Ўзбекистон Республикаси Давлат стандарти

Транспорт воситаларини уларнинг вақтинчалик ишлатилиш учун йиғилган ҳолдаги эҳтиёт ғилдираги, ҳавоси чиқарилган ҳолда ишлатишга яроқли шиналарини, ва/ёки ҳавоси чиқарилган ҳолда ишлатиш тизимини, ва/ёки шиналардаги ҳаво босимини назорат қилиш тизимини ўз ичига олувчи қурилмаларига нисбатан расмий тасдиқлашга тааллуқли бир хил кўрсатмалар

Расмий нашр

Государственный стандарт Республики Узбекистан

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах

Издание официальное

Узбекское агентство стандартизации, метрологии
и сертификации

Ташкент

Государственный стандарт Республики Узбекистан

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах

Издание официальное

Узбекское агентство стандартизации, метрологии
и сертификации
Ташкент

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН и ВНЕСЕН Узбекским агентством автомобильного и речного транспорта

2 УТВЕРЖДЕН постановлением Узбекского агентства стандартизации, метрологии и сертификации № 05-93-р от «05» 03 2018 г

3 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Настоящий стандарт представляет собой идентичный текст Правил ЕЭК ООН № 64 Пересмотр 1 (документ E/ECE/324/Rev.1/Add.63/Rev.1−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.63/Rev.1 "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах" и включает:
Дополнение 1 к первоначальному варианту Правил − Дата вступления в силу: 17 сентября 1989 года
Дополнение 2 к первоначальному варианту Правил − Дата вступления в силу: 30 октября 2003 года
Поправки серии 01 − Дата вступления в силу: 3 февраля 2008 года
Исправление 1 к поправкам серии 01, указанное в уведомлении депозитария C.N.1161.2007.TREATIES-2 от 18 января 2008 года − Дата вступления в силу: 3 февраля 2008 года
Поправки серии 02 − Дата вступления в силу: 19 августа 2010 года
Исправление 1 к поправкам серии 02, указанное в уведомлении депозитария C.N.466.2010.TREATIES-2 от 30 июля 2010 года − Дата вступления в силу: 19 августа 2010 года

Информация о введении в действие (прекращении действия) настоящего стандарта и изменений к нему на территории Республики Узбекистан публикуется в указателе, издаваемом агентством «Узстандарт».

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Агентства "Узстандарт"

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Содержание

1. Область применения 4
2. Определения 4
3. Заявка на официальное утверждение 8
4. Официальное утверждение 8
5. Технические требования и испытания 10
6. Дополнительная информация 16
7. Модификации и распространение официального утверждения типа транспортного средства 18
8. Соответствие производства 18
9. Санкции, налагаемые за несоответствие производства 18
10. Окончательное прекращение производства 19
11. Названия и адреса технических служб, ответственных за проведение испытаний для официального утверждения, и административных органов 19
12. Переходные положения 19

Приложения

1. Сообщение, касающееся официального утверждения (отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производства) типа транспортного средства в отношении его оборудования запасным колесом в сборе для временного пользования на основании Правил № 64 21
2. Схемы знаков официального утверждения 24
3. Испытание на торможение и на отклонение от линии движения транспортных средств, оборудованных запасными колесами в сборе для временного пользования 26
4. Требования к испытанию системы предупреждения о спущенном состоянии шины (СПСС) 29
5. Испытания систем контроля за давлением в шинах (СКДШ) 32

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Ўзбекистон Республикаси Давлат стандарти

Ўзбекистон Республикаси стандартлаштириш давлат тизими

Транспорт воситаларини уларнинг вақтинчалик ишлатилиш учун йиғилган ҳолдаги эҳтиёт ғилдираги, ҳавоси чиқарилган холда ишлатишга яроқли шиналарини, ва/ёки ҳавоси чиқарилган ҳолда ишлатиш тизимини, ва/ёки шиналардаги ҳаво босимини назорат қилиш тизимини ўз ичига олувчи қурилмаларига нисбатан расмий тасдиқлашга тааллуқли бир хил кўрсатмалар

Государственная система стандартизации Республики Узбекистан

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах

State standardization system of Uzbekistan

Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to their equipment which may include: a temporary-use spare unit, run-flat tyres and/or a run-flat system, and/or a tyre pressure monitoring system

Дата введения «13» 03 2018

1 Область применения

1. Настоящие Правила применяются для официального утверждения транспортных средств категорий M_1 и N_1[1], когда они оборудованы:

a) запасным колесом в сборе для временного пользования и/или

b) шинами, пригодными для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или системами эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или

c) системой контроля за давлением в шинах[2].

Для целей настоящих Правил запасное колесо и заменители колеса в сборе в виде шин, пригодных для эксплуатации в спущенном состоянии, либо системы эксплуатации шины в полностью спущенном состоянии надлежит рассматривать в качестве запасных колес в сборе для временного пользования, определение которых приведено в пункте 2.10 настоящих Правил.

[1] В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 с последними поправками на основании Amend.4).

[2] В случае транспортных средств категорий M_1 (до максимальной массы 3 500 кг) и N_1, причем в обоих случаях при оснащении всех осей одинарными шинами.

O'zSTANDART AGENTLIGI
6405
son bilan
05 03 2018 yilda
Davlat ro'yxatiga olindi

2 Определения

Для целей настоящих Правил

2.1 "*Официальное утверждение транспортного средства*" означает официальное утверждение типа транспортного средства в отношении его запасного колеса для временного пользования с надетой на него шиной.

2.2 "*Тип транспортного средства*" означает категорию транспортных средств, не имеющих между собой существенных различий в том, что касается нижеследующих важных аспектов:

2.2.1 "*Тип транспортного средства в отношении его запасного колеса в сборе для временного пользования*":

2.2.1.1 максимальная нагрузка на ось транспортного средства, как это определено в пункте 2.10;

2.2.1.2 характеристики запасного колеса для временного пользования с надетой на него шиной;

2.2.1.3 привод (передний привод, задний привод, четыре ведущих колеса);

2.2.1.4 подвеска;

2.2.1.5 тормозная система;

2.2.1.6 размер колес/размер шин;

2.2.1.7 вылет колеса.

2.2.2 "*Тип транспортного средства в отношении его системы контроля за давлением в шинах*":

2.2.2.1 фабричная или торговая марка изготовителя;

2.2.2.2 характеристики транспортного средства, которые существенно влияют на эффективность работы системы контроля за давлением в шинах;

2.2.2.3 тип и конструкция любой системы контроля за давлением в шинах, установленной на транспортном средстве.

2.3 "*Колесо*" означает узел, состоящий из обода и колесного диска.

2.3.1 "*Обозначение размера колеса*" – это обозначение, указывающее по меньшей мере номинальный диаметр обода, номинальную ширину обода и вертикальное сечение обода.

2.3.2 "*Вылет колеса*" означает расстояние между поверхностью втулки колеса и осевой линией обода.

2.4 "*Шина*" – это пневматическая шина, которая представляет собой укрепленную гибкую оболочку, поставленную вместе с колесом, на которое она надевается, либо образующую вместе с этим колесом сплошную, главным образом тороидальную, закрытую камеру, содержащую газ (обычно воздух) либо газ и жидкость, и которая предназначена для использования, как правило, под давлением, превышающим атмосферное давление. Она может быть:

2.4.1 "*обычной шиной*", являющейся шиной, пригодной для любых обычных условий эксплуатации на автодороге;

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

2.4.2 "*запасной шиной для временного пользования*", являющейся шиной, конструкция которой конкретным образом отличается от конструкции обычной шины и которая предназначена только для временной эксплуатации при ограниченных условиях вождения;

2.4.3 "*шиной, пригодной для эксплуатации в спущенном состоянии*", или "*самонесущей шиной*", под которой подразумевается конструкция пневматической шины, полагающая любые технические решения (например, укрепленные боковины и т.д.), позволяющие эксплуатировать пневматическую шину, установленную на соответствующем колесе транспортного средства при отсутствии любого дополнительного элемента, в соответствии с ее основными функциями на скорости по крайней мере 80 км/ч (50 миль в час) и в пределах 80 км в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии;

2.4.4 "*системой эксплуатации шины в спущенном состоянии*" или "*системой увеличенной мобильности*", под которой подразумевается набор конкретных функционально зависимых элементов, включая шину, которые в совокупности обеспечивают конкретные эксплуатационные характеристики, определяющие основные функции шины, т.е. способность ее движения по крайней мере со скоростью 80 км/ч (50 миль в час) и в пределах 80 км в режиме эксплуатации шины в спущенном состоянии.

2.5 "*Режим эксплуатации шины в спущенном состоянии*" означает состояние шины, которая в основном сохраняет свою конструктивную целостность в процессе ее использования при давлении в диапазоне от 0 до 70 кПа.

