

## РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

от 13 март 2006 година

за изменение на Решения 2001/507/ЕО и 2001/509/ЕО с оглед превръщането в задължителни на Регламенти № 108 и № 109 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за рециклираните гуми

(2006/443/ЕО)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 г. с оглед на присъединяването на Европейската общност към Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за приемане на единни технически предписания за пътните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на пътните превозни средства, и условията за взаимното признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания (Ревизирано споразумение от 1958 г.)<sup>1</sup>, и по-специално член 3, параграф 3), второто предложение на член 4, параграф 2) и член 4, параграф 4) от него,

като взе предвид предложението на Комисията,

като взе предвид съгласието на Европейския парламент<sup>2</sup>,

като има предвид, че:

(1) Регламенти № 108 и № 109 на Икономическата комисия за Европа на ООН водят до хармонизирани изисквания за рециклирането на гуми и високи нива на безопасност и защита на околната среда. Те правят възможно свободното движение на рециклирани гуми.

(2) С Решение 97/836/ЕО Общността стана Договаряща се страна по Ревизираното споразумение от 1958 г на Икономическата комисия за Европа на ООН. Общността се присъедини към Регламенти № 108 и № 109 на Икономическата комисия за Европа на ООН с Решение 2001/507/ЕО<sup>3</sup> и Решение 2001/509/ЕО<sup>4</sup>. С присъединяването си към тези регламенти, Общността се ангажира да ги приеме като алтернативи на собственото си законодателство, в съответствие с разпоредбите на членове 2 и 3 от Ревизираното споразумение от 1958 г. Същевременно, за да се прилагат тези регламенти като задължителни, е наложително да се въведе в правото на Общността разпоредба, в съответствие с член 4, параграф 4) от Решение 97/836/ЕО.

<sup>1</sup> ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 78

<sup>2</sup> Все още непубликувано в *Официален вестник*.

<sup>3</sup> ОВ L 183, 6.07.2001 г., стр. 35

<sup>4</sup> ОВ L 183, 6.07.2001 г., стр. 37

(3) С оглед на ограничения обхват на необходимото регулативно действие, не е уместно за осигуряване на задължителното приложение на двата регламента да се приема директива, както е предвидено в решения 2001/507/ЕО и 2001/509/ЕО.

(4) Следователно се налага решения 2001/507/ЕО и 2001/509/ЕО да бъдат съответно изменени,

РЕШИ:

*Член 1*

Решение 2001/507/ЕО се изменя така:

1. Единственият член се заменя със следния текст:

*„Член единствен*

Европейската общност се присъединява към Регламент № 109 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на Обединените нации, относно одобрението за производство на рециклирани пневматични гуми за търговски превозни средства и техните ремаркета.

От 13 септември 2006 г. разпоредбите на Регламент № 109, така както са изложени в приложението, се прилагат като задължителни условия за пускането на пазара в Общността на рециклирани гуми, попадащи в обхвата на този регламент.”

2. Текстът на Регламент № 109 на Икономическата комисия за Европа на ООН, приложен към Решение 2001/507/ЕО се замества с текста на Приложение I към настоящото решение.

*Член 2*

Решение 2001/509/ЕО се изменя така:

1. Единственият член се заменя със следния текст:

*„Член единствен*

Европейската общност се присъединява към Регламент № 108 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на Обединените нации, относно одобрението за производство на рециклирани пневматични гуми за моторни превозни средства и техните ремаркета.

От 13 септември 2006 г. разпоредбите на Регламент № 108, така както са изложени в приложението, се прилагат като задължителни условия за пускането на пазара в Общността на рециклирани гуми, попадащи в обхвата на този регламент.”

2. Текстът на Регламент № 108 на Икономическата комисия за Европа на ООН, приложен към Решение 2001/509/ЕО се замества с текста на Приложение II към настоящото решение

Съставено в Брюксел на 13 март 2006 година.

*За Съвета:*  
*Председател*  
M. BARTENSTEIN

*ПРИЛОЖЕНИЕ 1*

„РЕГЛАМЕНТ № 109

универсални разпоредби относно одобрението за производство на рециклирани  
пневматични гуми за търговски превозни средства и техните ремаркета

(Консолидиран текст)

Съдържание

РЕГЛАМЕНТ

	Страница
1. Обхват . . . . .	4
2. Определения . . . . .	4
3. Маркировки . . . . .	8
4. Заявление за одобрение. . . . .	10
5. Одобрение. . . . .	10
6. Изисквания . . . . .	11
7. Спецификации . . . . .	15
8. Модификации на одобрението . . . . .	16
9. Съответствие на продукцията. . . . .	16
10. Санкции за несъответствие на продукцията. . . . .	17
11. Окончателно прекратена продукция. . . . .	17
12. Названия и адреси на техническите служби, отговорни за провеждане на тестовете за одобрение, на лабораториите за тестване и на административните отдели . . . . .	17

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: Комуникация относно одобрението или удължаването, или отказа, или оттеглянето на одобрение, или окончателно прекратена продукция на рециклираща производствена единица в съответствие с Регламент № 109

Приложение 2: Изисквания за маркировката за одобрение

Приложение 3: Изисквания за маркировката за рециклирани гуми

Приложение 4: Списък на символите за индексите за товароносимост и съответната максимална допустима маса

Приложение 5 : Обозначения за размерите на гумите

Приложение 6 : Метод за измерване на пневматичните гуми

Приложение 7 : Процедура за изпитване за натоварване/скорост

Допълнение 1: Програма за изпитване

Допълнение 2 :Отношение между индекса за налягане и единиците за налягане

Приложение 8: Изменения на товароносимостта спрямо скоростта: радиални и диагонални гуми на търговски превозни средства

Приложение 9: Разяснителна схема

## 1. ОБХВАТ

Настоящият регламент се прилага за производството на гуми, предназначени за монтиране на търговски превозни средства и техните ремаркета, използвани на пътя. Същевременно той не се прилага за:

1.1. Рециклирани гуми за частни (пътнически) коли и техните ремаркета.

1.2. Рециклирани гуми с номинална конструктивна скорост под 80 км/ч.

1.3. Гуми за мотопеди и мотоциклети.

1.4. Гуми първоначално произведени без обозначения за скорост и/или индекси за товароносимост.

1.5. Гуми първоначално произведени без одобрение за тип и без маркировка „E” или „e”.

## 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ – Виж също и схемата в Приложение 9

За целите на настоящия регламент:

2.1. „Набор от рециклирани пневматични гуми” означава набор на рециклирани пневматични гуми, както е посочено в параграф 4.1.4.

2.2. „Структура” на пневматичната гума означава техническите характеристики на каркаса на гумата. По-конкретно, различават се следните структури:

2.2.1. „Диagonalна гума” или „с наклонен слой на каркаса” е пневматична гума, чиито нишки на корда са разположени от борт до борт и образуват ъгли, значително по-малки от 90° спрямо средната линия (равнина) на протектора.

2.2.2. „Опоясена diagonalна гума” описва структура на пневматична гума от diagonalен (с наклонен слой на каркаса) тип, чийто каркас се обгражда от брекер, състоящ се от два или повече слоя корд, разположен на срещуположни ъгли, близки до тези на каркаса.

2.2.3. „Радиална гума” описва структура на пневматична гума, чиито нишки на корда, разположени от борт до борт, образуват ъгли от 90° спрямо средната линия (равнина) на протектора, като каркасът е укрепен с периферен брекер.

2.3. „Категория на ползване”

2.3.1. Нормалната (универсална) гума е предназначена само за обичайна употреба на пътя.

2.3.2. Специалната гума е предназначена за смесена употреба на пътя и извън пътя и/или при ограничена скорост.

2.3.3. Гума за сняг е гума с шарка на протектора и структура, проектирана за осигуряване на по-добра работа от нормалните гуми при кал и сняг. Шарката на протектора на гумите за сняг се състои основно от канали и големи блокови елементи, по-широко разположени от тези на нормалните гуми.

2.4. „Борт” означава част от пневматичната гума с форма и структура, осигуряващи закрепването на гумата върху джантата

2.5. „Корд” означава нишки образувачи тъканта на слоя на каркаса в пневматичната гума.

2.6. „Слой на каркаса” означава слой от покрити с „гума” паралелни нишки.

2.7. „Брекер” се използва за гума с радиален слой на каркаса или опоясена diagonalна гума и означава слой или слоеве от материал или материали, намиращи се под протектора разположени в посока на централната линия (равнина) на протектора, за да задържат каркаса в периферна посока.

2.8. „Брекер” се прилага за гума с diagonalен слой на каркаса и означава средния слой между каркаса и протектора.

2.9. „Предпазен брекер” се прилага за гума с diagonalен слой на каркаса и означава среден слой на каркаса между протектора и брекера, предназначен да сведе до минимум увреждането на брекера.

2.10. „Чефер” означава материала в областта на борта, предпазващ каркаса от протриване или абразия, причинена от джантата.

2.11. „Каркас” означава структурна част от пневматичната гума, различна от протектора и страницата, която носи товара в напompано състояние на гумата.

2.12. „Протектор” означава частта от пневматичната гума, която осъществява контакт с пътя, предпазва каркаса от механични повреди и спомага за сцеплението.

2.13. „Външна стена” означава частта от пневматичната гума между протектора и областта обхваната от фланеца на джантата.

2.14. „Долна стена на гумата” означава зоната включена между областта под линията на максималната широчина на профила на гумата и областта обхваната от ръба на джантата.

2.15. „Канали на протектора” е пространството между надлъжните ребра и блоковете в шарката на протектора.

2.16. „Широчина на профила” означава линейното разстояние между външните страни на стените на напompана пневматична гума, когато е монтирана към специфична измервателна джанта, без размера на издатините, получен при етикетирание (маркиране), декорации или защитни ленти и ребра.

2.17. „Пълна широчина” означава линейното разстояние между външните страни на стените на напompана пневматична гума, когато е монтирана към специфична измервателна джанта, включително размера на издатините, получен при етикетирание (маркиране), декорации или защитни ленти и ребра.

2.18. „Височина на профила” означава разстоянието, равно на половината от разликата между външния диаметър на гумата и номиналния диаметър на джантата.

2.19. „Коефициент на номинално отношение” 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 единици.

2.20. „Външен диаметър” означава пълният диаметър на напompана ново рециклирана гума.

2.21. „Обозначаване на размерите на гумата” означава обозначаване, което показва:

2.21.1. Номиналната широчина на профила. Тя трябва да бъде изразена в милиметри, освен в случаите на гуми, при които обозначаването на размерите на гумата е посочено в първата колона на таблиците в Приложение 5 на настоящия регламент.

2.21.2. Коефициентът на номинално отношение, освен в случаите на гуми, за които обозначението за размерите е посочено в първата колона на таблиците в Приложение 5 на настоящия регламент.

2.21.3. Конвенционално число d (символ „d”) показващо монтажния и съответстващия на джантата диаметър, изразен в кодове (числа под 100) или милиметри (числа над 100). При обозначаването могат да бъдат използвани числа, съответстващи на двата вида мерки.

2.21.3.1. Стойностите на символ „d”, изразени в милиметри са показани долу:

Монтажен диаметър на джантата ( код „d”)	Стойност на символ „d” изразен в мм
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533
22	559
24	610
25	635
14,5	368
16,5	419
17,5	445
19,5	495
20,5	521
22,5	572
24,5	622
26	660
28	711
30	762

2.22. "Монтажен диаметър на джантата d" означава диаметъра на джантата, върху която е предвидено монтирането на гумата

2.23. „Джанта” означава съвкупност от опората на гумата и монтираната вътрешна гума или за безкамерни гуми - опората, върху която леглата на гумата са напаснати.

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

2.25. „Изпитателна джанта” означава всяка джанта посочена като одобрена, препоръчана или допустима в някой от Международните стандарти за гуми.

2.26. „Международни стандарти за гуми” означава един от следните стандартни документи:

а) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) <sup>(1)</sup>: „Standards Manual”;  
(Европейска техническа организация за гуми и джанти – „Наръчник за стандарти”)

б) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) <sup>(1)</sup>: „Engineering Design Information — obsolete data”;

(Европейска техническа организация за гуми и джанти – „Информация за инженерния дизайн – остарели данни”)

в) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) <sup>(2)</sup>: „Year Book”;  
(Асоциация гуми и джанти – Годишник)

г) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) <sup>(3)</sup>: „Year Book”;  
(Асоциация на производителите на гуми в Япония – „Годишник”)

д) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) <sup>(4)</sup>: „Standards Manual”;  
(Асоциация за гуми и джанти на Австралия – „Наръчник за стандарти”)

е) The Associação Brasileira de Pneus e Aros (ABPA) <sup>(5)</sup>: „Manual de Normal Técnicas”;

ж) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) <sup>(6)</sup>: „Data Book”.  
(Скандинавска организация за гуми и джанти – „Наръчник с данни”)

Стандартите за гуми могат да бъдат получени от следните адреси:

(1) ETRTO, 32 Av. Brugmann — Bte 2, B-1060 Brussels, Belgium

(2) TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 USA

(3) JATMA, 9th Floor, Toranomon Building No 1-12, 1-Chome Toranomon Minatoku, Tokyo 105, Japan

(4) TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australia

(5) ABPA, Avenida Paulista 244-12o Andar, CEP, 01310 Sao Paulo, SP Brazil

(6) STRO, Dlggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Sweden

2.27. „Откъртване” означава отделяне на парчета от гума от протектора.

2.28. „Отделяне на нишките на корда” означава отделяне на нишките на корда от гуменото им покритие.

2.29. „Разслояване на каркаса” означава отделянето на съседни слоеве.

2.30. „Отлепване на протектора” означава отделяне на протектора от каркаса.

2.31. „Експлоатационно описание” означава специфична комбинация от индекси за товароносимост и символи за скорост.

2.32. „Индекс на товароносимост” означава цифров код, който посочва товара, който може да носи гумата, при скорост, съответстваща на символа за скоростта, когато е експлоатирана в съответствие с изискванията за употреба, определени от производителя. Една пневматична гума може да има повече от един индекс на товароносимост, който да посочва максимално допустимата маса, когато тя се използва монтирана единично или сдвоено или да посочва алтернативна максимално допустима маса (уникална точка) при



която не се допуска вариация, в съответствие с параграф 2.35 и приложение 8 от настоящия регламент.

2.33. „Символ за скорост” означава:

2.33.1. Буквен символ обозначаващ скоростта, при която гумата може да носи товара посочен от съответстващия индекс на товароносимост.

2.33.2. Символите за скорост и съответстващите им скорости са посочени в долната таблица:

Символ за категория скорост	Съответстваща скорост ( км/ч )
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210

2.34. „Уникална точка” означава допълнително експлоатационно описание, поставено непосредствено до нормалното работно описание, което не трябва да се използва при изчисляване на вариациите в товароносимостта, както това е посочено в параграф 2.35 и приложение 8 на настоящия регламент.

2.35. „Изменение на товароносимостта спрямо скоростта” означава алтернативна товароносимост на гумата, когато се използва при скорост различна от посочената на символа за скоростта в нормалното експлоатационно описание. Допустимите изменения са посочени в таблицата в приложение 8 към настоящия регламент.

2.36. „Рециклираща производствена единица” означава обект или група от локализирани обекти, където се произвеждат готови, рециклирани гуми.

2.37. „Рециклиране” означава общ термин за ремонтване на използвана гума чрез замяната на износения протектор с нов материал. То може да включва и обновяване на външната повърхност на стените и замяната на слоеве на каркаса или на предпазния брекер. 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 външната стена;

2.37.3. „Борт до борт” – замяна на протектора и обновяване на външните стени, включително на част от долната стена на гумата.

