2026/302

6.3.2026 г.

Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правна сила съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН за статута TRANS/WP.29/343, който е на разположение на електронен адрес: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Правило № 108 на ООН — Единни разпоредби относно одобряването за производство на регенерирани пневматични гуми за моторни превозни средства и техните ремаркета [2026/302]

Включва целия валиден текст до:

Допълнение 1 към серия от изменения 01 — дата на влизане в сила: 11 януари 2026 г.

Настоящият документ служи единствено като средство за документиране. Автентични и правно обвързващи текстове са:

ECE/TRANS/WP.29/2024/63
ECE/TRANS/WP.29/2025/73

СЪДЪРЖАНИЕ

Правило

1. Приложно поле
2. Определения
3. Маркировки
4. Заявление за одобрение
5. Одобряване
6. Изисквания
7. Спецификации
8. Изменения и разширение на одобрението
9. Съответствие на производството
10. Санкции при несъответствие на производството
11. Окончателно прекратяване на производството
12. Наименования и адреси на техническите служби, отговорни за провеждане на изпитвания за одобрение, на изпитвателните лаборатории и на органите по одобряване на типа
13. Преходни разпоредби

Приложения

1 Съобщение
2 Оформление на маркировките за одобрение
3 Оформление на маркировката на регенерирани гуми
4 Индекси на товароносимост
5 Обозначение на размера на гумите и основните размери
6 Метод за измерване на пневматични гуми
7 Процедура за изпитвания на показателите при натоварване/скоростните показатели
8 Разяснителна схема

1. Приложно поле

Настоящото правило се отнася за производството на регенерирани пневматични гуми (*) (**) предназначени основно за превозни средства от категории M_1, N_1, O_1 и O_2 ([1]) ([2]). То обаче не се прилага за производството на:

1.1. регенерирани гуми с категория на скоростта под 120 km/h или подходящи за скорост над 300 km/h;

1.2. гуми, първоначално произведени без обозначения за скорост или индекси на товароносимост;

1.3. гуми, първоначално произведени без одобрение на типа по Правило № 30 на ООН;

1.4. гуми, проектирани главно за използване на ретро автомобили;

1.5. гуми, проектирани главно за състезания;

1.6. гуми, обозначени като „тип T“ — резервни гуми за временно ползване;

1.7. гуми със структура „за движение в спукано състояние“ ([3]).

2. Определения

За целите на настоящото правило (вж. също схемата в приложение 8):

2.1. *Набор от регенерирани пневматични гуми* означава набор от регенерирани гуми, както е посочено в точка 4.1.4.

2.2. *Структура* на гума означава техническите характеристики на каркаса на гумата. По-конкретно се различават следните структури:

2.2.1. *диагонална структура* или *структура с наклонени корди на слоевете* е структура на гума, чиито нишки на корда, разположени от борт до борт, образуват ъгли, значително по-малки от 90°, спрямо осевата линия на протектора;

2.2.2. *опоясана диагонална структура* е описание за структура на гума, чиито нишки на корда, разположени от борт до борт, образуват ъгли, значително по-малки от 90°, спрямо осевата линия на протектора, като структурата се стабилизира с пояс, състоящ се от два или повече слоя от практически неразтеглив материал на кордите;

2.2.3. *радиална* или *с радиални корди на слоевете* описва гума, в структурата на която кордите на слоевете достигат до бортовете и са разположени така, че да образуват ъгъл, практически равен на 90° спрямо осевата линия на протектора, в зона, включваща по-голямата част от странѝцата и намираща се извън борта и практически неразтегливия пояс, който стабилизира каркаса.

2.3. Категория на ползване:

2.3.1. *Нормална гума* (универсална) означава гума, предназначена за обичайна употреба по пътя;

2.3.2. *Зимна гума* означава гума, чиито основни характеристики, включително шарка, са предназначени основно за получаване на по-добри експлоатационни показатели при наличие на кал и/или сняг в сравнение с нормална гума по отношение на способността да осигурява първоначално задвижване и да контролира движението на превозното средство.

(*) За целите на настоящото правило „гуми“ означава „пневматични гуми“.

(**) Регенерирани гуми са обновените гуми след процес на регенериране.

([1]) Както е определено в Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3).

([2]) С настоящото правило се определят изискванията за гумите като компонент. То не ограничава тяхното монтиране на каквито и да е категории превозни средства.

([3]) Гуми с буквите „RF“, поставени пред маркировката за диаметър на джантата (напр. 235/45 RF 17).

2.3.3. *Гума със специално предназначение* (гума за специална употреба) е гума за смесена употреба по пътя и извън пътя или за други специални режими. Тези гуми са проектирани главно да осигуряват първоначално задвижване и да поддържат движението на превозно средство при извънпътни условия.

2.3.4. *Резервна гума за временно ползване* е гума, различна от гумата, предназначена за оборудване на превозно средство при нормални условия на управление, предвидена само за временно ползване при спазване на определени ограничения при управление.

2.4. *Борт* означава тази част от гумата, която е с такава форма и структура, че да приляга към джантата и да задържа гумата върху нея;

2.5. *Корди* са нишките, образуващи тъканта на слоевете в пневматичната гума.

2.6. *Слой на каркаса* означава слой от покрити с „гума“ паралелни корди.

2.7. *Пояс* се използва за гума с радиален слой на каркаса или опоясена диагонална гума и означава слой или слоеве от материал или материали, намиращи се под протектора, разположени по посока на осевата линия на протектора, за да задържат каркаса в посока по обиколката.

2.8. *Брекер* се използва за гума с диагонален слой на каркаса и означава междинен слой между каркаса и протектора.

2.9. *Бортова подложка* е материалът в областта на борта, предпазващ каркаса от протриване или абразивно износване, причинена от джантата.

2.10. *Каркас* е структурна част от пневматичната гума, различна от протектора и най външната гума на странѝците,, която, когато гумата е надута, понася натоварването.

2.11. *Протектор* е тази част от пневматичната гума, която осъществява контакта с пътя, предпазва каркаса от механични повреди и спомага за сцеплението със земната повърхност.

2.12. *Странѝца* означава частта от пневматичната гума между протектора и областта, обхваната от бортовия пръстен на джантата.

2.13. *Долна зона на странѝцата* означава зоната, заключена между линията на максималната широчина на напречното сечение (профила) на гумата и площта, предназначена да бъде обхваната от ръба на джантата.

2.14. *Канал на протектора* е пространството между две съседни ребра и/или блока на шарката на протектора.

2.14.1. *Основни канали* означава широките канали на протектора, които се намират в централната зона на протектора на гумата. Централната зона е частта на протектора, която съдържа 75 процента от широчината на протектора при симетрично измерване от осевата линия.

2.14.2. *Вторични канали* означава допълнителните канали на протектора, които може да изчезнат по време на експлоатационния срок на гумата.

2.15. *Дълбочина на протектора* означава дълбочината на основните канали.

2.16. *Широчина на профила (S)* е линейното разстояние между външните части на странѝците на надута гума, когато е монтирана към специфицираната измервателна джанта, без да се държи сметка за изпъкналостите, дължащи се на надписи (маркировки), декорации, защитни ленти или ребра.

2.17. *Габаритна широчина* е линейното разстояние между външните части на странѝците на надута пневматична гума, когато е монтирана към специфицираната измервателна джанта, включително надписи (маркировки), декорации или защитни ленти или ребра.

2.18. *Височина на профила (H)* е разстоянието, равно на половината от разликата между външния диаметър на гумата и номиналния диаметър на джантата.

2.19. *Номинално размерно отношение (Относителна височина на профила) (Ra)* означава умноженото по сто число, получено при разделянето на числото, изразяващо номиналната височина на профила, на числото, изразяващо номиналната широчина на профила, като и двете величини са изразени в едни и същи мерни единици.

2.20. *Външен диаметър (D)* означава пълният диаметър на напомпана новорегенерирана гума.

2.21. *Обозначение за размера на гумата* означава обозначение, което показва:

2.21.1. номиналната широчина на профила (S_1). Тя трябва да бъде изразена в милиметри, освен в случаите на гуми, при които обозначението за размера е посочено в първата колона на таблиците в приложение 5 към настоящото правило:

2.21.1.1. по избор — буквата „P“ пред номиналната широчина на профила;

2.21.1.2. по избор — буквите „HL“ пред номиналната широчина на профила в случай на гума с повишена товароносимост;

2.21.2. номиналното размерно отношение, с изключение на гуми, за които обозначението за размера е показано в първата колона на таблиците от приложение 5 към настоящото правило, или в зависимост от вида на гумата, номиналния външен диаметър, изразен в mm.

2.21.3. указание за структурата, както следва:

2.21.3.1. при диагонални гуми (с наклонени корди на слоевете) — никаква маркировка или буквата „D“, разположена пред маркировката на диаметъра на джантата;

2.21.3.2. при опоясани диагонални гуми — буквата „B“, поставена пред маркировката за диаметър на джантата;

2.21.3.3. при радиални гуми — буквата „R“, поставена пред маркировката за диаметър на джантата;

2.21.3.3.1. при радиални гуми, подходящи за скорости, по-големи от 240 km/h, но ненадвишаващи 300 km/h (гуми, обозначени със символ за категория на скоростта „W“ или „Y“ в рамките на експлоатационното им описание), буквата „R“, разположена пред обозначението за диаметъра на джантата, може да се замени със „ZR“;

2.21.4. номиналния диаметър на джантата;

2.21.5. указание за конфигурацията на съответствие между гумата и джантата, когато тя се различава от стандартната конфигурация.

2.22. *Номинален диаметър на джантата* означава стандартно число, отнасящо се за диаметъра на джантата, на която гумата е предназначена да се монтира; диаметърът се изразява или чрез кодове (числа под 100), или в милиметри (числа над 100), но не и по двата начина.

