Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** **ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 26ης Ιουνίου 2001

σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον κανονισμό αριθ. 108 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη για την έγκριση της παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους

(2001/509/ΕΚ)

(ΕΕ L 183 της 6.7.2001, σ. 37)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Απόφαση του Συμβουλίου 2006/443/ΕΚ, της 13ης Μαρτίου 2006	L 181	1	4.7.2006

▼B

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Ιουνίου 2001

σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον κανονισμό αριθ. 108 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη για την έγκριση της παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους

(2001/509/ΕΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, ενόψει της προσχώρησης Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές «αναθεωρημένη συμφωνία του 1958» ([1]) και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 3 και το άρθρο 4 παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση,

την πρόταση της Επιτροπής ([2]),

τη σύμφωνη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ([3]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Οι ομοιόμορφες προδιαγραφές του κανονισμού αριθ. 108 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη για έγκριση της παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους αποσκοπούν στην κατάργηση των τεχνικών εμποδίων στην εμπορία μηχανοκίνητων οχημάτων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών όσον αφορά τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα και στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας.

(2) Ο κανονισμός αριθ. 108 κοινοποιήθηκε στα συμβαλλόμενα μέρη και άρχισε να ισχύει για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη που δεν γνωστοποίησαν τη διαφωνία τους μέχρι την ή τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον κανονισμό που είναι προσαρτημένος στην αναθεωρημένη συμφωνία του 1958.

(3) Προκειμένου να επιτραπεί στις επιχειρήσεις να λάβουν τα δέοντα μέτρα για την έγκαιρη συμμόρφωσή τους με τις διατάξεις του κανονισμού αριθ. 108 ώστε να μη διαταραχθεί η αγορά των αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων, ιδίως εξαιτίας διαφορετικών ημερομηνιών έναρξης ισχύος στα διάφορα κράτη μέλη, η ενιαία εφαρμογή στην Κοινότητα του κανονισμού αυτού θα ρυθμιστεί σε επόμενο στάδιο μέσω κοινοτικής οδηγίας. Ο κανονισμός αριθ. 108 δεν θα ενταχθεί, ωστόσο, στο σύστημα έγκρισης τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

([1]) ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78.
([2]) ΕΕ C 177 E της 22.6.2000, σ. 47.
([3]) Γνώμη που διατυπώθηκε στις 15 Μαΐου 2001 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

▼**M1**

Άρθρο μόνο

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προσχωρεί στον κανονισμό αριθ. 108 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την έγκριση της παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους.

Από τις 13 Σεπτεμβρίου 2006 αρχίζουν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του κανονισμού αριθ. 108, όπως περιγράφονται στο παράρτημα, ως υποχρεωτική προϋπόθεση για τη διάθεση στην κοινοτική αγορά αναγομωμένων ελαστικών που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

▼**M1**

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ αριθ. 108

ΕΝΙΑΊΕΣ ΔΙΑΤΆΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΗΝ ΈΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΉΣ ΑΝΑΓΟΜΩΜΈΝΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΏΝ ΕΠΙΣΩΤΡΩΝ ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΊΝΗΤΑ ΟΧΉΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΟΎΜΕΝΆ ΤΟΥΣ

(Ενοποιημένο κείμενο)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Σημάνσεις
4. Αίτηση έγκρισης
5. Έγκριση
6. Απαιτήσεις
7. Προδιαγραφές
8. Τροποποιήσεις της έγκρισης
9. Συμμόρφωση της παραγωγής
10. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
11. Οριστική παύση της παραγωγής
12. Ονόματα και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης, των εργαστηρίων δοκιμών και των διοικητικών αρχών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση, την επέκταση, την απόρριψη χορήγησης έγκρισης ή την οριστική παύση παραγωγής από επιχείρηση αναγόμωσης κατ' εφαρμογή του κανονισμού αριθ. 108

Παράρτημα 2 — Σχηματική διάταξη σήματος έγκρισης

Παράρτημα 3 — Σχηματική διάταξη σημάνσεων αναγομωμένων ελαστικών

Παράρτημα 4 — Πίνακας με τους δείκτες φορτίου και τις αντίστοιχες ικανότητες φόρτισης

Παράρτημα 5 — Χαρακτηριστικό μεγέθους ελαστικού και διαστάσεις

Παράρτημα 6 — Μέθοδος μέτρησης ελαστικών επισώτρων

Παράρτημα 7 — Μέθοδος δοκιμών ανθεκτικότητας φορτίου/ταχύτητας

Παράρτημα 8 — Επεξηγηματικό σχήμα

▼**M1**

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παραγωγή αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα ιδιωτικής χρήσης και τα ρυμουλκούμενά τους που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο. Ωστόσο δεν εφαρμόζεται στα:

1.1. αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα για οχήματα επαγγελματικής χρήσης και τα ρυμουλκούμενά τους·

1.2. αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα των οποίων η κατηγορία ταχύτητας είναι κατώτερη από 120 km/h ή ανώτερη από 300 km/h·

1.3. ελαστικά επίσωτρα για ποδήλατα και μοτοποδήλατα·

1.4. ελαστικά επίσωτρα που έχουν αρχικώς παραχθεί χωρίς σύμβολο ταχύτητας και δείκτη φορτίου·

1.5. ελαστικά επίσωτρα που έχουν αρχικώς παραχθεί χωρίς έγκριση τύπου και χωρίς σήμα «E»ή«e»·

1.6. ελαστικά επίσωτρα τα οποία έχουν προβλεφθεί για τον εξοπλισμό αυτοκινήτων που κατασκευάστηκαν πριν από το 1939·

1.7. ελαστικά επίσωτρα που έχουν σχεδιαστεί για αποκλειστική χρήση σε αγωνιστικά ή παντός εδάφους οχήματα και φέρουν την ανάλογη σήμανση·

1.8. ελαστικά επίσωτρα που έχουν σχεδιαστεί ως εφεδρικά προσωρινής χρήσης επίσωτρα τύπου «T».

2. ΟΡΙΣΜΟΙ — Βλέπε επίσης σχήμα στο παράρτημα 8.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

2.1. «Εύρος παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων»: το εύρος παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.4.

2.2. «Δομή» ελαστικού επισώτρου: τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σκελετού του επισώτρου. Ειδικότερα, διακρίνονται οι ακόλουθοι τύποι δομής:

2.2.1. «διαγώνια» ή «σταυρωτή (συμβατική)»: ελαστικά επίσωτρα των οποίων τα νήματα των λινών εκτείνονται από στεφάνη σε στεφάνη και είναι αλληλοδιαδόχως διατεταγμένα υπό γωνίες σημαντικά μικρότερες από 90° ως προς τη διάμεσο του πέλματος·

2.2.2. «σταυρωτή ή συμβατική με ζώνη (bias belted)»: ελαστικά επίσωτρα με λινά διαγώνιου (σταυρωτού) τύπου και σκελετό σταθεροποιούμενο με ζώνη, αποτελούμενη από δύο ή περισσότερες στρώσεις νημάτων από μη εκτατό υλικό οι οποίες είναι αλληλοδιαδόχως διατεταγμένες υπό γωνίες παρεμφερείς με εκείνες του σκελετού·

2.2.3. «ακτινωτή (radial)»: ελαστικά επίσωτρα των οποίων τα νήματα των λινών εκτείνονται από στεφάνη σε στεφάνη και είναι διατεταγμένα έτσι ώστε να σχηματίζουν ορθή γωνία με τη διάμεσο του πέλματος ενώ ο σκελετός σταθεροποιείται από ουσιαστικώς μη εκτατή ζώνη κατά μήκος της περιφέρειας·

2.3. «Κατηγορία χρήσης» ελαστικού (επισώτρου).

2.3.1. Σύνηθες: ελαστικό που προορίζεται μόνον για την κανονική οδική χρήση.

2.3.2. Χειμερινό: ελαστικό τού οποίου το σχέδιο του πέλματος, ή το σχέδιο του πέλματος και η δομή, έχουν σχεδιασθεί κυρίως για να εξασφαλίζουν, σε λάσπη και νωπό ή τηκόμενο χιόνι, αποτελεσματικότητα καλύτερη από το σύνηθες ελαστικό. Το σχέδιο(ανάγλυφο) του πέλματος χειμερινού ελαστικού επισώτρου συνίσταται κατά κανόνα από αυλακώσεις (νευρώσεις) και συμπαγή τμήματα διατεταγμένα σε μεγαλύτερες αποστάσεις από ό, τι στα συνήθη ελαστικά.

2.3.3. Εφεδρικό ελαστικό προσωρινής χρήσης: ελαστικό διαφορετικό από το προοριζόμενο να τοποθετηθεί σε οποιοδήποτε όχημα για τις κανονικές συνθήκες οδήγησης το οποίο προορίζεται μόνον για προσωρινή χρήση υπό περιορισμένες συνθήκες οδήγησης.

2.3.4. Εφεδρικό ελαστικό προσωρινής χρήσης τύπου «T»: τύπος εφεδρικού ελαστικού προσωρινής χρήσης το οποίο προορίζεται για χρήση σε πιέσεις πλήρωσης (φουσκώματος) του ελαστικού υψηλότερες από τις καθορισμένες για τυποποιημένα και ενισχυμένα ελαστικά επίσωτρα.

2.4. «Στεφάνη»: το μέρος του ελαστικού επισώτρου που είναι διαμορφωμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να προσαρμόζεται στο σώτρο (ζάντα) και να συγκρατεί το ελαστικό στη ζάντα.

▼**M1**

2.5. «Νήματα»: οι κλώνοι που σχηματίζουν τα πλέγματα λινών των ελαστικών επισώτρων.

2.6. «Λινά»: στρώση «γομωμένων» παράλληλων νημάτων.

2.7. «Ζώνη» των ακτινωτών (radial) ή συμβατικών με ζώνη (bias belted) ελαστικών: στρώση ή στρώσεις από ένα ή περισσότερα υλικά κάτω από το πέλμα, η (οι) οποία(-ες) ουσιαστικά είναι διατεταγμένη(-ες) κατά τη διεύθυνση της διαμέσου του πέλματος ώστε να περιβάλει(-ουν) περιμετρικώς τον σκελετό.

2.8. «Υπόστρωμα (breaker)» των ελαστικών διαγώνιας δομής: προστατευτικό ενδιάμεσο λινό μεταξύ του σκελετού και του πέλματος.

2.9. «Λωρίδα τακουνιού (chafer)»: υλικό στη στεφάνη ώστε να προστατεύεται ο σκελετός από γδάρσιμο ή τριβή με τη ζάντα.

2.10. «Σκελετός»: το δομικό στοιχείο του ελαστικού επισώτρου –εκτός του πέλματος και των εξωτερικών γομωμένων στρώσεων των παρειών– που φέρει το φορτίο όταν το ελαστικό επίσωτρο έχει πληρωθεί (φουσκωθεί) με αέρα.

