

**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 № 109 ООН****Представлено экспертом от небольшой рабочей группы по шинам  
с восстановленным протектором\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от небольшой рабочей группы по шинам с восстановленным протектором в целях переноса предписаний, касающихся характеристик сцепления с заснеженным дорожным покрытием шин с восстановленным протектором и их классификации в качестве тяговых шин, из Правил № 109 ООН в новые правила ООН, специально посвященные официальному утверждению типа шин с восстановленным протектором классов С1, С2 и С3 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/77/6 (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 8 изменить следующим образом:

«Приложение 8 — Изменение несущей способности в зависимости от скорости **шины с радиальным кордом** для коммерческих транспортных средств».

Приложение 10 и добавления 1 и 2 к нему исключить.

~~«Приложение 10 — Процедуры испытания эффективности шин на снегу в отношении 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 C2~~

~~Добавление 3 — Протоколы испытаний и данные испытаний для шин класса C3».~~

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

### «1. Область применения

Настоящие Правила распространяются на производство пневматических шин с восстановленным протектором ~~\*/<sup>\*</sup> \*\*/~~, предназначенных преимущественно для транспортных средств категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub><sup>1/2</sup>. Однако они не применяются к производству:

Пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1.1 шин с восстановленным протектором, **имеющих обозначение номинальной категории скорости** ~~предназначенных для движения со скоростью~~ ниже восьмидесяти (80) км/ч;»

Пункт 1.3 изменить следующим образом:

«1.3 шин, которые изначально были изготовлены без официального утверждения по типу конструкции **на основании Правил № 54 ООН** и без нанесения знака “E” или “e”».

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2. **Ассортимент шин с восстановленным протектором “ассортимент шин с восстановленным протектором”** означает ассортимент шин с восстановленным протектором, как указано в пункте 4.1.5;».

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

«2.3 **«изготовитель шины»** означает лицо или организацию, которые отвечают перед ООУТ, предоставившим первоначальное ~~новое~~ официальное утверждение типа **новых шин**, за обеспечение

<sup>\*/<sup>\*</sup></sup> Для целей настоящих Правил термин «шины» означает «пневматические шины».

<sup>\*\*/</sup> Шины с восстановленным протектором представляют собой шины, отремонтированные с восстановлением протектора.

<sup>1/</sup> 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).

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

соответствия производства согласно применимым правилам для новых шин;».

Пункт 2.7.1 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«2.7.1 **“диагональной конструкции”** или **“конструкции с перекрещивающимися слоями корда”**, в которой нити корда шины достигают бортов и ориентированы таким образом, что образуют чередующиеся углы, величина которых значительно меньше 90° по отношению к осевой линии протектора;».

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 2.7.3 изменить нумерацию на 2.7.2 и изложить в следующей редакции:

«2.7.2 **“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;».

Пункт 2.8 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«2.8 **«категория использования»**;».

Пункты 2.8.1–2.8.3 изменить следующим образом:

«2.8.1 ~~“обычная шина”~~ **“обычная шина”** означает шину, предназначенную лишь для обычной эксплуатации на автодороге,

2.8.2 ~~«шина специального назначения»~~ **“шина специального назначения”** означает шину, предназначенную для смешанного использования как на автодороге, так и за ее пределами **или для иного специального применения и/или на ограниченной скорости**. Эти шины предназначены прежде всего для приведения транспортного средства в движение и поддержания его движения в условиях бездорожья,

2.8.3 **“зимняя шина”** означает шину, у которой **основные характеристики, включая** 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 транспортное средство в движение **или поддерживать его движение управлять его движением**;».

Пункт 2.8.3.1 изменить нумерацию на 2.53 и изложить в следующей редакции:

«~~2.538.3.1~~ **“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].».

Пункт 2.8.4 изменить нумерацию на 2.54 и изложить в следующей редакции:

«~~2.548.4~~ ~~«тяговая шина»~~ **“тяговая шина”** означает шину класса C2 или C3 с надписью “TRACTION” (“ТЯГОВАЯ”), предназначенную для установки главным образом на ведущей(их) оси(ях) транспортного средства, с тем чтобы максимизировать передачу усилия при различных обстоятельствах;».

Пункты 2.9–2.18 изменить следующим образом:

- «2.9 “*«борт»*” означает элемент шины, форма и конструкция которого позволяют ему прилегать к ободу и удерживать на нем шину;
- 2.10 “*«корд»*” означает нити, образующие ткань слоев в шине;
- 2.11 ~~«слои»~~ “*слои*” означает слой прорезиненных параллельных нитей корда;
- 2.12 ~~«пояс»~~ “*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;
- 2.13 ~~«брекер»~~ “*брекер*” — это определение относится к шине с диагональным кордом — означает промежуточный слой между каркасом и протектором;
- 2.14 ~~«предохранительный брекер»~~ “*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;
- 2.15 ~~«уплотняющий резиновый слой»~~ “*уплотняющий резиновый слой*” означает материал, помещаемый в районе борта для защиты каркаса от износа или истирания в результате воздействия на него обода колеса;
- 2.16 “*«каркас»*” означает ту часть конструкции шины, которая не является протектором и крайним прорезиненным элементом прорезиненной боковины и которая воспринимает нагрузку при накачанной шине;
- 2.17 “*«протектор»*” означает ту часть шины, которая предназначена для соприкосновения с грунтом, защищает каркас от механических повреждений и способствует обеспечению сцепления колеса с грунтом;
- 2.18 “*«боковина»*” означает ту часть шины, которая расположена между протектором и зоной и которая должна прикрываться бортом обода».

Пункты 2.19–2.26 изменить следующим образом:

- «2.19 ~~«нижняя часть шины»~~ “*нижняя часть боковины*” означает зону между линией, соответствующей максимальной ширине профиля шины, и зоной, которую должна прикрывать закраина обода;
- 2.20 ~~«канавка протектора»~~ “*канавка протектора*” означает пространство между двумя соседними ребрами и/или блоками в рисунке протектора;
- 2.21 ~~«ширина профиля (S)»~~ “*ширина профиля (S)*” означает линейное расстояние между наружными боковинами накачанной шины, когда она установлена на соответствующем измерительном ободе, без учета выступов, образуемых надписями (маркировкой), декоративными или защитными полосами либо рифлением;
- 2.22 “*«габаритная ширина»*” означает линейное расстояние между наружными боковинами накачанной шины, когда она установлена на соответствующем измерительном ободе, с учетом надписей (маркировки), декоративных или защитных полос либо рифления;
- 2.23 ~~«высота профиля»~~ “*высота профиля (H)*” означает расстояние, равное половине разницы между наружным диаметром шины и номинальным диаметром обода;
- 2.24 ~~«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, умноженное на 100, причем оба размера выражаются в одинаковых единицах измерения;

- 2.25 ~~«наружный диаметр»~~ **«наружный диаметр (D)»** означает габаритный диаметр накачанной шины с новым восстановленным протектором;
26. **«обозначение размеров шины»** означает, за исключением типов шин, обозначение размеров которых указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам, обозначение, указывающее:».

