Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B**

A TANÁCS HATÁROZATA

(2001. június 26.)

az Európai Közösségnek a gépjárművek és a pótkocsijaik számára újrafutózott gumiabroncsok gyártásának jóváhagyásáról szóló, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának 108. számú előírásához való csatlakozásáról

(2001/509/EK)

(HL L 183, 6.7.2001, o. 37)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	A Tanács határozata 2006/443/EK, (2006. március 13.)	L 181	1	4.7.2006

▼B

A TANÁCS HATÁROZATA

(2001. június 26.)

az Európai Közösségnek a gépjárművek és a pótkocsijaik számára újrafutózott gumiabroncsok gyártásának jóváhagyásáról szóló, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának 108. számú előírásához való csatlakozásáról

(2001/509/EK)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és a kerekes járművekre szerelhető és/vagy azokon használható berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához („1958. évi felülvizsgált megállapodás”) való csatlakozásáról szóló, 1997. november 27-i 97/836/EK tanácsi határozatra ([1]), és különösen annak 3. cikke (3) bekezdésére és 4. cikke (2) bekezdésének második francia bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ([2]),

tekintettel az Európai Parlament hozzájárulására ([3]),

mivel:

(1) Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a gépjárművek és a pótkocsijaik számára újrafutózott gumiabroncsok gyártásának jóváhagyásáról szóló 108. számú előírása egységes követelményeinek a célja a Szerződő Felek közötti gépjármű-kereskedelemben az újrafutózott gumiabroncsok tekintetében fennálló technikai akadályok felszámolása, valamint a magas biztonsági szint és a környezet védelmének biztosítása.

(2) A 108. számú előírásról a Szerződő Feleket értesítették, és a jogszabály – az 1958. évi felülvizsgált megállapodáshoz csatolt előírásként – valamennyi olyan Szerződő Fél tekintetében hatályba lépett, amely az előírásban meghatározott határidőn vagy határidőkön belül nem jelezte egyet nem értését.

(3) Annak érdekében, hogy a gazdasági szereplők megtehessék a megfelelő intézkedéseket a 108. számú előírás rendelkezéseinek kellő időben történő megfelelés érdekében, valamint, az újrafutózott gumiabroncsok piaca zavarainak, különösen az előírás tagállamonként eltérő időpontban történő hatálybaléptetésével okozott zavarainak, elkerülése érdekében ezen előírás egész Közösségre kiterjedő egységes alkalmazását a későbbiekben egy közösségi irányelv keretében fogják szabályozni. A 108. számú előírást mindazonáltal nem építik be a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyási rendszerébe,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

▼M1

Egyetlen cikk

Az Európai Közösség csatlakozik az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a gépjárművek és pótkocsijaik számára újrafutózott gumiabroncsok gyártásának jóváhagyására vonatkozó 108. számú rendeletéhez.

([1]) HL L 346., 1997.12.17., 78. o.
([2]) HL C 177., 2000.6.22., 47. o.
([3]) 2001. május 15-i hozzájárulás (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

▼**M1**

2006. szeptember 13-tól a mellékletben közzétett 108. számú rendelet rendelkezései alkalmazandók kötelező feltételként az e rendelet hatálya alá tartozó újrafutózott gumiabroncsok Közösségben történő forgalomba hozatalára.

▼**M1**

108. SZÁMÚ RENDELET

EGYSÉGES ELŐÍRÁSOK A GÉPJÁRMŰVEKHEZ ÉS PÓTKOCSIJAIKHOZ GYÁRTOTT ÚJRAFUTÓZOTT GUMIABRONCSOK JÓVÁHAGYÁSÁRA VONATKOZÓAN

(Egységes szerkezetbe foglalt szöveg)

TARTALOM

ELŐÍRÁS

1. Hatály
2. Fogalommeghatározások
3. Jelölések
4. Jóváhagyási kérelem
5. Jóváhagyás
6. Követelmények
7. Előírások (specifikációk)
8. A jóváhagyásra vonatkozó módosítások
9. Gyártásmegfelelőség
10. Intézkedések a gyártásbeli eltérések esetén
11. A gyártás végleges leállítása
12. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok, a vizsgálati laboratóriumok és a hatóságok neve és címe

MELLÉKLETEK

1. melléklet – Közlemény a 108. rendelet értelmében a jóváhagyás megadásáról vagy kiterjesztéséről vagy elutasításáról vagy visszavonásáról vagy a gyártás végleges leállásáról egy abroncsfutózó üzemre vonatkozóan
2. melléklet – A jóváhagyási jel elrendezése
3. melléklet – Az újrafutózott abroncsok jeleinek elrendezése
4. melléklet – Terhelhetőségi jelzőszámok és a megfelelő terhelhetőségek
5. melléklet – A gumiabroncsok méretjelölése és méretei
6. melléklet – A gumiabroncsok mérési módszere
7. melléklet – Terhelés-sebesség tartóssági vizsgálati eljárás
8. melléklet – Magyarázó ábra

▼M1

1. HATÁLY

Ez az előírás a közúti forgalomban használt személygépjárművekre és pótkocsijaikra szánt újrafutózott gumiabroncsok gyártására vonatkozik. Ez az előírás nem vonatkozik azonban a következőkre:

1.1. Haszongépjárművekre és pótkocsijaikra szánt újrafutózott gumiabroncsok.

1.2. 120 km/h alatti vagy 300 km/h feletti sebességhez gyártott újrafutózott gumiabroncsok.

1.3. Kerékpárok és motorkerékpárok gumiabroncsai

1.4. Eredetileg sebességkategória jelzése és terhelhetőségi jelzőszám nélkül gyártott gumiabroncsok.

1.5. Eredetileg típusjóváhagyás, illetve az „E” vagy „e” jelölés nélkül gyártott gumiabroncsok.

1.6. 1939 előtt gyártott személygépkocsikhoz tervezett gumiabroncsok.

1.7. Kizárólag versenyekre vagy nem közúti használatra szánt és ennek megfelelő jelöléssel ellátott gumiabroncsok.

1.8. „T típusú”, ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncsok.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK – lásd a 8. mellékletben található ábrát is

Ezen előírás alkalmazásában:

2.1. „Újrafutózott gumiabroncsok sorozata”: a 4.1.4. bekezdés szerinti újrafutózott gumiabroncsok sorozata.

2.2. „Gumiabroncsok szerkezete”: a gumiabroncs szövetvázának műszaki jellemzőit jelenti. Nevezetesen a következő szerkezeteket különböztetik meg:

2.2.1. „Diagonál” az a gumiabroncs-szerkezet, amelynél a szövetszálak peremtől peremig terjednek és váltakozó irányban 90°-nál lényegesen kisebb szöget zárnak be a futófelület koronavonalával.

2.2.2. „Öves diagonál” az a diagonál típusú gumiabroncs-szerkezet, amelynél a szövetvázat egy, a szövetváz szálainak szögéhez közeli szögben váltakozó irányban elhelyezett, alapvetően kinyújthatatlan kordanyagból álló két vagy több rétegű öv stabilizálja.

2.2.3. „Radiál” az a gumiabroncs-szerkezet, amelynél a szövetszálak peremtől peremig terjednek és nagyjából 90°-os szöget zárnak be a futófelület koronavonalával, és a szövetvázat egy alapvetően kinyújthatatlan, kerületi öv stabilizálja.

2.3. „Használati kategória”

2.3.1. Normál gumiabroncs: olyan gumiabroncs, amelyet csak a szokásos útviszonyok melletti használatra szánnak.

2.3.2. Téli gumiabroncs: olyan gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázatát vagy a futófelület mintázatát és szerkezetét elsősorban úgy tervezik, hogy sárban, friss vagy olvadó hóban jobb teljesítményt biztosítson, mint a normál gumiabroncs. A téli gumiabroncs futófelületének mintázatában általában nagyobb a mintaárkok és a mintaelemek osztástávolsága, mint a normál gumiabroncs esetében.

2.3.3. Ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncs: a szokásos vezetési feltételek mellett bármely járműre szánt gumiabroncstól eltérő, csak korlátozott vezetési feltételek melletti, ideiglenes használatra szánt gumiabroncs.

2.3.4. „T típusú” ideiglenes használatra szánt gumiabroncs: ideiglenes használatra szánt, a standard és a megerősített gumiabroncsokhoz meghatározott belső nyomásnál nagyobb belső nyomás melletti használatra tervezett gumiabroncs.

2.4. „Perem”: a gumiabroncs azon része, amelynek alakja és szerkezete lehetővé teszi, hogy a kerékpántra illeszkedjen, és a gumiabroncsot ezen megtartsa.

