Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B**

DECIZIA CONSILIULUI

din 26 iunie 2001

referitoare la aderarea Comunității Europene la Regulamentul nr. 108 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind omologarea producției de anvelope reșapate pentru autovehicule și remorcile acestora

(2001/509/CE)

(JO L 183, 6.7.2001, p. 37)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Decizia 2006/443/CE Consiliului din 13 martie 2006	L 181	1	4.7.2006

▼B

DECIZIA CONSILIULUI

din 26 iunie 2001

referitoare la aderarea Comunității Europene la Regulamentul nr. 108 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind omologarea producției de anvelope reșapate pentru autovehicule și remorcile acestora

(2001/509/CE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații ([1]), („Acordul din 1958 revizuit") în special articolul 3 alineatul (3) și a doua liniuță din articolul 4 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ([2]),

având în vedere avizul conform al Parlamentului European ([3]),

întrucât:

(1) Dispozițiile standard ale Regulamentului nr. 108 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind omologarea producției de anvelope reșapate pentru autovehicule și remorcile acestora vizează eliminarea barierelor tehnice impuse comerțului de autovehicule între părțile contractante în ceea ce privește anvelopele reșapate și asigurarea unui nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului.

(2) Regulamentul nr. 108 a fost adus la cunoștința părților contractante și a intrat în vigoare pentru toate părțile contractante care nu și-au manifestat dezacordul în legătură cu acesta până la data sau datele specificate în regulamentul anexat la Acordul revizuit din 1958.

(3) Pentru a permite operatorilor economici să ia măsurile necesare de a se conforma în timp util dispozițiilor Regulamentului nr. 108 astfel încât să nu perturbe piața de anvelope reșapate, în special prin date de intrare în vigoare care pot fi diferite de la un stat membru la altul, aplicarea uniformă a acestui regulament pe întreg teritoriul Comunității urmează să fie reglementată ulterior printr-o directivă a Comunității. Cu toate acestea, Regulamentul nr. 108 nu este inclus în sistemul de omologare a autovehiculelor și a remorcilor acestora,

DECIDE:

▼M1

Articol unic

Comunitatea Europeană aderă la Regulamentul nr. 108 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind

([1]) JO L 346, 17.12.1997, p. 78.
([2]) JO C 177, 22.6.2000, p. 47.
([3]) Aviz adoptat la 15 mai 2001 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

▼**M1**

omologarea fabricării de anvelope reșapate pentru autovehicule și remorcile acestora.

De la 13 septembrie 2006 dispozițiile Regulamentului nr. 108, astfel cum figurează în anexă, se aplică ca o condiție obligatorie a introducerii pe piața comunitară a anvelopelor reșapate care intră în domeniul de aplicare al regulamentului respectiv.

▼M1

Regulamentul nr. 108

SPECIFICAȚII UNIFORME PRIVIND OMOLOGAREA FABRICĂRII DE ANVELOPE REȘAPATE PENTRU AUTOVEHICULE ȘI REMORCILE ACESTORA

(Text consolidat)

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniu de aplicare
2. Definiții
3. Marcaje
4. Cerere de omologare
5. Omologare
6. Dispoziții
7. Specificații
8. Modificări privind omologarea
9. Conformitatea producției
10. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
11. Încetarea definitivă a producției
12. Nume și adrese ale serviciilor tehnice responsabile cu testele de omologare, ale laboratoarelor de testare și ale serviciilor administrative

ANEXE

Anexa 1 – Comunicare privind omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea unei omologări sau încetarea definitivă a activității unei societăți de reșapare, ca urmare a aplicării Regulamentului nr. 108

Anexa 2 – Exemplu de marcă de omologare

Anexa 3 – Schema mărcilor anvelopelor reșapate

Anexa 4 – Lista indicilor de capacitate de sarcină și a maselor corespunzătoare

Anexa 5 – Denumirea și dimensiunile anvelopelor

Anexa 6 – Metoda de măsurare a anvelopelor

Anexa 7 – Modul de efectuare a testelor de anduranță sarcină/viteză

Anexa 8 – Figură explicativă

▼M1

1. DOMENIU DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică fabricării de anvelope reșapate pentru autoturismele particulare și remorcile acestora pentru utilizare rutieră, cu excepția:

1.1. anvelopelor reșapate pentru vehicule utilitare și pentru remorcile acestora;

1.2. anvelope reșapate cu o categorie de viteză mai mică de 120 km/h sau mai mare de 300 km/h;

1.3. anvelope pentru biciclete și motociclete;

1.4. anvelope care nu posedă de la început simbol pentru categoria de viteză și/sau indice de sarcină;

1.5. anvelope care nu au de la început omologare de tip și inscripția „E” sau „e”;

1.6. anvelope pentru autoturismele fabricate înainte de 1939;

1.7. anvelope destinate exclusiv competițiilor sau vehiculelor de teren și marcate ca atare;

1.8. anvelope de rezervă pentru utilizare temporară, de tip „T”.

2. DEFINIȚII – a se vedea și figura din anexa 8

În sensul prezentului regulament:

2.1. „Gamă de anvelope reșapate” – reprezintă gama de anvelope reșapate în conformitate cu punctul 4.1.4.

2.2. „Structura unei anvelope” – reprezintă caracteristicile tehnice ale carcasei anvelopei. Se disting în special următoarele structuri:

2.2.1. „diagonală”, o anvelopă la care cablurile pliurilor se întind până la taloane și sunt orientate astfel încât să formeze unghiuri alternate mult mai mici de 90° cu linia mediană a benzii de rulare;

2.2.2. „cu centură încrucișată”, o anvelopă cu construcție diagonală în care carcasa este prinsă de o centură formată din două sau mai multe straturi de cabluri complet inextensibile și care formează unghiuri alternate apropiate de cele ale carcasei;

2.2.3. „radială”, o anvelopă la care cablurile pliurilor se întind până la talon și sunt orientate astfel încât să formeze un unghi de 90° cu linia mediană a benzii de rulare și a cărui carcasă este stabilizată de o centură de circumferință complet inextensibilă.

2.3. „Categoria de utilizare”

2.3.1. Anvelopă normală, o anvelopă destinată exclusiv unei utilizări rutiere normale.

2.3.2. Anvelopă de iarnă, o anvelopă la care desenul de pe banda de rulare sau desenul de pe banda de rulare și structura sunt concepute în special pentru a asigura, pe noroi și pe zăpadă proaspătă sau topită, o mai bună performanță decât cea a unei anvelope normale. Desenul benzii de rulare al unei anvelope de iarnă constă, în general, din caneluri (nervuri) și părți solide masive cu spații mai mari între ele decât în cazul unei anvelope normale.

2.3.3. Anvelopă de rezervă pentru utilizare temporară, o anvelopă diferită de cele cu care sunt echipate vehiculele care circulă în condiții normale. Sunt prevăzute doar pentru o utilizare temporară cu restricții în ceea ce privește conducerea autoturismului.

2.3.4. Anvelope de rezervă pentru utilizare temporară de tip „T”, un tip de anvelope de rezervă pentru utilizare temporară, prevăzute pentru a fi folosite la o presiune de umflare superioară celei prevăzute pentru anvelopele standard întărite.

2.4. „Talon”, un element al anvelopei a cărui formă și structură îi permit să se adapteze jantei și să mențină anvelopa pe jantă.

2.5. „Cablu”, firele care formează țesăturile de pliuri din anvelopă.

2.6. „Pliu”, un strat constituit din cabluri „cauciucate”, așezate paralel unele față de altele.