2.22.1. Когато номиналният диаметър на джантата (символ „d“) се изразява чрез код, стойностите на символа „d“, са следните:

Код на номиналния диаметър на джантата (символ „d“)	Стойност на символа „d“, изразен в mm
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356

Код на номиналния диаметър на джантата (символ „d“)	Стойност на символа „d“, изразен в mm
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533
22	559
23	584
24	610
25	635
26	660
27	686
28	711
29	737
30	762

2.23. *Джанта* означава съвкупност от опората на гумата и монтираната вътрешна гума или за безкамерни гуми — опората, върху която прилягат бортовете на гумата.

2.23.1. *Конфигурация на съответствие между гумата и джантата* означава типът на джантата, на която гумата е предназначена да се монтира. В случай на нестандартни джанти, това се обозначава със символ, нанесен върху гумата, например „CT“, „TR“, „TD“ или „A“.

2.24. *Измервателна джанта* означава джанта, специфицирана като „широчина на измервателната джанта“, или „проектна широчина на джантата“ за обозначаване на размера на дадена гума, в което и да е издание на един или повече Международни стандарти за гуми.

2.25. *Изпитвателна джанта* означава всяка джанта, посочена като одобрена, препоръчана или допустима в някой от Международните стандарти за гуми, за гуми от този размер и тип.

2.26. *Международен стандарт за гуми* означава един от следните стандартни документи:

а) Европейска техническа организация за гуми и джанти (ETRTO) ([4]): „Наръчник за стандарти“

б) Европейска техническа организация за гуми и джанти (ETRTO) ([4]): Данни за предишни стандарти

в) Асоциация за гуми и джанти (TRA) ([5]): „Годишник“

г) Японска асоциация на производителите на автомобилни гуми (JATMA) ([6]): „Годишник“

д) Асоциация за гуми и джанти на Австралия (TRAA) ([7]): „Наръчник за стандарти“

е) The Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) ([8]): „Manual de Normas Técnicas“

ж) Скандинавска организация за гуми и джанти (STRO) ([9]): „Наръчник с данни“

([4]) Стандартите за гуми могат да бъдат получени на следните адреси:
ETRTO, Avenue d'Auderghem 22-28 - B 1040 Brussels, Belgium.
([5]) TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 USA.
([6]) JATMA, 9th Floor, Toranomon Building No. 1-12, 1-Chome Toranomon Minato-ku, Tokyo 105, Japan.
([7]) TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australia.
([8]) ALAPA, Avenida Paulista 2444-12º Andar, conj. 124, 01310-300 Sao Paulo, S.P. Brazil.
([9]) STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Sweden.

2.27. *Откъртване* означава отделяне на парчета гума от протектора.

2.28. *Отделяне на корди* означава отделяне на нишките на корда от гуменото им покритие.

2.29. *Разслояване на каркаса* означава отделянето на съседни слоеве на каркаса.

2.30. *Отлепване на протектора* означава отделяне на протектора от каркаса.

2.31. *Белези за износване на протектора* означава издатини в рамките на каналите на протектора, предназначени за визуално указване на степента на износване на протектора.

2.32. *Експлоатационно описание* означава обвързването на индекса на товароносимост със символа за категорията на скоростта (например „94H“).

2.33. *Индекс на товароносимост* е число, което се отнася до съответната маса, която гумата може да издържи, когато е експлоатирана в съответствие с изискванията за употреба, определени от първоначалния производител или осъществяващия регенерирането субект.

Списъкът на индексите на товароносимост и съответната товароносимост е представен в приложение 4 към настоящото правило.

2.34. *Категория на скоростта* означава:

2.34.1. скоростта, означена чрез символ, при която гумата може да издържи натоварването, определено със съответния индекс на товароносимост;

2.34.2. символите за категориите на скоростта са указани в таблицата по-долу:

Символ за категорията на скоростта	Съответстваща скорост (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. *Максимално допустима товароносимост* означава максималната предвидена маса, която гумата може да понесе.

2.35.1. За скорости под 210 km/h максимално допустимата товароносимост не трябва да надвишава стойността, съответстваща на индекса на товароносимост на гумата.

2.35.2. За скорости над 210 km/h и под 300 km/h максимално допустимата товароносимост не трябва да надвишава стойността, свързана с индекса на товароносимост на гумата, посочена в таблицата по-долу, по отношение на символа за категорията на скоростта и допустимата скорост на превозното средство, за което е предназначена гумата.

Символ за категорията на скоростта	Максимална скорост (km/h)	Максимално допустима товароносимост (%)
V	210 215 220 225 230 235 240	100,0 98,5 97,0 95,5 94,0 92,5 91,0
W	240 250 260 270	100 95 90 85
Y	270 280 290 300	100 95 90 85

За средните максимални скорости е разрешена линейна интерполация на максимално допустимата товароносимост.

2.36. *Осъществяващият регенерирането субект* означава лицето или организацията, която е отговорна пред органа по одобряване на типа (ООТ) за всички аспекти на одобряването на типа по настоящото правило и за осигуряване на съответствието на производството.

2.36.1. *Регенерираща производствена единица* означава обект или група от локализирани обекти, където се произвеждат готови регенерирани гуми.

2.37. *Регенериране* означава общ термин за обновяване на използвана гума чрез замяната на износения протектор с нов материал. То може да включва и обновяване на външната повърхност на странѝците. Тук се включват следните методи на обработка:

2.37.1. *покриване на повърхността* — замяна на протектора;

2.37.2. *повторно покриване* — замяна на протектора с нов материал, който покрива част от странѝцата;

2.37.3. *борт до борт* — замяна на протектора и обновяване на странѝците, включително на част от долната зона на гумата.

2.38. *Външна гума* е износената гума, състояща се от каркас, остатъците от протектора и материала на странѝците.

2.39. *Фино шлифоване* е процесът на премахване на стария материал от външната гума с цел подготовка на повърхността за новия материал.

2.40. *Ремонт* е работата по поправката на повредените външни гуми в рамките на признатите ограничения.

2.41. *Протекторен материал* е материал в състояние, подходящо да замени износения протектор. Той може да е в различна форма, например:

2.41.1. профили за поправка на гуми — предварително нарязани ленти от материал, който е екструдиран за получаване на необходимия напречен профил и след това е монтиран на приготвената външна гума. Новият материал трябва да е вулканизиран;

2.41.2. *намотана ивица* — ивица от протекторен материал, който е пряко екструдиран и омотан около приготвената външна гума и изграден, за да се получи необходимият контур на напречния профил. Новият материал трябва да е вулканизиран;

2.41.3. *пряко екструдиран* —протекторен материал, екструдиран, за да се получи необходимият напречен профил, и пряко екструдиран върху приготвената външна гума. Новият материал трябва да е вулканизиран;

2.41.4. *предварително вулканизиран* — предварително формован и вулканизиран протектор, положен върху приготвената външна гума. Новият материал трябва да е слепен за външната гума.

2.42. *Облицовка на странѝците* е материал, използван, за покриване на странѝците на външната гума, като по този начин става възможно формирането на маркировките.

2.43. *Уплътнителна гума* е материал, използван за слепване на слоя между протектора и външната гума и за поправка на дребни повреди.

2.44. *Лепило* е свързващ разтвор, който държи новите материали на място преди вулканизацията.

2.45. *Вулканизация* е термин, използван за описание на промяната във физическите качества на новия материал, която обикновено се постига чрез прилагането на топлина и налягане за определен период от време при контролирани условия.

2.46. *Радиална издатина* означава вариацията в радиуса на гумата, измерена външната обиколка на повърхността на протектора.

2.47. *Дисбаланс* означава измерване на вариацията в разпределението на масата около централната ос на гумата. Дисбалансът може да бъде измерван като „статичен“ или „динамичен“.

2.48. *Доставчик на протектора, използван в процеса на регенериране*. означава лице или организация, което(която) носи отговорност пред органа по одобряване на типа за всички аспекти на процеса на одобряване на типа по Правило № 172 на ООН.

2.49. *Протектор, използван за процеса на регенериране,* означава или предварително вулканизиран протектор, или спецификациите на основните характеристики на протектора, използван за процеса на вулканизиране с пресформа.

2.50. *Производител на гуми* означава лицето или организацията, която е била отговорна пред ООТ, предоставил първоначалното одобрение на типа на новите гуми, и за осигуряването на съответствието на производството с приложимото правило за нови гуми.

2.51. *Производител на материала/доставчик на материала* означава лицето или организацията, която предоставя на осъществяващия регенерирането субект материалите за регенериране или ремонт.

2.52. *Търговско наименование/търговска марка* означава идентификацията на марката или наименованието, определени от осъществяващия регенерирането субект и маркирани върху странѝцата(ите) на гумата. Търговското наименование/търговската марка може да бъде същото/същата като това/тази на осъществяващия регенерирането субект.

2.53. *Търговското описание/търговското наименование* означава идентификация на набор от гуми, предоставен от осъществяващия регенерирането субект. То може да съвпада с търговското наименование/търговската марка.

2.54. *Усилена гума* или *гума с повишена товароносимост* означава гума, проектирана да носи по-голям товар при по-голямо налягане на напомпване, отколкото съответната стандартна гума при стандартно налягане на напомпване, както е посочено в стандарт ISO 4000-1:2021.

2.55. *Гума за използване при наличие на обилен сняг* означава зимна гума или специално проектирана гума, чиито основни характеристики, включително шарката на протектора, са специално проектирани за използване при наличие на обилен сняг и която отговаря на изискванията в точка 6.1 от Правило № 172 на ООН.

2.56. *Специална гума за повишена проходимост* означава гума със специално предназначение, използвана предимно за движение при тежки извънпътни условия.

2.57. *Отношение вдлъбната към изпъкнала площ* означава отношението между площта на вдлъбнатините на базова повърхност и общата площ на базовата повърхност, изчислено от чертежа на пресформата за формоване.

2.58. *Гума за удължена мобилност (EMT)* описва гума с радиална структура, която позволява на гумата, монтирана на съответната джанта и при липсата на други допълнителни компоненти, да предостави на превозното средство основните функции на гумата при скорост от 80 km/h и разстояние от 80 km в режим на движение в спукано състояние.