2.11. «Πέλμα (επιφάνεια κύλισης)»: το μέρος του ελαστικού επισώτρου που έχει σχεδιαστεί για να έρχεται σε επαφή με το έδαφος, προστατεύει τον σκελετό από μηχανική ζημία και συμβάλει στην πρόσφυση με το έδαφος.

2.12. «Παρειά (πλευρά ή μάγουλο)»: το μέρος του ελαστικού επισώτρου μεταξύ του πέλματος και της επιφάνειας που έχει προβλεφθεί να καλύπτεται από τη στεφάνη της ζάντας.

2.13. «Κάτω πεδίο ελαστικού»: το πεδίο μεταξύ της γραμμής του μέγιστου πλάτους διατομής του ελαστικού και της επιφάνειας που έχει προβλεφθεί να καλύπτεται από το άκρο της ζάντας.

2.14. «Αυλάκωση πέλματος»: το διάστημα μεταξύ γειτονικών νευρώσεων ή συμπαγών τμημάτων του αναγλύφου του πέλματος.

2.15. «Κύριες αυλακώσεις»: πλατιές αυλακώσεις στην κεντρική περιοχή του πέλματος, οι οποίες καλύπτουν περίπου τα τρία τέταρτα του πλάτους του πέλματος.

2.16. «Πλάτος διατομής»: η ευθεία απόσταση μεταξύ του εξωτερικού των παρειών φουσκωμένου ελαστικού επισώτρου το οποίο έχει τοποθετηθεί σε προδιαγεγραμμένη ζάντα μέτρησης, εξαιρουμένων των εξογκωμάτων σήμανσης, διακόσμησης ή προστατευτικών λωρίδων ή νευρώσεων.

2.17. «Συνολικό πλάτος»: η ευθεία απόσταση μεταξύ του εξωτερικού των παρειών φουσκωμένου ελαστικού επισώτρου το οποίο έχει τοποθετηθεί σε προδιαγεγραμμένη ζάντα μέτρησης, συμπεριλαμβανομένων των εξογκωμάτων σήμανσης, διακόσμησης ή προστατευτικών λωρίδων ή νευρώσεων.

2.18. «Ύψος διατομής»: απόσταση ίση προς το ήμισυ της διαφοράς μεταξύ της εξωτερικής διαμέτρου του ελαστικού και της ονομαστικής διαμέτρου της ζάντας.

2.19. «Ονομαστικός λόγος διατομής»: το εκατονταπλάσιο του αριθμού που προκύπτει από τη διαίρεση του αριθμού που εκφράζει το ονομαστικό ύψος διατομής με τον αριθμό που εκφράζει το ονομαστικό πλάτος διατομής, όταν αμφότερα τα μεγέθη εκφράζονται στις ίδιες μονάδες.

2.20. «Εξωτερική διάμετρος»: συνολική διάμετρος του φουσκωμένου ελαστικού αμέσως μετά την αναγόμωσή του.

2.21. «Χαρακτηριστικό μεγέθους ελαστικού»: χαρακτηριστικό όπου εμφαίνονται:

2.21.1. το ονομαστικό πλάτος διατομής, που πρέπει να εκφράζεται σε χιλιοστά του μέτρου, εκτός των περιπτώσεων ελαστικών επισώτρων των οποίων το χαρακτηριστικό μεγέθους αναφέρεται στην πρώτη στήλη των πινάκων του παραρτήματος 5 του παρόντος κανονισμού·

2.21.2. ο ονομαστικός λόγος διατομής, εκτός των περιπτώσεων ελαστικών επισώτρων των οποίων το χαρακτηριστικό μεγέθους αναφέρεται στην πρώτη στήλη των πινάκων του παραρτήματος 5 του παρόντος κανονισμού·

2.21.3. συμβατικός αριθμός «d» (το σύμβολο «d») που υποδηλώνει την ονομαστική διάμετρο της ζάντας και αντιστοιχεί στη διάμετρο εκφραζόμενη είτε με κωδικούς (αριθμοί κατώτεροι από 100) είτε σε χιλιοστά του μέτρου (αριθμοί μεγαλύτεροι από 100). Για τον χαρακτηριστικό επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται αριθμοί που αντιστοιχούν σε αμφότερα τα είδη μετρήσεων.

2.21.3.1. Οι τιμές των συμβόλων «d»εκφραζόμενες σε χιλιοστά του μέτρου εμφαίνονται στον κατωτέρω πίνακα:

▼**M1**

Κωδικός «d» ονομαστικής διαμέτρου ζάντας	Τιμή του συμβόλου «d» σε mm
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

2.22. «Ονομαστική διάμετρος ζάντας (d)»: διάμετρος της ζάντας στην οποία προορίζεται να εφαρμοστεί το ελαστικό.

2.23. «Ζάντα (σώτρο)»: νοείται το τμήμα του τροχού όπου εδράζεται η στεφάνη ελαστικού με ή χωρίς αεροθάλαμο.

2.24. «Ζάντα μέτρησης»: ζάντα της οποίας το «πλάτος μέτρησης» ή το «πλάτος σχεδιασμού» για συγκεκριμένου χαρακτηριστικού μεγέθους ελαστικά καθορίζεται σε οποιαδήποτε έκδοση ενός ή περισσοτέρων διεθνών προτύπων για ελαστικά επίσωτρα.

2.25. «Ζάντα δοκιμής»: οποιαδήποτε ζάντα που σε ένα από τα διεθνή πρότυπα για ελαστικά επίσωτρα καθορίζεται ως εγκεκριμένη ή συνιστώμενη ή επιτρεπόμενη για ελαστικά με συγκεκριμένο χαρακτηριστικό μεγέθους και τύπου.

2.26. «Διεθνές πρότυπο για ελαστικά επίσωτρα»: οποιοδήποτε από τα ακόλουθα έγγραφα προτύπων:

α) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ([1])/ : «Standards Manual»

β) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ([1])/ : «Engineering Design Information — obsolete data»

γ) The Tyre and Rim Association Inc. (TRA) ([2])/: «Year Book»

δ) The Japan Automobile Tyre Manufacturers Association (JATMA) ([3])/:«Year Book»

ε) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ([4])/: «Standards Manual»

στ) Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) ([5])/: «Manual de Normas Technicas»

ζ) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) ([6])/: «Data Book»

2.27. «Αποτμήσεις από το πέλμα (τσιμπήματα, chunking)»: αποτμήσεις τεμαχίων καουτσούκ από το πέλμα.

2.28. «Αποκόλληση νημάτων»: αποκόλληση νημάτων από το περιβάλλον καουτσούκ.

2.29. «Διαχωρισμός λινών»: διαχωρισμός γειτονικών στρώσεων λινών.

2.30. «Διαχωρισμός πέλματος»: η απόσπαση του πέλματος από το σκελετό.

Τα πρότυπα σχετικά με τα ελαστικά διατίθενται στις ακόλουθες διευθύνσεις:
([1]) ETRTO, 32 Av. Brugmann - Bte 2, B-1060 Brussels, Belgium
([2]) TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 USA
([3]) JATMA, 9th Floor, Toranomon Building No. 1-12, 1-Chome Toranomon Minato-ku, Tokyo 105, Japan
([4]) TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australia
([5]) ALAPA, Avenida Paulista 2444-12º Andar, conj. 124, 01310 Sao Paulo, SP Brazil
([6]) STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Sweden

▼**M1**

2.31. «Δείκτες φθοράς πέλματος»: οι προεξοχές εντός των αυλακώσεων του πέλματος που έχουν προβλεφθεί ως οπτικοί δείκτες του βαθμού φθοράς του πέλματος.

2.32. «Χαρακτηριστικό χρήσης»: συνδυασμός του δείκτη φορτίου και του συμβόλου ταχύτητας του ελαστικού.

2.33. «Δείκτης φορτίου»: κωδικός από ψηφία που δηλώνει το μέγιστο φορτίο που δύναται να φέρει το ελαστικό επίσωτρο.

Ο πίνακας με τους δείκτες φορτίου και τα αντίστοιχα φορτία παρατίθεται στο παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού.

2.34. Ως «σύμβολο ταχύτητας» νοείται:

2.34.1. ένα αλφαβητικό σύμβολο που δηλώνει την ταχύτητα υπό την οποία το ελαστικό επίσωτρο δύναται να φέρει το φορτίο που αντιστοιχεί στον δείκτη φορτίου·

2.34.2. τα σύμβολα ταχύτητας και οι αντίστοιχες ταχύτητες εμφαίνονται στον κατωτέρω πίνακα:

Σύμβολο ταχύτητας	Αντίστοιχη ταχύτητα (km/h)
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270
Y	300

2.35. «Μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο»: η μέγιστη μάζα την οποία επιτρέπεται να φέρει το ελαστικό.

2.35.1. Για ταχύτητες όχι ανώτερες από 210 km/h, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την τιμή που αντιστοιχεί στον δείκτη φορτίου του ελαστικού.

2.35.2. Για ταχύτητες μεγαλύτερες από 210 km/h αλλά κατώτερες από 300 km/h, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το ποσοστό της τιμής που συνδέεται με το δείκτη φορτίου του ελαστικού που δίνεται με τον κατωτέρω πίνακα με αναφορά στην κατηγορία ταχύτητας του οχήματος στο οποίο προορίζεται να τοποθετηθεί το ελαστικό:

Σύμβολοταχύτητας ελαστικού	Μέγιστη ταχύτητα — km/h	Μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο - %
V	210	100,0
	215	98,5
	220	97,0
	225	95,5
	230	94,0
	235	92,5
	240	91,0
W	240	100
	250	95
	260	90
	270	85

▼**M1**

Σύμβολοταχύτητας ελαστικού	Μέγιστη ταχύτητα — km/h	Μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο - %
Y	270	100
	280	95
	290	90
	300	85

Για ενδιάμεσες μέγιστες ταχύτητες επιτρέπεται γραμμική παρεμβολή του μέγιστου επιτρεπόμενου φορτίου.

2.36. «Μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών»: βιομηχανική μονάδα ή ομάδα διαφορετικών βιομηχανικών μονάδων όπου ολοκληρώνεται η αναγόμωση ελαστικών επισώτρων.

2.37. «Αναγόμωση»: ο γενικός όρος για την ανακαίνιση χρησιμοποιημένου ελαστικού επισώτρου με την αντικατάσταση του φθαρμένου πέλματος με νέο υλικό. Ενδέχεται επίσης να περιλαμβάνει την ανανέωση της εξωτερικής επιφάνειας των παρειών. Καλύπτει τις ακόλουθες μεθόδους βιομηχανικών διεργασιών:

2.37.1. «αναγόμωση πέλματος (top-capping)»: αντικατάσταση του πέλματος·

2.37.2. «θερμή αναγόμωση από ώμο σε ώμο (re-capping)»: αντικατάσταση του πέλματος με νέο υλικό που καλύπτει εν μέρει τις παρειές·

2.37.3. «θερμή αναγόμωση από στεφάνη σε στεφάνη (bead to bead)»: αντικατάσταση του πέλματος και ανακαίνιση της παρειάς περιλαμβανομένου όλου ή μέρους του κάτω πεδίου του ελαστικού.