▼M1

2.7. „Centură”, pentru o anvelopă cu structură radială sau o anvelopă cu structură cu centură încrucișată, desemnează unul sau mai multe straturi de material(e) sub banda de rulare și orientate preponderent în direcția liniei mediane a benzii de rulare, astfel încât să asigure fixarea pe circumferință a carcasei.

2.8. „Falsă centură”, pentru o anvelopă cu structură diagonală, desemnează un pliu intermediar facultativ poziționat între carcasă și banda de rulare.

2.9. „Bandă talon”, materialul care protejează carcasa în zona talonului împotriva uzurii prin frecare sau abraziunii provocate de jantă.

2.10. „Carcasă”, partea structurală a anvelopei, alta decât banda de rulare și cauciucurile laterale exterioare, care suportă sarcina atunci când anvelopa este umflată.

2.11. „Bandă de rulare”, partea anvelopei concepută pentru a intra în contact cu solul, pentru a proteja carcasa împotriva deteriorării mecanice și a asigura aderența la sol.

2.12. „Flanc”, partea cauciucului situată între banda de rulare și zona care trebuie acoperită de marginea jantei.

2.13. „Zona de jos a anvelopei”, zona cuprinsă între partea care reprezintă lățimea maximă a anvelopei și zona care trebuie acoperită de marginea jantei.

2.14. „Canelura benzii de rulare”, spațiul dintre două nervuri sau două părți solide adiacente ale modelului.

2.15. „Caneluri principale”, canelurile late din zona centrală a benzii de rulare, care acoperă aproximativ trei sferturi din lățimea benzii.

2.16. „Grosimea secțiunii”, distanța lineară dintre părțile exterioare ale flancurilor unei anvelope umflate, atunci când anvelopa este adaptată pe janta de mărimea specificată, dar fără relieful reprezentat de marcaje, decorațiuni, cordoane sau nervuri de protecție.

2.17. „Grosimea totală”, distanța lineară dintre părțile exterioare ale flancurilor unei anvelope umflate, atunci când anvelopa este montată pe janta de mărimea specificată, inclusiv marcajele, decorațiunile, cordoanele sau nervurile de protecție.

2.18. „Înălțimea secțiunii”, distanța egală cu jumătate din diferența care există între diametrul exterior al anvelopei și diametrul nominal al jantei.

2.19. „Raport nominal de aspect”, de o sută de ori numărul obținut împărțind numărul care exprimă înălțimea nominală a secțiunii la numărul care exprimă grosimea nominală a secțiunii, ambele dimensiuni fiind exprimate în aceleași unități.

2.20. „Diametru exterior”, diametrul total al anvelopei umflate, proaspăt reșapate.

2.21. „Denumirea dimensiunii anvelopei”, o denumire care arată:

2.21.1. grosimea nominală a secțiunii. Grosimea respectivă trebuie exprimată în milimetri, cu excepția tipurilor de anvelope a căror denumire figurează în prima coloană a tabelelor din anexa 5 la prezentul regulament;

2.21.2. raportul nominal de aspect, cu excepția anvelopelor a căror denumire figurează în prima coloană a tabelelor din anexa 5 la prezentul regulament;

2.21.3. un număr convențional „d” (simbolul „d”) care caracterizează diametrul nominal al jantei și corespunde diametrului jantei exprimat fie prin coduri (numere mai mici de 100), fie în milimetri (numere mai mari de 100). Cele două valori pot apărea și împreună.

2.21.3.1. Valorile simbolurilor „d”, exprimate în milimetri, sunt indicate în cele ce urmează:

▼M1

Codul diametrului nominal al jantei – „d”	Valoarea simbolului „d” exprimată în 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. „Diametrul nominal al jantei (d)”, diametrul jantei pe care se va monta o anvelopă.

2.23. „Jantă”, suportul pentru ansamblul pneumatic și pentru camera de aer sau pentru o anvelopă fără cameră de aer pe care se sprijină taloanele anvelopei.

2.24. „Jantă de măsură”, janta despre care s-a specificat că este o „lățime de măsură a jantei” sau o „lățime teoretică a jantei” pentru o mărime dată a unei anvelope într-o ediție oarecare a unuia sau a mai multor standarde internaționale pentru anvelope.

2.25. „Jantă de probă”, orice jantă despre care s-a specificat că este aprobată, recomandată sau autorizată în cadrul unui standard internațional pentru anvelope pentru o anvelopă de mărimea sau tipul respectiv.

2.26. „Standard internațional pentru anvelope”, oricare dintre următoarele culegeri de standarde:

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

(b) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ERTRO) ([10]): „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 AssociaçiaoLatino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) ([5]): „Manual de Normal Technicas”;

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

2.27. „Smulgere”, desprinderea unor bucăți de cauciuc de pe banda de rulare.

2.28. „Desprinderea cablurilor”, separarea cablurilor de învelișul de cauciuc care le acoperă.

2.29. „Desprinderea pliurilor”, separarea pliurilor adiacente.

([1]) ERTRO, 32 Av. Brugmann – Bte 2, B-1060 Bruxelles, Belgia.
([2]) TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321, Statele Unite ale Americii.
([3]) JATMA, 9th Floor, Toranomon Building Nr. 1-12, 1-Chome Toranomon Minato-ku, Tokyo 105, Japonia.
([4]) TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australia.
([5]) ALAPA, Avenida Paulista 2444-12° Andar, conj. 124, 01310 Sao Paulo, SP Brazilia.
([6]) STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Suedia.

▼M1

2.30. „Desprinderea benzii de rulare”, separarea benzii de rulare de carcasă.

2.31. „Indicatori de uzură”, proeminențele care există în interiorul canelurilor benzii de rulare care funcționează ca un indicator vizual al gradului de uzură al benzii.

2.32. „Descriere de serviciu”, juxtapunerea specifică a indicelui de sarcină și a codului categoriei de viteză a anvelopei.

2.33. „Indice de sarcină”, un cod numeric care indică sarcina pe care o poate suporta anvelopa.

2.34. „Cod de viteză” înseamnă:

2.34.1. un cod alfabetic care indică viteza la care anvelopa poate transporta masa stabilită de indicele de sarcină corespunzător;

2.34.2. codurile de viteză și vitezele corespunzătoare sunt indicate în tabelul care urmează:

Cod de viteză	Viteza maximă corespunzătoare (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. „Limita de sarcină maximă”, masa maximă autorizată pentru a fi suportată de anvelopă.

2.35.1. Pentru o viteză mai mică de 210 km/h, limita de sarcină maximă nu poate depăși valoarea care corespunde indicelui de capacitate de sarcină a anvelopei.

2.35.2. Pentru o viteză mai mare de 210 km/h, dar mai mică de 300 km/h, limita de sarcină maximă nu poate depăși procentajul valorii asociate cu indicele de capacitate de sarcină a anvelopei, indicată în tabelul care urmează, referitor la viteza pe care o poate dezvolta vehiculul pe care se va monta anvelopa:

Cod de viteză al anvelopei	Viteza maximă – km/h	Limita de sarcină maximă – %
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

Y	270	100
	280	95
	290	90
	300	85

Pentru viteze maxime intermediare sunt permise interpolări liniare ale limitei de sarcini maxime.

2.36. „Societate de reșapare”, locul sau grupul de locuri de producție de anvelope reșapate.

