



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

**Сто пятьдесят восьмая сессия**

Женева, 13–16 ноября 2012 года

Пункт 16.6 предварительной повестки дня

**Ход разработки новых глобальных технических  
правил (гтп) и поправок к введенным глобальным  
техническим правилам (гтп) – Проект гтп,  
касающихся шин**

### **Предварительный доклад о разработке глобальных технических правил, касающихся единообразных предписаний в отношении пневматических радиальных шин для пассажирских и легких грузовых (коммерческих) транспортных средств**

#### **Представлено техническим спонсором разработки глобальных технических правил, касающихся шин\***

Приведенный ниже текст, был подготовлен представителем Франции, которая является техническим спонсором разработки глобальных технических правил (гтп), касающихся шин, и содержит предварительный доклад о разработке этих гтп. Этот текст передается на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету (AC.3).

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, 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.

## **Предварительный доклад о разработке глобальных технических правил, касающихся единообразных предписаний в отношении пневматических радиальных шин для пассажирских и легких грузовых (коммерческих) транспортных средств**

### **А. История вопроса**

1. Исполнительный комитет Соглашения 1958 года (АС.3) на своей восемнадцатой сессии дал разрешение на разработку глобальных технических правил (гтп), касающихся шин (ECE/TRANS/WP.29/1056, пункт 111). Исполнительный комитет сообщил об этом разрешении (ECE/TRANS/WP.29/АС.3/15) Рабочей группе по вопросам торможения и ходовой части (GRRF), которой была поручена разработка этих гтп. В рамках GRRF была создана неофициальная рабочая группа по разработке гтп под председательством г-на И. Ярнольда. Со всей информацией, касающейся этой неофициальной рабочей группы, и связанными с ней документами можно ознакомиться по следующему адресу: [www2.unece.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=2523589](http://www2.unece.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=2523589).

### **В. Введение**

2. Эти гтп были разработаны неофициальной рабочей группой GRRF (рабочей группой по гтп, касающимся шин).
3. Работа по этим гтп началась в неофициальном порядке в декабре 2004 года с проведения совещания в Париже. В соответствии с Соглашением 1998 года официальное предложение о разработке гтп, касающихся шин, было представлено Исполнительному комитету (АС.3) техническим спонсором (Францией). 14 ноября 2006 года в ходе сто сороковой сессии WP.29 АС.3 утвердил предложение Франции в качестве проекта гтп. Это предложение содержится в документе ECE/TRANS/WP.29/2006/139.
4. После этого утверждения неофициальная рабочая группа по гтп, касающимся шин, провела ряд совещаний. Помимо трех неофициальных совещаний, прошедших в период с декабря 2004 года по ноябрь 2006 года, было запланировано проведение еще 13 совещаний в увязке с совещаниями GRRF или WP.29 и состоялись еще 2 промежуточных совещания в июле 2007 года и июле 2009 года в Брюсселе.
5. В 2009 году, по просьбе неофициальной рабочей группы, АС.3 принял решение о том, что разработку гтп следует осуществлять в два этапа; первый этап должен быть посвящен согласованию требований, относящихся только к шинам для пассажирских автомобилей, а второй этап – согласованию требований к шинам для легких грузовых транспортных средств с обозначением "С" (коммерческие) или "LT" (легкие грузовые). Второй этап должен быть завершен до конца 2014 года. Между тем существующие требования к шинам для коммерческих или легких грузовых транспортных средств (хотя

они еще и не согласованы) будут включены в первый этап разработки для полноты представленной информации. Настоящий документ отражает это решение и содержит согласованные требования, касающиеся только шин для пассажирских автомобилей, тогда как требования к шинам коммерческих/легких грузовых автомобилей еще не согласованы.

6. Настоящий предварительный доклад разработан в соответствии с пунктом 5 документа TRANS/WP.29/882 ("Руководящие положения, касающиеся представления предложений по глобальным техническим правилам и их разработки"). Он был подготовлен после тщательного рассмотрения соответствующих вопросов и содержит описание проделанной работы, нацеленной на завершение первого этапа разработки гтп, касающихся шин.