2.5. „Kordszál”: a gumiabroncs betéteinek szövetét alkotó szálak.

2.6. „Betét”: „gumival” bevont párhuzamos kordszálak rétege.

2.7. „Öv”: a radiál vagy az öves diagonál szerkezetű gumiabroncs esetében alapvetően a futófelület koronavonala irányában a szövetváz kerületi összetartása érdekében elhelyezett, a futófelület alatti anyag vagy anyagok rétege vagy rétegei.

2.8. „Köztes betét” a diagonál szerkezetű gumiabroncs esetében a szövetváz és a futófelület között lévő köztes betét.

▼M1

2.9. „Peremvédő”: a peremen található anyag, amelynek az a szerepe, hogy megvédje a szövetvázat a kerékpánt által okozott dörzsöléstől, kopástól.

2.10. „Szövetváz”: a gumiabroncs szerkezetének részét képezi – a futófelület és az oldalfalak legkülső gumirétege mellett –, amely felfújt állapotban a terhelést viseli.

2.11. „Futófelület”: a gumiabroncs azon része, amelyet a talajjal való érintkezésre terveztek, a szövetvázat védi a mechanikai sérülésektől és elősegíti a talajhoz való tapadást.

2.12. „Oldalfal”: a gumiabroncsnak a futófelület és a kerékpántperemmel fedett felület közé eső része.

2.13. „A gumiabroncs alsó felülete”: a gumiabroncs legnagyobb profilszélességének vonala és a kerékpánt pereme által lefedett felület közé eső rész.

2.14. „Futófelületi mintaárok”: a futófelület mintázatát képező, szomszédos bordázatok vagy mintaelemek közti tér.

2.15. „Központi mintaárkok”: a futófelület központi részén elhelyezkedő széles mintaárkok, amelyek a futófelület szélességének körülbelül háromnegyedét fedik.

2.16. „Profilszélesség”: a meghatározott mérési kerékpántra szerelt, felfújt gumiabroncs oldalfalai között egyenes vonalban mérhető távolság, a jelölések, díszítések vagy védőpántok vagy -bordázatok miatti kiemelkedések nélkül.

2.17. „Teljes szélesség”: a meghatározott mérési kerékpántra szerelt, felfújt gumiabroncs oldalfalai között egyenes vonalban mérhető távolság, a jelölések, díszítések vagy védőpántok vagy -bordázatok miatti kiemelkedésekkel együtt.

2.18. „Profilmagasság” a gumiabroncs külső átmérője és a kerékpánt névleges átmérője közti különbség felével egyenlő távolság.

2.19. „Névleges keresztmetszeti viszonyszám” a névleges profilmagasságot kifejező számnak a névleges profilszélességet kifejező számmal való osztásával kapott szám százszorosa, a méreteket ugyanabban a mértékegységben véve.

2.20. „Külső átmérő”: a felfújt, újonnan újrafutózott gumiabroncs teljes átmérője.

2.21. „A gumiabroncs méretjelölése” a következőket feltüntető jelölés:

2.21.1. A névleges profilszélesség. Ezt milliméterben kell kifejezni, kivéve azokat a gumiabroncsokat, amelyek méretjelölése az ezen előírás 5. mellékletében lévő táblázatok első oszlopában szerepel.

2.21.2. A névleges keresztmetszeti viszonyszám, kivéve azokat a gumiabroncsokat, amelyek méretjelölése az ezen előírás 5. mellékletében lévő táblázatok első oszlopában szerepel.

2.21.3. Megegyezés szerinti „d” szám (a „d” jelölés), amely a névleges kerékpántátmérőre utal, és a kerékpánt átmérőjének felel meg kóddal (100 alatti számok) vagy milliméterben (100 feletti számok) kifejezve. Mindkét típusú méretmegjelölés használható a jelölésben.

2.21.3.1. A „d” jelölések milliméterben kifejezett értékei a következők:

A névleges kerékpántátmérő kódja – „d”	A „d” jelölés mm-ben kifejezett értéke
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483

▼**M1**

A névleges kerékpántátmérő kódja – „d”	A „d” jelölés mm-ben kifejezett értéke
20	508
21	533

2.22. „Névleges kerékpántátmérő (d)”: annak a kerékpántnak az átmérőjét jelenti, amelyhez a gumiabroncsot tervezték.

2.23. „Kerékpánt”: a keréknek az a része, amely – mind a tömlős, mind a tömlő nélküli gumiabroncs esetében – a gumiabroncs peremeit tartja.

2.24. „Mérési kerékpánt”: a gumiabroncsokra vonatkozó egy vagy több nemzetközi szabvány bármely kiadásában egy bizonyos gumiabroncs méretjelöléséhez „mérési kerékpántszélességgel” vagy „elméleti kerékpántszélességgel” meghatározott kerékpánt.

2.25. „Vizsgálati kerékpánt” a gumiabroncsokra vonatkozó nemzetközi szabványok egyikében egy ilyen méretjelölésű és ilyen típusú gumiabroncshoz jóváhagyott, ajánlott vagy megengedett bármely kerékpánt.

2.26. „Gumiabroncsokra vonatkozó nemzetközi szabvány” a következő szabványdokumentumok valamelyike:

a) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ([1]): „Standards Manual”

b) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ([1]): „Engineering Design Information – obsolete data”

c) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) ([2]): „Year Book”

d) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) ([3]): „Year Book”

e) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ([4]): „Standards Manual”

f) The Associaçiao Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) ([5]): „Manual de Normal Technicas”

g) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) ([6]): „Data Book”

2.27. „Kitörés”: gumidarabok kiszakadása a futófelületből.

2.28. „Kordleválás”: a kordszálak leválása a gumibevonatukról.

2.29. „Betétleválás”: a szomszédos betétek szétválása.

2.30. „Futófelület-leválás”: a futófelületnek a szövetvázról való leválása.

2.31. „Futófelületi kopásjelzők”: a futófelület mintaárkaiban található kiemelkedések, amelyek célja a futófelület elhasználódási fokának kimutatása.

2.32. „Üzemi jelek”: a gumiabroncs terhelhetőségi jelzőszámának és sebességkategória-jelzésének meghatározott kombinációja.

2.33. „Terhelhetőségi jelzőszám”: a gumiabroncs legnagyobb terhelhetőségét jelző számkód.

A terhelhetőségi jelzőszámok és a megfelelő terhelések jegyzéke ezen előírás 4. mellékletében található.

2.34. „Sebességkategória jelzése” a következőket jelenti:

2.34.1. egy betűjel, amely azt a sebességet jelenti, amelynél a gumiabroncs a megfelelő terhelhetőségi jelzőszám által megadott terhelést elbírja.

2.34.2. A sebességkategória-jelzések és az ezeknek megfelelő sebességek a következő táblázatban találhatóak:

A gumiabroncsokra vonatkozó szabványokat a következő címeken lehet beszerezni:

([1]) ETRTO, 32 Av. Brugmann – Bte 2, B-1060 Brüsszel, Belgium.

([2]) TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321, Amerikai Egyesült Államok.

([3]) JATMA, 9th Floor, Toranomon Building No. 1-12, 1-Chome Toranomon Minato-ku, Tokió 105, Japán.

([4]) TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Ausztrália.

([5]) ALAPA, Avenida Paulista 2444-12º Andar, conj. 124, 01310 Sao Paulo, SP Brazília.

([6]) STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Svédország.

▼**M1**

Sebességkategória jelzése	Megfelelő sebesség (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. „Megengedett legnagyobb terhelhetőség”: a megengedett legnagyobb tömeg, amelyet a gumiabroncs elbír.

2.35.1. Legfeljebb 210 km/h sebességig a megengedett legnagyobb terhelhetőség nem haladhatja meg a gumiabroncs terhelhetőségi jelzőszámának megfelelő értéket.

2.35.2. A 210 km/h-t meghaladó, de legfeljebb 300 km/h sebességeknél a megengedett legnagyobb terhelhetőség nem haladhatja meg a gumiabroncs terhelhetőségi jelzőszámának megfelelő érték bizonyos százalékát, amely százalékot az alábbi táblázat ad meg azon jármű legnagyobb sebességének függvényében, amelyre a gumiabroncsot felszerelik.

A gumiabroncs sebességkategória-jelzése	Legnagyobb sebesség – km/h	Megengedett legnagyobb terhelhetőség - %
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
Y	270	100
	280	95
	290	90
	300	85

A legnagyobb sebesség közbeeső értékeire engedélyezett a megengedett legnagyobb terhelhetőség lineáris interpolációval való meghatározása.