Пункт 2.26.1 изменить следующим образом:

«2.26.1 номинальную ширину профиля (~~S~~ S<sub>1</sub>);».

Пункты 2.26.4, 2.26.4.1 и 2.26.5 изменить следующим образом:

«2.26.4 ~~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 также проставляться оба эти числа вместе;

2.26.4.1 Ниже приведены значения “d” в миллиметрах:

Кодировка номинального диаметра обода — <del>условное обозначение “d”</del>	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
<b>26</b>	<b>660</b>
<b>28</b>	<b>711</b>
<b>30</b>	<b>762</b>
<b>32</b>	<b>813</b>
<b>34</b>	<b>864</b>
<b>36</b>	<b>914</b>
<b>38</b>	<b>965</b>
<b>40</b>	<b>1016</b>
<b>42</b>	<b>1067</b>
14,5	368
16,5	419
17,5	445
19,5	495
20,5	521

<i>Кодировка номинального диаметра обода — условное обозначение “d”</i>	<i>Значение “d” в мм</i>
22,5	572
24,5	622
<b>26,5</b>	<b>673</b>
<b>28,5</b>	<b>724</b>
<b>30,5</b>	<b>775</b>
<del>26</del>	<del>660</del>
<del>28</del>	<del>711</del>
<del>30</del>	<del>762</del>

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

Включить новые пункты 2.26.6, 2.26.6.1, 2.26.6.2, 2.26.7, 2.26.8 и 2.26.9 следующего содержания:

«2.26.6 буквы “LT”, проставляемые перед номинальной шириной профиля, либо буквы “C” или “LT”, проставляемые за маркировкой диаметра обода или, если это применимо, за обозначением конфигурации посадки шины на обод; несмотря на вышесказанное, буквы «LT» могут проставляться не перед обозначением размеров шин или за ним, а наноситься после эксплуатационного описания;

2.26.6.1 эта маркировка является факультативной в случае шин, монтируемых на пятиградусных глубоких ободах, пригодных для эксплуатации в одиночной и спаренной конструкции, имеющих индекс несущей способности в одиночной конструкции не более 121 и предназначенных для установки на механические транспортные средства;

2.26.6.2 эта маркировка является обязательной в случае шин, монтируемых на пятиградусных глубоких ободах, пригодных для эксплуатации только в одиночной конструкции, имеющих индекс несущей способности не менее 122 и предназначенных для установки на механические транспортные средства;

2.26.7 буквы “CP”, проставляемые за маркировкой диаметра обода или, если это применимо, за обозначением конфигурации посадки шины на обод; эта маркировка является обязательной в случае шин, монтируемых на пятиградусных глубоких ободах, имеющих индекс несущей способности в одиночной конструкции не более 121 и специально предназначенных для установки на автомобили с жилым кузовом;

2.26.8 факультативно буквы “MPT”, проставляемые за маркировкой диаметра обода, в случае шин, специально предназначенных для установки на многоцелевые коммерческие транспортные средства;

2.26.9 факультативно буквы “ST”, проставляемые перед номинальной шириной профиля, в случае шин, специально предназначенных для установки на специальные прицепы».

Пункты 2.27–2.30 изменить следующим образом:

«2.27 ~~«номинальный диаметр обода d»~~ «номинальный диаметр обода d)» означает диаметр обода, для монтажа на котором предназначена шина;

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

2.28.1 ~~«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 “А”;

- 2.29 ~~«измерительный обод»~~ **“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;
- 2.30 ~~«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;».

Пункт 2.31 изменить следующим образом:

- «2.31 ~~«международный стандарт на шины»~~ **“международный стандарт на шины”** означает любой из следующих документов по стандартам:
- a) Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК)<sup>3/</sup>: “Руководство по стандартам”;
  - b) Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК)<sup>3/</sup>: ~~«Проектно-конструкторская информация: использовавшиеся в прошлом данные»~~ **“Данные, использовавшиеся в предыдущих стандартах”**;
  - c) компания “Тайр энд рим эсоусиэйшн инк.” (ТРА)<sup>4/</sup>: “Ежегодник”;
  - d) Ассоциация японских предприятий — изготовителей шин (АЯПИШ)<sup>5/</sup>: “Ежегодник”;
  - e) Австралийская ассоциация предприятий — изготовителей шин и ободьев (ААШО)<sup>6/</sup>: “Руководство по стандартам”;
  - f) ~~Бразильская ассоциация предприятий — изготовителей шин и ободьев~~ (БАШО) **Латиноамериканская ассоциация предприятий — изготовителей шин и ободьев (ЛАШО)<sup>7/</sup>**: “Руководство по техническим нормам”;
  - g) Скандинавская организация предприятий — изготовителей шин и ободьев (СОШО)<sup>8/</sup>: “Справочник данных”;».

Пункты 2.32–2.37 изменить следующим образом:

- «2.32 ~~«отрыв»~~ **“отрывы”** означает отделение кусков резины от протектора;
- 2.33 ~~«отслоение корда»~~ **“отслоение корда”** означает отслоение корда от его резинового покрытия;
- 2.34 ~~«отслоение слоев»~~ **“отслоение слоев”** означает расслоение соседних слоев друг от друга;
- 2.35 ~~«отслоение протектора»~~ **“отслоение протектора”** означает отслоение протектора от каркаса;

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

<sup>3/</sup> ETRTO, Rue Defacqz 78 – B-1060 Avenue d'Auderghem 22-28 - B 1040 Brussels, Belgium.

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

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

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

<sup>7/</sup> ABPAALAPA, Avenida Paulista 2444-12 Andar, conj. 124, CEP, 01310-300 Sao São Paulo, S.P. Brazil.

<sup>8/</sup> STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Sweden.

