2026/302

6.3.2026

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs aktuelle status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

FN-regulativ nr. 108 – Ensartede forskrifter for godkendelse af fabrikationen af regummierede dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil [2026/302]

Omfattende al gældende tekst frem til:
Supplement 1 til ændringsserie 01 – ikrafttrædelsesdato: 11. januar 2026

Dette dokument tjener udelukkende som dokumentationsredskab. De autentiske og juridisk bindende tekster er:

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

INDHOLD

Regulativ

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Mærkning
4. Ansøgning om godkendelse
5. Godkendelse
6. Forskrifter
7. Specifikationer
8. Ændring og udvidelse af en godkendelse
9. Produktionens overensstemmelse
10. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
11. Endeligt ophør af produktionen
12. Navne og adresser på tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvning, på prøvningslaboratorier og på de typegodkendende myndigheder
13. Overgangsbestemmelser

Bilag

1 Kommunikation
2 Udformning af godkendelsesmærker
3 Udformning af det regummierede dæks mærkning
4 Belastningsevnetal
5 Dækdimensionsbetegnelse og -dimensioner
6 Metode til måling af dæk
7 Metode til ydelsesprøvning for belastning/hastighed
8 Forklarende figur

1. Anvendelsesområde

Dette regulativ omhandler fabrikation af regummierede dæk (*), (**), som primært er til køretøjer i klasse M_1, N_1, O_1 og O_2 ([1]), ([2]). Det finder imidlertid ikke anvendelse på fremstillingen af:

1.1. regummierede dæk med hastighedskategori under 120 km/h eller over 300 km/h

1.2. dæk, som oprindeligt er fremstillet uden symbol for hastighedskategori og/eller belastningstal

1.3. dæk, som oprindeligt er fremstillet uden typegodkendelse i henhold til regulativ nr. 30

1.4. dæk, som primært er bestemt til montering på veteranbiler

1.5. dæk, som primært er bestemt til væddeløbskørsel

1.6. reservedæk til midlertidig brug af typen "T"

1.7. dæk med en opbygning som "sikkerhedsdæk" (run flat tyre) ([3])/.

2. Definitioner

I dette regulativ (se også figuren i bilag 8) forstås ved:

2.1. "sortiment af regummierede dæk": et sortiment af dæk, som er regummieret i henhold til punkt 4.1.4

2.2. "opbygning": den tekniske konstruktion af dækkets karkasse. Der skelnes især mellem følgende typer opbygning:

2.2.1. "diagonaldæk" eller "krydslagsdæk": dækopbygning, hvor vævtrådlagene, som går helt ud til vulsten, er lagt i alternerende vinkler på væsentligt under 90 ° i forhold til slidbanens midterlinje

2.2.2. "diagonalbæltedæk": dækopbygning, hvor trådlagene, som går helt ud til vulsten, er lagt i alternerende vinkler på væsentligt under 90 ° i forhold til slidbanens midterlinje, og opbygningen, som begrænses af et bælte, består af to eller flere særligt stive vævtrådlag

2.2.3. "radialdæk": dækopbygning, hvor trådlagene går helt ud til vulsten og danner en vinkel på tilnærmelsesvis 90 ° med slidbanens midterlinje i en zone, der omfatter det meste af dæksiden og befinder sig uden for vulsten, og hvor det omtrent stive bælte langs omkredsen stabiliserer karkassen

2.3. "anvendelsesart":

2.3.1. "normaldæk": dæk, der er beregnet til normal brug på vej

2.3.2. "vinterdæk": dæk, hvis væsentligste kendetegn, herunder slidbanemønsteret, primært er udformet til i mudder og/eller sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang og styre det

(*) I dette regulativ forstås ved "dæk" "luftdæk".
(**) Regummierede dæk er renoverede dæk efter pålægning af ny slidbane.
([1]) Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3).
([2]) I dette regulativ fastsættes krav til dæk som en komponent. Det foreskriver ingen begrænsninger for montering af dem på køretøjer uanset køretøjsklasse.
([3]) Dæk med bogstaverne "RF" angivet foran fælgdiametermærkningen (f.eks. 235/45 RF 17).

2.3.3. "specialdæk": dæk, der er beregnet til brug under blandede forhold både på vej og i terræn eller til andre specielle opgaver. Sådanne dæk er primært konstrueret til at sætte og holde køretøjet i gang ved terrænkørsel

2.3.4. "reservedæk til midlertidig brug": dæk, som adskiller sig fra dæk til normale køreforhold og kun er bestemt til midlertidig brug under begrænsede køreforhold

2.4. "vulst": den del af dækket, der ved sin form og opbygning ligger an mod fælgen og fastholder dækket på denne

2.5. "vævtråde": tråde, der danner tekstillaget i dækket

2.6. "lag": lag af parallelle, gummibelagte vævtråde

2.7. "bælte": for radialdæk eller diagonalbæltedæk, et eller flere lag materiale(r) under slidbanen, som er placeret omtrent parallelt med slidbanens midtlinje, således at karkassen fastholdes langs omkredsen

2.8. "beskyttelseslag" eller "breaker": for diagonaldæk, et mellemlag mellem karkassen og slidbanen

2.9. "vulstforstærkning": materiale, som i vulstområdet beskytter karkassen mod gnidning eller slitage fra fælgen

2.10. "karkasse": den del af dækket bortset fra slidbane og det yderste gummi på dæksiden, som i oppumpet tilstand bærer belastningen

2.11. "slidbane": den del af dækket, som er bestemt til at komme i berøring med vejen, beskytter karkassen mod mekanisk beskadigelse og bevirker friktionen mod vejbanen

2.12. "dækside": den del af dækket, som er mellem slidbanen og det område, som er bestemt til at være dækket af fælgflangen

2.13. "dæksidens nedre område": området mellem linjen svarende til den største dækbredde og det område, som er bestemt til at være dækket af fælgkanten

2.14. "mønsterrille": mellemrummet mellem to tilstødende ribber og/eller blokke i slidbanemønsteret

2.14.1. "hovedriller: de brede mønsterriller, som er beliggende i slidbanens centrale område. Det centrale område er den del af slidbanen, som omfatter 75 % af slidbanens bredde målt symmetrisk fra midterlinjen.

2.14.2. "sekundære riller": de supplerende mønsterriller, der kan forsvinde i løbet af dækkets levetid

2.15. "slidbanedybde": hovedrillernes dybde

2.16. "dækbredde (S)": den lineære afstand mellem de udvendige dæksider af et oppumpet dæk, som er monteret på den angivne målefælg, fraregnet forhøjninger dannet af påskrifter, udsmykning og beskyttelsesbånd eller -ribber

2.17. "total bredde": den lineære afstand mellem de udvendige dæksider af et oppumpet dæk, som er monteret på den foreskrevne målefælg, medregnet forhøjninger dannet af påskrifter, udsmykning og beskyttelsesbånd eller -ribber

2.18. "dækhøjde (H)": den halve forskel mellem dækkets udvendige diameter og den nominelle fælgdiameter

2.19. "nominelt højde-bredde forhold (Ra)": 100 gange forholdet mellem nominel dækhøjde og nominel dækbredde, når disse mål regnes i samme måleenhed

2.20. "udvendig diameter (D)": største diameter af et oppumpet, regummieret dæk

2.21. "dækdimensionsbetegnelse": en betegnelse, som angiver:

2.21.1. den nominelle dækbredde (S_1). Denne angives i mm (undtagen for de dæktyper, hvis dimensionsbetegnelse findes i første kolonne af tabellerne i bilag 5 til dette regulativ)

2.21.1.1. bogstavet "P" kan eventuelt angives foran den nominelle dækbredde

2.21.1.2. bogstaverne "HL" kan eventuelt angives foran den nominelle dækbredde, hvis der er tale om forstærkede dæk (Extra Load).

2.21.2. det nominelle højde/breddeforhold, undtagen for dæk, hvis dimensionsbetegnelse findes i første kolonne af tabellerne i bilag 5 til dette regulativ, eller, afhængig af typen af dækkonstruktion, den nominelle ydre diameter i mm

2.21.3. følgende angivelse af opbygningen:

2.21.3.1. på diagonaldæk (krydslagsdæk): ingen angivelse, eller bogstavet "D" foran fælgdiametermærkningen

2.21.3.2. på diagonalbæltedæk: bogstavet "B" foran fælgdiametermærkningen

2.21.3.3. på radialdæk: bogstavet "D" foran fælgdiametermærkningen

2.21.3.3.1. for radialdæk egnede til hastigheder på over 240 km/h, men ikke over 300 km/h (dæk mærket med symbolet for hastighedskategori "W" eller "Y" som del af driftsbeskrivelsen) kan bogstavet "R", anbragt foran fælgdiametermærkningen, erstattes af bogstaverne "ZR"

2.21.4. Den nominelle fælgdiameter

2.21.5. en angivelse af fælgmonteringskonfigurationen, når denne afviger fra standardkonfigurationen

2.22. "nominel fælgdiameter": en konventionel angivelse af diameteren af den fælg, hvorpå dækket er bestemt til at monteres; diameteren udtrykkes enten ved hjælp af koder (tal under 100) eller i mm (tal over 100), men ikke begge dele

2.22.1. Når den nominelle fælgdiameter ("d"-symbolet) angives som kode, er de værdier, der udtrykkes ved "d"-symbolet, som følger:

Kode for nominel fælgdiameter — "d"	d-værdi, i mm
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356

Kode for nominel fælgdiameter — "d"	d-værdi, i 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. "fælg": støtten for dæk og slange, eller, for slangeløse dæk, støtten for dækkets vulster

2.23.1. "fælgmonteringskonfiguration": den type fælg, som dækket er konstrueret til montering på. Hvis der er tale om en ikkestandardfælg, vil dette være angivet med et symbol på dækket, f.eks. "CT", "TR", "TD" eller "A".