2.38. „Външна гума” е износена гума, състояща се от каркас, остатъците от протектора и материала на външните стени.

2.39. „Обработка” 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. „Камилски гръб” – предварително нарязани ленти от материал, който е пресован 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 непосредствено пресован и омотан около приготвената външна гума и изграден за да се получи необходимия контур на напречния профил. Новият материал трябва да е вулканизиран.

2.41.3. „Пряко пресован”- протекторен материал, пресован, за да се получи необходимия напречен профил и пряко пресован върху приготвената външна гума. Новият материал трябва да е вулканизиран.

2.41.4. „Предварително вулканизиран” - предварително формиран и вулканизиран протектор, приложен към приготвената външна гума. Новият материал трябва да е споен за външната гума.

2.42. „Облицовка на външните стени” е материал, използван, за покриване на външните стени на гумата, 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. „Цимент” 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.

### 3. МАРКИРОВКИ

3.1. Пример за начина на маркиране на рециклирана гума е показан в приложение 3 на настоящия регламент.

3.2. На двете външни стени при симетричните гуми и на поне едната външна стена при асиметричните гуми, рециклираните гуми имат обозначения за:

3.2.1. Фабрична или търговска марка;

3.2.2. Обозначаване на размерите на гумата, както това е дефинирано в параграф 2.21;

3.2.3. Указания за структурата, както следва:

3.2.3.1. При диагонална гума (с наклонен слой на каркаса), няма обозначение или буквата „D”, поставена пред маркировката за диаметър на джантата;

3.2.3.2. При радиална гума, буквата „R”, поставена пред маркировката за диаметър на джантата и се допуска поставянето на думата „RADIAL” (РАДИАЛНА);

3.2.3.3. При опоясена диагонална гума, буквата „B”, поставена пред маркировката за диаметър на джантата и в допълнение на това думите „BIASBELTED” (ОПОЯСЕНА ДИАГОНАЛНА);

3.2.4. Експлоатационно описание:

3.2.4.1. Обозначение на номиналната/ите товароносимост/и на гумата, под формата на индекса/ите за товароносимост, предписани в параграф 2.32;

3.2.4.2. Обозначение на номиналната скорост на гумата под формата на символа, предписан в параграф 2.33;

3.2.5. Ако това има приложение, алтернативно експлоатационно описание, уникална точка, включващо:

3.2.5.1. Обозначение на товароносимостта/ите на гумата, под формата на индекса/ите за товароносимост, предписани в параграф 2.32;

3.2.5.2. Обозначение на скоростта на гумата под формата на символа, предписан в параграф 2.33;

3.2.6. Думата „TUBELESS” (БЕЗКАМЕРНА), ако гумата е предназначена за използване без вътрешна гума.

3.2.7. Надпис M+S или MS или M.S. или M & S в случай на гума за сняг.


3.2.8. Датата на рециклиране, както следва:

3.2.8.1. До 31 декември 1999 г.; или както е предписано в параграф 3.2.8.2 или под формата на група от три цифри, като първите две обозначават номера на седмицата, а третата годината от декадата на производство. Кодът за датата може да обхваща производствен период от седмицата, обозначена с номера за седмица до и включително номера на седмицата плюс три. Например маркировката „253” може да обозначава гума, рециклирана през седмици 25, 26, 27 или 28 на 1993 г.

Кодът за датата може да се маркира само на една външна стена.

3.2.8.2. От 1 януари 2000 г.; под формата на група от четири цифри, като първите две обозначават номера на седмицата, а вторите две годината на рециклиране на гумата. Кодът за датата може да обхваща производствен период от седмицата, обозначена с номера за седмица до и включително номера на седмицата плюс три. Например маркировката „2503” може да обозначава гума, рециклирана през седмици 25, 26, 27 или 28 на 2003 г.

Кодът за датата може да се маркира само на една външна стена.

3.2.9. В случаи на гуми, в които могат да бъдат издълбани нови канали, на всяка външна стена се поставя символа „” в кръг с диаметър не по-малко от 20 мм или думата „REGROOVABLE” (РЕГЕНЕРУЕМА).

3.2.10. Обозначаване чрез „PSI” индекс на налягане, което ще се използва при изпитанията за натоварване/скорост, както е обяснено в Приложение 7, Допълнение 2 на настоящия регламент.

Това указание може да се маркира само на една външна стена .

3.2.11. Терминът „RETREAD” (РЕЦИКЛИРАНА) или „REMOULD”(ПРЕОТЛЯТА) (след 1 януари 1999 г. се използва само думата „RETREAD”). По искане на осъществяващия рециклирането, може да бъде използван същия термин и на други езици.

3.2.12. Надпис „ET” или „ML” или „MPT” за „специални гуми”<sup>1</sup>

3.3. Преди одобрението, гумите следва да демонстрират наличието на достатъчно свободно място за поставянето на маркировката за одобрение, предвидена в параграф 5.8 и показана в Приложение 2 към настоящия регламент.

3.4. След одобрението, маркировката, предвидена в параграф 5.8 и показана в Приложение 2 към настоящия регламент се поставят на свободното място, предвидено в параграф 3.3. Тази маркировка може да бъде поставена само на една външна стена.

---

<sup>1</sup> Тази маркировка е задължителна само за типовете гуми, произведени по настоящия регламент, след влизането в сила на Документ - Допълнение 1 към него.

3.5. Маркировките, предвидени в параграф 3.2 и маркировката за одобрение, предписана от параграфи 3.4 и 5.8 следва да са ясно четими и формувани върху или в гумата или трайно отбелязани върху нея.

3.6. Доколкото след рециклирането са останали четливи спецификации на оригиналния производител на гумата, те се приемат за спецификации на осъществилия рециклирането, по отношение на рециклираната гума. Ако тези оригинални спецификации нямат приложение след рециклирането те се премахват изцяло.

3.7. Ако нямат приложение се премахват, оригиналният знак за одобрение „E” или „e”, номерът на одобрението и всякакви други знаци за одобрение, и номера на рециклиращата производствена единица.

#### 4. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Следните процедури са приложими за одобряването на рециклиращи производствени единици за гуми:

4.1. Заявлението за одобрение на рециклираща производствена единица се подава от притежателя на търговското название или марка, които ще важат по отношение на гумата или от негов надлежно упълномощен представител. Заявлението съдържа:

4.1.1. Описание на структурата на компанията, произвеждаща рециклирани гуми.

4.1.2. Кратко описание на системата за управление на качеството, която осигурява ефективен контрол върху процедурите по рециклиране на гуми, за да се отговори на изискванията на настоящия регламент.

4.1.3. Търговски названия или марки, които ще важат за произведените рециклирани гуми.

4.1.4. Следната информация по отношение на набора от гуми, подлежащи на рециклиране:

4.1.4.1. обхват на размера на гумите;

4.1.4.2. структура на гумите (диагонални или с наклонен слой на каркаса, опоясени диагонални или радиални);

4.1.4.3. категорията за ползване (нормални или за сняг и т.н.);

4.1.4.4. системата за рециклиране и метода приложим към новите материали, които ще се използват, както това е посочено в параграфи 2.37 и 2.41;

4.1.4.5. максималният символ за скорост на гумите подлежащи на рециклиране;

4.1.4.6. максималният индекс на товароносимост за гумите подлежащи на рециклиране;

4.1.4.7. номинираният Международен стандарт за гуми, на който отговаря набора от гуми.

#### 5. ОДОБРЕНИЕ

5.1. Рециклирането на гуми изисква одобряването на рециклираща производствена единица от страна на властите оправомощени да дават одобрение, в съответствие с изискванията на настоящия регламент. Органът, оправомощен да даде одобрение, предприема необходимите мерки, описани в настоящия регламент, за да гарантира, че

гумите рециклирани в съответната рециклираща производствена единица, отговарят на изискванията, посочени в настоящия регламент. Рециклиращата производствена единица отговаря изцяло за гарантирането на това, че рециклираните гуми отговарят на изискванията на настоящия регламент и че се представят адекватно в условията на обичайна употреба.

5.2. В допълнение на обичайните изисквания при първоначалната оценка на рециклиращата 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, лесно разбираем за оперативните работници на рециклиращата гуми производствена единица.

5.3. Органът, оправомощен да издаде одобрение, се уверява че документацията за процедурите и операциите, съдържа спецификации, съответстващи на резервните материали и използваните процеси, които определят границата на подлежащите на поправка повреди или прониквания в каркаса на гумите, в зависимост дали повредите са съществуващи или причинени по време на подготовката за рециклиране.

5.4. Преди да предостави одобрение, органът трябва да се увери, че рециклираните гуми отговарят на настоящия регламент и че изпитанията, предписани в параграфи 6.5 и 6.6 са били успешно проведени на поне пет и не непременно повече от 20 образеца на рециклирани гуми, представителни за набора от гуми, произвеждани от рециклиращата производствена единица.

5.5. При всеки случай на неуспешно изпитание се подлагат на тест нови два образеца от гуми със същите спецификации. Ако един или и двата нови образци не успеят да преминат изпитването, следва окончателен тест на нови два образеца. Ако един или и двата последни образеца не успеят да преминат изпитването, заявлението за одобряване на рециклираща производствена единица се отхвърля.

5.6. Ако са изпълнени всички изисквания на настоящия регламент, се предоставя одобрение, като на всяка одобрена рециклираща производствена единица се определя номер на одобрение. Първите две цифри от този номер посочват серията от изменения, инкорпорираща най-новите значителни технически изменения, направени в регламента към времето на издаване на одобрението. Номерът на одобрението се предхожда от „109R”, което обозначава, че одобрението се отнася за гуми, рециклирани в съответствие с предписанията на настоящия регламент.

Един и същи орган, оправомощен да издава одобрения, не може да даде един и същи номер на две или повече производствени единици, обхванати от настоящия регламент.

5.7. Съобщенията за одобряване или за удължаване, отказ или оттегляне на одобрението, или за окончателно прекратена продукция, в съответствие с настоящия регламент, се съобщават на Страните по Споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент, чрез формуляр, отговарящ на образеца в Приложение 1 на настоящия регламент.

5.8. На всяка рециклирана гума, съответстваща на настоящия регламент, в допълнение на маркировката, предписана в параграф 3.2, в пространството упоменато в параграф 3.3 се поставя ясно видим, международен знак за одобрение, който се състои от:

5.8.1. кръг, заобикалящ буквата „Е”, последван от номер, отличаващ страната, която е дала одобрението<sup>1</sup> и

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

5.9. Приложение 2 от настоящия регламент дава пример за изискванията за знак за одобрение.

## 6. ИЗИСКВАНИЯ

6.1. Гумите не се приемат за първо рециклиране, освен ако не са одобрени по тип и не носят знака „Е” или „е”, като това изискване не е задължително най-късно до 1 януари 2000 г.

6.2. Условия преди рециклиране:

6.2.1. Гумите следва да са чисти и сухи преди проверката.

6.2.2. Преди обработка, всяка гума се проверява внимателно отвътре и отвън, за да се гарантира, че е годна за рециклиране.

6.2.3. Не се рециклират гуми, с видими увреждания, причинени от претоварване или недостатъчно вътрешно налягане.

6.2.4. Не се приемат за рециклиране гуми, които имат някоя от следните повреди:

6.2.4.1. Общи:

а) неподлежащо на поправяне напукване на гумата, достигащо до каркаса;

---

<sup>1</sup> 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката република, 9 за Испания, 10 за Югославия, 11 за Обединеното кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (свободно), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Русия, 23 за Гърция, 24 за Ирландия, 25 за Хърватия, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30 (свободно), 31 за Босна и Херцеговина, 32 за Латвия, 33 (свободно), 34 за България, 35 (свободно), 36 за Литва, 37 за Турция, 38 (свободно), 39 за Азербайджан, 40 за бившата Югославска република Македония, 41 (свободно), 42 за Европейската общност (одобренията се предоставят от нейните държави – членки, които използват своите ИКЕ символи), 43 за Япония, 44 (свободно), 45 за Австралия, 46 за Украйна, 47 за Южна Африка и 48 за Нова Зеландия. Последващи номера се дават на други страни в хронологичен ред, по който те ратифицират или се присъединяват към Споразумението относно приемане на единни технически предписания за пътните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на пътните превозни средства, и условията за взаимното признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания, като така разпределените номера се съобщават от генералния секретар на Обединените нации на Договарящите се страни по споразумението

- б) счупване на каркаса;
- в) значителни увреждания причинени от петрол или химическо вещество;
- г) повредено или разбито ядро на борт;
- д) предишни поправки на повреди, извън специфицираните ограничения на вредите – виж параграф 5.3.

6.2.4.2. Условия извън специфицираните ограничения на възможностите за ремонт – виж параграф 5.3:

- а) проникване или повреждане на каркаса след подготовката за ремонт;
- б) множество повреди, твърде близо една до друга;
- в) значително влошено състояние на вътрешната обшивка;
- г) повреда на борт;
- д) изложени на външно влияние нишки на каркаса;
- е) свободно висящи нишки;
- ж) разслояване на каркаса (брекера);
- з) трайно деформирани или огънати (стоманени) нишки на каркаса;
- и) периферно напукване над борта;
- к) корозирали стоманени нишки на корд или борт.

### 6.3. Подготовка:

6.3.1. След обработката 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 рециклиране.

6.3.2. Цялата повърхност, спрямо която ще се прилага нов материал се подготвя без да се прегрява. Тъканта на обработената повърхност не трябва да има разкъсвания или свободно висящи части.

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

6.3.4. Повредите, причинени по време на обработката не трябва да надвишават ограниченията на възможността за ремонт, виж параграф 5.3, и трябва да бъдат поправени.

6.3.5. Повредите на диагоналните гуми не следва да надхвърлят най-външния слой на каркаса в зоната на челото. Приема се, че първият срещнат слой е слой на каркаса, освен ако не може със сигурност да се идентифицира брекер. Ако брекерът е монтиран се допуска локално увреждане.

6.3.6. При радиалните гуми е допустима локална повреда на брекера. При по-големи повреди е допустима замяната на брекера или на части от него. Където предпазният брекер е монтиран и може със сигурност да бъде идентифициран като такъв, се допуска неговото демонтиране без той да бъде заменен с нов.



6.3.7. Изложените на външно влияние стоманени части могат възможно най-бързо да бъдат третирани с подходящ материал, както това е посочено от производителя на този материал.

#### 6.4. Рециклиране:

6.4.1. Извършващият рециклирането, трябва да е сигурен, че или производителят, или доставчикът на ремонтни материали, включително кръпки, отговарят за следното:

а) определяне на метода/ите за приложение и съхранение, а ако това е поискано от осъществяващия рециклирането и на националния език на страната, закъдето са предназначени материалите;

б) определяне на границите на повредите, за които са предназначени материалите, а ако това е поискано от осъществяващия рециклирането и на националния език на страната, закъдето са предназначени материалите;

в) гарантиране, че подсилениите кръпки за гуми, ако се използват правилно в ремонта на каркаса, са подходящи за целта;

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

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

6.4.2. Осъществяващият рециклирането отговаря за правилното използване на ремонтните материали и за гарантирането, че ремонта е без дефекти, които могат да се отразят на продължителността на полезния живот на гумата.

6.4.3. Областта, заобикаляща ремонта за подсилване на стена на външна гума или рамо на радиална гума, може да бъде леко издадена, когато гумата е монтирана и напompана до препоръчаното оперативно налягане. Използват се подсилени, ремонтни материали, които да ограничават височината на издатината до не повече от 4 мм

6.4.4. Осъществяващият рециклирането се уверява, че или производителят или доставчикът на протекторни материали или материал за стени на външна гума, издават спецификации относно условията за съхраняване и ползване на материалите, с цел да се гарантира тяхното качество. Ако това бъде поискано от осъществяващия рециклирането, информацията трябва да е на националния език на страната, закъдето са предназначени материалите.