- 2.36 ~~«эксплуатационные характеристики»~~ **«эксплуатационное описание»** означает конкретное сочетание индекса ~~или индексы~~ нагрузки ~~шины и~~ **вместе с обозначением категории скорости (например, 164M или 121/119S); эксплуатационное описание может включать либо один, либо два индекса нагрузки, которые указывают на нагрузку, которую может выдерживать шина в одиночной либо спаренной конструкции.**
- 2.37 **«индекс нагрузки несущей способности»** означает ~~число цифровую кодировку, свидетельствующее о нагрузке, которую может выдержать шина при скорости, на которую указывает соответствующее обозначение скорости, и в рабочем режиме, соответствующем~~ **требованиям в отношении условий эксплуатации, указанным изготовителем оригинальной шины или предприятием по восстановлению протектора шин. Шина может иметь более одного индекса нагрузки для указания ее несущей способности в одиночной или спаренной (сдвоенной) конструкции либо для уточнения альтернативной несущей способности (фиксированный параметр), когда изменение нагрузки в соответствии с пунктом 2.40 и приложением 8 к настоящим Правилам не допускается.**
- Перечень индексов нагрузки и соответствующих им значений нагрузки приведен в приложении 4 ~~к настоящим Правилам»~~.

Пункты 2.38, 2.38.1 и 2.38.2 изменить следующим образом:

- «2.38 ~~«обозначение скорости»~~ **«категория скорости** означает:
- 2.38.1 ~~букву алфавита, указывающую скорость~~ **указанную при помощи условного обозначения скорость**, на которой шина может выдерживать нагрузку, ~~о которой свидетельствует соответствующий индекс нагрузки~~ **обозначенную соответствующим индексом нагрузки.**
- 2.38.2 Обозначения ~~категорий~~ **категорий** скорости ~~и соответствующие показатели скорости~~ **приведены в следующей таблице:**

Обозначение <i>категории</i> скорости	Соответствующий показатель максимальной скорости (км/ч)
E	70
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

»

Пункты 2.39–2.41 изменить следующим образом:

- «2.39 ~~«фиксированный параметр»~~ **«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 и приложении 8 к настоящим Правилам;~~



**“дополнительное эксплуатационное описание”** означает дополнительное эксплуатационное описание, проставляемое в круге и определяющее специальный тип эксплуатации (индекс или индексы несущей способности и обозначение категории скорости), который также является разрешенным для шины с восстановленным протектором, помимо применимых значений изменения нагрузки в зависимости от скорости (см. приложение 8);

2.40 ~~«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;

**“таблица изменения нагрузки в зависимости от скорости”** означает таблицу, приведенную в приложении 8, в которой в зависимости от индексов несущей способности и обозначений категории номинальной скорости указываются изменения нагрузки, которые может выдерживать шина при скоростях, отличающихся от номинальной скорости, указанной в обозначении. Изменения нагрузки недействительны при наличии дополнительного эксплуатационного описания, полученного на основании положений пункта 6.6.1.2;

2.41 ~~«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 2.42, 2.42.1, 2.42.2 и 2.42.3 изменить следующим образом:

«2.42 ~~“восстановление протектора”~~ **“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:

2.42.1 ~~“восстановление верхнего покрытия»~~ **“восстановление верхнего покрытия”** — замена протектора;

2.42.2 ~~«наложение нового покрытия»~~ **“наложение нового покрытия”** — замена протектора с наращиванием части боковины при помощи нового материала<sup>9/</sup>;».

Пункты 2.43–2.45 изменить следующим образом:

«2.43 ~~«автопокрышка»~~ **“автопокрышка”** означает изношенную шину, включающую каркас, сохранившуюся часть протектора и материал боковины;

2.44 ~~«шлифовка»~~ **“шлифовка”** означает процесс снятия старого материала с автопокрышки для подготовки ее поверхности к наложению нового материала;

2.45 ~~«ремонт»~~ **“ремонт”** означает проведение ремонтных операций в установленных пределах на поврежденных автопокрышках;

<sup>9/</sup> Включая технологическую операцию, используемую при наложении ДБЗ.

Пункты 2.46, 2.46.1, 2.46.2, 2.46.3 и 2.46.4 изменить следующим образом:

- «2.46 ~~«материал протектора»~~ **“материал протектора”** означает материал, который по своему состоянию пригоден для замены истершегося протектора. Например, речь может идти о:
- 2.46.1 ~~«сырой резине»~~ **“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;
- 2.46.2 ~~«мотке ленты»~~ **“мотке ленты”** — полоске материала протектора, которая непосредственно выдавливается, наматывается на подготовленную покрышку и наращивается в соответствии с требуемым профилем. Новый материал должен подвергаться вулканизации;
- 2.46.3 ~~«прямой экструзии»~~ **“прямой экструзии”** — выдавливании материала протектора с целью обеспечения требуемого профиля. Прямая экструзия материала осуществляется на подготовленной автопокрышке. Новый материал должен подвергаться вулканизации;
- 2.46.4 ~~«подвулканизации»~~ **“подвулканизации”** — нанесении материала протектора, подвергнутого предварительной формовке и вулканизации, на подготовленную автопокрышку. Новый материал должен быть прикреплен к автопокрышке;».

Пункты 2.47–2.50 изменить следующим образом:

- «2.47 ~~«облицовка боковины»~~ **“облицовка боковины”** означает материал, используемый для покрытия боковин автопокрышки 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);
- 2.48 ~~«покрышечная смола»~~ **“покрышечная смола”** означает материал, используемый в качестве клейкого слоя между новым протектором и автопокрышкой, а также для устранения незначительных повреждений;
- 2.49 ~~«клей»~~ **“клей”** означает клейкое вещество, позволяющее зафиксировать новые материалы перед вулканизацией;
- 2.50 ~~«вулканизация»~~ **“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».

Пункты 2.51–2.55 исключить:

- «2.51 ~~«Размер репрезентативной шины» означает размер шины, представленной для испытания, описанного в приложении 10 к настоящим Правилам, для оценки эффективности ряда шин, произведенных производственными объектами по восстановлению протектора, 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 экструзии;~~
- 2.52 ~~“стандартная эталонная испытательная шина”, или (“СЭИШ”), означает шину, которая изготавливается, проверяется и хранится в соответствии со стандартами “АСТМ интернэшнл”:~~
- a) ~~F2872 16 для размера 225/75 R 16 C — сокращенно “СЭИШ16С”;~~
- b) ~~F2871 16 для размера 245/70R19,5 — сокращенно “СЭИШ19.5”;~~

- e) ~~F2870~~ 16 для размера 315/70R22,5 — сокращенно “СЭИШ22.5”;
- d) ~~F2493~~ 20 для размера P225/60R16 и которую называют “СЭИШ16”».