2.59. *Режим на движение в спукано състояние* описва състоянието на гумата, при което се запазва основната ѝ структурна цялост, при експлоатация с налягане на напомпване между 0 и 70 kPa.

2.60. *Основни функции на гумата* означава нормалната способност на напомпана гума да носи определен товар при дадена скорост и да предава движещите, управляващите и спиращите сили на повърхността, по която се движи.

2.61. *Височина на деформирания профил* е разликата между деформирания радиус, измерен от центъра на джантата до повърхността на барабана, и половината от номиналния диаметър на джантата, както е определено в точка 2.26 от настоящото правило.

3. Маркировки

3.1. Пример за начина на маркиране на регенерирана гума е показан в приложение 3 към настоящото правило.

3.2. Регенерираните гуми имат, на двете странѝци при симетричните гуми и поне на външната странѝца при асиметричните гуми, обозначения за:

3.2.1. името на осъществяващия регенерирането субект или търговското наименование/търговската марка;

3.2.2. търговското описание/търговското наименование (вж. точка 2 от настоящото правило). Търговското описание обаче не се изисква, когато съвпада с търговското наименование/търговската марка;

3.2.3. обозначението на размера на гумата, както това е определено в точка 2.21;

3.2.4. указание за структурата, както следва:

3.2.4.1. при диагонална гума (с наклонени корди на слоевете): няма указание или буквата „D“ е поставена пред маркировката за диаметър на джантата;

3.2.4.2. при радиална гума — буквата „R“, поставена пред маркировката за диаметър на джантата, като се допуска поставянето на думата „RADIAL“ (РАДИАЛНА);

3.2.4.3. при опоясена диагонална гума — буквата „B“, поставена пред маркировката за диаметър на джантата, и в допълнение на това думите „BIAS-BELTED“ (ОПОЯСЕНА ДИАГОНАЛНА);

3.2.5. експлоатационното описание, определено в точка 2.32;

3.2.6. думата „TUBELESS“ (БЕЗКАМЕРНА), ако гумата е предназначена за използване без вътрешна гума;

3.2.7. надписа M+S или MS, или M.S., или M & S, ако гумата е класифицирана в категорията на ползване „зимна гума“ или, ако гумата е класифицирана в категорията на ползване „гума със специално предназначение“, когато е обявено от производителя в точка 4.1.5.3.1, че съответства и на определението, дадено в точка 2.3.2;

3.2.7.1. „алпийския символ“ (тривърха планина със снежинка), ако зимната гума или гумата със специално предназначение е класифицирана като „гума за използване при наличие на обилен сняг“. „Алпийският символ“ (тривърха планина със снежинка) трябва да съответства на символа, описан в приложение 7, допълнение 1 към Правило № 117 на ООН;

3.2.7.2. надписа „ET“ и/или „POR“, ако гумата е класифицирана в категория на ползване „гума със специално предназначение“. Освен това те също може да носят надпис M+S или M.S, или M&S.

ET означава допълнителен протектор, а POR означава специална гума за повишена проходимост;

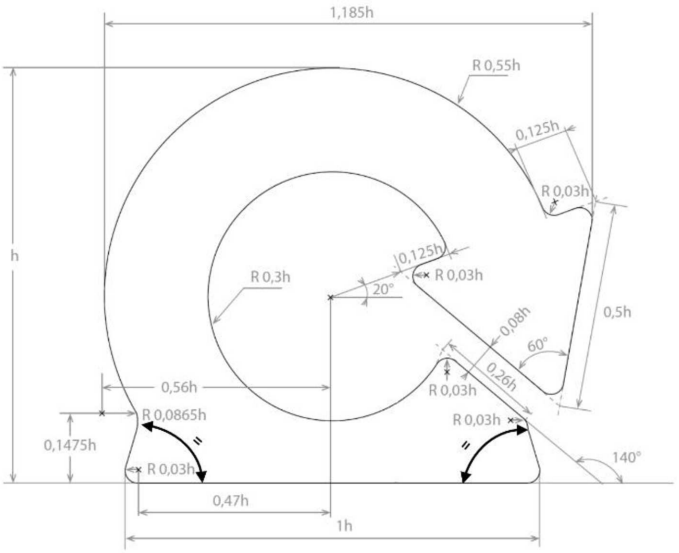
3.2.8. думата „REINFORCED“ или думите „EXTRA LOAD“, ако гумата е усилена;

3.2.9. датата на регенерирането под формата на група от четири цифри, като първите две показват номера на седмицата, а вторите две годината на регенериране на гумата. Кодът за датата може да обхваща производствен период от седмицата, указана с номера за седмица, до и включително номера на седмицата плюс три. Например, маркировката „2503“ може да обозначава гума, регенерирана през седмици 25, 26, 27 или 28 на 2003 г.

Кодът за датата може да се маркира само на една странѝца;

3.2.10. термина „RETREAD“ (РЕГЕНЕРИРАНЕ). По искане на осъществяващия регенерирането субект може да бъде добавен същият термин и на други езици;

3.2.11. символа по-долу, ако гумата е „EMT“, където „h“ е поне 12 mm;



3.2.12. буквите „ERS“ (означаващи „удължена радиална структура“) за гуми с радиална структура, които имат каркас, където нишките на кордите не са положени практически на 90° спрямо осевата линия на протектора по целия напречен профил на гумата;

3.2.13. гуми, произведени по процеса „борт до борт“, както е описано в точка 2.37.3, или всеки процес, в който материалът на странѝцата се подновява, трябва да носят идентификацията, посочена в точка 2.21.5, поставена единствено и само след маркировката за диаметър на джантата, посочена в точка 2.21.4.

3.3. Преди одобрението върху гумите трябва да има достатъчно свободно място за поставянето на маркировката за одобрение, предвидена в точка 5.8 и показана в приложение 2 към настоящото правило.

3.4. След одобрението маркировките, предвидени в точка 5.8 и показани в приложение 2 към настоящото правило, се поставят на свободното място, предвидено в точка 3.3. Тази маркировка може да бъде поставена само на една страница.

3.4.1. В случай на регенерирана гума, класифицирана като „гума за използване при наличие на обилен сняг“, маркировката за одобрение, посочена в точка 5.4 от Правило № 172 на ООН и в приложение 2 към него, трябва да бъде поставена допълнително.

3.5. Маркировките, посочени в точка 3.2, и маркировката за одобрение, предписана в точки 3.4 и 5.8, трябва да бъдат ясно четими. Те трябва да бъдат повдигнати над или поставени под повърхността на гумата или трябва да бъдат маркирани незаличимо върху гумата.

3.5.1. [Запазено]

3.5.2. Ако датата на регенериране, посочена в точка 3.2.8, не е формована, тя трябва да бъде поставена не по-късно от 5 работни дни след завършването на процеса по регенериране в съответното съоръжение.

3.6. Доколкото след регенерирането са останали четими спецификации на оригиналния производител на гумата, те се приемат за спецификации на осъществилия регенерирането субект за регенерираната гума. Ако тези оригинални спецификации нямат приложение след регенерирането, те се премахват изцяло.

3.7. Премахват се оригиналният знак за одобрение „E“ или „e“ и номерът на одобрението.

4. Заявление за одобрение

За одобряването на производствени единици за регенериране на гуми са приложими следните процедури.

4.1. Заявлението за одобрение на регенериращата производствена единица се подава от притежателя на търговското наименование или маркировка, които ще бъдат поставени върху гумата, или от негов надлежно упълномощен представител. В него се посочват:

4.1.1. описание на структурата на дружеството, произвеждащо регенерираните гуми;

4.1.2. кратко описание на системата за управление на качеството, която осигурява ефективен контрол върху процедурите по регенериране на гуми, за да се отговори на изискванията на настоящото правило;

4.1.3. търговското наименование/търговската марка, които ще бъдат поставени върху произведените регенерирани гуми;

4.1.4. търговското описание/търговското наименование (вж. точка 2.), което може да се приложи за произведените регенерирани гуми;

4.1.5. следната информация по отношение на набора от гуми, подлежащи на регенериране:

4.1.5.1. диапазона на размерите на гумата;

4.1.5.2. структурата на гумите (диагонални или с наклонени корди на слоевете, опоясани диагонални или радиални);

4.1.5.3. категорията на ползване на гумите (нормални гуми или зимни гуми, или гуми със специално предназначение или за временна употреба):

4.1.5.3.1. за гумите, които принадлежат към категорията за ползване „гуми със специално предназначение“, те могат да имат надпис M+S, M.S или M&S;

4.1.5.3.2. списъка с гуми, които са класифицирани като гуми за използване при наличие на обилен сняг:

4.1.5.3.2.1. за регенерирани гуми, които са произведени, като е използван или предварително вулканизиран протектор, или процесът на вулканизиране с пресформа със същата шарка на протектора, както е посочено в точка 6.6.3.1, в списъка трябва ясно да се идентифицират гумите, за да се направи съответната връзка със списъка(щите), посочен(и) в точка 6.6.3.1, буква б). Пример за това е следващата таблица:

Обозначение за размера на гумата, индекси на товароносимост, символ за скоростта	TM1	TM2	TM3
185/60 R 14 82 H	TPM1/TPR1, TA1	—	TPM2/TPR2, TA2
195/65 R 15 91 H	TPM1/TPR1, TA1	—	—
205/55 R 16 94 V XL	—	TPM3/TPR3, TA3	TPM4/TPR4, TA4
235/60 R 17 102 H	—	—	—
255/45 R 18 99 V	—	TPM5/TPR5, TA5	—

Забележки:

TM: Търговското наименование/търговската марка на производителя на предварително вулканизирания протектор.

TPM: Търговското описание/търговското наименование на шарката на протектора от производителя на предварително вулканизирания протектор.

TPR: търговското описание/търговското наименование на шарката на протектора от осъществяващия регенерирането субект, ако е различен от TPM.