6.4.5. Осъществяващият рециклирането се уверява, че ремонтните материали и/или съединения са документирани в сертификата на производителя или доставчика. Съединението трябва да е подходящо за предназначението на гумата.

6.4.6. Готовата гума се вулканизира възможно най-скоро след приключване на ремонтните работи и операциите по конструирането, най-късно към момента, посочен в спецификациите на производителя на материала.

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

на матрицата трябва да са подходящи за дебелината на новия материал и размера на гумата.

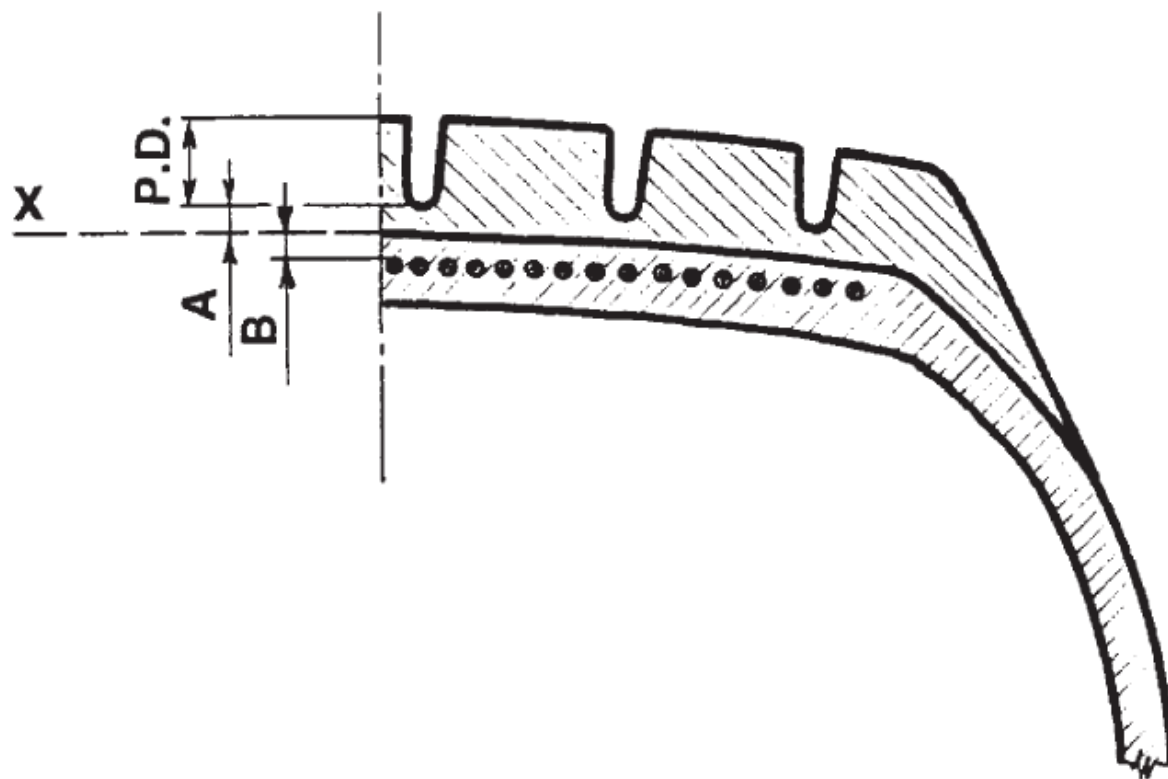
6.4.8. Дебелината на оригиналния материал след обработка и средната дебелина на всеки нов материал по шарката на протектора след рециклиране, са дадени в параграфи 6.4.8.1 и 6.4.8.2.

6.4.8.1. За радиални гуми (мм):

$3 \leq (A+B) \leq 13$  (минимум 3,0 мм; максимум 13,0 мм)

$A \geq 2$  (минимум 2,0 мм)

$B \geq 0$  (минимум 0,0 мм)



P.D. = Дълбочина на шарката

X = Линия на обработка

A = Средна дебелина на новия материал по шарката

B = Минимална дебелина на оригиналния материал над брекера

6.4.8.2. За диагонални (с наклонен слой на каркаса) гуми :

Дебелината на оригиналния материал над брекера следва да е  $\geq 0,80$  мм;

Средната дебелина на новия материал над линията на обработената външна гума следва да е  $\geq 2,00$  мм;

Комбинираната дебелина на оригиналния и новия материал под основата на каналите на шарката на протектора следва да е  $\geq 3,00$  мм и  $\leq 13,00$  мм.

6.4.9. Експлоатационното описание на рециклираната гума не може да показва по-висок символ за скорост или по висок индекс на товароносимост от тези на оригиналната гума за първия ѝ живот, освен ако на производителя на оригиналната гума за първия ѝ живот, не е предоставено одобрение същият каркас да бъде използван за ревизирано експлоатационно описание.

Информацията, че оригиналният каркас, за първия живот е бил подобрен по този начин се предоставя свободно от органа, оправомощен да даде одобрение, на всяка рециклираща производствена единица, и се съобщава на другите страни по Споразумението от 1958 г. (виж член 5 от Споразумението за приемане на единни технически предписания за пътните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на пътните превозни средства, и условията за взаимното признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания - документ E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

За съобщаване на тази информация се използва стандартен формуляр, показан в Приложение 1 на Регламент № 54.

6.4.10. Подобряването на експлоатационното описание, както е посочено в параграф 6.4.9, се допуска само за първото рециклиране на оригиналната гума за първия ѝ живот.

Гуми, които вече са били рециклирани не могат да имат символ за скорост или индекс на товароносимост по-високи от тези показани на използваната външна гума.

## 6.5. Инспекция:

6.5.1. След вулканизирането, докато рециклираните гуми са все още топли, всяка от тях се проверява, за да се гарантира, че няма видими дефекти по нея. По време или след рециклирането, гумата трябва да бъде напомена 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.

6.5.2. Преди, по време или след рециклирането, гумата се проверява поне веднъж за цялост на структурата, като се използва подходящ метод на инспекция.

6.5.3. За целите на контрола по качеството, част от рециклираните гуми се подлагат на тестове и проверки, част от които включват тяхното разрушаване. Качеството на проверените гуми и резултатите се записват.

6.5.4. След рециклирането, размерите на рециклираната гума, измервана в съответствие с Приложение 6 към настоящия регламент, трябва да съответстват или на размерите, изчислени в съответствие с параграф 7, или на онези, посочени в Приложение 5 от настоящия регламент. Да се отбележи, че максималният външен диаметър на една рециклирана гума може да надвишава с не повече от 1,5% максималния външен диаметър на нова, оригинална гума, разрешен от Регламент № 54.

## 6.6. Изпитване за представяне:

6.6.1. Гумите, рециклирани по настоящия регламент следва да са способни да преминат изпитването за натоварване/скорост, както то е описано в Приложение 7 на настоящия регламент.

6.6.2. Рециклирана гума, която след подлагане на съответното изпитване за натоварване/скорост, не покаже отлепване на протектора, разслояване на каркаса /брекера/, отделяне на нишките на корда, откъсване или счупване на нишките на корда, се приема за издържала изпитването.

6.6.3. Външният диаметър на гумата, измерен шест часа след изпитването за натоварване/скорост не трябва да се различава с повече от  $\pm 3,5\%$  от външния диаметър, измерен преди изпитването.

## 7. СПЕЦИФИКАЦИИ

7.1. Гумите, рециклирани, за да отговарят на настоящия регламент, следва да са съобразени със следните размери:

7.1.1. Широчина на профила:

7.1.1.1. Широчината на профила се изчислява по следната формула:

$$S = S1 + K (A - A1)$$

Където:

S: е действителната широчина на профила, измерена в милиметри на изпитвателната джанта;

S1: е стойността на широчината на профила по дизайн, посочена за измервателната джанта, както е записано в Международния стандарт за гуми, посочен от осъществяващия рециклирането за въпросния размер на гумата;

A: е широчината на изпитателната джанта в милиметри;

A 1: е широчината в милиметри на измервателната джанта, както е записано в Международния стандарт за гуми, посочен от осъществяващия рециклирането за въпросния размер на гумата;

K: е фактор, равен на 0,4.

7.1.2. Външен диаметър

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

$$D = d + 2H$$

където:

D: е теоретичният външен диаметър в милиметри;

d: е конвенционалното число, посочено в параграф 2.21.3, в милиметри;

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

$S_n$ : е номиналната широчина на профила в милиметри;

Ra: е коефициент на номинално отношение.

Всички от горните символи са както са посочени в обозначението за размерите на гумата, показани на стената на външната гума, в съответствие с изискванията на параграф 3.2.2 и както е определено в параграф 2.21.

7.1.2.2. Същевременно, за гуми чието обозначение е дадено в първата колона на таблиците от Приложение 5 към Регламент № 54 на ИКЕ, външният диаметър е посоченият в тези таблици.

7.1.3. Метод за измерване на рециклирани гуми :

7.1.3.1. Размерите на рециклираните гуми се определят в съответствие с процедурите, посочени в Приложение 6 към настоящия регламент.

7.1.4. Спецификации на широчината на профила :

7.1.4.1. Действителната пълна широчина може да бъде по-малка от широчината или широчините на профила, определени в параграф 7.1.

7.1.4.2. Действителната пълна широчина може също така да надвишава стойността или стойностите определени в параграф 7.1 с:

4 % в случай на радиални гуми и

8 % в случай на диагонални (с наклонен слой на каркаса) или опоясени диагонални гуми.

Същевременно, за гуми с широчина на профила надвишаваща 305 мм, предназначени за монтиране в сдвоена формация, номиналната/ите стойност или стойности не трябва да бъдат надвишавани с повече от:

2 % в случай на радиални гуми и

4 % в случай на диагонални (с наклонен слой на каркаса) или опоясени диагонални гуми.

7.1.5. Спецификации на външния диаметър:

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

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

$$D_{max} = 1,015 \times [d + (2H \times b)]$$

където

7.1.5.1.1. За размери непосочени в Приложение 5 към настоящия регламент, „H” и „d” са определени в параграф 7.1.2.1.

7.1.5.1.2. за размери, упоменати в параграф 7.1.2.2 горе:

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

където „D” е външният диаметър, а „d” номиналният диаметър на джантата, записан в гореспоменатите 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 наклонен слой на каркаса) или опоясени диагонални гуми
---------------	--

Нормални гуми	1,04	1,07
Специални гуми	1,06	1,09

7.1.5.2. При гумите за сняг максималният външен диаметър ( $D_{max}$ ), изчислен в параграф 7.1.5.1 може да бъде надвишен с не повече от 1%.

## 8. МОДИФИКАЦИИ НА ОДОБРЕНИЕТО

8.1. Всяка модификация, засягаща рециклиращата производствена единица, изменяща, каквато и да било информация, подадена от рециклиращата производствена единица в заявлението за одобрение, виж параграф 4, се съобщава на органа, оправомощен да издаде одобрение, който е издал такова на съответната рециклираща производствена единица. Органът може:

8.1.1. Да приеме, че няма вероятност направените модификации да имат сериозен неблагоприятен ефект и че в такъв случай рециклиращата 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 модификациите, се съобщават по процедурата, описана в параграф 5.7 на Страните по Споразумението, които прилагат настоящия регламент.

## 9. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

Съответствието на процедурите за продукцията се съобразява с онези, предвидени в допълнение 2 от споразумението (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2) със следните изисквания:

9.1. Рециклиращата производствена единица, одобрена в съответствие с настоящия регламент, се съобразява с изискванията, посочени в параграф 6.

9.2. Притежателят на одобрението гарантира, че през всяка производствена година и като това действие е равномерно разпределено през нея, най-малко следния брой гуми, представителни за произвеждания набор, се проверява и изпитва, както е предписано от настоящия регламент:

9.2.1. 0,01 % от общата годишна продукция, но във всички случаи не по-малко от две и не непременно повече от десет.

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

9.4. Органът, одобрил рециклиращата производствена единица, може по всяко време да провери методите за контрол на съответствието, прилагани във всяко производствено

съоръжение. За всяко производствено съоръжение, органът, оправомощен да издава одобрение по тип, взима образци на случаен принцип през всяка една производствена година и най-малкото следния брой гуми, представителни за произвеждания набор се проверява и изпитва, както е предписано от настоящия регламент:

9.4.1. 0,01 % от общата годишна продукция, но във всички случаи не по-малко от две и не непременно повече от десет.

9.5. Изпитванията и проверките по параграф 9.4 могат да заместят онези, изисквани по параграф 9.2.

## 10. САНКЦИИ ЗА НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

10.1. Одобрението, предоставено по отношение на рециклиращата производствена единица, в съответствие с настоящия регламент, може да бъде оттеглено, ако не са изпълнени изискванията на параграф 9 или ако рециклиращата производствена единица или рециклираните гуми, произведени от рециклиращата производствена единица, не отговарят на изискванията, предвидени в параграф 9.

10.2. Ако Договаряща се страна по споразумението, която прилага настоящия регламент, оттегли одобрение, което е дала, тя незабавно уведомява другите Договарящи се страни по Споразумението от 1958 г., прилагащи настоящия регламент, като използва формуляр, съответстващ на образца в Приложение 1 към настоящия регламент.

## 11. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЕНА ПРОДУКЦИЯ

Органът, който е предоставил одобрение на рециклиращата производствена единица, се информира, а ако бъде прекратено производството на рециклирани гуми, одобрено в рамките на настоящия регламент. При получаване на тази информация, органът съобщава това на другите страни по споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент, като използва формуляр, съответстващ на образца в Приложение 1 към настоящия регламент.

## 12. НАЗВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВОРНИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ТЕСТОВЕТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ, НА ЛАБОРАТОРИИТЕ ЗА ТЕСТВАНЕ И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ

12.1. Страните по споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент, информират секретариата на Обединените нации за названията и адресите на техническите служби, отговорни за провеждане на тестовете за одобрение, на одобрените лаборатории за тестване и на административните отдели, които предоставят одобрения и на които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрението, отказа или оттеглянето на одобрение, или окончателното прекратяване на продукция, издадени в други страни.

12.2. Страните по споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент могат да използват лабораториите на производителите на гуми или на рециклиращите производствени единици, и могат да посочват като одобрени лаборатории за тестване,

онези които са разположени или на територията на съответната Договаряща се страна или на територията на друга Договаряща се страна по споразумението от 1958 г., при условие, че е налице предварително приемане на настоящата процедура от компетентния административен отдел на последната.

12.3. Когато Страна по споразумението от 1958 г. прилага параграф 12.2, тя може да присъства на изпитванията, ако желае това.



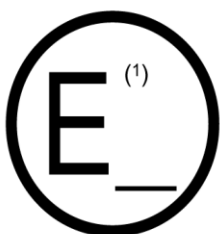
ПРИЛОЖЕНИЕ 1

(максимален формат: А4 (210 x 297 мм))

**Комуникация**

Издадена от: Название на администрацията

.....  
.....  
.....



Относно<sup>12</sup>: ДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ  
УДЪЛЖЕНО ОДОБРЕНИЕ  
ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ  
ОТТЕГЛЕНО ОДОБРЕНИЕ  
ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

На рециклираща производствена единица, в съответствие с Регламент № 109

Одобрение №..... Удължение №.....

1. Търговско название и марка на рециклиращата производствена единица:.....
2. Название и адрес на рециклираща производствена единица :.....
3. Ако това има приложение, название и адрес на представителя на осъществяващото рециклиране лице:.....
4. Кратко описание, както е предвидено в параграфи 4.1.3 и 4.1.4 на настоящия регламент:  
.....
5. Техническа служба и където това има приложения лаборатория за тестване, одобрена за целите на одобряването или удостоверяването на съвместимостта:  
.....