2.53 ~~«контрольная шина» означает шину нового производства, используемую для определения характеристик сцепления с заснеженным дорожным покрытием шин, 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 10 к настоящим Правилам).~~

2.54 ~~“индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием (“SG”)” означает характеристики сцепления с заснеженным дорожным покрытием потенциальной шины по сравнению с характеристиками применимой СЭИШ.~~

2.55 ~~«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 10 к настоящим Правилам);».~~

Пункт 2.56 изменить нумерацию на 2.51 и изложить в следующей редакции:

«2.5156 шины класса C2: шины, соответствующие Правилам № 54 и имеющие индекс несущей способности для одиночной шины не выше 121 и обозначение категории скорости не ниже «N»;

Пункт 2.57 изменить нумерацию на 2.52 и изложить в следующей редакции:

«2.5257 шины класса C3: шины, соответствующие Правилам № 54 и имеющие:

a) индекс несущей способности для одиночной шины не ниже 122; или

b) индекс несущей способности для одиночной шины не выше 121 и обозначение категории скорости не выше “M”»;

Пункт 2.58 изменить нумерацию на 2.55 и изложить в следующей редакции:

«2.5558 “профессиональная внедорожная шина” **“профессиональная внедорожная шина”** — шина специального назначения, которую используют в основном для работы в тяжелых внедорожных условиях;

Пункт 2.59 изменить нумерацию на 2.56 и изложить в следующей редакции:

«2.5659 “глубина протектора” **“глубина протектора”** означает глубину основных канавок»;

Пункт 2.59.1 изменить нумерацию на 2.56.1 и изложить в следующей редакции:

«2.5659.1 “основные канавки” **“основные канавки”** означает расположенные в центральной зоне протектора шины широкие кольцевые канавки, которые, в случае шин для легковых автомобилей и шин для легких грузовых автомобилей (коммерческого образца), имеют индикаторы износа протектора, расположенные в основании»;

Пункт 2.60 изменить нумерацию на 2.57 и изложить в следующей редакции:

«2.5760 “коэффициент пустотности” **“коэффициент пустотности”** означает соотношение площади пустот в опорной поверхности и площади этой опорной поверхности, которое рассчитывают по чертежу формы»;

Включить новые пункты 2.58 и 2.59 следующего содержания:

«2.58 **“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];

**2.59** “протектор, используемый в процессе восстановления” означает либо подвулканизированный протектор, либо основные характеристики протектора, используемого в процессе прямой экструзии;».

Пункт 3.2.4.3 исключить:

~~«3.2.4.3 — в случае шин диагонально-опояанной конетрукции перед обозначением диаметра обода проставляется буква «В» и, помимо этого, слова «BIAS-BELTED»»;~~

Пункт 3.2.5 изменить следующим образом:

**«3.2.5 эксплуатационное описание характеристики, — включая: в соответствии с определением в пункте 2.36;».**

Пункты 3.2.5.1 и 3.2.5.2 исключить:

~~«3.2.5.1 — указание номинальной несущей способности/номинальных несущих способностей шины в виде индекса/индексов нагрузки, предусмотренных в пункте 2;~~

~~3.2.5.2 — указание номинальной скорости шины в виде обозначения скорости, предусмотренного в пункте 2;».~~

Пункт 3.2.6 изменить следующим образом:

**«3.2.6 в соответствующих случаях одна альтернативная эксплуатационная характеристика — фиксированный параметр, — еодержащая: в случае применения положений пункта 6.6.1.2 — одно дополнительное эксплуатационное описание, помещенное в круг;».**

Пункты 3.2.6.1 и 3.2.6.2 исключить:

~~3.2.6.1 — указание несущей способности/несущих способностей шины в виде индекса/индексов нагрузки, предусмотренных в пункте 2;~~

~~3.2.6.2 — указание скорости в виде обозначения скорости, предусмотренного в пункте 2;».~~

Пункты 3.2.8 и 3.2.8.1 изменить следующим образом:

**«3.2.8 буквы M+S или MS, либо 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 2.8.3;**

**3.2.8.1 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 подвулканизации на обеих сторонах боковой полосы протектора по крайней мере в одном месте наносит обозначения M+S или MS или 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 7 49 к Правилам № 117 ООН».**

Пункт 3.2.9 исключить:

~~«3.2.9 дата восстановления шины, указываемая следующим образом:».~~

Пункт 3.2.9.1 исключить:

«3.2.9.1 до 31 декабря 1999 года; либо как предписано в пункте 3.2.9.2, либо в виде трехзначного числа, в котором первые две цифры указывают порядковый номер недели, а третья — год десятилетия изготовления. Кодировка даты может охватывать период производства начиная с недели, указываемой порядковым номером недели, и кончая той неделей, которая наступит через трехнедельный период. Например, маркировка «253» может обозначать шину, протектор которой был восстановлен в течение 25, 26, 27 или 28 й недели 1993 года.


Кодировка даты может быть приведена лишь на одной боковине».

Пункт 3.2.9.2 изменить нумерацию на 3.2.9 и изложить в следующей редакции:

«3.2.9.2 С 1 января 2000 года; дата восстановления 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, 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».

Пункт 3.2.10 изменить следующим образом:

«3.2.10 в случае шин, которые могут быть восстановлены, на каждой из боковин шины обозначение “” в окружности диаметром по крайней мере 20 мм или слово “REGROOVABLE” в виде рельефных или выдавленных букв;».

Пункты 3.2.13–3.2.14 изменить следующим образом:

«3.2.12 термин “RETREAD”; по просьбе предприятия по восстановлению протектора этот термин может быть приведен также на других языках;

3.2.13 надпись “MPT” (либо “ML” или “ET”) и/или “POR”, если шина относится к категории использования “шина специального назначения”; **кроме того, на них может быть также нанесена маркировка M+S, M.S или M&S.**

“ET” означает усиленный протектор, “ML” — добычу полезных ископаемых и лесозаготовку, “MPT” — универсальный грузовой автомобиль и “POR” — профессиональное транспортное средство повышенной проходимости;

3.2.14 шины, восстановленные с использованием процесса отбортовки, определение которого приведено в пункте 2.42.3, или любого процесса, в рамках которого производится обновление материала боковины, должны иметь обозначение, указанное в пункте 2.26.45 и проставляемое непосредственно за маркировкой диаметра обода, упомянутой в пункте 2.26.34».

