



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам шума и шин

Семьдесят первая сессия

Женева, 28–31 января 2020 года

Пункт 5 с) предварительной повестки дня

Шины: Правила № 109 ООН

**(шины с восстановленным протектором
для транспортных средств индивидуального
пользования и их прицепов)**

Предложение по поправкам к Правилам № 109 ООН

**Представлено экспертами от Европейской технической
организации по вопросам пневматических шин и ободьев
колес***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

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



I. Предложение

Приложение 10

Пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

«3.2.1 Для каждой потенциальной шины и стандартной эталонной шины испытательные пробеги с использованием АБС повторяют не менее 6 раз.

Зоны, в которых полностью применяют торможение с использованием АБС, не должны накладываться друг на друга.

При испытании нового комплекта шин испытательные пробеги выполняют после смещения траектории транспортного средства, с тем чтобы не тормозить по следам предыдущей шины.

Когда избежать пересечения зон полного торможения с использованием АБС уже невозможно, испытательную трассу заново приводят в порядок.

Требуемая последовательность:

6 прогонов СЭИШ, затем смещение траектории для испытания следующей шины на свежей поверхности;

6 прогонов потенциальной шины 1, затем смещение траектории;

6 прогонов потенциальной шины 2, затем смещение траектории;

6 прогонов СЭИШ, затем смещение траектории.»

Пункт 4.9.2 изменить следующим образом:

«4.9.2 Принцип подхода

В основу данного принципа положено использование контрольной шины и двух различных транспортных средств для оценки потенциальной шины в сравнении с эталонной шиной.

Одно транспортное средство может быть оснащено эталонной шиной и контрольной шиной, а другое – контрольной шиной и потенциальной шиной. Все условия соответствуют пункту 4.7 выше.

В ходе первой оценки контрольную шину сравнивают с эталонной шиной. Полученный результат (индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием 1) представляет собой относительную эффективность контрольной шины по сравнению с эталонной шиной.

В ходе второй оценки потенциальную шину сравнивают с контрольной шиной. Полученный результат (индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием 2) представляет собой относительную эффективность потенциальной шины по сравнению с контрольной шиной.

Вторая оценка проводится на том же треке, что и первая. Температура воздуха должна быть в диапазоне ± 5 °С по сравнению с температурой в ходе первой оценки. Комплект контрольных шин должен быть тем же, что и комплект, использованный для первой оценки.

Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием потенциальной шины по сравнению с эталонной шиной выводят путем умножения значений относительной эффективности, рассчитанных выше:

Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием = $SG1 \times SG2$ ».

II. Обоснование

1. В документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/40 знак «...», указывающий на то, что данное предложение продолжается далее, в конце исправленного пункта 3.2.1 был опущен. Как следствие, остальная часть пункта также была исключена: Эта поправка имеет целью восстановить исключенную часть этого пункта.

2. В документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/40 после измененного предложения знак «...» был снова добавлен с целью подчеркнуть, что данное предложение продолжается и далее, однако в документе ECE/TRANS/WP.29/2017/9 этот знак «...», равно как и остальная часть пункта 4.9.2, были, к сожалению, исключены. Данная поправка имеет целью восстановить исключенную часть этого пункта.