2.6 "*Основная функция шины*" означает обычную способность накачанной шины выдерживать заданную нагрузку при движении с заданной скоростью и передавать на поверхность, по которой она движется, силу тяги, а также поворотное и тормозное усилие.

2.7 "*Обозначение размера шины*" означает сочетание цифр, представляющее собой единственное в своем роде обозначение геометрического размера шины, включающее номинальную ширину профиля, номинальное отношение высоты профиля к его ширине и номинальный диаметр. С точными определениями этих элементов можно ознакомиться в Правилах № 30.

2.8 "*Конструкция шины*" означает технические характеристики каркаса шины. Речь может идти о диагональной шине (или шине с диагональным расположением корда), диагонально опоясанной, радиальной шине либо шине, пригодной для использования в спущенном состоянии, в соответствии с определениями, содержащимися в Правилах № 30.

2.9 "*Запасное стандартное колесо в сборе*" означает колесо и надетую на него шину, которые с точки зрения обозначений размера колеса и шины, вылета колеса и конструкции шины идентичны колесу и надетой на него шине на той же оси и пригодны для обычной эксплуатации на транспортном средстве конкретной модели либо конкретного варианта, включая колесо, изготовленное из иного материала, например из стали, а не из алюминиевого сплава, с которым могут использоваться иные конструкции гаек и болтов, предназначенных для его крепления, но которое в остальных отношениях идентично колесу, предназначенному для обычной эксплуатации.

2.10 "*Запасное колесо в сборе для временного пользования*" означает любое колесо с надетой на него шиной, которое не подпадает под определение "стан-

O`ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

дартного колеса в сборе", приведенное в пункте 2.9. Могут эксплуатироваться запасные колеса в сборе для временного пользования следующих типов:

2.10.1 *тип 1*

колесо с надетой на него шиной, являющейся запасной шиной для временного пользования, определенной в пункте 2.4.2;

2.10.2 *тип 2*

колесо с надетой на него шиной, у которого вылет отличается от вылета колеса, установленного в том же положении на оси для обычной эксплуатации транспортного средства;

2.10.3 *тип 3*

колесо с надетой на него шиной, конструкция которой отличается от шины, установленной в том же положении на оси для обычной эксплуатации транспортного средства;

2.10.4 *тип 4*

колесо с надетой на него шиной, которая является обычной шиной, определенной в пункте 2.4.1, но у которой обозначение размера колеса или/и шины отличается от обозначений, нанесенных на колесо или шину, которые установлены в том же положении на оси для обычной эксплуатации транспортного средства;

2.10.5 *тип 5*

колесо и надетая на него шина, которые соответствуют пункту 2.4.3 или 2.4.4 и установлены на транспортном средстве для обычной долгосрочной эксплуатации на автодороге, но в экстренном случае используются в полностью спущенном состоянии.

2.11 "*Максимальная масса*" означает технически допустимую максимальную массу, объявленную изготовителем (эта масса может быть больше "максимальной допустимой массы", устанавливаемой национальным компетентным органом).

2.12 "*Максимальная нагрузка на ось*" означает указанное изготовителем максимальное значение общей вертикальной силы, с которой шины одной оси действуют на контактную поверхность и которая представляет собой часть массы транспортного средства, приходящейся на данную ось; эта нагрузка может быть больше "разрешенной нагрузки на ось", установленной национальным компетентным органом. Общая нагрузка на ось может быть больше величины, соответствующей общей массе транспортного средства.

2.13 "*Система предупреждения о спущенном состоянии шины*" – это система, информирующая водителя о том, что шина функционирует в спущенном состоянии.

2.14 "*Система контроля за давлением в шинах (СКДШ)*" означает систему, установленную на транспортном средстве и способную выполнять функцию оценки внутреннего давления в шинах либо изменения этого внутреннего давления с течением времени и передавать соответствующую информацию пользователю во время движения транспортного средства.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

2.15 "*Внутреннее давление в холодной шине*" означает давление в шине при температуре окружающего воздуха без какого-либо увеличения давления по причине эксплуатации шины.

2.16 "*Рекомендованное внутреннее давление в холодной шине (Prec)*" означает давление, рекомендованное изготовителем транспортного средства для каждого положения шины с учетом предполагаемых условий эксплуатации (например, скорости и нагрузки) данного транспортного средства и обозначенное на табличке с указанием особенностей эксплуатации и/или в руководстве по эксплуатации транспортного средства.

2.17 "*Эксплуатационное давление в режиме работы (Pwarm)*" означает внутреннее давление для каждого положения шины, превышающее давление в холодной шине (Prec) с учетом воздействия температуры во время эксплуатации транспортного средства.

2.18 "*Испытательное давление (P_{test})*" означает фактическое давление в шине (шинах), отобранное для каждого положения шины после выпуска из нее воздуха в процессе проведения испытания.

2.19 "*Тип системы контроля за давлением в шинах*" означает системы, не имеющие между собой существенных различий в том, что касается следующих важных аспектов:

a) принцип эксплуатации,

b) любые элементы, которые могут оказать значительное воздействие на эффективность функционирования системы, как это указано в пункте 5.3 настоящих Правил.

3 Заявка на официальное утверждение

3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении его оснащения:

a) запасным колесом в сборе для временного пользования (включая, когда это применимо, систему предупреждения о спущенном состоянии шины) и/или

b) системой контроля за давлением в шинах,

подается изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем.

3.2 К этой заявке прилагается (в трех экземплярах) описание типа транспортного средства с указанием данных, предусмотренных в приложении 1 к настоящим Правилам.

3.3 Органу, предоставляющему официальное утверждение типа, или технической службе, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения типа, представляется одно транспортное средство, тип которого подлежит официальному утверждению.

3.4 До выдачи официального утверждения типа административный орган должен удостовериться в том, что приняты надлежащие меры по обеспечению эффективного контроля за соответствием производства.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

4 Официальное утверждение

4.1 Если транспортное средство, представленное на официальное утверждение на основании настоящих Правил, удовлетворяет всем предписаниям пункта 5 ниже, то предоставляется официальное утверждение типа этого транспортного средства.

4.1.1 Официальное утверждение транспортного средства в отношении положений, касающихся только запасного колеса в сборе для временного пользования, предоставляется в том случае, если транспортное средство соответствует предписаниям пунктов 5.1 и 5.2.

4.1.2 Официальное утверждение транспортного средства в отношении исключительно положений, касающихся только систем контроля за давлением в шинах, предоставляется в том случае, если транспортное средство соответствует предписаниям пункта 5.3.

4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 02, что соответствует поправкам серии 02) указывают серию поправок, включающую самые последние важные технические изменения, внесенные в Правила к моменту предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не должна присваивать этот же номер другому типу транспортного средства. Вместе с тем официальное утверждение одного и того же типа может распространяться на различные модификации данной модели, которые согласно положениям пункта 2.2 относятся к различным типам, при условии, что испытания, описанные в пунктах 5.2 и 5.3, не дают большого разброса результатов.

4.3 Стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении, распространении официального утверждения или об отказе в официальном утверждении типа транспортного средства на основании настоящих Правил посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

4.4 На каждом транспортном средстве, официально утвержденном на основании настоящих правил, в легко доступном месте четко проставляется международный знак официального утверждения, состоящий из:

4.4.1 круга, в котором проставлена буква "E", за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение[3];

[3] 1 – Германия, 2 – Франция, 3 – Италия, 4 – Нидерланды, 5 – Швеция, 6 – Бельгия, 7 – Венгрия, 8 – Чешская Республика, 9 – Испания, 10 – Сербия, 11 – Соединенное Королевство, 12 – Австрия, 13 – Люксембург, 14 – Швейцария, 15 (не присвоен), 16 –Норвегия, 17 – Финляндия, 18 – Дания, 19 – Румыния, 20 – Польша, 21 – Португалия, 22 – Российская Федерация, 23 – Греция, 24 – Ирландия, 25 – Хорватия, 26 – Словения, 27 – Словакия, 28 – Беларусь, 29 – Эстония, 30 (не присвоен), 31 – Босния и Герцеговина, 32 – Латвия, 33 (не присвоен), 34 – Болгария, 35 (не присвоен), 36 – Литва, 37 – Турция, 38 (не присвоен), 39 – Азербайджан, 40 – бывшая югославская Республика Македония, 41 (не присвоен), 42 – Европейское сообщество (официальные утверждения предоставляются его государствами-членами с использованием их соответствующего условного обозначения ЕЭК), 43 – Япония, 44 (не присвоен), 45 – Австралия, 46 – Украина, 47 – Южно-Африканская Республика, 48 – Новая Зеландия, 49 – Кипр, 50 – Мальта, 51 – Республика Корея, 52 – Малайзия, 53 – Таиланд, 54 и 55 (не присвоены), 56 – Черногория, 57 (не присвоен) и 58 – Тунис. Последующие порядковые номера присваиваются другим странам в

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

4.4.2 номера настоящих Правил, за которым следуют:

4.4.2.1 буква "R" в случае транспортных средств, официально утвержденных в соответствии только с пунктом 4.1.1;

4.4.2.2 буква "P" в случае транспортных средств, официально утвержденных в соответствии только с пунктом 4.1.2;

4.4.2.3 буквы "RP" в случае транспортных средств, официально утвержденных в соответствии как с пунктом 4.1.1, так и с пунктом 4.1.2;

4.4.3 тире и номер официального утверждения, проставляемые справа от маркировки, предписанной в пунктах 4.4.1 и 4.4.2.