### **C. Разработка гтп**

7. В ходе осуществления мандата неофициальной рабочей группы потребовалось провести значительную работу по согласованию испытаний или требований к радиальным шинам для легковых автомобилей. Эти новые согласованные испытания или требования включают:
  - a) испытание на высоких скоростях;
  - b) испытание физических габаритов;
  - c) требуемую маркировку.
8. Ряд других требований к испытаниям радиальных шин для легковых автомобилей применяются на национальном или региональном уровне, и было решено, что их согласовывать не следует. Эти испытания были включены в том виде, в каком они сформулированы в гтп, касающихся шин. В частности, не предлагается согласование для:
  - a) общего ресурсного испытания;
  - b) ресурсного испытания при низком давлении;
  - c) испытания на отрыв борта шины;
  - d) испытания на прочность;
  - e) испытания на уровень звука, издаваемого при качении;
  - f) испытания на сцепление с мокрой поверхностью;
  - g) испытания на использование в спущенном состоянии.
9. Согласование испытания на высоких скоростях было связано со значительными проблемами, поскольку те два испытания, которые предусмотрены на сегодняшний день, весьма отличаются друг от друга и основываются на различных принципах. Одно из этих испытаний разработано таким образом, чтобы обеспечить надлежащее функционирование шины на скоростях, которые значительно превышают национальные предельные значения, однако требования к данному испытанию не были увязаны с каким-либо из обозначений скорости, указанных на самой шине. В соответствии с

другим испытанием шина должна пройти испытание на предельно высокой заявленной скорости. С учетом обширного опыта, накопленного в рамках Федеральных стандартов по безопасности механических транспортных средств (FMVSS) в Соединенных Штатах Америки и в странах, применяющих Правила № 30 ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, а также огромного объема данных о результатах испытаний, соответствующих этим двум процедурам, было принято решение о том, чтобы обеспечить согласование на основе сочетания двух уже существующих процедур проведения испытаний, а не разрабатывать совершенно новую согласованную процедуру проведения испытаний. Работа по согласованию осуществлялась путем определения того, какое из этих испытаний является более жестким для шин с различными обозначениями скорости, а также путем выбора оптимальной процедуры проведения испытаний.

10. На первом совещании неофициальной рабочей группы, которое прошло в сентябре 2006 года, было обсуждено три различных сценария согласования испытания на высоких скоростях. В соответствии с одним из рассматривавшихся вариантов предлагалось использовать стандарт FMVSS 139 для испытаний на высоких скоростях для шин, имеющих обозначение скорости, эквивалентное символу "S" и ниже (меньше или равно 180 км/ч), и испытания, предусмотренного в Правилах № 30 ООН, для обозначений скорости, превышающих "S" (свыше 180 км/ч). На этом совещании Договаривающиеся стороны достигли общего консенсуса относительно того, что данное предложение можно рассматривать в качестве отправной точки и что потребуются проделать большую работу для доказательства его обоснованности.
11. Представители шинной промышленности рассказали о теоретическом методе определения того, какое из испытаний для каждого из обозначений скорости является наиболее жестким, и обоснования тезиса о том, что точка эквивалентности (обозначение скорости, при котором оба испытания являются одинаково жесткими) между этими двумя испытаниями достигается при конкретном обозначении скорости. В течение следующего года в рамках шинной промышленности осуществлялся сбор данных для иллюстрации этой концепции. Данные были представлены шестью производителями шин, и в целом испытания с применением обоих методов прошли 704 шины. Все они были испытаны в соответствии с требованиями, которые превышали обычные требования к испытаниям на высоких скоростях; было подсчитано число "шагов", превышающих предельный нормативный уровень, которые могла выдержать каждая из шин. Для оценки данных использовалось соотношение между числом "шагов", превышающим предельный уровень (SAL) в контексте испытания FMVSS 139, и числом "шагов", превышающих предельный уровень в случае испытания по Правилам № 30 ООН. На основе значительного объема данных был сделан вывод о том, что испытание на высоких скоростях по стандарту FMVSS 139 является более жестким для шин с обозначением скорости "S" и ниже (меньше или равно 180 км/ч). Испытание на высоких скоростях по Правилам № 30 ООН является более жестким для шин с обозначением скорости "T" (190 км/ч) и выше.

12. Для дальнейшего обоснования этой концепции была проведена работа с менее объемной выборкой шин в целях определения роста температуры при различных испытаниях. Во всех случаях было доказано, что для шин с обозначением "Т" и выше в ходе испытания по Правилам № 30 ООН было необходимо больше энергии (с учетом повышения температуры содержащегося внутри шины воздуха), чем в ходе испытания по стандарту FMVSS 139. Эти данные были также подтверждены на независимой основе одной из Договаривающихся сторон. Поскольку повышение температуры шины должно быть напрямую связано с количеством энергии, поглощаемой в ходе испытания, более высокая температура шины в конце испытания означает более высокий уровень жесткости. На совещании в сентябре 2008 года было принято решение использовать испытание по Правилам № 30 ООН для шин с обозначением скорости "Т" (190 км/ч и выше), а также испытание на высоких скоростях по стандарту FMVSS 139 для всех менее высоких обозначений скорости (180 км/ч и ниже).
13. Согласование испытания физических размеров было менее сложным с технической точки зрения из-за простоты определения внешнего диаметра и ширины шины в накачанном состоянии в целях обеспечения взаимозаменяемости шин с одинаковым обозначением размера. Небольшая, но все же ощутимая оптимизация была достигнута на основе согласования измерений ширины шины по четырем точкам ее окружности.
14. После составления перечня различных испытаний для эксплуатируемых во всем мире шин пассажирских автомобилей был сделан вывод о том, что одни испытания могут быть согласованы на глобальном уровне, а другие применяться скорее на региональном уровне. С учетом этой ситуации технический спонсор гтп, касающихся шин, предложил сгруппировать различные испытания в рамках трех модулей.
15. Эта модульная структура, воспроизведенная в представленной ниже таблице, была описана в документе ECE/TRANS/WP.29/2006/139, переданного АС.3 в качестве официальной просьбы о разрешении разработки данных гтп, и была согласована Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года.