2.38. «Περίβλημα προς αναγόμωση (casing)»: φθαρμένο ελαστικό που αποτελείται από τον σκελετό και το απομένον υλικό πέλματος και παρειάς.

2.39. «Τράχυνση (ξύσιμο, buffing)»: η διεργασία αφαίρεσης παλαιού υλικού από το περίβλημα προς αναγόμωση ως προετοιμασία της επιφάνειας για να δεχθεί το νέο υλικό.

2.40. «Επιδιόρθωση»: η αποκατάσταση που εκτελείται σε περίβλημα προς αναγόμωση που έχει βλάβες εντός αναγνωρισμένων ορίων.

2.41. «Υλικό πέλματος»: υλικό σε κατάσταση κατάλληλη για αντικατάσταση φθαρμένου πέλματος. Ενδέχεται να έχει διάφορες μορφές, όπως για παράδειγμα:

2.41.1. «άψητο πέλμα διαμορφωμένο για ψυχρή αναγόμωση (camel-back)»: έτοιμες κομμένες λωρίδες υλικού προϊόντος διέλασης προς διαμόρφωση του απαιτούμενου αναγλύφου της διατομής, οι οποίες προσαρμόζονται εν ψυχρώ στο προπαρασκευασμένο περίβλημα προς αναγόμωση. Το νέο υλικό πρέπει να βουλκανισθεί·

2.41.2. «λωρίδα περιέλιξης (strip-wound)»: λωρίδα υλικού για το πέλμα που είναι προϊόν απευθείας διέλασης και περιελίσσεται στο προπαρασκευασμένο περίβλημα προς αναγόμωση για να σχηματισθεί το απαιτούμενο περίγραμμα της διατομής. Το νέο υλικό πρέπει να βουλκανισθεί·

2.41.3. «απευθείας διέλαση»: το υλικό πέλματος εγχύεται απευθείας στο προετοιμασμένο περίβλημα προς αναγόμωση για να διαμορφωθεί το απαιτούμενο ανάγλυφο της διατομής. Το νέο υλικό πρέπει να βουλκανισθεί·

2.41.4. «προψημένο πέλμα»: προδιαμορφωμένο και βουλκανισμένο πέλμα που εφαρμόζεται απευθείας στο προπαρασκευασμένο περίβλημα προς αναγόμωση. Το νέο υλικό πρέπει να συγκολληθεί στο περίβλημα προς αναγόμωση.

2.42. «Επίστρωμα παρειάς»: υλικό που χρησιμοποιείται για την επικάλυψη των παρειών του περιβλήματος προς αναγόμωση ώστε να καταστεί δυνατή η διαμόρφωση των απαιτούμενων σημάνσεων.

2.43. «Ενδιάμεση συνδετική στρώση (cushion)»: υλικό που χρησιμοποιείται ως συνδετική στρώση μεταξύ του νέου πέλματος και του περιβλήματος προς αναγόμωση και για την επιδιόρθωση μικροφθορών.

2.44. «Συγκολλητική ουσία»: συγκολλητικό διάλυμα για τη συγκράτηση των νέων υλικών πριν από τον βουλκανισμό.

2.45. «Βουλκανισμός»: όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει την τροποποίηση των φυσικών ιδιοτήτων του νέου υλικού και κατά κανόνα οφείλεται στη θέρμανση και άσκηση πίεσης για καθορισμένο χρόνο υπό ελεγχόμενες συνθήκες.

▼**M1**

2.46. «Ακτινική φθορά»: η αυξομείωση της ακτίνας του ελαστικού επισώτρου στην επιφάνεια της εξωτερικής περιφέρειας του πέλματος.

2.47. «Έλλειψη ζυγοστάθμισης»: η μέτρηση της αυξομείωσης της κατανομής της μάζας περί τον κεντρικό άξονα του ελαστικού. Είναι δυνατόν να μετρηθεί ως «στατική» ή «δυναμική» έλλειψη ζυγοστάθμισης.

3. ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

3.1. Παράδειγμα της διευθέτησης σημάνσεων αναγομωμένων ελαστικών δίδεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.

3.2. Τα αναγομωμένα ελαστικά πρέπει να φέρουν σε αμφότερες τις παρειές όταν πρόκειται για συμμετρικά ελαστικά και σε τουλάχιστον μία εξωτερική παρειά όταν πρόκειται για ασύμμετρα ελαστικά:

3.2.1. την εμπορική ονομασία ή το εμπορικό σήμα·

3.2.2. το χαρακτηριστικό μεγέθους του ελαστικού, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.21·

3.2.3. την ένδειξη της δομής ως εξής:

3.2.3.1. σε ελαστικά διαγώνιας (σταυρωτής) δομής: καμία ένδειξη ή το γράμμα «D» προτάσσεται της σήμανσης της διαμέτρου της ζάντας·

3.2.3.2. σε ακτινωτά ελαστικά (radial): το γράμμα «R» που προτάσσεται της σήμανσης της διαμέτρου της ζάντας και εναλλακτικώς η λέξη «RADIAL»·

3.2.3.3. σε συμβατικά ελαστικά με ζώνη (bias belted): το γράμμα «B» που προτάσσεται της σήμανσης της διαμέτρου ζάντας και επιπλέον οι λέξεις «BIAS-BELTED»·

3.2.4. το χαρακτηριστικό χρήσης που αποτελείται από:

3.2.4.1. ένδειξη της ονομαστικής ικανότητας φόρτισης του ελαστικού υπό τη μορφή του δείκτη φορτίου που προδιαγράφεται στην παράγραφο 2.33·

3.2.4.2. ένδειξη της ονομαστικής κατηγορίας ταχύτητας του ελαστικού υπό τη μορφή του συμβόλου που προδιαγράφεται στην παράγραφο 2.34·

3.2.5. τη λέξη «TUBELESS» εάν το ελαστικό έχει προβλεφθεί να χρησιμοποιείται χωρίς αεροθάλαμο·

3.2.6. την ένδειξη M+S ή MS ή M.S. ή M & S όταν πρόκειται για χειμερινό ελαστικό·

3.2.7. την ημερομηνία αναγόμωσης ως εξής:

3.2.7.1. μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999·είτε όπως προδιαγράφεται στην παράγραφο 3.2.7.2., είτε υπό μορφή συστοιχίας τριών ψηφίων, εκ των οποίων τα δύο πρώτα δηλώνουν τον αριθμό της εβδομάδας και το τρίτο το έτος της δεκαετίας παραγωγής. Ο κωδικός ημερομηνίας επιτρέπεται να καλύπτει την περίοδο παραγωγής από την εβδομάδα που δηλώνεται με τον αριθμό της εβδομάδας μέχρι και τρεις εβδομάδες αργότερα. Για παράδειγμα, η σήμανση «253» αντιστοιχεί σε ελαστικό που αναγομώθηκε την εβδομάδα αριθ. 25, 26, 27 ή 28 του έτους 1993.

Ο κωδικός της ημερομηνίας επιτρέπεται να αναγράφεται σε μια μόνο παρειά του ελαστικού·

3.2.7.2. από την 1η Ιανουαρίου 2000· υπό μορφή συστοιχίας τεσσάρων ψηφίων, εκ των οποίων τα δύο πρώτα δηλώνουν τον αριθμό της εβδομάδας και το δύο τελευταία το έτος της δεκαετίας αναγόμωσης. Ο κωδικός ημερομηνίας επιτρέπεται να καλύπτει την περίοδο παραγωγής από την εβδομάδα που δηλώνεται με τον αριθμό της εβδομάδας μέχρι και τρεις εβδομάδες αργότερα. Για παράδειγμα, η σήμανση «2503» αντιστοιχεί σε ελαστικό που αναγομώθηκε την εβδομάδα αριθ. 25, 26, 27 ή 28 του έτους 2003.

Ο κωδικός της ημερομηνίας επιτρέπεται να αναγράφεται σε μια μόνο παρειά του ελαστικού·

3.2.8. τον όρο «RETREAD» ή «REMOULD» (μετά την 1η Ιανουαρίου 1999 επιτρέπεται η χρήση μόνον της λέξης «RETREAD»). Κατόπιν αιτήματος του αναγομωτή επιτρέπεται επίσης να προστίθεται ο ίδιος όρος σε άλλες γλώσσες.

3.3. Πριν από την έγκριση, πρέπει να υπάρχει στα ελαστικά ελεύθερος χώρος επαρκής για να χωρέσει το σήμα έγκρισης που αναφέρεται στην παράγραφο 5.8 και παρουσιάζεται στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.

▼**M1**

3.4. Μετά την έγκριση οι σημάνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5.8 και παρουσιάζονται στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού πρέπει να τοποθετούνται στον ελεύθερο χώρο που αναφέρεται στην παράγραφο 3.3. Η σήμανση αυτή επιτρέπεται να τοποθετείται σε μια μόνο παρειά του ελαστικού.

3.5. Οι σημάνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.2 και το σήμα έγκρισης που αναγράφεται στις παραγράφους 3.4 και 5.8 πρέπει να είναι ευανάγνωστες και να είναι έκτυπες ή εγχάρακτες στο ελαστικό ή να αποτελούν μόνιμη σήμανση του ελαστικού.

3.6. Οποιαδήποτε χαρακτηριστικά από τον αρχικό κατασκευαστή εξακολουθούν να είναι αναγνώσιμα μετά την αναγόμωση των ελαστικών θεωρούνται ως χαρακτηριστικά του αναγομωμένου ελαστικού που δίδονται από τον αναγομωτή. Εάν αυτά τα αρχικά χαρακτηριστικά δεν ισχύουν μετά την αναγόμωση πρέπει να αφαιρούνται πλήρως.

3.7. Πρέπει να αφαιρείται το αρχικό σήμα και αριθμός έγκρισης με το χαρακτηριστικό «E» ή «e».

4. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Οι ακόλουθες διαδικασίες εφαρμόζονται για την έγκριση μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών:

4.1. Η αίτηση για έγκριση μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών πρέπει να υποβάλλεται από τον κάτοχο της εμπορικής ονομασίας ή του εμπορικού σήματος που πρόκειται να χρησιμοποιείται για τα ελαστικά ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του. Στην αίτηση πρέπει να περιλαμβάνονται τα ακόλουθα στοιχεία:

4.1.1. συνοπτική παρουσίαση της διάρθρωσης της εταιρείας που παράγει τα αναγομωμένα ελαστικά·

4.1.2. σύντομη περιγραφή του συστήματος διαχείρισης ποιότητας με το οποίο εξασφαλίζεται ο αποτελεσματικός έλεγχος των διεργασιών αναγόμωσης των ελαστικών ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·

4.1.3. τις εμπορικές ονομασίες ή σήματα που θα φέρουν τα παραγόμενα αναγομωμένα ελαστικά·

4.1.4. τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά το εύρος παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών:

4.1.4.1. κλίμακα μεγεθών των ελαστικών·

4.1.4.2. δομή των ελαστικών (διαγώνια, συμβατικά με ζώνη ή ακτινωτά)·

4.1.4.3. κατηγορία χρήσης των ελαστικών (συνήθη ή χειμερινά ελαστικά κ.λπ.)·

4.1.4.4. σύστημα αναγόμωσης και μέθοδος συναρμογής των νέων υλικών που θα χρησιμοποιηθούν, όπως ορίζονται στις παραγράφους 2.37 και 2.41·

4.1.4.5. σύμβολο μέγιστης ταχύτητας των ελαστικών που θα αναγομώνονται·

4.1.4.6. δείκτης μέγιστου φορτίου των ελαστικών που θα αναγομώνονται·

4.1.4.7. επιλεχθέν διεθνές πρότυπο για τα ελαστικά προς το οποίο συμμορφώνεται το εύρος παραγωγής των αναγομωμένων ελαστικών.

5. ΕΓΚΡΙΣΗ

5.1. Για την αναγόμωση ελαστικών απαιτείται η έγκριση της μονάδας αναγόμωσης από τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Η αρμόδια αρχή λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα που περιγράφονται στον παρόντα κανονισμό προκειμένου να εξασφαλίσει ότι τα ελαστικά που αναγομώνονται σε κάθε μονάδα παραγωγής πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Η μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών είναι πλήρως υπεύθυνη να εξασφαλίζει ότι τα αναγομωμένα ελαστικά πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και ότι παρέχουν επαρκείς επιδόσεις υπό κανονικές συνθήκες χρήσης.

5.2. Πέραν από τις κανονικές απαιτήσεις, κατά την αρχική αξιολόγηση της μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών, η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή πρέπει να βεβαιωθεί ότι τα έγγραφα σχετικά με τις μεθόδους, την παραγωγική διαδικασία, οι οδηγίες και οι προδιαγραφές που παρέχονται από τους προμηθευτές υλικού έχουν διατυπωθεί σε γλώσσα εύκολα κατανοητή από το προσωπικό της μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών.

5.3. Η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα έγγραφα σχετικά με τις μεθόδους και την παραγωγική διαδικασία για κάθε μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών περιέχουν προδια-

▼**M1**

γραφές, ανάλογες με τα υλικά επιδιόρθωσης και τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους, σχετικά με τα όρια των επιδιορθώσιμων βλαβών ή διατρήσεων του σκελετού του ελαστικού, ανεξάρτητα εάν η βλάβη προϋπάρχει ή προκαλείται κατά τις προπαρασκευαστικές διεργασίες αναγόμωσης.

5.4. Πριν από τη χορήγηση έγκρισης η αρχή πρέπει να βεβαιώνεται ότι τα αναγομωμένα ελαστικά πληρούν τον παρόντα κανονισμό και ότι ήταν θετικό το αποτέλεσμα των προδιαγραφόμενων στις παραγράφους 6.7 και 6.8 δοκιμών που διενεργήθηκαν σε τουλάχιστον 5 και όχι κατ' ανάγκην σε περισσότερα των 20 δείγματα αναγομωμένων ελαστικών, αντιπροσωπευτικών του εύρους παραγωγής της μονάδας αναγόμωσης.

5.5. Για κάθε βλάβη που διαπιστώνεται κατά τη διάρκεια των δοκιμών υποβάλλονται σε δοκιμή δύο επιπλέον δείγματα ελαστικών με τα ίδια χαρακτηριστικά.

Εάν είναι αρνητικό το αποτέλεσμα της δοκιμής σε ένα ή αμφότερα τα δείγματα, διενεργείται τελική δοκιμή σε δύο επιπλέον δείγματα.

Εάν είναι αρνητικό το αποτέλεσμα σε ένα ή αμφότερα αυτά τα δείγματα, απορρίπτεται η αίτηση έγκρισης της μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών.

5.6. Εάν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού χορηγείται έγκριση και εκχωρείται αριθμός έγκρισης για κάθε εγκρινόμενη μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που επιφέρουν τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις στον κανονισμό την χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Του αριθμού έγκρισης προτάσσεται η ένδειξη «108R» που σημαίνει ότι η έγκριση αφορά ελαστικό αναγομωμένο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παρόντος κανονισμού. Αρμόδια για εγκρίσεις αρχή δεν επιτρέπεται να εκχωρεί τον ίδιο αριθμό σε διαφορετικές μονάδες παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

5.7. Η χορήγηση ή η επέκταση, απόρριψη ή ανάκληση έγκρισης ή η οριστική παύση παραγωγής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούνται στα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη χρήση εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

5.8. Κάθε αναγομωμένο ελαστικό που πληροί τον παρόντα κανονισμό πρέπει να φέρει στο χώρο που προβλέπεται στην παράγραφο 3.3 και εκτός των σημάνσεων που προδιαγράφονται στην παράγραφο 3.2, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο:

5.8.1. από κύκλο στο εσωτερικό του οποίου ευρίσκεται το γράμμα «E» ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ([1])· και

5.8.2. τον αριθμό έγκρισης που περιγράφεται στην παράγραφο 5.6.

5.9. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού δίδεται παράδειγμα της σχηματικής διάταξης σήματος έγκρισης.

6. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

6.1. Ελαστικά δεν γίνονται αποδεκτά για αναγόμωση εάν δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου και δεν φέρουν το σήμα «E» ή «e». Η απαίτηση αυτή είναι υποχρεωτική το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2000.

([1]) 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Γιουγκοσλαβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (άνευ αντιστοιχίας), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για τη Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (άνευ αντιστοιχίας), 31 για τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, 32-36 (άνευ αντιστοιχίας), 37 για την Τουρκία, 38-39 (άνευ αντιστοιχίας), 40 για τη Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (άνευ αντιστοιχίας), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (για εγκρίσεις που χορηγήθηκαν από τα κράτη μέλη τα οποία χρησιμοποιούν τα δικά τους σήματα ΕΟΚ) και 43 για την Ιαπωνία. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με την χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης μηχανοκίνητων οχημάτων, των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών που ενδέχεται να τοποθετηθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε μηχανοκίνητα οχήματα, καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων αυτών, και οι αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

▼**M1**

6.1.1. Ελαστικά υψηλής ταχύτητας που φέρουν μόνο την εγγραφή «ZR» εντός του χαρακτηρισμού του μεγέθους ελαστικού και δεν φέρουν περιγραφή υπηρεσίας δεν αναγομώνονται.

6.2. Ελαστικά τα οποία έχουν προηγουμένως αναγομωθεί δεν γίνονται αποδεκτά για περαιτέρω αναγόμωση.

6.3. Η ηλικία των προς αναγόμωση σκελετών ελαστικών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα επτά έτη όπως προκύπτει από τα ψηφία που δηλώνουν το έτος κατασκευής του αρχικού ελαστικού. π.χ. ελαστικό που έχει επισημανθεί με κωδικό ημερομηνίας «253» επιτρέπεται να γίνει αποδεκτό για αναγόμωση μέχρι το τέλος του έτους 2000.

6.4. Προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται πριν από την αναγόμωση:

6.4.1. Τα ελαστικά πρέπει να είναι καθαρά και ξηρά πριν από την επιθεώρηση.

6.4.2. Πριν από την τράχυνση κάθε ελαστικό πρέπει να εξετάζεται εξονυχιστικά εσωτερικώς και εξωτερικώς για να διαπιστωθεί ότι είναι κατάλληλο για αναγόμωση.

6.4.3. Δεν αναγομώνονται τα ελαστικά που έχουν υποστεί ορατή βλάβη ως αποτέλεσμα υπερφόρτισης ή πίεσης πλήρωσης κατώτερης της κανονικής.

6.4.4. Δεν γίνονται αποδεκτά για αναγόμωση ελαστικά που παρουσιάζουν οποιαδήποτε από τις κατωτέρω βλάβες:

6.4.4.1. α) επεκτεταμένες ρωγμές που επεκτείνονται σε όλο το σκελετό·

β) διάτρηση έως τον σκελετό ή βλάβη του περιβλήματος προς αναγόμωση όταν πρόκειται για ελαστικά με σύμβολο ταχύτητας άνω της κατηγορίας «H», εκτός εάν το περίβλημα πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ελαστικό κατώτερης κατηγορίας ταχύτητας·

γ) προγενέστερες επιδιορθώσεις βλαβών που υπερβαίνουν προκαθορισμένα όρια βλάβης– βλέπε παράγραφο 5.3·

δ) ρήξη του σκελετού·

ε) σοβαρή προσβολή από έλαια ή χημικές ουσίες·

στ) πολυάριθμες πολύ κοντινές μεταξύ τους βλάβες·

ζ) στεφάνη με βλάβες ή κομμένη·

η) μη επιδιορθώσιμη φθορά ή βλάβη της εσωτερικής επένδυσης·

θ) βλάβη της στεφάνης εξαιρουμένων ελάσσονος σημασίας βλαβών μόνον του καουτσούκ·

ι) γυμνά νήματα λινών λόγω φθοράς του πέλματος ή γδαρσιμάτων στις παρειές·

ια) μη επιδιορθώσιμη απότμηση υλικού του πέλματος ή των παρειών από τον σκελετό·

ιβ) δομική βλάβη στην περιοχή των παρειών.

6.4.5. Δεν είναι αποδεκτοί για αναγόμωση σκελετοί ακτινωτών ελαστικών με απότμηση της ζώνης, εκτός εάν πρόκειται για ελαφρά χαλάρωση των άκρων της ζώνης.

6.5. Προετοιμασία:

6.5.1. Μετά από την τράχυνση και πριν από την εφαρμογή του νέου υλικού, κάθε ελαστικό πρέπει να επανεξετάζεται εξονυχιστικά, τουλάχιστον εξωτερικά, για να εξασφαλιστεί ότι εξακολουθεί να είναι κατάλληλο για αναγόμωση.

6.5.2. Όλη η επιφάνεια επί της οποίας πρόκειται να εφαρμοστεί το νέο υλικό πρέπει να προετοιμάζεται χωρίς υπερθέρμανση. Στην επιφάνεια που έχει τραχυνθεί δεν πρέπει να παρουσιάζονται βαθιά σχισίματα τράχυνσης ή χαλαρωμένο υλικό.

6.5.3. Όταν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί προψημένο υλικό, το περίγραμμα της προπαρασκευασμένης επιφάνειας πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παραγωγού του υλικού.

6.5.4. Δεν επιτρέπονται χαλαρά άκρα νημάτων.