4.5 Если транспортное средство соответствует типу транспортного средства, официально утвержденному на основании одного или нескольких прилагаемых к Соглашению Правил в той же стране, которая предоставила официальное утверждение на основании настоящих Правил, то не следует повторять обозначение, предусмотренное в пункте 4.4.1; в таком случае номера Правил и официального утверждения и дополнительные обозначения всех Правил, на основании которых предоставлено официальное утверждение в стране, выдавшей официальное утверждение на основании настоящих Правил, указываются вертикально друг над другом справа от обозначения, предусмотренного в пункте 4.4.1.

4.6 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.

4.7 Знак официального утверждения помещается рядом с прикрепляемой изготовителем табличкой с основными техническими данными транспортного средства или проставляется на этой табличке.

4.8 В приложении 2 к настоящим Правилам приведены примеры знаков официального утверждения.

5 Технические требования и испытания

5.1 Общие положения

5.1.1 Шины, предназначенные для использования в качестве части запасного колеса в сборе для временного пользования, в соответствии с определением, приведенным в пункте 2.10, должны быть официально утверждены на основании Правил № 30.

5.1.2 Для транспортных средств, имеющих не менее четырех колес, несущая способность запасного колеса в сборе для временного пользования должна составлять не менее половины наивысшей из максимальных нагрузок на ось транспортного средства; если использование колеса ограничено конкретной осью, упо-

---

хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, или в порядке их присоединения к этому Соглашению; и присвоенные им таким образом номера сообщаются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

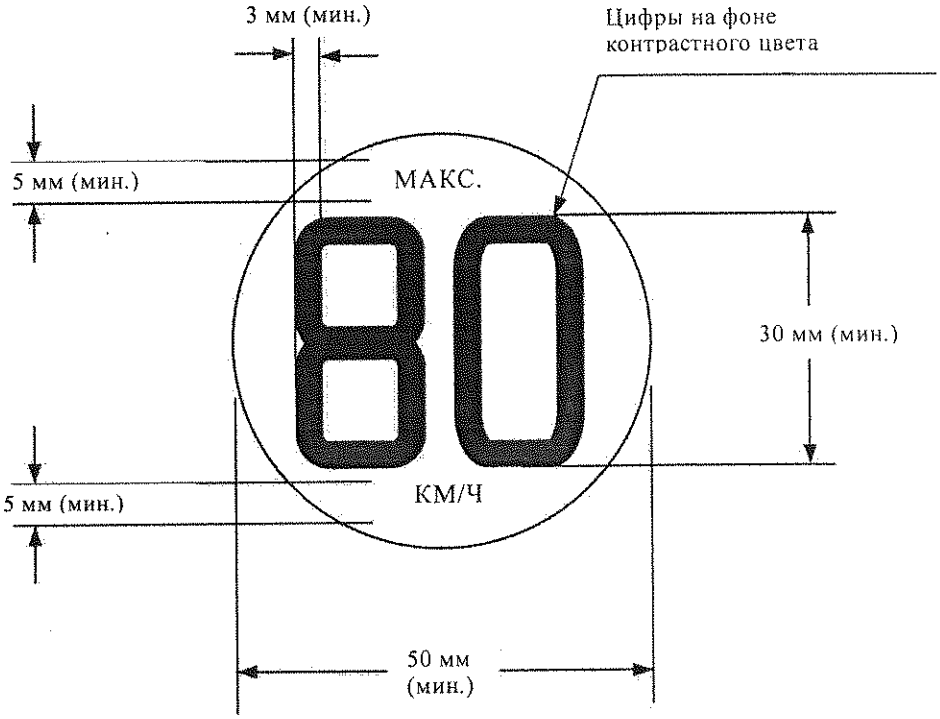
O`ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

мянутой в инструкциях, указанных в пункте 6 ниже, то несущая способность должна составлять не менее половины максимальной нагрузки на данную ось.

5.1.3 Расчетная скорость движения запасного колеса в сборе для временного пользования должна составлять не менее 120 км/ч в случае типов 1, 2 и 3.

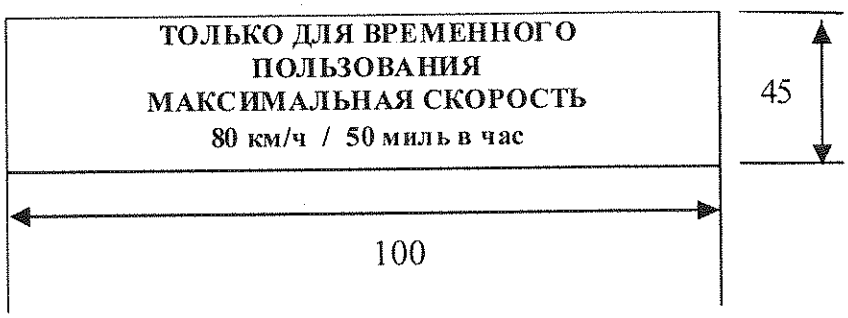
5.1.4 Запасное колесо в сборе для временного пользования должно иметь следующие характеристики:

5.1.4.1 на наружной стороне колеса в заметном месте должен наноситься постоянный знак, предупреждающий о том, что максимальная скорость должна составлять 80 км/ч, в соответствии с приведенным ниже рисунком.



В случае транспортных средств, предназначенных для реализации в странах, где применяются единицы британской системы мер и весов, на наружной стороне колеса в заметном месте должен наноситься дополнительный постоянный предупреждающий знак, идентичный описанному выше знаку, за исключением того, что вместо значения "80 км/ч" используется значение "50 миль в час".

В противном случае в соответствии с приведенным ниже рисунком на наружной стороне колеса в заметном месте наносится единый предупреждающий знак.



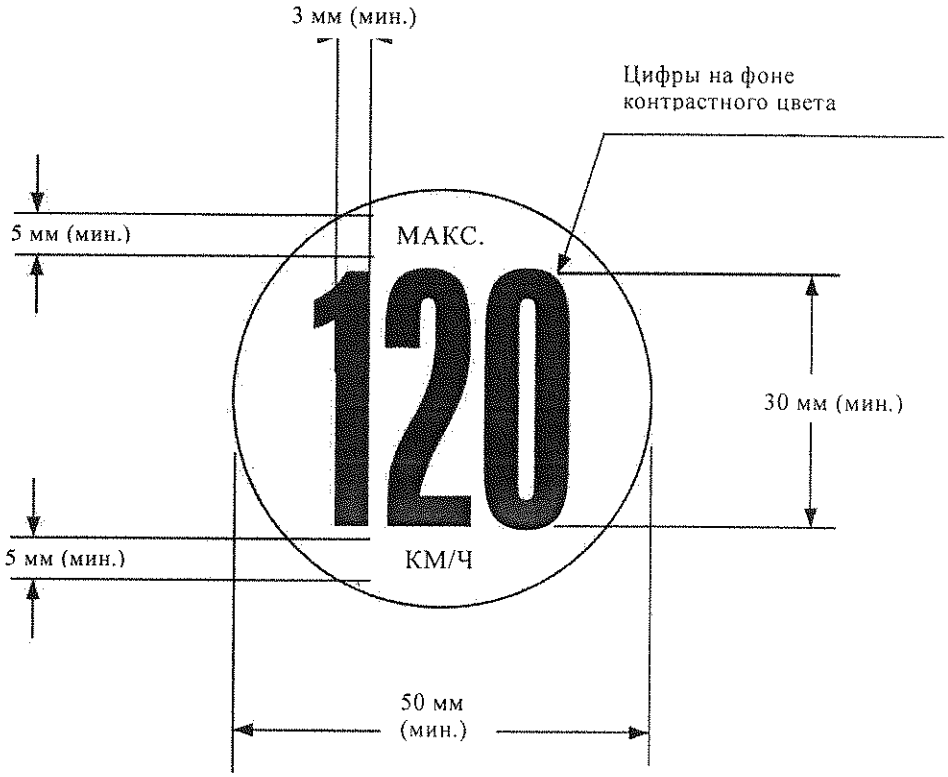
Высота заглавных букв должна составлять не менее 5 мм, а чисел "80" и "50" – не менее 20 мм, причем толщина каждой цифры должна быть не менее 3 мм.