<p>Для обеспечения соответствия гтп необходимо вы- полнить как минимум обязательные требования, а также использовать модуль 1 или модуль 2. (Допус- кается обеспечение соответствия обоим модулям.)</p>	<p><b>Обязательные минимальные требования</b></p> <p>1.1 Маркировка 1.2 Размеры 1.3 Согласованное испытание на безопасность на высоких скоростях 1.4 Общее ресурсное испытание/испытание при низ- ком давлении 1.5 Сцепление шины на мокрых поверхностях</p>
	<p><b>Модуль 1 – Разрешительные требования</b></p> <p>2.1 Испытание на определение энергии разрушения шины методом вдавливания плунжера 2.2 Испытание на отрыв борта шины</p>
	<p><b>Модуль 2 – Разрешительные требования</b></p> <p>3.1 Звук, издаваемый шиной при качении</p>

16. Неофициальная рабочая группа по разработке гтп руководствовалась модульным подходом. По мере разработки группой модульного подхода ширилось понимание особенностей применения этих модулей Договаривающимися сторонами. В этой связи были внесены предложения об использовании менее директивного подхода в отношении отдельных элементов в обязательном модуле. Неофициальная рабочая группа рассмотрела возможные альтернативные варианты учета требований Договаривающихся сторон с сохранением при этом первоначального модульного подхода, но не смогла найти достаточно эффективное решение. В результате группа предлагает пересмотренную структуру, опирающуюся на "общий модуль", с использованием двух вариантов (вариантов 1 и 2). Этот подход описан в приведенной ниже таблице.

*Шины пассажирских автомобилей*

	Наименование испытания	Пункт(ы)
	Маркировка и индикаторы износа протектора	3.2, 3.3 и 3.4
	Физические размеры	3.5
	Испытание на высоких скоростях	3.11
Обязательный модуль	Общее ресурсное испытание	3.9
	Испытание при низком давлении	3.10
	Испытание на сцепление на мокрой поверхности	3.12
	Испытание в спущенном состоянии	3.13
	Испытание на прочность	3.6
Вариант 1	Испытание на отрыв борта шины	3.7
Вариант 2	Звук, издаваемый при качении	3.8

17. В данном предварительном варианте гтп, касающихся шин, согласованные требования относятся только к шинам пассажирских автомобилей. Модульная концепция не применяется к шинам легких грузовых/коммерческих транспортных средств, и в приведенной ниже таблице перечислены испытания, относящиеся к таким шинам.

<i>Шины легковых/коммерческих транспортных средств</i>	<i>Шины коммерческих транспортных средств</i>	<i>Шины легковых грузовых транспортных средств</i>
Наименование испытания	Пункты, относящиеся к Правилам № 54 ООН	Пункты, относящиеся к стандарту FMVSS 139
Маркировка и индикаторы износа протектора	3.2 и 3.3 и 3.4	3.2, 3.3 и 3.4
Физические размеры	3.21	3.20
Испытание на высоких скоростях	3.16	3.19
Общее ресурсное испытание	3.16	3.17
Испытание при низком давлении	Отсутствуют	3.18
Испытание на сцепление на мокрой поверхности	Отсутствуют	Отсутствуют
Испытание в спущенном состоянии	Отсутствуют	Отсутствуют
Испытание на прочность	Отсутствуют	3.14
Испытание на отрыв борта шины	Отсутствуют	3.15
Звук, издаваемый при качении	3.8	Отсутствуют