2.37. „Reșapare”, termen generic care desemnează refacerea unei anvelope uzate prin înlocuirea benzii de rulare uzate cu un material nou. Termenul menționat se mai poate referi și la restaurarea suprafeței exterioare a flancului și înlocuirea falsei centuri sau a stratului de protecție. Reșaparea cuprinde următoarele procese:

2.37.1. „reșaparea suprafeței”, înlocuirea benzii de rulare;

2.37.2. „reșaparea suprafeței, cu suprapunere”, înlocuirea benzii de rulare, materialul nou acoperind și o parte din flanc;

2.37.3. „talon la talon”, înlocuirea benzii de rulare și restaurarea flancului, inclusiv înlocuirea integrală sau parțială a zonei de jos a anvelopei.

2.38. „Anvelopă”, anvelopa uzată, cuprinzând carcasa și ceea ce rămâne din materialul benzii de rulare și al flancului.

2.39. „Polizare”, procesul care constă în înlăturarea materialului uzat al anvelopei în vederea pregătirii suprafeței pe care se va aplica noul material.

2.40. „Reparare”, refacerea anvelopei deteriorate în limitele admise.

2.41. „Material pentru banda de rulare”, material adecvat pentru înlocuirea benzii de rulare uzate. Poate fi vorba, de exemplu, de:

2.41.1. „bandă de rulare pentru reșapare”, lungimea pretăiată a materialului care a fost extrudat pentru a obține profilul de secțiune dorit și care este de îndată fixat la rece pe anvelopa pregătită. Materialul nou trebuie vulcanizat;

2.41.2. „panglică de bobinaj”, panglică de material pentru banda de rulare care este direct extrudată și bobinată pe anvelopa pregătită până la obținerea conturului de secțiune dorit. Materialul nou trebuie vulcanizat;

2.41.3. „extruziune directă”, material pentru banda de rulare extrudat pentru a obține profilul de secțiune dorit. Extrudat direct pe anvelopa pregătită, materialul nou trebuie vulcanizat;

2.41.4. „prevulcanizată”, banda de rulare fasonată și vulcanizată în prealabil, aplicată pe învelișul pregătit. Materialul nou trebuie legat de anvelopă.

2.42. „Înveliș pentru flanc”, material utilizat pentru a acoperi flancurile învelișului, permițând astfel efectuarea marcajelor necesare.

2.43. „Cauciuc contact”, material utilizat ca strat adeziv între banda de rulare nouă și anvelopă și pentru reparații minore.

2.44. „Ciment”, soluție adezivă pentru a ține fixe materialele noi înainte de procesul de vulcanizare.

2.45. „Vulcanizare”, termen folosit pentru a descrie modificarea proprietăților fizice ale noului material. Vulcanizarea se realizează, în general, supunând pentru un anumit timp materialul nou la căldură și presiune, în condiții controlate.

2.46. „Excentricitate radială”, variația razei anvelopei, măsurarea efectuându-se în jurul circumferinței exterioare a suprafeței benzii de rulare.

2.47. „Dezechilibru”, măsura variației repartiției masei pe axa centrală a anvelopei. Dezechilibrul măsurat poate fi „static” sau „dinamic”.

▼M1

3. MARCAJE

3.1. În anexa 3 la prezentul regulament este prezentat un exemplu al dispunerii marcajelor pe o anvelopă reșapată.

3.2. Anvelopele reșapate trebuie să aibă pe ambele flancuri, în cazul anvelopelor simetrice și cel puțin pe flancul exterior, în cazurile anvelopelor asimetrice:

3.2.1. denumirea sau marca de comerț;

3.2.2. desemnarea dimensiunii anvelopei, astfel cum este definită la punctul 2.21;

3.2.3. tipul de structură, după cum urmează:

3.2.3.1. pe anvelopele cu structură diagonală, nici o indicație sau litera „D” înaintea marcajului referitor la diametrul jantei;

3.2.3.2. pe anvelopele cu structură radială, litera „R” înaintea marcajului referitor la diametrul jantei și, eventual, mențiunea „RADIAL”;

3.2.3.3. pe anvelopele cu structură cu centură încrucișată, litera „B” înaintea marcajului referitor la diametrul jantei și, de asemenea, mențiunea „BIAS-BELTED”;

3.2.4. descrierea de serviciu, care cuprinde:

3.2.4.1. indicarea capacității nominale de sarcină a anvelopei sub forma indicelui de sarcină prezentat la punctul 2.33;

3.2.4.2. indicarea categoriei nominale de viteză a anvelopei sub forma codului prezentat la punctul 2.34;

3.2.5. mențiunea „TUBELESS”, în cazul în care anvelopa este concepută pentru a fi utilizată fără cameră de aer;

3.2.6. marcajul M + S sau MS sau M & S, în cazul unei anvelope de iarnă;

3.2.7. data reșapării, după cum urmează:

3.2.7.1. până la 31 decembrie 1999; fie în conformitate cu indicațiile de la punctul 3.2.7.2, fie sub forma unui grup de trei cifre, primele două indicând săptămâna, iar ultima cifră, anul decadei de fabricație. Codul datei poate desemna perioada de fabricație începând cu săptămâna indicată de numărul săptămânii, până la numărul săptămânii plus trei, inclusiv. De exemplu, marcajul „253” poate desemna o anvelopă reșapată în săptămâna a 25-a, a 26-a, a 27-a sau a 28-a a anului 1993.

Codul datei poate fi marcat pe un singur flanc;

3.2.7.2. de la 1 ianuarie 2000; sub forma unui grup de patru cifre, primele două indicând săptămâna, iar următoarele două indicând anul în care anvelopa a fost reșapată. Codul datei poate desemna perioada de fabricație începând cu săptămâna indicată de numărul săptămânii, până la numărul săptămânii plus trei, inclusiv. De exemplu, marcajul „253” poate desemna o anvelopă reșapată în săptămâna a 25-a, a 26-a, a 27-a sau a 28-a a anului 2003.

Codul datei poate fi marcat pe un singur flanc;

3.2.8. mențiunea „RETREAD” sau „REMOULD” (de la 1 ianuarie 1999, numai mențiunea „RETREAD”). La cererea societății de reșapare, mențiunea în cauză poate fi însoțită de o traducere în alte limbi.

3.3. Înainte de omologare, anvelopele au un spațiu liber suficient pentru a se înscrie marca de omologare menționată la punctul 5.8 și indicată de anexa 2 la prezentul regulament.

3.4. După omologare, mărcile menționate la punctul 5.8 și indicate de anexa 2 la prezentul regulament vor fi înscrise în spațiul menționat la punctul 3.3; mărcile respective pot fi înscrise doar pe un singur flanc.

3.5. Marcajele menționate la punctul 3.2 și marca de omologare prevăzută la punctele 3.4 și 5.8 trebuie să fie perfect lizibile și imprimate în relief sau ștanțate pe anvelope sau trebuie să se regăsească în permanență pe anvelopă.

▼M1

3.6. În cazul în care, după reșapare, rămân încă vizibile marcaje ale producătorului de origine al anvelopei, marcajele respective vor fi considerate ca fiind specificații ale celui care face reșaparea, aplicabile anvelopei reșapate. În cazul în care indicațiile de origine nu mai sunt valabile pentru anvelopa reșapată, indicațiile vor fi șterse în totalitate.