2.24. "målefælg": den fælg, der angives som "fælgbreddemål" eller "konstruktivt bestemt fælgbredde" for en given dækdimensionsbetegnelse i en vilkårlig udgave af en eller flere af de internationale dækstandarder

2.25. "prøvefælg": enhver fælg, der angives som godkendt, anbefalet eller tilladt i en af de internationale dækstandarder for dæk af den pågældende dimensionsbetegnelse og type

2.26. "international dækstandard": et vilkårligt af følgende normgivende dokumenter:

a) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ([4]): "Standards Manual"

b) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO)[4]: "Previous Standard Data"

c) The Tire and Rim Association, Inc. (TRA) ([5]): "Year Book"

d) The Japan Automobile Tyre Manufacturers' Association (JATMA) ([6]): "Year Book"

e) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ([7]): "Standards Manual"

f) Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) ([8]): "Manual de Normas Técnicas"

g) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) ([9]): "Data Book"

([4]) Dækstandarderne kan rekvireres på følgende adresser:
ETRTO, Avenue d'Auderghem 22-28 - B 1040 Brussels, Belgien.
([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 Australien.
([8]) ALAPA, Avenida Paulista 2444-12º Andar, conj. 124, 01310-300 Sao Paulo, S.P. Brasilien.
([9]) STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Sverige.

2.27. "løsrivning": løsrivning af gummistykker fra slidbanen

2.28. "trådseparation": løsning af vævtråde fra gummibelægningen

2.29. "lagseparation": separation af tilgrænsende lag

2.30. "slidbaneseparation": løsning af slidbanen fra karkassen

2.31. "slidindikatorer": de fremspring i mønsterrillerne, som er bestemt til visuelt at angive graden af slitage på slidbanen

2.32. "driftsbeskrivelse": sammenhængen mellem belastningstal og et symbol for hastighedskategori (f.eks. "94H")

2.33. "belastningsevnetal": et tal, der er knyttet til den referencemasse, som et dæk kan bære, når det anvendes i overensstemmelse med de anvendelseskrav, som den oprindelige dækfabrikant eller regummieringsvirksomheden har angivet.

Fortegnelse over belastningstal og tilsvarende belastningsevne findes i bilag 4 til dette regulativ

2.34. "hastighedskategori":

2.34.1. de hastigheder, angivet ved et symbol, ved hvilke dækket kan bære den belastning, der er angivet ved det tilhørende belastningstal

2.34.2. symbolerne for hastighedskategorierne er angivet i følgende tabel:

Symbol for hastighedskategori	Tilsvarende maksimalhastighed (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. "maksimal belastning": den tilladelige maksimale masse, som dækket må bære

2.35.1. for dæk, som er konstrueret til en hastighed på ikke over 210 km/h, må den tilladelige maksimale belastning ikke være over den værdi, der svarer til dækkets belastningstal

2.35.2. for dæk, der er konstrueret til en hastighed over 210 km/h men ikke over 300 km/h, må den maksimale belastning ikke overstige den procentdel af den til dækkets belastningsevnetal hørende værdi, som i nedenstående tabel er angivet ud for symbolet for dækkets hastighedskategori og maksimalhastigheden for det køretøj, som dækket er bestemt til at monteres på:

Dækkets hastighedskategori	Maksimalhastighed – km/h	Maksimal belastning – %
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

For mellemliggende maksimalhastigheder kan maksimalbelastningen findes ved lineær interpolation

2.36. "regummieringsvirksomhed": en person eller et organ, som over for den typegodkendende myndighed er ansvarlig for alle dele af typegodkendelsen i henhold til nærværende regulativ og for produktionens overensstemmelse

2.36.1. "regummieringsenhed": et anlæg eller en gruppe af anlæg til produktion af regummierede dæk

2.37. "regummiering": generisk betegnelse for renovering af et brugt dæk ved udskiftning af den slidte slidbane med nyt materiale. Betegnelsen kan også omfatte renovering af dæksidens ydre overflade. Den omfatter følgende metoder:

2.37.1. "topregummiering": udskiftning af slidbanen

2.37.2. "regummiering": udskiftning af slidbanen, således at det nye materiale strækker sig ned over en del af dæksiden

2.37.3. "vulst-til-vulst": pålægning af ny slidbane og renovering af dæksidevæggen, herunder den nederste del eller en del heraf

2.38. "karkasse": det slidte dæk, bestående af karkassen og den resterende slidbane samt dæksidemateriale

2.39. "raspning": den proces, som anvendes til fjernelse af gammelt materiale fra karkassen for at klargøre overfladen til det nye materiale

2.40. "reparation": det udbedrende arbejde, som udføres på beskadigede karkasser inden for vedtagne grænser

2.41. "slidbanemateriale": materiale af en beskaffenhed, som gør det egnet til at erstatte den slidte slidbane. Det kan have forskellige former som f.eks.:

2.41.1. "slidbanegummi": forskårne længder af materiale, som er ekstruderet således, at det frembringer den ønskede tværsnitsprofil og derefter monteret koldt på den forberedte karkasse. Det nye materiale skal vulkaniseres

2.41.2. "båndviklet" (strips): et bånd af slidbanemateriale, som ekstruderes direkte og vikles på den forberedte karkasse og opbygges til den ønskede tværsnitsprofil. Det nye materiale skal vulkaniseres

2.41.3. "direkte ekstrudering": slidbanemateriale, som ekstruderes for at opnå den ønskede tværsnitsprofil, og som ekstruderes direkte på den forberedte karkasse. Det nye materiale skal vulkaniseres

2.41.4. "forvulkaniseret": en tidligere formet og vulkaniseret slidbane, som sættes direkte på den forberedte karkasse. Det nye materiale skal fæstnes til karkassen

2.42. "sidegummi": materiale, som anvendes til at dække karkassens sider, hvorved de nødvendige mærker kan påføres

2.43. "bindegummi": materiale, der anvendes som bindelag mellem den nye slidbane og karkassen samt til reparation af mindre skader

2.44. "klæber" (solution): en klæbemiddelopløsning, som holder nye materialer på plads før vulkaniseringen

2.45. "vulkanisering": betegnelsen for den ændring af det nye materiales fysiske egenskaber, som sædvanligvis frembringes ved udsættelse for varme og tryk i et bestemt tidsrum under kontrollerede betingelser

2.46. "dækkets urundhed": variationen i dækkets radius, målt ved den ydre omkreds på slidbanens overflade

2.47. "ubalance": et mål for variationen i massefordelingen omkring dækkets midterakse. Den kan måles enten som statisk eller dynamisk ubalance

2.48. "leverandør af den slidbane, der anvendes til regummieringsprocessen": den person eller det organ, som over for den typegodkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsen i henhold til FN-regulativ nr. 172

2.49. "slidbane, der anvendes til regummieringsprocessen": enten en forvulkaniseret slidbane eller en specifikation af de vigtigste egenskaber ved den slidbane, der anvendes til formvulkanisering

2.50. "dækfabrikant": den person eller det organ, som den typegodkendende myndighed har meddelt den oprindelige typegodkendelse af nye dæk og som skal sikre produktionens overensstemmelse i henhold til det gældende regulativ for nye dæk

2.51. "materialefabrikant/materialeleverandør": den person eller det organ, der leverer regummierings- eller reparationsmaterialer til regummieringsvirksomheden

2.52. "mærkenavn/varemærke": betegnelsen for mærket eller varemærket som fastsat af regummieringsvirksomheden og markeret på dækside(r). Mærkenavnet/varemærket kan være det samme som regummieringsvirksomhedens

2.53. "handelsbetegnelse/handelsnavn": en identifikation af et dæksortiment som angivet af regummieringsvirksomheden. Det kan være det samme som mærkenavnet/varemærket

2.54. "forstærket dæk" ("Reinforced" eller "Extra Load"): dæk beregnet til at bære en større belastning ved et højere dæktryk end den belastning, som bæres af den tilsvarende standarddæktype ved standarddæktrykket som angivet i ISO 4000-1:2021

2.55. "dæk til krævende sneforhold": et vinterdæk eller et specialdæk, hvis vigtigste egenskaber, herunder slidbanemønster, er særligt udformet til krævende sneforhold, og som opfylder kravene i punkt 6.1. i FN-regulativ nr. 172

2.56. "terrændæk til erhvervsformål": et specialdæk, der primært anvendes til kørsel under terrænmæssigt svære forhold

2.57. "porevolumen": forholdet mellem porearealet i en referenceoverflade og denne referenceoverflades areal beregnet ud fra tegningen af støbeformen

2.58. "dæk med udvidet mobilitet (EMT-dæk)" betegner et dæk med radialopbygning, der ved montering på et passende hjul og uden supplerende komponenter giver køretøjet de basale dækfunktioner som minimum ved en hastighed på 80 km/h og over en afstand på 80 km ved kørsel med fladt dæk

2.59. "kørsel med fladt dæk": beskriver en tilstand, hvor dækket i al væsentlighed bevarer den strukturelle funktionsdygtighed med et dæktryk på mellem 0 og 70 kPa

2.60. "basale dækfunktioner": et oppumpet dæks normale evne til at bære en given belastning indtil en given hastighed og til at overføre fremdrifts-, styre- og bremsekræfter til det underlag, som det kører på

2.61. "afbøjet dækhøjde": forskellen mellem den afbøjede radius, målt fra fælgens midte til prøverullens overflade og halvdelen af den nominelle fælgdiameter som defineret i punkt 2.26. i dette regulativ.