6.5.5. Στα νήματα του περιβλήματος προς αναγόμωση δεν επιτρέπεται να σημειώνονται βλάβες κατά τη διεργασία προετοιμασίας.

6.5.6. Βλάβες λόγω τράχυνσης της ζώνης των ακτινωτών ελαστικών πρέπει να περιορίζονται τοπικώς μόνον στην εξώτερη στρώση.

6.5.7. Τα όρια βλάβης λόγω τράχυνσης σε ελαστικά με διαγώνια λινά (συμβατικά) είναι τα ακόλουθα:

▼**M1**

6.5.7.1. σε ελαστικά με δύο στρώσεις λινών δεν επιτρέπεται καμία βλάβη του σκελετού, εκτός από ελαφρά τοπική βλάβη λόγω τράχυνσης στην ένωση του περιβλήματος προς αναγόμωση·

6.5.7.2. σε ελαστικά άνευ αεροθαλάμου με δύο στρώσεις λινών συν υπόστρωμα (breaker) δεν επιτρέπεται καμία βλάβη στο σκελετό ή το υπόστρωμα·

6.5.7.3. σε ελαστικά με αεροθάλαμο με δύο στρώσεις λινών συν υπόστρωμα (breaker) επιτρέπεται τοπική βλάβη του υποστρώματος·

6.5.7.4. σε ελαστικά άνευ αεροθαλάμου με τέσσερις ή περισσότερες στρώσεις λινών δεν επιτρέπεται καμία βλάβη στο σκελετό ή το υπόστρωμα (breaker)·

6.5.7.5. σε ελαστικά με αεροθάλαμο με τέσσερις ή περισσότερες στρώσεις λινών η βλάβη πρέπει να περιορίζεται στην εξώτερη στρώση λινών κοντά στην κορυφή.

6.5.8. Γυμνά χαλύβδινα μέρη πρέπει να υπόκεινται σε επεξεργασία όσο το δυνατόν συντομότερα με το κατάλληλο υλικό όπως καθορίζει ο κατασκευαστής αυτού του κατάλληλου υλικού.

6.6. Αναγόμωση:

6.6.1. Ο αναγομωτής πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο παραγωγός ή ο προμηθευτής των υλικών επιδιόρθωσης, περιλαμβανομένων εμβαλωμάτων, είναι υπεύθυνος για τα ακόλουθα:

α) εφόσον ζητηθεί από τον αναγομωτή, να καθορίζει μέθοδο(-ους) εφαρμογής και αποθήκευσης των υλικών στην γλώσσα της χώρας όπου προορίζονται να χρησιμοποιηθούν τα υλικά·

β) εφόσον ζητηθεί από τον αναγομωτή, να καθορίζει τα όρια βλάβης εντός των οποίων προβλέπεται να χρησιμοποιούνται τα υλικά στη γλώσσα της χώρας όπου προορίζονται να χρησιμοποιούνται·

γ) να εξασφαλίζει ότι ενισχυμένα εμβαλώματα ελαστικών, εφόσον εφαρμόζονται ορθώς κατά τις επιδιορθώσεις σκελετών, είναι κατάλληλα για την εκπλήρωση του σκοπού·

δ) να εξασφαλίζει ότι τα εμβαλώματα έχουν την ικανότητα να ανθίστανται στο διπλάσιο της μέγιστης πίεσης πλήρωσης ελαστικών που ορίζει ο κατασκευαστής των ελαστικών·

ε) να εξασφαλίζει την καταλληλότητα άλλων υλικών επιδιόρθωσης για την προβλεπόμενη χρήση.

6.6.2. Ο αναγομωτής είναι υπεύθυνος για την ορθή εφαρμογή του υλικού επιδιόρθωσης και για να εξασφαλίζει ότι η επιδιόρθωση είναι απηλλαγμένη οποιωνδήποτε ελαττωμάτων που ενδέχεται να επηρεάσουν την ικανοποιητική διάρκεια ζωής του ελαστικού.

6.6.3. Ο αναγομωτής πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο παραγωγός ή ο προμηθευτής υλικών που χρησιμοποιούνται για τα πέλματα ή τις παρειές παρέχει τις προδιαγραφές που αφορούν τις συνθήκες αποθήκευσης και χρήσης του υλικού για να εξασφαλίζονται οι ιδιότητές του. Εφόσον ζητηθεί από τον αναγομωτή, οι πληροφορίες αυτές διατυπώνονται στην γλώσσα της χώρας όπου προορίζονται να χρησιμοποιηθούν τα υλικά αυτά.

6.6.4. Ο αναγομωτής πρέπει να εξασφαλίζει ότι η σύνθεση του υλικού ή/και μείγματος επιδιόρθωσης αναφέρεται σε πιστοποιητικό του παραγωγού ή του προμηθευτή. Το μείγμα υλικών πρέπει να ενδείκνυται για τη χρήση που προορίζεται το ελαστικό.

6.6.5. Το επεξεργασμένο ελαστικό πρέπει να βουλκανίζεται όσο το δυνατόν συντομότερα μετά την ολοκλήρωση όλων των επιδιορθώσεων και των εργασιών ενίσχυσης, το αργότερο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραγωγού των υλικών.

6.6.6. Το ελαστικό πρέπει να βουλκανίζεται για όσο διάστημα και υπό τη θερμοκρασία και πίεση που είναι κατάλληλη και προδιαγράφεται για τα χρησιμοποιούμενα υλικά και εξοπλισμό κατεργασίας.

6.6.7. Οι μήτρες (καλούπια) πρέπει να έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις ανάλογα με το πάχος του καινούργιου υλικού και το μέγεθος του περιβλήματος προς αναγόμωση μετά από την τράχυνση. Ο βουλκανισμός ακτινωτών ελαστικών που τοποθετούνται σε μήτρα επιτρέπεται να επιτελείται μόνον ακτινωτά ή σε ακτινωτά διαχωριζόμενες μήτρες.

6.6.8. Το πάχος του αρχικού υλικού μετά την τράχυνση και το μέσο πάχος οποιουδήποτε νέου υλικού κάτω από το ανάγλυφο του πέλματος μετά την αναγόμωση πρέπει να πληροί τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 6.6.8.1 και 6.6.8.2. Το πάχος του υλικού σε οποιοδήποτε σημείο σε όλο το πλάτος του πέλματος ή κατά την περιφέρεια του ελαστικού ελέγχεται κατά τρόπο ώστε να πληρούνται οι διατάξεις των παραγράφων 6.7.5 και 6.7.6.

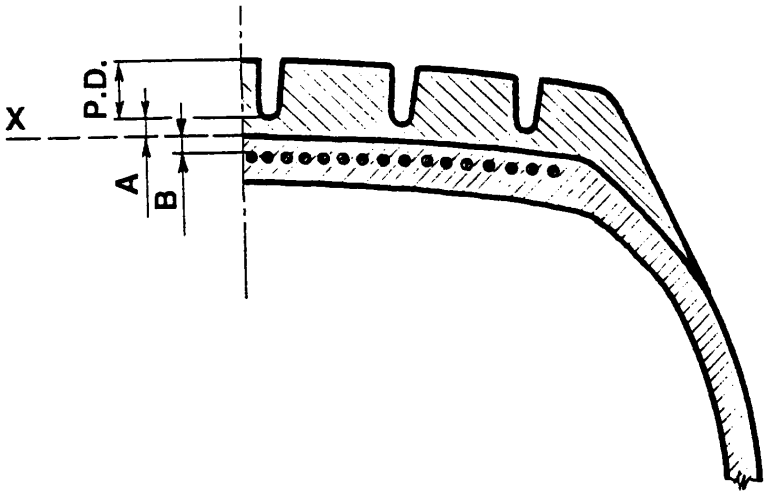
▼**M1**

6.6.8.1. Για ελαστικά ακτινωτά (radial) και συμβατικά με ζώνη (bias belted) (σε mm):

$1,5 \leq (A+B) \leq 5$ (τουλάχιστον 1,5 mm· μέγιστο 5,0 mm)

$A \geq 1$ (τουλάχιστον 1,0 mm)

$B \geq 0,5$ (τουλάχιστον 0,5 mm)



P.D. = Πάχος αναγλύφου

X = Γραμμή τράχυνσης

A = Μέσο πάχος του νέου υλικού υπό το ανάγλυφο

B = Ελάχιστο πάχος του αρχικού υλικού άνω της ζώνης μετά από την τράχυνση.

6.6.8.2. Σε διαγώνια (συμβατικά) ελαστικά.

Το πάχος του αρχικού υλικού υπεράνω του υποστρώματος πρέπει να είναι ≥ 0,00 mm.

Το μέσο πάχος του νέου υλικού υπεράνω της γραμμής του τραχυμένου περιβλήματος προς αναγόμωση πρέπει να είναι ≥ 2,00 mm.

Το άθροισμα του πάχους του αρχικού και του νέου υλικού υπό τη βάση των αυλακώσεων του αναγλύφου του πέλματος πρέπει να είναι ≥ 2,00 mm και ≤ 5,00 mm.

6.6.9. Το σύμβολο ταχύτητας ή ο δείκτης φορτίου που δηλώνεται στο χαρακτηριστικό χρήσης του αναγομωμένου ελαστικού δεν επιτρέπεται να είναι ανώτερο(-ος) από το σύμβολο ταχύτητας ή το δείκτη φορτίου του αρχικού ελαστικού.

6.6.10. Η κατηγορία ταχύτητας αναγομωμένου ελαστικού πρέπει να είναι τουλάχιστον 120 km/h («L» ως σύμβολο ταχύτητας) και κατ'ανώτατο όριο 300 km/h (σύμβολο ταχύτητας «V»).

6.6.11. Οι δείκτες φθοράς πέλματος πρέπει να είναι ενσωματωμένοι ως εξής:

6.6.11.1. το αναγομωμένο ελαστικό επίσωτρο πρέπει να περιλαμβάνει όχι λιγότερες από έξι εγκάρσιες σειρές δεικτών φθοράς, που κατά προσέγγιση να ισαπέχουν και να ευρίσκονται στις κύριες αυλακώσεις του πέλματος. Οι δείκτες φθοράς πέλματος πρέπει να είναι διαμορφωμένοι έτσι ώστε να μην συγχέονται με τις προεξοχές υλικού μεταξύ των νευρώσεων ή των συμπαγών τμημάτων του πέλματος·

6.6.11.2. ωστόσο, στην περίπτωση ελαστικών που προβλέπεται να τοποθετούνται σε ζάντες ονομαστικής διαμέτρου που αντιστοιχεί στον κωδικό 12 κατ' ανώτατο όριο, επιτρέπονται τέσσερις σειρές δεικτών φθοράς πέλματος·

6.6.11.3. με τη βοήθεια των δεικτών φθοράς πέλματος πρέπει να είναι δυνατόν να διαπιστώνεται, με ανοχή + 0,60/-0,00 mm, κατά πόσον οι αυλακώσεις του πέλματος δεν είναι πλέον βαθύτερες από 1,6 mm·

6.6.11.4. το ύψος των δεικτών φθοράς πέλματος καθορίζεται με μέτρηση, από την επιφάνεια του πέλματος, της διαφοράς του βάθους μέχρι την κορυφή των δεικτών φθοράς πέλματος και του βάθους των αυλακώσεων του πέλματος, κοντά στην κλίση των αυλακώσεων στη βάση των δεικτών φθοράς πέλματος.