3.7. Marca și numărul de omologare original „E” sau „e” trebuie șterse.

4. CERERE DE OMOLOGARE

Procedurile descrise în continuare se aplică omologării unei societăți de reșapare a anvelopelor:

4.1. Cererea de omologare a unei societăți de reșapare este prezentată fie de titularul denumirii comerciale sau al mărcii comerciale, fie de reprezentantul său autorizat. Cererea precizează:

4.1.1. structura societății de reșapare a anvelopelor;

4.1.2. o scurtă descriere a sistemului de controlul calității care să garanteze că tehnicile de reșapare utilizate respectă într-adevăr specificațiile prezentului regulament;

4.1.3. denumirile sau mărcile comerciale care trebuie aplicate pe anvelopele reșapate;

4.1.4. următoarele informații referitoare la gama de anvelope de reșapat:

4.1.4.1. gama dimensiunilor anvelopelor;

4.1.4.2. structura anvelopelor (diagonală, cu centură încrucișată sau radială);

4.1.4.3. categoria de utilizare a anvelopelor (normale sau de iarnă etc.);

4.1.4.4. sistemul de reșapare și metoda de aplicare a noilor materiale, în conformitate cu punctele 2.37 și 2.41;

4.1.4.5. codul categoriei de viteză maximă a anvelopelor de reșapat;

4.1.4.6. indicele de sarcină maximă a anvelopelor de reșapat;

4.1.4.7. standardul internațional pentru anvelope desemnat, în care se încadrează gama de anvelope.

5. OMOLOGARE

5.1. Pentru a-și exercita activitatea, o societate de reșapare trebuie să obțină acordul autorităților competente, în conformitate cu specificațiile prezentului regulament. Autoritatea competentă adoptă măsurile necesare, descrise de prezentul regulament, pentru a se asigura că în societatea de producție respectivă reșaparea anvelopelor este conformă cu specificațiile prezentului regulament. Societatea de reșapare este pe deplin responsabilă pentru conformitatea anvelopelor reșapate cu specificațiile prezentului regulament și pentru starea bună a anvelopelor în cadrul unei utilizări normale.

5.2. Pe lângă specificațiile normale referitoare la evaluarea inițială a societății de reșapare, autoritatea competentă trebuie să se asigure că procedurile, exploatarea, instrucțiunile și documentația cuprinzând specificațiile comunicate de către furnizorii materialelor sunt redactate într-o limbă ușor de înțeles de către personalul societății de reșapare.

5.3. Autoritatea competentă trebuie să se asigure că procedurile și manualele de exploatare ale fiecărei societăți de reșapare specifică, pentru materialele și procedurile utilizate pentru refacerea anvelopelor, limitele de deteriorare sau de ruptură a carcasei dincolo de care anvelopa nu mai este considerat reparabilă, indiferent dacă defectul exista deja sau a fost cauzat de pregătirile de reșapare.

5.4. Înainte de a-și da acordul, autoritatea competentă trebuie să verifice că anvelopele reșapate sunt conforme cu prezentul regulament și că testele prezentate la punctele 6.7 și 6.8 au fost efectuate cu succes pe cel puțin cinci eșantioane (nu sunt necesare mai mult de douăzeci) de anvelope reșapate reprezentative pentru gama de anvelope produse de societate.

▼M1

5.5. Pentru fiecare defecțiune constatată în timpul testelor, vor fi testate două eșantioane suplimentare dintr-o anvelopă cu aceleași specificații.

În cazul în care cel puțin unul dintre cele două eșantioane prezintă o defecțiune, va fi testată o ultimă mostră de două eșantioane.

În cazul în care cel puțin unul dintre aceste două ultime eșantioane prezintă o defecțiune, cererea de omologare a societății de reșapare va fi refuzată.

5.6. În cazul în care sunt îndeplinite toate dispozițiile prezentului regulament, se acordă aprobarea și fiecărei societăți aprobate i se acordă un număr de omologare. Primele două cifre indică seria de amendamente corespunzătoare principalelor modificări tehnice cele mai recente aduse regulamentului la data acordării omologării. Numărul este precedat de mențiunea „108R” care înseamnă că omologarea este valabilă pentru o anvelopă reșapată în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament. O autoritate competentă nu poate atribui același număr unei alte societăți de producție menționată de prezentul regulament.

5.7. Omologarea sau extinderea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției ca urmare a aplicării prezentului regulament se comunică părților la acord care aplică prezentul regulament, printr-o fișă conformă cu modelul de la anexa 1 la prezentul regulament.

5.8. Pe toate anvelopele reșapate în conformitate cu prezentul regulament se înscrie, în locul menționat la punctul 3.3, pe lângă mărcile prevăzute la punctul 3.2, o marcă de omologare internațională alcătuită din:

5.8.1. un cerc în interiorul căruia se înscrie litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([1]) și

5.8.2. numărul de omologare menționat la punctul 5.6.

5.9. Anexa 2 la prezentul regulament prezintă un exemplu de marcă de omologare.

6. DISPOZIȚII

6.1. Anvelopele nu sunt acceptate la reșapare, în cazul în care nu fac parte dintr-un tip omologat și nu poartă inscripția „E” sau „e”, dar până la 1 ianuarie 2000 inscripția respectivă nu este obligatorie.

6.1.1. Anvelopele cu cod de viteză ridicat, care nu prezintă decât marcajul „ZR” în desemnarea mărimii și care nu prezintă o descriere de serviciu nu trebuie reșapate.

6.2. Anvelopele care au fost deja reșapate nu mai pot face obiectul unei alte reșapări.

6.3. Vârsta anvelopei admisă la reșapare nu trebuie să depășească șapte ani; în acest scop, sunt valabile cifrele care indică data de fabricație a anvelopei originale; de exemplu, o anvelopă cu marcajul „253” poate fi reșapată până la sfârșitul anului 2000.

6.4. Condiții care trebuie îndeplinite înainte de reșapare

([1]) 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Iugoslavia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (liber), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (liber), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (liber), 34 pentru Bulgaria, 35 (liber), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (liber), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (liber), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările sunt acordate de către statele membre care își utilizează propriile mărci CEE), 43 pentru Japonia, 44 (neatribuit), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud și 48 pentru Noua Zeelandă. Numerele următoare se vor atribui celorlalte țări în ordinea cronologică a ratificării Acordului privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații sau a aderării la acordul menționat, iar cifrele astfel atribuite vor fi comunicate părților contractante la acord de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

▼M1

6.4.1. Înainte de inspecție, anvelopa trebuie să fie curată și uscată.

6.4.2. Înainte de polizare, fiecare anvelopă trebuie inspectată cu atenție, atât în interior, cât și în exterior, pentru a se asigura că este într-o stare bună pentru a fi reșapată.

6.4.3. Anvelopele vizibil deteriorate din cauza unei suprasarcini sau a unei umflări insuficiente nu trebuie reșapate.

6.4.4. Anvelopele carte prezintă oricare dintre defectele enumerate în continuare nu trebuie acceptate pentru reșapare:

6.4.4.1. (a) fisuri importante care se întind până la carcasă;

(b) penetrarea carcasei sau deteriorarea anvelopei, aparținând unei categorii de viteză mai mare de „H”, cu excepția cazului în care anvelopa trebuie încadrată într-o categorie de viteză inferioară;

(c) reparații anterioare ale daunelor considerate ca nereparabile – a se vedea punctul 5.3;

(d) ruptura carcasei;

(e) atac serios al hidrocarburilor sau produselor chimice;

(f) deteriorări multiple, prea apropiate unele de altele;

(g) talon deteriorat sau rupt;

(h) deteriorare ireparabilă sau defecțiune a dublurii interioare;

(i) deteriorări ale talonului, altele decât deteriorările secundare care afectează doar „cauciucul”

(j) cabluri ale carcasei expuse din cauza uzurii benzii de rulare sau a flancurilor;

(k) bandă de rulare ireparabilă sau material al flancului separat de carcasă;

(l) daune structurale în zona flancurilor.

6.4.5. Anvelopele radiale a căror carcasă prezintă o separare a centurii mai gravă decât simpla desprindere laterală nu trebuie acceptate pentru reșapare.