O`ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Высота строчных букв должна составлять не менее 5 мм. Весь текст должен быть помещен в рамку, причем его цвет должен контрастировать с цветом фона.

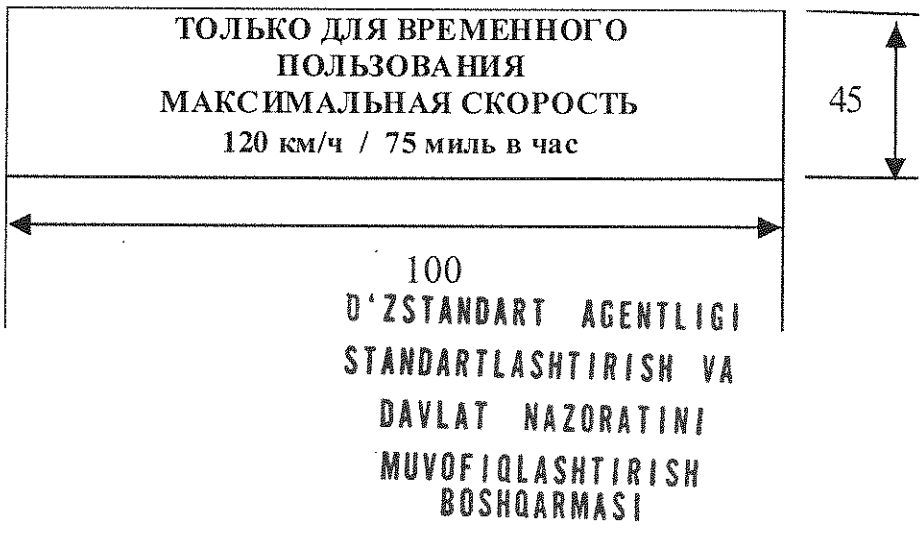
Требования настоящего пункта применяются только в отношении запасного колеса в сборе для временного пользования типов 1, 2 и 3, определения которых приведены в пунктах 2.10.1, 2.10.2 и 2.10.3.

5.1.4.1.1 На наружной стороне колеса в заметном месте должен наноситься постоянный знак, предупреждающий о том, что максимальная скорость должна составлять 120 км/ч, в соответствии с приведенным ниже рисунком.



В случае транспортных средств, предназначенных для реализации в странах, где применяются единицы британской системы мер и весов, на наружной стороне колеса в заметном месте должен наноситься дополнительный постоянный предупреждающий знак, идентичный описанному выше знаку, за исключением того, что вместо значения "120 км/ч" используется значение "75 миль в час".

В противном случае в соответствии с приведенным ниже рисунком на наружной стороне колеса в заметном месте наносится единый предупреждающий знак.



Высота заглавных букв должна составлять не менее 5 мм, а чисел "120" и "75" – не менее 20 мм, причем толщина каждой цифры должна быть не менее 3 мм. Высота строчных букв должна составлять не менее 5 мм. Весь текст должен быть помещен в рамку, причем его цвет должен контрастировать с цветом фона.

Требования настоящего пункта применяются только в отношении запасного колеса в сборе для временного пользования типа 4, определение которого содержится в пункте 2.10.4 и которое поставляется для эксплуатации на транспортном средстве категории M_1.

5.1.4.2 При установке на транспортное средство наружная сторона колеса и/или шины для временного пользования должна иметь окраску, заметно отличающуюся от окраски (окрасок) серийного колеса в сборе. Если на колесе в сборе может быть установлен колпак, то он не должен закрывать отличительную окраску.

5.1.5 За исключением тех случаев, когда речь идет о шинах, пригодных для эксплуатации в спущенном состоянии/самонесущих шинах, либо о системе эксплуатации шины в спущенном состоянии/системе увеличенной мобильности, допускается оснащение транспортного средства только одним запасным колесом в сборе для временного пользования.

5.1.6 Если транспортное средство оснащено шинами, пригодными для эксплуатации в спущенном состоянии/самонесущими шинами либо системой эксплуатации шины в спущенном состоянии/системой увеличенной мобильности, то это транспортное средство должно быть также оснащено системой предупреждения о спущенном состоянии шины (определение которой приведено в пункте 2.13), способной функционировать в диапазоне скоростей от 40 км/ч до максимальной расчетной скорости транспортного средства и соответствующей предписаниям пунктов 5.1.6.1–5.1.6.6. Вместе с тем если транспортное средство оснащено системой контроля за давлением в шинах, соответствующей предписаниям пункта 5.3, то дополнительной установки системы предупреждения о спущенном состоянии шины не требуется.

5.1.6.1 Предупреждение должно осуществляться посредством оптического сигнала желтого цвета.

5.1.6.2 Предупреждающий сигнал должен подаваться, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "включено" (контрольное включение ламп).

5.1.6.3 Водитель должен предупреждаться при помощи предупреждающего сигнала, указанного в пункте 5.1.6.1, не позднее чем в момент выявления спущенного состояния одной из шин.

5.1.6.4 Водитель должен информироваться о несрабатывании электрооборудования либо о нарушении в работе датчика, которое негативным образом отражается на системе предупреждения о спущенном состоянии шины, включая неисправность источника электроэнергии, устройства подачи или передачи внешнего сигнала, посредством оптического сигнала желтого цвета, указывающего на спущенное состояние шины. Если предупреждающий сигнал, описанный в пункте 5.1.6.1, используется для указания как спущенного состояния шины, так и неисправности системы предупреждения о спущенном состоянии шины, то предупреждающий сигнал должен мигать для указания неисправности системы, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "включено". После непродолжительного периода времени предупреждающий сигнал дол-

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

жен оставаться включенным, не мигая, до тех пор, пока существует неисправность и переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "включено". До устранения неисправности последовательность режимов мигания и немигания должна повторяться всякий раз, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) приводится в положение "включено".

5.1.6.5 После повторной установки системы вручную в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства положения, содержащиеся в пунктах 5.1.6.3 и 5.1.6.4, могут не применяться.

5.1.6.6 Предупреждающий сигнал, указанный в пунктах 5.1.6.2–5.1.6.4, должен функционировать в соответствии с требованиями приложения 4.

5.1.7 Если транспортное средство оснащено запасным колесом в сборе для временного пользования, которое хранится в спущенном состоянии, то на борту транспортного средства должно быть предусмотрено устройство, позволяющее в течение не более 10 минут накачать шину до указанного для временного пользования давления.

5.2 Испытание на торможение

5.2.1 Транспортные средства, которые могут быть оборудованы запасными колесами в сборе для временного пользования, должны отвечать требованиям приложения 3 к настоящим Правилам.

5.3 Системы контроля за давлением в шинах (СКДШ)

5.3.1 Общие требования

5.3.1.1 С учетом предписаний пункта 12 любое транспортное средство категорий M_1 (до 3 500 кг) и N_1, причем в обоих случаях с одинарными шинами, оснащенное системой контроля за давлением в шинах, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.14, должно удовлетворять требованиям относительно эффективности функционирования, изложенным в пунктах 5.3.1.2–5.3.5.5 ниже, и должно подвергаться испытаниям в соответствии с приложением 5.

5.3.1.2 Любая система контроля за давлением в шинах, установленная на транспортном средстве, должна соответствовать предписаниям Правил № 10.

5.3.1.3 Данная система должна функционировать на скорости от 40 км/ч или ниже до максимальной расчетной скорости транспортного средства.

5.3.2 Определение давления в шинах при его снижении по причине какого-либо происшествия (испытание на пробой)

5.3.2.1 СКДШ подвергаются испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 2.6.1 приложения 5. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должны подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.3.5, в течение не более 10 минут после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в одной из шин транспортного средства уменьшилось на 20% либо достигло минимального значения в 150 кПа в зависимости от того, какой из этих показателей выше.

5.3.3 Определение давления в шине, которое существенно ниже значения, рекомендованного для оптимальной эксплуатации с учетом потребления топлива и обеспечения безопасности (диффузионное испытание)

5.3.3.1 СКДШ подвергаются испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 2.6.2 приложения 5. При проведении испы-

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

тания в соответствии с этой процедурой СКДШ должны подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.3.5, в течение не более 60 минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в любой из шин транспортного средства – от одной до всех четырех шин – уменьшилось на 20%.

5.3.4 Испытание на выявление неисправности

5.3.4.1 СКДШ подвергается испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 3 приложения 5. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должны подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.3.5, в течение не более 10 минут после возникновения неисправности, влияющей на включение или передачу контрольных либо ответных сигналов в системе контроля за давлением в шинах транспортного средства. Если данная система блокируется внешним воздействием (например, радиопомехами), то время выявления неисправности может быть увеличено.

