размера и индекса нагрузки.
2. Смонтированная на соответствующем ободе шина выдерживается в лаборатории в течение по меньшей мере 24 часов при комнатной температуре, если в пункте 6.6.3 настоящих Правил не предусмотрено иное.
3. Давление корректируется в соответствии с величиной, указанной в пункте 1 настоящего приложения.
4. Габаритная ширина измеряется в шести точках, расположенных на одинаковом расстоянии друг от друга, с учетом толщины любых защитных выступов или полос. В качестве габаритной ширины принимается максимальная измеренная величина.
5. Наружный диаметр рассчитывается исходя из максимальной длины окружности накачанной шины.

Приложение 7

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЙ НА ПРОЧНОСТЬ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ НАГРУЗКИ/СКОРОСТИ (В ПРИНЦИПЕ В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ № 54)

1. Подготовка шины
 - 1.1 Шина с восстановленным протектором надевается на испытательный обод, указанный предприятием по восстановлению протектора шин.
 - 1.2 При испытании шины с камерой используется новая камера или комплект, состоящий из камеры, вентиля и ободной ленты (при необходимости).
 - 1.3 Шина накачивается до давления, соответствующего индексу давления, указанному в пункте 3.2.10 настоящих Правил.
 - 1.4 Надетая на колесо шина выдерживается при температуре помещения, в котором проводятся испытания, в течение не менее трех часов.
 - 1.5 Давление в шине доводится до величины, указанной в пункте 1.3 настоящего приложения.
2. Процедура испытания
 - 2.1 Надетая на колесо шина устанавливается на испытательную ось и приводится в соприкосновение с наружной поверхностью гладкого испытательного ведущего барабана диаметром $1,70 \text{ м} \pm 1\%$, поверхность которого имеет по меньшей мере такую же ширину, что и протектор шины. В некоторых случаях может использоваться барабан диаметром $2,00 \text{ м} \pm 1\%$.
 - 2.2 К испытательной оси прилагается серия испытательных нагрузок, равных процентной доле нагрузки, приведенной в приложении 4 к настоящим Правилам, в соответствии с индексом нагрузки, указанным на шине, и согласно нижеизложенной программе испытаний. Если на шине указаны индексы несущей способности как для одиночной, так и для сдвоенной конструкции, то для целей испытания используется величина нагрузки, соответствующая индексу нагрузки, указанному для одиночной конструкции.

- 2.2.1 В случае шин, рассчитанных на скорость свыше 150 км/ч (обозначение скорости "Q" и выше, а также "H") процедура испытания соответствует предписаниям пункта 3 настоящего приложения.
- 2.2.2 Для всех других шин процедура испытания излагается в дополнении 1 к настоящему приложению.
- 2.3 Программа испытания на прочность: см. также дополнение 1 к настоящему приложению.
- 2.3.1 На протяжении всего периода испытания давление в шине не корректируется, и испытательная нагрузка остается постоянной на протяжении каждого из трех этапов испытания.
- 2.3.2 Во время испытания температура в помещении, в котором оно проводится, должна поддерживаться в пределах 20°C-30°C, если завод - изготовитель шины или предприятие по восстановлению протектора не решат использовать более высокую температуру.
- 2.4 Программа испытания на прочность выполняется без перерывов.
3. Программа испытания шин, рассчитанных на скорость свыше 150 км/ч (обозначение скорости Q и выше, а также "H"), на прочность в зависимости от нагрузки и скорости.
- 3.1 Эта программа применяется:
- 3.1.1 ко всем шинам, имеющим индекс нагрузки в одиночной конструкции 121 или менее;
- 3.1.2 к шинам, имеющим индекс нагрузки в одиночной конструкции 122 или более и имеющим дополнительное обозначение "C" или "LT", указанное в пункте 3.2.13 настоящих Правил.
- 3.2 нагрузка колеса и шины составляет нижеследующую процентную долю нагрузки, соответствующей индексу нагрузки шины:
- 3.2.1 90% при испытании на барабане диаметром 1,70 м ± 1%,

- 3.2.2 92% при испытании на барабане диаметром 2,00 м ± 1%.
- 3.3 На начальном этапе испытания используется скорость, которая на 20 км/ч ниже скорости, соответствующей обозначению скорости на шине.
 - 3.3.1 Для достижения первоначальной испытательной скорости отводится 10 мин.
 - 3.3.2 Продолжительность первого этапа испытания составляет 10 мин.
- 3.4 На втором этапе испытания используется скорость, которая на 10 км/ч ниже скорости, соответствующей обозначению скорости на шине.
 - 3.4.1 Продолжительность второго этапа испытания составляет 10 мин.
- 3.5 На заключительном этапе испытания используемая скорость равна скорости, соответствующей обозначению скорости на шине.
 - 3.5.1 Продолжительность заключительного этапа испытания составляет 30 мин.
- 3.6 Продолжительность всего испытания составляет 1 час.
- 4. Эквивалентный метод испытания:

Если используется метод, отличающийся от методов, описанных в пунктах 2 или 3 настоящего приложения, то его эквивалентность должна быть доказана.