6.5. Pregătire

6.5.1. După polizare și înainte de aplicarea noului material, fiecare anvelopă trebuie inspectată cu atenție din nou, cel puțin la exterior, pentru a verifica dacă este încă într-o stare bună pentru reșapare.

6.5.2. Toată suprafața care trebuie acoperită cu noul material trebuie să fi fost pregătită fără supraîncălzire și nu trebuie să prezinte nici rupturi cauzate de polizare și nici bucăți desfăcute de material.

6.5.3. În cazul în care materialul care trebuie folosit a fost prevulcanizat, limitele zonei pregătite trebuie să corespundă cu specificațiile producătorului materialului.

6.5.4. Nu se acceptă cablurile desprinse.

6.5.5. Cablurile anvelopei nu trebuie deteriorate în timpul operațiunilor de pregătire.

6.5.6. În cazul în care centura unei anvelope cu carcasă radială este deteriorată din cauza polizării, deteriorarea nu trebuie să depășească stratul exterior al carcasei.

6.5.7. În cazul deteriorării prin polizare a anvelopelor cu carcasă diagonală, trebuie respectate următoarele condiții:

6.5.7.1. pentru o configurație cu două pliuri nu trebuie să existe deteriorări ale carcasei. Se tolerează doar o deteriorare locală ușoară, cauzată prin polizare pe garnitura anvelopei;

6.5.7.2. pentru o configurație cu două pliuri plus falsă centură la anvelopele fără cameră de aer nu trebuie să existe deteriorări ale carcasei sau ale falsei centuri;

▼M1

6.5.7.3. pentru o configurație cu două pliuri plus falsă centură la anvelopele cu cameră de aer se tolerează o deteriorare locală a falsei centuri;

6.5.7.4. pentru o configurație cu patru sau mai multe pliuri la anvelopele fără cameră de aer nu se tolerează nici o deteriorare a carcasei sau a falsei centuri;

6.5.7.5. pentru o configurație cu patru sau mai multe pliuri la anvelopele cu cameră de aer, deteriorarea nu va depăși stratul exterior în zona de suprafață;

6.5.8. Părțile de oțel expuse trebuie tratate cât mai repede posibil cu un material adecvat, în conformitate cu instrucțiunile producătorului respectivului material.

6.6. Reșapare

6.6.1. Cel care efectuează reșaparea trebuie să se asigure că producătorul sau furnizorul materialelor pentru reparație, inclusiv al plasturilor, își asumă responsabilitatea următoarelor sarcini:

(a) stabilirea metodei (metodelor) de aplicare și de depozitare. La cererea societății de reșapare, informația menționată trebuie furnizată în limba oficială a țării în care trebuie folosite materialele;

(b) definirea limitelor de folosire, în funcție de pagube, a materialelor de reșapare. La cererea societății de reșapare, informația respectivă trebuie furnizată în limba oficială a țării în care trebuie folosite materialele;

(c) asigurarea că, în cazul în care sunt utilizați în mod corect la repararea carcasei, plasturii de întărire pot fi folosiți în scopul menționat;

(d) asigurarea că plasturii pot suporta dublul presiunii maxime de umflare preconizate de către producătorul anvelopei;

(e) asigurarea că toate celelalte materiale pentru reparație pot fi utilizate în scopul prevăzut.

6.6.2. Cel care efectuează reșaparea este responsabil de buna utilizare a materialului pentru reparație și trebuie, de asemenea, să se asigure că nu există nici un defect care ar putea compromite buna funcționare a anvelopei reșapate pe durata de viață a anvelopei respective.

6.6.3. Cel care efectuează reșaparea trebuie să se asigure că producătorul sau furnizorul materialului folosit pentru banda de rulare și flancuri stabilește condițiile de depozitare și de utilizare a materialului respectiv pentru a-i conserva calitățile. La cererea societății de reșapare, informația menționată trebuie furnizată în limba oficială a țării în care trebuie folosit materialul.

6.6.4. Cel care efectuează reșaparea trebuie să se asigure că există un document al producătorului sau al furnizorului în care sunt menționate compoziția materialului pentru reparație și/sau a compusului. Amestecul respectiv trebuie adaptat la utilizarea prevăzută pentru anvelopă.

6.6.5. Anvelopa pregătită trebuie să fie vulcanizată cât mai repede posibil, după încheierea operațiunii de reparare și de refacere și până la momentul specificat de producătorul materialului.

6.6.6. Anvelopa trebuie vulcanizată atât cât este necesar, la temperaturile și presiunea potrivite și specificate pentru materiale și echipamentul folosit.

6.6.7. Dimensiunea matriței trebuie adaptată la grosimea noului material și la dimensiunea anvelopei polizate. Atunci când este polizată, o anvelopă radială trebuie vulcanizată numai în matrițe radiale sau cu sectoare radiale.

6.6.8. Grosimea materialului de origine după polizare și grosimea medie a noului material pe banda de rulare după reșapare trebuie să fie în conformitate cu dispozițiile punctelor 6.6.8.1 și 6.6.8.2. În orice punct de pe lățimea benzii de rulare sau de pe circumferința anvelopei grosimea materialului trebuie controlată astfel încât să se respecte dispozițiile punctelor 6.7.5 și 6.7.6.

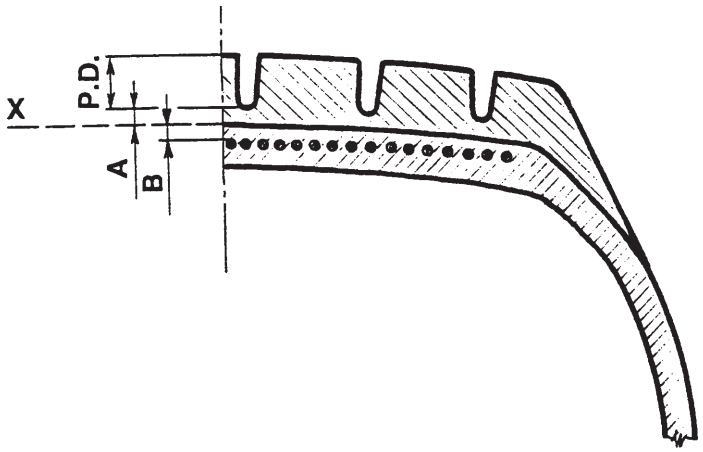
▼M1

6.6.8.1. Pentru anvelopele cu structură radială și anvelopele cu centură încrucișată (în mm):

$1{,}5 \leq (A + B) \leq 5$ (1,5 mm min.; 5,0 mm max.)

$A \geq 1$ (1,0 mm min.)

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



P.D. = profunzimea modeului

X = linia de polizare

A = grosimea medie a materialului nou de sub model

B = grosimea minimă a stratului de material original de sub centură, după polizare.

6.6.8.2. Pentru anvelopele cu structură diagonală:

grosimea materialului original peste falsa centură trebuie să fie ≥ 0,00 mm;

grosimea medie a materialului nou peste limita de polizare trebuie să fie ≥ 2,00 mm;

grosimea combinată a materialului original și a noului material de sub baza canelurilor benzii de rulare trebuie să fie ≥ 2,00 mm și ≤ 5,00 mm.

6.6.9. Descrierea de serviciu a unei anvelope reșapate nu trebuie să indice un cod de viteză sau un indice de sarcină mai mari decât cele ale anvelopei originale, ale primului ciclu de viață.