<sup>1</sup> Отличителен номер на страната, която е предоставила/ удължила/ отказала/ оттеглила одобрението (виж разпоредбите за одобрението в регламента).

<sup>2</sup> Заличава се неприложимото

6. Дата на доклада, издаден от тази служба:.....
7. Номер на доклад, издаден от тази служба:.....
8. Причини за удължаването (ако това има приложение):  
.....
9. Забележки.....
9. Място:.....
10. Дата:.....
11. Подпис:.....
12. Към настоящата комуникация е приложен списък от документи в досието на одобрението, депозирано при органа, издал одобрението, които могат да бъдат получени при поискване: .....  
.....

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### Изисквания за знака за одобрение



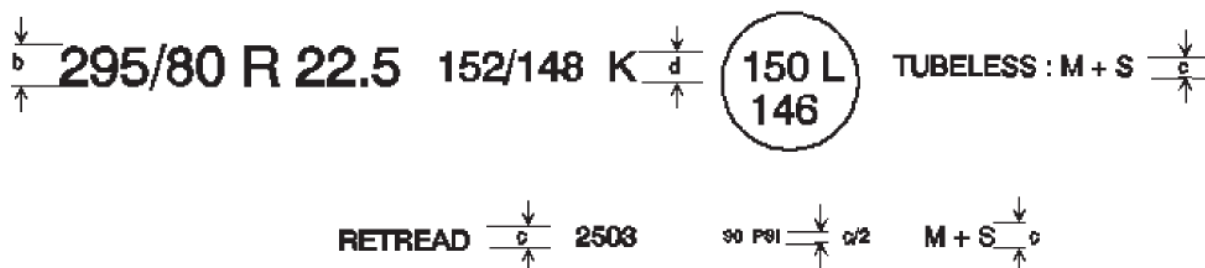
$a = 12$  мм. (минимум)

Горният знак за одобрение, прикрепен към рециклирана гума, показва че съответната рециклираща производствена единица е одобрена в Нидерландия (E4), с одобрение номер 109R002439, като отговаряща на изискванията на настоящия регламент в неговата оригинална форма (00).

Номерът на одобрението трябва да бъде поставен близо до кръга, над или под и в ляво или дясно на буквата „E“. Цифрите на номера на одобрението трябва да са от една и съща страна на буквата „E“ и да гледат в една посока. Следва да се избягва ползването на римски числа в номера на одобрението, за да се предотврати объркването им с други символи.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Изисквания за маркировката на рециклирани гуми



- b: 6 мм (мин.)
- c: 4 мм (мин.)
- d: 3 мм (мин.)
- и от 1998 г.: 4 мм (мин.)

	Минимална височина на маркировката (мм)	
	Гуми с диаметър на джантата ≤ код 20 или ≤ от 508 мм Или с широчина на профила ≤ 235 мм или ≤ 9	Гуми с диаметър на джантата > код 20 или > от 508 мм Или с широчина на профила > 235 мм или > 9
b	6	9
c	4	
d	6	

Горният пример дефинира рециклирана пневматична гума::

С номинална широчина на профила от 295;

С коефициента на номинално отношение от 80;

С радиална структура (R);

С номинален диаметър на джантата от 572 мм, кодът за което е 22.5;

С капацитет на натоварване от 3 550 кг (монтирана единично) и 3 150 кг (монтирана сдвоено), съответстващ съответно на индекс на товароносимост 152 и 148, както е показано в Приложение 4 към настоящия регламент;

С номинален символ за скорост K (референтна скорост от 110 км/ч);

Способна да бъде използвана при уникална точка, символ за скорост L (референтна скорост от 120 км/ч); с капацитет натоварване от 3 350 кг (монтирана единично) и 3 000 кг (монтирана сдвоено), съответстващ съответно на индекс на товароносимост 150 и 146, както е показано в Приложение 4 към настоящия регламент;

Предназначена за ползване без вътрешна гума (TUBELESS(БЕЗКАМЕРНА)) и от типа за сняг (M+S);

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

Изискваща напompване от 620 kPa за изпитването натоварване/скорост, за което символът PSI е 90.

Разположението и редът на маркировките, съставлящи обозначението на гумата са следните:

(а) Обозначението на размера, включващо номинална широчина на профила, коефициент на номинално отношение, символ за тип на структурата (където това има приложение) и номиналния диаметър на джантата, се групира както е показано в примера и е: 295/80 R 22,5;

(б) Експлоатационното описание, включващо индексите на товароносимост и символите за скорост, се поставя заедно, близо до обозначението за размер. То може да е пред, зад, над или под обозначението за размер;

(в) Символът „TUBELESS” (БЕЗКАМЕРНА) и „M+S” може да се намира на разстояние от символа, обозначаващ размерите.

(г) Думата „RETREAD” (РЕЦИКЛИРАНА) може да се намира на разстояние от символа, обозначаващ размерите.

(д) Ако се прилага параграф 3.2.5 от настоящия регламент, допълнителното експлоатационно описание (уникална точка), състоящо се от индекси на товароносимост и символ за скоростта, трябва да бъде показано вътре в кръг, близо до номиналното експлоатационно описание, намиращо се на стената на външната гума.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4**

**Списък на символите за индексите за товарносимост и съответната максимална допустима маса**

**Индекс на товарносимост (LI) и капацитет на натоварване – кг.**

LI	кг	LI	кг	LI	кг	LI	кг	LI	кг	LI	кг
0	45										
1	46,2	51	195	101	825	151	3 450	201	14 500	251	61 500
2	47,5	52	200	102	850	152	3 550	202	15 000	252	63 000
3	48,7	53	206	103	875	153	3 650	203	15 500	253	65 000
4	50	54	212	104	900	154	3 750	204	16 000	254	67 000
5	51,5	55	218	105	925	155	3 875	205	16 500	255	69 000
6	53	56	224	106	950	156	4 000	206	17 000	256	71 000
7	54,5	57	230	107	975	157	4 125	207	17 500	257	73 000
8	56	58	236	108	1 000	158	4 250	208	18 000	258	75 000
9	58	59	243	109	1 030	159	4 375	209	18 500	259	77 500
10	60	60	250	110	1 060	160	4 500	210	19 000	260	80 000
11	61,5	61	257	111	1 090	161	4 625	211	19 500	261	82 500
12	63	62	265	112	1 120	162	4 750	212	20 000	262	85 000
13	65	63	272	113	1 150	163	4 875	213	20 600	263	87 500
14	67	64	280	114	1 180	164	5 000	214	21 200	264	90 000
15	69	65	290	115	1 215	165	5 150	215	21 800	265	92 500
16	71	66	300	116	1 250	166	5 300	216	22 400	266	95 000
17	73	67	307	117	1 285	167	5 450	217	23 000	267	97 500
18	75	68	315	118	1 320	168	5 600	218	23 600	268	100 000
19	77,5	69	325	119	1 360	169	5 800	219	24 300	269	103 000
20	80	70	335	120	1 400	170	6 000	220	25 000	270	106 000
21	82,5	71	345	121	1 450	171	6 150	221	25 750	271	109 000
22	85	72	355	122	1 500	172	6 300	222	26 500	272	112 000
23	87,5	73	365	123	1 550	173	6 500	223	27 250	273	115 000
24	90	74	375	124	1 600	174	6 700	224	28 000	274	118 000
25	92,5	75	387	125	1 650	175	6 900	225	29 000	275	121 500
26	95	76	400	126	1 700	176	7 100	226	30 000	276	125 000
27	97,5	77	412	127	1 750	177	7 300	227	30 750	277	128 500
28	100	78	425	128	1 800	178	7 500	228	31 500	278	132 000
29	103	79	437	129	1 850	179	7 750	229	32 500	279	136 000

30	106	80	450	130	1 900	180	8 000	230	33 500		
31	109	81	462	131	1 950	181	8 250	231	34 500		
32	112	82	475	132	2 000	182	8 500	232	35 500		
33	115	83	487	133	2 060	183	8 750	233	36 500		
34	118	84	500	134	2 120	184	9 000	234	37 500		
35	121	85	515	135	2 180	185	9 250	235	38 750		
36	125	86	530	136	2 240	186	9 500	236	40 000		
37	128	87	545	137	2 300	187	9 750	237	41 250		
38	132	88	560	138	2 360	188	10 000	238	42 500		
39	136	89	580	139	2 430	189	10 300	239	43 750		
40	140	90	600	140	2 500	190	10 600	240	45 000		
41	145	91	615	141	2 575	191	10 900	241	46 250		
42	150	92	630	142	2 650	192	11 200	242	47 500		
43	155	93	650	143	2 725	193	11 500	243	48 750		
44	160	94	670	144	2 800	194	11 800	244	50 000		
45	165	95	690	145	2 900	195	12 150	245	51 500		
46	170	96	710	146	3 000	196	12 500	246	53 000		
47	175	97	730	147	3 075	197	12 850	247	54 500		
48	180	98	750	148	3 150	198	13 200	248	56 000		
49	185	99	775	149	3 250	199	13 600	249	58 000		
50	190	100	800	150	3 350	200	14 000	250	60 000		

## *ПРИЛОЖЕНИЕ 5*

### **Обозначения за размерите на гумите (в съответствие с Регламент № 54 на ИКЕ)**

#### **За тази информация се използва Регламент № 54 на ИКЕ**

Да се отбележи, че във връзка с параграф 6.5.4 от настоящия регламент, външният диаметър на рециклираната гума може във всички случаи да е по-голям от този показан в таблиците на Приложение 5 към Регламент № 54, но с не повече от 1,5 %.



## ПРИЛОЖЕНИЕ 6

### Метод за измерване на пневматичните гуми

1. Гумата се монтира на изпитвателната джанта, посочена от осъществяващия рециклирането и се напompва до номиналното налягане, посочено в номинирания Международен стандарт за гуми (виж параграф 4.1.4.7 от настоящия регламент) във връзка с максималната допустима маса за този размер и индекс на товароносимост.
2. Гумата, монтирана към съответната джанта се адаптира към температурата в лабораторията поне 24 часа, освен ако не се изисква друго по параграф 6.6.3 от настоящия регламент.
3. Налягането се регулира до стойността по параграф 1 от настоящото приложение.
4. Пълната широчина се измерва в шест, равномерно разпределени точки около гумата, като се взима предвид дебелината на предпазните ребра или ленти. За пълна широчина се приема най-високото показание.
5. Външният диаметър се изчислява от максималната обиколка на напompаната гума.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7

### Процедура за изпитване за натоварване/скорост

(по принцип се осъществява в съответствие с Регламент № 54)

#### 1. Подготовка на гумата

1.1. Рециклираната гума се монтира на изпитателна джанта, определена от осъществяващия рециклирането.

1.2. При изпитване на гуми с вътрешна гума се използва нова вътрешна гума или комбинация от вътрешна гума, вентил или колан (според изискванията).

1.3. Гумата се напompва до налягане съответстващо на индекса за налягане, определен в параграф 3.2.10 от настоящия регламент.

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

1.5. Налягането се регулира до посоченото параграф 1.3 от настоящото приложение.

#### 2. Провеждане на изпитването

2.1. Комплектуваната гума с джанта се монтира на оста за изпитване и се притиска до външната част на гладък задвижван изпитателен барабан с диаметър 1,70 м  $\pm$  1% с широчина поне колкото на протектора на гумата. В някои случаи може да бъде използван барабан с диаметър 2,00 м  $\pm$  1 %.

2.2. Върху оста за изпитване се прилага серия от натоварвания, изразени в процент от натоварването, посочено в Приложение № 4 на настоящия регламент, съответстващи на индекса за натоварване, отбелязан върху гумата, в съответствие с програмата за изпитване за показана по-долу. Когато гумата има индекси за товароносимост както за единична така и за двойна в секция, за изпитването се използва налягането съответстващо за употреба за единична в секция.

2.2.1. В случай на гума с индекс на товароносимост  $\leq$  121 и символ за скорост  $\geq$  Q (160 км/ч), изпитването се провежда, както е описано в параграф 3 от настоящото приложение.

2.2.2. За всички останали гуми изпитателната процедура е тази, показана в допълнение 1 към настоящото приложение.

2.3. Програма за изпитване – виж също допълнение 1 на настоящото приложение.

2.3.1. Налягането на гумата не се коригира по време на изпитването, а изпитателното натоварване се поддържа стабилно в рамките на трите етапа от изпитването.

2.3.2. По време на изпитването температурата в изпитателното помещение се поддържа между 20 и 30° С, освен ако производителят на гумата или осъществяващият рециклирането не се съгласят да се прилага по-висока температура.

2.4. Програмата на изпитването се осъществява без прекъсване.

3. Процедура за изпитване за натоварване/скорост за гуми с индекс на товароносимост  $\leq$  121 и символ за скорост  $\geq$  Q (160 км/ч):

3.1. Товарът върху колелото и гумата е следния процент от този съответстващ на индекса за товароносимост на гумата:

3.1.1. 90 % при изпитване на барабан с диаметър 1,70 м  $\pm$  1 %;

3.1.2. 92 % при изпитване на барабан с диаметър 2,00 м  $\pm$  1 %.

3.2. В началната фаза изпитателната скорост е с 20 км/ч по-малко от тази посочена от символа за скорост на гумата.

3.2.1. Необходимото време за достигане до първоначалната скорост на изпитването е 10 минути.

3.2.2. Времетраенето на първата фаза е 10 минути.

3.3. Във втората фаза изпитателната скорост е с 10 км/ч по-малко от тази посочена от символа за скорост на гумата.

3.3.1. Времетраенето на втората фаза е 10 минути

3.4. В последната фаза изпитателната скорост е тази, съответстваща на посочената от символа за скорост на гумата.

3.4.1. Времетраенето на последната фаза е 30 минути.

3.5. Времетраенето на цялата процедура по изпитването е 1 час.