2.36. „Abroncsfutózó üzem”: újrafutózott gumiabroncsokat gyártó telep vagy egy helyen lévő telepek csoportja.

2.37. „Újrafutózás”: a használt gumiabroncsok – a kopott futófelület új anyagra cserélésével történő – felújítását jelentő általános szakkifejezés. Magában foglalhatja az oldalfal legkülső felületének helyreho-zását is. A következő eljárásokat foglalja magában:

2.37.1. „Futófelület újrafutózása”: a futófelület kicserélése.

▼M1

2.37.2. „Válltól vállig futózás”: a futófelület kicserélése oly módon, hogy az új anyag az oldalfal egy részére is kiterjed.

2.37.3. „Peremtől peremig futózás”: a futófelület kicserélése és az oldalfal felújítása, beleértve a gumiabroncs alsó felületének egészét vagy egy részét is.

2.38. „Lefutott abroncs”: az elhasznált gumi szövetváza a megmaradt futófelülettel és oldalfalanyaggal.

2.39. „Csiszolás”: a régi anyag eltávolításának folyamata a lefutott abroncsról a felület előkészítése érdekében az új anyag felerősítéséhez.

2.40. „Javítás”: a meghatározott mértékig sérült szövetváz esetében végzett helyrehozó munkálatok.

2.41. „Futófelület-anyag”: az elhasználódott futófelület kicserélésére alkalmas állapotban lévő anyag. Több formában létezik, mint például:

2.41.1. „Nyers futócsík”: előre levágott hosszúságú anyag, amelyet extrudálnak annak érdekében, hogy a kívánt kersztmetszeti profilnak megfeleljen, és amelyet ezután hidegen rögzítenek az előkészített lefutott abroncsra. Az új anyagot vulkanizálni kell.

2.41.2. „Tekercselő szalag”: futófelület-anyag szalag formájában, amelyet közvetlenül az előkészített lefutott abroncsra extrudálnak és tekernek a kívánt keresztmetszeti körvonal eléréséig. Az új anyagot vulkanizálni kell.

2.41.3. „Közvetlen extrudálás”: a kívánt keresztmetszeti alakra extrudált futófelület-anyagot közvetlenül az előkészített lefutott abroncsra extrudálják. Az új anyagot vulkanizálni kell.

2.41.4. „Elővulkanizált”: előre kialakított és vulkanizált futófelület, amelyet közvetlenül az előkészített lefutott abroncsra helyeznek. Az új anyagot rá kell erősíteni a lefutott abroncsra.

2.42. „Oldalfalborító gumi”: a lefutott abroncs oldalfalainak befedésére használt anyag, amely lehetővé teszi a kívánt jelzések feltüntetését.

2.43. „Kötőgumi”: az új futófelület és a lefutott abroncs közötti kötőrétegként és kisebb sérülések kijavítására használt anyag

2.44. „Ragasztóanyag”: ragasztó oldat az új anyagok vulkanizálás előtti rögzítésére.

2.45. „Vulkanizálás”: az új anyag fizikai tulajdonságainak – általában hő és nyomás bizonyos ideig tartó, ellenőrzött körülmények melletti alkalmazásával elért – megváltozását leíró szakkifejezés.

2.46. „Radiális ütés”: a gumiabroncs sugarának a futófelület külső kerületén mért változása.

2.47. „Kiegyensúlyozatlanság”: a gumiabroncs központi tengelye körüli tömegeloszlás egyenetlenségének mértéke. „Statikus” vagy „dinamikus” kiegyensúlyozatlanságként mérhető.

3. JELÖLÉSEK

3.1. Az újrafutózott gumiabroncsok jelöléseinek elrendezésére az előírás 3. melléklete nyújt példát.

3.2. Az újrafutózott gumiabroncsokon a szimmetrikus gumiabroncsok esetében mindkét oldalfalon, az aszimmetrikus gumiabroncsok esetében legalább a külső oldalfalon a következőknek kell szerepelniük:

3.2.1. a márkanév vagy védjegy;

3.2.2. a gumiabroncs méretjelölése, amint azt a 2.21. bekezdés meghatározza;

3.2.3. a szerkezet leírása, a következők szerint:

3.2.3.1. a diagonál gumiabroncsok esetében jelölés nélkül vagy a kerékpántátmérő jele elé tett „D” betűvel;

3.2.3.2. radiál gumiabroncsok esetében a kerékpántátmérő jele elé tett „R” betűvel és esetleg a „RADIAL” szó feltüntetésével;

3.2.3.3. öves diagonál szerkezetű gumiabroncs esetében a kerékpántátmérő jele elé tett „B” betűvel és ezenkívül a „BIAS-BELTED” szó feltüntetésével;

3.2.4. az üzemi jelek, amelyek a következőket jelentik:

3.2.4.1. a gumiabroncs névleges terhelhetőségének jelölése a 2.33. bekezdésben előírt terhelhetőségi jelzőszám alkalmazásával;

3.2.4.2. a gumiabroncs névleges sebességkategóriájának jelölése a 2.34. bekezdésben előírt jelzés alkalmazásával;

▼M1

3.2.5. a „TUBELESS” szó, amennyiben a gumiabroncsot belső tömlő nélküli használatra tervezték;

3.2.6. az M + S vagy MS vagy M.S. vagy M & S jelölés téli gumiabroncsok esetében.

3.2.7. az újrafutózás napja a következők szerint:

3.2.7.1. 1999. december 31-ig a 3.2.7.2. bekezdés szerint, vagy három számjegyből álló csoport formájában, ahol az első kettő a hét számát, a harmadik a gyártási évtized évét mutatja. A dátumkód a jelzett héttől számított további három hétig – ezt is beleértve – tartó gyártási időszakra vonatkozhat. Például a „253” jelölés olyan gumiabroncsot jelöl, amelynek az újrafutózását az 1993-as év 25., 26., 27. vagy 28. hetében végezték.

A dátumkódot csak az egyik oldalfalon szabad feltüntetni.

3.2.7.2. 2000. január 1-jétől négy számjegyből álló csoport formájában, ahol az első kettő a hét számát és a második kettő a gumiabroncs újrafutózásának évét mutatja. A dátumkód a jelzett héttől számított további három hétig – ezt is beleértve – tartó gyártási időszakra vonatkozhat. Például a „2503” jelölés olyan gumiabroncsot jelöl, amelynek az újrafutózását a 2003-as év 25., 26., 27. vagy 28. hetében végezték.

A dátumkódot csak az egyik oldalfalon szabad feltüntetni.

3.2.8. A „RETREAD” vagy „REMOULD” kifejezés (1999. január 1-jétől csak a „RETREAD” szót lehet használni). Az abroncsfutózó kérésére a kifejezést emellett más nyelven is fel lehet tüntetni.

3.3. Jóváhagyás előtt a gumiabroncsokon elegendő szabad helynek kell maradnia ahhoz, hogy elférjen ott az 5.8. bekezdésben említett jóváhagyási jel, amelyet az előírás 2. melléklete szemléltet.

3.4. Jóváhagyás után az 5.8. bekezdésben említett jel, amelyet az előírás 2. melléklete szemléltet, a 3.3. bekezdésben említett szabad helyre kerül. Ez a jelölés csak az egyik oldalfalra helyezhető.

3.5. A 3.2. bekezdésben említett jelöléseknek és a 3.4. és az 5.8. bekezdésben említett jóváhagyási jeleknek olvashatóaknak kell lenniük, és dombornyomással vagy mélynyomással vagy tartós jellel kell ezeket a gumiabroncson feltüntetni.

3.6. Amennyiben az eredeti gyártó előírásai (specifikációi) még olvashatóak a gumiabroncs újrafutózása után, ezeket az abroncsfutózó előírásaiként kell tekinteni az újrafutózott gumiabroncsra vonatkozóan. Amennyiben az eredeti előírások (specifikációk) nem érvényesek már az újrafutózás után, ezeket teljesen el kell távolítani.

3.7. Az eredeti „E” vagy „e” jóváhagyási jelet és számot el kell távolítani.

4. JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

Az abroncsfutózó üzemek jóváhagyására a következő eljárások alkalmazandók.