5.3.5 Предупреждающая сигнализация

5.3.5.1 Предупреждающая сигнализация должна осуществляться при помощи оптического предупреждающего сигнала, соответствующего Правилам № 121.

5.3.5.2 Предупреждающий сигнал должен подаваться, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "включено" (контрольное включение ламп). Это требование не относится к контрольным сигналам, находящимся в общей зоне.

5.3.5.3 Предупреждающий сигнал должен быть видимым даже в дневное время; удовлетворительное состояние данного сигнала должно без труда удостоверяться водителем, находящимся на своем сиденье.

5.3.5.4 Сигнализация о неисправности может осуществляться тем же предупреждающим сигналом, что и сигнал, который используется для сигнализации недостаточного внутреннего давления в шине. Если предупреждающий сигнал, описанный в пункте 5.3.5.1, используется для указания как недостаточного внутреннего давления в шине, так и неисправности СКДШ, то должны выполняться следующие требования: предупреждающий сигнал должен мигать для указания неисправности системы, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "включено". После непродолжительного периода времени предупреждающий сигнал должен оставаться включенным, не мигая, до тех пор, пока существует неисправность и переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "включено". До устранения неисправности последовательность режимов мигания и немигания должна повторяться всякий раз, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) приводится в положение "включено".

5.3.5.5 Контрольный сигнал системы предупреждения, описанный в пункте 5.3.5.1, может использоваться в мигающем режиме для информирования о состоянии перенастройки системы контроля за давлением в шинах в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства".

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

6 Дополнительная информация

6.1 Если транспортное средство оснащено запасным колесом в сборе для временного пользования, то руководство по эксплуатации транспортного средства должно содержать по меньшей мере следующую информацию:

6.1.1 Указания о риске, связанном с использованием запасного колеса в сборе для временного пользования в условиях, для которых колесо не предназначено, в том числе при необходимости указания об ограничениях, допускающих использование колеса только на конкретной оси.

6.1.2 Указание о необходимости осторожно управлять транспортным средством, причем на скорости, не превышающей допустимую максимальную скорость 80 км/ч (50 миль в час), когда установлено запасное колесо в сборе для временного пользования типа 1, 2 или 3, определения которых содержатся в пунктах 2.10.1, 2.10.2 и 2.10.3, а также о необходимости вновь установить при первой же возможности стандартное колесо в сборе. Должно быть четко обозначено, что это указание относится также к запасному колесу с надетой на него шиной для временного пользования типа 5, определение которого приведено в пункте 2.10.5 и которое используется в спущенном состоянии.

6.1.2.1 Указание о необходимости осторожно управлять транспортным средством, причем на скорости, не превышающей допустимую максимальную скорость 120 км/ч (75 миль в час), когда установлено запасное колесо в сборе для временного пользования типа 4, определение которого содержится в пункте 2.10.4, а также о необходимости вновь установить при первой же возможности стандартное колесо в сборе.

6.1.3 Указание о недопустимости эксплуатации транспортного средства с установленным на нем более чем одним запасным колесом в сборе для временного пользования; это требование применяется только к запасным колесам в сборе для временного пользования типов 1, 2 и 3, определения которых содержатся в пунктах 2.10.1, 2.10.2 и 2.10.3.

6.1.4 Четкое указание давления в шине, установленного изготовителем транспортного средства для данного типа колеса в сборе для временного пользования.

6.1.5 Для транспортных средств, оснащенных запасным колесом для временного пользования с надетой на него шиной, находящейся в спущенном состоянии, порядок накачки шины до давления, указанного для временного пользования, при помощи приспособления, упомянутого в пункте 5.1.7 выше.

6.2 Если транспортное средство оснащено системой контроля за давлением в шинах или системой предупреждения о спущенном состоянии шины, то в руководстве по эксплуатации транспортного средства должна содержаться по меньшей мере следующая информация:

6.2.1 сообщение о том, что транспортное средство оснащено такой системой (и информация о том, как перенастроить эту систему, если конкретная система включает такую функцию);

6.2.2 изображение обозначения контрольного сигнала, описанного в пункте 5.1.6.1 или 5.3.5.1 соответственно (и изображение обозначения для несра-

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

батывания контрольного сигнала, если для обеспечения этой функции используется специальный контрольный сигнал);

6.2.3 дополнительная информация о том, какое значение имеет включение контрольного сигнала, предупреждающего о низком давлении в шинах, и описание корректирующих действий на тот случай, если это произойдет.

6.3 Если к транспортному средству не придается никакого руководства по эксплуатации, то информация, предписанная в пункте 6.1 и/или 6.2 выше, должна быть нанесена на транспортном средстве в заметном месте.

7 Модификации и распространение официального утверждения типа транспортного средства

7.1 Административный орган, предоставивший официальное утверждение типа транспортного средства, должен быть поставлен в известность о каждой модификации данного типа транспортного средства. В этом случае данный орган может:

7.1.1 либо прийти к заключению, что внесенные изменения, вероятно, не окажут значительного отрицательного воздействия и что данное транспортное средство по-прежнему удовлетворяет установленным требованиям;

7.1.2 либо потребовать новый протокол у технической службы, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения.

7.2 Сообщение о подтверждении официального утверждения или об отказе в официальном утверждении с указанием внесенных изменений направляется Сторонам Соглашения, применяющим настоящие Правила, в соответствии с процедурой, указанной в пункте 4.3 выше.

7.3 Компетентный орган, разрешающий распространение официального утверждения, присваивает порядковый номер каждому бланку уведомления, заполняемому в целях такого распространения.

8 Соответствие производства

8.1 Процедуры контроля за соответствием производства должны отвечать процедурам, изложенным в добавлении 2 к Соглашению (E/ECE/234–E/ECE/TRANS/505/Rev.2), с соблюдением следующих предписаний:

8.2 Административный орган, предоставивший официальное утверждение по типу конструкции, может в любое время проверить методы контроля за соответствием производства, применяемые на каждом производственном объекте. Обычно такие проверки проводятся с периодичностью не реже одного раза в год.

9 Санкции, налагаемые за несоответствие производства

9.1 Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются требования, изложенные в пункте 8.

9.2 Если какая-либо Сторона Соглашения, применяющая настоящие Правила, отменяет предоставленное ею ранее официальное утверждение, то она немедленно сообщает об этом другим Договаривающимся сторонам, применяющим

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

настоящие Правила, посредством копии карточки официального утверждения, на которой внизу крупными буквами делается отметка "ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ОТМЕНЕНО" и проставляются подпись и дата.

10 Окончательное прекращение производства

Если держатель официального утверждения полностью прекращает производство типа транспортного средства, официально утвержденного в соответствии с настоящими Правилами, то он должен проинформировать об этом компетентный орган, предоставивший официальное утверждение. По получении соответствующего сообщения этот компетентный орган информирует другие Стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, посредством копии карточки официального утверждения, на которой внизу крупными буквами делается отметка: "ПРОИЗВОДСТВО ПРЕКРАЩЕНО" и проставляются подпись и дата.

11 Названия и адреса технических служб, ответственных за проведение испытаний для официального утверждения, и административных органов

Стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, сообщают в Секретариат Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, а также административных органов, которые представляют официальное утверждение и которым следует направлять выдаваемые в других странах регистрационные карточки официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении или отмены официального утверждения.

12 Переходные положения

12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.

12.2 По истечении 36 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 01 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила в отношении запасных колес/шин для временного пользования, шин, пригодных для использования в спущенном состоянии, либо системы эксплуатации шины в спущенном состоянии, предоставляют официальное утверждение только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий утверждению, соответствует требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.

12.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не должны отказывать в распространении официального утверждения, предоставленного на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками предыдущей серии.

12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения тем типам транспортных средств, которые удовлетворяют требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками предыдущих серий, в течение периода продолжительностью 36 месяцев, исчисляемого с даты вступления в силу поправок серии 01.

O`ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

12.5 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании настоящих Правил с поправками серии 02.

12.6 Начиная с 1 ноября 2012 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении национального или регионального официального утверждения типа транспортных средств категорий M_1 (до максимальной массы 3 500 кг) и N_1, у которых (в обоих случаях) все оси оснащены одинарными шинами, если данный тип транспортных средств не соответствует требованиям поправок серии 02 к настоящим Правилам.

12.7 Начиная с 1 ноября 2014 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в первоначальной национальной или региональной регистрации (первоначальном вводе в эксплуатацию) транспортных средств категорий M_1 (до максимальной массы 3 500 кг) и N_1, у которых (в обоих случаях) все оси оснащены одинарными шинами, если данный тип транспортного средства не соответствует требованиям поправок серии 02 к настоящим Правилам.