4. Еквивалентни методи за изпитване :

Ако се използва метод различен от описания в параграфи 2 и 3 на настоящото приложение, неговата еквивалентност трябва да се докаже

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ДОПЪЛНЕНИЕ 1

Програма за изпитване

Индекс за товароноси мост	Символ за категория скорост	Скорост на тестовия барабан ( минимум ) <sup>1</sup>		Товарът, поставен върху колелото като процент от товара отговарящ на индекса за наговарване		
		радиални гуми	диагонални гуми	7ч.	16ч.	24ч.
122 или повече	F	100	100	66%	84%	101%
	G	125	100			
	J	150	125			
	K	175	150			
	L	200	-			
	M	225	-			
121 или по малко	F	100	100	70%	88%	106%
	G	125	125			
	J	150	150			
	K	175	175			
	L	200	175	4 ч.	6ч.	
	M			250	200	
	N	275	-	75%	97%	114%
	P	300	-	75%	97%	114%

<sup>1</sup> Гумите със специално предназначение (виж параграф 2.3.2 от настоящия регламент) се изпитват при скорост равна на 85% от определената скорост за нормални гуми

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Допълнение 2

Отношение между индекса за налягане и единиците за налягане

Индекс за налягане (PSI)	Bar	kPa
20	1,4	140
25	1,7	170
30	2,1	210
35	2,4	240
40	2,8	280
45	3,1	310
50	3,4	340
55	3,8	380
60	4,2	420
65	4,5	450
70	4,8	480
75	5,2	520
80	5,5	550
85	5,9	590
90	6,2	620
95	6,6	660
100	6,9	690
105	7,2	720
110	7,6	760
115	7,9	790
120	8,3	830
125	8,6	860
130	9,0	900
135	9,3	930
140	9,7	970
145	10,0	1 000
150	10,3	1 030

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Изменения на товароносимостта спрямо скоростта: радиални и диагонални гуми на търговски превозни средства

(В съответствие с Регламент № 54 на ИКЕ на ООН)

Скорост (км/ч)	Изменение на товароносимостта (%)									
	Всички индекси за натоварване				Индекси за натоварване $\geq 122^1$		Индекси за натоварване $\leq 121^1$			
	Символ за категория скорост				Символ за категория скорост		Символ за категория скорост			
	F	G	J	K	L	M	L	M	N	P <sup>2</sup>
0	+ 150	+ 150	+ 150	+ 150	+ 150	+ 150	+ 110	+ 110	+ 110	+ 110
5	+ 110	+ 110	+ 110	+ 110	+ 110	+ 110	+ 90	+ 90	+ 90	+ 90
10	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 75	+ 75	+ 75	+ 75
15	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 60	+ 60	+ 60	+ 60
20	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50
25	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 42	+ 42	+ 42	+ 42
30	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35
35	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 29	+ 29	+ 29	+ 29
40	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25
45	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 22	+ 22	+ 22	+ 22
50	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20
55	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+ 17,5	+ 17,5	+ 17,5	+ 17,5
60	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 15,0	+ 15,0	+ 15,0	+ 15,0
65	+ 7,5	+ 8,5	+ 8,5	+ 8,5	+ 8,5	+ 8,5	+ 13,5	+ 13,5	+ 13,5	+ 13,5
70	+ 5,0	+ 7,0	+ 7,0	+ 7,0	+ 7,0	+ 7,0	+ 12,5	+ 12,5	+ 12,5	+ 12,5
75	+ 2,5	+ 5,5	+ 5,5	+ 5,5	+ 5,5	+ 5,5	+ 11,0	+ 11,0	+ 11,0	+ 11,0
80	0	+ 4,0	+ 4,0	+ 4,0	+ 4,0	+ 4,0	+ 10,0	+ 10,0	+ 10,0	+ 10,0
85	- 3	+ 2,0	+ 3,0	+ 3,0	+ 3,0	+ 3,0	+ 8,5	+ 8,5	+ 8,5	+ 8,5
90	- 6	0	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,0	+ 7,5	+ 7,5	+ 7,5	+ 7,5
95	- 10	- 2,5	+ 1,0	+ 1,0	+ 1,0	+ 1,0	+ 6,5	+ 6,5	+ 6,5	+ 6,5
100	- 15	- 5	0	0	0	0	+ 5,0	+ 5,0	+ 5,0	+ 5,0
105		- 8	- 2	0	0	0	+ 3,75	+ 3,75	+ 3,75	+ 3,75
110		- 13	- 4	0	0	0	+ 2,5	+ 2,5	+ 2,5	+ 2,5
115			- 7	- 3	0	0	+ 1,25	+ 1,25	+ 1,25	+ 1,25
120			- 12	- 7	0	0	0	0	0	0
125						0	- 2,5	0	0	0
130						0	- 5	0	0	0
135							- 7,5	- 2,5	0	0
140							- 10	- 5	0	0
145								- 7,5	- 2,5	0
150								- 10	- 5	0
155									- 7,5	- 2,5
160									- 10	- 5

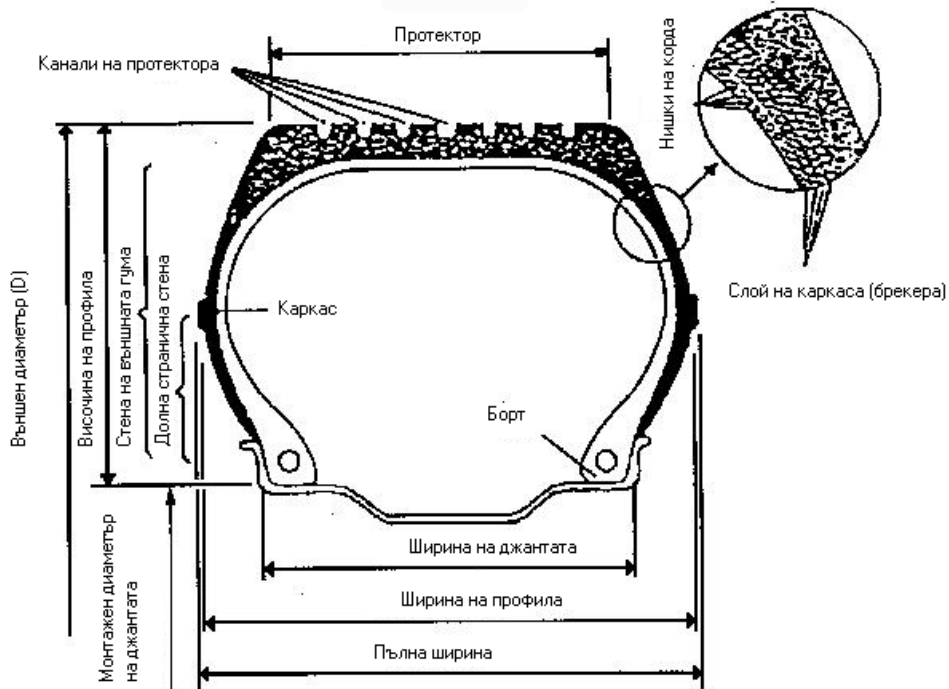
<sup>1</sup> Индексите за товароносимост, съответстват на единична в секция.

<sup>2</sup> Изменения на натоварване не се разрешават над 160 km/h . За символите за категория скорост „Q“ и нагоре, категорията скорост, отговаряща на символа за категория скорост, определя максималната допустима скорост за гумата.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Разяснителна схема

Виж параграф 2 от настоящия регламент



ПРИЛОЖЕНИЕ II

„РЕГЛАМЕНТ № 108

универсални разпоредби относно одобрението за производство на рециклирани пневматични гуми за моторни превозни средства и техните ремаркета

(Консолидиран текст)

Съдържание

РЕГЛАМЕНТ

	Страница
1. Обхват .....	30
2. Определения .....	30

3. Маркировки .....	35
4. Заявление за одобрение.....	36
5. Одобрение.....	36
6. Изисквания .....	37
7. Спецификации .....	41
8. Модификации на одобрението .....	43
9. Съответствие на продукцията.....	43
10. Санкции за несъответствие на продукцията.....	43
11. Окончателно прекратена продукция.....	44
12. Названия и адреси на техническите служби, отговорни за провеждане на тестовете за одобрение, на лабораториите за тестване и на административните отдели .....	44

## ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: Комуникация относно одобрението или удължаването, или отказа, или оттеглянето на одобрение, или окончателно прекратена продукция на рециклираща производствена единица в съответствие с Регламент № 108

Приложение 2: Изисквания за маркировката за одобрение

Приложение 3: Изисквания за маркировката за рециклирани гуми

Приложение 4: Списък на символите за индексите за товарносимост и съответната максимална допустима маса

Приложение 5 : Обозначения за размерите на гумите

Приложение 6 : Метод за измерване на пневматичните гуми

Приложение 7 : Процедура за изпитване за натоварване/скорост

Приложение 8 : Разяснителна схема

1. ОБХВАТ



Настоящият регламент се прилага за производството на рециклирани гуми, предназначени за монтиране на частни (пътнически) превозни средства и техните ремаркета, използвани на пътя. Същевременно той не се прилага за:

- 1.1. Рециклирани гуми за търговски превозни средства и техните ремаркета
- 1.2. Рециклирани гуми с номинална конструктивна скорост под 120 км/ч или над 300 км/ч.
- 1.3. Гуми за мотопеди и мотоциклети.
- 1.4. Гуми първоначално произведени без обозначения за скорост и/или индекси за товароносимост.
- 1.5. Гуми първоначално произведени без одобрение за тип и без маркировка „Е” или „е”.
- 1.6. Гуми предназначени за оборудване на коли, произведени преди 1939 г.
- 1.7. Гуми предназначени изключително за състезания или оф-роуд употреба, които са съответно маркирани..
- 1.8. Гуми обозначени като "Т-тип" резервна гума за временно ползване.

## 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ – Виж също и схемата в Приложение 8

За целите на настоящия регламент:

2.1. „Набор от рециклирани пневматични гуми” означава набор на рециклирани пневматични гуми, както е посочено в параграф 4.1.4.

2.2. „Структура” на пневматичната гума означава техническите характеристики на каркаса на гумата. По-конкретно, различават се следните структури:

2.2.1. „Диagonalна гума” или „с наклонен слой на каркаса” е пневматична гума, чиито нишки на корда са разположени от борт до борт и образуват ъгли, значително по-малки от 90° спрямо средната линия (равнина) на протектора.

2.2.2. „Опоясена diagonalна гума” описва структура на пневматична гума от diagonalен (с наклонен слой на каркаса) тип, чийто каркас се обгражда от брекер, състоящ се от два или повече слоя корд, разположен на срещуположни ъгли, близки до тези на каркаса „

2.2.3. „Радиална гума” описва структура на пневматична гума, чиито нишки на корда, разположени от борт до борт, образуват ъгли от 90° спрямо средната линия (равнина) на протектора, като каркасът е укрепен с периферен брекер.

2.3. „Категория на ползване”

2.3.1. Нормалната (универсална) гума е предназначена само за обичайна употреба на пътя.

2.3.2. Гума за сняг е гума с шарка на протектора и структура, проектирана за осигуряване на по-добра работа от нормалните гуми при кал и сняг. Шарката на протектора на гумите за сняг се състои основно от канали и големи блокови елементи, по-широко разположени от тези на нормалните гуми.

2.3.3. „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.

2.3.4. „Т-тип резервна гума за временно ползване” е тип резервна гума за временно ползване, проектирана за употреба, напompана до налягане, по-високо от определеното за стандартни и подсилени гуми

2.4. „Борт” означава част от пневматичната гума с форма и структура, осигуряващи закрепването на гумата върху джантата

2.5. „Корд” означава нишки образуващи тъканта на слоя на каркаса в пневматичната гума.

2.6. „Слой на каркаса” означава слой от покрити с „гума” паралелни нишки.

2.7. „Брекер” 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 в посока на централната линия (равнина) на протектора, за да задържат каркаса в периферна посока.

2.8. „Брекер” се използва за гума с диагонален слой на каркаса и означава средния слой между каркаса и протектора.

2.9. „Чефер” означава материала в областта на борта, предпазващ каркаса от протриване или абразия, причинена от джантата.

2.10. „Каркас” означава структурна част от пневматичната гума, различна от протектора и страницата, която носи товара в напompано състояние на гумата.

2.11. „Протектор” означава частта от пневматичната гума, която осъществява контакт с пътя, предпазва каркаса от механични повреди и спомага за сцеплението.

2.12. „Външна стена” означава частта от пневматичната гума между протектора и областта обхваната от фланеца на джантата.

2.13. „Долна стена на гумата” означава зоната включена между областта под линията на максималната ширина на профила на гумата и областта обхваната от ръба на джантата.

2.14. „Канали на протектора” е пространството между надлъжните ребра и блоковете в шарката на протектора.

2.15. „Основни канали” означава широките канали, разположени в централната част на протектора, които покриват приблизително три-четвърти от широчината на протектора.

2.16. „Широчина на профила” означава линейното разстояние между външните страни на стените на напompана пневматична гума, когато е монтирана към специфична

измервателна джанта, без размера на издатините, получен при етикетиране (маркиране), декорации или защитни ленти и ребра.

2.17. „Пълна широчина” означава линейното разстояние между външните страни на стените на напмпана пневматична гума, когато е монтирана към специфична измервателна джанта, включително размера на издатините, получен при етикетиране (маркиране), декорации или защитни ленти и ребра.

2.18. „Височина на профила” означава разстоянието, равно на половината от разликата между външния диаметър на гумата и номиналния диаметър на джантата.

2.19. „Коефициент на номинално отношение” 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 единици.

2.20. „Външен диаметър” означава пълният диаметър на напмпана ново рециклирана гума.

2.21. „Обозначаване на размерите на гумата” означава обозначаване, което показва:

2.21.1. Номиналната широчина на профила. Тя трябва да бъде изразена в милиметри, освен в случаите на гуми, при които обозначаването е посочено в първата колона на таблиците в Приложение 5 на настоящия регламент.

2.21.2. Коефициентът на номинално отношение, освен в случаите на гуми, за които обозначението за размерите е посочено в първата колона на таблиците в Приложение 5 на настоящия регламент.

2.21.3. Конвенционално число  $d$  (символ „ $d$ ”) показващо монтажния и съответстващия на джантата диаметър, изразен в кодове (числа под 100) или милиметри (числа над 100). При обозначаването могат да бъдат използвани числа, съответстващи на двата вида мерки.

2.21.3.1. Стойностите на символ „ $d$ ”, изразени в милиметри са показани долу.

Монтажен диаметър на джантата ( код „ $d$ ”)	Стойност на символ „ $d$ ” изразен в мм
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406

17	432
18	457
19	483
20	508
21	533

2.22. „Монтажен диаметър на джантата d” означава диаметъра на джантата, върху която е предвидено монтирането на гумата.

2.23. „Джанта” означава съвкупност от опората на гумата и монтираната вътрешна гума или за безкамерни гуми - опората, върху която леглата на гумата са напаснати.

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

2.25. „Изпитателна джанта” означава всяка джанта посочена като одобрена, препоръчана или допустима в някой от Международните стандарти за гуми, за гуми от този размер или тип.

2.26. „Международни стандарти за гуми” означава един от следните стандартни документи:

а) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) <sup>(1)</sup>: „Standards Manual”;  
(Европейска техническа организация за гуми и джанти – „Наръчник за стандарти”)

б) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) <sup>(1)</sup>: „Engineering Design Information — obsolete data”;  
(Европейска техническа организация за гуми и джанти – „Информация за инженерния дизайн – остарели данни”)

в) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) <sup>(2)</sup>: „Year Book”;  
(Асоциация гуми и джанти – „Годишник”)

г) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) <sup>(3)</sup>: „Year Book”;  
(Асоциация на производителите на гуми в Япония – „Годишник”)

д) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) <sup>(4)</sup>: „Standards Manual”;  
(Асоциация за гуми и джанти на Австралия – „Наръчник за стандарти”)

е) The Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) <sup>(5)</sup>: „Manual de Normal Técnicas”;

ж) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) <sup>(6)</sup>: „Data Book”.  
(Скандинавска организация за гуми и джанти – Наръчник с данни”)

Стандартите за гуми могат да бъдат получени от следните адреси:

<sup>1</sup> ETRTO, 32 Av. Brugmann — Bte 2, B-1060 Brussels, Belgium

<sup>2</sup> TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 USA

<sup>3</sup> JATMA, 9th Floor, Toranomon Building No 1-12, 1-Chome Toranomon Minato-ku, Tokyo 105, Japan

<sup>4</sup> TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australia

<sup>5</sup> ALAPA, Avenida Paulista 2444-12o Andar, conj. 124, 01310 Sao Paulo, SP Brazil

<sup>6</sup> STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Sweden

2.27. „Откъртване” означава отделяне на парчета от гума от протектора.

2.28. „Отделяне на нишките на корда” означава отделяне на нишките на корда от гуменото им покритие.

2.29. „Разслояване на каркаса” означава отделянето на съседни слоеве.

2.30. „Отлепване на протектора” означава отделяне на протектора от каркаса.

2.31. „Индикатори за износване на протектора” означава издатини в рамките на каналите на протектора, предназначени за визуално определяне на степента на износване на протектора.

2.32. „Експлоатационно описание” означава специфична комбинация от индекси за товароносимост и символи за скорост.

