Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B**

ROZHODNUTIE RADY

z 26. júna 2001

o prístupe Európskeho spoločenstva k Predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov č. 108 týkajúcemu sa schválenia výroby obnovených pneumatík na motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá

(2001/509/ES)

(UL L 183, 6.7.2001, str. 37)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Rozhodnutie Rady 2006/443/ES, z 13. marca 2006	L 181	1	4.7.2006

▼B

ROZHODNUTIE RADY

z 26. júna 2001

o prístupe Európskeho spoločenstva k Predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov č. 108 týkajúcemu sa schválenia výroby obnovených pneumatík na motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá

(2001/509/ES)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na rozhodnutie Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 o prístupe Európskeho spoločenstva k Dohode Európskej hospodárskej komisie Organizácie spojených národov týkajúcej sa prijatia jednotných technických predpisov na kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a podmienok vzájomného uznávania schválení udelených na základe týchto predpisov („revidovaná dohoda z roku 1958") ([1]) a najmä na jeho článok 3 ods. 3 a druhú odrážku článku 4 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ([2]),

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu ([3]),

keďže:

(1) cieľom jednotných požiadaviek Predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie spojených národov č. 108 týkajúceho sa schválenia výroby obnovených pneumatík na motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá je odstrániť technické prekážky obchodu s motorovými vozidlami medzi zmluvnými stranami, pokiaľ ide o obnovené pneumatiky, pričom sa zabezpečí vysoká úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia;

(2) predpis č. 108 bol oznámený zmluvným stranám a nadobudol platnosť pre všetky zmluvné strany, ktoré neoznámili svoj nesúhlas k dátumu alebo k dátumom stanoveným v predpise pripojenom k revidovanej dohode z roku 1958;

(3) aby mohli ekonomickí operátori uskutočniť vhodné opatrenia na včasné prispôsobenie sa požiadavkám predpisu č. 108 tak, aby to nenarušilo trh s obnovenými pneumatikami, a to najmä k dátumom nadobudnutia účinnosti, ktoré sa môžu medzi členskými štátmi líšiť, jednotné uplatnenie tohto predpisu v celom spoločenstve bude regulované neskoršie prostredníctvom smernice spoločenstva. Predpis č. 104 sa však nezačlení do schvaľovacieho systému pre motorové vozidlá.

ROZHODLA TAKTO:

▼M1

Jediný článok

Európske spoločenstvo pristupuje k predpisu č. 108 Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov o schvaľovaní výroby protektorovaných pneumatík pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá.

Od 13. septembra 2006 sa ustanovenia predpisu č. 108, ako sú stanovené v prílohe, uplatňujú ako povinná podmienka pre uvedenie protektorovaných pneumatík, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti uvedeného predpisu, na trh v Spoločenstve.

([1]) Ú. v. ES L 346, 17. 12. 1997, s. 78.
([2]) Ú. v. ES C 177, 22. 6. 2000, s. 47.
([3]) Stanovisko z 15. mája 2001 (ešte nezverejnené v úradnom vestníku).

▼**M1**

Predpis č. 108

JEDNOTNÉ USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA SCHVÁLENIA VÝROBY PROTEKTOROVANÝCH PNEUMATÍK PRE MOTOROVÉ VOZIDLÁ A ICH PRÍPOJNÉ VOZIDLÁ

(Konsolidované znenie)

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti
2. Vymedzenie pojmov
3. Označenia
4. Žiadosť o schválenie
5. Schválenie
6. Požiadavky
7. Špecifikácie
8. Zmeny schválenia
9. Zhoda výroby
10. Sankcie za nedodržanie zhody výroby
11. Definitívne utonéenie výroby
12. Názvy a adresy technických prevádzok zodpovedných za organizovanie schvaľovacích skúšok, názvy a adresy skúšobných laboratórií a správnych oddelení

PRÍLOHY

Príloha 1 – Oznámenie o schválení výroby protektorovaných pneumatík alebo o jeho predĺžení alebo zamietnutí alebo odňatí schválenia, alebo o trvalom ukončení výroby výrobnej jednotky protektorovaných pneumatík podľa predpisu č. 108

Príloha 2 – Usporiadanie schvaľovacej značky

Príloha 3 – Usporiadanie označení protektorovaných pneumatík

Príloha 4 – Zoznam indexov nosnosti a zodpovedajúcich nosností

Príloha 5 – Označenie veľkostí a rozmerov pneumatík

Príloha 6 – Metóda merania pneumatík

Príloha 7 – Postup pri skúšaní záťažovej/rýchlostnej odolnosti

Príloha 8 – Vysvetľujúci obrázok

▼**M1**

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI

Tento predpis sa vzťahuje na výrobu protektorovaných pneumatík, ktoré majú byť namontované na súkromné (osobné) autá a ich prípojné vozidlá používané na ceste. Nevzťahuje sa však na:

1.1. Protektorované pneumatiky pre úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá.

1.2. Protektorované pneumatiky so schopnosťou dosiahnuť rýchlosť nižšiu ako 120 km/h alebo vyššiu ako 300 km/h.

1.3. Pneumatiky pre bicykle a motocykle.

1.4. Pneumatiky pôvodne vyrobené bez rýchlostných symbolov a indexov nosnosti.

1.5. Pneumatiky pôvodne vyrobené bez typového schválenia a bez značky „E" alebo „e".

1.6. Pneumatiky určené pre vybavenie áut vyrobených pred rokom 1939.

1.7. Pneumatiky určené výhradne na súťaže alebo na terénne používanie, ktoré sú príslušne označené.

1.8. Pneumatiky označené ako rezervné pneumatiky na dočasné použitie „typu T".

2. VYMEDZENIE POJMOV (Pozri tiež obrázok v prílohe 8)

Na účel tohto predpisu:

2.1. „Sortiment protektorovaných pneumatík" znamená sortiment protektorovaných pneumatík, ako je uvedené v odseku 4.1.4.

2.2. „Štruktúra" pneumatík znamená technické charakteristiky kostry pneumatiky. Nasledovné štruktúry sú konkrétne rozlišované takto:

2.2.1. „Diagonálna" alebo „Bias-ply" popisuje štruktúru pneumatiky, v ktorej kordové vlákna vedú k pätkám a sú vedené pod alternatívnymi uhlami menšími ako 90° k stredovej línii behúňa.

2.2.2. „Zmiešaná konštrukcia (bias belted)" popisuje štruktúru pneumatiky diagonálneho typu, v ktorej je kostra stabilizovaná pásom, ktorý sa skladá z dvoch alebo viacerých vrstiev výrazne neroztiahnuteľného kordu vedeného pod alternatívnymi uhlami blízkymi uhlom kostry.

2.2.3. „Radiálna" popisuje štruktúru pneumatiky, v ktorej kordové vlákna vedú k pätkám a sú vedené výrazne pod 90° uhlom k stredovej línii behúňa, pričom kostra je stabilizovaná v podstate neroztiahnuteľným obvodovým pásom.

2.3. „Kategória použitia"

2.3.1. Normálna pneumatika je pneumatika určená len na normálne použitie na cestách.

2.3.2. Pneumatika na použitie na snehu je pneumatika, ktorej dezén alebo dezén a štruktúra, sú primárne určené na to, aby zabezpečovali lepší výkon v blate a čerstvom alebo topiacom sa snehu ako výkon normálnej pneumatiky. Dezén pneumatiky do snehu vo všeobecnosti pozostáva z drážky (rebra) a pevných blokových prvkov, ktoré sú od seba viac vzdialené ako na normálnej pneumatike.

2.3.3. Rezervná pneumatika na dočasné použitie je pneumatika odlišná od pneumatiky určenej na montáž na vozidlo pre normálne podmienky jazdy, ale je určená len na dočasné použitie za obmedzených podmienok jazdy.

2.3.4. Rezervná pneumatika na dočasné použitie typu „T" je typom rezervnej pneumatiky na dočasné použitie určenej na použitie pri tlakoch hustenia vyšších ako tlaky určené pre štandardné a vystužené pneumatiky.

2.4. „Pätka" znamená časť pneumatiky, ktorý ma taký tvar a štruktúru, aby sa hodil na ráfik a držal na ňom pneumatiku.

2.5. „Kord" znamená vlákna, ktoré tvoria konštrukciu vrstiev v pneumatike.