Пункт 3.2.15 изменить следующим образом:

«3.2.15 надпись “LT”, проставляемая после эксплуатационного описания, если она не указана в обозначении размеров шины; на шинах, обозначение размеров которых включает буквы “C” или “CP”, может проставляться дополнительная надпись “LT”, наносимая отдельно от обозначения размера шины;

знак «LT», проставляемый перед маркировкой, либо знак «C» или «LT», проставляемый за маркировкой диаметра обода, упомянутой в пункте 2.26.3, и, если это применимо, за знаком конфигурации посадки

шины на обод, упомянутым в пункте 2.26.4, либо знак «LT», представляемый после эксплуатационного описания»;

Пункты 3.2.15.1, 3.2.15.2 и 3.2.16 исключить:

- «3.2.15.1 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;
- 3.2.15.2 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;
- 3.2.16 знак «CP», представляемый за маркировкой диаметра обода, упомянутой в пункте 2.26.3, и, если это применимо, за знаком конфигурации посадки шины на обод, упомянутым в пункте 2.26.4. 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»;

Пункт 3.2.18 изменить следующим образом:

- 3.2.18 надпись “TRACTION” (“ТЯГОВАЯ”), если шина относится к категории тяговых шин<sup>†010</sup>;

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” и/или как “тяговая шина”, дополнительно проставляют знак официального утверждения, предусмотренный в пункте 5.4 Правил № [XXX] ООН и приведенный в приложении 2 к этим Правилам».

Пункт 4.1.5.2 изменить следующим образом:

- «4.1.5.2 конструкция шин {диагональная (с перекрещивающимися слоями корда) или с перекрещивающимися слоями корда, диагонально-оноязычная или радиальная},».

Пункт 4.1.5.3 изменить следующим образом:

- «4.1.5.3 категория использования шин (обычные или зимние шины и т. д. или шины специального назначения),».

Включить новый пункт 4.5.1.3.1 следующего содержания:

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

Пункт 4.1.5.3.1 (прежний), изменить нумерацию на 4.5.3.2 и изложить в следующей редакции:

- «4.1.5.3+2 в отношении зимних шин — перечень шин, классифицируемых как “шина для использования в тяжелых снежных условиях” и/или как “тяговая шина” которые должны удовлетворять требованиям пункта 7.2;».

<sup>†010</sup> Минимальная высота знаков надписи: см. размеры С в приложении 3 к настоящим Правилам».

Пункт 4.1.5.3.1.1 (прежний), изменить нумерацию на 4.5.3.2.1 и изложить в следующей редакции:

«4.1.5.3.2.1 если шины с **восстановленным** протектором, ~~восстановленным~~ **изготовленные** либо методом подвулканизации, либо методом прямой экструзии ~~материала протектора~~, имеют **тот же** рисунок протектора, предусмотренный в пункте 6.4.4.1, то в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень(ни), упомянутый(ые) в пункте 6.4.4.1 b). Примером может служить следующая таблица:

Обозначение и габариты шины, индексы нагрузки, обозначение скорости	TM1	TM2	TM3
215/75 R 17.5 126/124 M	TPM1/TPR1, <del>TAR1/TL1</del>	-	TPM2/TPR2, <del>TAR2/TL2</del>
235/75 R 17.5 132/130 M	TPM1/TPR1, <del>TAR1/TL1</del>	-	-
265/70 R 17.5 138/136 M	-	TPM3/TPR3, <del>TAR3/TL3</del>	TPM4/TPR4, <del>TAR4/TL4</del>
245/70 R 19.5 136/134 M	-	-	-
12 R 22.5 152/148 K	-	TPM5/TPR5, <del>TAR5/TL5</del>	-

Примечания:

TM: ~~идентификация~~ **фирменное наименование/товарный знак** изготовителя **подвулканизированного** протектора.

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

TPR: ~~идентификация~~ **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: ~~ссылка на перечень в увязке с протоколом испытания.~~».

Пункт 4.1.5.3.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 4.5.3.2.2 и изложить в следующей редакции:

«4.1.5.3.2.2 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 у нового типа шин, которые предусмотрены в пункте 6.4.4.2, то в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень(ни), упомянутый(ые) в пункте 6.4.4.2 ~~ab~~). Примером может служить следующая таблица:

Обозначение и габариты шины, индексы нагрузки, обозначение скорости	TM1	TM2	TM3
215/75 R 17.5 126/124 M	TPM1/TPR1, TA1	-	TPM2/TPR2, TA2
235/75 R 17.5 132/130 M	TPM1/TPR1, TA1	-	-
265/70 R 17.5 138/136 M	-	TPM3/TPR3, TA3	TPM4/TPR4, TA4
245/70 R 19.5 136/134 M	-	-	-
12 R 22.5 152/148 K	-	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.

ТА: 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».

Пункт 4.1.5.3.1.3 (прежний), изменить нумерацию на 4.5.3.2.3 и изложить в следующей редакции:

«4.1.5.3.2.3 В случае если шины с **восстановленным** протектором, ~~восстановленным~~ **изготовленные** методом прямой экструзии ~~материала протектора,~~ **имеют тот же рисунок протектора,** предусмотренный в пункте 6.4.4.3, **то** в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень(ни), упомянутый(ые) в пункте 6.4.4.3 б). **Примером может служить следующая таблица:**

Обозначение и габариты шины, индексы нагрузки, обозначение скорости	TPR1	TPR2	TPR3
215/75 R 17.5 126/124 M	TA1	–	TA3
235/75 R 17.5 132/130 M	TA1	–	–
265/70 R 17.5 138/136 M	–	TA2	TA3
245/70 R 19.5 136/134 M	–	–	–
12 R 22.5 152/148 K	–	TA2	–

**Примечания:**

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

ТА: номер официального утверждения, предоставленного на основании Правил № [XXX] ООН в отношении типа шины с восстановленным протектором, изготовленной методом прямой экструзии».

Включить новый пункт 4.1.5.5.1 следующего содержания:

«4.1.5.5.1 **обозначение категории скорости E может использоваться только для дополнительного эксплуатационного описания.**».

Пункты 4.2 и 4.2.1 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 заезженным дорожным покрытием шин с диапазоном размеров, предусмотренным требованиями пункта 4.1.5.3.1. 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;».~~

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 5 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 6.5 и 6.6.1; 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 отобрана типовая шина с наимудшими характеристиками\*».~~

Пункты 6.4.4.1, 6.4.4.2 и 6.4.4.3 изменить следующим образом:

- «6.4.4.1 если шины с **восстановленным** протектором, **восстановленным** **изготовленными** методом подвулканизации **материала(ов)** протектора, либо **с идентичным дизайном протектора, восстановленного** методом прямой экструзии, имеют **тот же** рисунок протектора, не предусмотренный пунктом 6.4.4.2, 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 (ООУТ) и технической службе, предоставляющей официальное утверждение на основании настоящих Правил, а также при необходимости предприятию по восстановлению протектора шин:
- а) 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, восстановленного методом подвулканизации, требованиям пункта 7.2;**
  - б) перечень(ни) размеров шин, **прилагаемый(ые) к сертификату(ам), выданному(ым) на основании Правил № [XXX] в отношении которых может применяться**

\* Если рисунок протектора может быть использован для обеих форм протекторного полотна, изготовленных при помощи процессов формовой вулканизации и предвулканизации, то испытания на снегу могут быть проведены с размером репрезентативной шины с протектором, восстановленным лишь одним из двух возможных методов, и протокол испытаний на снегу может использоваться для обоих случаев при условии, что основные характеристики протектора технически идентичны. Это доказывается посредством предоставления держателем документа, касающегося эффективности протектора на снегу, официального разрешения в письменном виде.