2.33. „Индекс на товароносимост” означава цифров код, който посочва максималния товар, който може да носи гумата. Списъкът на индексите на товароносимост и съответстващото им допустимо натоварване е показан в Приложение 4 на настоящия регламент.

2.34. „Символ за скорост” означава:

2.34.1. Буквен символ обозначаващ скоростта, при която гумата може да носи товара посочен от съответстващия индекс на товароносимост.

2.34.2. Символите за скорост и съответстващите им скорости са посочени в долната таблица:

Символ за категория скорост	Съответстваща скорост ( км/ч )
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 ниво на натоварване” е максималната маса, предвидена за товароносимост от гумата.

2.35.1. За скорости под 210 км/ч максималното ниво на натоварване не надвишава стойността, съответстваща на индекса за товароносимост на гумата.

2.35.2. За скорости над 210 км/ч и под 300 км/ч максималното ниво на натоварване не надвишава стойността, свързана с индекса за товароносимост на гумата, дадени в долната таблица, по отношение на конструктивната скорост на превозното средство, за което е предназначена гумата.

Тип символ за скорост	Максимална скорост (км/ч)	Максимално ниво на натоварване (%)
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

За средните максимални скорости е допустима линейна интерполация на максималното ниво на натоварване.

2.36. „Рециклираща производствена единица” означава обект или група от локализиращи обекти, където се произвеждат готови, рециклирани гуми”.

2.37. „Рециклиране” означава общ термин за ремонтване на използвана гума чрез замяната на износения протектор с нов материал. То може да включва и обновяване на външната повърхност на стените и замяната на слоеве на каркаса или на предпазния брекер. 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 външната стена;

2.37.3. „Борт до борт” – замяна на протектора и обновяване на външните стени, включително на част от долната стена на гумата.

2.38. „Външна гума” е износена гума, състояща се от каркас, остатъците от протектора и материала на външните стени.

2.39. „Обработка” 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 износен протектор. Той може да е в различна форма, например:

2.41.1. „Камилски гръб” – предварително нарязани ленти от материал, който е пресован 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 непосредствено пресован и омотан около приготвената външна гума и изграден за да се получи необходимия контур на напречния профил. Новият материал трябва да е вулканизиран.

2.41.3. „Пряко пресован” - протекторен материал, пресован, за да се получи необходимия напречен профил и пряко пресован върху приготвената външна гума. Новият материал трябва да е вулканизиран.

2.41.4. „Предварително вулканизиран” - предварително формиран и вулканизиран протектор, приложен към приготвената външна гума. Новият материал трябва да е споен за външната гума.

2.42. „Облицовка на външните стени” е материал, използван, за покриване на външните стени на гумата, 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. „Цимент” 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 вариация в радиуса на гумата, измерена около външната периферия 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”.

### 3. МАРКИРОВКИ

3.1. Пример за начина на маркиране на рециклирана гума е показан в Приложение 3 на настоящия регламент.

3.2. На двете външни стени при симетричните гуми и поне на външната стена при асиметричните гуми, рециклираните гуми имат обозначения за:

3.2.1. Търговско наименование или търговска марка.

3.2.2. Обозначаване на размерите на гумата, както това е дефинирано в параграф 2.21;

3.2.3. Указания за структурата, както следва:

3.2.3.1. При диагонална гума (с наклонен слой на каркаса), няма обозначение или буквата „D”, поставена пред маркировката за диаметър на джантата;

3.2.3.2. При радиална гума, буквата „R”, поставена пред маркировката за диаметър на джантата и се допуска поставянето на думата „RADIAL” (РАДИАЛНИ);

3.2.3.3. При опоясена диагонална гума, буквата „B”, поставена пред маркировката за диаметър на джантата и в допълнение на това думите „BIASBELTED” (ОПОЯСЕНА ДИАГОНАЛНА);

3.2.4. Експлоатационно описание, съдържащо:

3.2.4.1. Обозначение на номиналната товароносимост на гумата, под формата на индекса за товароносимост, предписан в параграф 2.33.

3.2.4.2. Обозначение на номиналната скорост на гумата под формата на символа, предписан в параграф 2.34.

3.2.5. Думата „TUBELESS” (БЕЗКАМЕРНА), ако гумата е предназначена за използване без вътрешна гума .

3.2.6. Надпис M+S или MS или M.S. или M & S в случай на гума за сняг.

3.2.7. Датата на рециклиране, както следва:

3.2.7.1. До 31 декември 1999 г.; или както е предписано в параграф 3.2.7.2 или под формата на група от три цифри, като първите две обозначават номера на седмицата, а третата годината от декадата на производство. Кодът за датата може да обхваща производствен период от седмицата, обозначена с номера за седмица, до и включително номера на



седмицата плюс три. Например маркировката „253” може да обозначава гума, рециклирана през седмици 25, 26, 27 или 28 на 1993 г.

Кодът за датата може да се маркира само на една външна стена.

3.2.7.2. От 1 януари 2000 г.; под формата на група от четири цифри, като първите две обозначават номера на седмицата, а вторите две годината на рециклиране на гумата. Кодът за датата може да обхваща производствен период от седмицата, обозначена с номера за седмица, до и включително номера на седмицата плюс три. Например маркировката „2503” може да обозначава гума, рециклирана през седмици 25, 26, 27 или 28 на 2003 г.

Кодът за датата може да се маркира само на една външна стена.

3.2.8. Терминът „RETREAD” (РЕЦИКЛИРАНА) или „REMOULD”(ПРЕОТЛЯТА) (след 1 януари 1999 г. се използва само думата „RETREAD”). По искане на осъществяващия рециклирането, може да бъде добавен същия термин и на други езици.

3.3. Преди одобрението, гумите следва да демонстрират наличието на достатъчно свободно място за поставянето на маркировката за одобрение, предвидена в параграф 5.8 и показана в Приложение 2 към настоящия регламент.

3.4. След одобрението, маркировката, предвидена в параграф 5.8 и показана в Приложение 2 към настоящия регламент се поставят на свободното място, предвидено в параграф 3.3. Тази маркировка може да бъде поставена само на една външна стена.

3.5. Маркировките, предвидени в параграф 3.2 и маркировката за одобрение, предписана от параграфи 3.4 и 5.8 следва да са ясно четивни и формувани върху или в гумата, или трайно отбелязани върху нея.

3.6. Доколкото след рециклирането са останали четливи спецификации на оригиналния производител на гумата, те се приемат за спецификации на осъществилия рециклирането, по отношение на рециклираната гума. Ако тези оригинални спецификации нямат приложение след рециклирането те се премахват изцяло.

3.7. Премахват се оригиналния знак за одобрение „E” или „e” и номера на одобрението.

#### 4. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Следните процедури са приложими за одобряването на рециклиращи производствени единици за гуми:

4.1. Заявлението за одобрение на рециклираща производствена единица се подава от притежателя на търговското название или марка, които ще важат по отношение на гумата или от негов надлежно упълномощен представител. Заявлението съдържа:

4.1.1. Описание на структурата на компанията, произвеждаща рециклирани гуми.

4.1.2. Кратко описание на системата за управление на качеството, която осигурява ефективен контрол върху процедурите по рециклиране на гуми, за да се отговори на изискванията на настоящия регламент.

4.1.3. Търговски названия или марки, които ще важат за произведените рециклирани гуми.

4.1.4. Следната информация по отношение на набора от гуми, подлежащи на рециклиране:

4.1.4.1. обхват на размера на гумите;

4.1.4.2 структура на гумите (диагонални или с наклонен слой на каркаса, опоясени диагонални или радиални);

4.1.4.3. категорията на ползване (нормални или за сняг и т.н.);

4.1.4.4. системата за рециклиране и метода приложим към новите материали, които ще се използват, както това е посочено в параграфи 2.37 и 2.41;

4.1.4.5. максималният символ за скорост на гумите подлежащи на рециклиране;

4.1.4.6. максималният индекс на товароносимост за гумите подлежащи на рециклиране;

4.1.4.7. номинираният Международен стандарт за гуми, на който отговаря набора от гуми.

## 5. ОДОБРЕНИЕ

5.1. Рециклирането на гуми изисква одобряването на рециклираща производствена единица от страна на отговорните власти, в съответствие с изискванията на настоящия регламент. Отговорният орган, предприема необходимите мерки, описани в настоящия регламент, за да гарантира, че гумите рециклирани в съответната производствена единица, отговарят на изискванията, посочени в настоящия регламент. Рециклиращата производствена единица отговаря изцяло за гарантирането на това, че рециклираните гуми отговарят на изискванията на настоящия регламент и че се представят адекватно в условията на обичайна употреба.

5.2. В допълнение на обичайните изисквания при първоначалната оценка на рециклиращата 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, лесно разбираем за оперативните работници на рециклиращата гуми производствена единица.

5.3. Органът, оправомощен да издаде одобрение, се уверява 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 прониквания в каркаса на гумите, в зависимост дали повредите са съществуващи или причинени по време на подготовката за рециклиране.

5.4. Преди да предостави одобрение, органът трябва да се увери, че рециклираните гуми отговарят на настоящия регламент и че изпитанията, предписани в параграфи 6.7 и 6.8 са били успешно проведени на поне пет и не непременно повече от 20 образца на рециклирани гуми, представителни за набора от гуми, произвеждани от рециклиращата производствена единица.

5.5. При всеки случай на неуспешно изпитание се подлагат на тест нови два образца от гуми със същите спецификации. Ако един или и двата нови образци не успеят да преминат изпитването, следва окончателен тест на нови два образца. Ако един или и двата последни образца не успеят да преминат изпитването, заявлението за одобряване на рециклираща производствена единица се отхвърля.

5.6. Ако са изпълнени всички изисквания на настоящия регламент, се предоставя одобрение, като на всяка одобрена рециклираща производствена единица се определя номер на одобрение. Първите две цифри от този номер посочват серията от изменения, инкорпорираща най-новите значителни технически изменения, направени в регламента към времето на издаване на одобрението. Номерът на одобрението се предхожда от „108R”, което обозначава, че одобрението се отнася за гуми, рециклирани в съответствие с предписанията на настоящия регламент.

Един и същи орган, оправомощен да издава одобрения, не може да даде един и същи номер на две или повече производствени единици, обхванати от настоящия регламент.

5.7. Съобщенията за одобряване или за удължаване, отказ или оттегляне на одобрението, или за окончателно прекратена продукция, в съответствие с настоящия регламент, се съобщават на Страните по Споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент, чрез формуляр, отговарящ на образца в Приложение 1 на настоящия регламент.

5.8. На всяка рециклирана гума, съответстваща на настоящия регламент, в допълнение на маркировката, предписана в параграф 3.2, в пространството упоменато в параграф 3.3 се поставя ясно видим, международен знак за одобрение, който се състои от:

5.8.1. кръг, заобикалящ буквата „E”, последван от номер, отличаващ страната, която е дала одобрението<sup>1</sup> и

---

<sup>1</sup> 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката република, 9 за Испания, 10 за Югославия, 11 за Обединеното кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (свободно), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Руската федерация, 23 за Гърция, 24 за Ирландия, 25 за Хърватия, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30 (свободно), 31 за Босна и Херцеговина, 32 - 36 (свободни), 37 за Турция, 38-39 (свободни), 40 за бившата Югославска република Македония, 41 (свободно), 42 за Европейската общност (одобренията се предоставят от нейните държави – членки, които използват своите ИКЕ символи) и 43 за Япония. Последващи номера се дават на други страни в хронологичен ред, по който те ратифицират или се присъединяват към Споразумението относно приемане на единни технически предписания за пътните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на пътните превозни средства, и условията за взаимното признаване на одобренията, получени въз

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

5.9. Приложение 2 от настоящия регламент дава пример за изискванията за знак за одобрение.

## 6. ИЗИСКВАНИЯ

6.1. Гумите не се приемат за рециклиране, освен ако не са одобрени по тип и не носят знака „E” или „e”, като това изискване не е задължително най-късно до 1 януари 2000 г.

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 рециклиране.

6.2. Гуми, които са били рециклирани, не се приемат за по-нататъшно рециклиране.

6.3. Възрастта на външната гума, приета за рециклиране не следва да надвишава седем години, на основата на цифрите, указващи годината на производство на оригиналната гума; т.е. гумата, маркирана с код за дата „253” може да бъде приета за рециклиране до 2000 г.

6.4. Условия преди рециклиране:

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

6.4.2. Преди обработка, всяка гума се проверява внимателно отвътре и отвън, за да се гарантира, че е годна за рециклиране.

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

6.4.4. Не се приемат за рециклиране 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 ще бъдат обозначени със символ за по-ниска категория скорост;

в) предишни поправки на повреди, извън специфицираните ограничения на вредите – виж параграф 5.3;

г) счупване на каркаса;

д) значителни увреждания причинени от петрол или химическо вещество;

е) множество повреди, твърде близо една до друга;

---

основа на тези предписания, като така разпределените номера се съобщават от генералния секретар на Обединените нации на Договарящите се страни по споразумението

- ж) повреден или счупен борт;
- з) неподлежащо на ремонт влошаване на състоянието или увреждане на вътрешното уплътнение;
- и) увреждане на борта, което не се свежда до увреждания само по гумата;
- к) изложени на външно влияние нишки, в резултат на износване на протектора или протриване на стените на външната гума;
- л) неподлежащо на ремонт отделяне на материала на протектора или на стените на външната гума от каркаса;
- м) структурни увреждания в областта на стените на външната гума.

6.4.5. Не се приемат за рециклиране каркаси на радиални гуми с отделяне в брекера, различно от леко разхлабване в ъгъла на брекера..

#### 6.5. Подготовка:

6.5.1. След обработката 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 рециклиране.

6.5.2. Цялата повърхност, спрямо която ще се прилага нов материал се подготвя без да се прегрява. Тъканта на полираната повърхност не трябва да има разкъсвания или свободно висящи части.

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 нишки.

6.5.5. Нишките на външната гума не трябва да бъдат повредени по време на подготовката.

6.5.6. Повредите причинени от полировката върху брекера на радиалните гуми следва да бъдат ограничени до локализираните увреждания само върху най-външния слой.

6.5.7. Ограниченията за повредите, причинени от обработката върху диагоналните гуми са както следва:

6.5.7.1. При конструкции с два слоя не следва да има никакви увреждания на каркаса, с изключение на леки, локализираните увреждания на съединението на външната гума.

6.5.7.2. При конструкция от два слоя плюс брекер при безкамерните гуми, не трябва да има никакви увреждания по каркаса или брекера.

6.5.7.3. При конструкция от два слоя плюс брекер при гумите с вътрешна гума, е допустимо локализирано увреждане на брекера.

6.5.7.4. При конструкция от четири или повече слоя не трябва да има никакви увреждания в каркаса или брекера.

6.5.7.5. При конструкция от четири или повече слоя за гуми с вътрешна гума, повредите следва да са ограничени до най-външния слой в областта на короната.

6.5.8. Изложените на външно влияние стоманени части се третират възможно най-бързо с подходящ материал, както това е посочено от производителя на този материал.

## 6.6. Рециклиране:

6.6.1. Извършващият рециклирането, трябва да е сигурен, че или производителя, или доставчика на ремонтни материали, включително кърпки, отговарят за следното:

а) определяне на метода/ите за приложение и съхранение, а ако това е поискано от осъществяващия рециклирането и на националния език на страната, закъдето са предназначени материалите;

б) определяне на границите на повредите, за които са предназначени материалите, а ако това е поискано от осъществяващия рециклирането и на националния език на страната, закъдето са предназначени материалите;

в) гарантиране, че подсилените кърпки за гуми, ако се използват правилно в ремонта на каркаса, се подходящи за целта;

г) гарантиране, че кърпките са способни да издържат двойно по-голямо от максималното налягане при напompване, зададено от производителя;

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

6.6.2. Осъществяващият рециклирането отговаря за правилното използване на ремонтните материали и за гарантирането, че ремонта е без дефекти, които могат да се отразят на продължителността на полезния живот на гумата.