TA: номер на предоставеното одобрение по Правило № 172 на ООН за вида на регенерираната гума, която е произведена, като е използван или предварително вулканизиран протектор, или процесът на вулканизиране с пресформа с протектор, който има същите основни характеристики, включително шарката на протектора.

4.1.5.3.2.2. за регенерирани гуми произведени, като е използван или предварително вулканизиран материал за протектор, или процесът вулканизиране с пресформа със същите основни характеристики и шарка на протектора като нов вид гуми, описан в точка 6.6.3.2., в списъка трябва ясно да се идентифицират гумите, за да се направи съответната връзка със списъка(щите), посочен(и) в точка 6.6.3.2, буква б). Пример за това е следващата таблица:

Обозначение за размера на гумата, индекси на товароносимост, символ за скоростта	TM1	TM2	TM3
185/60 R 14 82 H	TPM1/TPR1, TA1	—	TPM2/TPR2, TA2
195/65 R 15 91 H	TPM1/TPR1, TA1	—	—
205/55 R 16 94 V XL	—	TPM3/TPR3, TA3	TPM4/TPR4, TA4
235/60 R 17 102 H	—	—	—
255/45 R 18 99 V	—	TPM5/TPR5, TA5	—

Забележки:

TM: търговското наименование/търговската марка на производителя на протектора.

TPM: търговското описание/търговското наименование на шарката на протектора от производителя на протектора.

TPR: търговското описание/търговското наименование на шарката на протектора от осъществяващия регенерирането субект.

TA: номер на предоставеното одобрение по Правило № 172 на ООН за вида на регенерираната гума, която е произведена, като е използван или предварително вулканизиран протектор, или процесът на вулканизиране с пресформа с протектор, който има същите основни характеристики, включително шарката на протектора, като нови гуми, одобрени по Правило № 117 на ООН

4.1.5.3.2.3. за регенерирани гуми, които са произведени, като е използван процесът на вулканизиране с пресформа с шарка на протектора, посочен в точка 6.6.3.3, в списъка трябва ясно да се идентифицират гумите, за да се направи съответната връзка със списъка(ците), посочен(и) в точка 6.6.3.3, буква б). Пример за това е следващата таблица:

Обозначение за размера на гумата, индекси на товароносимост, символ за скоростта	TPR1	TPR2	TPR3
185/60 R 14 82 H	TA1	—	TA3
195/65 R 15 91 H	TA1	—	—
205/55 R 16 94 V XL	—	TA2	TA3
235/60 R 17 102 H	—	—	—
255/45 R 18 99 V	—	TA2	—

Забележки:

TPR: търговското описание/търговското наименование на шарката на протектора от осъществяващия регенерирането субект.

TA: номер на предоставеното одобрение по Правило № 172 на ООН за вида на регенерираната гума

4.1.5.4. системата за регенериране и метода на полагане на новите материали, които ще се използват, както това е определено в точки 2.37 и 2.41;

4.1.5.5. символа за максималната скорост на гумите, подлежащи на регенериране;

4.1.5.6. индекса за максималната товароносимост за гумите, подлежащи на регенериране;

4.1.5.7. номинирания Международен стандарт за гуми, на който отговаря наборът от гуми.

4.2. При поискване от органа по одобряване на типа осъществяващият регенерирането субект представя образци от гуми за изпитване или копие от протоколи от изпитване от техническите служби, които се съобщават съгласно посоченото в точка 12 от настоящото правило.

5. Одобряване

5.1. Регенерирането на гуми изисква одобряването на регенериращата производствена единица от страна на отговорните органи в съответствие с изискванията на настоящото правило. Отговорният орган, предприема необходимите мерки, описани в настоящото правило, за да гарантира, че гумите, регенерирани в съответната производствена единица, отговарят на изискванията, посочени в настоящото правило. Регенериращата производствена единица носи пълна отговорност за гарантирането на това, че регенерираните гуми отговарят на изискванията на настоящото правило и че се представят адекватно в условията на обичайна употреба.

5.2. В допълнение към обичайните изисквания при първоначалната оценка на регенериращата гуми производствена единица, органът оправомощен да издаде одобрение, се уверява, че документацията, съдържаща процедурите, операциите, инструкциите и спецификациите, предоставена от доставчиците на материали, е на език, лесноразбираем за оперативните работници на регенериращата гуми производствена единица.

5.3. Органът по одобряване трябва да гарантира, че по отношение на всяка производствена единица, документацията за процедурите и операциите съдържа спецификации, подходящи за резервните материали и използваните процеси, които определят границата на подлежащите на поправка повреди или проникванията в каркаса на гумите, в зависимост от това дали повредите са съществуващи, или причинени по време на подготовката за регенериране.

5.4. Преди да предостави одобрение, органът трябва да се увери, че регенерираните гуми отговарят на настоящото правило и че изпитанията са били успешно проведени на най-малко пет и не непременно повече от 20 образеца на регенерирани гуми, представителни за набора от гуми, произвеждани от регенериращата производствена единица, когато са предписани в съответствие с точки 6.7 и 6.8.

5.5. При всеки случай на неуспешно изпитване се подлагат на изпитване нови два образеца от гуми със същите спецификации. Ако един или и двата нови образеца не успеят да преминат изпитването, следва окончателно изпитване на нови два образеца.

Ако един или и двата последни образеца не успеят да преминат изпитването, заявлението за одобряване на регенериращa производствена единица се отхвърля.

5.6. Ако са изпълнени всички изисквания на настоящото правило, се предоставя одобрение, като на всяка одобрена регенериращa производствена единица се определя номер на одобрение. С първите две цифри от този номер се посочва серията от изменения, с която са въведени най-новите значителни технически изменения, направени в правилото към момента на издаване на одобрението. Номерът на одобрението се предхожда от „108R“, което обозначава, че одобрението се прилага по отношение на гуми, регенерирани в съответствие с предписанията на настоящото правило. Един и същ орган, оправомощен да издава одобрения, не може да даде един и същ номер на две или повече производствени единици, обхванати от настоящото правило.

5.7. Съобщенията за одобряване или за разширение, отказ или отнемане на одобрението, или за окончателно прекратяване на производството, в съответствие с настоящото правило, се съобщават на страните по Спогодбата от 1958 г., които прилагат настоящото правило, чрез формуляр, отговарящ на образеца в приложение 1 към настоящото правило.

5.8. На всяка регенерирана гума, съответстваща на настоящото правило, в допълнение към маркировката, посочена в точка 3.2, в пространството, упоменато в точка 3.3, се поставя ясно видима международна маркировка за одобрение, която се състои от:

5.8.1. оградена с окръжност буква „E“, следвана от отличителния номер на държавата, която е издала одобрението ([10]); и

5.8.2. номер на одобрението, както е описан в точка 5.6.

5.9. В приложение 2 към настоящото правило е даден пример за оформлението на маркировката за одобрение.

6. Изисквания

6.1. Гумите не трябва да се допускат за регенериране, освен ако не са били одобрени и не носят маркировка „E“ или „e“ .

6.1.1. Гуми за високи скорости, които имат само обозначението „ZR“ в рамките на маркировката за размер на гумата и не носят експлоатационно описание, не подлежат на регенериране.

6.2. Гуми, които са били регенерирани, не се приемат за по-нататъшно регенериране.

6.3. Възрастта на външната гума, приета за регенериране, не трябва да надвишава 7 години, въз основа на цифрите, указващи годината на производство на оригиналната гума; т.е. гумата, маркирана с код за дата „253“, може да бъде приета за регенериране до края на 2000 г.

([10]) Както е определено в приложение 3 към Консолидираната резолюция относно конструкцията на превозни средства (R.E.3).

6.4. Условия преди регенериране:

6.4.1. Гумите трябва да са чисти и сухи преди проверката.

6.4.2. Преди финото шлифоване всяка гума трябва да се проверява внимателно отвътре и отвън, за да се гарантира, че е годна за регенериране.

6.4.3. Не се регенерират гуми с видими увреждания, причинени от претоварване или недостатъчно вътрешно налягане.

6.4.4. Не се приемат за регенериране гуми, които имат някоя от следните повреди:

6.4.4.1. а) значително напукване на гумата, достигащо до каркаса;

б) проникване в каркаса или увреждане на външната гума със символ за скорост над „H“, освен в случаите, когато такива външни гуми предстои да бъдат обозначени със символ за по-ниска категория скорост;

в) предишни поправки на повреди извън специфицираните ограничения на вредите (вж. точка 5.3);

г) счупване на каркаса;

д) значителни увреждания, причинени от масло или химическо въздействие;

е) множество повреди, твърде близо една до друга;

ж) повреден или счупен борт;

з) неподлежащо на поправка влошаване на състоянието или увреждане на вътрешния слой;

и) увреждане на борта, което не се свежда до увреждания само по гумата;

й) изложени на външно влияние корди, в резултат на износване на протектора или протриване на странѝците;

к) неподлежащо на поправка отделяне на материала на протектора или на странѝцата от каркаса;

л) структурни увреждания в областта на странѝцата.

6.4.5. Не се приемат за регенериране каркаси на радиални гуми с отделяне в пояса, различно от леко разхлабване в края на пояса.

6.5. Подготовка:

6.5.1. След финото шлифоване и преди поставянето на новия материал всяка гума се проверява отново внимателно, най-малкото отвътре, за да се гарантира, че тя все още е подходяща за регенериране.

6.5.2. Цялата повърхност, върху която ще се полага нов материал, се подготвя, без да се прегрява. По тъканта на фино шлифованата повърхност не трябва да има разкъсвания или насипен материал.

6.5.3. Когато се използва предварително вулканизиран материал, контурите на подготвената зона трябва да отговарят на изискванията на производителя на материала.

6.5.4. Не са допустими свободно висящи краища на корди.

6.5.5. Кордите на външната гума не трябва да бъдат повреждани по време на подготовката.