4.1. Az abroncsfutózó üzem jóváhagyása iránti kérelmet a gumiabroncsra rákerülő kereskedelmi név vagy védjegy tulajdonosa vagy kellően felhatalmazott képviselője terjeszti be. A kérelemnek a következőket kell tartalmaznia:

4.1.1. az újrafutózott gumiabroncsokat gyártó vállalkozás szervezeti áttekintése;

4.1.2. az előírás követelményeinek az abroncsfutózási folyamatok során történő betartásának tényleges ellenőrzését biztosító minőségirányítási rendszer rövid leírása;

4.1.3. az újrafutózott gumiabroncsokra kerülő kereskedelmi nevek vagy védjegyek;

4.1.4. az újrafutózásra kerülő gumiabroncsok sorozatára vonatkozó következő információk:

4.1.4.1. a gumiabroncsok mérettartománya;

4.1.4.2. a gumiabroncsok szerkezete (diagonál, öves diagonál vagy radiál);

4.1.4.3. a gumiabroncsok használati kategóriája (normál vagy téli stb.);

4.1.4.4. az újrafutózási eljárások és a használandó új anyagok felrakásának módszere, a 2.37. és 2.41. bekezdésben meghatározottak szerint;

4.1.4.5. az újrafutózandó gumiabroncsok legnagyobb sebességkategóriájának jelzése;

4.1.4.6. az újrafutózandó gumiabroncsok legnagyobb terhelhetőségi jelzőszáma;

▼M1

4.1.4.7. a megnevezett gumiabroncsokra vonatkozó nemzetközi szabvány, amelynek a gumiabroncsok sorozata megfelel.

5. JÓVÁHAGYÁS

5.1. A gumiabroncsok ujrafutózásához az abroncsfutózó üzemnek az illetékes hatóságok általi jóváhagyása szükséges az előírás követelményeivel összhangban. Az illetékes hatóság megteszi az előírásban leírt szükséges intézkedéseket, hogy megbizonyosodjon afelől, hogy az érintett abroncsfutózó üzemben újrafutózott abroncsok megfelelnek az előírásban megállapított követelményeknek. Az abroncsfutózó üzem teljes felelőssége biztosítani, hogy az újrafutózott gumiabroncsok megfelelnek az előírás követelményeinek és normál használat mellett megfelelően teljesítenek.

5.2. Az abroncsfutózó üzem kezdeti értékelésének szokásos követelményei mellett a jóváhagyó hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy az anyagszállítók az eljárási, műveleti, útmutató és előírásokat (specifikációkat) tartalmazó dokumentációkat olyan nyelven biztosítják, amelyet az abroncsfutózó üzem alkalmazottjai gond nélkül megértenek.

5.3. A jóváhagyó hatóságnak meg kell bizonyosodnia afelől, hogy az egyes abroncsfutózó üzemek eljárási és műveleti dokumentációja a javításhoz használt anyagokra és eljárásokra vonatkozóan előírásokat (specifikációkat) tartalmaz arra nézve, hogy a gumiabroncs-szövetváz sérülései és szakadásai esetében mi az a határ, amelyen túl a javítás nem lehetséges, függetlenül attól, hogy egy sérülés már létezett, vagy az újrafutózáshoz végzett előkészítő eljárások során keletkezett.

5.4. A jóváhagyás megadása előtt a hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy az újrafutózott gumiabroncsok megfelelnek az előírás követelményeinek, és a 6.7. és 6.8. bekezdésben leírt vizsgálatokat sikeresen elvégezték legalább 5 és 20-nál nem feltétlenül több, az abroncsfutózó üzem által gyártott gumiabroncs-sorozatot tükröző reprezentatív mintán.

5.5. A vizsgálatok során észlelt minden egyes hibás minta esetén további két, ugyanazokkal a jellemzőkkel rendelkező gumiabroncsmintát vizsgálnak meg.

Ha valamelyik vagy mindkét újabb minta hibás, akkor két utolsó mintát vetnek alá a vizsgálatnak.

Ha valamelyik vagy mindkét utolsó minta hibás, az abroncsfutózó üzem jóváhagyás iránti kérelmét elutasítják.

5.6. Ha az előírás minden követelménye teljesül, megadják a jóváhagyást, és minden jóváhagyott abroncsfutózó üzemhez hozzárendelnek egy jóváhagyási számot. A szám első két számjegye a jóváhagyás időpontjában az előírás legfrissebb, jelentős műszaki módosítását képező módosítássorozatot jelöli. A jóváhagyási számot a „108R” felirat előzi meg, jelezvén, hogy a jóváhagyás az előírásnak megfelelően újrafutózott gumiabroncsra vonatkozik. Ugyanaz a hatóság nem adhatja ugyanazt a számot egy másik, az előírás hatálya alá tartozó abroncsfutózó üzemnek.

5.7. Az előírásnak megfelelő jóváhagyást vagy a jóváhagyás kiterjesztését vagy elutasítását vagy visszavonását vagy a gyártás végleges leállását közlik az 1958-as megállapodás ezen előírást alkalmazó feleivel az 1. mellékletben található mintának megfelelő nyomtatvány útján.

5.8. Az előírásnak megfelelően újrafutózott minden gumiabroncsot a 3.3. bekezdésben említett szabad helyen és a 3.2. bekezdésben előírt jelölések mellett ellátnak egy nemzetközi jóváhagyási jellel is, amely a következőkből áll:

5.8.1. Az „E” betűt körülvevő kör, melyet a jóváhagyást megadó ország megkülönböztető száma ([1]) követ, és

([1]) 1 – Németország, 2 – Franciaország, 3 – Olaszország, 4 – Hollandia, 5 – Svédország, 6 – Belgium, 7 – Magyarország, 8 – Cseh Köztársaság, 9 – Spanyolország, 10 – Jugoszlávia, 11 – Egyesült Királyság, 12 – Ausztria, 13 – Luxemburg, 14 – Svájc, 15 – (üres), 16 – Norvégia, 17 – Finnország, 18 – Dánia, 19 – Románia, 20 – Lengyelország, 21 – Portugália, 22 – Orosz Föderáció, 23 – Görögország, 24 – Írország, 25 – Horvátország, 26 – Szlovénia, 27 – Szlovákia, 28 – Belarusz, 29 – Észtország, 30 – (üres), 31 – Bosznia és Hercegovina, 32–36 – (üres), 37 – Törökország, 38–39 – (üres), 40 – Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, 41 – (üres), 42 – Európai Közösség (a jóváhagyásokat a tagállamai adják saját EGB-jelüket használva) és 43 – Japán. A következő számokat további országoknak jelölik ki, időrendi sorrendben aszerint, hogy a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodást mikor ratifikálják vagy e megállapodáshoz mikor csatlakoznak, és az így kijelölt számokat az Egyesült Nemzetek Főtitkára közli a megállapodás Szerződő Feleivel.

▼M1

5.8.2. az 5.6. bekezdésben leírt jóváhagyási szám.

5.9. A jóváhagyási jel elrendezésére az előírás 2. melléklete nyújt példát.

6. KÖVETELMÉNYEK

6.1. Csak olyan gumiabroncsok újrafutózása engedélyezett, amelyeket típus-jóváhagyási eljárás keretében jóváhagytak, és az „E” vagy „e” jelölést viselik, ez a követelmény azonban legkésőbb 2000. január 1-jéig nem kötelező.

6.1.1. Nagysebességű gumiabroncsokat, amelyek csak a „ZR” feliratot viselik a gumiabroncs méretjelölésében és nem rendelkeznek üzemi jelekkel, nem lehet újrafutózni.

6.2. Már újrafutózott gumiabroncsokat nem szabad ismételten újrafutózni.

6.3. Az újrafutózandó lefutott abroncs nem lehet 7 évesnél régebbi, az eredeti gumiabroncson feltüntetett számjegyekkel jelölt gyártási évet véve alapul; például egy, a „253” kóddal jelölt gumiabroncsot 2000 végéig lehet újrafutózni.

6.4. Újrafutózás előtti feltételek:

6.4.1. A gumiabroncsoknak ellenőrzés előtt tisztáknak és szárazaknak kell lenniük.

6.4.2. Csiszolás előtt minden egyes gumiabroncsot gondosan meg kell vizsgálni mind belsőleg, mind külsőleg, hogy megbizonyosodjanak arról, hogy alkalmas újrafutózásra.

6.4.3. Azokat a gumiabroncsokat, amelyeken a túlterhelés vagy a szükségesnél kisebb belső nyomáson való használat miatt látható sérülések vannak, nem szabad újrafutózni.