~~процессе 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 4.1.5.3.42.1;~~

- c) **изображение(я) рисунка(ов) протектора, охватываемого(ых) сертификатом(ами), предусмотренным(ыми) Правилами № [XXX] ООН, включая основные параметры с точки зрения эффективности на снегу;**
- 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 9.2.3 или 9.4.3.~~

6.4.4.2 если шины с **восстановленным** протектором, **восстановленным изготовленные** либо методом прямой экструзии, либо 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, предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы изготовитель нового типа шины представил органу по официальному утверждению типа (и технической службе), предоставляющему 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 Правилами № 117 ООН, и копию документа о соответствии 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 к которым может быть применен процесс восстановления протектора, утвержденный той же назначенной технической службой\*\* и/или тем же органом по официальному утверждению типа, которые выдали сертификат(ы), предусмотренный(ые) Правилами № 117 ООН.** В перечне(нях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.5.3.42.23;
- 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 предписанию, определенному в~~

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

пункте 9.2.4 или 9.4.4;

- 6.4.4.3 в случае **восстановленных шин, восстановленных изготовленных методом прямой экструзии посредством использования материала(ов) и дизайна(ов) протектора**, которые не охвачены пунктом 6.4.4.1 или 6.4.4.2 и ~~должны соответствовать требованиям пункта 7.2\*~~ и **официально утверждены по типу на основании Правил № [XXX] ООН**, предприятие по восстановлению протектора шин предоставляет органу по официальному утверждению типа (ООУТ) и технической службе, предоставляющей 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, упомянутый(е) в пункте 6.4.4.3 а).** В перечне(нях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.5.3.12.34;
  - c) **изображение(я) рисунка(ов) протектора, включая основные параметры с точки зрения эффективности на снегу;**
  - ed) 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».~~

*Включить новый пункт 6.4.4.4 следующего содержания:*

- «6.4.4.4 в случае шин с восстановленным протектором, изготовленных методом подвулканизации протектора, которые официально утверждены по типу 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 6.5.3 изменить следующим образом:*

- «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;».**

Пункт 6.6 исключить:

~~«6.6 Испытания эффективности»~~

Пункты 6.6.1 и 6.6.1.1 изменить нумерацию на 6.6 и 6.6.1:

~~«6.6.1 Испытания на прочность в зависимости от нагрузки/скорости:~~

~~6.6.1.1 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;».~~

Включить новые пункты 6.6.1.1, 6.6.1.2 и 6.6.1.2.1 следующего содержания:

**«6.6.1.1** в случае шины с восстановленным протектором, соответствующей комбинации величин нагрузки и скорости, которые указаны в таблице, приведенной в приложении 8, испытание на прочность, предусмотренное в пункте 6.6.1 выше, для величин нагрузки и скорости, не являющихся номинальными величинами, проводить необязательно.

**6.6.1.2** в случае шины с восстановленным протектором, на которой представлено дополнительное эксплуатационное описание, испытание на прочность, предписанное в пункте 6.6.1 выше, проводят также на второй шине, имеющей те же размеры, конструкцию и рисунок протектора, в условиях дополнительной комбинации нагрузки/скорости и при применимом давлении в шине. По выбору предприятия по восстановлению протектора шин может быть представлено одно испытание при максимальном индексе нагрузки, максимальном обозначении скорости и минимальном указанном испытательном давлении в шине.

**6.6.1.2.1** Шины, имеющие маркировку с дополнительным эксплуатационным описанием, у которых несущая способность отличается не более чем на 2 % от аналогичного показателя для комбинации нагрузки/скорости, применимой к обозначению категории номинальной скорости (см. приложение 8), могут быть освобождены от проведения дополнительного испытания на нагрузку/скорость при условии, что категория скорости, представленная в дополнительном эксплуатационном описании, отличается от категории скорости, соответствующей номинальным эксплуатационным характеристикам, и что применительно к дополнительному эксплуатационному описанию в маркировке не указано второе испытательное внутреннее давление».

Пункт 6.6.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 6.6.2:

~~«6.6.1.2~~ 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 6.6.1.3 (прежний), изменить нумерацию на 6.6.3:

~~«6.6.1.3~~ за исключением шин радиальной конструкции, наружный диаметр шины, измеренный через шесть часов после испытания на прочность в зависимости от нагрузки/скорости, не должен отличаться более чем на  $\pm 3,5$  3,5 % от наружного диаметра, измеренного до испытания».

Пункты 6.6.2 и 6.6.2.1 исключить:

~~«6.6.2 Испытание на снегу~~

~~6.6.2.1 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 10 к настоящим Правилам».

Пункт 7.1.4 изменить следующим образом:

«7.1.4.1 фактическая габаритная ширина может быть меньше ширины профиля либо ширины, определенной в пункте 7.1.1;».

Пункты 7.2, 7.2.1, 7.3 и 7.3.1 исключить:

~~«7.2 Для классификации в качестве “зимней шины 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 10, в случае которого:~~

~~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 классов C2 и C3 минимальное значение индекса сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием, рассчитанное в соответствии с процедурой, описанной в приложении 10, в сравнении с соответствующей стандартной эталонной испытательной шиной (СЭИШ) должно быть следующим:~~

Класс шины	Индекс сцепления на снегу (метод торможения на снегу) <sup>a)</sup>	Индекс сцепления на снегу (метод испытания тяги на повороте) <sup>b)</sup>	Индекс сцепления на снегу на снегу (метод ускорения) <sup>c)</sup>
	Эталон – СЭИШ16С	Эталон – СЭИШ16	Эталон – СЭИШ19.5, СЭИШ22.5
C2	1,02	1,10	Нет
C3	Нет	Нет	1,25

<sup>a)</sup> См. пункт 3 приложения 10 к настоящим Правилам.

<sup>b)</sup> См. пункт 2 приложения 10 к настоящим Правилам.

<sup>c)</sup> См. пункт 4 приложения 10 к настоящим Правилам.