6.5.6. Повредите по пояса, причинени от финото шлифоване върху радиални гуми, трябва да бъдат ограничени до локализирани увреждания само върху най-външния слой.

6.5.7. Ограниченията за повредите, причинени от финото шлифоване върху диагонални гуми, са както следва:

6.5.7.1. при структура с два слоя не следва да има никакви увреждания на каркаса, с изключение на леки, локализирани повреди, причинени от финото шлифоване на съединителната част на външната гума;

6.5.7.2. при структура с два слоя плюс брекер при безкамерните гуми не трябва да има никакви увреждания по каркаса или брекера;

6.5.7.3. при структура с два слоя плюс брекер при гумите с вътрешна гума, е допустимо локализирано увреждане на брекера;

6.5.7.4. при структура с четири или повече слоя не трябва да има никакви увреждания в каркаса или брекера;

6.5.7.5. при структура с четири или повече слоя за гуми с вътрешна гума, повредите трябва да са ограничени до най-външния слой в областта на най-горната средна част на гумата;

6.5.8. изложените на външно влияние стоманени части трябва да бъдат обработени възможно най-бързо с подходящ материал, както това е посочено от производителя на въпросния подходящ материал.

6.6. Регенериране:

6.6.1. Осъществяващият регенерирането субект трябва да гарантира, че или производителят, или доставчикът на ремонтни материали, включително кръпки, е отговорен за следното:

а) определяне на метода(ите) за прилагане и съхранение, а ако това е поискано от осъществяващия регенерирането субект, и на националния език на страната, в която ще бъдат използвани материалите;

б) определяне на границите на повредите, за които са предназначени материалите, а ако това е поискано от осъществяващия регенерирането субект, и на националния език на страната, в която ще бъдат използвани материалите;

в) гарантиране, че усилените кръпки за гуми, ако се използват правилно при поправката на каркаса, са подходящи за целта;

г) гарантиране, че кръпките са способни да издържат двойно по-голямо от максималното налягане на напомпване, зададено от производителя на гумата;

д) гарантиране, че всички други ремонтни материали са подходящи за работата, за която са предназначени.

6.6.2. Осъществяващият регенерирането субект отговаря за правилното използване на ремонтните материали и за гарантирането, че поправката е без дефекти, които могат да се отразят на продължителността на полезния експлоатационен срок на гумата.

6.6.3. Осъществяващият регенерирането субект трябва да гарантира, че или производителят, или доставчикът на протекторни материали или материал за странѝците издава спецификации относно условията за съхраняване и ползване на материалите, за да се гарантира тяхното качество. Ако това бъде поискано от осъществяващия регенерирането субект, информацията трябва да е на националния език на страната, в която ще бъдат използвани материалите.

6.6.3.1. За регенерираните гуми, които са произведени, като са използвани предварително вулканизиран протектор и/или процесът на вулканизиране с пресформа със същата шарка на протектора, който не се споменава в точка 6.6.3.2, и с одобрение на типа съгласно Правило № 172 на ООН, осъществяващият регенерирането субект трябва да гарантира, че доставчикът(ците) на протектора(ите), използван(и) за регенериране, предоставя(т) на органа по одобряване на типа и техническата служба, издаващи одобрението според настоящото правило, и по избор на осъществяващия регенерирането субект:

а) копие на сертификата(ите) по Правило № 172 на ООН, издаден(и) от съответния орган по одобряване на типа;

б) списъка(ците) с размери на гумите, приложен(и) към сертификата(ите) по Правило № 172 на ООН. Списъкът(ците) трябва да включва(т) поне гумите, описани в точка 4.1.5.3.2.1;

в) схемата(ите) на шарката(ите) на протектора, обхванатата(и) от сертификата(ите) по Правило № 172 на ООН, включително основните характеристики по отношение на показателите върху сняг;

г) копие на последния доклад за съответствие на производството съгласно изискванията в Правило № 172 на ООН.

6.6.3.2. За регенерираните гуми, произведени, като е използван или предварително вулканизиран протектор, или процесът на вулканизиране с пресформа със същата шарка(и) на протектора като нов вид гума, одобрена в съответствие с Правило № 117 на ООН, като са покрити изискванията за минимални показатели върху сняг

при наличие на обилен сняг, осъществяващият регенерирането субект трябва да гарантира, че производителят на новия вид гума предоставя на органа по одобряване на типа и техническата служба, издаващи одобрението според настоящото правило, и по избор на осъществяващия регенерирането субект:

а) копие на сертификата(ите) по Правило № 172 на ООН, издаден(и) от съответния орган по одобряване на типа въз основа на сертификата(ите) по Правило № 117 на ООН;

б) списъка(щите) с размери на гумите, приложен(и) към сертификата(ите) по Правило № 172 на ООН. Списъкът(щите) трябва да включва(т) поне гумите, описани в точка 4.1.5.3.2.2;

в) схемата(ите) на шарката(ите) на протектора, обхванатата(и) от сертификата(ите) по Правило № 117 на ООН, включително основните характеристики по отношение на показателите върху сняг;

г) копие на последния доклад за съответствие на производството, както се изисква по Правило № 117 на ООН.

6.6.3.3. За регенерирани гуми, които са произведени, като е използван процес на вулканизиране с пресформа, който не е споменат в точки 6.6.3.1. или 6.6.3.2 и няма одобрение на типа съгласно Правило № 172 на ООН, осъществяващият регенерирането субект трябва да предостави на органа по одобряване на типа и техническата служба, издаващи одобрението според настоящото правило:

а) копие на сертификата(ите) по Правило № 172 на ООН, издаден(и) от съответния орган по одобряване на типа;

б) списъка(щите) с размери на гумите, приложен(и) към сертификата(ите) по Правило № 172 на ООН. Списъкът(щите) трябва да включва(т) поне гумите, описани в точка 4.1.5.3.2.3;

в) схемата(ите) на шарката на протектора, включително основните характеристики по отношение на показателите върху сняг;

г) копие на последния протокол за съответствие на производството съгласно изискванията в Правило № 172 на ООН.

6.6.3.4. За регенерирани гуми, които са произведени, като е използван предварително вулканизиран материал за протектор, одобрен в съответствие с Правило № 172 на ООН, осъществяващият регенерирането субект трябва да гарантира, че върху опаковката на предварително вулканизирания материал за протектор има стикер с маркировката за одобрение, докато бъде отворена и започне използването ѝ за процеса на регенериране, освен ако маркировката за одобрение е показана върху страничната част на гумата.

6.6.4. Осъществяващият регенерирането субект трябва да гарантира, че ремонтните материали и/или химични съединения са документирани в сертификата на производителя или доставчика. Химичното съединение на материала трябва да е подходящо за предназначението на гумата.

6.6.5. Обработената гума се вулканизира възможно най-скоро след приключването на всички ремонтни работи и операциите по конструирането и най-късно към момента, посочен в спецификациите на производителя на материала.

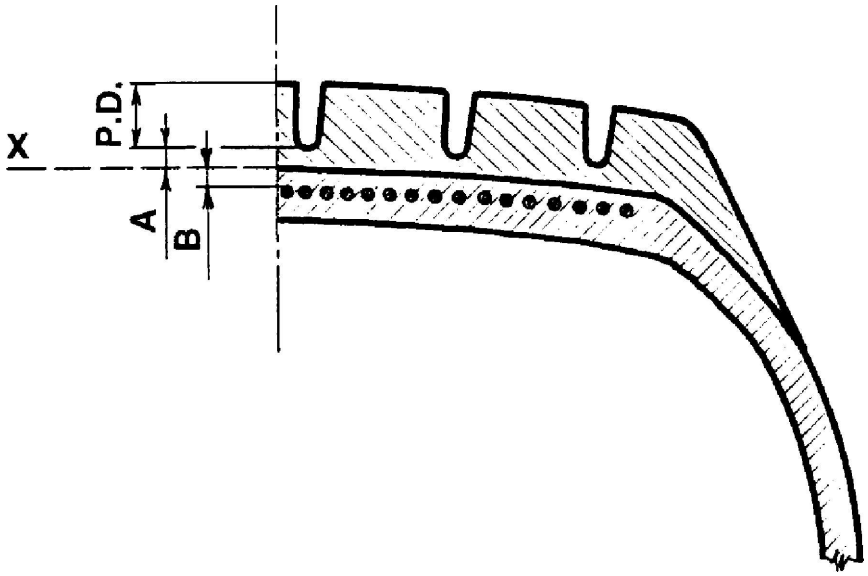
6.6.6. Гумата се вулканизира за период от време и при температура и налягане, съответстващи на и специфицирани за използваните материали и оборудване за обработка.

6.6.7. Размерите на пресформата трябва да са подходящи за дебелината на новия материал и размера на гумата. При подновяване радиалните гуми се вулканизират само в радиални или радиално разделени пресформи.

6.6.8. Дебелината на оригиналния материал след фино шлифоване и средната дебелина на всеки нов материал по шарката на протектора след регенериране са дадени в точки 6.6.8.1 и 6.6.8.2. Дебелината на материала във всяка точка по ширината на протектора или по обиколката на гумата се контролира по такъв начин, че да се спазят изискванията на разпоредбите на точки 6.7.5 и 6.7.6.

6.6.8.1. за радиални и опоясани диагонални гуми (mm):

$1,5 \leq (A + B) \leq 5$	(минимум 1,5 mm; максимум 5,0 mm)
$A \geq 1$	(минимум 1,0 mm)
$B \geq 0,5$	(минимум 0,5 mm)



P.D. = дълбочина на шарката

X = линия на обработка

A = средна дебелина на новия материал под шарката

B = Минимална дебелина на оригиналния материал над пояса след финото шлифоване

6.6.8.2. за диагонални (с наклонени корди на слоевете) гуми:

Дебелината на оригиналния материал над брекера трябва да е ≥ 0,00 mm.

Средната дебелина на новия материал над линията на обработената външна гума трябва да е ≥ 2,00 mm.