2.6. „Vrstva" znamená vrstvu „pogumovaných" paralelných kordových vlákien.

2.7. „Pás" sa vzťahuje na radiálnu pneumatiku alebo pneumatiku so zmiešanou konštrukciou (bias belted) a znamená vrstvu alebo vrstvy materiálu alebo materiálov pod behúňom, ktoré sú kladené výrazne v smere stredovej línie behúňa, aby sa obmedzila kostra v obvodovom smere.

2.8. „Nárazník" sa vzťahuje na diagonálnu pneumatiku a znamená prechodovú vrstvu medzi kostrou a behúňom.

▼**M1**

2.9. „Ochranná kordová vrstva" znamená materiál v oblasti pätky, ktorý má chrániť kostru pred odieraním alebo obrusovaním ráfikom kolesa.

2.10. „Kostra" znamená tú konštrukčnú časť pneumatiky, ktorá je odlišná od behúňa a vonkajšej „gumy" bočníc, ktorá nesie záťaž, keď je nahustená.

2.11. „Behúň" znamená, že časť pneumatiky, ktorá je určená na to, aby prichádzala do kontaktu so zemou, chráni kostru pred mechanickým poškodením a prispieva k priľnavosti k zemi.

2.12. „Bočnica" znamená časť pneumatiky medzi behúňom a oblasťou určenou na pokrytie príruby ráfika.

2.13. „Spodná plocha pneumatiky" znamená oblasť zaradenú medzi líniou maximálnej šírky prierezu pneumatiky a oblasťou, ktorá má pokryť okraj ráfika.

2.14. „Drážka behúňa" znamená priestor medzi priľahlými rebrami alebo blokmi dezénu.

2.15. „Hlavné drážky" znamená široké drážky nachádzajúce sa v strednej zóne behúňa, ktoré pokrývajú približne tri štvrtiny šírky behúňa.

2.16. „Šírka prierezu" znamená lineárnu vzdialenosť medzi vonkajšími bočnicami nahustenej pneumatiky, ktorá je namontovaná na špecifikovaný merací ráfik, ale bez prevýšení v dôsledku označovacích (značkovacích), dekoračných alebo ochranných pásov alebo rebier.

2.17. „Celková šírka" znamená lineárnu vzdialenosť medzi vonkajšou stranou bočníc nahustenej pneumatiky, ktorá je namontovaná na špecifikovaný merací ráfik, a ktorá obsahuje označovacie (značkovacie), dekoračné alebo ochranné pásy alebo rebrá.

2.18. „Výška prierezu" znamená vzdialenosť rovnú polovici rozdielu medzi vonkajším priemerom pneumatiky a nominálnym priemerom ráfika.

2.19. „Menovité profilové číslo" znamená stonásobok čísla získaného delením čísla, ktoré vyjadruje nominálnu výšku prierezu číslom, ktoré vyjadruje nominálnu šírku prierezu, pričom oba rozmery sú vyjadrené v tej istej jednotke.

2.20. „Vonkajší priemer" znamená celkový priemer nahustenej, nanovo protektorovanej pneumatiky.

2.21. „Označenie veľkosti pneumatiky" znamená označenie, ktoré uvádza:

2.21.1. nominálnu šírku prierezu. Musí byť vyjadrená v milimetroch, okrem tých pneumatík, pre ktoré je označenie veľkosti uvedené v prvom stĺpci tabuliek v prílohe 5 k tomuto predpisu;

2.21.2. menovité profilové číslo okrem tých pneumatík, pre ktoré je označenie uvedené v prvom stĺpci tabuliek v prílohe 5 k tomuto predpisu;

2.21.3. konvenčné číslo „d" (symbol „d") označujúce nominálny priemer ráfika, a zodpovedajúce jeho priemeru, vyjadrenému kódmi (čísla nižšie ako 100) alebo v milimetroch (čísla vyššie ako 100). Pri označovaní sa môžu použiť čísla zodpovedajúce obom typom mier.

2.21.3.1. Hodnoty symbolov „d" vyjadrené v milimetroch sú uvedené nižšie:

Kód nominálneho priemeru ráfika – „d"	Hodnota symbolu „d" vyjadrená v 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

▼M1

2.22. „Nominálny priemer ráfika (d)" znamená priemer ráfika, na ktorý sa má pneumatika namontovať.

2.23. „Ráfik" znamená oporu pre zostavu pneumatiky a duše alebo pre bezdušovú pneumatiku, na ktorej sedia pätky pneumatiky.

2.24. „Merací ráfik" znamená ráfik špecifikovaný ako „šírka meracieho ráfika" alebo „šírka konštrukčného ráfika" pre konkrétnu veľkosť pneumatiky v akomkoľvek vydaní jednej alebo viacerých medzinárodných noriem pre pneumatiky.

2.25. „Skúšobný ráfik" znamená akýkoľvek ráfik špecifikovaný ako schválený alebo povolený v jednej z medzinárodných noriem pre pneumatiku daného označenia veľkosti a typu.

2.26. „Medzinárodná norma pre pneumatiky" znamená jeden z nasledovných štandardných dokumentov:

a) Európska technická organizácia pre pneumatiky a ráfiky (ETRTO) ([1])/: Príručka noriem (The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO): Standards Manual);

b) Európska technická organizácia pre pneumatiky a ráfiky (ETRTO) ([1])/: Technické informácie návrhov – zastaralé údaje (The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO: Engineering Design Information – obsolete data);

c) Združenie pre plášte a ráfiky Inc. (TRA) ([2])/: Ročenka (The Tire and Rim Association Inc. (TRA: Year Book);

d) Združenie japonských výrobcov automobilových pneumatík (JATMA) ([3])/: Ročenka (The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA: Year Book);

e) Austrálske združenie pre pneumatiky a ráfiky (TRAA) ([4])/: Príručka noriem (The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA: Standards Manual);

f) The Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) ([5])/: Manual de Normal Technicas;

g) Škandinávska organizácia pre pneumatiky a ráfiky (STRO) ([6])/: Kniha údajov (The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO): Data Book).

2.27. „Vytrhávanie" znamená odštiepenie kusov gumy z behúňa.

2.28. „Oddeľovanie kordov" znamená oddeľovanie kordových vlákien od ich gumeného poťahu.

2.29. „Oddelenie vrstiev" znamená oddelenie priľahlých vrstiev.

2.30. „Oddeľovanie behúňa" znamená odlepenie behúňa od kostry.

2.31. „Indikátory opotrebovania behúňa" znamená projekcie v ryhách behúňov, ktoré majú poskytnúť vizuálny náznak stupňa opotrebovania behúňa.

2.32. „Popis servisu" znamená špecifickú kombináciu indexu nosnosti a symbolu rýchlosti pneumatiky.

2.33. „Index nosnosti" znamená číselný kód naznačujúci maximálnu záťaž, ktorú dokáže pneumatika niesť.

Zoznam indexov nosnosti a zodpovedajúce záťaže sú uvedené v prílohe 4 k tomuto predpisu.

2.34. „Symbol rýchlosti" znamená:

2.34.1. Abecedný symbol udávajúci rýchlosť, pri ktorej môže pneumatika niesť záťaž uvedenú súvisiacim indexom nosnosti.

2.34.2. Symboly rýchlosti a zodpovedajúce rýchlosti sú uvedené v tejto tabuľke:

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

▼**M1**

Symbol rýchlosti	Zodpovedajúca rýchlosť (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. „Maximálna nosnosť pneumatiky" znamená maximálnu hmotnosť, ktorú je pneumatika určená uniesť.

2.35.1. Pri rýchlostiach neprekračujúcich 210 km/h neprekročí maximálna nosnosť pneumatiky hodnotu zodpovedajúcu indexu nosnosti pre danú pneumatiku.

2.35.2. Pri rýchlostiach vyšších ako 210 km/h, ale neprekračujúcich 300 km/h, neprekročí maximálna nosnosť pneumatiky percento hodnoty súvisiace s indexom nosnosti pneumatiky, ktorý je uvedený v nižšie uvedenej tabuľke, s odkazom na schopnosť vozidla, na ktoré sa má pneumatika namontovať.

Symbol rýchlosti pneumatiky	Maximálna rýchlosť – km/h	Maximálna nosnosť pneumatiky – %
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

Pri prechodných maximálnych rýchlostiach je lineárna interpolácia maximálnej nosnosti pneumatiky dovolená.

2.36. „Výrobná jednotka protektorovaných pneumatík" znamená miesto alebo skupinu lokalizovaných miest, kde sa vyrábajú hotové protektorované pneumatiky.

2.37. „Protektorovanie" znamená všeobecný termín pre renováciu použitej pneumatiky výmenou opotrebovaného behúňa novým materiálom. Tiež môže zahŕňať renováciu vonkajšieho povrchu bočníc. Pokrýva nasledujúce metódy postupov.

2.37.1. „Výmena hornej strany" – výmena behúňa.

2.37.2. „Náhrada hornej strany" – výmena behúňa, pričom nový materiál presahuje do časti bočníc.

▼M1

2.37.3. „Od pätky po pätku" – výmena behúňa a renovácia bočníc vrátane celej spodnej časti pneumatiky alebo jej časti.

2.38. „Plášť" je opotrebovaná pneumatika, ktorá obsahuje kostru, zostávajúci behúň a materiál bočníc.

2.39. „Brúsenie" je postup odstraňovania starého materiálu z plášťa, aby sa povrch pripravil na nový materiál.

2.40. „Oprava" je opravárenská práca vykonávaná na poškodenom plášti v rámci uznaných limitov.

2.41. „Materiál behúňa" je materiál, ktorý je vhodný na výmenu opotrebovaného behúňa. Môže mať niekoľko foriem, ako sú napríklad nasledujúce.

2.41.1. „Ťaví chrbát" – vopred narezané dĺžky materiálu, ktoré boli pretlačované, aby zabezpečili požadovaný profil prierezu a následne sa za studena aplikujú na pripravený plášť. Nový materiál sa musí vulkanizovať.

2.41.2. „Navinutý protektor" – pás materiálu behúňa, ktorý je priamo pretlačovaný a navinutý na pripravený plášť a zostavený do požadovaného obrysu. Nový materiál sa musí vulkanizovať.

2.41.3. „Priame pretlačovanie" – materiál behúňa pretlačovaný, aby zabezpečil požadovaný profil prierezu, a priamo pretlačovaný na pripravenom plášti. Nový materiál sa musí vulkanizovať.

2.41.4. „Predvulkanizovaný" – vopred vyformovaný a vulkanizovaný behúň aplikovaný priamo na pripravený plášť. Nový materiál musí byť na plášť prilepený.

2.42. „Ochranná vrstva bočnice" je materiál používaný na pokrytie bočníc plášťa, čím sa umožní vytvorenie požadovaných označení.

2.43. „Tlmiaca guma" je materiál používaný ako lepivá vrstva medzi novým behúňom a plášťom, a na opravu menšieho poškodenia.

2.44. „Cement" je lepivý roztok, ktorý má držať nové materiály na mieste pred postupom vulkanizácie.

2.45. „Vulkanizácia" je termín používaný na opis zmeny fyzikálnych vlastností nového materiálu, ktorá je dosiahnutá obvykle aplikáciou tepla a tlaku počas stanovenej doby za kontrolovaných podmienok.

2.46. „Radiálne vybiehanie" znamená odchýlku polomeru pneumatiky meranú okolo vonkajšieho obvodu povrchu behúňa.

2.47. „Nevyváženosť" znamená meranie odchýlky v rozmiestnení hmoty okolo stredu osi pneumatiky. Dá sa merať ako „statická" alebo „dynamická" nevyváženosť.

3. OZNAČENIA

3.1. Príklad usporiadania označení protektorovanej pneumatiky je uvedený v prílohe 3 k tomuto predpisu.

3.2. Protektorované pneumatiky musia zobrazovať na oboch bočniciach v prípade symetrických pneumatík a aspoň na vonkajšej bočnici v prípade asymetrických pneumatík:

3.2.1. obchodný názov alebo obchodnú značku;

3.2.2. označenie veľkosti pneumatiky, ako je definované v odseku 2.21;

3.2.3. označenie štruktúry, ako je uvedené ďalej:

3.2.3.1. Na diagonálnych pneumatikách (bias-ply) žiadne označenie alebo písmeno „D" umiestnené v prednej časti označenia priemeru ráfika.

3.2.3.2. Na radiálnych pneumatikách písmeno „R" umiestnené v prednej časti označenia priemeru ráfika a voliteľne slovo „RADIAL".

3.2.3.3. Na pneumatikách so zmiešanou konštrukciou (bias belted) písmeno „B" umiestnené v prednej časti označenia priemeru ráfika a okrem toho slová „BIAS-BELTED".

3.2.4. Popis servisu obsahuje:

3.2.4.1. Označenie nominálnej nosnosti pneumatiky vo forme indexu nosnosti predpísaného v odseku 2.33.

3.2.4.2. Označenie nominálnej schopnosti pneumatiky dosiahnuť rýchlosť vo forme symbolu predpísaného v odseku 2.34.

3.2.5. Slová „TUBELESS", ak je pneumatika určená na použitie bez vnútornej duše.

3.2.6. Nápis M+S alebo MS alebo M.S. alebo M & S v prípade pneumatiky na sneh.

▼M1

3.2.7. Dátum protektorovania, ako je uvedené ďalej.

3.2.7.1. Do 31. decembra 1999 alebo tak, ako je predpísané v odseku 3.2.7.2, alebo vo forme skupiny troch cifier, pričom prvé dve zobrazujú číslo týždňa a tretia rok desaťročia výroby. Kód dátumu sa môže vzťahovať na obdobie výroby od týždňa uvedeného číslom týždňa do týždňa s číslom o tri vyšším, ako je dané číslo týždňa, vrátane. Napríklad, označenie „253" by mohlo naznačovať pneumatiku, ktorá bola protektorovaná v týždňoch 25, 26, 27 alebo 28 roka 1993.

Kód dátumu môže byť vyznačený len na bočnici.

3.2.7.2. Od 1. januára 2000 vo forme skupiny štyroch cifier, pričom prvé dve zobrazujú číslo týždňa a druhé dve zobrazujú rok, v ktorom bola pneumatika protektorovaná. Kód dátumu sa môže vzťahovať na obdobie výroby od týždňa uvedeného číslom týždňa do týždňa s číslom o tri vyšším ako je dané číslo týždňa, vrátane. Napríklad, označenie „2503" by mohlo naznačovať pneumatiku, ktorá bola protektorovaná v týždňoch 25, 26, 27 alebo 28 roka 2003.

Kód dátumu môže byť vyznačený len na bočnici.

3.2.8. Termín „RETREAD" alebo „REMOULD" (po 1. januári 1999 sa bude používať len slovo „RETREAD"). Na žiadosť výrobcu sa môže pridať ten istý termín v iných jazykoch.

3.3. Pred schválením musia pneumatiky vykazovať voľný priestor dostatočne veľký na umiestnenie schvaľovacej značky, ako je uvedené v odseku 5.8 a ako je uvedené v prílohe 2 k tomuto predpisu.

3.4. Po schválení sa pripoja označenia uvedené v odseku 5.8, a ako je uvedené v prílohe 2 k tomuto predpisu, do voľného priestoru uvedeného v odseku 3.3. Toto označenie môže byť pripevnené len na bočnicu.

3.5. Označenia uvedené v odseku 3.2 a schvaľovacia značka predpísaná v odsekoch 3.4 a 5.8 musia byť jasne čitateľné a vyformované na pneumatike alebo do nej alebo musia byť natrvalo vyznačené na pneumatike.

3.6. Pokiaľ sú akékoľvek pôvodné špecifikácie výrobcu naďalej čitateľné po tom, čo bola pneumatika protektorovaná, považujú sa za špecifikácie výrobcu protektorovanej pneumatiky. Ak tieto pôvodné špecifikácie nie sú platné po protektorovaní, musia sa kompletne odstrániť.

3.7. Pôvodné označenie „E" alebo „e" schvaľovacia značka a číslo sa musia odstrániť.

4. ŽIADOSŤ O SCHVÁLENIE

Nasledovné postupy sa vzťahujú na schvaľovanie výrobnej jednotky protektorovaných pneumatík.

4.1. Žiadosť o schválenie výrobnej jednotky protektorovaných pneumatík sa predloží držiteľom obchodnej značky alebo obchodnej známky, ktorá sa použije na pneumatike, alebo jeho riadne akreditovaným zástupcom. Musí obsahovať:

4.1.1. prehľad štruktúry spoločnosti, ktorá vyrába protektorované pneumatiky;

4.1.2. stručný popis systému riadenia kvality, ktorý zabezpečuje efektívnu kontrolu postupov protektorovania pneumatík, aby sa splnili požiadavky tohto predpisu;

4.1.3. obchodné mená alebo značky, ktoré sa majú uviesť na vyrobených protektorovaných pneumatikách;

4.1.4. nasledovné informácie vo vzťahu k sortimentu pneumatík, ktoré sa majú protektorovať:

4.1.4.1. rozsah veľkostí pneumatík;

4.1.4.2. štruktúra pneumatík [diagonálna alebo bias-ply, pneumatika so zmiešanou konštrukciou (bias-belted) alebo radiálna],

4.1.4.3. kategória použitia pneumatík (normálne pneumatiky alebo pneumatiky do snehu atď.);

4.1.4.4. systém protektorovania a spôsob aplikácie nových materiálov, ktoré sa majú použiť, ako je uvedené v odsekoch 2.37 a 2.41;

4.1.4.5. symbol maximálnej rýchlosti pneumatík, ktoré sa majú protektorovať;

4.1.4.6. maximálny index nosnosti pneumatík, ktoré sa majú protektorovať;

4.1.4.7. stanovenú medzinárodnú normu pre pneumatiky, ktorej sortiment pneumatík zodpovedá.

▼M1

5. SCHVÁLENIE

5.1. Protektorovanie pneumatík si vyžaduje schválenie zodpovedných orgánov pre protektorovaciu výrobnú jednotku v súlade s požiadavkami tohto predpisu. Zodpovedný orgán prijíma potrebné opatrenia, ako je popísané v tomto predpise, aby sa zabezpečilo, že pneumatiky protektorované v príslušnej výrobnej jednotke spĺňajú požiadavky uvedené v tomto predpise. Protektorovacia výrobná jednotka je plne zodpovedná za zabezpečenie, že protektorované pneumatiky spĺňajú požiadavky tohto predpisu, a že majú pri normálnom používaní adekvátny výkon.

5.2. Okrem normálnych požiadaviek pre prvotné hodnotenie výrobnej jednotky protektorovaných pneumatík sa musí schvaľujúci orgán ubezpečiť, že postupy, prevádzka, pokyny a špecifikácie poskytnuté dodávateľmi materiálov musia byť v jazyku, ktorému pohotovo rozumejú prevádzkoví pracovníci výrobnej jednotky protektorovaných pneumatík.

5.3. Schvaľovací orgán zabezpečí, aby dokumentácia postupov a operácií pre každú výrobnú jednotku obsahovala špecifikácie limitov opraviteľného poškodenia alebo preniknutia ku kostre pneumatiky, zodpovedajúce použitým materiálom opravy a postupom bez ohľadu na to, či je poškodenie existujúce alebo bolo spôsobené počas postupov prípravy na protektorovanie.

5.4. Pred udelením schválenia sa musí orgán ubezpečiť, že protektorované pneumatiky vyhovujú tomuto predpisu a že testy predpísané v odsekoch 6.7 a 6.8 boli úspešne vykonané na aspoň 5 a nie nevyhnutne viac ako 20 vzorkách protektorovaných pneumatík, ktoré sú reprezentatívne čo do sortimentu pneumatík produkovaných výrobnou jednotkou protektorovaných pneumatík.

5.5. V prípade každej poruchy, ktorá sa zaznamená počas testov, sa musia testovať ďalšie dve vzorky pneumatiky tej istej špecifikácie.

Ak jedna alebo obe z týchto ďalších dvoch vzoriek testom neprejdú, potom sa testuje záverečné predloženie dvoch vzoriek.

Ak jedna alebo obe z týchto ďalších dvoch vzoriek testom neprejdú, potom sa žiadosť o schválenie výrobnej jednotky protektorovaných pneumatík zamietne.

5.6. Ak sú splnené všetky požiadavky tohto predpisu, potom sa udelené schválenie a schvaľovacie číslo priradí ku každej schválenej protektorovacej výrobnej jednotke. Prvé dve cifry tohto čísla označujú série zmien a doplnení, ktoré obsahujú najnovšie technické zmeny a doplnenia predpisu v čase vydania schválenia. Schvaľovaciemu číslu predchádza údaj „108R", ktorý označuje, že schválenie sa vzťahuje na pneumatiku protektorovanú, ako je predpísané v tomto predpise. Ten istý orgán nepriradí to isté číslo inej výrobnej jednotke, na ktorú sa vzťahuje tento predpis.

5.7. Oznámenie o schválení alebo rozšírení, zamietnutí alebo stiahnutí schválenia alebo o definitívnom ukončení výroby sa podľa tohto predpisu oznámi stranám dohody z roku 1958, ktorou sa uplatňuje tento predpis, formou zodpovedajúcou modelu v prílohe 1 k tomuto predpisu.

5.8. Ku každej protektorovanej pneumatike, ktorá zodpovedá tomuto predpisu, sa zreteľne pripojí v priestore uvedenom v odseku 3.3 a okrem označení predpísaných v odseku 3.2 medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá pozostáva z nasledujúceho:

5.8.1. kruh obklopujúci písmeno „E", po ktorom nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila schválenie ([1]), a

5.8.2. schvaľovacie číslo, ako je popísané v odseku 5.6.

([1]) 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Juhosláviu, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (prázdne), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (prázdne) 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 – 36 (prázdne), 37 pre Turecko, 38 – 39 (prázdne), 40 pre Bývalú juhoslovanskú republiku Macedónsko, 41 (prázdne), 42 pre Európske spoločenstvo (schválenia sa udeľujú ich členskými štátmi s využitím svojho príslušného symbolu EHK) a 43 pre Japonsko. Následné čísla sa priradia iným krajinám v chronologickom poradí, v akom ratifikujú dohodu o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a časti, ktoré sa dajú namontovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a podmienky pre vzájomné uznávanie povolení udelených na základe týchto predpisov alebo k nej pristúpia, a čísla takto priradené sa oznámia generálnym tajomníkom Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

▼M1

5.9. Príloha 2 k tomuto predpisu uvádza príklad dojednaní pre schvaľovaciu značku.

6. POŽIADAVKY

6.1. Pneumatiky sa nesmú prijať na protektorovanie, pokiaľ neboli typovo schválené a nenesú označenie „E” alebo „e” s výnimkou, že táto požiadavka nie je povinná najneskôr do 1. januára 2000.

6.1.1. Pneumatiky určené na vysoké rýchlosti, ktoré majú len nápis „ZR” v rámci označenia veľkosti pneumatiky a nenesú popis služby, nesmú byť protektorované.

6.2. Pneumatiky, ktoré boli predtým protektorované, sa nesmú prijať na ďalšie protektorovanie.

6.3. Vek plášťa akceptovaný na protektorovanie neprekročí 7 rokov na základe cifier, ktoré zobrazujú rok výroby pôvodnej pneumatiky, napr. pneumatika označená kódom dátumu „253” môže byť akceptovaná pre protektorovanie do konca roka 2000.

6.4. Podmienky pred protektorovaním

6.4.1. Pneumatiky musia byť pred kontrolou čisté a suché.

6.4.2. Pred brúsením sa každá pneumatika dôkladne preskúma interne aj externe, aby sa zabezpečila jej vhodnosť pre protektorovanie.

6.4.3. Pneumatiky, kde je poškodenie viditeľné, ktoré bolo spôsobené nadmernou záťažou alebo nedostatočným nahustením, nesmú byť protektorované.

6.4.4. Pneumatiky, ktoré vykazujú akékoľvek nasledovné poškodenie, nesmú byť prijaté na protektorovanie:

6.4.4.1. a) extenzívne prasknutie ťahajúce sa cez kostru;

b) prerezania kostry alebo poškodenie plášťov nad symbolom rýchlosti „H” okrem prípadov, keď boli plášte preradené do nižšej triedy s nižším symbolom rýchlosti;

c) predchádzajúce opravy poškodenia mimo špecifikované limity poškodenia – pozri odsek 5.3;

d) rozpadnutie sa kostry;

e) zjavné poškodenie olejom alebo chemikáliami;

f) viacnásobné poškodenie príliš blízko seba;

g) poškodená alebo zlomená pätka;

h) neopraviteľné zhoršenie poškodenia vnútornej výstelky;

i) poškodenie pätky iné ako len mierne poškodenie „gumy”;

j) exponovaný kord v dôsledku opotrebenia behúňa alebo odretia bočníc;

k) neopraviteľné oddelenie materiálu behúňa alebo bočníc od kostry;

l) štrukturálne poškodenie v oblasti bočnice.

6.4.5. Kostry radiálnych pneumatík s oddelením v páse, iným ako mierna pohyblivosť okrajov pása, nesmú byť prijaté na protektorovanie.

6.5. Príprava

6.5.1. Po brúsení a pred aplikáciou nového materiálu sa každá pneumatika dôkladne znova preskúma aspoň externe, aby sa zabezpečila jej trvalá vhodnosť na protektorovanie.

6.5.2. Celý povrch, na ktorý sa má aplikovať nový materiál, musí byť pripravený bez prehrievania. Textúra brúseného povrchu nesmie obsahovať hlboké rezy spôsobené brúsením alebo voľný materiál.

6.5.3. Kde sa má použiť predvulkanizovaný materiál, obrysy pripravenej oblasti musia spĺňať požiadavky výrobcu materiálu.

6.5.4. Voľné konce kordových vlákien nie sú povolené.

6.5.5. Kordové vlákna plášťa nesmú byť poškodené počas postupu prípravy.

6.5.6. Poškodenie pása radiálnych pneumatík pri brúsení sa musí obmedziť len na lokalizované poškodenie okrajovej vrstvy.

6.5.7. Limity poškodenia pri brúsení pre diagonálne pneumatiky sú také, ako sa uvádza ďalej.

6.5.7.1. Pri konštrukcii s dvoma vrstvami nesmie byť žiadne poškodenie kostry s výnimkou mierneho lokalizovaného poškodenia spoja plášťa spôsobeného brúsením.

▼**M1**

6.5.7.2. Pri konštrukcii pneumatík bez duše s dvoma vrstvami a nárazníkom nesmie byť poškodená kostra alebo nárazník.

6.5.7.3. Pri konštrukcii pneumatík s dušou s dvoma vrstvami a nárazníkom je lokalizované poškodenie nárazníka povolené.

6.5.7.4. Pri konštrukcii pneumatík bez duše so štyrmi alebo viacerými vrstvami nesmie byť poškodená ani kostra ani nárazník.

6.5.7.5. Pri konštrukcii pneumatík s dušou so štyrmi alebo viacerými vrstvami je poškodenie obmedzené len na okrajovú vrstvu v oblasti koruny.

6.5.8. Exponované oceľové časti musia byť ošetrené čo možno najskôr vhodným materiálom, ako definuje výrobca daného vhodného materiálu.

6.6. Protektorovanie

6.6.1. Výrobca musí zabezpečiť, aby bol výrobca alebo dodávateľ materiálov na opravu, vrátane záplat, zodpovedný za nasledovné:

a) definovanie metódy (metód) aplikácie a skladovania, ak si to vyžiada výrobca, v štátnom jazyku krajiny, v ktorej sa majú dané materiály použiť;

b) definovanie limitov poškodenia, pre ktoré sú materiály skonštruované, ak si to vyžiada výrobca, v štátnom jazyku krajiny, v ktorej sa majú dané materiály použiť;

c) zabezpečenie, aby boli vystužené záplaty pre pneumatiky, ak sa správne aplikujú pri oprave kostry, vhodné na daný účel;

d) zabezpečenie, aby záplaty vydržali dvojnásobok maximálneho tlaku hustenia, ako uvádza výrobca;

e) zabezpečenie vhodnosti akýchkoľvek iných materiálov na opravu pre plánovaný servis.

6.6.2. Výrobca je zodpovedný za správnu aplikáciu materiálu na opravu a za zabezpečenie toho, aby bola oprava bez akýchkoľvek chýb, ktoré by mohli ovplyvniť uspokojivú životnosť pneumatiky.

6.6.3. Výrobca zabezpečí, aby výrobca alebo dodávateľ materiálu behúňa a bočníc vydal špecifikácie týkajúce sa podmienok skladovania a použitia materiálu s cieľom zabezpečiť kvalitu materiálu. Ak si to vyžiada výrobca, tieto informácie musia byť v štátnom jazyku krajiny, v ktorej sa majú materiály použiť.

6.6.4. Výrobca musí zabezpečiť, aby bol materiál na opravu a/alebo zložka zdokumentovaný v osvedčení výrobcu alebo dodávateľa. Zložka materiálu musí byť vhodná pre plánované použitie pneumatiky.

6.6.5. Spracovaná pneumatika musí byť vulkanizovaná čo možno najskôr po dokončení všetkých opráv a upevňovacích operácií, najneskôr podľa špecifikácií výrobcu materiálu.

6.6.6. Pneumatika sa vulkanizuje počas doby a pri teplote a tlaku, ktoré sú vhodné a špecifikované pre materiály a použité zariadenie na spracovanie.

6.6.7. Rozmery navarenia musia zodpovedať hrúbke nového materiálu a veľkosti brúseného plášťa. Radiálne pneumatiky, keď sa protektorujú, musia byť vulkanizované len radiálne alebo s radiálnym rozdelením.

6.6.8. Hrúbka pôvodného materiálu po brúsení a priemerná hrúbka akéhokoľvek nového materiálu pod dezénom po protektorovaní musí byť taká, ako je uvedené v odsekoch 6.6.8.1 a 6.6.8.2. Hrúbka materiálu v akomkoľvek bode alebo po šírke alebo okolo obvodu pneumatiky sa kontroluje takým spôsobom, aby boli splnené ustanovenia odsekov 6.7.5 a 6.7.6.

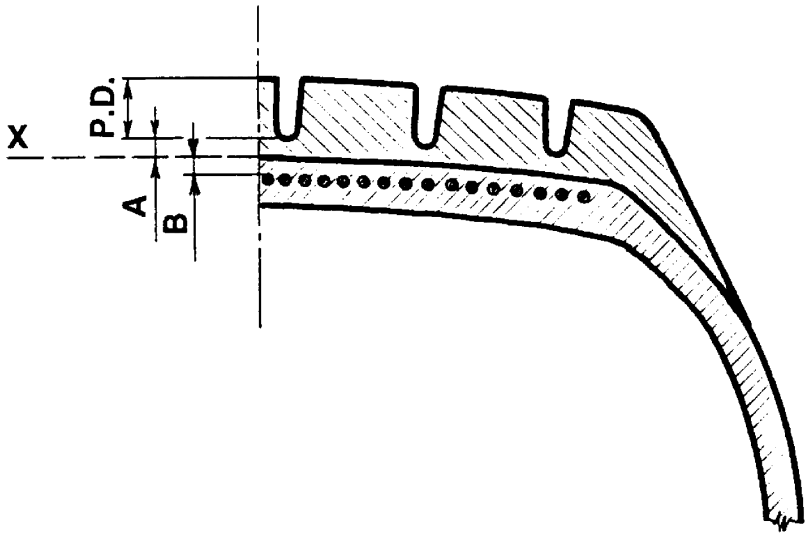
6.6.8.1. Pri radiálnych a pneumatikách so zmiešanou konštrukciou (mm):

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

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

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

▼M1



P.D. = Hĺbka dezénu

X = Línia brúsenia

A = Priemerná hrúbka nového materiálu pod dezénom

B = Minimálna hrúbka pôvodného materiálu nad pásom po brúsení

6.6.8.2. Pri diagonálnych (Bias-ply) pneumatikách

Hrúbka pôvodného materiálu nad nárazníkom musí byť ≥0,00 mm.

Priemerná hrúbka nového materiálu nad líniou brúseného plášťa musí byť ≥ 2,00 mm.

Kombinovaná hrúbka pôvodného a nového materiálu pod základňou drážok dezénu musí byť ≥ 2,00 a ≤ 5,00 mm.

6.6.9. Popis servisu protektorovanej pneumatiky nesmie zobrazovať symbol vyššej rýchlosti alebo vyšší index nosnosti, ako má pôvodná pneumatika počas svojho prvého života.

6.6.10. Minimálna kategória rýchlosti protektorovanej pneumatiky je 120 km/h (symbol rýchlosti „L”) a maximálna 300 km/h (symbol rýchlosti „Y”).

6.6.11. Indikátory opotrebenia behúňa sú zakomponované takto:

6.6.11.1. Protektorovaná pneumatika musí obsahovať aspoň šesť priečnych riadkov indikátorov opotrebenia, približne rovnako rozmiestnených a nachádzajúcich sa v hlavných ryhách behúňa. Indikátory opotrebenia behúňa musia byť také, aby sa nedali zameniť s ryhami materiálu medzi rebrami alebo blokmi behúňa.

6.6.11.2. V prípade pneumatík navrhnutých na montáž na ráfiky nominálneho priemeru kódu 12 alebo menej, sú však povolené štyri riadky indikátorov opotrebenia behúňa.

6.6.11.3. Indikátory opotrebenia behúňa zabezpečia prostriedky indikácie s toleranciou + 0,60/– 0,00 mm, keď drážky behúňa už nie sú hlbšie ako 1,6 mm.

6.6.11.4. Výška indikátorov opotrebenia behúňa sa určí meraním rozdielu medzi hĺbkou povrchu behúňa k vrcholu indikátorov opotrebenia behúňa a bázou rýh behúňa v blízkosti sklonu na báze indikátorov opotrebenia behúňa.

6.7. Kontrola

6.7.1. Po vulkanizácii, pričom sa zachová stupeň tepla v pneumatike, sa každá protektorovaná pneumatika preskúma, aby sa zabezpečilo, že neobsahuje žiadne zjavné chyby. Počas protektorovania pneumatiky alebo po nej sa musí pneumatika kvôli preskúmaniu nahustiť aspoň na 1,5 baru. Kde sa vyskytuje zjavná chyba v profile pneumatiky (napr. vyvýšenina, brázda atď.), pneumatika sa špecificky preskúmaná, aby sa určila príčina chyby.

6.7.2. Pred protektorovaním pneumatiky, počas neho alebo po ňom sa pneumatika skontroluje aspoň raz kvôli celistvosti jej štruktúry pomocou vhodnej metódy kontroly.

▼M1

6.7.3. Na účely kontroly kvality sa celý rad protektorovaných pneumatík podrobí deštruktívnemu a/alebo nedeštruktívnemu testovaniu alebo skúmaniu. Množstvo kontrolovaných pneumatík a výsledky sa zaznamenajú.

6.7.4. Po protektorovaní musia rozmery protektorovanej pneumatiky, merané v súlade s prílohou 6 k tomuto predpisu, vyhovovať alebo rozmerom vypočítaným podľa postupov v odseku 7 alebo prílohy 5 k tomuto predpisu.

6.7.5. Radiálne opotrebovanie protektorovanej pneumatiky neprekročí 1,5 mm (tolerancia merania + 0,4 mm).

6.7.6. Maximálna statická nerovnováha protektorovanej pneumatiky, meraná v priemere ráfika, neprekročí 1,5 % hmoty pneumatiky.

6.7.7. Indikátory opotrebenia behúňa musia spĺňať požiadavky odseku 6.6.11.

6.8. Výkonový test

6.8.1. Pneumatiky protektorované tak, aby vyhovovali tomuto predpisu, musia vyhovieť postupu testovania životnosti v spojitosti so záťažou/rýchlosťou, ako je špecifikované v prílohe 7 k tomuto predpisu.

6.8.2. Protektorovaná pneumatika, ktorá po tom, čo podstúpi postupu testovania životnosti v spojitosti so záťažou/rýchlosťou nevykazuje žiadnu separáciu behúňa, separáciu vrstvy, separáciu kordu, odrezané alebo zlomené kordové vlákna, sa považuje za to, že vyhovela testu.

6.8.3. Vonkajší priemer pneumatiky, meraný šesť hodín po postupe testovania životnosti v spojitosti so záťažou/rýchlosťou, sa nesmie líšiť o viac ako ± 3,5 % od vonkajšieho priemeru, ako je meraný pred testom.

7. ŠPECIFIKÁCIE

7.1. Pneumatiky protektorované tak, aby vyhovovali tomuto predpisu, musia vyhovovať uvedeným rozmerom.

7.1.1. Šírka prierezu

7.1.1.1. Šírka prierezu sa vypočíta podľa tohto vzorca:

$$S = S_1 + K (A – A_1)$$

kde:

S je skutočná šírka prierezu v milimetroch, ako je merané na skúšobnom ráfiku,

S_1 je hodnota „šírky prierezu návrhu”, odvolávajúca sa na merací ráfik, ako je uvedené v medzinárodnej norme pre pneumatiky špecifikovanej výrobcom pre príslušnú veľkosť pneumatiky,

A je šírka skúšobného ráfiku v milimetroch,

A_1 je šírka meracieho ráfiku v milimetroch, ako je uvedené v medzinárodnej norme pre pneumatiky špecifikovanej výrobcom pre príslušnú veľkosť pneumatiky,

K je faktor a považuje sa za rovný hodnote 0,4.

7.1.2. Vonkajší priemer

7.1.2.1. Teoretický vonkajší priemer protektorovanej pneumatiky sa vypočíta podľa tohto vzorca:

$$D = d + 2H$$

kde:

D je teoretický vonkajší priemer v milimetroch,

d je konvenčné číslo uvedené v odseku 2.21.3 v milimetroch,

H je nominálna výška prierezu v milimetroch a je rovná S_n násobenej 0,01 Ra,

kde:

S_n je nominálna šírka prierezu v milimetroch,

Ra je menovité profilové číslo.

Všetky vyššie uvedené symboly sú také, ako je uvedené v označení veľkosti pneumatiky, ako je uvedené na bočnici pneumatiky v súlade s požiadavkami odseku 3.2.2 a ako je uvedené v odseku 2.21.

7.1.2.2. Pre pneumatiky, ktorých označenie je uvedené v prvom stĺpci tabuliek v prílohe 5 k predpisu EHK č. 30 je však vonkajší priemer uvedený v týchto tabuľkách.

7.1.3. Metóda merania protektorovaných pneumatík

▼**M1**

7.1.3.1. Rozmery protektorovaných pneumatík sa merajú v súlade s postupmi uvedenými v prílohe 6 k tomuto predpisu.

7.1.4. Špecifikácie šírky prierezu

7.1.4.1. Skutočná celková šírka môže byť menšia ako šírka prierezu alebo šírky uvedené v odseku 7.1.

7.1.4.2. Skutočná celková šírka môže tiež prekročiť hodnotu alebo hodnoty určené v odseku 7.1 o:

7.1.4.2.1. 4 % v prípade radiálnych pneumatík a

7.1.4.2.2. 6 % v prípade diagonálnych (bias-ply) alebo pneumatík so zmiešanou konštrukciou (bias belted);

7.1.4.2.3. okrem toho, ak má pneumatika špeciálny ochranný pás, šírka môže byť väčšia až o 8 mm ako tolerancie uvedené v odsekoch 7.1.4.2.1 a 7.1.4.2.2.

7.1.5. Špecifikácie vonkajšieho priemeru

7.1.5.1. Skutočný vonkajší priemer protektorovanej pneumatiky nesmie byť mimo hodnoty Dmin a Dmax získané týmito vzorcami:

$Dmin = d + (2H \times a)$

$Dmax = d + (2H \times b)$

kde:

7.1.5.1.1. Pre veľkosti neuvedené v tabuľkách v prílohe 5 k tomuto predpisu sú „H" a „d" uvedené v odseku 7.1.2.1.

7.1.5.1.2. Pre veľkosti uvedené v odseku 7.1.2.2 vyššie:

$H = 0{,}5\ (D - d)$

kde „D" je vonkajší priemer a „d" nominálny priemer ráfika uvedený vo vyššie uvedených tabuľkách pre príslušnú veľkosť.

7.1.5.1.3. Koeficient „a" = 0,97.

7.1.5.1.4. Koeficient „b" je:

	Radiálne pneumatiky	Diagonálne pneumatiky (bias-ply)
Pneumatiky so zmiešanou konštrukciou (bias belted)	1,04	1,08

7.1.5.2. Pre pneumatiky do snehu môže byť maximálny vonkajší priemer (Dmax) vypočítaný v odseku 7.1.5.1 prekročený najviac o 1 %.

8. ÚPRAVY TÝKAJÚCE SA SCHVÁLENIA

8.1. Každá úprava, ktorá sa týka protektorovacej výrobnej jednotky, ktorá mení akékoľvek informácie uvedené protektorovacou výrobnou jednotkou v žiadosti o schválenie, pozri odsek 4, sa oznámi schvaľovaciemu orgánu, ktorý schválil danú protektorovaciu výrobnú jednotku. Orgán môže potom buď:

8.1.1. usúdiť, že vykonané zmeny pravdepodobne nemajú zjavný nepriaznivý dopad, a že v každom prípade protektorovacia jednotka naďalej spĺňa požiadavky, alebo

8.1.2. vyžiadať si ďalšie preskúmanie schválenia.

8.2. Potvrdenie alebo zamietnutie schválenia sa s uvedením úprav oznámi stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, postupom uvedeným v odseku 5.7.

9. ZHODA VÝROBY

Postupy zhody výroby musia vyhovovať postupom uvedeným v dodatku 2 k dohode (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) s týmito požiadavkami.

9.1. Protektorovacia výrobná jednotka schválená podľa tohto predpisu musí vyhovovať požiadavkám stanoveným v odseku 6.

9.2. Držiteľ schválenia zabezpečí, aby sa počas každého roka výroby a počas celého daného roka kontroloval a testoval aspoň nasledovný počet pneumatík, ktorý reprezentuje vyrábaný sortiment a to tak, ako je predpísané v tomto predpise:

9.2.1. 0,01 % celkovej ročnej výroby, ale v každom prípade nie menej ako 5 a nie nevyhnutne viac ako 20.

▼M1

9.3. Ak požiadavky odseku 9.2 vykonáva schvaľovací orgán alebo spadajú do jeho riadenia, výsledky sa môžu použiť ako časť požiadaviek predpísaných v odseku 9.4 alebo namiesto nich.

9.4. Orgán, ktorý schválil protektorovaciu výrobnú jednotku, môže kedykoľvek overovať metódy kontroly zhody, ktoré sa uplatňujú v každom výrobnom zariadení. Pri každom výrobnom zariadení schvaľovací orgán typu odoberie náhodným výberom minimálne uvedený počet vzoriek, ktoré reprezentujú vyrábaný sortiment a ktoré sú kontrolované a testované, ako je predpísané v tomto predpise:

9.4.1. 0,01 % celkovej ročnej výroby, ale v každom prípade nie menej ako 5 a nie nevyhnutne viac ako 20.

9.5. Testy a kontroly odseku 9.4 môžu nahradiť testy a kontroly požadované v odseku 9.2.

10. SANKCIE ZA NEDODRŽANIE ZHODY VÝROBY

10.1. Schválenie udelené s ohľadom na protektorovaciu výrobnú jednotku podľa tohto predpisu môže byť stiahnuté, ak požiadavky odseku 9 nie sú dodržané alebo ak protektorovacia výrobná jednotka nesplnila požiadavky predpísané v tomto odseku.

10.2. Ak strana dohody, ktorá uplatňuje tento predpis, stiahne schválenie, ktoré predtým udelila, okamžite o tom upovedomí ostatné zmluvné strany dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, a to prostredníctvom oznámenia, ktoré zodpovedá vzoru uvedenému v prílohe 1 k tomuto predpisu.

11. DEFINITÍVNE UKONČENIE VÝROBY

Orgán, ktorý udelil schválenie protektorovacej výrobnej jednotky, bude informovaný, ak sa operácie a výroba protektorovaných pneumatík schválené v rámci pôsobnosti tohto predpisu ukončia. Po prijatí týchto informácií orgán oznámi tieto informácie ostatným stranám dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom formulára oznámenia, ktorý zodpovedá vzoru uvedenému v prílohe 1 k tomuto predpisu.

12. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH PREVÁDZOK ZODPOVEDNÝCH ZA ORGANIZOVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK, NÁZVY A ADRESY SKÚŠOBNÝCH LABORATÓRIÍ A SPRÁVNYCH ODDELENÍ

12.1. Strany dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, oznámia sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy prevádzok zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích testov a v príslušnom prípade schválených skúšobní a správnych oddelení, ktoré udeľujú schválenie, a ktorým sa zašlú formuláre osvedčujúce schválenie alebo zamietnutie alebo stiahnutie schválenia, ktoré boli vydané v iných krajinách.

12.2. Strany dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, môžu využívať laboratóriá výrobcov pneumatík alebo protektorovacích výrobných jednotiek a môže určiť ako schválené skúšobne tie, ktoré sa buď nachádzajú na území príslušnej strany alebo na území inej strany dohody z roku 1958, v závislosti na predbežnom akceptovaní tohto postupu príslušným správnym oddelením tejto inej strany.

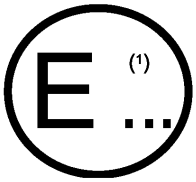
12.3. Ak strana dohody z roku 1958 uplatňuje odsek 12.2, môže byť, ak si to želá, zastúpená na testoch.

▼M1

PRÍLOHA 1

OZNÁMENIE

[maximálny formát: A4 (210 x 297 mm)]



vydané: Názov správneho orgánu:

.....

.....

.....

O ([2]): UDELENÍ SCHVÁLENIA

PREDĹŽENÍ SCHVÁLENIA

ZAMIETNUTÍ SCHVÁLENIA

ODŇATÍ SCHVÁLENIA

TRVALO UKONČENEJ VÝROBE

pre výrobnú jednotku protektorovaných pneumatík podľa predpisu č. 108

Č. schválenia: ..... Č. predĺženia: .....

1. Názov alebo obchodné označenie výrobcu protektorovaných pneumatík: .....
2. Názov a adresa výrobnej jednotky protektorovaných pneumatík: .....

   .....
3. V prípade potreby – názov a adresa zástupcu výrobcu protektorovaných pneumatík: .....

   .....
4. Súhrnný opis podľa odsekov 4.1.3 a 4.1.4 tohto predpisu: .....
5. Technická prevádzka a prípadne aj skúšobné laboratórium určené na schvaľovanie a overovanie zhody: .....

   .....
6. Dátum správy vydanej touto prevádzkou: .....
7. Číslo správy vydanej touto prevádzkou: .....
8. Dôvod/dôvody predĺženia schválenia (podľa potreby): .....
9. Poznámky: .....
10. Miesto: .....
11. Dátum: .....
12. Podpis .....
13. V prílohe k tomuto oznámeniu sa nachádza zoznam dokumentov v schvaľovacom spise, ktorý je uložený u schvaľovacieho orgánu posudzujúceho schválenie. Dokumenty možno získať na požiadanie.

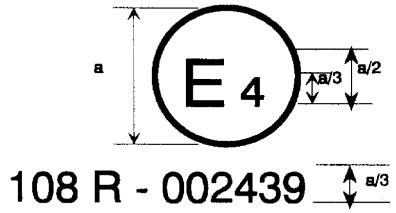
([1]) Poznávacie číslo krajiny, ktorá udelila/predĺžila/zamietla/stiahla schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).

([2]) Nehodiace sa preškrtnúť.

▼**M1**

PRÍLOHA 2

USPORIADANIE SCHVAĽOVACEJ ZNAČKY



Uvedená schvaľovacia značka pripojená k protektorovanej pneumatike zobrazuje, že príslušná výrobná jednotka protektorovaných pneumatík bola schválená v Holandsku (E4) pod schvaľovacím číslom 108R002439, pričom požiadavky tohto predpisu boli splnené vo svojom pôvodnom znení (00).

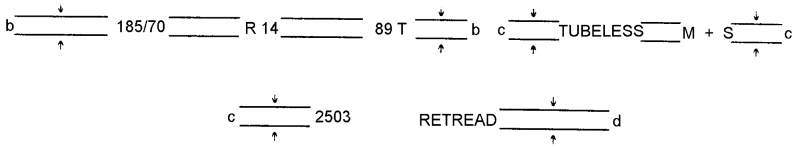
Číslo schválenia musí byť umiestnené v blízkosti kružnice a buď nad alebo pod písmenom „E”, alebo naľavo alebo napravo od daného písmena. Číslice čísla schválenia musia byť na tej istej strane ako písmeno „E” a v tom istom smere. Aby sa predišlo zámene s inými symbolmi, treba sa v čísle schválenia vyhnúť používaniu rímskych číslic.