3. Mærkning

3.1. I bilag 3 til dette regulativ findes et eksempel på det regummierede dæks mærkninger.

3.2. Regummierede dæk skal — for symmetriske dæk på begge sider, for asymmetriske dæk i det mindste på den udvendige dækside — have følgende mærkninger:

3.2.1. Regummieringsvirksomhedens navn eller mærkenavn/varemærke.

3.2.2. Handelsbetegnelse/handelsnavn (se punkt 2. i dette regulativ). Hvis handelsbetegnelsen er den samme som mærkenavnet/varemærket, kan den udelades.

3.2.3. Dækdimensionsbetegnelse som defineret i punkt 2.21.

3.2.4. Følgende angivelse af opbygningen:

3.2.4.1. for diagonaldæk (krydslagsdæk): ingen angivelse, eller bogstavet "D" foran fælgdiametermærkningen

3.2.4.2. for radialdæk: bogstavet "R" foran fælgdiametermærkningen samt eventuelt ordet "RADIAL"

3.2.4.3. for diagonalbæltedæk: bogstavet "B" placeret foran fælgdiametermærkningen samt ordet "BIAS-BELTED"

3.2.5 Den i punkt 2.32 omhandlede driftsbeskrivelse.

3.2. 6. Såfremt dækket er konstrueret til brug uden indvendig slange, ordet "TUBELESS".

3.2.7. Påskriften M+S, MS, M.S. eller M & S, hvis dækket er klassificeret som "vinterdæk", eller hvis dækket er klassificeret som "specialdæk", når dækfabrikanten i punkt 4.1.5.3.1. har erklæret, at det også er i overensstemmelse med definitionen i punkt 2.3.2.

3.2.7.1. "Alpint"-symbolet (bjerg med 3 tinder og et snefnug), hvis vinterdækket eller specialdækket er klassificeret som "dæk til krævende sneforhold". "Alpint"-symbolet ("bjerg med 3 tinder og et snefnug") skal være i overensstemmelse med det symbol, der er beskrevet i bilag 7, tillæg 1, til regulativ nr. 117.

3.2.7.2. Påskriften "ET" og/eller "POR", hvis dækket er klassificeret som "specialdæk". Desuden kan de også være forsynet med påskriften M + S, M.S eller M&S.

ET betyder "Extra tread" (ekstra slidbane), og POR betyder "Professional Off Road" (terrændæk til erhvervsformål).

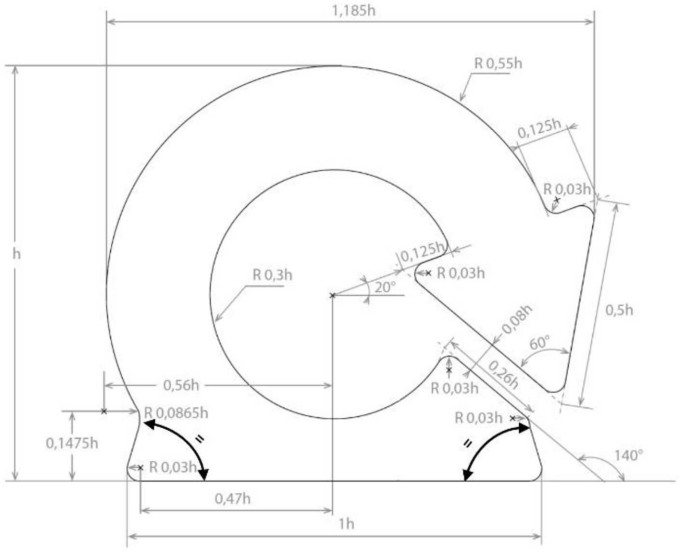
3.2.8. Ordet "REINFORCED" eller ordene "EXTRA LOAD", hvis der er tale om et forstærket dæk.

3.2.9. Regummieringsdatoen angivet ved en gruppe på fire cifre, hvoraf de to første angiver uge og de to efterfølgende det år, hvor dækket er regummieret. Datokoden kan omfatte en fabrikationsperiode fra den uge, som angives af ugenummeret, til og med ugenummeret plus tre. F.eks. angiver påskriften "2503" et dæk, som er regummieret i uge 25, 26, 27 eller 28 i 2003.

Datokoden behøver kun være angivet på den ene dækside

3.2.10. Betegnelsen "RETREAD". På anmodning af regummieringsvirksomheden kan samme angivelse tilføjes på andre sprog.

3.2.11. Nedenstående symbol, hvis dækket er et dæk med udvidet mobilitet (EMT-dæk), hvor "h" er mindst 12 mm.



3.2.12. Bogstaverne "ERS" (som står for "Extended Radial Structure" – udvidet radialopbygning) angives på dæk med en radialstruktur med karkasse, hvor trådlagene ikke hovedsageligt er lagt med 90° i forhold til slidbanens midterlinje over hele dæktværsnittet.

3.2.13. Dæk, der er fremstillet ved hjælp af "vulst-til-vulst"-metoden som defineret i punkt 2.37.3., eller enhver proces, hvorved dæksidematerialet fornyes, skal være markeret som angivet i punkt 2.21.5., og markeringen skal være angivet umiddelbart efter fælgdiametermærkningen, som er omhandlet i punkt 2.21.4.

3.3. Før typegodkendelse skal dækkene have en tom plads, der er tilstrækkelig stor til at rumme det typegodkendelsesmærke, som er omhandlet i punkt 5.8. og gengivet i bilag 2 til dette regulativ.

3.4. Efter typegodkendelse skal de mærker, som er omhandlet i punkt 5.8. og gengivet i bilag 2 til dette regulativ, placeres på den tomme plads omhandlet i punkt 3.3. Disse mærker behøver kun være påført den ene dækside.

3.4.1. På regummierede dæk, der er klassificeret som "vinterdæk til krævende sneforhold", skal det godkendelsesmærke, der er omhandlet i punkt 5.4 i FN-regulativ nr. 172 og vist i det tilhørende bilag 2, desuden påføres.

3.5. De i punkt 3.2. omhandlede mærkninger og det i punkt 3.4. og 5.8. foreskrevne godkendelsesmærke skal være let læselige. De skal være hævet over eller sænket under dækkets overflade eller være permanent angivet på dækket.

3.5.1. [Reserveret]

3.5.2. Hvis regummieringsdatoen som defineret i punkt 3.2.8. ikke påføres under støbningen, skal den påføres senest 5 arbejdsdage efter afslutningen af regummieringsprocessen på det pågældende anlæg.

3.6. Såfremt nogen af den oprindelige fabrikants påskrifter stadig er synlige efter regummieringen, anses disse for regummieringsvirksomhedens specifikationer og finder anvendelse på det regummierede dæk. Finder de oprindelige påskrifter ikke længere anvendelse på det regummierede dæk, skal de fjernes fuldstændig.

3.7. Det oprindelige godkendelsesmærke "E" eller "e" og godkendelsesnummeret skal fjernes.

4. Ansøgning om godkendelse

Følgende procedurer finder anvendelse for godkendelse af regummieringsenheder:

4.1. Ansøgning om godkendelse af en regummieringsenhed indgives enten af indehaveren af det fabriksmærke eller handelsnavn, som skal påføres dækket, eller af dennes befuldmægtigede repræsentant. I ansøgningen skal oplyses:

4.1.1. regummieringsvirksomhedens opbygning

4.1.2. kort beskrivelse af det kvalitetsstyringssystem, som sikrer effektiv kontrol af, at regummieringsprocedurerne opfylder dette regulativs forskrifter

4.1.3. mærkenavn(e)/varemærke(r), som påføres de regummierede dæk

4.1.4. handelsbetegnelse(r)/handelsnavn(e) (se punkt 2.), som kan anvendes på de regummierede dæk, der produceres

4.1.5. nedenstående oplysninger vedrørende det sortiment af dæk, som skal regummieres:

4.1.5.1. sortiment af dækstørrelser

4.1.5.2. dækkenes opbygning (diagonal, diagonalbælte eller radial)

4.1.5.3. dækkenes anvendelseskategori (normaldæk, vinterdæk, specialdæk eller dæk til midlertidig brug)

4.1.5.3.1. dæk i anvendelseskategorien "specialdæk", som kan være forsynet med påskriften M+S, M.S eller M&S

4.1.5.3.2. Liste over dæk, der er klassificeret som dæk til krævende sneforhold.

4.1.5.3.2.1. For regummierede dæk, der er fremstillet ved anvendelse af enten en forvulkaniseret slidbane eller ved formvulkanisering med samme slidbanemønster, som er omfattet af punkt 6.6.3.1., skal listen tydeligt identificere dækkene, således at den relevante forbindelse til den eller de lister, der er anført i punkt 6.6.3.1., litra b), kan etableres. Følgende tabel udgør et eksempel:

Dækdimensionsbetegnelse, belastningstal, hastighedskategori	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	—

Bemærkninger:

TM: Mærkenavn/varemærke på fabrikanten af den forvulkaniserede slidbane

TPM: Handelsbetegnelse/handelsnavn på slidbanemønsteret fra fabrikanten af den forvulkaniserede slidbane

TPR: Handelsbetegnelse/handelsnavn på slidebanemønsteret fra regummieringsvirksomheden, hvis den/det adskiller sig fra TPM

TA: Nummeret på den godkendelse, der er meddelt i henhold til FN-regulativ nr. 172 for den type regummieret dæk, som er fremstillet ved hjælp af enten en forvulkaniseret slidbane eller forvulkanisering med en slidbane med de samme vigtigste egenskaber, herunder slidbanemønster.