18. Что касается обязательной маркировки, то удалось исключить такие ее виды, утратившие с годами актуальность, как "радиальная" и "бескамерные". Ведь на самом деле 90% шин пассажирских автомобилей и шин легких грузовых/коммерческих транспортных средств, реализуемых во всем мире, являются радиальными и бескамерными. Поэтому нет необходимости продолжать наносить такую маркировку. Кроме того, было внесено изменение в способ использования идентификационного номера шины (ИНШ) в сочетании с другими маркировками.
19. Формат идентификационного номера шины (ИНШ) основан на формате, используемом Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) Соединенных Штатов Америки. НАБДД планирует заменить используемый в настоящее время заводской код из двух цифр кодом из трех цифр. Отдельное обозначение, например цифра "1", будет использоваться перед нынешними двухцифровыми кодами и будет предназначаться исключительно для существующих заводских кодов. Эта цифра "1" будет использоваться только в качестве префикса для существующих двухцифровых кодов и не будет использоваться в качестве первой цифры каких-либо новых трехцифровых кодов. НАБДД будет и впредь присваивать глобальные заводские коды и предоставлять соответствующую информацию, необходимую для обеспечения включения такого кода в гтп.
20. Целью гтп, касающихся шин, является введение универсальных согласованных на всемирном уровне требований к шинам, относящимся к области применения гтп. В соответствии с положениями Соглашения 1998 года после принятия этих гтп те Договаривающиеся стороны, которые проголосуют за их принятие, начнут процесс переноса этих требований в свое национальное законодательство. В интересах оперативной разработки подхода, предусматривающего использование "глобальной шины", неофициальная рабочая группа предлагает Договаривающимся сторонам переносить требования этих гтп на гибкой основе, с тем чтобы открыть доступ к как можно большему числу рынков для шин, отвечающих всем требованиям.
21. Был рассмотрен вопрос о согласовании маркировки официального утверждения (как маркировки официального утверждения типа, так и маркировки самосертификации), причем его обсуждение состоялось на совещаниях WP.29 и AC.3. Был сделан вывод о том, что в настоящее время принять согласованную маркировку утверждения невозможно, так как процедуры оценки соответствия пока не согласованы на глобальном уровне. Поэтому в данном варианте гтп не содержится никаких административных положений по маркировкам официального утверждения. В условиях отсутствия согласованной маркировки Договаривающиеся стороны оставляют за собой право присваивать маркировку шинам, в частности маркировку "глобальной шины", и требования к такой маркировке могут быть включены в их национальные/региональные системы оценки соответствия.
22. Предполагается, что на основе этих правовых рамок Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года включают положения гтп в



Правила ООН. Речь идет также о применении надлежащей маркировки шин, которая будет способствовать их взаимному признанию на рынках Договаривающихся сторон. Такая работа может стимулировать более широкое признание согласованной маркировки и таким образом позволит продвинуться на пути к введению единой глобальной маркировки, указывающей на соответствие шины всем требованиям, установленным этими гтп.

23. Техническое содержание гтп будет представлено GRRF на ее семьдесят третьей сессии в сентябре 2012 года.

#### **D. Предстоящая деятельность**

24. Предстоящая деятельность охватывает разработку следующих согласованных испытаний для легких грузовых/коммерческих транспортных средств:

- a) физические размеры;
- b) маркировка;
- c) испытания на высоких скоростях;
- d) общее ресурсное испытание.

25. Кроме того, потребуется внести некоторые изменения в гтп, касающиеся шин, которые необходимы для обеспечения их соответствия Правилам ООН, прилагаемым к Соглашению 1958 года, в которые в настоящее время вносятся значительные изменения. Речь идет, в частности, о Правилах № 117 ООН с поправками серии 02, Правилах № 30 ООН и Правилах № 54 ООН. Эти поправки предусматривают дополнительные испытания на сопротивление качению (C1, C2 и C3), сцепление на мокрых поверхностях для шин типа C2 и C3, а также испытания для зимних шин (C1, C2 и C3), используемых в суровых зимних условиях, с маркировкой, изображающей трехглавую вершину со снежинкой.

26. Неофициальная рабочая группа разработала график разработки и доработки этих гтп. Проект гтп, в том числе этап II разработки, должен быть представлен GRRF в сентябре 2013 года на ее семьдесят пятой сессии, и при отсутствии сколь-либо серьезных разногласий окончательный проект может быть утвержден в сентябре 2014 года на семьдесят седьмой сессии GRRF. После его утверждения GRRF будет подготовлен окончательный доклад, который будет направлен вместе с утвержденными гтп AC.3 и WP.29 в ноябре 2014 года для его возможного утверждения в марте 2015 года.

#### **E. Вывод**

27. По итогам предварительного рассмотрения Франция в качестве технического спонсора просит AC.3 предоставить ей разрешение на продолжение этой работы с целью подготовки гтп, касающихся радиальных пневматических шин для пассажирских и легких грузовых (коммерческих) транспортных средств, на основе предложения, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/15.