6.4.4. Azt a gumiabroncsot, amelyen a következő sérülések valamelyike megtalálható, nem szabad újrafutózni:

6.4.4.1. a) jelentős, a szövetvázig terjedő repedés;

b) szövetváztörések vagy a lefutott abroncs sérülése a „H” sebességkategória felett, kivéve ha ezeket a lefutott abroncsokat alacsonyabb sebességkategóriába fogják besorolni;

c) a meghatározott károsodáshatárokon kívül eső sérüléseket érintő korábbi javítások – lásd az 5.3. bekezdést;

d) szövetvázszakadás;

e) olaj vagy vegyi anyagok hatása miatti komoly károsodás;

f) több, egymáshoz túl közel eső sérülés;

g) sérült vagy megtört perem;

h) a belső bélés javíthatatlan károsodása vagy sérült belső réteg;

i) a perem sérülése, a kisebb, csak a „gumit” érintő sérülésektől eltekintve;

j) a futófelület elhasználtsága vagy az oldalfalak kopása miatt felszínre került kord;

k) a futófelületnek vagy az oldalfalanyagnak a szövetváztól való javíthatatlan leválása;

l) szerkezeti sérülés az oldalfalak területén.

6.4.5. Azokat a radiál gumiabroncsokat, amelyeknél az öv levált, eltekintve az öv széleinek kismértékű fellazulásától, nem szabad újrafutózni.

6.5. Előkészítés:

6.5.1. Csiszolás után és az új anyag felvitele előtt minden egyes gumiabroncsot gondosan újra meg kell vizsgálni legalább külsőleg, hogy meggyőződjenek arról, hogy továbbra is alkalmas az újrafutózásra.

6.5.2. Az új anyaggal bevonandó teljes felületet előzetesen túlmelegedés nélkül kell előkészíteni. A lecsiszolt felületen nem lehet mély szakadás vagy leváló anyag.

6.5.3. Elővulkanizált anyagok használata esetében az előkészített felület körvonalának meg kell felelnie az anyag gyártója által meghatározott követelményeknek.

6.5.4. Szabadon lévő kordszálvégek nem engedélyezettek.

6.5.5. Az előkészítés során a lefutott abroncs kordszálaiban nem szabad sérülést okozni.

6.5.6. A radiál gumiabroncsok övén csiszolás közben keletkező sérülések kis területű, csak a legkülső réteget érintő sérülések lehetnek.

▼M1

6.5.7. A diagonál gumiabroncsok csiszolási sérülései esetében a következő korlátozásokat kell figyelembe venni:

6.5.7.1. A kétbetétes szerkezet esetében nem lehet sérülés a szövetvázon, eltekintve a betétvégtelenítést érintő enyhe, kis területű csiszolási sérülésektől.

6.5.7.2. Kétbetétes és köztes betétes szerkezetű, tömlő nélküli gumiabroncsok esetében nem lehet sérülés a szövetvázon vagy a köztes betéten.

6.5.7.3. Kétbetétes és köztes betétes szerkezetű, tömlős gumiabroncs esetében a köztes betét kis területet érintő sérülése megengedett.

6.5.7.4. Négy- vagy több-betétes szerkezetű, tömlő nélküli gumiabroncs esetében nem lehet sérülés a szövetvázon vagy a köztes betéten.

6.5.7.5. Négy- vagy több-betétes szerkezetű, tömlős gumiabroncs esetében csak a legkülső betét futófelületi részén lehet sérülés.

6.5.8. A felszínre került acélrészeket megfelelő anyaggal a lehető leghamarabb kezelni kell, a megfelelő anyag gyártójának utasításai szerint.

6.6. Újrafutózás:

6.6.1. Az abroncsfutózónak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a javításhoz használt anyagok – beleértve a tapaszokat is – gyártója vagy szállítója vállalja a felelősséget a következőkért:

a) az alkalmazási és tárolási módszerek meghatározása, amennyiben az abroncsfutózó kéri, annak az országnak a hivatalos nyelvén, ahol az anyagokat felhasználják;

b) a sérülési határok meghatározása, amelyekre az anyagokat tervezték, amennyiben az abroncsfutózó kéri, annak az országnak a hivatalos nyelvén, ahol az anyagokat felhasználják;

c) annak biztosítása, hogy a gumiabroncsokhoz szánt megerősített tapaszok, amennyiben helyesen alkalmazzák őket a szövetvázjavításokhoz, megfelelnek e célra;

d) annak biztosítása, hogy a tapaszok a gumiabroncs gyártója által megadott legnagyobb belső nyomás kétszeresét kibírják;

e) annak biztosítása, hogy minden más, a javításhoz használt anyag megfelel arra a célra, amelyre szánták.

6.6.2. Az abroncsfutózó felelős a javításhoz használt anyagok helyes alkalmazásáért és annak biztosításáért, hogy a javítás minden olyan hibától mentes, amely befolyásolná a gumiabroncs élettartamát.

6.6.3. Az abroncsfutózónak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a futófelület és az oldalfal anyagának gyártója vagy szállítója meghatározza az anyag tárolási és felhasználási feltételeit az anyag minőségének biztosítása érdekében. Amennyiben az abroncsfutózó kéri, ezt az információt annak az országnak a hivatalos nyelvén kell nyújtani, ahol az anyagokat felhasználják.

6.6.4. Az abroncsfutózónak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a javításra használt anyaghoz és/vagy keverékhez tartozik gyártói vagy szállítói igazolás. A vegyületnek alkalmasnak kell lennie olyan használatra, amelyre a gumiabroncsot szánják.

6.6.5. Az előkészített gumiabroncsot a lehető leghamarabb vulkanizálni kell a javítások és a helyreállító műveletek elvégzése után, és legkésőbb az anyaggyártó utasításai szerint.

6.6.6. A gumiabroncsot a használt anyagoknak és berendezéseknek megfelelő és ezekre meghatározott ideig, illetve hőmérsékleten és nyomáson kell vulkanizálni.

6.6.7. A vulkanizálóforma méreteinek meg kell felelniük az új anyag vastagságának és a lecsiszolt lefutott abroncs méreteinek. Radiál gumiabroncsot préseléskor radiál vagy radiális osztású vulkanizálóformákban kell vulkanizálni.

6.6.8. Az eredeti anyag csiszolás utáni vastagsága és az új anyag futófelület alatti átlagos vastagsága újrafutózás után a 6.6.8.1. és a 6.6.8.2. bekezdésben leírtaknak kell, hogy megfeleljen. Az anyag vastagságát minden egyes pontban mind a futófelület szélességében, mind a gumiabroncs kerületén oly módon kell szabályozni, hogy teljesüljenek a 6.7.5. és a 6.7.6. bekezdés rendelkezései.

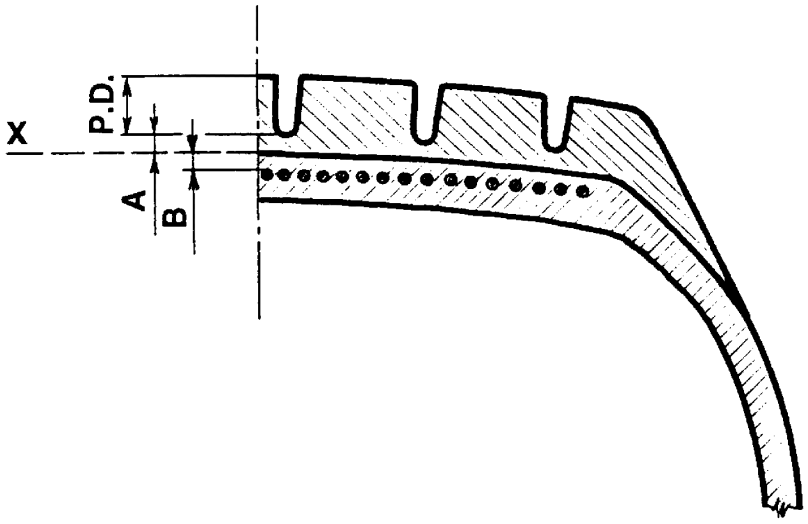
6.6.8.1. Radiál és öves diagonál gumiabroncsoknál (mm-ben):

$1{,}5 \leq (A+B) \leq 5$ (minimum 1,5 mm; maximum 5,0 mm)

$A \geq 1$ (minimum 1,0 mm)

$B \geq 0{,}5$ (minimum 0,5 mm)

▼M1



P.D. = Mintamélység

X = Csiszolási vonal

A = Az új anyag minta alatti átlagos vastagsága

B = Az eredeti anyag öv feletti minimális vastagsága csiszolás után

6.6.8.2. Diagonál gumiabroncsoknál:

Az eredeti anyag köztes betét feletti vastagsága ≥ 0,00 mm kell, hogy legyen.

Az új anyagnak a lecsiszolt lefutott abroncs vonala feletti átlagos vastagsága ≥ 2,00 mm kell, hogy legyen.

Az eredeti és az új anyag együttes vastagsága a futófelület mintaárkainak alapja alatt ≥ 2,00 és ≤ 5,00 mm kell, hogy legyen.