6.6.10. Caracteristica vitezei minime pentru orice anvelopă reșapată trebuie să fie de 120 km/h (simbol de viteză „L”) cu un maximum de 300 km/h (simbol de viteză „Y”)

6.6.11. Indicatorii de uzură trebuie să cuprindă următoarele:

6.6.11.1. anvelopele trebuie să aibă cel puțin șase șiruri transversale de indicatori de uzură, situate la distanțe aproximativ egale în canelurile principale ale benzii de rulare. Indicatorii respectivi de uzură nu trebuie să poată fi confundați cu punctele de material care există între nervuri sau între părțile solide ale benzii de rulare;

6.6.11.2. cu toate acestea, pentru anvelopele destinate a fi montate pe jante cu un cod de diametru nominal mai mic sau egal cu 12, se acceptă patru șiruri de indicatori;

6.6.11.3. indicatorii de uzură trebuie să permită semnalarea, cu o toleranță de + 0,60/– 0,00 mm, a faptului că adâncimea canelurilor benzii de rulare nu mai depășește 1,6 mm;

6.6.11.4. înălțimea indicatorilor de uzură este determinată de diferența dintre adâncimea modelului, măsurată la suprafața indicatorului de uzură și adâncimea modelului măsurată la baza indicatorului de uzură, în raport cu suprafața benzii de rulare.

▼M1

6.7. Inspecție

6.7.1. După vulcanizare, atunci când mai păstrează încă o anumită căldură, fiecare anvelopă reșapată trebuie examinată pentru a se asigura că nu prezintă nici un defect aparent. În timpul reșapării sau după aceea, anvelopa trebuie umflată la o presiune de cel puțin 1,5 bari pentru a fi examinată. Atunci când profilul anvelopei prezintă un defect aparent (de exemplu, umflături, adâncituri etc.), anvelopa respectivă trebuie să facă obiectul unei examinări specifice, pentru a determina cauza defectului respectiv.

6.7.2. Înainte, în timpul sau după reșapare, anvelopa trebuie verificată cel puțin o dată, printr-o metodă de inspecție adecvată, pentru a se asigura de integritatea structurii sale.

6.7.3. Pentru controlul calității, un anumit număr de anvelope reșapate sunt supuse unui test sau unei examinări distructive sau nedistructive. Numărul de anvelope verificate și rezultatul trebuie înregistrate.

6.7.4. După reșapare, dimensiunile anvelopei, măsurate în conformitate cu dispozițiile anexei 6 la prezentul regulament, trebuie să corespundă celor definite fie în funcție de procedurile de la punctul 7, fie în funcție de procedurile enunțate în anexa 5 la prezentul regulament.

6.7.5. Toleranța de excentricitate radială a anvelopei reșapate nu trebuie să depășească 1,5 mm (toleranță de măsurare: + 0,4 mm).

6.7.6. Dezechilibrul static maxim al anvelopei reșapate, măsurat la diametrul jantei, nu trebuie să depășească 1,5 % din masa anvelopei.

6.7.7. Indicatorii de uzură trebuie să respecte dispozițiile punctului 6.6.11.

6.8. Probă funcțională

6.8.1. Pentru a fi conforme cu dispozițiile prezentului regulament, anvelopele reșapate trebuie să obțină rezultate satisfăcătoare la testul de anduranță sarcină/viteză definit în anexa 7 la prezentul regulament.

6.8.2. Pentru a trece cu succes testul de anduranță sarcină/viteză, o anvelopă reșapată nu trebuie să sufere nici o desprindere a benzii de rulare, a pliurilor cablurilor și nici smulgeri ale benzii de rulare sau rupturi ale cablurilor.

6.8.3. Diametrul exterior al anvelopei, măsurat la șase ore după testul de anduranță sarcină/viteză, nu trebuie să difere cu mai mult de ± 3,5 % de diametrul exterior măsurat înainte de test.

7. SPECIFICAȚII

7.1. Anvelopele reșapate în conformitate cu prezentul regulament trebuie să aibă următoarele dimensiuni:

7.1.1. grosimea secțiunii:

7.1.1.1. grosimea secțiunii se obține folosind următoarea formulă:

$$S = S_1 + K(A–A_1)$$

unde:

S: este grosimea reală a secțiunii, exprimată în milimetri, măsurată pe janta de probă;

S_1: este valoarea „grosimii teoretice a secțiunii” față de janta de măsură, menționată de standardul internațional pentru anvelope, specificat de societatea de reșapare pentru mărimea anvelopelor respective;

A: este lățimea jantei de probă, exprimată în milimetri;

A_1: este lățimea, exprimată în milimetri, a jantei de măsură menționate de standardul internațional pentru anvelope, specificat de societatea de reșapare pentru dimensiunea anvelopelor respective;

K: este un factor care va fi considerat egal cu 0,4.

7.1.2. Diametrul exterior:

7.1.2.1. diametrul teoretic exterior al unei anvelope reșapate se obține folosind următoarea formulă:

▼M1

$$D = d + 2H$$

unde:

D: este diametrul teoretic exterior, exprimat în milimetri;

d: este numărul convențional definit la punctul 2.21.3, exprimat în milimetri;

H: este înălțimea nominală a secțiunii, exprimată în milimetri și egală cu S_n înmulțit cu 0,01 Ra

unde:

S_n: este grosimea nominală a secțiunii, exprimată în milimetri;

Ra: este raportul nominal de aspect.

Toate simbolurile anterioare sunt identice cu cele care figurează în denumirea anvelopei înscrisă pe flanc, în conformitate cu dispozițiile punctelor 3.2.2 și 2.21;

7.1.2.2. cu toate acestea, pentru anvelopele a căror denumire figurează în prima coloană a tabelelor din anexa 5 la Regulamentul (CEE) nr. 30, diametrul exterior este cel care figurează în tabelele respective;

7.1.3. metoda de măsurare a anvelopelor reșapate:

7.1.3.1. măsurarea dimensiunilor anvelopelor reșapate trebuie să se facă respectând modul de operare indicat în anexa 6 la prezentul regulament;

7.1.4. specificații privind grosimea secțiunii:

7.1.4.1. grosimea totală efectivă poate fi inferioară celei (celor) stabilite la punctul 7.1;

7.1.4.2. grosimea totală efectivă poate, de asemenea, fi superioară celei (celor) stabilite la punctul 7.1:

7.1.4.2.1. cu 4 %, în cazul anvelopelor cu structură radială și

7.1.4.2.2. cu 6 %, în cazul anvelopelor cu structură diagonală sau cu structură cu centură încrucișată;

7.1.4.2.3. de asemenea, în cazul în care anvelopa este prevăzută cu un cordon special de protecție, valorile corespunzătoare aplicării toleranțelor indicate la punctele 7.1.4.2.1 și 7.1.4.2.2 pot fi depășite cu maxim 8 mm;

7.1.5. specificații privind diametrul exterior:

7.1.5.1. diametrul exterior efectiv al anvelopei reșapate nu trebuie să depășească valorile Dmin și Dmax obținute folosind următoarele formule:

$$Dmin = d + (2Hña)$$

$$Dmax = d + (2Hñb)$$

în care:

7.1.5.1.1. pentru dimensiunile care nu figurează în tabelele din anexa 5 la prezentul regulament, „H” și „d” au valorile definite la punctul 7.1.2.1;

7.1.5.1.2. pentru dimensiunile care figurează la punctul 7.1.2.2 precedent:

$$H = 0,5(D–d)$$

unde „D” este diametrul exterior și „d” diametrul nominal al jantei, indicate în tabelele menționate anterior pentru dimensiunea respectivă;

7.1.5.1.3. coeficient „a” = 0,97;

7.1.5.1.4. coeficient „b”:

▼M1

	Radial	Diagonal și centură încrucișată
anvelope pentru utilizare normală	1,04	1,08

7.1.5.2. pentru anvelopele de iarnă, diametrul maxim exterior (Dmax), stabilit la punctul 7.1.5.1, poate fi depășit cu maxim 1 %.