12.8 Независимо от переходных положений, приведенных выше, Договаривающиеся стороны, в которых настоящие Правила вступают в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не обязаны признавать официальные утверждения, которые были предоставлены на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками любой предыдущей серии.

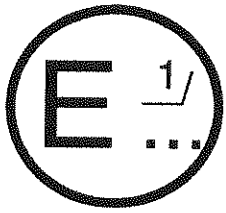
O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Приложение 1

Сообщение

(максимальный формат: A4 (210 x 297 мм))

направленное: название административного органа
.....
.....
.....



касающееся[2]: ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОТКАЗА ОБ ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ
ОТМЕНЫ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА

типа транспортного средства в отношении его оборудования, которое может включать запасное колесо для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии[2] и/или систему контроля за давлением в шинах, на основании Правил № 64.

Официальное утверждение №: ..... Распространение №: .....

1. Фабричная или торговая марка транспортного средства:

.....

2. Тип транспортного средства (в соответствующих случаях, включая модификации):

3. Название и адрес изготовителя: .....

4. В соответствующих случаях фамилия и адрес представителя изготовителя: .....

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

[1] Отличительный номер страны, которая предоставила/распространила/отменила официальное утверждение/отказала в нем (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

[2] Ненужное зачеркнуть.

5. Транспортное средство представлено на официальное утверждение (дата): .....

6. Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения:
.....

7. Дата протокола испытаний: .....

8. Номер протокола испытаний: .....

9. Краткое описание типа транспортного средства: .....

9.1 Масса транспортного средства во время испытания:

Передняя ось: .....

Задняя ось: .....

Всего: .....

9.2 Маркировка и размер(ы) обода стандартного колеса в сборе: .....

9.3 Подробная информация о запасном колесе в сборе для временного пользования, включая обозначения размеров колеса и шины и маркировку, нагрузку на шину и индекс скорости, возможность эксплуатации в спущенном состоянии, а также максимальное расстояние вылета колеса (если эти данные отличаются от стандартного колеса в сборе).

9.4 Транспортное средство оснащено системой предупреждения о спущенном состоянии шины .....да/нет[2]

Если ответ на указанный выше вопрос является утвердительным, то система предупреждения о спущенном состоянии шины соответствует требованиям пунктов 5.1.6–5.1.6.6/соответствует требованиям пунктов 5.3–5.3.5.5 (система контроля за давлением в шинах)[2]

9.5 Транспортное средство оснащено системой контроля за давлением в шинах, соответствующей требованиям пунктов 5.3-5.3.5.5 .....да/нет[2]

9.6 Краткое описание системы предупреждения о спущенном состоянии шины/системы контроля за давлением в шинах, когда это применимо .....

10. Результаты испытаний:

	Измеренное время для предупреждения (мин, сек)
"Испытание на пробой"	
"Диффузионное испытание"	
"Испытание на выявление неисправности"	

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

11. Место проставления знака официального утверждения: .....

12. Обоснование (обоснования) для распространения (если это применимо):.....

13. Официальное утверждение предоставлено/в официальном утверждении отказано/официальное утверждение распространено/официальное утверждение отменено[2] .....

14. Место: .....

15. Дата: .....

16. Подпись: .....

17. Список документов, представленных административному органу, предоставившему официальное утверждение, прилагается к настоящему сообщению и может быть получен по запросу.

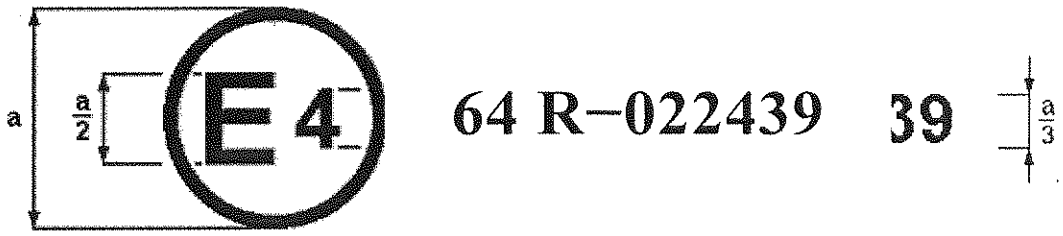
O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Приложение 2

Схемы знаков официального утверждения

Образец А

(см. пункт 4.4 настоящих Правил)

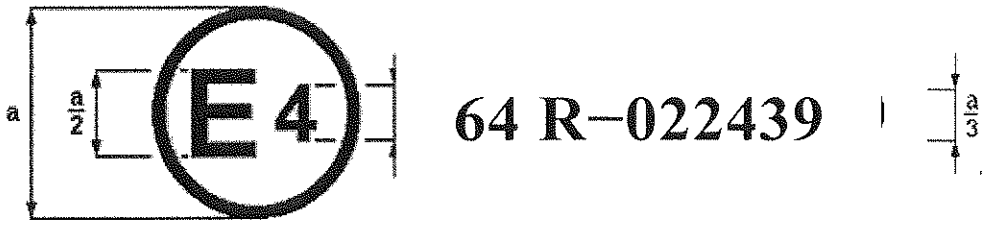


a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении оснащения запасным колесом (запасными колесами) в сборе для временного пользования на основании Правил № 64 под номером официального утверждения 022439. Номер официального утверждения свидетельствует о том, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 64 с поправками серии 02.

Образец В

(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



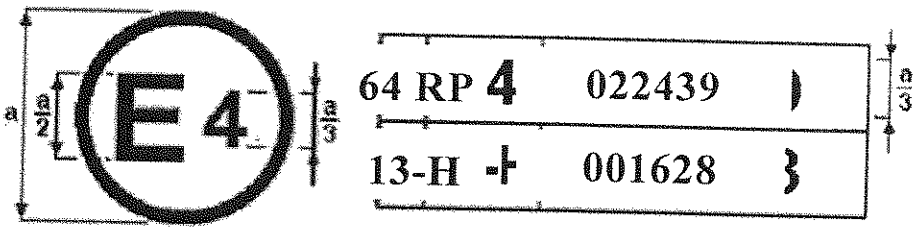
a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении оснащения системой контроля за давлением в шинах на основании Правил № 64 под номером официального утверждения 022439. Номер официального утверждения свидетельствует о том, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 64 с поправками серии 02.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Образец С

(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 64 (в отношении оснащения запасным колесом (запасными колесами) в сборе для временного пользования и оснащения системой контроля за давлением в шинах) и 13-H4. Номера официального утверждения свидетельствуют о том, что по состоянию на даты предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 64 включали поправки серии 02, а Правила № 13-H были в их первоначальном варианте.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

[4] Этот номер приведен только в качестве примера.

Приложение 3

Испытание на торможение и на отклонение от линии движения транспортных средств, оборудованных запасными колесами в сборе для временного пользования

1. Общие положения

1.1 Участок, на котором проводится испытание, должен быть горизонтальным и должен иметь покрытие, обеспечивающее надлежащее сцепление.

1.2 Испытания должны проводиться при отсутствии ветра, могущего повлиять на их результаты.

1.3 Транспортное средство должно быть нагружено до максимальной массы, как указано в пункте 2.9 настоящих Правил.

1.4 Нагрузка на ось, обусловленная загрузкой транспортного средства в соответствии с пунктом 1.3 настоящего приложения, должна быть пропорциональна максимальной нагрузке на ось, определенной в пункте 2.10 настоящих Правил.

1.5 Шины, за исключением пригодных для использования в спущенном состоянии, должны быть накачаны до давления, рекомендованного изготовителем транспортного средства для данного типа транспортного средства и соответствующего условиям. Шина, пригодная для использования в спущенном состоянии, испытывается в полностью спущенном состоянии.

2. Испытание на торможение и отклонение характеристик

2.1 Это испытание должно проводиться с использованием запасного колеса в сборе для временного пользования, которое поочередно устанавливается вместо переднего и вместо заднего колеса. Однако если запасное колесо в сборе для временного пользования предназначено для использования только на одной конкретной оси, то испытание должно проводиться лишь с запасным колесом, установленным на данной оси.

2.2 Испытание проводится с использованием системы рабочего тормоза на начальной скорости в 80 км/ч при выключенном двигателе.

2.3 Эффективность торможения должна соответствовать процедуре испытания, указанной в правилах № 13 или 13-Н для транспортных средств категорий M_1 и N_1, в случае испытания типа О в неразогретом состоянии при выключенном двигателе:

2.3.1 В случае транспортных средств категории M_1, официально утвержденных на основании Правил № 13, которые оснащены запасными колесами в сборе для временного пользования типов 1, 2, 3 и 5, определения которых приведены в пунктах 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5 и которые испытаны на предписанной скорости в 80 км/ч,

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 500 Н не должен превышать 50,7 м и

среднее полное замедление (mfdd), полученное на основании приведенной ниже формулы, должно составлять не менее 5,8 $мс^{-2}$:

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

$$Mfdd = v^2/41,14\ s,$$

где "v" – первоначальная скорость, на которой начинается торможение, и "s" – путь, пройденный в процессе торможения на скорости от 0,8 v до 0,1 v.