6.6.9. Az újrafutózott gumiabroncs üzemi jelei nem mutathatnak magasabb sebességkategóriát vagy nagyobb terhelhetőségi jelzőszámot, mint az eredeti gumiabroncs első élettartama során.

6.6.10. Az újrafutózott gumiabroncs legalacsonyabb sebességkategóriája 120 km/h („L” jelzés), a legmagasabb pedig 300 km/h („Y” jelzés) lehet.

6.6.11. A futófelületi kopásjelzőket a következőképpen kell elhelyezni:

6.6.11.1. Az újrafutózott gumiabroncsoknak legkevesebb hat keresztirányú, egymástól körülbelül egyforma távolságra helyezett kopásjelzősorral kell rendelkezniük a futófelület központi mintaárkaiban. Ezeket a kopásjelzőket úgy kell kialakítani, hogy ne legyenek összetéveszthetők a bordázatok vagy a futófelület mintaelemei közti merevítő gátakkal.

6.6.11.2. Azokon a gumiabroncsokon azonban, amelyeket 12 vagy annál kisebb névlegesátmérő-kódú kerékpántra terveztek, négy sor futófelületi kopásjelző is elégséges.

6.6.11.3. A futófelületi kopásjelzőknek + 0,60/–0,00 mm tűréssel jelezniük kell azt, ha a futófelületi mintaárkok mélysége nem haladja már meg az 1,6 mm-t.

6.6.11.4. A futófelületi kopásjelzők magasságát a futófelület felszínétől a kopásjelzők csúcsáig, illetőleg a mintaárkoknak a kopásjelzők csatlakozási pontja melletti felületéig terjedő két függőleges távolság közötti különbség megmérésével kell meghatározni.

6.7. Ellenőrzés:

6.7.1. Vulkanizálás után, amíg a gumiabroncs még meleg, minden egyes újrafutózott gumiabroncsot meg kell vizsgálni, hogy meggyőződjenek arról, hogy az minden látható hibától mentes. Újrafutózás alatt vagy után a gumiabroncsot fel kell fújni a vizsgálathoz, hogy belső nyomása legalább 1,5 bar legyen. Látható hiba (például felhólyagosodás, bemélyedés stb.) esetén a gumiabroncsot külön meg kell vizsgálni a hiba okának meghatározása céljából.

6.7.2. Az újrafutózás előtt, közben vagy után a gumiabroncs szerkezetének épségét megfelelő ellenőrzési módszerrel legalább egyszer ellenőrizni kell.

▼M1

6.7.3. Minőség-ellenőrzési célokból bizonyos számú újrafutózott gumiabroncsot roncsolásos és roncsolásmentes vizsgálatnak kell alávetni. A megvizsgált gumiabroncsok számát és a vizsgálatok eredményét fel kell jegyezni.

6.7.4. Újrafutózás után az újrafutózott gumiabroncsnak az előírás 6. melléklete szerint mért méretei meg kell, hogy feleljenek a 7. bekezdésben leírt eljárások szerint számított méreteknek vagy az előírás 5. mellékletének.

6.7.5. Az újrafutózott gumiabroncs radiális ütése nem haladhatja meg az 1,5 mm-t (+0,4 mm mérési tűrés).

6.7.6. Az újrafutózott gumiabroncsnak a kerékpántátmérőnél mért maximális statikus kiegyensúlyozatlansága nem haladhatja meg a gumiabroncs tömegének 1,5 %-át.

6.7.7. A futófelületi kopásjelzőknek meg kell felelniük a 6.6.11. bekezdés követelményeinek.

6.8. Teljesítményvizsgálat:

6.8.1. Az előírás szerint újrafutózott gumiabroncsoknak meg kell felelniük az előírás 7. mellékletében leírt terhelhetőség-sebesség tartóssági vizsgálatnak.

6.8.2. Az újrafutózott gumiabroncs terhelhetőség-sebesség tartóssági vizsgálata akkor sikeres, ha a vizsgálat elvégzése után nem észlelhető rajta futófelület-leválás, betétleválás, kordleválás, kitörés vagy a kordszálak törése.

6.8.3. A gumiabroncs külső kerülete hat órával a terhelhetőség-sebesség tartóssági vizsgálat elvégzése után legfeljebb ±3,5 %-kal térhet el a vizsgálat előtt mért külső kerülettől.

7. ELŐÍRÁSOK (SPECIFIKÁCIÓK)

7.1. Az előírás szerint újrafutózott gumiabroncsok a következő méretekkel kell, hogy rendelkezzenek:

7.1.1. Profilszélesség:

7.1.1.1. A profilszélességet a következő képlettel kell kiszámolni:

$$S = S_1 + K (A – A_1),$$

ahol:

S: a vizsgálati kerékpánton mért tényleges profilszélesség milliméterben;

S_1: a mérési kerékpántra vonatkoztatott, a kérdéses gumiabroncsméretre az abroncsfutózó által megadott, gumiabroncsokra vonatkozó nemzetközi szabvány szerinti elméleti profilszélesség-érték;

A: a vizsgálati kerékpánt szélessége milliméterben;

A_1: a mérési kerékpánt szélessége milliméterben, a kérdéses gumiabroncsméretre az abroncsfutózó által megadott, gumiabroncsokra vonatkozó nemzetközi szabvány szerint;

K: 0,4-del egyenlő értékű tényező.

7.1.2. Külső átmérő:

7.1.2.1. Az újrafutózott gumiabroncs elméleti külső átmérőjét a következő képlettel kell kiszámítani:

$$D = d + 2H,$$

ahol:

D: az elméleti külső átmérő milliméterben;

d: a 2.21.3. bekezdésben meghatározott megegyezés szerinti szám milliméterben;

H: a névleges profilmagasság milliméterben, és egyenlő az Sn és 0,01 Ra szorzatával,

ahol:

Sn: a névleges profiszélesség milliméterben;

Ra: a névleges keresztmetszeti viszonyszám.

Az összes fenti jelölés a 3.2.2. bekezdés követelményeinek és a 2.21. bekezdés fogalommeghatározásainak megfelelő, a gumiabroncs oldalfalán feltüntetett méretjelölés szerint értendő.

7.1.2.2. Azoknál a gumiabroncsoknál azonban, amelyeknek a jelölése a 30. EGB-előírás 5. mellékletében lévő táblázatok első oszlopában szerepel, a külső átmérő az e táblázatokban megadott érték lesz.

▼**M1**

7.1.3. Az újrafutózott gumiabroncsok mérési módszere:

7.1.3.1. Az újrafutózott gumiabroncsok méreteit az előírás 6. mellékletében megadott eljárásoknak megfelelően kell megmérni.

7.1.4. A profilszélességre vonatkozó előírások (specifikációk):

7.1.4.1. A tényleges teljes szélesség lehet a 7.1. bekezdésben meghatározott profilszélesség(ek)nél kisebb.

7.1.4.2. A tényleges teljes szélesség a 7.1. bekezdésben meghatározott érték (ek)et meghaladhatja:

7.1.4.2.1. 4 %-kal a radiál gumiabroncsok esetén; és

7.1.4.2.2. 6 %-kal a diagonál és az öves diagonál gumiabroncsok esetén;

7.1.4.2.3. ezenkívül, amennyiben a gumiabroncs külön védőpánttal rendelkezik, a szélesség a 7.1.4.2.1. és a 7.1.4.2.2. bekezdésben megadott tűréseknél legfeljebb 8 milliméterrel nagyobb lehet.

7.1.5. A külső átmérőre vonatkozó előírások (specifikációk):

7.1.5.1. Az újrafutózott gumiabroncsok tényleges külső átmérőjének értéke nem eshet a következő képletekkel kiszámított Dmin és Dmax értékeken kívülre:

Dmin = d + (2H x a)

Dmax = d + (2H x b)

ahol:

7.1.5.1.1. Az előírás 5. mellékletében lévő táblázatban nem szereplő méretek esetében „H” és „d” a 7.1.2.1. bekezdésben meghatározott értékek.

7.1.5.1.2. A fenti 7.1.2.2. bekezdésben említett méretek esetében:

H = 0,5 (D – d)

ahol „D” a külső átmérő és „d” a névleges kerékpántátmérő a fent említett táblázatok szerint, a kérdéses méretre.

7.1.5.1.3. Az „a” együttható értéke 0,97.

7.1.5.1.4. A „b” együttható:

	Radiál gumiabroncsoknál	Diagonál és öves diagonál gumiabroncsoknál
Normál gumiabroncsoknál	1,04	1,08

7.1.5.2. Téli gumiabroncsoknál a 7.1.5.1. bekezdésben kiszámított maximális külső átmérő (Dmax) legfeljebb 1 %-kal haladható túl.