8. MODIFICĂRI PRIVIND OMOLOGAREA

8.1. Orice modificare referitoare la o societate de reșapare, care afectează oricare dintre informațiile furnizate de societatea respectivă în cererea de omologare (a se vedea punctul 4), se notifică autorității competente care a aprobat societatea respectivă. Atunci autoritatea poate:

8.1.1. fie să considere că modificările aduse nu riscă să aibă consecințe adverse semnificative și că, în orice caz, societatea de reșapare respectă încă dispozițiile;

8.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu indicarea modificărilor, se notifică părților la acord care aplică prezentul regulament, urmând procedura indicată la punctul 5.7.

9. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Formalitățile privind conformitatea producției trebuie să fie conforme cu cele enunțate de apendicele 2 la acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ținând seama de următoarele dispoziții:

9.1. Societatea de reșapare aprobată prin prezentul regulament trebuie să respecte dispozițiile punctului 6.

9.2. Deținătorul aprobării trebuie să se asigure că în fiecare an de producție sunt verificate și testate în conformitate cu prezentul regulament – activitatea fiind eșalonată pe parcursul întregului an – cel puțin următoarele cantități minime din anvelopele reprezentative pentru gama produsă:

9.2.1. 0,01 % din producția anuală totală, dar în nici un caz mai puțin de cinci și nu neapărat mai mult de 20.

9.3. În cazul în care dispozițiile punctului 9.2 sunt îndeplinite de către autoritatea competentă sau sub controlul său, rezultatele pot fi folosite în cadrul sau în locul celor prevăzute la punctul 9.4.

9.4. Autoritatea care a omologat societatea de reșapare poate oricând verifica metodele de control al conformității, folosite în fiecare societate de reșapare. Pentru fiecare instalație de producție, autoritatea competentă prelevează prin sondaj eșantioane în fiecare an de producție și trebuie să fie verificate și testate cel puțin cantitățile de anvelope indicate în continuare, reprezentative pentru gama produsă, în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament:

9.4.1. 0,01 % din producția anuală totală, dar în nici un caz mai puțin de cinci și nu neapărat mai mult de 20.

9.5. Testele și verificările menționate la punctul 9.4 le pot înlocui pe cele prevăzute la punctul 9.2.

10. SANCȚIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI

10.1. Aprobarea acordată societății de reșapare, în conformitate cu prezentul regulament, poate fi retrasă, în cazul în care nu sunt îndeplinite dispozițiile definite la punctul 9 sau societatea de reșapare sau producția societății nu îndeplinesc dispozițiile punctului 9.

10.2. În cazul în care o parte care aplică prezentul regulament retrage o aprobare acordată anterior, partea respectivă este obligată să anunțe de îndată celelalte părți contractante la acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

11. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

Autoritatea care a aprobat societatea de reșapare trebuie informată în momentul încetării operațiunilor și a producției de anvelope reșapate, în conformitate cu prezentul regulament. La primirea informației respective, autoritatea o comunică celorlalte părți la acordul din

▼M1

1958 care aplică prezentul regulament, printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

12. NUME ȘI ADRESE ALE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU TESTELE DE OMOLOGARE, ALE LABORATOARELOR DE TESTARE ȘI ALE SERVICIILOR ADMINISTRATIVE

12.1. Părțile la acordul din 1958 care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu testele de omologare și, după caz, ale laboratoarelor de testare aprobate, precum și ale serviciilor administrative care acordă omologările și la care trebuie trimise fișele de omologare și de refuz sau de retragere a omologării, emise în celelalte țări.

12.2. Părțile la acordul din 1958 care aplică prezentul regulament pot folosi laboratoarele producătorilor de anvelope sau ale societăților de reșapare și pot desemna, ca laboratoare de testare aprobate, acele laboratoare care se află pe teritoriul lor sau pe teritoriul unei părți care aplică acordul din 1958, sub rezerva unei acceptări preliminare a procedurii respective de către departamentul administrativ competent al părții respective.

12.3. În cazul în care o parte la acordul din 1958 face uz de punctul 12.2, partea respectivă poate fi reprezentată la teste.

▼M1

ANEXA 1

COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



Emis de: Numele administrației:

.....

.....

Obiect (2): EMITEREA UNEI OMOLOGĂRI

EXTINDEREA UNEI OMOLOGĂRI

REFUZUL OMOLOGĂRII

RETRAGEREA OMOLOGĂRII

ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

a unei uzine de reșapare, în temeiul Regulamentului nr. 108

Nr. de omologare: ..... Număr de extindere: .....

1. Denumirea sau marca de comerț a societății de reșapare: .....
2. Numele și adresa societății de reșapare: .....

   .....
3. După caz, numele și adresa reprezentantului autorizat: .....

   .....
4. Descriere sumară, în conformitate cu punctele 4.1.3 și 4.1.4 din prezentul regulament: .....
5. Serviciu tehnic și, după caz, laboratorul de testare aprobat pentru omologare sau verificarea conformității: .....

   .....
6. Data procesului verbal emis de serviciul respectiv: .....
7. Numărul procesului verbal emis de serviciul respectiv: .....
8. Motivul (motivele) extinderii (după caz): .....
9. Observații: .....
10. Locul: .....
11. Data: .....
12. Semnătura: .....
13. La prezenta comunicare se anexează o listă cu documentele care figurează în dosarul de omologare depus la serviciile administrative care au acordat omologarea, documente care pot fi obținute la cerere.

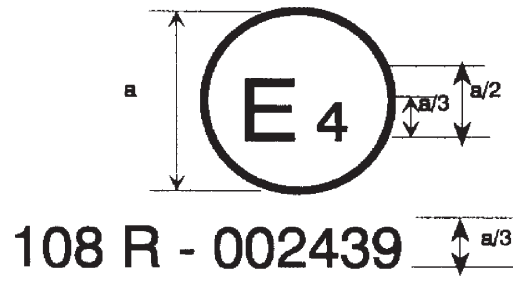
---

(1) Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (în conformitate cu dispozițiile regulamentului referitor la omologare).
(2) A se bifa mențiunile inutile.

▼M1

ANEXA 2

EXEMPLU DE MARCĂ DE OMOLOGARE



a = 12 mm (minimum)

Marca de omologare anterioară, imprimată pe o anvelopă reșapată, arată că societatea de reșapare respectivă a fost aprobată în Țările de Jos (E4) cu numărul 108R002439, în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, în forma sa originală (00).

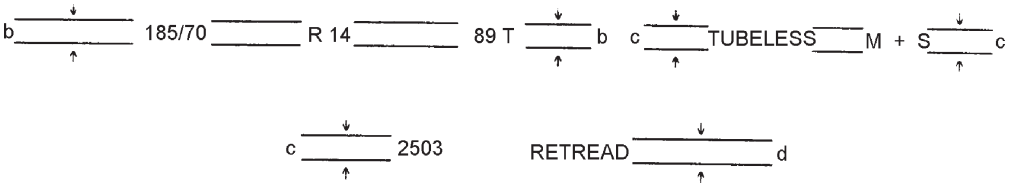
Numărul de omologare se va așeza în apropierea cercului deasupra, dedesubtul, la stânga sau la dreapta literei „E”. Cifrele numărului vor fi dispuse în aceeași parte față de litera „E” și orientate în același sens. Se va evita folosirea cifrelor romane pentru numerele de omologare, pentru a exclude orice confuzie cu alte simboluri.