2.3.1.1 В случае транспортных средств категории N_1, официально утвержденных на основании Правил № 13, которые оснащены запасными колесами в сборе для временного пользования типов 1, 2, 3 и 5, определения которых приведены в пунктах 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5 и которые испытаны на предписанной скорости в 80 км/ч,

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 700 Н не должен превышать 61,2 м и

среднее полное замедление (mfdd), полученное на основании приведенной ниже формулы, должно составлять не менее 5,0 $мс^{-2}$:

$$Mfdd = v^2/41,14\ s,$$

где "v" – первоначальная скорость, на которой начинается торможение, и "s" – путь, пройденный в процессе торможения на скорости от 0,8 v до 0,1 v.

2.3.1.2 В случае транспортных средств категории M_1, официально утвержденных на основании Правил № 13, которые оснащены запасным колесом в сборе для временного пользования типа 4, определение которого приведено в пункте 2.10.4 и которое испытано на предписанной скорости в 120 км/ч,

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 500 Н не должен превышать 108 м и

среднее полное замедление (mfdd), полученное на основании приведенной ниже формулы, должно составлять не менее 5,8 $мс^{-2}$:

$$Mfdd = v^2/41,14\ s,$$

где "v" – первоначальная скорость, на которой начинается торможение, и "s" – путь, пройденный в процессе торможения на скорости от 0,8 v до 0,1 v.

2.3.1.3 В случае транспортных средств категории M_1 или N_1, официально утвержденных на основании Правил № 13-Н, которые оснащены запасными колесами в сборе для временного пользования типов 1, 2, 3 и 5, определения которых приведены в пунктах 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5 и которые испытаны на предписанной скорости в 80 км/ч,

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 650 Н + 0 / -50 Н не должен превышать 46,4 м и

среднее полное замедление (mfdd), полученное на основании приведенной ниже формулы, должно составлять не менее 6,43 $мс^{-2}$:

$$Mfdd = v^2/41,14\ s,$$

где "v" – первоначальная скорость, на которой начинается торможение, и "s" – путь, пройденный в процессе торможения на скорости от 0,8 v до 0,1 v.

2.3.1.4 В случае транспортных средств категории M_1, официально утвержденных на основании Правил № 13-Н, которые оснащены запасным колесом в сборе для временного пользования типа 4, определение которого приведено в пункте 2.10.4 и которое испытано на предписанной скорости в 120 км/ч,

O`ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

тормозной путь при максимальной силе давления на педаль в 650 Н + 0 / -50 Н не должен превышать 98,4 м и

среднее полное замедление (mfdd), полученное на основании приведенной ниже формулы, должно составлять не менее 6,43 $мс^{-2}$:

$$Mfdd = v^2/41,14 \cdot s,$$

где "v" – первоначальная скорость, на которой начинается торможение, и "s" - путь, пройденный в процессе торможения на скорости от 0,8 v до 0,1 v.

2.4 Испытания должны быть проведены применительно ко всем случаям установки запасного колеса в сборе для временного пользования, как указано в пункте 2.1 настоящего приложения.

2.5 Предписываемая эффективность торможения должна быть достигнута без блокировки колес, отклонения транспортного средства от намеченной линии движения, чрезмерной вибрации, чрезмерного износа шины в ходе испытания и чрезмерной коррекции движения транспортного средства с помощью рулевого управления.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Приложение 4

Требования к испытанию системы предупреждения о спущенном состоянии шины (СПСС)

1. Условия проведения испытания

1.1 Температура окружающей среды
Температура окружающей среды должна составлять от 0°C до 40°C.

1.2 Поверхность дороги при испытании
Поверхность дороги при испытании должна быть сухой и гладкой.

1.3 Место проведения испытания
Место проведения испытания не должно находиться в зоне действия радиопомех, например сильного электрического поля.

1.4 Условия проведения испытания транспортного средства в стационарном состоянии
Во время стоянки транспортного средства его шины должны быть защищены от воздействия прямых солнечных лучей.

2. Порядок проведения испытания

2.1 Процедура испытания на выявление спущенного состояния шины. В этом случае должны быть выполнены требования пункта 2.1.1 или пункта 2.1.2.

2.1.1 Испытание 1

2.1.1.1 Шины надлежит накачать до давления, рекомендованного изготовителем транспортного средства.

2.1.1.2 Когда транспортное средство находится в стационарном состоянии и переключатель зажигания (пусковой переключатель) переведен в положение "выключено", переключатель зажигания (пусковой переключатель) переводится в положение "включено" либо, если это применимо, в надлежащее положение переводится ключ в замке зажигания. Подтверждается включение предупреждающего сигнала.

2.1.1.3 Зажигание отключается, и давление в любой из шин снижается до тех пор, пока скорректированное давление в шине не будет на 100 кПа ниже рекомендуемого давления в холодном состоянии.

2.1.1.4 В течение пяти минут после уменьшения давления в шине транспортное средство обычно прогоняется на скорости 40-100 км/ч.

2.1.1.5 Испытание завершается, если

a) включается система предупреждения о спущенном состоянии шины, описанная в пункте 5.1.6.1, или

b) проходит 5-минутный период, определяемый в соответствии с пунктом 2.3, с момента достижения испытательной скорости. Если предупреждение не передается, то результаты испытания считаются неудовлетворительными.

Транспортное средство останавливается и зажигание отключается.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

2.1.1.6 В случае включения предупредительного сигнала в соответствии с требованием пункта 2.1.1.5 зажигание включается через пять минут; сигнал должен включиться вновь и оставаться включенным до тех пор, пока переключатель зажигания находится в положении "включено".

2.1.1.7 Процесс, описанный в пунктах 2.1.1.1–2.1.1.6 повторяется на испытательной скорости 130 км/ч или выше. Все соответствующие требования должны выполняться на обеих испытательных скоростях.

2.1.2 Испытание 2

2.1.2.1 Шины накачиваются до давления, рекомендуемого изготовителем транспортного средства.

2.1.2.2 Транспортное средство остановлено, и ключ зажигания находится в положении "выключено". Ключ зажигания поворачивается в положение "включено" или, когда это применимо, в другое соответствующее положение. Следует убедиться в том, что предупредительный сигнал включился. Зажигание отключается.

2.1.2.3 Давление в одной из шин постепенно понижается со скоростью 10 – 20 кПа/мин.

2.1.2.4 Транспортное средство прогоняется на любой скорости свыше 25 км/ч.

2.1.2.5 Требование, предъявляемое к испытанию, считается выполненным, если к моменту снижения давления на 100 кПа система дает предупредительный сигнал.

2.2 Процедуры испытания на выявление несрабатывания системы предупреждения о спущенном состоянии шины

2.2.1 На транспортном средстве, находящемся в условиях обычной эксплуатации, имитируется несрабатывание системы предупреждения о спущенном состоянии шины. Это может быть сделано, например, путем разъединения разъемов проводов, по которым подается энергия от источника энергии, либо проводов, подсоединенных к входным/выходным элементам системы предупреждения.

2.2.2 При имитации неисправности транспортное средство прогоняется обычно на скорости 40–100 км/ч.

2.2.3 Когда

a) включается сигнал несрабатывания, свидетельствующий о спущенном состоянии шины, который указан в пункте 5.1.6.4, или

b) проходит 5-минутный период, определяемый в соответствии с пунктом 2.3, с момента достижения испытательной скорости (если предупреждение не подается, то результаты испытания считаются неудовлетворительными),

транспортное средство останавливается и зажигание отключается.

2.2.4 В случае включения предупредительного сигнала в соответствии с требованием пункта 2.2.3 зажигание включается через пять минут; сигнал должен включиться вновь и оставаться включенным до тех пор, пока переключатель зажигания находится в положении "включено".

2.3 Расчет продолжительности времени

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Время, используемое для определения соответствия требованиям пунктов 2.1.1.5 и 2.2.3, – это общая продолжительность времени прогонки транспортного средства на испытательной скорости от 40 км/ч до 100 км/ч.

Эта продолжительность рассчитывается в режиме непрерывного движения, однако в течение всего этого испытания транспортное средство необязательно должно двигаться в диапазоне испытательной скорости. Когда скорость транспортного средства, снижаясь, выходит за пределы диапазона испытательной скорости, любой промежуток времени, соответствующий данному обстоятельству, не должен рассматриваться в качестве части общего времени, затраченного на проведение испытания.