4.1.5.3.2.2. For regummierede dæk, der er fremstillet ved anvendelse af enten formvulkanisering eller forvulkaniseret slidbanemateriale med de samme vigtigste egenskaber, herunder slidbanemønster, som en ny dæktype, der er omfattet af punkt 6.6.3.2., skal listen tydeligt identificere dækkene, således at den relevante forbindelse til den eller de lister, der er anført i punkt 6.6.3.2, litra b), kan etableres. Følgende tabel udgør et eksempel:

Dækdimensionsbetegnelse, belastningstal, hastighedskategori	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	—

Bemærkninger:

TM: Dækfabrikantens mærkenavn/varemærke

TPM: Handelsbetegnelse/handelsnavn på slidbanemønsteret fra dækfabrikanten

TPR: Handelsbetegnelse/handelsnavn på slidebanemønsteret fra regummieringsvirksomheden

TA: Nummeret på den godkendelse, der er meddelt i henhold til FN-regulativ nr. 172 for den type regummieret dæk, som er fremstillet ved hjælp af enten en forvulkaniseret slidbane eller forvulkanisering med en slidbane med de samme vigtigste egenskaber, herunder slidbanemønster på nye dæk, der er godkendt i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 117.

4.1.5.3.2.3. For regummierede dæk, der er fremstillet ved formvulkanisering med et slidbanemønster, som er omfattet af punkt 6.6.3.3, skal listen tydeligt identificere dækkene, således at den relevante forbindelse til den eller de lister, der er anført i punkt 6.6.3.3., litra b), kan etableres. Følgende tabel udgør et eksempel:

Dækdimensionsbetegnelse, belastningstal, hastighedskategori	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	—

Bemærkninger:

TPR: Handelsbetegnelse/handelsnavn på slidebanemønsteret fra regummieringsvirksomheden

TA: Nummeret på den godkendelse, der er meddelt i henhold til FN-regulativ nr. 172 for den regummierede dæktype.

4.1.5.4. det regummieringssystem og den belægningsmetode, som skal anvendes til de nye materialer, som angivet i punkt 2.37. og 2.41.

4.1.5.5. maksimalhastighedskode for de dæk, som skal regummieres

4.1.5.6. maksimalbelastningstal for de dæk, som skal regummieres

4.1.5.7. den angivne internationale dækstandard, som dæksortimentet overholder.

4.2. Efter anmodning fra typegodkendelsesmyndigheden skal regummieringsvirksomheden levere prøvedæk eller eksemplarer af prøvningsrapporten fra den tekniske tjeneste, der, som anført i punkt 12. i dette regulativ, har udført prøvningen.

5. Godkendelse

5.1. Regummieringsenheden skal for at udføre regummiering være godkendt af de kompetente myndigheder efter dette regulativs forskrifter. De kompetente myndigheder træffer de nødvendige foranstaltninger som foreskrevet i dette regulativ til at sikre, at regummieringen i den pågældende produktionsvirksomhed finder sted i overensstemmelse med forskrifterne i dette regulativ. Regummieringsvirksomheden har det fulde ansvar for, at de regummierede dæk er i overensstemmelse med forskrifterne i dette regulativ og for, at deres ydeevne er tilstrækkelig til normal brug.

5.2. Ud over overholdelse af sædvanlige krav vedrørende indledende vurdering af regummieringsenheden skal den kompetente myndighed påse, at arbejdsgange, driftsbetingelser, anvisninger og specifikationer leveret af materialeleverandøren er udfærdiget på et sprog, som let forstås af regummieringsvirksomhedens ansatte.

5.3. De kompetente myndigheder påser, at der i procedurer og driftshåndbøger for hver regummieringsvirksomhed er fastlagt grænser for, hvilke skader eller flænger i karkassen, som kan repareres med de anvendte materialer og arbejdsgange, uanset om skaden allerede findes eller opstår ved forberedelsen af dækket til regummiering.

5.4. Før godkendelse skal de kompetente myndigheder finde det godtgjort, at de regummierede dæk er i overensstemmelse med dette regulativ, og at prøvningerne er gennemført med tilfredsstillende resultat på mindst fem (men ikke nødvendigvis over 20) prøver af regummierede dæk, som er repræsentative for det dæksortiment, regummieringsenheden producerer, i overensstemmelse med punkt 6.7. og 6.8.

5.5. For hvert svigt, som konstateres ved disse prøver, skal yderligere to prøveeksemplarer af dækket med samme specifikationer afprøves. Såfremt den ene eller begge disse prøveeksemplarer udviser svigt, skal en endelig prøve på to eksemplarer afprøves.

Såfremt den ene eller begge disse prøveeksemplarer udviser svigt, skal ansøgningen om godkendelse af regummieringsenheden nægtes.

5.6. Er alle krav i dette regulativ opfyldt, meddeles godkendelse og tildeles et godkendelsesnummer for hver godkendt regummieringsenhed. De to første cifre af dette nummer angiver den ændringsserie, som indeholder de seneste tekniske ændringer af regulativet på den dato, da godkendelsen blev udstedt. Godkendelsesnummeret forsynes med den foranstillede angivelse "108R", som angiver, at godkendelsen vedrører et dæk, som er regummieret i henhold til dette regulativs forskrifter. Samme myndighed kan ikke tildele samme nummer til en anden produktionsvirksomhed, som omfattes af dette regulativ.

5.7. Underretning om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen i henhold til dette regulativ, skal gives de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved brug af et oplysningsskema svarende til modellen i bilag 1.

5.8. På regummierede dæk, som overholder dette regulativ, skal der på det i punkt 3.3. angivne sted ud over de i punkt 3.2. foreskrevne mærker påføres et internationalt godkendelsesmærke, bestående af:

5.8.1. en cirkel, som omslutter bogstavet "E", efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har udstedt godkendelsen ([10]), og

5.8.2. det i punkt 5.6 omhandlede godkendelsesnummer.

5.9. I bilag 2 til dette regulativ er givet et eksempel på godkendelsesmærkets udformning.

6. Forskrifter

6.1. Dæk må kun godkendes til regummiering, hvis de er typegodkendt og forsynet med et "E"- eller "e"-mærke.

6.1.1. Højhastighedsdæk, som kun er forsynet med påskriften "ZR" i dækdimensionsbetegnelsen, og som ikke er forsynet med en driftsbeskrivelse, må ikke regummieres.

6.2. Dæk, som tidligere er regummieret, må ikke modtages til yderligere regummiering.

6.3. Karkasser, som modtages til regummiering, må ikke være over syv år gamle, idet datomærkningen på det originale dæk er gældende; f.eks. må et dæk med mærket "253" regummieres indtil udgangen af år 2000.

([10]) Som defineret i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3).

6.4. Betingelser, som skal være opfyldt inden regummiering:

6.4.1. Dæk skal være rene og tørre, før de inspiceres.

6.4.2. Før raspning skal hvert dæk undersøges omhyggeligt indvendigt og udvendigt for at sikre, at det er egnet til regummiering.

6.4.3. Dæk med synlige skader som følge af overbelastning eller for lavt dæktryk må ikke regummieres.

6.4.4. Dæk som frembyder nogen af nedenstående defekter, må ikke modtages til regummiering:

6.4.4.1.
a) større revner, som når ind til karkassen
b) for hastighedskategorier over "H", gennemtrængning eller beskadigelse af karkassen, medmindre den pågældende karkasse skal ned i en lavere hastighedskategori
c) tidligere reparation af skader uden for de foreskrevne skadegrænser — se punkt 5.3.
d) adskilt karkasse (separation)
e) væsentligt angreb af carbonhydrider eller kemikalier
f) flere skader for tæt på hinanden
g) beskadiget eller brudt vulst
h) ældning eller beskadigelse af inderliningen, som ikke kan repareres
i) anden beskadigelse af vulsten end sekundære skader alene på "gummiet"
j) karkassens vævtråde blottede som følge af slidbaneslitage eller ridset dækside
k) separation af slidbane- eller dæksidemateriale fra karkassen, som ikke kan repareres
l) beskadigelse af opbygningen i dæksideområdet.

6.4.5. Radialdækkarkasser, som udviser separation i bæltet ud over let løsning i bæltekanten, må ikke modtages til regummiering.

6.5. Forberedelse:

6.5.1. Hvert dæk skal efter raspning og før påføring af nyt materiale igen undersøges grundigt i det mindste udvendigt for at sikre, at det fortsat er egnet til regummiering.

6.5.2. Hele den overflade, som skal påføres nyt materiale, skal være klargjort uden overophedning. Den må ikke have flænger forårsaget af raspningen eller være flosset.

6.5.3. Hvis der skal anvendes forvulkaniseret materiale, skal konturerne af det forberedte område overholde materialefabrikantens forskrifter.

6.5.4. Løse trådender er ikke tilladt.

6.5.5. Karkassetrådene må ikke beskadiges under forberedelsesprocessen.

6.5.6. Raspningsskader på et radialdæks bælte skal være begrænset til karkassens yderste lag.

6.5.7. På diagonaldæk er grænserne for raspningsskader følgende:

6.5.7.1. Ved tolagsopbygning må der ikke være skader på karkassen, bortset fra let lokal raspningsskade af karkassesamlingen.

6.5.7.2. Ved slangeløse dæk med tolagsopbygning med beskyttelseslag må der ikke være beskadigelse af karkassen eller beskyttelseslaget.

6.5.7.3. Ved dæk med slanger med tolagsopbygning med beskyttelseslag er lokal beskadigelse af beskyttelseslaget tilladt.

6.5.7.4. Ved slangeløse dæk, hvis opbygning består af fire lag eller derover, må der ikke være beskadigelse af karkassen eller beskyttelseslaget.

6.5.7.5. For opbygninger med fire lag eller derover for dæk med slange skal beskadigelsen være begrænset til det yderste lag af topzonen.

6.5.8. Blottede ståldele skal hurtigst muligt behandles med et egnet materiale som angivet af fabrikanten af det pågældende materiale.

6.6. Regummiering:

6.6.1. Regummieringsvirksomheden sørger for, at fabrikanten eller leverandøren af reparationsmaterialer, herunder lapper, er ansvarlig for følgende:

a) at angive metoder til påføring og opbevaring. På anmodning af regummieringsvirksomheden skal sådanne oplysninger gives på det officielle sprog i den stat, hvor materialerne skal anvendes

b) at angive grænser for de beskadigelser, som regummieringsmaterialerne kan anvendes på. På anmodning af regummieringsvirksomheden skal sådanne oplysninger gives på det officielle sprog i den stat, hvor materialerne skal anvendes

c) at sikre, at forstærkede lapper til dæk er egnede til formålet, når de anvendes korrekt ved reparation af karkassen

d) at sikre, at lapperne kan bære det dobbelte af det maksimale dæktryk, som foreskrives af dækfabrikanten

e) at sikre, at eventuelt andet reparationsmateriale er egnet til den påtænkte anvendelse.

6.6.2. Regummieringsvirksomheden er ansvarlig for korrekt anvendelse af regummieringsmaterialet og for at sikre, at reparationen er uden fejl, som kan påvirke dækkets driftslevetid.

6.6.3. Regummieringsvirksomheden skal sikre, at fabrikanten eller leverandøren af det materiale, som anvendes til slidbane og dæksider, fastlægger betingelserne for opbevaring og anvendelse af sådant materiale med henblik på at sikre dets kvalitet. På anmodning af regummieringsvirksomheden skal sådanne oplysninger gives på det officielle sprog i den stat, hvor materialet skal anvendes.

6.6.3.1. For regummierede dæk, der er fremstillet ved anvendelse af en forvulkaniseret slidbane og/eller ved formvulkanisering med samme slidbanemønster, men ikke er omfattet af punkt 6.6.3.2., og som er typegodkendt i henhold til FN-regulativ nr. 172, skal regummieringsvirksomheden sikre, at leverandørerne af den eller de slidbaner, der anvendes til regummiering, giver følgende til den typegodkendende myndighed og den tekniske tjeneste, der udsteder godkendelsen i henhold til dette regulativ, og eventuelt til regummieringsvirksomheden:

a) en kopi af det eller de attester i henhold til FN-regulativ nr. 172, som er udstedt af den relevante typegodkendende myndighed

b) den eller de lister over dækstørrelser, der er vedføjet som bilag til de dokumenter, der er udstedt i henhold til FN-regulativ nr. 172 den eller de lister skal mindst omfatte de dæk, der er defineret i punkt 4.1.5.3.2.1.

c) de tegninger af slidbanemønstre, der er omfattet af certifikater udstedt i henhold til FN-regulativ nr. 172, herunder de væsentligste kendetegn med hensyn til ydeevnen i sne

d) En kopi af den seneste rapport om produktionens overensstemmelse som krævet i FN-regulativ nr. 172.

6.6.3.2. For regummierede dæk, der er fremstillet ved enten formvulkanisering eller ved hjælp af en forvulkaniseret slidbane med samme slidbanemønster som en ny dæktype, der er godkendt i henhold til FN-regulativ nr. 117, og som opfylder minimumskravene til ydeevne ved krævende sneforhold, skal regummieringsvirksomheden

sikre, at fabrikanten af den nye dæktype giver følgende til den typegodkendende myndighed og den tekniske tjeneste, der udsteder godkendelsen i henhold til dette regulativ, og eventuelt til regummieringsvirksomheden:

a) en kopi af det eller de dokumenter i henhold til FN-regulativ nr. 172, som er udstedt af den relevante typegodkendende myndighed på grundlag af dokumenter udstedt i henhold til FN-regulativ nr. 117

b) den eller de lister over dækstørrelser, der er vedføjet som bilag til de dokumenter, der er udstedt i henhold til FN-regulativ nr. 172 den eller de lister skal mindst omfatte de dæk, der er defineret i punkt 4.1.5.3.2.2.

c) de tegninger af slidbanemønstre, der er omfattet af certifikater udstedt i henhold til FN-regulativ nr. 117, herunder de væsentligste kendetegn med hensyn til ydeevnen i sne

d) en kopi af den seneste rapport om produktionens overensstemmelse som krævet i FN-regulativ nr. 117.

6.6.3.3. For regummierede dæk, der er fremstillet ved formvulkanisering, som ikke er omfattet af punkt 6.6.3.1. eller 6.6.3.2., og som er typegodkendt i henhold til FN-regulativ nr. 172, giver regummieringsvirksomheden den typegodkendende myndighed og den tekniske tjeneste, der udsteder godkendelsen i henhold til dette regulativ:

a) en kopi af det eller de dokumenter i henhold til FN-regulativ nr. 172, som er udstedt af den relevante typegodkendende myndighed

b) den eller de lister over dækstørrelser, der er vedføjet som bilag til de dokumenter, der er udstedt i henhold til FN-regulativ nr. 172. Den eller de lister skal mindst omfatte de dæk, der er defineret i punkt 4.1.5.3.2.3.

c) tegninger af slidbanemønstrene, herunder de væsentligste kendetegn med hensyn til ydeevnen i sne

d) en kopi af den seneste rapport om produktionens overensstemmelse som krævet i FN-regulativ nr. 172.

6.6.3.4. For regummierede dæk, der er fremstillet ved anvendelse af forvulkaniseret slidbanemateriale, der er godkendt i henhold til FN-regulativ nr. 172, skal regummieringsvirksomheden sikre, at emballagen til det forvulkaniserede slidbanemateriale er forsynet med klistermærket med typegodkendelsesmærket, indtil det åbnes og begynder at blive anvendt til regummieringen, medmindre godkendelsesmærkningen er vist på slidbanens kant.

6.6.4. Regummieringsvirksomheden skal sikre, at reparationsmaterialet og/eller -blandingen er angivet i et dokument fra fabrikanten eller leverandøren. Materialeblandingen skal være egnet til den anvendelse, dækket er bestemt til.

6.6.5. Det forarbejdede dæk skal vulkaniseres snarest muligt efter færdiggørelse af reparations- og renoveringsarbejdet og senest som foreskrevet af materialefabrikanten.

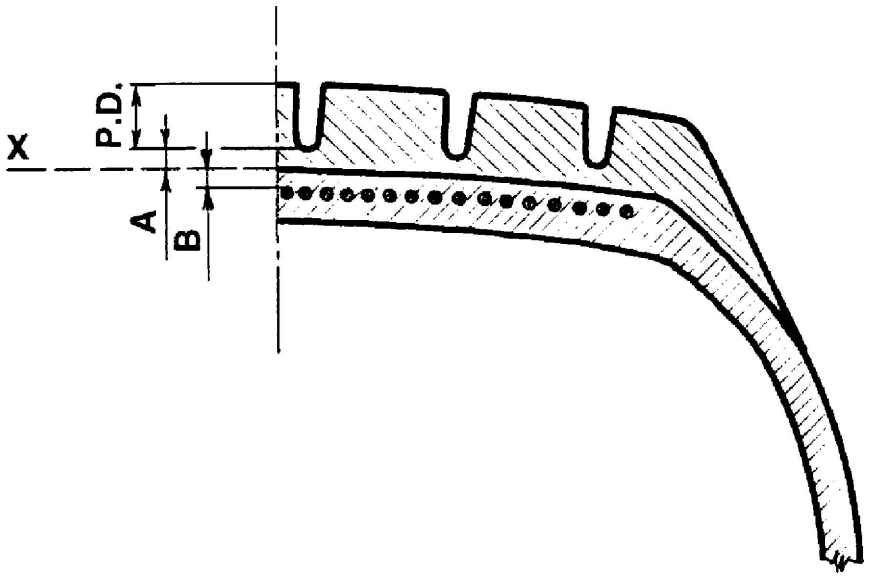
6.6.6. Dækket skal vulkaniseres i et passende tidsrum og under passende temperatur og tryk som foreskrevet for de(t) anvendte materialer og udstyr.

6.6.7. Formens dimensioner skal være tilpasset tykkelsen af det nye materiale og den raspede karkasses størrelse. Radialdæk, må, når de støbes, kun vulkaniseres i radialforme eller radialt inddelte forme.

6.6.8. Det oprindelige materiales tykkelse efter raspning og det nye materiales gennemsnitstykkelse under slidbanemønsteret efter regummiering skal være som foreskrevet i punkt 6.6.8.1. og 6.6.8.2. Materialets tykkelse skal på alle punkter både på tværs af slidbanens bredde og rundt om hele dækkets omkreds være kontrolleret således, at bestemmelserne i punkt 6.7.5. og 6.7.6. er overholdt.

6.6.8.1. For radialdæk og diagonalbæltedæk (mm):

$1,5 \leq (A + B) \leq 5$	((1,5 mm min.; 5,0 mm maks.)
$A \geq 1$	(1,0 mm min.)
$B \geq 0,5$	(0,5 mm min.)



P.D. = mønsterdybde

X = raspningslinje

A = det nye materiales gennemsnitstykkelse under mønsteret

B = det oprindelige materiales minimumstykkelse over bæltet efter raspning

6.6.8.2. For diagonaldæk (krydslagsdæk):

Det oprindelige materiale skal over beskyttelseslaget have en tykkelse på ≥ 0,00 mm.

Det nye materiale skal over den raspede karkasselinje have en tykkelse på ≥ 2,00 mm.

Det originale og nye materiale skal under rillernes bund i slidbanemønsteret have en samlet tykkelse på ≥ 2,00 mm og ≤ 5,00 mm.

6.6.9. Det regummierede dæks driftsbeskrivelse må ikke vise højere hastighedskode eller belastningstal end det oprindelige førstegangsdæks.

6.6.10. Regummierede dæk skal have en hastighedsevne på mindst 120 km/h (hastighedssymbol "L") og højst 300 km/h (hastighedssymbol "Y").

6.6.11. Der skal indbygges slidindikatorer som følger:

6.6.11.1. De regummierede dæk skal være forsynet med mindst seks tværstillede rækker slidindikatorer, som har tilnærmelsesvis lige stor indbyrdes afstand og er placeret i slidbanens hovedriller. Slidindikatorerne må ikke kunne forveksles med materialekanterne mellem slidbanens ribber eller blokke.

6.6.11.2. For dæk, som er bestemt til montering på fælge med nominel diameterkode på ikke over 12, kan fire rækker slidindikatorer dog godtages.

6.6.11.3. Slidindikatorerne skal med en tolerance på + 0,60/- 0,00 mm kunne angive, at slidbanens mønsterriller ikke længere er over 1,6 mm.

6.6.11.4. Slidindikatorernes højde bestemmes som forskellen, målt fra slidbanens overflade, mellem mønsterdybden, målt til slidindikatorernes overside, og mønsterdybden målt til bunden af mønsterrillerne tæt på den skrå overflade ved bunden af slidindikatorerne.

6.7. Inspektion:

6.7.1. Efter vulkanisering, og medens dækket stadig er varmt, skal hvert regummieret dæk efterses for åbenbare fejl. Under eller efter regummieringen skal dækket oppumpes til et tryk på mindst 1,5 bar med henblik på undersøgelse. Er der synlige defekter i dækkets profil (f.eks. buler, fordybninger osv.), skal det undersøges specielt med henblik på at fastlægge årsagen til fejlen.

6.7.2. Dækket skal før, under eller efter regummiering undersøges mindst én gang for at sikre, at dets opbygning er intakt, ved hjælp af en passende undersøgelsesmetode.

6.7.3. Med henblik på kvalitetskontrol skal et vist antal regummierede dæk underkastes destruktiv og/eller ikkedestruktiv prøvning eller undersøgelse. Det antal dæk, der kontrolleres, samt resultatet heraf skal registreres.

6.7.4. Efter regummiering skal dækkets dimensioner, målt i henhold til bilag 6, være i overensstemmelse enten med de mål, der beregnes efter metoderne i punkt 7, eller med bilag 5 til dette regulativ.

6.7.5. Det regummierede dæks urundhed må ikke være over 1,5 mm (måletolerance: + 0,4 mm).

6.7.6. Den maksimale statiske ubalance af det regummierede dæk, målt ved fælgdiameteren, må ikke være over 1,5 procent af dækkets masse.

6.7.7. Slidindikatorerne skal opfylde kravene i punkt 6.6.11.

6.8. Udholdenhedsprøvning for belastning/hastighed:

6.8.1. Dæk, som er regummieret i overensstemmelse med dette regulativs forskrifter, skal kunne bestå den i bilag 7 foreskrevne udholdenhedsprøve for belastning/hastighed.

6.8.1.1. For regummierede dæk med udvidet mobilitet (EMT-dæk) udføres ovennævnte udholdenhedsprøvning for belastning/hastighed på ét dæk, der er oppumpet i henhold til punkt 1. i bilag 7 ved de belastnings- og hastighedsforhold, der er angivet på dækket. Der skal udføres yderligere en belastnings-/hastighedsprøvning på et andet prøveeksemplar af samme dæktype som specificeret i punkt 3. i bilag 7. Den yderligere prøvning kan foretages med samme prøvedæk, hvis fabrikanten accepterer dette.

6.8.2. Såfremt et dæk efter at have gennemgået udholdenhedsprøvningen for belastning/hastighed ikke viser tegn på slidbaneseparation, lagseparation, trådseparation, løsrivning eller knækkede tråde, anses dækket for at have bestået prøven.

6.8.3. Hvis et dæk med udvidet mobilitet (EMT-dæk) efter at have gennemgået prøvningen som specificeret i punkt 3. i bilag 7 ikke udviser en ændring i den afbøjede dækhøjde sammenlignet med den afbøjede dækhøjde ved prøvningens start på mere end 20 procent, og slidbanen forbliver i forbindelse med de to dæksider, anses det for at have bestået prøven.

6.8.4. Undtagen for dæk med radialopbygning skal dækkets udvendige diameter, målt seks timer efter udholdenheds-prøvningen for belastning/hastighed, må højst afvige ± 3,5 procent fra den udvendige diameter, som er målt før prøvningen.

7. Specifikationer

7.1. Dæk, som er regummieret i henhold til dette regulativ, skal have følgende mål:

7.1.1. Dækbredde:

7.1.1.1. Dækbredden *S* for et dæk, der er monteret på målefælgen, beregnes efter følgende formel:

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

afrundet til nærmeste millimeter,

hvor:

S_1: er "konstruktivt bestemt dækbredde", henført til den målefælg, som beskrives i den internationale dækstandard, som af regummieringsvirksomheden angives for den pågældende dækdimension

A: er prøvefælgens bredde i mm

A_1: er målefælgens bredde i mm, således som den beskrives i den internationale dækstandard, som angives af regummieringsvirksomheden for den pågældende dækdimension

K: er en faktor, som sættes til 0,4.

7.1.2. Udvendig diameter:

7.1.2.1. Den teoretiske udvendige diameter af et regummieret dæk beregnes efter følgende formel:

$$D = d + 2H,$$

hvor:

D: er den teoretiske udvendige diameter i mm

d: er den i punkt 2.21.3 definerede talværdi i mm

H: er den nominelle dækhøjde i mm, som er lig Sn gange 0,01 Ra, hvor:

- Sn: er den nominelle dækbredde i mm
- Ra: er det nominelle højde/breddeforhold.

Alle ovenstående symboler er som angivet i dækdimensionsbetegnelsen, der er påført dæksiden i overensstemmelse med kravene i punkt 3.2.2. og som defineret i punkt 2.21.

7.1.2.2. For dæk, hvis dimensionsbetegnelse er angivet i første kolonne af tabellerne i bilag 5 til FN-regulativ nr. 30, er den udvendige diameter dog som angivet i disse tabeller.

7.1.3. Metode til måling af regummierede dæk:

7.1.3.1. Til måling af regummierede dæk skal anvendes metoderne i bilag 6 til dette regulativ.

7.1.4. Specifikationer for dækkets totalbredde:

7.1.4.1. Den faktiske totalbredde kan være mindre end den eller de bredder, som er fastlagt i punkt 7.1.1.

7.1.4.2. Den faktiske totalbredde kan endvidere overstige den eller de bredder, som er fastlagt i punkt 7.1.:

7.1.4.2.1. med 4 procent for radialdæk, og

7.1.4.2.2. med 6 procent for diagonaldæk (krydslagsdæk) og diagonalbæltedæk

7.1.4.2.3. har dækket et særligt beskyttelsesbånd, kan den bredde, der fremkommer ved anvendelse af tolerancerne i punkt 7.1.4.2.1. og 7.1.4.2.2., endvidere overskrides med maks. 8 mm.

7.1.5. Specifikationer for dækkets udvendige diameter:

7.1.5.1. Den faktiske udvendige diameter af et regummieret dæk må ikke ligge uden for de D_{min}- og D_{max}-værdier, som fremgår af følgende formler:

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

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

hvor:

7.1.5.1.1. for de dimensioner, som ikke er angivet i tabellerne i bilag 5 til dette regulativ, er "H" og "d" som angivet i punkt 7.1.2.1.

7.1.5.1.2. for de dimensioner, som er omhandlet i punkt 7.1.2.2 ovenfor, er:

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

hvor "D" er fælgens udvendige diameter og "d" fælgens nominelle diameter angivet i ovennævnte tabeller for den pågældende dimension.

7.1.5.1.3. faktoren "a" = 0,97

7.1.5.1.4. faktoren "b":

	Radialdæk	Diagonaldæk (krydslagsdæk) og diagonalbæltedæk
Dæk til normal anvendelse	1,04	1,08

7.1.5.2. For vinterdæk kan den maksimale udvendige diameter (Dmax), som er beregnet i punkt 7.1.5.1., overskrides med højst 1 procent.

7.2. For at blive kategoriseret som "specialdæk" skal et dæk have et blokslidbanemønster, hvor blokkene er større og er placeret med bredere afstand end normaldæk og har følgende egenskaber:

a) en slidbanedybde ≥ 9 mm og

b) en porevolumen på ≥ 30 procent.

7.3. For at blive klassificeret som et "terrændæk til erhvervsformål" skal dækket have alle følgende egenskaber:

a) en slidbanedybde ≥ 11 mm,

b) en porevolumen på ≥ 35 procent og

c) en hastighedskategori på ≤ 160 km/h.

8. Ændring og udvidelse af en godkendelse

8.1. Enhver ændring, som vedrører en regummieringsenhed og berører nogen af de oplysninger, som den pågældende enhed har indleveret i ansøgningen om godkendelse, jf. punkt 4, skal anmeldes til den kompetente myndighed, som har godkendt virksomheden. Denne myndighed kan da:

8.1.1. enten skønne, at de foretagne ændringer næppe vil få mærkbar negativ virkning, og at regummieringsenheden under alle omstændigheder stadig opfylder kravene, eller

8.1.2. kræve en supplerende undersøgelse.

8.2. Underretning om godkendelse eller nægtelse af godkendelse, med angivelse af ændringerne, skal gives de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, efter proceduren i punkt 5.7..

8.3. Den kompetente myndighed, som udsteder udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de andre parter i overenskomsten af 1958, der anvender dette regulativ, ved hjælp af et oplysningsskema, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

9. Produktionens overensstemmelse

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal opfylde bestemmelserne i overenskomstens tillæg 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet følgende krav finder anvendelse:

9.1. Regummieringsenheder, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal opfylde kravene i punkt 6.

9.2. Indehaveren af godkendelsen skal sørge for, at der foretages kontrol og afprøvning i henhold til dette regulativs forskrifter af mindst følgende antal dæk, som er repræsentative for det producerede sortiment:

0,01 procent af den samlede årlige produktion, men under alle omstændigheder ikke under fem dæk og ikke nødvendigvis mere end 20 dæk i løbet af hvert produktionsår og fordelt over hele året.

9.3. Såfremt kravene i punkt 9.2. gennemføres af den kompetente myndighed eller under dennes kontrol, kan resultaterne indgå i eller erstatte dem, som foreskrives i punkt 9.4.

9.4. Den myndighed, der har meddelt godkendelsen af regummieringsenheden, kan når som helst efterprøve de metoder, der anvendes til overensstemmelseskontrol på hvert produktionsanlæg. For hvert produktionsanlæg skal den kompetente myndighed udtage tilfældige stikprøver, og mindst følgende antal dæk, som er repræsentative for det producerede sortiment, skal undersøges og kontrolleres efter forskrifterne i dette regulativ:

0,01 procent af den samlede årlige produktion, men under alle omstændigheder ikke under fem dæk og ikke nødvendigvis mere end 20 dæk i løbet af hvert enkelt produktionsår.

9.5. De i punkt 9.4. omhandlede afprøvninger og kontroller kan erstatte dem, som kræves i punkt 9.2.

10. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse

10.1. Den godkendelse, som er meddelt regummieringsenheden i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis kravene i punkt 9. ikke er opfyldt, eller hvis regummieringsenheden eller de producerede regummierede dæk ikke opfylder kravene i punkt 9.

10.2. Hvis en kontraherende part, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som denne tidligere har udstedt, skal parten straks underrette de øvrige parter i overenskomsten af 1958, der anvender dette regulativ, herom gennem en kopi af oplysningsskemaet svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

11. Endeligt ophør af produktionen

Den myndighed, som har godkendt regummieringsenheden, skal underrettes, hvis driften og fabrikationen af regummierede dæk i henhold til dette regulativ indstilles. Ved modtagelse af denne underretning skal myndigheden underrette de øvrige parter i overenskomsten af 1958, der anvender dette regulativ, herom ved brug af en oplysningsskema, der svarer til modellen i bilag 1.

12. Navne og adresser på tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvning, på prøvningslaboratorier, og på de typegodkendende myndigheder.

12.1. Parterne i overenskomsten af 1958, der anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøverne, og på eventuelle godkendte prøveanstalter, samt på de typegodkendende myndighed, som meddeler godkendelse, og til hvem der skal fremsendes oplysningsskemaer vedrørende afgørelser om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser, som er udstedt i andre stater.

12.2. Parterne i overenskomsten af 1958, som anvender dette regulativ, kan udnævne dækfabrikantens laboratorium eller regummieringsenhedernes laboratorier som godkendte prøvningslaboratorier.

12.3. Hvis en part i overenskomsten anvender ovenstående punkt 12.2., kan denne vælge at være repræsenteret af en eller flere selvvalgte personer under prøvningerne.

13. Overgangsbestemmelser

13.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 01 kan ingen kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at meddele eller nægte at anerkende typegodkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.

13.2 Kontraherende parter, der anvender dette regulativ, skal fortsat anerkende typegodkendelser af og meddele udvidelse af godkendelser af regummieringsenheder i henhold til de forudgående ændringsserier til dette regulativ, som ikke er berørt af de ændringer, der blev indført ved ændringsserie 01.

13.3. Efter den 1. september 2025 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser efter forudgående ændringsserier, som blev meddelt første gang efter den 1. september 2025.

13.4. Indtil den 1. september 2028 skal de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, anerkende typegodkendelser og meddele udvidelser af typegodkendelser udstedt efter forudgående ændringsserier, som blev udstedt første gang før den 1. september 2025.

BILAG 1

Oplysningsskema

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Navn på den typegodkendende myndighed:
.....
.....
.....

Vedrørende ([2]):
Meddelelse af godkendelse
Udvidelse af godkendelse
Nægtelse af godkendelse
Inddragelse af godkendelse
Endeligt ophør af produktionen

for en regummieringsenhed i henhold til FN-regulativ nr. 108

Godkendelse nr.: ..... Udvidelse nr.: .....

1. Navn eller fabriksmærke på regummieringsvirksomheden: .....

2. Navn og adresse på regummieringsenheden: .....

3. Navn og adresse på regummieringsvirksomhedens eventuelle repræsentant: .....

4. Kortfattet beskrivelse i henhold til punkt 4.1.3. og 4.1.4. i dette regulativ:

4.1. Mærkenavn(e)/varemærke(r) ([3]) .....

4.2. Handelsbetegnelse(r)/handelsnavn(e) ([3]) .....

4.3. Oplysninger vedrørende dæksortimentet som defineret i punkt 4.1.5. i dette regulativ: .....

5. Teknisk tjeneste og, i givet fald, det prøvningslaboratorium, som er godkendt til at udføre godkendelses- eller overensstemmelsesprøvning: .....

6. Dato for prøvningsrapporten fra den tekniske tjeneste: .....

7. Nummer på prøvningsrapporten fra den tekniske tjeneste: .....

8. Årsag(er) til eventuel udvidelse: .....

9. Eventuelle bemærkninger: .....

([1]) Kendingsnummer på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelse (jf. regulativets bestemmelser).
([2]) Det ikke gældende overstreges.
([3]) En liste over mærkenavn(e)/varemærke(r) eller handelsbetegnelse(r)/handelsnavn(e) kan vedlægges som bilag til dette oplysningsskema.

10. Sted: .....

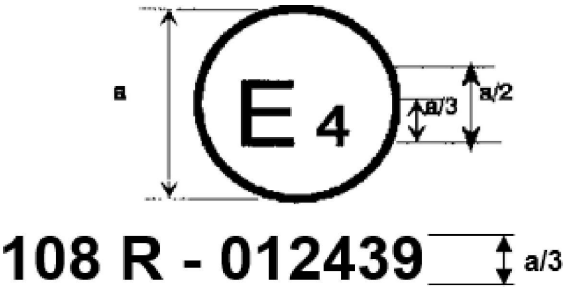
11. Dato: .....

12. Underskrift: .....

13. Som bilag til dette oplysningsskema findes en liste over de enkelte dele af den dokumentation, som er indleveret til de myndigheder, der har behandlet denne godkendelse, og som kan udleveres på anmodning.

BILAG 2

Godkendelsesmærkets udformning



a = mindst 12 mm

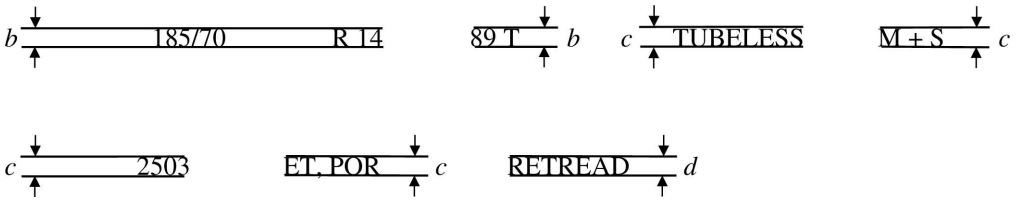
Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et regummieret dæk, angiver, at den pågældende regummieringsenhed er godkendt i Nederlandene (E4) under nr. 108R012439 i henhold til kravene i ændringsserie 01 til dette regulativ.

Typegodkendelsesnummeret skal placeres tæt på cirklen og enten over, under, til venstre eller til højre for bogstavet "E". Alle nummerets cifre skal stå på samme side af bogstavet "E" og vende samme vej. Brug af romertal i godkendelsesnumre bør undgås for at udelukke forveksling med andre symboler.

BILAG 3

Udformning af det regummierede dæks mærkning

1. Eksempel på mærkning, som skal påføres regummierede dæk, der bringes på markedet efter dette regulativs ikrafttræden.



b: (mindst) 6 mm

c: (mindst) 4 mm

d: (mindst) 3 mm

og fra 1998, (mindst) 4 mm

Ovenstående påskrifter definerer et regummieret dæk:

med nominel dækbredde 185

med nominelt højde/breddeforhold 70

med radial opbygning (R)

med nominel fælgdiameterkode 14

med driftsbeskrivelsen "89T", som angiver en belastningsevne på 580 kg, svarende til belastningstal "89", og en hastighedsevne på 190 km/h, svarende til hastighedskategori "T"

bestemt til anvendelse uden slange ("TUBELESS")

stemmer overens med definitionen af vinterdæk (M+S)

regummieret i uge 25, 26, 27 eller 28 i år 2003

opfylder kravet for specialdæk ("ET") og terrændæk til erhvervsformål ("POR").

2. Hvis der er tale om det særlige tilfælde med fælgmonteringskonfiguration "A", skal mærkningen være som i følgende eksempel:

185-560 R 400A,

hvor:

185 er den nominelle dækbredde i mm

560 er den udvendige diameter i mm

R er en angivelse af dækopbygningen (se punkt 3.2.3. i dette regulativ)

400 er fælgens nominelle diameter i mm

A er fælgmonteringskonfigurationen.

Mærkning af belastningstal, hastighedskategori, fremstillingsdato og andet foretages efter eksemplet ovenfor.

3. Anbringelse og rækkefølge af påskrifterne skal være følgende:

   a) dimensionsbetegnelse som defineret i punkt 2.21. i dette regulativ skal grupperes som vist i ovenstående eksempel:
   185/70 R 14 og 185-560 R 400A

   b) driftsbeskrivelsen, som omfatter belastningstal og hastighedskategori, skal placeres umiddelbart efter dækdimensionsbetegnelsen som defineret i dette regulativs punkt 2.21.

   c) betegnelserne "TUBELESS", "REINFORCED", "EXTRA LOAD", "M + S" samt "ET" og "POR" kan stå et stykke fra dækdimensionsbetegnelsen

   d) angivelsen "RETREAD" kan stå et stykke fra dækdimensionsbetegnelsen.

BILAG 4

Belastningsevnetal

Li = Belastningsevnetal

kg = Masse, som svarer til det køretøj, dækket skal bære

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						

BILAG 5

Dækdimensionsbetegnelse og -dimensioner

(i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 30)

Der henvises til bilag 5 til FN-regulativ nr. 30.

BILAG 6

Metode til måling af dæk

1. Forberedelse af dækket

1.1. Dækket monteres på den af regummieringsvirksomheden angivne prøvefælg og pumpes op til et tryk på mellem 300 og 350 kPa.

1.2. Dæktrykket justeres som følger:

1.2.1. for diagonalbæltedæk af normal art: 170 kPa

1.2.2. for diagonaldæk (krydslagsdæk):

Trådlagstal	Tryk (kPa)		
	Symbol for hastighedskategori		
	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. for radialdæk af normal art: 180 kPa

1.2.4. for forstærkede dæk: 220 kPa.

2. Målemetode

2.1. Dækket, som er monteret på fælgen, konditioneres ved rumtemperatur i mindst 24 timer, medmindre andet er angivet i punkt 6.8.3. i dette regulativ.

2.2. Dæktrykket indstilles til den i punkt 1.2. i dette bilag foreskrevne værdi.

2.3. Dækkets totale bredde måles i seks punkter med lige stor indbyrdes afstand, idet tykkelsen af beskyttelsesribber eller -bånd medregnes. Den største af de målte værdier regnes som dækkets totalbredde.

2.4. Den udvendige diameter beregnes på grundlag af den største omkreds af det oppumpede dæk.

BILAG 7

Metode til ydelsesprøvning for belastning/hastighed

(i princippet i overensstemmelse med bilag 7 til FN-regulativ nr. 30)

1. Forberedelse af dækket

1.1. Det regummierede dæk monteres på den af regummieringsvirksomheden foreskrevne prøvefælg.

1.2. Dækket pumpes op til det pågældende tryk, som er angivet (i kPa) i nedenstående tabel:

Hastighedskategori	Diagonaldæk (krydslagsdæk)			Radialdæk		Diagonalbæltedæk
	Antal lag			Normal	Forstærket	Normal
	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 og Y	—	—	—	320	360	—

1.3. Regummieringsenheden kan med begrundelse anmode om brug af et andet dæktryk end det under punkt 1.2 i dette bilag anførte. I så fald skal dækket oppumpes til dette tryk.

1.4. Dæk- og hjulenheden konditioneres ved prøverummets temperatur i mindst tre timer.

1.5. Dæktrykket indstilles til det, der er angivet i punkt 1.2. eller 1.3. i dette bilag.

2. Prøvningsmetode

2.1. Dæk- og hjulenheden monteres på prøveakslen og anbringes hvilende mod ydersiden af en motordrevet glat prøverulle med diameter 1,70 m ± 1 procent eller en rulle med diameter 2,00 m ± 1 procent.

2.2. Prøveakslen påføres en belastning på 80 procent af:

2.2.1. den maksimale belastning svarende til belastningsevnetallet for dæk i hastighedskategorierne fra L til og med H

2.2.2. den maksimale belastning, som er knyttet til en maksimal hastighed (jf. punkt 2.35.2. i dette regulativ) på:

— 240 km/h for dæk i hastighedskategori "V"

— 270 km/h for dæk i hastighedskategori "W"

— 300 km/h for dæk i hastighedskategori "Y".

2.3. Under prøven må dæktrykket ikke korrigeres, og prøvebelastningen skal holdes konstant.

2.4. Under prøven skal temperaturen i prøverummet være mellem 20 C og 30 C, medmindre dækfabrikanten eller regummieringsvirksomheden accepterer en højere temperatur.

2.5. Programmet for udholdenhedsprøvning skal gennemføres uden afbrydelse efter følgende anvisninger:

2.5.1. tid til overgang fra stilstand til indledende prøvningshastighed: 10 minutter

2.5.2. indledende prøvningshastighed: den for dæktypen foreskrevne maksimale hastighed, minus 40 km/h ved en glat prøverulle med diameter 1,70 m ± 1 procent eller minus 30 km/h ved en glat prøverulle med diameter 2,00 m ± 1 procent

2.5.3. hastigheden øges i trin à 10 km/h, indtil den maksimale prøvningshastighed er nået

2.5.4. prøvens varighed ved hver hastighed, undtagen den afsluttende: 10 minutter

2.5.5. prøvningsperiode ved det afsluttende hastighedstrin: 20 minutter

2.5.6. maksimal prøvningshastighed: den for dæktypen foreskrevne maksimale hastighed, minus 10 km/h ved en glat prøverulle med diameter 1,70 m ± 1 procent eller uden reduktion ved en glat prøverulle med diameter 2,00 m ± 1 procent.

2.5.7. for dæk beregnet til en maksimal hastighed på 300 km/h (hastighedssymbol "Y") er varigheden af prøvningen imidlertid 20 minutter ved det indledende prøvningshastighedstrin og 10 minutter ved det afsluttende hastighedstrin.

3. Procedure for vurdering af "kørsel med fladt dæk" for "dæk med udvidet mobilitet"

3.1. Et nyt dæk monteres på en prøvefælg, der svarer til følgende specifikationer:

a) målefælgens bredde i henhold til ISO 4000-1

b) profil med forhøjning (rund eller flad) på begge fælgsider i henhold til ISO 4000 2.

3.2. Dækket oppumpes til et dæktryk på 250 kPa, og dæk- og hjulenheden konditioneres ved en prøverumstemperatur på 25 °C ± 3 °C i mindst tre timer.

3.3. Ventilen fjernes, og man venter, indtil dækket er helt flat.

3.4. Dæk- og hjulenheden monteres på prøveakslen og anbringes hvilende mod ydersiden af en glat rulle med diameter 1,70 m ± 1 procent eller 2,0 m ± 1 procent.

3.5. Prøveakslen påføres en prøvebelastning på 60 procent af den tilladte maksimalbelastning i henhold til dækkets belastningsevnetal.

3.6. Prøvningshastighed: 80 km/h ved 2,0 m ± 1 procent af rullens diameter eller 75 km/h ved 1,7 m ± 1 procent af rullens diameter.

3.7. Under prøvning skal temperaturen i prøverummet holdes på 25 °C ± 3 °C.

Temperatursensoren skal befinde sig mindst 0,15 m og højst 1,00 m fra dækkets sidevæg.

3.8. Prøvningen skal udføres uden afbrydelse efter følgende anvisninger:

3.8.1. dæk- og hjulenhedens hastighed øges fra nul til den konstante prøvningshastighed inden for fem minutter

3.8.2. højden på den afbøjede dæksektion (Z1) måles

3.8.3. dæk- og hjulenheden køres ved konstant prøvningshastighed og med konstant prøvebelastning i 60 minutter

3.8.4. højden på den afbøjede dæksektion (Z2) måles.

3.9. Den procentmæssige ændring i den afbøjede dækhøjde i forhold til den afbøjede dækhøjde ved prøvningens påbegyndelse [(Z_1-Z_2)/Z_1]×100.

4. Ækvivalent prøvningsmetoder

Anvendes en anden metode end den, der er omhandlet i punkt 2 i dette bilag, skal det godtgøres, at den er ækvivalent.

BILAG 8

Forklarende figur

Se punkt 2 i dette regulativ.

