|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/3 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  11 November 2019  Russian  Original: English |

**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 а) предварительной повестки дня

**Шины: Правила № 30 ООН (шины для легковых   
автомобилей и их прицепов)**

Предложение по поправкам к Правилам № 30 ООН

Представлено экспертами от Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК). Изменения к действующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Пункт 2.9.2* изменить следующим образом:

«2.9.2 "диагонально-опоясанная" − конструкция шины ~~диагонального типа (с перекрещивающимися слоями корда)~~, в которой ~~каркас~~ **нити корда достигают бортов и ориентированы таким образом, что они образуют чередующиеся углы, величина которых значительно меньше 90° по отношению к осевой линии протектора, притом что вся конструкция** стягивается поясом, состоящим из ~~двух~~ **одного** или более слоев практически нерастяжимого корда~~, образующего почти такие же чередующиеся углы, что и в каркасе~~;».

*Пункт 3.1.15*, изменить нумерацию на 3.1.14.

*Пункт 4.1.10* изменить следующим образом:

«4.1.10 Норма слойности диагональных (с перекрещивающимися слоями корда) шин**, за исключением запасных или шин для временного пользования типа Т**;».

*Пункт 6.2.3* изменить следующим образом:

«6.2.3 **В случае диагональной (с перекрещивающимися слоями корда) и диагонально-опоясанной конструкции**, наружный диаметр шины, измеренный через шесть часов после испытания на нагрузку/скорость, указанного в пункте 2 приложения 7, не должен отличаться более чем на ±3,5% от наружного диаметра, измеренного до испытания.».

*Пункт 6.1.4.2.1* изменить следующим образом:

«6.1.4.2.1 в случае диагональных (с перекрещивающимися слоями корда) **и диагонально-опоясанных** шин: 6%;».

*Включить новый пункт 11.4* следующего содержания:

«**11.4** **Если не указано иное, до истечения трех месяцев после даты вступления в силу нового дополнения к поправкам серии 02 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять и/или распространять официальные утверждения типа на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам без учета положений этого нового дополнения**».

*Пункт 3.2 приложения 7* изменить следующим образом:

«3.2 Осуществляют процедуру, подробно описанную в пунктах 1.2–1.5 выше, при температуре ~~38 ºС + 3 ºС~~ **38 ± 3 ºC** в помещении, где проводится испытание, для выдерживания надетой на колесо шины в соответствии с требованиями, подробно описанными в пункте 1.4. Датчик температуры должен находиться на расстоянии не менее 0,15 м и не более 1 м от боковины шины».

II. Обоснование

1. Цель данного изменения – приблизиться к согласованным определениям шины во всех правилах ООН, как указано в неофициальном документе № GRRF-82-21, который следует изменить, с тем чтобы не препятствовать техническому прогрессу. Это согласуется с предложенной поправкой к Правилам № 75 ООН.

2. Данное предложение имеет целью исправить редакционную ошибку, допущенную в процессе сведения воедино документов ECE/TRANS/WP.29/  
GRVA/2018/6, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/5 и приложения III к докладу.

3. Норма слойности не относится к запасным шинам типа Т для временного использования, поскольку все эти шины проходят испытания при одинаковом давлении накачки независимо от их конструкции.

4. В случае радиальных шин и шин, пригодных для использования в спущенном состоянии, изменение наружного диаметра шины, измеренное через шесть часов после испытания на устойчивость к нагрузке/скорости в соответствии с пунктом 2 приложения 7, намного ниже ±3,5% от наружного диаметра, измеренного до проведения испытания.

5. Ссылка на диагонально-опоясанные шины добавлена в порядке уточнения.

6. Эта поправка имеет целью исправить типографскую ошибку, допущенную вследствие неправильного форматирования знака «±».

7. Предлагается включить общее положение с целью устранить нестыковку между датой вступления в силу и датой уведомления Договаривающихся сторон о принятии данного дополнения. В настоящее время в течение этого периода официальное утверждение типа на основании нового дополнения предоставить невозможно, хотя оно является обязательным. Даже после уведомления о принятии данного дополнения органам по официальному утверждению типа и техническим службам может потребоваться дополнительное время для того, чтобы выполнить требования этого нового дополнения. Предлагаемые здесь положения будут распространяться и на этот период.

1. \* 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 Организации Объединенных Наций в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)