~~7.3 Для классификации в качестве “тяговой шины” шина должна отвечать требованиям пункта 7.3.1 ниже.~~

~~7.3.1 Шина должна иметь рисунок протектора как минимум с двумя кольцевыми ребрами, на каждом из которых имелось бы не менее 30 блоковых элементов, разделенными канавками и/или узкими прорезями, глубина которых должна составлять не менее половины глубины рисунка протектора. Использование испытания физико-механических свойств в качестве альтернативного варианта будет возможным лишь на более позднем этапе, после того как в Правила будут внесены дополнительные поправки, включая указание соответствующих методов испытания и предельных значений».~~

Пункт 7.4 изменить нумерацию на 7.2 и изложить в следующей редакции:

- «7.24 Для классификации в качестве “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) для шин класса C2: глубина рисунка протектора  $\geq 11$  мм и коэффициент пустотности  $\geq 35$  %;
  - b) для шин класса C3: глубина рисунка протектора  $\geq 16$  мм и коэффициент пустотности  $\geq 35$  %.

\* **Блоки могут иметь форму выступов и шипов».**

Пункт 7.5 изменить нумерацию на 7.3 и изложить в следующей редакции:

- «7.35 Для классификации в качестве “профессиональной внедорожной” шина должна иметь все следующие характеристики:
- a) для шин класса C2:
    - i) глубина рисунка протектора  $\geq 11$  мм; **а также**
    - ii) коэффициент пустотности  $\geq 35$  %; **а также**
    - iii) ~~максимальная~~ категория скорости  $\leq Q$  **160 км/ч**;
  - b) для шин класса C3:
    - i) глубина рисунка протектора  $\geq 16$  мм; **а также**
    - ii) коэффициент пустотности  $\geq 35$  %; **а также**
    - iii) ~~максимальная~~ категория скорости  $\leq K$  **110 км/ч**».

Пункт 9 изменить следующим образом:

## «9. Соответствие производства

Процедуры проверки соответствия производства должны соответствовать процедурам, изложенным в добавлении 2 к Соглашению (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.23), с учетом нижеследующих предписаний».

Пункты 9.2 и 9.2.1 изменить следующим образом:

- «9.2 Держатель официального утверждения обеспечивает проверку и испытание 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 2 шин и необязательно более 10 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 одной шины каждые два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.6.2 и охватываемых пунктом 6.4.4.3;~~
- 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 6.6.2 и охватываемых пунктом 6.4.4.1. Для этих целей предприятие по восстановлению протектора шин может использовать результаты периодических испытаний на эффективность шины на снегу, полученные изготовителем протектора или поставщиком протектора;~~

~~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 6.6.2 и охватываемых пунктом 6.4.4.2. Предприятие по восстановлению протектора шин может использовать текущие результаты периодических испытаний на эффективность шины на снегу, полученные владельцем оригинального сертификата официального утверждения на основании Правил № 117 ООН».~~

*Пункт 9.4* 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), 6.4.4.2 д) и 6.4.4.3 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:».

*Пункты 9.4.2, 9.4.3 и 9.4.4* исключить:

~~«9.4.2 по крайней мере одной шины каждые два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.6.2 и охватываемых пунктом 6.4.4.3;~~

~~9.4.3 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 6.6.2 и охватываемых пунктом 6.4.4.1. Для этих целей предприятие по восстановлению протектора шин может использовать результаты периодических испытаний на эффективность шины на снегу, полученные изготовителем протектора или поставщиком протектора.~~

~~9.4.4 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 6.6.2 и охватываемых пунктом 6.4.4.2. Предприятие по восстановлению протектора шин может использовать текущие результаты периодических испытаний на эффективность шины на снегу, полученные владельцем оригинального сертификата официального утверждения на основании Правил № 117 ООН».~~

*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.

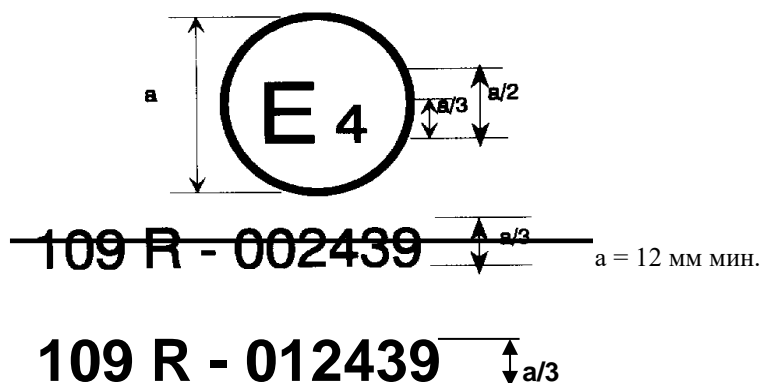
13.3 Начиная с [1 сентября 2025 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий после [1 сентября 2025 года].

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 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 109R0012439 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 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, пример 2 изменить следующим образом:

#### «Пример 2:

...

Вышеприведенный пример обозначает шину с восстановленным протектором:

- в которой номинальная ширина профиля составляет ~~295~~**255**;
- в которой номинальное отношение высоты профиля к его ширине составляет ~~8070~~;
- 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~~ **3150** кг (одиночная конструкция) и ~~3-150~~ **2900** кг (сдвоенная или спаренная конструкция), что соответствует индексам нагрузки ~~152~~ **148** и ~~148~~ **145**, указанным в приложении 4 к настоящим Правилам;
  - с номинальным обозначением скорости ~~К~~ **Ж** (контрольная скорость ~~110~~ **100** км/ч);
  - которая **дополнительно** может также использоваться ~~при фиксированном параметре, на скорости 120 км/ч~~ (с обозначением **категории** скорости **L** (~~контрольная скорость 120 км/ч~~); с несущей способностью ~~3-350~~ **3000** кг (одиночная конструкция) и ~~3-000~~ **2725** кг (сдвоенная или спаренная конструкция), что соответствует индексам нагрузки ~~150~~ **146** и ~~146~~ **143**, 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 800 кПа для испытания на прочность в зависимости от обоих значений нагрузки/скорости в примере 1, до давления 800 кПа при испытании на прочность в зависимости от нагрузки/скорости в соответствии с основной комбинацией нагрузки/скорости и до давления 750 кПа при испытании в соответствии с дополнительной комбинацией нагрузки/скорости в примере 2.
2. ...
3. Расположение и порядок элементов маркировки, составляющих обозначение размеров шины, должны быть следующими:
- a) обозначение размеров шины, определенное в пункте 2 настоящих Правил, должно быть сгруппировано так, как это показано в приведенных выше примерах: ~~295/80~~ **255/70** R 22.5 или 235-700 R 450 A;
  - b) эксплуатационное описание, включая индекс(ы) нагрузки и обозначение(я) скорости, должно располагаться непосредственно после обозначения размеров шины, определенного в пункте 2 настоящих Правил;
  - c) обозначения «TUBELESS» и «M+S» могут проставляться отдельно от обозначения размеров;
  - d) слово «RETREAD» может проставляться отдельно от обозначения размеров;
  - e) если применяется пункт 3.2.6 настоящих Правил, то дополнительное эксплуатационное описание (~~фиксированный параметр~~), включая индексы нагрузки и обозначение скорости, должно указываться внутри круга рядом с номинальными эксплуатационными характеристиками, нанесенными на боковине шины;
  - f) при наличии двух указаний испытательного давления они должны располагаться таким образом, чтобы было ясно, к какой комбинации нагрузки/скорости относится каждое указанное давление».