6.6.3. Осъществяващият рециклирането се уверява, че или производителят или доставчикът на протекторни материали или материал за стени на външна гума, издават спецификации относно условията за съхраняване и ползване на материалите, с цел да се гарантира тяхното качество. Ако това бъде поискано от осъществяващия рециклирането, информацията трябва да е на националния език на страната, закъдето са предназначени материалите.

6.6.4. Осъществяващият рециклирането се уверява, че ремонтните материали и/или съединения са документирани в сертификата на производителя или доставчика. Съединението трябва да е подходящо за предназначението на гумата.

6.6.5. Обработената гума се вулканизира възможно най-скоро след приключване на ремонтните работи и операциите по конструирането, 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.

6.6.7. Размерите на матрицата 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 матрици.

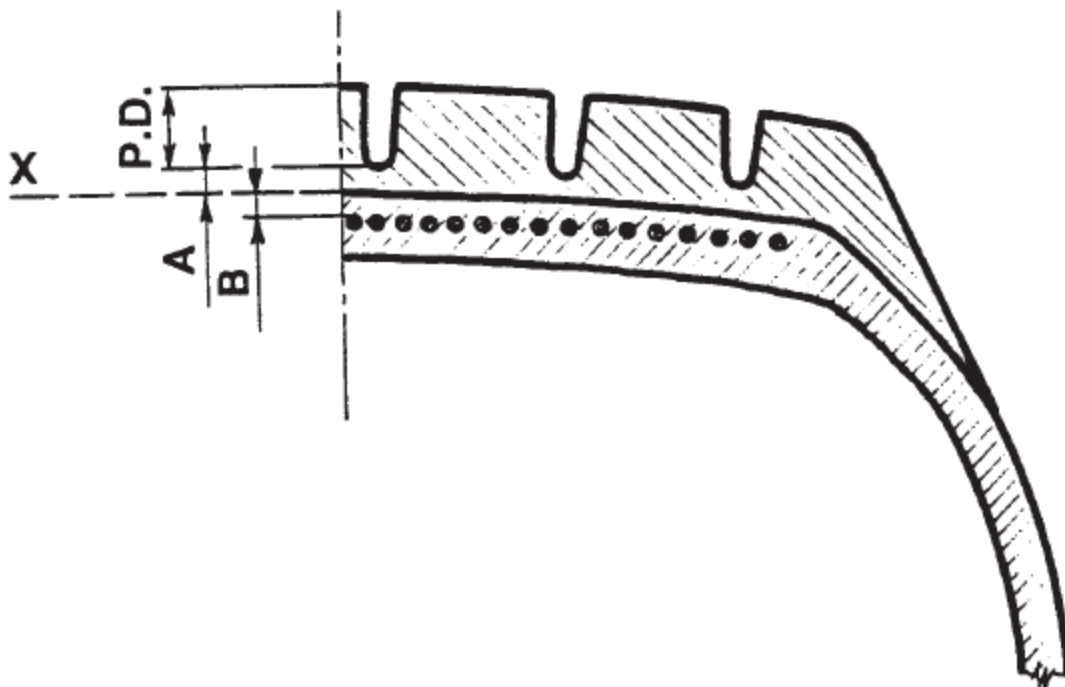
6.6.8. Дебелината на оригиналния материал след обработка и средната дебелина на всеки нов материал по шарката на протектора след рециклиране, са дадени в параграфи 6.6.8.1 и 6.6.8.2. Дебелината на материала във всяка точка по ширината на протектора или около периферията на гумата се контролира по такъв начин, че да се отговори на изискванията на разпоредбите на параграфи 6.7.5 и 6.7.6.

6.6.8.1. За радиални и опоясени диагонални гуми (мм):

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

$A \geq 1A \ 1A \ 1A \ 1A \ 1$  (минимум 1,0 мм)

$B \geq 0.5B \ 0.5B \ 0.5B \ 0.5B \ 0.5$  (минимум 0,5 мм)



P.D. = Дълбочина на шарката

X = Линия на обработка

A = Средна дебелина на новия материал по шарката

B = Минимална дебелина на оригиналния материал над брекера

6.6.8.2 За диагонални (с наклонен слой на каркаса) гуми:

Дебелината на оригиналния материал над брекера следва да е  $\geq 0,00$  мм.

Средната дебелина на новия материал над линията на обработената външна гума следва да е  $\geq 2,00$  мм.

Комбинираната дебелина на оригиналния и новия материал под основата на каналите на шарката на протектора следва да е  $\geq 2,00$  и  $\leq 5,00$  мм.

6.6.9. Експлоатационното описание на рециклираната гума не може да показва по-висок символ за скорост или по висок индекс на товароносимост от тези на оригиналната гума за първия ѝ живот.

6.6.10. Минималната конструктивна скорост на рециклираната гума следва да е 120 км/ч (символ за скорост „L”), а максималната 300 км/ч (символ за скорост „Y”).

6.6.11. Индикаторите за износване на протектора се инкорпорират както следва:

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

6.6.11.2. Същевременно, за гуми предназначени за монтиране на джанти с номинален диаметър от код 12 или по-малко, се допуска наличието на четири реда от индикатори.

6.6.11.3. Индикаторите за износване на протектора предоставят средство за обозначаване в рамките на толеранс от  $+ 0,60/-0,00$  мм, когато каналите на протектора вече нямат дълбочина по-голяма от 1,6 мм.

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

6.7. Инспекция:

6.7.1. След вулканизирането, докато рециклираните гуми са все още топли, всяка от тях се проверява, за да се гарантира, че няма видими дефекти по нея. По време или след рециклирането, гумата трябва да бъде напомена 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 или след рециклирането, гумата 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 рециклираните гуми се подлагат на тестове и проверки, част от които включват тяхното разрушаване. Качеството на проверените гуми и резултатите се записват.



6.7.4. След рециклирането, размерите на рециклираната гума, измервана в съответствие с Приложение 6 към настоящия регламент, трябва да съответства или на размерите, изчислени в съответствие с параграф 7, или на онези, посочени в Приложение 5 от настоящия регламент.

6.7.5. Радиалната издатина на рециклираната гума не трябва да надвишава 1,5 мм (+0,4 мм толеранс при измерването).

6.7.6. Максималният статичен дисбаланс на рециклираната гума, измерен при диаметъра на джантата, следва да не надвишава 1,5% от масата на гумата.

6.7.7. Индикаторите за износване на протектора следва да отговарят на изискванията на параграф 6.6.11.

6.8. Изпитване за представяне:

6.8.1. Гумите, рециклирани по настоящия регламент следва да са способни да преминат изпитването за натоварване/скорост, както то е описано в Приложение 7 на настоящия регламент

6.8.2. Рециклирана гума, която след подлагане на съответното изпитване за натоварване/скорост, не покаже никакво отлепване на протектора, разслояване на каркаса (брекера), отделяне на нишките на корда, откъсване или счупване на нишките на корда, се приема за издържала изпитването.

6.8.3. Външният диаметър на гумата, измерен шест часа след изпитването за натоварване/скорост не трябва да се различава с повече от  $\pm 3,5\%$  от външния диаметър, измерен преди изпитването

## 7. СПЕЦИФИКАЦИИ

7.1. Гумите, рециклирани, за да отговарят на настоящия регламент, следва да са съобразени със следните размери:

7.1.1. Широчина на профила:

7.1.1.1. Широчината на профила се изчислява по следната формула:

$$S = S1 + K (A - A1)$$

Където:

S: е действителната широчина на профила, измерена в милиметри на изпитателната джанта;

S1: е стойността на широчината на профила по дизайн, посочена за измервателната джанта, както е записано в Международния стандарт за гуми, посочен от осъществяващия рециклирането за въпросния размер на гумата;

A: е широчината на изпитателната джанта в милиметри;

A1: е широчината в милиметри на измервателната джанта, както е записано в Международния стандарт за гуми, посочен от осъществяващия рециклирането за въпросния размер на гумата;

K: е фактор, равен на 0,4.

#### 7.1.2. Външен диаметър

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

$$D = d + 2H$$

където:

D: е теоретичният външен диаметър в милиметри;

d: е конвенционалното число, посочено в параграф 2.21.3 в милиметри;

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

където:

$S_n$ : е номиналната широчина на профила в милиметри;

Ra: е коефициент на номинално отношение

Всички от горните символи са както са посочени в обозначението за размерите на гумата, показани на стената на външната гума, в съответствие с изискванията на параграф 3.2.2 и както е определено в параграф 2.21.

7.1.2.2. Същевременно, за гуми чието обозначение е дадено в първата колона на таблиците от Приложение 5 към Регламент № 30 на ИКЕ, външният диаметър е посоченият в тези таблици.

#### 7.1.3. Метод за измерване на рециклирани гуми:

7.1.3.1. Размерите на рециклираните гуми се определят в съответствие с процедурите, посочени в Приложение 6 към настоящия регламент.

#### 7.1.4. Спецификации на широчината на профила:

7.1.4.1. Действителната пълна широчина може да бъде по-малка от широчината или широчините на профила, определени в параграф 7.1.

7.1.4.2. Действителната пълна широчина може също така да надвишава стойността или стойностите определени в параграф 7.1 с:

7.1.4.2.1. 4 % в случай на радиални гуми и

7.1.4.2.2. 6 % в случай на диагонални (с наклонен слой на каркаса) или опоясени диагонални гуми.

7.1.4.2.3. в допълнение на това, ако гумата разполага със специална протекторна лента, широчината може да надвишава толерансите, зададени в параграфи 7.1.4.2.1 и 7.1.4.2.2 с до 8 мм.

#### 7.1.5. Спецификации на външния диаметър:

7.1.5.1 Действителният външен диаметър на рециклираната 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 настоящия регламент, „H” и „d” са определени в параграф 7.1.2.1.

7.1.5.1.2. за размери, упоменати в параграф 7.1.2.2 горе:

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

където „D” е външният диаметър, а „d” номиналният диаметър на джантата, записан в гореспоменатите таблици за въпросния размер.

7.1.5.1.3. Коефициентът „a” = 0,97

7.1.5.1.4. Коефициентът „b” е:

	Радиални гуми	Диagonalни (с наклонен слой на каркаса) или опоясени diagonalни гуми
Нормални гуми	1,04	1,08

7.1.5.2. При гумите за сняг максималният външен диаметър ( $D_{max}$ ), изчислен в параграф 7.1.5.1 може да бъде надвишен с не повече от 1%.

## 8. МОДИФИКАЦИИ НА ОДОБРЕНИЕТО

8.1. Всяка модификация, засягаща рециклиращата производствена единица, изменяща, каквато и да било информация, подадена от рециклиращата производствена единица в заявлението за одобрение, виж параграф 4, се съобщава на органа, оправомощен да издаде одобрение, който е издал такова на съответната рециклираща производствена единица. Органът може:

8.1.1. Да приеме, че няма вероятност направените модификации да имат сериозен неблагоприятен ефект и че в такъв случай рециклиращата 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 модификациите, се съобщават по процедурата, описана в параграф 5.7 на Страните по Споразумението, които прилагат настоящия регламент.

## 9. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

Съответствието на процедурите за продукцията се съобразява с онези, предвидени в допълнение 2 от споразумението (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), със следните изисквания:

9.1. Рециклиращата производствена единица, одобрена в съответствие с настоящия регламент се съобразява с изискванията, посочени в параграф 6.

9.2. Притежателят на одобрението гарантира, че през всяка производствена година и като това действие е равномерно разпределено през нея, най-малко следният брой гуми, представителни за произвеждания набор, се проверява и изпитва, както е предписано от настоящия регламент:

9.2.1. 0,01 % от общата годишна продукция, но във всички случаи не по-малко от пет и не непременно повече от 20.

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

9.4. Органът, одобрил рециклиращата производствена единица може по всяко време да провери методите за контрол на съответствието, прилагани във всяко производствено съоръжение. За всяко производствено съоръжение, органът, оправомощен да издава одобрение по тип, взема образци на случаен принцип през всяка една производствена година и най-малкото следния брой гуми, представителни за произвеждания набор се проверява и изпитва, както е предписано от настоящия регламент:

9.4.1. 0,01 % от общата годишна продукция, но във всички случаи не по-малко от пет и не непременно повече от двадесет.

9.5. Изпитванията и проверките по параграф 9.4 могат да заместят онези, изисквани по параграф 9.2.

## 10. САНКЦИИ ЗА НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

10.1. Одобрението, предоставено по отношение на рециклиращата производствена единица, в съответствие с настоящия регламент, може да бъде оттеглено, ако не са изпълнени изискванията на параграф 9 или ако рециклиращата производствена единица или рециклираните гуми, произведени от рециклиращата производствена единица, не отговарят на изискванията, предвидени в този параграф.

10.2. Ако Договаряща се страна по споразумението, която прилага настоящия регламент, оттегли одобрение, което е дала, тя незабавно уведомява другите Договарящи се страни по Споразумението от 1958 г., прилагащи настоящия регламент, като използва формуляр, съответстващ на образца в Приложение 1 към настоящия регламент.

## 11. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЕНА ПРОДУКЦИЯ

Органът, който е предоставил одобрение на рециклиращата производствена единица, се информира ако бъде прекратено производството на рециклирани гуми, одобрено в рамките на настоящия регламент. При получаване на тази информация, органът съобщава това на другите страни по споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент, като използва формуляр, съответстващ на образца в Приложение 1 към настоящия регламент.

## 12. НАЗВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВОРНИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ТЕСТОВЕТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ, НА ЛАБОРАТОРИИТЕ ЗА ТЕСТВАНЕ И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ

12.1. Страните по споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент, информират секретариата на Обединените нации за названията и адресите на техническите служби, отговорни за провеждане на тестове за одобрение, където това има приложение и на одобрените лаборатории за тестване, и на административните отдели, които предоставят одобрения и на които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрението, отказа или оттеглянето на одобрение, или окончателното прекратяване на продукцията, издадени в други страни.

12.2. Страните по споразумението от 1958 г., които прилагат настоящия регламент могат да използват лабораториите на производителите на гуми или на рециклиращите производствени единици, и могат да посочват като одобрени лаборатории за тестване, онези които са разположени или на територията на съответната Договаряща се страна или на територията на друга Договаряща се страна по споразумението от 1958 г., при условие, че е налице предварително приемане на настоящата процедура от компетентния административен отдел на последната.

12.3. Когато Страна по споразумението от 1958 г. прилага параграф 12.2 тя може да присъства на изпитванията, ако желае това.

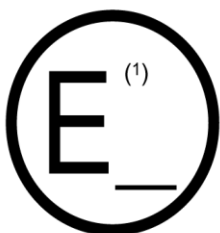
## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

(максимален формат: А4 (210 x 297 мм))

### Комуникация

Издадена от: Название на администрацията

.....  
.....  
.....



Относно<sup>12</sup> : ДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ  
УДЪЛЖЕНО ОДОБРЕНИЕ  
ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ  
ОТТЕГЛЕНО ОДОБРЕНИЕ  
ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

На рециклираща производствена единица, в съответствие с Регламент № 108

Одобрение №..... Удължение №.....

1. Търговско название и марка на рециклиращата производствена единица:.....
2. Название и адрес на рециклираща производствена единица :.....
3. Ако това има приложение, название и адрес на представителя на осъществяващото рециклиране лице:.....
4. Кратко описание, както е предвидено в параграфи 4.1.3 и 4.1.4 на настоящия регламент :  
.....
5. Техническа служба и където това има приложения лаборатория за тестване, одобрена за целите на одобряването или удостоверяването на съвместимостта :  
.....
6. Дата на доклада, издаден от тази служба:.....

