



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят вторая сессия

Женева, 9–12 ноября 2010 года

Пункт 4.15.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов

исправлений к действующим правилам, предложенных GRB

Предложение по исправлению 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 (шум, производимый шинами при качении, их сцепление на мокрых поверхностях и сопротивление качению)

Представлено Рабочей группой по вопросам шума*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам шума (GRB) на ее пятьдесят второй сессии в сентябре 2010 года. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8 с поправками, указанными в пункте 21 доклада. Он передается на рассмотрение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административного комитета (AC.1) (ECE/TRANS/WP.29/GRB/50, пункт 21).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

Пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

"3.2.1 подробную информацию об основных особенностях, которые должны использоваться в указанном диапазоне размеров шины, включая рисунок протектора, с точки зрения воздействия на характеристики шины (т.е. уровень звука, производимого при качении, сцепление на мокрых поверхностях, сопротивление качению и сцепление на снегу). Это могут быть описания, дополненные техническими данными, чертежи, фотографии или изображения, полученные методом компьютерной томографии (КТ), однако они должны быть достаточно наглядными, чтобы орган, предоставляющий официальное утверждение типа, или техническая служба могли определить, окажут ли любые последующие изменения основных особенностей шины отрицательное воздействие на ее характеристики. Последствия изменения второстепенных элементов конструкции шины для ее характеристик будут выявляться и определяться в ходе проверок на соответствие производства".

Пункт 6.4 изменить следующим образом (включив также новую сноску */):

"6.4 Для классификации в категории использования "зимняя шина" шина должна удовлетворять эксплуатационным требованиям, основанным на методе испытания, при котором:

- a) среднее значение полного замедления ("mfdd") в испытании на торможение,
- b) или, в качестве альтернативного варианта, среднее тяговое усилие в испытании тяги,
- c) или, в качестве альтернативного варианта, среднее значение полного ускорения в испытании на ускорение */

потенциальной шины сравнивают с соответствующим показателем стандартной эталонной шины.

Относительную эффективность указывают индексом эффективности на снегу.

*/ Процедура этого испытания в настоящее время находится в стадии разработки".

Пункт 6.4.1 изменить следующим образом:

"6.4.1 Требования, касающиеся эффективности шины на снегу"

Пункт 6.5.1 изменить следующим образом:

"6.5.1 Шина должна иметь рисунок протектора как минимум с двумя кольцевыми ребрами, на каждом из которых имеется 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".

Пункты 12.1 – 12.3 изменить следующим образом:

- "12.1 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении официального утверждения ЕЭК на основании настоящих Правил для данного типа шины, если эта шина соответствует требованиям поправок серии 02, в том числе в отношении требований к звуку при качении на стадии 1 или стадии 2, изложенных в пунктах 6.1.1–6.1.3, требований к сцеплению с мокрой поверхностью, изложенных в пункте 6.2.1, и требований к сопротивлению качению на стадии 1 или стадии 2, изложенных в пункте 6.3.1 или 6.3.2.
- 12.2 Начиная с 1 ноября 2012 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, отказывают в предоставлении официального утверждения ЕЭК, если тип шины, подлежащий официальному утверждению, не удовлетворяет требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02, и, кроме того, отказывают в предоставлении официального утверждения ЕЭК, если не соблюдаются требования к звуку при качении на стадии 2, изложенные в пунктах 6.1.1–6.1.3, требования к сцеплению с мокрой поверхностью, изложенные в пункте 6.2.1, и требования к сопротивлению качению на стадии 1, изложенные в пункте 6.3.1.
- 12.3 Начиная с 1 ноября 2014 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении разрешения на продажу или ввод в эксплуатацию шины, которая не удовлетворяет требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02, включая требования к сцеплению с мокрой поверхностью, изложенные в пункте 6.2.1".

Приложение 5, пункт 1.1.1 изменить следующим образом:

- "1.1.1 Метод, предполагающий использование стандартной эталонной испытательной шины (СЭИШ)

При испытании с использованием СЭИШ и метода, описанного в пункте 2.1, средний пиковый коэффициент тормозной силы (pbfc) должен составлять 0,6–0,8. Измеренные значения корректируют с учетом температурного воздействия следующим образом:

$$pbfc = pbfc(\text{измеренное значение}) + 0,0035 \cdot (t - 20),$$

где "t" – температура мокрой поверхности трека в градусах Цельсия.

Испытание проводят с использованием тех полос движения и той длины испытательного трека, которые предусмотрены для использования в ходе испытания на сцепление с мокрым дорожным покрытием".

Приложение 7

Пункт 1.4 следует исключить.

Пункт 2 изменить следующим образом (включив также отсылку к существующей сноске 1/):

"2. Метод испытания тяги в повороте для шин классов C1 и C2

Для оценки эффективности шины на снегу должна применяться процедура испытания, установленная в стандарте ASTM F1805-06, с использованием значений тяги в повороте на среднеутрамбованном снегу. (Индекс уплотнения снега, измеряемый с помощью пенетрометра СТИ 1/, должен составлять от 70 до 80).

1/ Подробности см. в добавлении к стандарту ASTM F1805-06".

Включить новые пункты 2.1 и 2.2 следующего содержания:

"2.1 Поверхность испытательной трассы должна представлять собой среднеутрамбованную снежную поверхность, характеристики которой указаны в таблице A2.1 стандарта ASTM F1805-06.

2.2 Нагрузка на шину при испытании должна соответствовать варианту 2 в пункте 11.9.2 ASTM F1805-06".

Пункт 3.1.1 изменить следующим образом (включая существующую сноску 1/):

"3.1.1 Испытательная трасса

Испытания на торможение должны проводиться на плоской испытательной поверхности достаточной длины и ширины не более чем с 2-процентным уклоном, покрытой утрамбованным снегом.

Снежная поверхность должна состоять из спрессованной снежной основы толщиной не менее 3 см и поверхностного слоя среднеутрамбованного и подготовленного снега толщиной около 2 см.

Температура воздуха, измеренная на высоте около 1 м над уровнем грунта, и температура снега, измеренная на глубине около 1 см, должны находиться в интервале от -2 °C до -15 °C.

Рекомендуется избегать прямых солнечных лучей, больших изменений солнечного света или влажности, а также ветра.

Индекс уплотнения снега, измеряемый с помощью пенетрометра СТИ 1/, должен составлять от 75 до 85.

1/ Подробности см. в добавлении к стандарту ASTM F1805-06".