6.7. Επιθεώρηση:

▼**M1**

6.7.1. Μετά την αναγόμωση επιθεωρείται κάθε αναγομωμένο ελαστικό, ενόσω είναι ακόμη θερμό, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι δεν έχει εμφανή ελαττώματα. Κατά τη διάρκεια ή μετά την αναγόμωση το ελαστικό πρέπει να πληρούται με πίεση τουλάχιστον 1,5 bar για την επιθεώρηση. Σε περίπτωση που διαπιστώνεται οποιοδήποτε εμφανές ελάττωμα στο ανάγλυφο του ελαστικού (π.χ. εξόγκωμα, κοιλότητα κ.λπ.) πρέπει να ελέγχεται ιδιαιτέρως το ελαστικό για να διαπιστωθεί το αίτιο αυτού του ελαττώματος.

6.7.2. Για να διαπιστωθεί η ακεραιότητα της δομής το ελαστικό πρέπει να ελέγχεται τουλάχιστον μία φορά πριν, κατά τη διάρκεια ή μετά από την αναγόμωσή του με την κατάλληλη μέθοδο επιθεώρησης.

6.7.3. Για τον έλεγχο της ποιότητας ορισμένος αριθμός αναγομωμένων ελαστικών υπόκειται σε καταστρεπτικές ή/και μη καταστρεπτικές δοκιμές ελέγχου. Καταγράφεται η ποσότητα των ελαστικών που ελέγχθηκαν και τα αποτελέσματα.

6.7.4. Μετά την αναγόμωση, οι διαστάσεις του αναγομωμένου ελαστικού, μετρούμενες σύμφωνα με το παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανταποκρίνονται είτε στις διαστάσεις που υπολογίζονται σύμφωνα με τις μεθόδους της παραγράφου 7 είτε στο παράρτημα 5 του παρόντος κανονισμού.

6.7.5. Η ακτινική φθορά του αναγομωμένου ελαστικού δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει 1,5 mm (ανοχή μέτρησης: + 0,4 mm).

6.7.6. Η μέγιστη στατική έλλειψη ζυγοστάθμισης του αναγομωμένου ελαστικού, μετρούμενη στη διάμετρο της ζάντας, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει 1,5 % της μάζας του ελαστικού.

6.7.7. Οι δείκτες φθοράς πέλματος πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.6.11.

6.8. Δοκιμή επιδόσεων:

6.8.1. Προκειμένου αναγομωμένα ελαστικά να πληρούν τον παρόντα κανονισμό πρέπει να αντεπεξέρχονται με επιτυχία στη δοκιμή ανθεκτικότητας φορτίου/ταχύτητας που καθορίζεται στο παράρτημα 7 του παρόντος κανονισμού.

6.8.2. Θεωρείται ότι αντεπεξέρχεται στη δοκιμή αναγομωμένο ελαστικό στο οποίο μετά από την δοκιμή ανθεκτικότητας φορτίου/ταχύτητας δεν σημειώνεται διαχωρισμός πέλματος, διαχωρισμός λινών, αποκόλληση νημάτων, απότμηση από το πέλμα ή κοπή νημάτων.

6.8.3. Η εσωτερική διάμετρος του ελαστικού, μετρούμενη έξι ώρες μετά την δοκιμή ανθεκτικότητας φορτίου/ταχύτητας, δεν επιτρέπεται να διαφέρει περισσότερο από ± 3,5 % της αρχικής διαμέτρου που μετρήθηκε πριν από τη δοκιμή.

7. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

7.1. Ελαστικά αναγομωμένα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα ως προς τις διαστάσεις:

7.1.1. Πλάτος διατομής:

7.1.1.1. το πλάτος διατομής υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$S = S_1 + K\,(A - A_1)$$

όπου:

S: το πραγματικό πλάτος διατομής σε mm, που μετράται στην ζάντα δοκιμής·

S_1: η τιμή του «πλάτους διατομής σχεδιασμού» ως προς τη ζάντα μέτρησης, όπως προσδιορίζεται στο διεθνές πρότυπο για τα ελαστικά επίσωτρα που καθορίζει ο αναγομωτής για το υπό θεώρηση μέγεθος ελαστικών·

A: το πλάτος της ζάντας δοκιμής σε mm·

A_1: το πλάτος της ζάντας μέτρησης σε mm όπως προσδιορίζεται στο διεθνές πρότυπο για τα ελαστικά επίσωτρα που καθορίζει ο αναγομωτής για το υπό θεώρηση μέγεθος ελαστικών·

K: συντελεστής που θεωρείται ότι ισούται με 0,4.

7.1.2. Εξωτερική διάμετρος:

7.1.2.1. η θεωρητική εξωτερική διάμετρος του αναγομωμένου ελαστικού υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$D = d + 2H$$

όπου:

D: η θεωρητική εξωτερική διάμετρος σε mm·

▼**M1**

d: ο συμβατικός αριθμός που ορίζεται στην παράγραφο 2.21.3, σε mm·

H: το ονομαστικό ύψος διατομής σε mm το οποίο ισούται με S_nπολλαπλασιαζόμενο με 0,01 Ra

όπου:

S_n: το ονομαστικό πλάτος διατομής σε mm·

Ra: ο ονομαστικός λόγος διατομής.

Όλα τα ανωτέρω σύμβολα είναι τα καθοριζόμενα για το χαρακτηριστικό μεγέθους ελαστικού σύμφωνα με την παράγραφο 2.21, που πρέπει να αναγράφεται στην παρειά του ελαστικού με βάση τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.2.2·

7.1.2.2. ωστόσο, για ελαστικά των οποίων το χαρακτηριστικό μεγέθους δίδεται στην πρώτη στήλη των πινάκων του παραρτήματος 5 στον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 30, η εξωτερική διάμετρος είναι η αναφερόμενη σε αυτούς τους πίνακες.

7.1.3. Μέθοδος μέτρησης αναγομωμένων ελαστικών:

7.1.3.1. οι διαστάσεις των αναγομωμένων ελαστικών μετρούνται σύμφωνα με τις μεθόδους που δίδονται στο παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού.

7.1.4. Προδιαγραφές για το πλάτος διατομής:

7.1.4.1. το πραγματικό συνολικό πλάτος επιτρέπεται να είναι μικρότερο από το πλάτος ή πλάτη διατομής που καθορίζεται(-ονται) στην παράγραφο 7.1·

7.1.4.2. το πραγματικό συνολικό πλάτος επιτρέπεται επίσης να υπερβαίνει την τιμή ή τις τιμές που καθορίζεται(-ονται) στην παράγραφο 7.1 κατά:

7.1.4.2.1. 4 % στην περίπτωση ακτινωτών (radial) ελαστικών, και

7.1.4.2.2. 6 % στις περιπτώσεις διαγώνιων (συμβατικών) ελαστικών ή συμβατικών με ζώνη ελαστικών·

7.1.4.2.3. επιπλέον, εάν το ελαστικό διαθέτει ειδική προστατευτική λωρίδα, το πλάτος ενδέχεται να υπερβαίνει μέχρι και 8 mm τις ανοχές που δίδονται στις παραγράφους 7.1.4.2.1 και 7.1.4.2.2.

7.1.5. Προδιαγραφές για την εξωτερική διάμετρο:

7.1.5.1. η πραγματική εξωτερική διάμετρος αναγομωμένου ελαστικού δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τις τιμές Dmin και Dmax που προκύπτουν από τους ακόλουθους τύπους:

Dmin = d + (2H x a)

Dmax = d + (2H x b)

όπου:

7.1.5.1.1. για μεγέθη που δεν δίδονται στους πίνακες του παραρτήματος 5 του παρόντος κανονισμού, τα μεγέθη «H» και «d» ορίζονται στην παράγραφο 7.1.2.1·

7.1.5.1.2. για μεγέθη που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 7.1.2.2:

H = 0,5 (D — d)

όπου «D» συμβολίζει την εξωτερική διάμετρο και «d» την ονομαστική διάμετρο της ζάντας που αναφέρεται στους προαναφερόμενους πίνακες για το υπό θεώρηση μέγεθος·

7.1.5.1.3. συντελεστής «a» = 0,97·

7.1.5.1.4. ο συντελεστής «b» προκύπτει από τον κατωτέρω πίνακα:

	Ακτινωτά ελαστικά (radial)	Διαγώνια (συμβατικά) και συμβατικά με ζώνη ελαστικά
Για ελαστικά κανονικής χρήσης	1,04	1,08

7.1.5.2. για χειμερινά ελαστικά επιτρέπεται υπέρβαση της μέγιστης εξωτερικής διαμέτρου (Dmax) που υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 7.1.5.1, αλλά όχι περισσότερο από 1 %.

8. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

8.1. Κάθε τροποποίηση της μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών η οποία επιφέρει οποιαδήποτε τροποποίηση των πληροφοριών που δίδονται σχετικά με την μονάδα παραγωγής αναγομωμένων

▼**M1**

ελαστικών στην αίτηση για έγκριση, βλέπε παράγραφο 4, κοινοποιείται στην αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση της μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών. Η αρχή αυτή δύναται εν συνεχεία:

8.1.1. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν ενδέχεται να έχουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι σε κάθε περίπτωση η μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις· είτε

8.1.2. να απαιτήσει την περαιτέρω εξέταση της έγκρισης.

8.2. Η επιβεβαίωση, ή η απόρριψη χορήγησης, της έγκρισης, με αναφορά των τροποποιήσεων, κοινοποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 5.7 στα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.

9. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι διαδικασίες σχετικά με τη συμμόρφωση της παραγωγής είναι οι καθοριζόμενες στο προσάρτημα 2 της συμφωνίας (E/ECE/324_E/ECE/TRANS/505/Rev.2), με τις κατωτέρω απαιτήσεις:

9.1. Μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 6.

9.2. Ο κάτοχος έγκρισης πρέπει να εξασφαλίζει ότι, ισοκατανεμημένοι κατά τη διάρκεια κάθε έτους παραγωγής, διενεργούνται οι έλεγχοι και οι δοκιμές που προδιαγράφονται στον παρόντα κανονισμό στον εξής, αντιπροσωπευτικό του εύρους παραγωγής, αριθμό ελαστικών:

9.2.1. 0,01 % της συνολικής ετήσιας παραγωγής, τουλάχιστον όμως 5 και όχι κατ' ανάγκη περισσότερα από 20 ελαστικά.