Приложение 7 - Добавление 1

ПРОГРАММА ИСПЫТАНИЯ НА ПРОЧНОСТЬ

Индекс нагрузки	Обозначение скорости	Скорость вращения испытательного барабана [мин. ⁻¹]		Нагрузка, прилагаемая к маховику в процентах от нагрузки, определенной индексом нагрузки				
		Шина с радиальным кордом	Диагональная (с перекрещивающимися слоями корда) и диагонально опоясанная шина	7 ч	16 ч	24 ч		
122 или более	F	100	100	66%	84%	101%		
	G	125	100					
	J	150	125					
	K	175	150					
	L	200	-					
121 или менее	M	225	-	70%	88%	106%		
	F	100	100					
	G	125	125					
	J	150	150					
	K	175	175					
	L	200	175				4 ч	6 ч
	M	250	200				75%	97%
N	275	-	75%	97%	114%			
P	300	-	75%	97%	114%			

Примечания:

- 1) "Шины для специального использования" (см. пункт 2.3.2 настоящих Правил) испытываются на скорости, составляющей 85% от скорости, предписанной для эквивалентных обычных шин.
- 2) Шины, имеющие индекс нагрузки 121 и выше, обозначение скорости "N" или "P" и дополнительные обозначения "C" или "LT", включенные в обозначение размеров шины (указанные в пункте 3.2.13 настоящих Правил), испытываются по той же программе, какая указана в приведенной выше таблице для шин, имеющих индекс нагрузки 121 или менее.

Приложение 7 - Добавление 2

СООТНОШЕНИЕ ИНДЕКСА ДАВЛЕНИЯ И ВЕЛИЧИН ДАВЛЕНИЯ

Индекс давления ("PSI")	Бар	кПа
20	1,4	140
25	1,7	170
30	2,1	210
35	2,4	240
40	2,8	280
45	3,1	310
50	3,4	340
55	3,8	380
60	4,1	410
65	4,5	450
70	4,8	480
75	5,2	520
80	5,5	550
85	5,9	590
90	6,2	620
95	6,6	660
100	6,9	690
105	7,2	720
110	7,6	760
115	7,9	790
120	8,3	830
125	8,6	860
130	9,0	900
135	9,3	930
140	9,7	970
145	10,0	1 000
150	10,3	1 030
...

Приложение 8

ИЗМЕНЕНИЕ НЕСУЩЕЙ СПОСОБНОСТИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СКОРОСТИ
ШИНЫ С РАДИАЛЬНЫМ И ДИАГОНАЛЬНЫМ КОРДОМ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
НЕИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
(В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ № 54)

Изменение несущей способности (%)										
Скорость (км/ч)	Все индексы нагрузки				Индексы нагрузки \geq 122 ^{1/}		Индексы нагрузки \leq 121 ^{2/}			
	Обозначение скорости				Обозначение скорости		Обозначение скорости			
	F	G	J	K	L	M	L	M	N	P ₆ /
0	+150	+150	+150	+150	+150	+150	+110	+110	+110	+110
5	+110	+110	+110	+110	+110	+110	+90	+90	+90	+90
10	+80	+80	+80	+80	+80	+80	+75	+75	+75	+75
15	+65	+65	+65	+65	+65	+65	+60	+60	+60	+60
20	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50
25	+35	+35	+35	+35	+35	+35	+42	+42	+42	+42
30	+25	+25	+25	+25	+25	+25	+35	+35	+35	+35
35	+19	+19	+19	+19	+19	+19	+29	+29	+29	+29
40	+15	+15	+15	+15	+15	+15	+25	+25	+25	+25
45	+13	+13	+13	+13	+13	+13	+22	+22	+22	+22
50	+12	+12	+12	+12	+12	+12	+20	+20	+20	+20
55	+11	+11	+11	+11	+11	+11	+17,5	+17,5	+17,5	+17,5
60	+10	+10	+10	+10	+10	+10	+15,0	+15,0	+15,0	+15,0
65	+7,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+13,5	+13,5	+13,5	+13,5
70	+5,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+12,5	+12,5	+12,5	+12,5
75	+2,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+11,0	+11,0	+11,0	+11,0
80	0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+10,0	+10,0	+10,0	+10,0
85	-3	+2,0	+3,0	+3,0	+3,0	+3,0	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5
90	-6	0	+2,0	+2,0	+2,0	+2,0	+7,5	+7,5	+7,5	+7,5
95	-10	-2,5	+1,0	+1,0	+1,0	+1,0	+6,5	+6,5	+6,5	+6,5
100	-15	-5	0	0	0	0	+5,0	+5,0	+5,0	+5,0
105		-8	-2	0	0	0	+3,75	+3,75	+3,75	+3,75
110		-13	-4	0	0	0	+2,5	+2,5	+2,5	+2,5
115			-7	-3	0	0	+1,25	+1,25	+1,25	+1,25
120			-12	-7	0	0	0	0	0	0
125						0	-2,5	0	0	0
130						0	-5,0	0	0	0
135							-7,5	-2,5	0	0
140							-10	-5	0	0
145								-7,5	-2,5	0
150								-10,0	-5,0	0
155									-7,5	-2,5
160									-10,0	-5,0

^{1/} Индексы нагрузки указаны для одиночной конструкции.

^{2/} Изменения нагрузки при скорости более 160 км/ч не допускаются. Для обозначений скорости "Q" и выше скорость, соответствующая приведенному обозначению, является максимально допустимой для шины.

Приложение 9

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ РИСУНОК

См. пункт 2 настоящих Правил