▼M1

ANEXA 3

SCHEMA MĂRCILOR ANVELOPELOR REŞAPATE

Exemplu de marcaje care ar trebui să se regăsească pe anvelopele reşapate, introduse de piaţă ulterior intrării în vigoare a prezentului regulament



b: 6 mm (min.)

c: 4 mm (min.)

d: 3 mm (min.)

şi, începând cu 1998, 4 mm (min.)

Marcajele respective definesc o anvelopă reşapată:

— cu o grosime nominală de 185;

— cu un raport nominal de aspect de 70;

— care prezintă o structură radială (R);

— cu un diametru nominal al jantei al cărui cod este 14;

— cu o descriere de serviciu „89T” care indică o capacitate de sarcină de 580 kg corespunzătoare indicelui de sarcină „89” şi o capacitate de viteză maximă de 190 km/h, corespunzătoare categoriei de viteză „T”;

— destinat unei utilizări fără cameră de aer („TUBELESS”);

— de tip anvelopă de iarnă (M + S);

— reşapată în săptămânile a 25-a, a 26-a, a 27-a sau a 28-a din anul 2003;

Amplasarea şi ordinea marcajelor care alcătuiesc denumirea anvelopei trebuie să fie următoarele:

(a) desemnarea dimensiunii, care cuprinde grosimea nominală a secţiunii, raportul nominal de aspect, codul tipului de structură, în cazul în care este necesar şi diametrul nominal al jantei, trebuie grupate după cum se indică în exemplul anterior: 185/70 R 14;

(b) descrierea de serviciu, care cuprinde indicele de sarcină şi codul de viteză, este aşezată în apropierea dimensiunii, înainte, după, deasupra sau dedesubtul acesteia;

(c) menţiunile „TUBELESS”, „REINFORCED” şi „M + S” pot fi plasate la o anumită distanţă de simbolul care desemnează dimensiunea;

(d) menţiunea „RETREAD” poate figura la o anumită distanţă de codul dimensiunii.

▼M1

ANEXA 4

LISTA INDICILOR DE CAPACITATE DE SARCINĂ ȘI A MASELOR CORESPUNZĂTOARE

Indici de capacitate de sarcină (LI) și mase corespunzătoare (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	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

ANEXA 5

DENUMIRE ȘI DIMENSIUNI ALE ANVELOPELOR

[în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 30]

A se consulta în acest sens anexa 5 la Regulamentul CEE-ONU nr. 30

▼M1

ANEXA 6

METODĂ DE MĂSURARE A ANVELOPELOR

1. Pregătirea anvelopei

1.1. Se montează anvelopa pe janta de probă specificată de societatea de reșapare și se umflă la o presiune cuprinsă între 3 și 3,5 bari.

1.2. Se reglează la următoarea presiune:

1.2.1. pentru anvelopele cu structură cu centură încrucișată standard: 1,7 bari;

1.2.2. pentru anvelopele cu structură diagonală:

	Presiune (bari) Categorie de viteză		
Ply-rating	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. pentru anvelopele standard cu structură radială: 1,8 bari;

1.2.4. pentru anvelopele întărite: 2,3 bari.

2. Anvelopa montată pe jantă se condiționează la temperatura mediului ambiant timp de cel puțin douăzeci și patru de ore, cu excepția cazului în care există indicații contrare prevăzute la punctul 6.8.3 din prezentul regulament.

3. Se ajustează presiunea la valoarea specificată la punctul 1.2 din prezenta anexă.

4. Se măsoară grosimea totală în șase puncte aflate la distanțe egale, ținând seama de nervuri sau de cordoanele de protecție. Se reține ca grosime totală valoarea maximă măsurată.

5. Se calculează diametrul exterior pe baza circumferinței maxime a anvelopei umflate.

▼M1

ANEXA 7

MODUL DE EFECTUARE A TESTELOR DE ANDURANȚĂ SARCINĂ/VITEZĂ

(în principiu, în conformitate cu anexa 7 la Regulamentul nr. 30)

1. Pregătirea anvelopei

1.1. Se montează o anvelopă nouă reșapată pe janta de probă specificată de societatea de reșapare.

1.2. Se umflă anvelopa la presiunea adecvată, specificată (în bari) în următorul tabel.

Categorie de viteză	Anvelope diagonale			Anvelope radiale		Anvelope cu centură încrucișată
	Ply-rating			Normal	Întărit	Normal
	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 și Y	—	—	—	3,2	3,6	—

1.3. Producătorul poate solicita în mod justificat ca pentru testare să se folosească o presiune de umflare diferită de cea care figurează la punctul 1.2 anterior. În acest caz, anvelopa se va umfla la presiunea respectivă.

1.4. Ansamblul pneumatic și roata se condiționează la temperatura mediului ambiant din sala de testare timp de cel puțin trei ore.

1.5. Presiunea anvelopei se reajustează la valoarea specificată la punctul 1.2 sau 1.3 din prezenta anexă.

2. Procedura de testare

2.1. Ansamblul pneumatic și roata se montează pe axul de probă și se aplică pe fața exterioară a unui tambur de probă neted cu motor, cu un diametru de 1,70 m ± 1 % sau a unui tambur cu un diametru de 2 m ± 1 %.

2.2. Pe axul de probă se aplică o sarcină de probă egală cu 80 % din:

2.2.1. limita de sarcină maximă raportată la indicele de capacitate de sarcină pentru anvelopele cu simboluri de viteză de la L până la H inclusiv;

2.2.2. limita de sarcină maximă asociată unei viteze maxime (a se vedea punctul 2.35.2 din prezentul regulament) de:

— 240 km/h pentru anvelopele cu simbol de viteză „V”;

— 270 km/h pentru anvelopele cu simbol de viteză „W”;

— 300 km/h pentru anvelopele cu simbol de viteză „Y”.

2.3. Presiunea anvelopei nu trebuie corectată pe toată durata testului, iar sarcina de probă trebuie menținută la o valoare constantă.

2.4. În timpul testului, temperatura sălii de testare trebuie menținută la o valoare situată între 20 și 30 °C, cu excepția cazului în care producătorul anvelopei sau cel care a efectuat reșaparea acceptă folosirea unei temperaturi mai ridicate.

2.5. Programul testului de anduranță trebuie aplicat fără întreruperi, în conformitate cu următoarele indicații:

2.5.1. timp necesar pentru a trece de la viteza 0 la viteza de plecare a testului: 10 minute;

2.5.2. viteza de plecare a testului: viteza maximă prevăzută pentru tipul de anvelopă, redusă cu 40 km/h, în cazul unui tambur neted cu un diametru de 1,70 m ± 1 %, sau cu 30 km/h, în cazul unui tambur neted cu un diametru de 2 m ± 1 %.

▼M1

2.5.3. eșalonarea etapelor de viteză: 10 km/h, până la atingerea vitezei maxime a testului;

2.5.4. durata testului la fiecare etapă de viteză, cu excepția ultimei: zece minute;

2.5.5. durata testului la ultima etapă de viteză: douăzeci de minute;

2.5.6. viteza maximă a testului: viteza maximă prevăzută pentru tipul de anvelopă, redusă cu 10 km/h, în cazul unui tambur neted cu un diametru de 1,70 m ± 1 % sau fără nici o reducere, în cazul unui tambur neted cu un diametru de 2 m ± 1 %.

3. Metodă de testare echivalentă:

În cazul în care se folosește o altă metodă decât cea descrisă la punctul 2 din prezenta anexă, trebuie să se demonstreze echivalența metodei respective.

▼M1

ANEXA 8

FIGURĂ EXPLICATIVĂ

A se vedea punctul 2 din prezentul regulament