9.3. Σε περίπτωση που οι έλεγχοι σύμφωνα με την παράγραφο 9.2 διενεργούνται από την αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή ή υπό την εποπτεία της, επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν τα αποτελέσματά τους ως μέρος ή αντί των αποτελεσμάτων των ελέγχων που προδιαγράφονται στην παράγραφο 9.4.

9.4. Η αρχή η οποία έχει χορηγήσει έγκριση σε μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών επιτρέπεται ανά οποιαδήποτε στιγμή να επαληθεύσει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης της παραγωγής που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Από κάθε εγκατάσταση παραγωγής η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή λαμβάνει τυχαίο δείγμα κατά τη διάρκεια κάθε έτους παραγωγής· ο ελάχιστος αριθμός δείγματος ελαστικών, αντιπροσωπευτικών του εύρους παραγωγής, που ελέγχεται και υπόκειται σε δοκιμές όπως προδιαγράφονται στον παρόντα κανονισμό είναι ο ακόλουθος:

9.4.1. 0,01 % της συνολικής ετήσιας παραγωγής, τουλάχιστον όμως 5 και όχι κατ' ανάγκη περισσότερα από 20 ελαστικά.

9.5. Οι δοκιμές και οι έλεγχοι σύμφωνα με την παράγραφο 9.4 επιτρέπεται να αντικαταστήσουν τις δοκιμές και τους ελέγχους που απαιτούνται σύμφωνα με την παράγραφο 9.2.

10. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

10.1. Έγκριση που έχει χορηγηθεί σε μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατόν να ανακληθεί εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 9 ή εάν η μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών ή τα αναγομωμένα ελαστικά που παράγονται από αυτήν την μονάδα αναγόμωσης δεν πληρούν τις απαιτήσεις που προδιαγράφονται σε αυτήν την παράγραφο.

10.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος στην παρούσα συμφωνία το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με την διαβίβαση του δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

11. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Πρέπει να ενημερώνεται η αρχή που χορήγησε έγκριση σε μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση οριστικής παύσης της λειτουργίας και παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών. Αφού λάβει αυτή την πληροφορία, η αρχή ενημερώνει τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του

▼**M1**

1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με την διαβίβαση του δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

12. ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

12.1. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου, καθώς και, κατά περίπτωση, των εγκεκριμένων εργαστηρίων δοκιμών και των διοικητικών αρχών που χορηγούν εγκρίσεις τύπου και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία χορήγησης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκληση έγκρισης τύπου που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

12.2. Συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό επιτρέπεται να χρησιμοποιεί εργαστήριο κατασκευαστή ελαστικών ή μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών και επιτρέπεται να ορίζει ως εγκεκριμένο εργαστήριο δοκιμών εργαστήριο το οποίο βρίσκεται στην επικράτειά του ή στην επικράτεια άλλου συμβαλλόμενου μέρους στην συμφωνία του 1958, υπό τον όρο ότι η διαδικασία αυτή έχει γίνει προηγουμένως αποδεκτή από την αρμόδια διοικητική αρχή του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

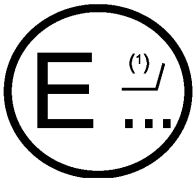
12.3. Σε περίπτωση που συμβαλλόμενο μέρος στην συμφωνία του 1958 εφαρμόζει την παράγραφο 12.2 έχει το δικαίωμα, εφόσον το επιθυμεί, να εκπροσωπείται στις δοκιμές.

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΊΗΣΗ

[μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 x 297 mm)]



Εκδούσα αρχή:

.....

.....

.....

Αφορά ([2]):

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 108

Αριθ. έγκρισης: ..... Αριθ. επέκτασης: .....

1. Ονομασία ή εμπορικό σήμα αναγομωτή: .....
2. Ονομασία και διεύθυνση της μονάδας παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών: .....

   .....
3. Κατά περίπτωση ονοματεπώνυμο και διεύθυνση αντιπροσώπου του αναγομωτή: .....

   .....
4. Συνοπτική περιγραφή όπως προβλέπεται στις παραγράφους 4.1.3 και 4.1.4 του παρόντος κανονισμού: .....
5. Τεχνική υπηρεσία και, κατά περίπτωση, εγκεκριμένο εργαστήριο δοκιμών για τις εγκρίσεις ή ελέγχους συμμόρφωσης: .....

   .....
6. Ημερομηνία της έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή: .....
7. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή: .....
8. Λόγος (οι) επέκτασης (κατά περίπτωση): .....
9. Παρατηρήσεις: .....
10. Τόπος: .....
11. Ημερομηνία: .....
12. Υπογραφή: .....
13. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτεται κατάλογος των εγγράφων του φακέλου έγκρισης τα οποία κατατέθηκαν στην αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή που εξέδωσε την παρούσα έγκριση και διατίθενται κατόπιν αιτήσεως.

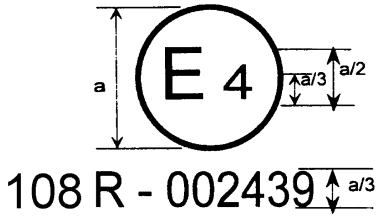
([1]) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανεκάλεσε την έγκριση τύπου (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση).

([2]) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 2

ΣΧΗΜΑΤΙΚΉ ΔΙΆΤΑΞΗ ΣΉΜΑΤΟΣ ΈΓΚΡΙΣΗΣ



α = 12 mm (τουλάχιστον)

Το ανωτέρω απεικονιζόμενο σήμα έγκρισης επί αναγομωμένου ελαστικού δηλώνει ότι η μονάδα παραγωγής αναγομωμένων ελαστικών έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E4) υπό τον αριθμό 108R002439 σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού υπό την αρχική του μορφή (00).

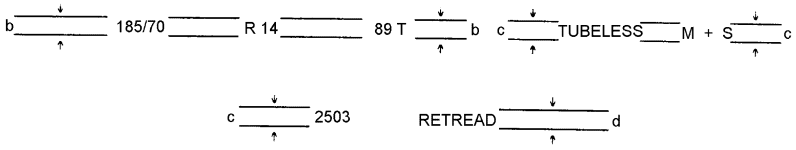
Ο αριθμός έγκρισης πρέπει να τοποθετείται πλησίον του κύκλου, πάνω ή κάτω, αριστερά ή δεξιά του γράμματος «E». Τα ψηφία του αριθμού έγκρισης πρέπει να ευρίσκονται στην ίδια πλευρά του γράμματος «E» και να είναι διατεταγμένα κατά την ίδια διεύθυνση. Πρέπει να αποφεύγεται η χρήση λατινικών ψηφίων ως αριθμών εγκρίσεων ούτως ώστε να αποφεύγονται συγχύσεις με άλλα σύμβολα.

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 3

ΣΧΗΜΑΤΙΚΉ ΔΙΆΤΑΞΗ ΣΗΜΆΝΣΕΩΝ ΑΝΑΓΟΜΩΜΈΝΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΏΝ

Παράδειγμα σημάνσεων που πρέπει να φέρουν αναγομωμένα ελαστικά τα οποία διατίθενται στην αγορά μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού



b: 6 mm (ελάχιστο)

c: 4 mm (ελάχιστο)

d: 3 mm (ελάχιστο)

και από το 1998, 4 mm (ελάχιστο)

Οι σημάνσεις αυτές χαρακτηρίζουν αναγομωμένο ελαστικό:

— ονομαστικού πλάτους διατομής 185·

— ονομαστικού λόγου διατομής 70·

— ακτινωτής δομής (R)·

— ονομαστικής διαμέτρου ζάντας με κωδικό 14·

— με χαρακτηριστικό χρήσης «89T», που δηλώνει ικανότητα φόρτισης 580 kg η οποία αντιστοιχεί στο δείκτη φορτίου «89» και μέγιστη ταχύτητα 190 km/h η οποία αντιστοιχεί στο σύμβολο ταχύτητας «T»·

— χωρίς εξοπλισμό με αεροθάλαμο («TUBELESS»)·

— χειμερινό (M+S)·

— που έχει αναγομωθεί την 25η, 26η, 27η ή 28η εβδομάδα του έτους 2003.

Η θέση και η σειρά των σημάνσεων που συνιστούν τον χαρακτηρισμό του ελαστικού είναι η ακόλουθη:

α) το χαρακτηριστικό μεγέθους, που αποτελείται από το ονομαστικό πλάτος διατομής, τον ονομαστικό λόγο διατομής, (κατά περίπτωση) το σύμβολο του τύπου δομής και την ονομαστική διάμετρο της ζάντας, που όπως εμφαίνεται στο ανωτέρω παράδειγμα είναι ομαδοποιημένα σε: 185/70 R 14·

β) το χαρακτηριστικό χρήσης, αποτελούμενο από τον δείκτη φορτίου και το σύμβολο ταχύτητας, που τοποθετείται πλησίον του χαρακτηριστικού μεγέθους. Επιτρέπεται να προηγείται ή να έπεται ή να τοποθετείται άνω ή κάτω του χαρακτηριστικού μεγέθους·

γ) τα σύμβολα «TUBELESS», «REINFORCED» και «M+S» επιτρέπεται να μην είναι τοποθετημένα κοντά στο χαρακτηριστικό μεγέθους·

δ) η λέξη «RETREAD» επιτρέπεται να μην είναι τοποθετημένη κοντά στο χαρακτηριστικό μεγέθους.