Комбинираната дебелина на оригиналния и новия материал под основата на каналите на шарката на протектора трябва да е ≥ 2,00 и ≤ 5,00 mm.

6.6.9. Експлоатационното описание на регенерираната гума не трябва да показва по-висок символ за скорост или по висок индекс на товароносимост от тези на оригиналната гума за първия ѝ експлоатационен срок.

6.6.10. Минималната допустима скорост на регенерираната гума следва да е 120 km/h (символ за скорост „L“), а максималната 300 km/h (символ за скорост „Y“).

6.6.11. Белезите за износване на протектора се включват, както следва:

6.6.11.1. регенерираната пневматична гума притежава не по-малко от шест напречни реда белези за износване, разположени приблизително равномерно и намиращи се в основните канали на протектора. Белезите за износване на протектора трябва да са такива, че да не могат да бъдат объркани с издатини между ребрата или блоковете на протектора;

6.6.11.2. за гуми обаче, предназначени за монтиране на джанти с номинален диаметър с код 12 или по-малко, се допуска наличието на четири реда белези;

6.6.11.3. белезите за износване на протектора предоставят средство за обозначаване в рамките на допустимо отклонение от + 0,60/–0,00 mm, когато каналите на протектора вече са дълбоки не повече от 1,6 mm;

6.6.11.4. Височината на белезите за износване на протектора се определя чрез измерването на разликата между дълбочината от повърхността на протектора до белезите за неговото износване и основата на каналите му, близо до склона в основата на белезите за износване.

6.7. Проверка:

6.7.1. След вулканизирането, докато регенерираните гуми са все още топли, всяка от тях се проверява, за да се гарантира, че няма видими дефекти по нея. По време на или след регенерирането гумата трябва да бъде напомпана до поне 1,5 бара за проверка. Когато в профила на гумата има видим дефект (например мехур, вдлъбнатина и т.н.), гумата се проверява специално, за да се определи причината за дефекта.

6.7.2. Преди, по време на или след регенерирането гумата трябва да се проверява поне веднъж за цялост на структурата, като се използва подходящ метод на инспекция.

6.7.3. За целите на контрола по качеството част от регенерираните гуми се подлагат на разрушителни и безразрушителни изпитвания и проверки. Качеството на проверените гуми и резултатите трябва да се записват.

6.7.4. След регенерирането размерите на регенерираната гума, измервана в съответствие с приложение 6 към настоящото правило, трябва да съответства или на размерите, изчислени в съответствие с точка 7, или на посочените в приложение 5 към настоящото правило.

6.7.5. Радиалната издатина на регенерираната гума не трябва да надвишава 1,5 mm (+0,4 mm допустимо отклонение при измерването).

6.7.6. Максималният статичен дисбаланс на регенерираната гума, измерен при диаметъра на джантата, не трябва да надвишава 1,5 процента от масата на гумата.

6.7.7. Белезите за износване на протектора трябва да отговарят на изискванията на точка 6.6.11.

6.8. Изпитване за товароносимост/скорост

6.8.1. Гумите, които са регенерирани в съответствие с настоящото правило, следва да са в състояние да преминат изпитването за товароносимост/скорост, както то е описано в приложение 7 към настоящото правило.

6.8.1.1. В случай на регенерирани гуми за увеличена мобилност (EMT) горепосоченото изпитване за скорост и товароносимост се извършва върху една гума, напомпана в съответствие точка 1 от приложение 7, според маркировките за товар и скорост на гумата. Трябва да се извърши още едно изпитване за товароносимост/скорост на втори образец гума от същия тип, както е определено в точка 3 от приложение 7. Второто изпитване може да се извърши върху същия образец, ако производителят се съгласи.

6.8.2. Регенерирана гума, която след подлагане на съответното изпитване за товароносимост/скорост не покаже никакво отлепване на протектора, разслояване на каркаса/брекера, отделяне на корди, откъсване или прекъсване на корди, се приема за издържала изпитването.

6.8.3. Ако гума за увеличена мобилност (EMT), която след извършване на изпитването, описано в точка 3 от приложение 7, не показва промяна във височината на деформирания профил в сравнение с височината на деформирания профил в началото на изпитването, по-голяма от 20 процента, и запазва протектора, свързан с двете странѝци, въпросната гума се счита за преминала изпитването.

6.8.4. Освен за гуми с радиална структура, външният диаметър на гумата, измерен шест часа след изпитването за товароносимост/скорост, не трябва да се различава с повече от 3,5 % от външния диаметър, измерен преди изпитването.

7. Спецификации

7.1. Гумите, регенерирани в съответствие с настоящото правило, следва да са съобразени със следните размери:

7.1.1. широчина на профила:

7.1.1.1. Широчината на профила *S* на гума, монтирана на измервателната джанта, трябва да бъде изчислена чрез следната формула:

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

и закръглена до най-близкия милиметър,

където:

S_1: е стойността на „проектната широчина на профила“, посочена за измервателната джанта, както е записано в Международния стандарт за гуми, посочен от осъществяващия регенерирането субект за въпросния размер на гумата;

A: е широчината на изпитвателната джанта в милиметри;

A_1: е широчината в милиметри на измервателната джанта, както е записано в Международния стандарт за гуми, посочен от осъществяващия регенерирането субект за въпросния размер на гумата;

K: е коефициент, равен на 0,4.

7.1.2. Външен диаметър

7.1.2.1. Теоретичният външен диаметър на регенерираната гума се изчислява по следната формула:

$$D = d + 2H$$

където:

D: е теоретичният външен диаметър в милиметри;

d: е стандартното число, посочено в точка 2.21.3 в милиметри;

H: е номиналната височина на профила в милиметри и е равна на Sn, умножено по 0,01 Ra, където

Sn: е номиналната широчина на профила в милиметри;

Ra: е номиналното размерно отношение.

Всички горепосочени символи, както са посочени в обозначението за размера на гумата, са показани на странѝцата, в съответствие с изискванията на точка 3.2.2 и както е определено в точка 2.21.

7.1.2.2. Същевременно за гуми, чието обозначение е дадено в първата колона на таблиците в приложение 5 към Правило № 30 на ООН, външният диаметър е посоченият в тези таблици.

7.1.3. Метод за измерване на регенерирани гуми:

7.1.3.1. Размерите на регенерираните гуми се определят в съответствие с процедурите, посочени в приложение 6 към настоящото правило.

7.1.4. Спецификации за габаритната широчината на гумата

7.1.4.1. Действителната габаритна широчина може да бъде по-малка от широчината или широчините на профила, определени в точка 7.1.1.

7.1.4.2. Действителната габаритна широчина може също така да надвишава стойността или стойностите, определени в точка 7.1, с:

7.1.4.2.1. 4 процента в случай на радиални гуми; и

7.1.4.2.2. 6 процента в случай на диагонални (с наклонени корди на слоевете) или опоясани диагонални гуми;

7.1.4.2.3. в допълнение към това, ако гумата разполага със специална протекторна лента, широчината може да надвишава допустимите отклонения, зададени в точки 7.1.4.2.1 и 7.1.4.2.2, с до 8 mm.

7.1.5. Спецификации на външния диаметър:

7.1.5.1. Действителният външен диаметър на регенерираната гума не трябва да е над стойностите D_{min} и D_{max}, получени чрез следната формула:

$$D_{min} = d + (2H \times a)$$

$$D_{max} = d + (2H \times b),$$

където:

7.1.5.1.1. за размери, непосочени в приложение 5 към настоящото правило, „H“ и „d“ са определени в точка 7.1.2.1;

7.1.5.1.2. за размери, посочени в точка 7.1.2.2 по-горе:

$$H = 0,5 (D - d)$$

където „D“ е външният диаметър, а „d“ — номиналният диаметър на джантата, записан в горепосочените таблици за въпросния размер.

7.1.5.1.3. коефициентът „a“ = 0,97;

7.1.5.1.4. коефициентът „b“ е:

	Радиални гуми	Диагонални (с наклонени корди на слоевете) и опоясани диагонални гуми
За гуми за обичайна употреба	1,04	1,08

7.1.5.2. При зимните гуми максималният външен диаметър (Dmax), изчислен в точка 7.1.5.1, може да бъде надвишен с не повече от 1 процент.

7.2. За да бъде категоризирана в категория на ползване „гума със специално предназначение“, гумата трябва да има шарка на протектора с блокове, като блоковете са по-големи и по-раздалечени, отколкото при нормални гуми и имат следните характеристики:

а) дълбочина на протектора ≥ 9 mm; и

б) отношение „вдлъбнатини към изпъкналости“ ≥ 30 процента.

7.3. За да бъде класифицирана като „специална гума за повишена проходимост“, гумата трябва да има всички долупосочени характеристики:

а) дълбочина на протектора ≥ 11 mm; и

б) отношение „вдлъбнатини към изпъкналости“ ≥ 35 процента; и

в) категория на скоростта ≤ 160 km/h.

8. Изменения и разширение на одобрението

8.1. Всяко изменение, засягащо регенериращата производствена единица, с което се изменя някаква информация, подадена от регенериращата производствена единица в заявлението за одобрение (вж. точка 4), се съобщава на органа по одобряване на типа, който е одобрил регенериращата производствена единица. Органът може:

8.1.1. да приеме, че няма вероятност направените изменения да окажат сериозен неблагоприятен ефект и че във всеки случай регенериращата производствена единица продължава да отговаря на изискванията; или

8.1.2. да поиска по-нататъшно разследване на одобрението.

8.2. Потвърждението или отказът за одобрение, посочващи измененията, се съобщават по процедурата, описана в точка 5.7, на страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило.

8.3. Компетентният орган, издаващ разширението на одобрение, определя сериен номер на това разширение и уведомява за това останалите страни по Спогодбата от 1958 г., прилагащи настоящото правило, чрез формуляр за съобщение, съответстващ на образеца от приложение 1 към настоящото правило.