▼**M1**

PRÍLOHA 3

Usporiadanie označení protektorovaníkpneumatých

Príklad označení, ktoré majú byť uvedené na protektorovaných pneumatikách umiestnených na trhu po nadobudnutí účinnosti tohto predpisu



b: 6 mm (min.)

c: 4 mm (min.)

d: 3 mm (min.)

a od roku 1998: 4 mm (min.)

Tieto označenia popisujú protektorovanú pneumatiku:

— s nominálnou šírkou prierezu 185,

— s menovitým profilovým číslom 70,

— s radiálnou štruktúrou (R),

— s nominálnym priemerom ráfika kódu 14,

— s popisom servisu „89T”, ktorý uvádza záťažovú kapacitu 580 kg, ktorá zodpovedá indexu nosnosti „89” a s maximálnou schopnosťou dosiahnuť rýchlosť 190 km/h, čo zodpovedá symbolu rýchlosti „T”,

— pre montáž bez vnútornej duše („TUBELESS”),

— snežného typu (M+S),

— protektorovanú v týždňoch 25, 26, 27 alebo 28 roku 2003.

Poloha a poradie označení, ktoré tvoria označenie, je takéto:

a) označenie veľkosti, ktoré obsahuje nominálnu šírku prierezu, menovité profilové číslo, symbol typu štruktúry (v príslušnom prípade) a nominálny priemer ráfika sú zoskupené tak, ako je uvedené vo vyššie uvedených príkladoch: 185/70 R 14;

b) popis servisu, ktorý obsahuje index nosnosti a symbol rýchlosti je umiestnený v blízkosti označenia veľkosti. Môže byť buď pred označením veľkosti alebo za ním, alebo môže byť umiestnený nad alebo pod ním;

c) symboly „TUBELESS”, „REINFORCED” a „M + S” môžu byť v istej vzdialenosti od označenia veľkosti;

d) slovo „RETREAD” môže byť vo vzdialenosti od označenia veľkosti.

▼**M1**

PRÍLOHA 4

ZOZNAM INDEXOV NOSNOSTI A ZODPOVEDAJÚCICH NOSNOSTÍ

Index nosnosti (LI) a nosnosť vyjadrená v 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**

PRÍLOHA 5

OZNAČENIA VEĽKOSTI A ROZMEROV PNEUMATÍK

(v súlade s predpisom EHK č. 30)

tieto informácie nájdete v prílohe 5 k predpisu EHK č. 30

▼M1

PRÍLOHA 6

METÓDA MERANIA PNEUMATÍK

1. Príprava pneumatiky

1.1. Pneumatika sa namontuje na skúšobný ráfik uvedený výrobcom a nahustí sa na tlak 3 až 3,5 baru.

1.2. Tlak v pneumatike sa upraví takto:

1.2.1. pre štandardné pneumatiky so zmiešanou konštrukciou (bias belted) – do 1,7 baru;

1.2.2. pre diagonálne pneumatiky – do:

	Tlak (bar) pre symbol rýchlosti		
Počet vrstiev	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. pre štandardné radiálne pneumatiky – do 1,8 baru;

1.2.4. pre vystužené pneumatiky – do 2,3 baru.

2. Postup merania

2.1. Pneumatika namontovaná na svojom ráfiku je formovaná pri izbovej teplote aspoň 24 hodín s výnimkou iných požiadaviek odseku 6.8.3 tohto predpisu.

2.2. Tlak v pneumatike sa upraví na úroveň uvedenú v odseku 1.2 tejto prílohy.

2.3. Celková šírka sa meria na šiestich rovnako od seba vzdialených bodov okolo pneumatiky zohľadňujúc hrúbku akýchkoľvek ochranných rebier alebo pásov. Najvyššia dosiahnutá hodnota sa považuje za celkovú šírku.

2.4. Vonkajší priemer sa vypočíta z merania maximálneho obvodu nahustenej pneumatike.

▼**M1**

PRÍLOHA 7

POSTUP PRI SKÚŠANÍ ZÁŤAŽOVEJ/RÝCHLOSTNEJ ODOLNOSTI

(v princípe v súlade s prílohou 7 k predpisu č. 30)

1. Príprava pneumatiky

1.1. Namontujte protektorovanú pneumatiku na skúšobný ráfik špecifikovaný výrobcom.

1.2. Pneumatiku nahustite na vhodný tlak, ako je uvedené v nižšie uvedenej tabuľke (v baroch):

Kategória rýchlosti	Diagonálne pneumatiky			Radiálne pneumatiky		Pneumatiky so zmiešanou konštrukciou (bias-belted)
	počet vrstiev			štandardné	vystužené	štandardné
	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 a Y	—	—	—	3,2	3,6	—

1.3. Protektorovacia výrobná jednotka môže požadovať s uvedením dôvodov použitie tlaku hustenia odlišného od tlaku uvedeného v odseku 1.2 tejto prílohy. V tomto prípade sa pneumatika nahustí na požadovaný tlak.

1.4. Pneumatiku a zostavu kolesa formujte pri izbovej teplote najmenej tri hodiny.

1.5. Tlak v pneumatike upravte na tlak uvedený v odsekoch 1.2 alebo 1.3 tejto prílohy.

2. Postup testu

2.1. Pneumatiku a kolesovú zostavu namontujte na skúšobnú nápravu a zatlačte ju oproti vonkajšiemu čelu hnaného skúšobného bubna s hladkým povrchom v priemere buď 1,70 m ± 1 %, alebo 2,00 m ± 1 %.

2.2. Na skúšobnú nápravu aplikujte záťaž rovnú 80 %:

2.2.1. maximálna klasifikácia záťaže zodpovedajúca indexu nosnosti pre pneumatiky so symbolmi rýchlosti L až H vrátane;

2.2.2. maximálna klasifikácia záťaže spojená s maximálnou rýchlosťou (pozri odsek 2.35.2 tohto predpisu):

— 240 km/h v prípade pneumatík so symbolom rýchlosti „V”,

— 270 km/h prípade pneumatík so symbolom rýchlosti „W”,

— 300 km/h prípade pneumatík so symbolom rýchlosti „Y”.

2.3. Počas celého testu nesmie byť tlak pneumatiky korigovaný a skúšobná záťaž musí byť konštantná.

2.4. Počas testu musí byť teplota v skúšobnej miestnosti udržiavaná na hodnote od 20 °C do 30 °C, pokiaľ výrobca pneumatík alebo výrobca nesúhlasí s vyššou teplotou.

2.5. Program pri testovaní životnosti sa vykonáva bez prerušenia a je takýto:

2.5.1 čas z nulovej rýchlosti na počiatočnú skúšobnú rýchlosť: 10 minút;

2.5.2. počiatočná skúšobná rýchlosť: predpísaná maximálna rýchlosť pre príslušnú pneumatiku menej ako 40 km/h v prípade skúšobného bubna s priemerom 1,70 m ± 1 % alebo menej ako 30 km/h v prípade skúšobného bubna s priemerom 2,00m ± 1 %;

2.5.3. postupné zvyšovanie rýchlosti: 10 km/h do maximálnej skúšobnej rýchlosti;

2.5.4. trvanie testu pri každej rýchlostnej fáze okrem poslednej: 10 minút;

2.5.5. trvanie testu pri poslednej rýchlostnej fáze: 20 minút;

▼**M1**

2.5.6. maximálna skúšobná rýchlosť: predpísaná maximálna rýchlosť pre príslušnú pneumatiku menej ako 10 km/h v prípade skúšobného bubna s priemerom 1,70 m ± 1 % alebo predpísaná maximálna rýchlosť v prípade skúšobného bubna s priemerom 2,00 m ± 1 %.

3. Ekvivalentné skúšobné metódy

Ak sa použije iná metóda, ako je uvedená v odseku 2 tejto prílohy, je potrebné dokázať jej ekvivalenciu.

▼M1

PRÍLOHA 8

VYSVETĽUJÚCI OBRÁZOK

Pozri odsek 2 tohto predpisu.