8. A JÓVÁHAGYÁSRA VONATKOZÓ VÁLTOZÁSOK

8.1. Minden, az abroncsfutózó üzemet érintő változásról, mely a jóváhagyási kérelemben az abroncsfutózó üzem által megadott valamelyik információt – lásd a 4. bekezdésben – érinti, értesíteni kell a jóváhagyó hatóságot, amely jóváhagyta az abroncsfutózó üzemet. A hatóság a következők szerint járhat el:

8.1.1. úgy ítélheti meg, hogy a változásoknak valószínűleg nem lesz jelentős negatív hatása, és az abroncsfutózó üzem ezekkel együtt eleget tesz a követelményeknek; vagy

8.1.2. a jóváhagyáshoz további vizsgálatokat követelhet meg.

8.2. A jóváhagyás megerősítését vagy elutasítását a változások feltüntetésével együtt közölni kell a megállapodás ezen előírást alkalmazó Szerződő Feleivel az 5.7. bekezdés szerinti eljárásnak megfelelően.

9. GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG

A gyártásmegfelelőségi eljárások meg kell, hogy feleljenek a megállapodás 2. függelékében leírtakkal (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), és a következő követelményeknek kell eleget tenni.

9.1. Az előírás szerint jóváhagyott abroncsfutózó üzemnek meg kell felelnie a 6. bekezdésben leírt követelményeknek.

9.2. A jóváhagyás tulajdonosa biztosítja, hogy minden gyártási évben és az év során elosztva legalább a következő számú, a termékskálára reprerezentatív gumiabroncsot ellenőriznek és vizsgálnak meg az előírás rendelkezéseinek megfelelően:

▼M1

9.2.1. az éves össztermék 0,1 %-a, de minden esetben legalább 5 és nem feltétlenül több mint 20.

9.3. Amennyiben a 9.2. bekezdésben előírt követelmények szerinti vizsgálatokat a jóváhagyó hatóság végzi vagy a jóváhagyó hatóság ellenőrzése alatt végzik, az eredmények felhasználhatók a 9.4. bekezdésben leírt vizsgálatok részeként vagy helyett.

9.4. Az abroncsfutózó üzemet jóváhagyó hatóság bármely időpontban ellenőrizheti az üzemben alkalmazott megfelelőségvizsgálati módszereket. A jóváhagyó hatóságnak minden egyes üzem esetében minden évben szúrópróbaszerűen mintát kell vennie, és a következő számú, a termékskálára reprezentatív gumiabroncsot kell ellenőriznie, illetve vizsgálatnak alávetnie az előírás rendelkezéseinek megfelelően:

9.4.1. az éves össztermék 0,1 %-a, de minden esetben legalább 5 és nem feltétlenül több mint 20.

9.5. A 9.4. bekezdésben leírt ellenőrzések és vizsgálatok helyettesíthetik a 9.2. bekezdésben előírtakat.

10. INTÉZKEDÉSEK A GYÁRTÁSBELI ELTÉRÉSEK ESETÉN

10.1. Az abroncsfutózó üzemnek az előírás szerint megadott jóváhagyás visszavonható, ha a 9. bekezdés követelményei nem teljesülnek, vagy ha az abroncsfutózó üzem vagy az abroncsfutózó üzem által gyártott újrafutózott gumiabroncsok nem felelnek meg az említett bekezdésben előírt követelményeknek.

10.2. Amennyiben a megállapodás ezen előírást alkalmazó egyik Szerződő Fele visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, erről értesíti az 1958-as megállapodás ezen előírást alkalmazó többi Szerződő Felét az előírás 1. mellékletében található mintának megfelelő közlemény-formanyomtatvány útján.

11. A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

Az abroncsfutózó üzem jóváhagyását megadó hatóságot értesíteni kell arról, ha az előírás szerint jóváhagyott újrafutózott gumiabroncsokat érintő műveleteket és az újrafutózott gumiabroncsok gyártását leállítják. A hatóság ezt az információt a kézhezvételt követően továbbítja az 1958-as megállapodás ezen előírást alkalmazó többi Szerződő Felének az előírás 1. mellékletében található mintának megfelelő közlemény-formanyomtatvány útján.

12. A JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOK ELVÉGZÉSÉÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLATOK, A VIZSGÁLATI LABORATÓRIUMOK ÉS A HATÓSÁGOK NEVEI ÉS CÍMEI

12.1. Az 1958-as megállapodás ezen előírást alkalmazó Szerződő Felei közlik az Egyesült Nemzetek Titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok végzéséért felelős műszaki szolgálatok, és adott esetben a jóváhagyott vizsgálati laboratóriumok, valamint a jóváhagyást megadó hatóságok – és amelyekhez a jóváhagyás megadására vagy elutasítására vagy visszavonására vonatkozó, más országokban kiadott formanyomtatványokat kell küldeni – nevét és címét.

12.2. Az 1958-as megállapodás ezen előírást alkalmazó Szerződő Felei használhatják a gumiabroncsgyártók vagy abroncsfutózó üzemek laboratóriumait és jóváhagyott laboratóriumnak jelölhetnek ki ezek közül mind saját területükön lévőket, mind az 1958-as megállapodás ezen előírást alkalmazó más Szerződő Fele területén lévőket, az eljárásnak ez utóbbi illetékes hatósága általi előzetes elfogadása feltételével.

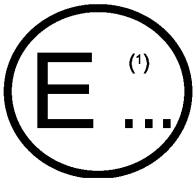
12.3. Amennyiben az 1958-as megállapodás valamelyik Fele a 12.2. bekezdést alkalmazza, ha óhajtja, képviseltetheti magát a vizsgálatokon.

▼M1

1. MELLÉKLET

KÖZLEMÉNY

(Legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))



Kiállító hatóság: A hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy: (2) JÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA

JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSA

JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA

A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

egy abroncsfutózó üzemre vonatkozóan a 108. előírás értelmében.

Jóváhagyási szám: ..... Jóváhagyás-kiterjesztési szám: .....

1. Az abroncsfutózó neve vagy védjegye: .....
2. Az abroncsfutózó üzem neve és címe: .....

   .....
3. Adott esetben az abroncsfutózó képviselőjének neve és címe: .....

   .....
4. Összefoglaló leírás az előírás 4.1.3. és 4.1.4. bekezdése szerint: .....
5. Műszaki szolgálat, adott esetben a jóváhagyásra vagy a megfelelőség ellenőrzésére jóváhagyott vizsgálati laboratórium: .....

   .....
6. A szolgálat által kiadott jelentés keltezése: .....
7. A szolgálat által kiadott jelentés száma: .....
8. A kiterjesztés oka(i) (adott esetben): .....
9. Megjegyzések: .....
10. Hely: .....
11. Kelt: .....
12. Aláírás: .....
13. A közlemény mellékletében található a jóváhagyást elbíráló hatóságnál letétbe helyezett jóváhagyási aktában lévő dokumentumok jegyzéke, amelyeket kérésre rendelkezésre bocsátanak.

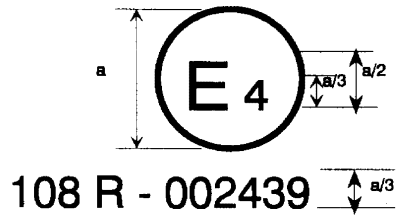
---

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország megkülönböztető száma (lásd az előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).
(2) Értelemszerűen törlendő.

▼**M1**

2. MELLÉKLET

A JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE



a = 12 mm min

Az újrafutózott gumiabroncson feltüntetett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az érintett abroncsfutózó üzemet Hollandiában hagyták jóvá (E4) a 108R002439-es jóváhagyási számmal, az előírás eredeti formájának (00) követelményei szerint.

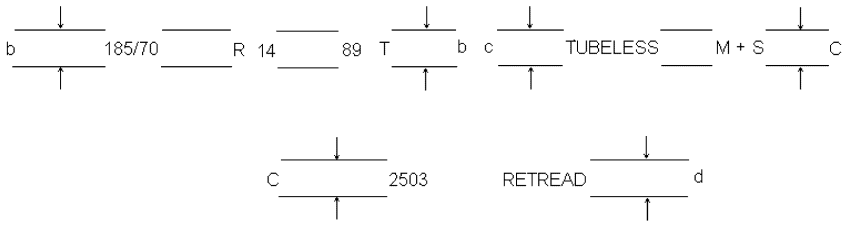
A jóváhagyási számot a körhöz közel kell elhelyezni, az „E” betű felett vagy alatt, vagy a betű bal vagy jobb oldalán. A jóváhagyási szám számjegyeinek az „E” ugyanazon oldalán kell állniuk, és ugyanabba az irányba kell mutatniuk. Római számjegyek használata a jóváhagyási számban kerülendő, más jelölésekkel való összetévesztés kiküszöbölése érdekében.