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 4

ΠΊΝΑΚΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΔΕΊΚΤΕΣ ΦΟΡΤΊΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΝΤΊΣΤΟΙΧΕΣ ΙΚΑΝΌΤΗΤΕΣ ΦΌΡΤΙΣΗΣ

Δείκτες φορτίου (LI) και αντίστοιχες ικανότητες φόρτισης (σε kg)

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
0	45	40	140	80	450	120	1 400	160	4 500	200	14 000	240	45 000
1	46,2	41	145	81	462	121	1 450	161	4 625	201	14 500	241	46 250
2	47,5	42	150	82	475	122	1 500	162	4 750	202	15 000	242	47 500
3	48,7	43	155	83	487	123	1 550	163	4 875	203	15 500	243	48 750
4	50	44	160	84	500	124	1 600	164	5 000	204	16 000	244	50 000
5	51,5	45	165	85	515	125	1 650	165	5 150	205	16 500	245	51 500
6	53	46	170	86	30	126	1 700	166	5 300	206	17 000	246	53 000
7	54,5	47	175	87	545	127	1 750	167	5 450	207	17 500	247	54 500
8	56	48	180	88	560	128	1 800	168	5 600	208	18 000	248	56 000
9	58	49	185	89	580	129	1 850	169	5 800	209	18 500	249	58 000
10	60	50	190	90	600	130	1 900	170	6 000	210	19 000	250	60 000
11	61,5	51	195	91	615	131	1 950	171	6 150	211	19 500	251	61 500
12	63	52	200	92	630	132	2 000	172	6 300	212	20 000	252	63 000
13	65	53	206	93	650	133	2 060	173	6 500	213	20 600	253	65 000
14	67	54	212	94	670	134	2 120	174	6 700	214	21 200	254	67 000
15	69	55	218	95	690	135	2 180	175	6 900	215	21 800	255	69 000
16	71	56	224	96	710	136	2 240	176	7 100	216	22 400	256	71 000
17	73	57	230	97	730	137	2 300	177	7 300	217	23 000	257	73 000
18	75	58	236	98	750	138	2 360	178	7 500	218	23 600	258	75 000
19	77,5	59	243	99	775	139	2 430	179	7 750	219	24 300	259	77 500
20	80	60	250	100	800	140	2 500	180	8 000	220	25 000	260	80 000
21	82,5	61	257	101	825	141	2 575	181	8 250	221	25 750	261	82 500
22	85	62	265	102	850	142	2 650	182	8 500	222	26 500	262	85 000
23	87,5	63	272	103	875	143	2 725	183	8 750	223	27 250	263	87 500
24	90	64	280	104	900	144	2 800	184	9 000	224	28 000	264	90 000
25	92,5	65	290	105	925	145	2 900	185	9 250	225	29 000	265	92 500
26	95	66	300	106	950	146	3 000	186	9 500	226	30 000	266	95 000
27	97,5	67	307	107	975	147	3 075	187	9 750	227	30 750	267	97 500
28	100	68	315	108	1 000	148	3 150	188	10 000	228	31 500	268	100 000
29	103	69	325	109	1 030	149	3 250	189	10,300	229	32 500	269	103 000
30	106	70	335	110	1 060	150	3 350	190	10 600	230	33 500	270	106 000
31	109	71	345	111	1 090	151	3 450	191	10 900	231	34 500	271	109 000
32	112	72	355	112	1 120	152	3 550	192	11 200	232	35 500	272	112 000
33	115	73	365	113	1 150	153	3 650	193	11 500	233	36 500	273	115 000
34	118	74	375	114	1 180	154	3 750	194	11 800	234	37 500	274	118 000
35	121	75	387	115	1 215	155	3 875	195	12 150	235	38 750	275	121 500
36	125	76	400	116	1 250	156	4 000	196	12 500	236	40 000	276	125 000
37	128	77	412	117	1 285	157	4 125	197	12 850	237	41 250	277	128 500
38	132	78	425	118	1 320	158	4 250	198	13 200	238	42 500	278	132 000
39	136	79	437	119	1 360	159	4 375	199	13 600	239	43 750	279	136 000

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 5

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΌ ΜΕΓΈΘΟΥΣ ΕΛΑΣΤΙΚΟΎ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΆΣΕΙΣ

(σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 30)

βλέπε σχετικά το παράρτημα 5 του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 30

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 6

ΜΈΘΟΔΟΣ ΜΈΤΡΗΣΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΏΝ ΕΠΙΣΩΤΡΩΝ

1. Προετοιμασία του ελαστικού

1.1. Το ελαστικό τοποθετείται στη ζάντα δοκιμής που καθορίζει ο αναγομωτής και φουσκώνεται μέχρι τιμή πίεσης 3 έως 3,5 bar.

1.2. Η πίεση στο ελαστικό ρυθμίζεται ως εξής:

1.2.1. για τα διαγώνια (συμβατικά) ελαστικά: 1,7 bar·

1.2.2. για συμβατικά με ζώνη ελαστικά:

	Πίεση (σε bar) Κατηγορία ταχύτητας		
Αριθμός PR (λινών)	L, M, N	P, Q, R, S	T, U, H, V
4	1,7	2,0	—
6	2,1	2,4	2,6
8	2,5	2,8	3,0

1.2.3. για κανονικά ακτινωτά ελαστικά (radial): 1,8 bar·

1.2.4. για ενισχυμένα ελαστικά: 2,3 bar.

2. Μέθοδος μέτρησης

2.1. Το προσαρμοσμένο στην ζάντα ελαστικό διατηρείται σε θερμοκρασία περιβάλλοντος τουλάχιστον επί 24 ώρες, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετική απαίτηση σύμφωνα με την παράγραφο 6.8.3 του παρόντος κανονισμού.

2.2. Επαναρυθμίζεται η πίεση στη στάθμη που ορίζεται στην παράγραφο 1.2 του παρόντος παραρτήματος.

2.3. Το συνολικό πλάτος μετρείται σε έξι ισαπέχοντα σημεία επί της περιφερείας του ελαστικού, λαμβάνοντας υπόψη το πάχος των προστατευτικών νευρώσεων ή λωρίδων. Η μέγιστη μέτρηση θεωρείται ως το συνολικό πλάτος.

2.4. Η εξωτερική διάμετρος υπολογίζεται από την μέτρηση της μέγιστης εξωτερικής περιφέρειας του φουσκωμένου ελαστικού.

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 7

ΜΈΘΟΔΟΣ ΔΟΚΙΜΏΝ ΑΝΘΕΚΤΙΚΌΤΗΤΑΣ ΦΟΡΤΊΟΥ/ΤΑΧΎΤΗΤΑΣ

(καταρχήν σύμφωνα με το παράρτημα 7 του κανονισμού αριθ. 30)

1. Προετοιμασία του ελαστικού

1.1. Το αναγομωμένο ελαστικό προσαρμόζεται στη ζάντα δοκιμών που καθορίζει ο αναγομωτής.

1.2. Το ελαστικό φουσκώνεται μέχρι την κατάλληλη πίεση που καθορίζεται (σε bar) στον ακόλουθο πίνακα:

Κατηγορία ταχύτητας	Διαγώνια (συμβατικά) ελαστικά			Ακτινωτά ελαστικά		Συμβατικά με ζώνη ελαστικά
	Αριθμός PR (λινών)			Κανονικά	Ενισχυμένα	Κανονικά
	4	6	8			
L, M, N	2,3	2,7	3,0	2,4	—	—
P, Q, R, S	2,6	3,0	3,3	2,6	3,0	2,6
T, U, H	2,8	3,2	3,5	2,8	3,2	2,8
V	3,0	3,4	3,7	3,0	3,4	—
W, Y	—	—	—	3,2	3,6	—

1.3. Ο αναγομωτής επιτρέπεται να ζητήσει σε αιτιολογημένες περιπτώσεις η πίεση πλήρωσης των ελαστικών που χρησιμοποιείται να είναι διαφορετική από την προβλεπόμενη στην παράγραφο 1.2 του παρόντος παραρτήματος. Στην περίπτωση αυτή η πίεση στο ελαστικό πρέπει να είναι η επιθυμητή από τον αναγομωτή.

1.4. Ο τροχός με το προσαρμοσμένο ελαστικό διατηρείται στην θερμοκρασία περιβάλλοντος της αίθουσας δοκιμών επί τουλάχιστον τρεις ώρες.

1.5. Η πίεση του ελαστικού επαναρυθμίζεται στην πίεση που ορίζεται στην παράγραφο 1.2 ή 1.3 του παρόντος παραρτήματος.

2. Μέθοδος δοκιμής

2.1. Ο τροχός με το προσαρμοσμένο ελαστικό στερεώνεται σε άξονα δοκιμών και πιέζεται επί της εξωτερικής πλευράς λείου, κινούμενου από κινητήρα τυμπάνου δοκιμών του οποίου η διάμετρος είναι 1,70 m ± 1 % ή 2,00 m ± 1 %.

2.2. Στον άξονα δοκιμών ασκείται φορτίο που ανέρχεται σε 80 %:

2.2.1. του μέγιστου επιτρεπόμενου φορτίου που αντιστοιχεί στον δείκτη φορτίου για ελαστικά με σύμβολα ταχύτητας L μέχρι και H·

2.2.2. του μέγιστου επιτρεπόμενου φορτίου που αντιστοιχεί στη μέγιστη ταχύτητα (βλέπε παράγραφο 2.35.2 του παρόντος κανονισμού):

— 240 km/h στην περίπτωση των ελαστικών με σύμβολο ταχύτητας «V»,

— 270 km/h στην περίπτωση των ελαστικών με σύμβολο ταχύτητας «W»,

— 300 km/h στην περίπτωση των ελαστικών με σύμβολο ταχύτητας «Y».

2.3. Καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμής δεν επιτρέπεται να διορθωθεί η πίεση του ελαστικού και το φορτίο δοκιμής πρέπει να διατηρείται σταθερό.

2.4. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής η θερμοκρασία στον χώρο δοκιμών πρέπει να διατηρείται σταθερή μεταξύ 20 και 30 °C, εκτός εάν ο κατασκευαστής ή ο αναγομωτής του ελαστικού συμφωνεί σε υψηλότερη θερμοκρασία.

2.5. Το πρόγραμμα της δοκιμής ανθεκτικότητας πρέπει να εκτελείται χωρίς διακοπή ως εξής:

2.5.1. χρονικό διάστημα για τη μετάβαση από την ταχύτητα 0 στην αρχική ταχύτητα δοκιμής: 10 λεπτά της ώρας·

2.5.2. αρχική ταχύτητα δοκιμής: η προδιαγραφόμενη μέγιστη ταχύτητα για τον υπό δοκιμή τροχό, μειωμένη κατά 40 km/h, όταν πρόκειται για τύμπανο δοκιμών διαμέτρου 1,70 m ± 1 %, ή μειωμένη κατά 30 km/h όταν πρόκειται για τύμπανο δοκιμών διαμέτρου 2,00 m ± 1 %·

▼**M1**

2.5.3. αλλεπάλληλες αυξήσεις ταχύτητας: 10 km/h μέχρι τη μέγιστη ταχύτητα δοκιμής·

2.5.4. διάρκεια της δοκιμής για κάθε βαθμίδα ταχύτητας εκτός της τελευταίας: 10 λεπτά της ώρας·

2.5.5. διάρκεια της δοκιμής κατά την τελευταία βαθμίδα ταχύτητας: 20 λεπτά της ώρας·

2.5.6. μέγιστη ταχύτητα δοκιμής: η προδιαγραφόμενη μέγιστη ταχύτητα για το υπό δοκιμή ελαστικό, μειωμένη κατά 10 km/h στην περίπτωση τυμπάνου δοκιμών διαμέτρου 1,70 m ± 1 %, ή η προδιαγραφόμενη μέγιστη ταχύτητα όταν πρόκειται για τύμπανο δοκιμών διαμέτρου 2,00 m ± 1 %.

3. Ισοδύναμες μέθοδοι δοκιμών

Εάν χρησιμοποιηθεί μέθοδος διαφορετική από την προδιαγραφόμενη στην παράγραφο 2 του παρόντος παραρτήματος πρέπει να αποδειχθεί ότι είναι ισοδύναμη.

▼**M1**

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 8

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΌ ΣΧΉΜΑ

Βλέπε παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού