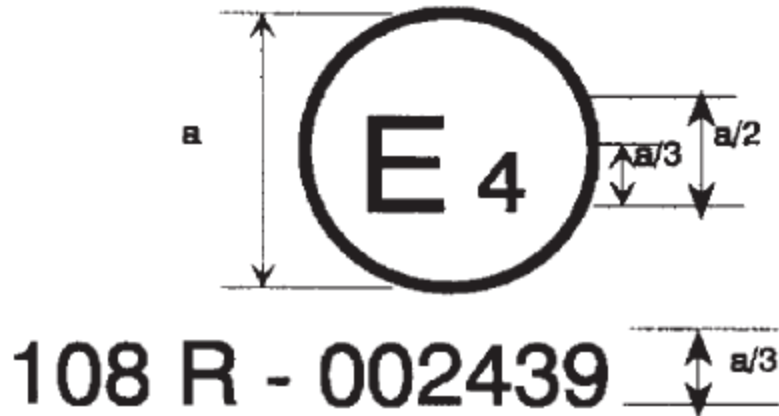
<sup>1</sup> Отличителен номер на страната, която е предоставила/ удължила/ отказала/ оттеглила одобрението (виж разпоредбите за одобрението в регламента).

<sup>2</sup> Заличава се неприложимото.

7. Номер на доклад, издаден от тази служба:.....
8. Причини за удължаването (ако това има приложение):  
.....
9. Забележки.....
10. Място:.....
11. Дата:.....
12. Подпис:.....
13. Към настоящата комуникация е приложен списък от документи в досието на одобрението, депозирано при органа, издал одобрението, които могат да бъдат получени при поискване:  
.....  
.....

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### Изисквания за знака за одобрение



Горният знак за одобрение, прикрепен към рециклирана гума, показва че съответната рециклираща производствена единица е одобрена в Нидерландия (E4), с одобрение номер 108R002439, като отговаряща на изискванията на настоящия регламент в неговата оригинална форма (00).

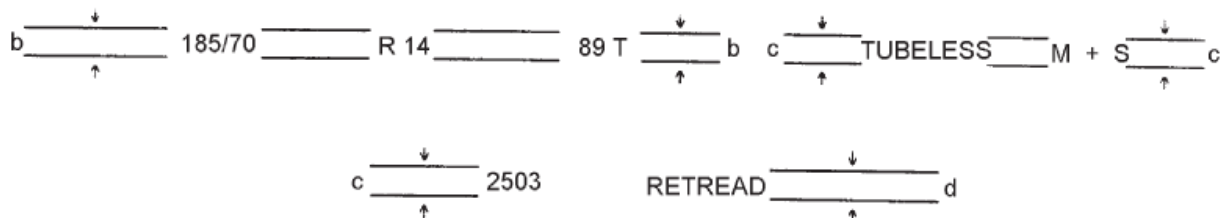
Номерът на одобрението трябва да бъде поставен близо до кръга, над или под и в ляво или дясно на буквата „E”. Цифрите на номера на одобрението трябва да са от една и съща страна на буквата „E” и да гледат в една посока. Следва да се избягва ползването на римски числа в номера на одобрението, за да се предотврати объркването им с други символи.



### ПРИЛОЖЕНИЕ 3

#### Изисквания за маркировката на рециклирани гуми

Пример за маркировката, която трябва да носят рециклираните гуми, пуснати на пазара след влизането в сила на настоящия регламент



Тази маркировка дефинира рециклирана гума:

- С номинална широчина на профила от 185;
- С коефициента на номинално отношение от 70;
- С радиална структура (R);
- С номинален диаметър на джантата код 14;
- С експлоатационно описание „89Т” обозначаващо капацитет на натоварване от 580 кг., съответстващ на индекс за товароносимост „89” и максимална конструктивна скорост от 190 км/ч, съответстваща на символ за скорост „Т”;
- за монтаж без вътрешна гума („TUBELESS” (БЕЗКАМЕРНА));
- за сняг (M+S);
- Рециклирана през седмици 25, 26, 27 или 28 на 2003 г

Разположението и редът на маркировките, съставлящи обозначението на гумата са следните:

- Обозначението на размера, включващо номинална широчина на профила, коефициент на номинално отношение, символ за тип на структурата (където това има приложение) и номиналния диаметър на джантата, се групира както е показано в примера и е: 185/70 R 14;
- Експлоатационното описание, включващо индексите на товароносимост и символите за скорост, се поставя заедно, близо до обозначението за размер. То може да е пред, зад, над или под обозначението за размер;
- Символите „TUBELESS” (БЕЗКАМЕРНА) „REINFORCED” (ПОДСИЛЕНА) и „M+S” могат да се намират на разстояние от символа, обозначаващ размерите.
- Думата „RETREAD” (РЕЦИКЛИРАНА) може да се намира на разстояние от символа, обозначаващ размерите.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4**

**Списък на символите за индексите за товарносимост и съответната максимална допустима маса**

**Индекс на товарносимост (LI) и капацитет на натоварване – кг.**

LI	кг	LI	кг	LI	кг	LI	кг	LI	кг	LI	кг
0	45										
1	46,2	51	195	101	825	151	3 450	201	14 500	251	61 500
2	47,5	52	200	102	850	152	3 550	202	15 000	252	63 000
3	48,7	53	206	103	875	153	3 650	203	15 500	253	65 000
4	50	54	212	104	900	154	3 750	204	16 000	254	67 000
5	51,5	55	218	105	925	155	3 875	205	16 500	255	69 000
6	53	56	224	106	950	156	4 000	206	17 000	256	71 000
7	54,5	57	230	107	975	157	4 125	207	17 500	257	73 000
8	56	58	236	108	1 000	158	4 250	208	18 000	258	75 000
9	58	59	243	109	1 030	159	4 375	209	18 500	259	77 500
10	60	60	250	110	1 060	160	4 500	210	19 000	260	80 000
11	61,5	61	257	111	1 090	161	4 625	211	19 500	261	82 500
12	63	62	265	112	1 120	162	4 750	212	20 000	262	85 000
13	65	63	272	113	1 150	163	4 875	213	20 600	263	87 500
14	67	64	280	114	1 180	164	5 000	214	21 200	264	90 000
15	69	65	290	115	1 215	165	5 150	215	21 800	265	92 500
16	71	66	300	116	1 250	166	5 300	216	22 400	266	95 000
17	73	67	307	117	1 285	167	5 450	217	23 000	267	97 500
18	75	68	315	118	1 320	168	5 600	218	23 600	268	100 000
19	77,5	69	325	119	1 360	169	5 800	219	24 300	269	103 000
20	80	70	335	120	1 400	170	6 000	220	25 000	270	106 000
21	82,5	71	345	121	1 450	171	6 150	221	25 750	271	109 000
22	85	72	355	122	1 500	172	6 300	222	26 500	272	112 000
23	87,5	73	365	123	1 550	173	6 500	223	27 250	273	115 000
24	90	74	375	124	1 600	174	6 700	224	28 000	274	118 000
25	92,5	75	387	125	1 650	175	6 900	225	29 000	275	121 500
26	95	76	400	126	1 700	176	7 100	226	30 000	276	125 000
27	97,5	77	412	127	1 750	177	7 300	227	30 750	277	128 500
28	100	78	425	128	1 800	178	7 500	228	31 500	278	132 000
29	103	79	437	129	1 850	179	7 750	229	32 500	279	136 000

30	106	80	450	130	1 900	180	8 000	230	33 500	
31	109	81	462	131	1 950	181	8 250	231	34 500	
32	112	82	475	132	2 000	182	8 500	232	35 500	
33	115	83	487	133	2 060	183	8 750	233	36 500	
34	118	84	500	134	2 120	184	9 000	234	37 500	
35	121	85	515	135	2 180	185	9 250	235	38 750	
36	125	86	530	136	2 240	186	9 500	236	40 000	
37	128	87	545	137	2 300	187	9 750	237	41 250	
38	132	88	560	138	2 360	188	10 000	238	42 500	
39	136	89	580	139	2 430	189	10 300	239	43 750	
40	140	90	600	140	2 500	190	10 600	240	45 000	
41	145	91	615	141	2 575	191	10 900	241	46 250	
42	150	92	630	142	2 650	192	11 200	242	47 500	
43	155	93	650	143	2 725	193	11 500	243	48 750	
44	160	94	670	144	2 800	194	11 800	244	50 000	
45	165	95	690	145	2 900	195	12 150	245	51 500	
46	170	96	710	146	3 000	196	12 500	246	53 000	
47	175	97	730	147	3 075	197	12 850	247	54 500	
48	180	98	750	148	3 150	198	13 200	248	56 000	
49	185	99	775	149	3 250	199	13 600	249	58 000	
50	190	100	800	150	3 350	200	14 000	250	60 000	

*ПРИЛОЖЕНИЕ 5*

**Обозначения за размерите на гумите (в съответствие с Регламент № 30 на ИКЕ)**

**(За тази информация се използва Регламент № 30 на ИКЕ)**

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6

### Метод за измерване на пневматичните гуми

#### 1. Подготовка на гумата

1.1. Гумата се монтира на изпитателната джанта, посочена от осъществяващия рециклирането и се напompва до номиналното налягане, от 3 до 3,5 бара.

1.2. Налягането на гумата се регулира, както следва:

1.2.1. за стандартни диагонални опоясени гуми — до 1,7 бара;

1.2.2 за диагонални гуми - до

Индекс за налягане	Налягане (бар) за символ на скоростта		
	L, M, N	P, Q, R, S	T, U, H, V
4	1,7	2,0	—
6	2,1	2,4	2,6
8	2,5	2,8	3,0

1.2.3. за стандартни радиални гуми – до 1,8 бара;

1.2.4. за подсилени гуми -до 2,3 бара.

#### 2. Процедура на измерването

2.1. Гумата, монтирана към съответната джанта се адаптира към температурата в помещението поне 24 часа, освен ако не се изисква друго по параграф 6.8.3 от настоящия регламент.

2.2. Налягането се регулира до стойността по параграф 1.2 от настоящото приложение.

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

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

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7

### Процедура за изпитване за натоварване/скорост

(по принцип се осъществява в съответствие с Приложение 7 на Регламент № 30)

#### 1. Подготовка на гумата

1.1. Рециклираната гума се монтира на изпитателна джанта, определена от осъществяващия рециклирането

1.2. Гумата се напompва до подходящо налягане (в бара), както е посочено в таблицата долу:

Категория скорост	Диагонални гуми			Радиални гуми		Опоясени диагонални и гуми
	индекс за налягане			стандартни	подсилени	стандартни
	4	6	8			
L, M, N	2,3	2,7	3,0	2,4	-	-
P,Q,R,S	2,6	3,0	3,3	2,6	3,0	2,6
T,U,H	2,8	3,2	3,5	2,8	3,2	2,8
V	3,0	3,4	3,7	3,0	3,4	-
W и Y	-	-	-	3,2	3,6	-

1.3. Рециклиращата производствена единица,а като посочи основанията си, може да изиска използване на налягане за помпане, различно от това по параграф 1.2. В такъв случай, гумата се напompва до исканото налягане.

1.4. Комплектованата 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 параграф 1.2 или 1.3 от настоящото приложение

## 2. Провеждане на изпитването

2.1. Комплектованата гума с джанта се монтира на оста за изпитване и се притиска до външната част на гладък задвижван изпитателен барабан с диаметър  $1,70 \text{ м} \pm 1\%$  или  $2,00 \text{ м} \pm 1\%$ .

2.2. Върху оста за изпитване се прилага се прилага товар, равняващ се на 80% от:

2.2.1. максималното ниво на натоварване, съответстващо на индекса за товароносимост за гуми със символи за скорост от L до H включително,

2.2.2. максималното ниво на натоварване, свързано с максимална скорост (виж параграф 2.35.2 от настоящия регламент) от:

- 240 км/ч при гуми със символ за скорост „V”,

- 270 км/ч при гуми със символ за скорост „W”,

- 300 км/ч при гуми със символ за скорост „Y”.

2.3. По време на изпитването налягането на гумите не се коригира, а натоварването се поддържа постоянно.

2.4. По време на изпитването температурата в изпитателното помещение се поддържа между  $20$  и  $30^{\circ} \text{C}$ , освен ако производителят на гумата или осъществяващия рециклирането 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 до първоначалната скорост на изпитването е 10 минути;

2.5.2. първоначалната скорост на изпитване е предписаната максимална скорост за типа гума, намалена с 40 км/ч при използване на барабан с диаметър  $1,70 \text{ м} \pm 1\%$  или с 30 км/ч – при използване на барабан с диаметър  $2 \text{ м} \pm 1\%$ ;

2.5.3. последващи увеличавания на скоростта – по 10 км/ч до максималната скорост на изпитване;

2.5.4. времетраене на теста за всяка стъпка на увеличение на скоростта без последната – 10 минути;

2.5.5. времетраене на стъпката при последното увеличение на скоростта – 20 минути;

2.5.6. Максималната скорост на изпитване: определената максимална скорост за типа гума, намалена с 10 км/ч при използване на барабан с диаметър  $1,70 \text{ м} \pm 1\%$  или равна на определената при използване на барабан с диаметър  $2 \text{ м} \pm 1\%$ .

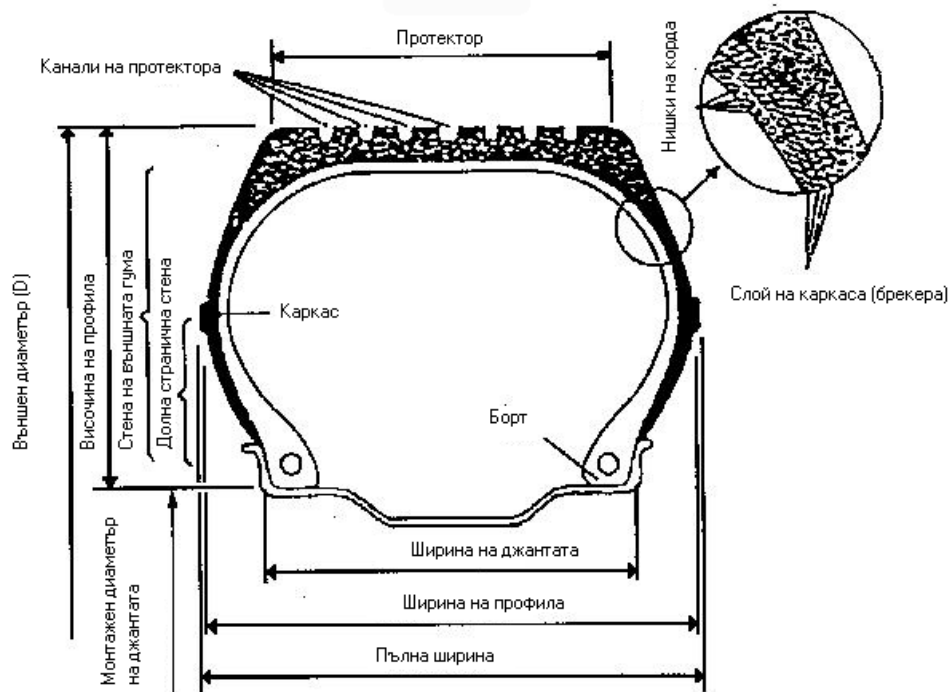
## 3. Еквивалентни методи за изпитване

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

## ПРИЛОЖЕНИЕ 8

### Разяснителна схема

Виж параграф 2 от настоящия регламент



”