9. Съответствие на производството

Процедурите за осигуряване на съответствието на производството отговарят на предвидените в допълнение 2 към Спогодбата (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3), като се спазват следните изисквания:

9.1. Регенериращата производствена единица, одобрена в съответствие с настоящото правило, се съобразява с изискванията, посочени в точка 6.

9.2. Притежателят на одобрението гарантира, че се проверява и изпитва най-малко следният брой гуми, представителни за произвеждания набор, както е предписано в настоящото правило:

0,01 процента от общото годишно производство, но във всички случаи не по-малко от 5 гуми и не непременно повече от 20 гуми в рамките на всяка производствена година и разпределено през тази година.

9.3. Ако изискванията на точка 9.2 се изпълняват от или под контрола на органа, оправомощен да издаде одобрение, резултатите могат да бъдат използвани като част от или вместо онези, предписани в точка 9.4.

9.4. Органът, одобрил регенериращата производствена единица, може по всяко време да провери методите за контрол на съответствието, прилагани във всяко производствено съоръжение. За всяко производствено съоръжение органът по одобряване на типа взима образци на случаен принцип и се проверява и изпитва най-малко следният брой гуми, представителни за произвеждания набор, както е предписано в настоящото правило:

0,01 процента от общото годишно производство, но във всички случаи не по-малко от 5 гуми и не непременно повече от 20 гуми по време на всяка производствена година.

9.5. Изпитванията и проверките по точка 9.4 могат да заместят изискваните по точка 9.2.

10. Санкции при несъответствие на производството

10.1. Одобрението, предоставено по отношение на регенериращо производствена единица в съответствие с настоящото правило, може да бъде отнето, ако не са изпълнени изискванията на точка 9 или ако регенериращата производствена единица или регенерираните гуми, произведени от регенериращата производствена единица, не отговарят на изискванията, предписани в точка 9.

10.2. Ако страна по Спогодбата, която прилага настоящото правило, отнеме одобрение, което е издала, тя незабавно уведомява другите договарящи страни по Спогодбата от 1958 г., прилагащи настоящото правило, като използва формуляр, съответстващ на образеца в приложение 1 към настоящото правило.

11. Окончателно прекратяване на производството

Органът, който е предоставил одобрение на регенерираната производствена единица, трябва да бъде информиран, ако бъде прекратено производството на регенерирани гуми, одобрено в рамките на настоящото правило. При получаване на тази информация органът съобщава това на другите страни по Споразумението от 1958 г., които прилагат настоящото правило, като използва формуляр за съобщение, съответстващ на образеца в приложение 1 към настоящото правило.

12. Наименования и адреси на техническите служби, отговорни за провеждане на изпитвания за одобрение, на изпитвателните лаборатории и на органите по одобряване на типа

12.1. Страните по Споразумението от 1958 г., които прилагат настоящото правило, информират Секретариата на Организацията на обединените нации за наименованията и адресите на техническите служби, отговорни за провеждане на изпитванията за одобрение, и когато е приложимо, на одобрените изпитвателни лаборатории и на органите по одобряване на типа, които предоставят одобрения и на които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрението, разширението на одобрение, отказа или отнемането на одобрение, издадено в други страни.

12.2. Договарящите се страни по Споразумението от 1958 г., които прилагат настоящото правило, може да посочат лаборатории на производители на гуми или регенериращи производствени единици като одобрени изпитвателни лаборатории.

12.3. Когато страна по Споразумението от 1958 г. прилага точка 12.2, ако желае, може да бъде представлявана при изпитванията от едно или повече лица, избрани от нея.

13. Преходни разпоредби

13.1. След официалната дата на влизане в сила на серия от изменения 01 никоя страна по Споразумението, която прилага настоящото правило, не може да откаже да издава или приема одобрения на типа съгласно настоящото правило, както е изменено със серия от изменения 01.

13.2. Страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило, продължават да приемат одобрения на типа и предоставят разширения на одобрения на производствените единици за регенериране съгласно предходната серия от изменения на настоящото правило, които не са засегнати от промените, въведени със серия от изменения 01.

13.3. Считано от 1 септември 2025 г., страните по Споразумението, които прилагат настоящото правило, не са задължени да приемат одобрения на типа, издадени за пръв път след 1 септември 2025 г. в съответствие с предишните серии от изменения.

13.4. До 1 септември 2028 г. договарящите се страни, прилагащи настоящото правило, трябва да приемат одобрения на типа и да предоставят одобрения на типа съгласно предишните серии от изменения, издадени за пръв път преди 1 септември 2025 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Съобщение

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm)



Издадено от: Наименование на органа по одобряване на типа:
.....
.....
.....

Относно: ([2]) Издадено одобрение
Разширено одобрение
Отказано одобрение
Отнето одобрение
Окончателно прекратяване на производството

на регенерираща производствена единица в съответствие с Правило № 108 на ООН.

Одобрение №: ..... Разширение №: .....

1. Наименование и търговска марка на осъществяващия регенерирането субект: .....

2. Име и адрес на регенерираща производствена единица: .....

3. Ако е приложимо, име и адрес на представителя на осъществяващия регенерирането субект: .....

4. Кратко описание, както е предвидено в точки 4.1.3 и 4.1.4 от настоящото правило:

4.1. Търговско(и) наименование(я)/търговска(и) марка(и) ([3]) .....

4.2. Търговско(и) описание(я)/търговско(и) наименование(я)[3] .....

4.3. Информация във връзка с набора от гуми, както е определено в точка 4.1.5. от настоящото правило: .....

5. Техническа служба и, ако е приложимо, изпитвателна лаборатория, одобрена за целите на одобряването или удостоверяването на съответствието: .....

6. Дата на протокола, издаден от тази служба: .....

7. Номер на доклада, издаден от тази служба: .....

8. Причина(и) за разширението (ако е приложимо): .....

9. Забележки: .....

([1]) Отличителен номер на държавата, издала/разширила/отказала/отнела одобрението (вж. предписанията относно одобряването в правилото).
([2]) Ненужното се зачертава.
([3]) Към настоящото съобщение може да бъде приложен списък с търговско(и) наименование(я)/търговска(и) марка(и) или търговско(и) описание(я)/търговско(и) наименование(я).

10. Място: .....

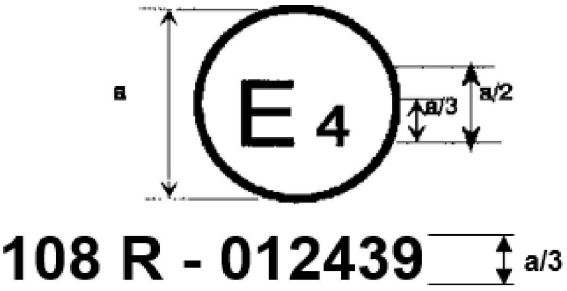
11. Дата: .....

12. Подпис: .....

13. Към настоящото съобщение е приложен списък с документи в досието на одобрението, депозирано при органа по одобряване на типа, които могат да бъдат получени при поискване.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Оформление на маркировката за одобрение



a = 12 mm (минимум)

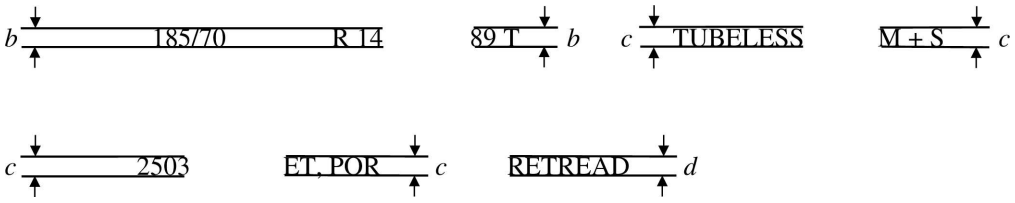
Горепосочената маркировка за одобрение, прикрепена към регенерирана гума, показва, че съответната регенерираща производствена единица е одобрена в Нидерландия (E4) с одобрение номер 108R012439, като отговаряща на изискванията на серията от изменения 01 към настоящото правило.

Номерът на одобрението се поставя в близост до окръжността, над или под и вляво, или вдясно на буквата „E“. Цифрите на номера на одобрението трябва да са от една и съща страна на „E“ и ориентирани в една и съща посока. Избягва се използването на римски цифри в номера на одобрението, за да се предотврати объркването им с други символи.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Оформление на маркировката на регенерирани гуми

1. Пример за маркировката, която трябва да е нанесена върху регенерираните гуми, пуснати на пазара след влизането в сила на настоящото правило



b: 6 mm (минимум)

c: 4 mm (минимум)

d: 3 mm (минимум)

и от 1998 г. — 4 mm (минимум)

Тази маркировка определя регенерирана гума:

с номинална широчина на профила от 185;

с номинално размерно отношение от 70;

с радиална структура (R);

с номинален диаметър на джантата с код 14;

с експлоатационно описание „89T“, обозначаващо товароносимост от 580 kg, съответстваща на индекс на товароносимост „89“ и максимално допустима скорост 190 km/h, съответстваща на символ за скорост „T“;

за монтаж без вътрешна гума („TUBELESS“) (БЕЗКАМЕРНА);

отговаряща на определението за зимна гума (M+S);

регенерирана през седмици 25, 26, 27 или 28 на 2003 г.;

отговаряща на изискването за гума със специално предназначение (ET) и специална гума за повишена проходимост (POR).

2. При гумите, обозначени със символ „A“ за конфигурацията на съответствие между гумата и джантата, маркировката трябва да бъде във формата на следния пример:

185-560 R 400A ,

където:

185 е номиналната ширина на профила на гумата в mm;

560 е външният диаметър, изразен в mm;

„R“ е указание за структурата на гумата (вж. точка 3.2.3 от настоящото правило);

400 е номиналният размер на джантата, изразен в mm;

„A“ е обозначението за конфигурацията на съответствие между гумата и джантата.

Маркировката на индекса на товароносимост, категорията на скоростта, датата на производство и други маркировки, трябва да са като в горепосочения пример.

3. Позиционирането и редът на маркировките трябва да бъдат, както следва:

а) обозначението на размера, както е определено в точка 2.21 от настоящото правило, трябва да се групира, както е показано в горните примери:

185/70 R 14 и 185-560 R 400A

б) експлоатационното описание, съдържащо индекса на товароносимост и символа за категорията на скоростта, се разполага непосредствено след обозначението на размера на гумата, както е определено в точка 2.21 от настоящото правило;

в) символите „TUBELESS“ (БЕЗКАМЕРНА) „REINFORCED“ (УСИЛЕНА) или "EXTRA LOAD" (С ПОВИШЕНА ТОВАРОНОСИМОСТ), „M+S“ и „ET“ и „POR“ могат да се намират на разстояние от символа, обозначаващ размера;

г) думата „RETREAD“ (РЕГЕНЕРИРАНА) може да се намира на разстояние от символа, обозначаващ размера.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Индекси на товароносимост

Li = Индекс на товароносимост

kg = съответна маса на превозното средство, която трябва да се носи

Li	kg	Li	kg	Li	kg	Li	kg
0	45	31	109	61	257	91	615
1	46,2	32	112	62	265	92	630
2	47,5	33	115	63	272	93	650
3	48,7	34	118	64	280	94	670
4	50	35	121	65	290	95	690
5	51,5	36	125	66	300	96	710
6	53	37	128	67	307	97	730
7	54,5	38	132	68	315	98	750
8	56	39	136	69	325	99	775
9	58	40	140	70	335	100	800
10	60	41	145	71	345	101	825
11	61,5	42	150	72	355	102	850
12	63	43	155	73	365	103	875
13	65	44	160	74	375	104	900
14	67	45	165	75	387	105	925
15	69	46	170	76	400	106	950
16	71	47	175	77	412	107	975
17	73	48	180	78	425	108	1 000
18	75	49	185	79	437	109	1 030
19	77,5	50	190	80	450	110	1 060
20	80	51	195	81	462	111	1 090
21	82,5	52	200	82	475	112	1 120
22	85	53	206	83	487	113	1 150
23	87,5	54	212	84	500	114	1 180
24	90	55	218	85	515	115	1 215
25	92,5	56	224	86	530	116	1 250
26	95	57	230	87	545	117	1 285
27	97,5	58	236	88	560	118	1 320
28	100	59	243	89	580	119	1 360
29	103	60	250	90	600	120	1 400
30	106						

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Обозначения за размерите на гумите

(в съответствие с Правило № 30 на ООН)

За тази информация се използва приложение 5 към Правило № 30 на ООН.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Метод за измерване на пневматични гуми

1. Подготовка на гумата

1.1. Гумата се монтира на изпитвателната джанта, посочена от осъществяващия регенерирането субект, и се напомпва до номиналното налягане от 300 до 350 kPa.

1.2. Налягането на гумата се регулира, както следва:

1.2.1. за стандартни диагонални опоясани гуми — до 170 kPa;

1.2.2 за диагонални гуми (с наклонени корди на слоевете) — до:

Брой слоеве	Налягане (kPa)		
	Символ за категорията на скоростта		
	L, M, N	P, Q, R, S	T, U, H, V
4	170	200	-
6	210	240	260
8	250	280	300

1.2.3. за стандартни радиални гуми — до 180 kPa;

1.2.4. за усилени гуми — до 220 kPa.

2. Процедура на измерването

2.1. Гумата, монтирана към съответната джанта, се привежда към температурата в помещението поне 24 часа, освен ако не се изисква друго според точка 6.8.3 от настоящото правило.

2.2. Налягането се регулира до стойността, посочена в точка 1.2 от настоящото приложение.

2.3. Габаритната широчина се измерва в шест, равномерно разпределени точки около гумата, като се взима предвид дебелината на предпазните ребра или ленти. За габаритна широчина се приема най-високото показание.

2.4. Външният диаметър се изчислява от максималната обиколка на напомпаната гума.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Процедура за изпитвания за товароносимост/скорост

(по принцип в съответствие с приложение 7 към Правило № 30 на ООН)

1. Подготовка на гумата

1.1. Регенерираната гума се монтира на изпитвателна джанта, определена от осъществяващия регенерирането субект.

1.2. Гумата се напомпва до подходящо налягане (в kPa), както е посочено в таблицата по-долу:

Категория за скоростта	Диагонални гуми (с наклонени корди на слоевете)			Радиални гуми		Опоясани диагонални гуми
	Брой пояси			Стандартни	Усилени	Стандартни
	4	6	8			
L, M, N	230	270	300	240	-	-
P, Q, R, S	260	300	330	260	300	260
T, U, H	280	320	350	280	320	280
V	300	340	370	300	340	-
W и Y	-	-	-	320	360	-

1.3. Регенериращата производствена единица, като посочи основанията си, може да изиска използване на налягане на напомпване, различно от това по точка 1.2 от настоящото приложение. В такъв случай, гумата се напомпва до искането налягане.

1.4. Окомплектованата гума с джанта се поставя при температурни условия като на помещението за изпитване в продължение на най-малко три часа.

1.5. Налягането на гумата се регулира до това, посочено в точка 1.2 или 1.3 от настоящото приложение.

2. Процедура на изпитване

2.1. Окомплектованата гума с джанта се монтира на оста за изпитване и се притиска до външната част на гладък механично задвижван изпитвателен барабан с диаметър 1,70 m ± 1 процент или 2,00 m ± 1 процент.

2.2. Към изпитвателната ос се прилага натоварване, равно на 80 процента от:

2.2.1. максимално допустимата товароносимост, съответстваща на индекса на товароносимост за гуми със символи за скорост от L до H включително;

2.2.2. максимално допустимата товароносимост, свързана с максимална скорост (вж. точка 2.35.2 от настоящото правило) от:

— 240 km/h в случая на гуми със символ за категорията на скоростта „V“,

— 270 km/h в случая на гуми със символ за категорията на скоростта „W“,

— 300 km/h в случая на гуми със символ за категория на скоростта „Y“.

2.3. По време на изпитването налягането на гумите не се коригира, а изпитвателното натоварване се поддържа стабилно.

2.4. По време на изпитването температурата в изпитвателното помещение се поддържа между 20°C и 30°C, освен ако производителят на гумата или осъществяващият регенерирането субект не се съгласят да се прилага по-висока температура.

2.5. Програмата на изпитването се осъществява без прекъсване, както следва:

2.5.1 необходимото време за достигане от нулева скорост до първоначалната скорост на изпитването е: 10 минути;

2.5.2. първоначалната скорост на изпитването: е предписаната максимална скорост за типа гума, намалена с 40 km/h, при използване на барабан с диаметър 1,70 m ± 1 процент или с 30 km/h — при използване на барабан с диаметър 2 m ± 1 процент;

2.5.3. последователни увеличавания на скоростта: с по 10 km/h до максималната скорост на изпитване;

2.5.4. продължителност на изпитването на всяка стъпка на скоростта, с изключение на последната: 10 минути;

2.5.5. продължителност на изпитването на последната стъпка на скоростта: 20 минути;

2.5.6. максимална скорост на изпитването: предписаната максимална скорост за типа гума, намалена с 10 km/h, при използване на изпитвателен барабан с диаметър 1,70 m ± 1 процент или равна на определената при използване на барабан с диаметър 2 m ± 1 процент;

2.5.7. но за гуми, подходящи за максимална скорост 300 km/h (символ на категорията на скоростта „Y“), продължителността на изпитването е 20 минути при стъпката с първоначалната скорост на изпитването и 10 минути при последната стъпка на скоростта.

3. Процедура за оценка на „режима на движение в спукано състояние“ на „гуми за удължена мобилност“

3.1. Монтирайте нова гума на изпитвателна джанта в съответствие със следните спецификации:

а) ширина на измервателната джанта в съответствие с ISO 4000-1;

б) контур с гърбица (объл или плосък) от двете страни на джантата в съответствие с ISO 4000 2.

3.2. Напомпайте до налягане 250 kPa и привеждайте гумата и джантата към стайната температура около 25 °C ± 3 °C в продължение на не по-малко от три часа.

3.3. Свалете вложката на вентила на гумата и изчакайте, докато гумата спадне напълно.

3.4. Монтирайте комплекта колело—гума на изпитвателна ос и го притиснете към външната повърхност на изпитвателен барабан с гладка повърхност и с диаметър 1,70 m ± 1 процент или 2,0 m ± 1 процент.

3.5. Върху изпитвателната ос приложете изпитвателното натоварване, равно на 60 процента от максимално допустимата товароносимост, съответстваща на индекса на товароносимост на гумата.

3.6. Изпитвателна скорост: 80 km/h в случай на 2,0 m ± 1 процент диаметър на барабана или 75 km/h в случай на 1,7 m ± 1 процент диаметър на барабана.

3.7. По време на изпитването в изпитвателното помещение трябва да се поддържа температура 25 °C ± 3 °C.

Температурният датчик трябва да е на разстояние, не по-малко от 0,15 m и не по-голямо от 1,00 m от страницата на гумата.

3.8. Проведете изпитването докрай, без прекъсване, при спазване на следните:

3.8.1. ускорете гумата и джантата от нула до постоянна изпитвателна честота на въртене в рамките на 5 минути;

3.8.2. измерете отклонението на височината на профила (Z1);

3.8.3. движете гумата и джантата със стабилна изпитвателна честота на въртене и постоянно изпитвателно натоварване за 60 минути;

3.8.4. измерете отклонението на височината на профила (Z2);

3.9. изчислете в проценти промяната във височина на деформирания профил в сравнение с височината на деформирания профил в началото на изпитването като [(Z_1-Z_2)/Z_1]×100.

4. Еквивалентни методи за изпитване

Ако се използва метод, различен от описания в точка 2 от настоящото приложение, неговата еквивалентност трябва да се докаже.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Разяснителна схема

Вж. точка 2 от настоящото правило