*Приложение 5 изменить следующим образом:*

## «Приложение 5

### Обозначение и габариты шины

(В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ № 54 ООН)

ДАННУЮ ИНФОРМАЦИЮ СМ. В ПРИЛОЖЕНИИ 5 К ПРАВИЛАМ № 54 ООН.

Следует учитывать, что в соответствии с положениями пункта 6.5.4 настоящих Правил...».

Приложение 6, пункт 4 изменить следующим образом:

- «4. Габаритная ширина измеряется в шести точках, расположенных на одинаковом расстоянии друг от друга, с учетом толщины ~~жобых~~ защитных выступов или полос. В качестве габаритной ширины принимается максимальная измеренная величина».

Приложение 7, пункт 2.1 изменить следующим образом:

- «2.1 Надетую на колесо шину установить на испытательную ось и привести в соприкосновение с наружной поверхностью гладкого испытательного ведущего барабана диаметром **по крайней мере** 1,70 м ± 1 %, поверхность которого имеет по меньшей мере такую же ширину, что и протектор шины».

Приложение 7, добавление 1 изменить следующим образом:

## «Приложение 7 — Добавление 1

### Программа испытания на прочность

Индекс нагрузки	Обозначение скорости	Скорость вращения испытательного барабана [км·ч <sup>-1</sup> ]		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	<b>E</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	66 %	84 %	101 %	
	F	32	32				
	G	40	32				
	J	48	40				
	K	56	48				
	L	64	—				
	M	72	—				
	<b>N</b>	<b>80</b>	—				
121 или менее	<b>E</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	70 %	88 %	106 %	
	F	32	32				
	G	40	40				
	J	48	48				
	K	56	56	4 ч	6 ч		
		L	64	56	75 %	97 %	114 %
		M	80	64	75 %	97 %	114 %
		N	88	—	75 %	97 %	114 %
P	96	—	75 %	97 %	114 %		

Примечания:

- 1) «Шины специального назначения» (см. пункт 2.8 настоящих Правил) испытывают на скорости, составляющей 85 % от скорости, предписанной для эквивалентных обычных шин.
- 2) Шины, имеющие индекс нагрузки 122 и выше, обозначение скорости «N» или «P» и дополнительные буквы «C» или «LT», включенные в обозначение размеров шины (указанные в пункте 3.2.15 настоящих Правил), испытывают по той же программе, которая указана в приведенной выше таблице для шин, имеющих индекс нагрузки 121 или менее.
- 3) В случае испытательного барабана диаметром 1700 мм ± 1 % указанный выше «процент испытательной нагрузки» увеличивают следующим образом:

$$F_1 = K \cdot F_2,$$

где:

$$K = \sqrt{\frac{(R_1/R_2) \cdot (R_2 + r_T)}{(R_1 + r_T)}}$$

$R_1$  диаметр испытательного барабана в миллиметрах;

$R_2$  диаметр эталонного испытательного барабана 1700 мм;

$r_T$  наружный диаметр шины (см. пункт 6.1.5 Правил № 54) в миллиметрах;

$F_1$  процент нагрузки, прилагаемой к испытательному барабану;

$F_2$  процент нагрузки, — согласно вышеуказанной таблице, — прилагаемой к эталонному испытательному барабану диаметром 1700 мм.

Пример:

$K = 1$  для испытательного барабана диаметром 1700 мм;

в случае испытательного барабана диаметром 3000 мм и шины диаметром 1500 мм:

$$K = \sqrt{\frac{(3000/1700) \cdot (1700+1500)}{(3000+1500)}} = 1,12.$$

Приложение 8 изменить следующим образом:

## «Приложение 8

### Изменение несущей способности в зависимости от скорости шины с радиальным кордом для коммерческих транспортных средств

РАДИАЛЬНЫЙ И ДИАГОНАЛЬНЫЙ КОРД  
(В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ № 54)

Изменение несущей способности (%)										
Скорость (км/ч)	Все индексы нагрузки				Индексы нагрузки 122 <sup>1/2</sup>		Индексы нагрузки 121 <sup>1/2</sup>			
	Обозначение категории скорости				Обозначение категории скорости		Обозначение категории скорости			
	F	G	J	K	L	M	L	M	N	P <sup>2/2</sup>
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

Изменение несущей способности (%)										
Скорость (км/ч)	Все индексы нагрузки				Индексы нагрузки 122 <sup>1/</sup>		Индексы нагрузки 121 <sup>12/</sup>			
	Обозначение категории скорости				Обозначение категории скорости		Обозначение категории скорости			
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

<sup>1/</sup> Индексы нагрузки указаны для одиночной конструкции.

<sup>2/</sup> Изменения нагрузки при скорости более 160 км/ч не допускаются, Для обозначений скорости «Q» и выше скорость, соответствующая приведенному обозначению, является максимально допустимой для данной шины».

Приложение 10 исключить,

Приложение 10, добавления 1, 2 и 3 исключить,

## II. Обоснование

1. Настоящая новая серия поправок к Правилам № 109 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 протектора 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 ООН, 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 109 ООН и их применения в рамках новых специальных правил ООН, касающихся официального утверждения типа шин с восстановленным протектором классов C1, C2 и C3 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, в силу обоснования, приведенного в пункте 1, из Правил № 109 ООН исключены нынешние требования о классификации в качестве «тяговой шины», которые были включены в эти новые специальные правила и дополнены новыми требованиями, введенными на основании поправок серии 04 к Правилам № 117, с соответствующими переходными положениями.

4. Наконец, по всему тексту Правил были внесены необходимые редакционные исправления и он был приведен в максимально возможное соответствие с текстом самого последнего варианта Правил № 54 ООН.

---