▼**M1**

3. MELLÉKLET

AZ ÚJRAFUTÓZOTT ABRONCSOK JELEINEK ELRENDEZÉSE

Példa az előírás hatálybalépése után forgalomba hozott újrafutózott gumiabroncsokon feltüntetendő jelölésekre



b: 6 mm (min.)

c: 4 mm (min.)

d: 3 mm (min.)

és 1998 tól: 4 mm (min.)

Ezek a jelölések olyan újrafutózott gumiabroncsot jelölnek, amelynek:

– névleges profilszélessége 185,

– névleges keresztmetszeti viszonyszáma 70,

– radiál szerkezettel rendelkezik (R),

– névleges kerékpántátmérőjét jelző kódja 14,

– üzemi jelei „89T”, amelyben a „89” a terhelhetőségi jelzőszámnak megfelelő 580 kg terhelhetőséget, a „T” a sebességkategória-jelzésnek megfelelő 190 km/h legnagyobb sebességet jelzi,

– tömlő nélküli használatra való („TUBELESS”),

– téli gumiabroncs (M + S),

– újrafutózása a 2003-as év 25., 26., 27. vagy 28. hetében történt.

A gumiabroncs-megjelölést képező jelek elhelyezése és sorrendje a következő:

a) a méretjelölést, amely a névleges profilszélességet, a névleges keresztmetszeti viszonyszámot, a szerkezettípus jelét (ahol szükséges) és a névleges kerékpántátmérőt foglalja magában, a fenti példa szerint kell csoportosítani: 185/70 R 14;

b) az üzemi jeleket, amely a terhelhetőségi jelzőszámot és a sebességkategória jelét foglalják magukban, együtt, a méretjelölés mellett kell elhelyezni. Kerülhetnek a méretjelölés elé vagy mögé vagy felé vagy alá;

c) a „TUBELESS”, „REINFORCED” és az „M + S” jel kerülhet a méretjelöléstől távolabb;

d) A „RETREAD” szó kerülhet a méretjelöléstől távolabb.

▼M1

4. MELLÉKLET

A TERHELHETŐSÉGI JELZŐSZÁMOK ÉS A MEGFELELŐ TERHELHETŐSÉGEK JEGYZÉKE

Terhelhetőségi jelzőszám (LI) és terhelhetőség – kg-ban

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	530	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

5. MELLÉKLET

A GUMIABRONCSOK MÉRETJELÖLÉSE ÉS MÉRETEI

(A 30. EGB-előírással összhangban)

Lásd a 30. EGB-előírás 5. mellékletét

▼M1

6. MELLÉKLET

A GUMIABRONCSOK MÉRÉSI MÓDSZERE

1. A gumiabroncs előkészítése

1.1. A gumiabroncsot fel kell szerelni az abroncsfutózó által meghatározott vizsgálati kerékpántra, és úgy kell felfújni, hogy belső nyomása 3 és 3,5 bar között legyen.

1.2. A belső nyomást a következő értékre kell módosítani:

1.2.1. standard öves diagonál gumiabroncsoknál: 1,7 bar;

1.2.2. diagonál gumabroncsoknál:

	Nyomás (bar) a sebességkategória szerint		
Betétszám	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. standard radiál gumiabroncsoknál: 1,8 bar;

1.2.4. megerősített gumiabroncsoknál: 2,3 bar.

2. Mérési eljárás

2.1. A kerékpántra szerelt gumiabroncsot legalább 24 óráig szobahőmérsékleten kell tartani, kivéve ha az előírás 6.8.3. bekezdése eltérően rendelkezik.

2.2. A belső nyomást módosítani kell a melléklet 1.2. bekezdésében meghatározott szintre.

2.3. A teljes szélességet a gumiabroncs kerületén egymástól egyforma távolságra lévő hat pontban kell mérni, figyelembe véve az esetleges védőbordázatok és pántok szélességét is. A mért legnagyobb értéket kell a gumiabroncs teljes szélességének tekinteni.

2.4. A külső átmérőt a felfújt gumiabroncs legnagyobb kerületének mért értéke alapján kell kiszámítani.

▼M1

7. MELLÉKLET

TERHELÉS-SEBESSÉG TARTÓSSÁGI VIZSGÁLATI ELJÁRÁS

(Elviekben a 30. előírás 7. mellékletével összhangban)

1. A gumiabroncs előkészítése

1.1. Az újrafutózott gumiabroncsot fel kell szerelni az abroncsfutózó által meghatározott vizsgálati kerékpántra.

1.2. A gumiabroncsot fel kell fújni a megfelelő, a következő táblázatban megadott belső nyomásra (bar):

Sebességkategória	Diagonál gumabroncsok			Radiál gumiabroncsok		Öves diagonál gumiabroncsok
	Betétszám			Standard	Megerősített	Standard
	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 és Y	–	–	–	3,2	3,6	–

1.3. Az abroncsfutózó üzem, amennyiben megindokolja, kérheti a melléklet 1.2. bekezdésében megadott belső nyomástól eltérő vizsgálati nyomás használatát. Ebben az esetben a gumiabroncsot a kért belső nyomásra kell felfújni.

1.4. A gumiabroncs és a kerék együttesét a vizsgálati terem hőmérsékeltén kell tartani legalább három órán keresztül.

1.5. A belső nyomást újból be kell állítani e melléklet 1.2. vagy 1.3. bekezdésében meghatározottak szerint.

2. Vizsgálati eljárás

2.1. A gumiabroncsból és a kerékből álló együttest egy vizsgálati tengelyre kell szerelni, és egy sima felületű, meghajtott, 1,70 m ± 1 % vagy 2,00 m ± 1 % átmérőjű vizsgálódob külső felületéhez kell nyomni.

2.2. A vizsgálati tengelyt a következő terhelések 80 %-ával kell terhelni:

2.2.1. az L-től a H sebességkategóriáig (ezt is beleértve) a gumiabroncsok terhelhetőségi jelzőszámának megfelelő legnagyobb terhelhetőség,

2.2.2. a következő legnagyobb sebességeknek megfelelő legnagyobb megengedett terhelhetőség (lásd az előírás 2.35.2. bekezdését):

– 240 km/h a V sebességkategóriájú gumiabroncsok esetében,

– 270 km/h a W sebességkategóriájú gumiabroncsok esetében,

– 300 km/h az Y sebességkategóriájú gumiabroncsok esetében,

2.3. A vizsgálat során a gumiabroncs belső nyomását nem szabad változtatni, és a vizsgálati terhelést állandó értéken kell tartani.

2.4. A vizsgálat során a vizsgálati teremben a hőmérsékletet 20 °C és 30 °C között kell tartani, kivéve ha a gyártó vagy az abroncsfutózó nagyobb hőmérsékletbe is beleegyezik.

2.5. A tartóssági vizsgálatot megszakítás nélkül kell elvégezni, és a következők szerint kell lefolytatni:

2.5.1 a nulla sebességtől a kezdeti viszgálati sebesség eléréséig 10 percnek kell eltelnie;

2.5.2. kezdeti vizsgálati sebesség: a gumiabroncsra előírt maximális sebességnél 40 km/h-val kevesebb az 1,70 m ± 1 % átmérőjű, illetőleg 30 km/h-val kevesebb a 2,00 m ± 1 % átmérőjű vizsgálódob esetén;

2.5.3. egymás utáni sebességszint-növelések: 10 km/h egészen a legnagyobb vizsgálati sebességig;

2.5.4. a vizsgálat időtartama az egyes sebességszinteken, kivéve az utolsót: 10 perc;

2.5.5. a vizsgálat időtartama az utolsó sebességszinten: 20 perc;

▼**M1**

2.5.6. legnagyobb vizsgálati sebesség: a gumiabroncsra előírt maximális sebességnél 10 km/h-val kevesebb az 1,70 m ± 1 % átmérőjű, illetőleg az előírt legnagyobb sebesség a 2,00 m ± 1 % átmérőjű vizsgálódob esetén.

3. Egyenértékű vizsgálati eljárások

Ha a melléklet 2. bekezdésében leírt módszertől eltérő módszert használnak, igazolni kell ennek egyenértékűségét.

▼M1

8. MELLÉKLET

MAGYARÁZÓ ÁBRA

Lásd az előírás 2. bekezdését"