Орган, предоставляющий официальное утверждение по типу конструкции, должен убедиться в том, что система предупреждения о спущенном состоянии шины регистрирует время в рамках диапазона испытательной скорости на основе суммарного учета и вновь не начинает его отсчет, если скорость транспортного средства, снижаясь, выходит за пределы диапазона испытательной скорости.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Приложение 5

Испытания систем контроля за давлением в шинах (СКДШ)

1. Условия проведения испытания

1.1 Температура окружающей среды

Температура окружающей среды должна составлять от 0° С до 40° С.

1.2 Поверхность дороги при испытании

Поверхность дороги должна обеспечивать надлежащее сцепление с дорогой. Поверхность дороги при испытании должна быть сухой и гладкой.

1.3 Испытания должны проводиться в условиях отсутствия интерференции радиоволн.

1.4 Состояние транспортного средства

1.4.1 Вес при испытании

Транспортное средство может быть подвергнуто испытанию при любых условиях нагрузки, распределения массы между осями, указанных изготовителем транспортного средства, без превышения любых значений максимальной допустимой нагрузки на каждую ось.

Вместе с тем в том случае, когда нет возможности соответствующим образом настроить или перенастроить систему, транспортное средство должно быть порожним. Помимо водителя, на переднем сиденье может находиться второе лицо, отвечающее за учет результатов испытаний. В ходе испытания условия нагрузки изменяться не должны.

1.4.2 Скорость транспортного средства

СКДШ должна быть откалибрована и испытана:

a)на скорости от 40 км/ч до 120 км/ч или на максимальной расчетной скорости транспортного средства, если она не превышает 120 км/ч, в контексте испытания на пробой для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.2 настоящих Правил, и

b)на скорости от 40 км/ч до 100 км в контексте диффузионного испытания для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.3 настоящих Правил, и в контексте испытания на выявление неисправности для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.4 настоящих Правил.

В ходе этого испытания должен быть охвачен весь диапазон скоростей.

В случае транспортных средств, оснащенных устройством автоматического поддержания скорости движения, это устройство не должно быть включено в ходе испытания.

1.4.3 Положение обода колеса

Обод может быть установлен в любом положении колеса согласно любым соответствующим инструкциям или ограничениям, предусмотренным изготовителем транспортного средства.

1.4.4 Место стоянки

D'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Когда транспортное средство находится на стоянке, его шины должны быть защищены от воздействия прямых солнечных лучей. Это место должно быть защищено от любого воздействия ветра, которое может повлиять на результаты испытания.

1.4.5 Нажатие на педаль тормоза

Время движения транспортного средства не включает моменты нажатия на педаль рабочего тормоза, не приводящего к остановке транспортного средства.

1.4.6 Шины

Испытанию подвергается транспортное средство, на котором шины установлены в соответствии с рекомендацией его изготовителя. Вместе с тем для испытания СКДШ на неисправность может использоваться запасная шина.

1.5 Точность измерительного оборудования

Точность измерительного оборудования, подлежащего использованию в ходе испытаний, предусмотренных в настоящем приложении, должна составлять не менее +/-3 кПа.

2. Процедура проведения испытания

Испытание проводится на испытательной скорости, диапазон которой соответствует пункту 1.4.2 настоящего приложения, по меньшей мере один раз в каждом случае, предусмотренном в пункте 2.6.1 настоящего приложения ("испытание на пробой"), и по крайней мере один раз в каждом случае, предусмотренном в пункте 2.6.2 настоящего приложения ("диффузионное испытание").

2.1 Перед накачиванием шин транспортное средство выдерживается в неподвижном состоянии вне помещения при температуре окружающего воздуха в течение не менее одного часа, причем его отключенный двигатель защищается от воздействия прямых солнечных лучей и ветра либо от нагревания или охлаждения иным образом. Шины транспортного средства накачиваются до рекомендованного изготовителем транспортного средства значения давления в холодной шине (P_{rec}) в соответствии с рекомендацией изготовителя транспортного средства относительно скорости и нагрузки, а также положения шин. Все измерения давления производятся с использованием одного и того же испытательного оборудования.

2.2 Когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии, а ключ зажигания – в положении "заблокировано" или "выключено", ключ зажигания устанавливается в положение "включено". Система контроля за давлением в шинах производит проверку функционирования светового контрольного сигнала, указывающего на низкое давление в шине и упомянутого в пункте 5.3.5.2 настоящих Правил. Последнее из приведенных требований не относится к контрольным сигналам, находящимся в общей зоне.

2.3 Если это применимо, то система контроля за давлением в шинах настраивается или перенастраивается в соответствии с рекомендациями изготовителя транспортного средства.

2.4 Фаза обучения

2.4.1 Осуществляется управление транспортным средством в течение минимум 20 минут в диапазоне скорости, указанном в пункте 1.4.2 настоящего приложения, со средней скоростью 80 км/ч

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

(+/-10 км/ч). В фазе обучения допускается выход за пределы диапазона скорости в общей сложности не более чем на две минуты.

2.4.2 Если испытание на управление транспортным средством проводится на испытательном треке (круглом/овальном) с движением только в одном направлении, то испытание на управление транспортным средством, предусмотренное в пункте 2.4.1 выше, по усмотрению технической службы следует разбить на две части равной продолжительности (+/-2 минуты) для движения в обоих направлениях.

2.4.3 В течение 5 минут после завершения фазы обучения измеряется давление в теплой шине (теплых шинах), из которой (которых) должен быть выпущен воздух. Давление в теплой шине определяется в качестве значения P_{warm}, которое будет использоваться для проведения последующих операций.

2.5 Фаза выпуска воздуха

2.5.1 Процедура проведения испытания на пробой для проверки соблюдения требований пункта 5.3.2 настоящих Правил

Из одной из шин транспортного средства выпускается воздух в течение 5 минут измерения давления в теплой шине, как это указано в пункте 2.4.3 выше, до тех пор пока давление в ней не составит P_{warm} -20% либо не достигнет минимального значения в 150 кПа в зависимости от того, какой из этих показателей выше, а именно P_{test}. По истечении периода стабилизации в 2–5 минут давление P_{test} проверяется повторно и при необходимости корректируется.

2.5.2 Процедура проведения диффузионного испытания для проверки соблюдения требований пункта 5.3.3 настоящих Правил

Из всех четырех шин выпускается воздух в течение 5 минут после измерения давления в теплой шине, как это указано в пункте 2.4.3 выше, до тех пор пока давление в ней не составит P_{warm} -20% плюс поправка на дальнейшее выпускание в 7 кПа, а именно P_{test}. По истечении периода в 2-5 мин. давление P_{test} проверяется повторно и при необходимости корректируется.

2.6 Фаза выявления низкого давления в шине

2.6.1 Процедура проведения испытания на пробой для проверки соблюдения требований пункта 5.3.2 настоящих Правил

2.6.1.1 Осуществляется движение транспортного средства по любому участку испытательной трассы (необязательно без остановки). Общее совокупное время движения должно быть меньше 10 минут либо меньше того значения, после которого включается контрольный сигнал предупреждения о низком давлении в шине.

2.6.2 Процедура проведения диффузионного испытания для проверки соблюдения требований, предусмотренных в пункте 5.3.3 настоящих Правил

2.6.2.1 Осуществляется движение транспортного средства по любому участку испытательной трассы. По истечении не менее 20 минут и не более 40 минут производится полная остановка транспортного средства, причем его двигатель отключается и ключ вынимается из замка зажигания не менее чем на одну минуту и не более чем на три минуты. Испытание возобновляется. Общее совокупное время движения транспортного средства должно быть меньше 60 минут совокупного времени движения в условиях, обозначенных в пункте 1.4.2 выше, либо меньше того

O`ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

значения, после которого включается контрольный сигнал предупреждения о низком давлении в шине.

2.6.3 Если сигнал, предупреждающий о низком давлении в шине, не загорается, то испытание прекращается.

2.7 Если в ходе процедуры, описанной в пункте 2.6 выше, включается контрольный сигнал, предупреждающий о низком давлении в шине, то система зажигания отключается путем перевода ключа в замке зажигания в положение "отключено". По истечении 5 минут система зажигания транспортного средства включается вновь путем перевода ключа в замке зажигания в положение "включено". Этот контрольный сигнал должен загореться и гореть до тех пор, пока ключ в замке зажигания находится в положении "включено".

2.8 Все шины транспортного средства накачиваются до рекомендованного изготовителем давления холодной шины. Система перенастраивается в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства. Производится осмотр, с тем чтобы выяснить, отключился ли контрольный сигнал. При необходимости движение транспортного средства осуществляется до тех пор, пока контрольный сигнал не отключится. Если же контрольный сигнал не отключается, то испытание прекращается.

2.9 Повторение фазы выпуска воздуха

Это испытание можно повторить при такой же или иной нагрузке с использованием соответствующих процедур проведения испытания, описанных в пунктах 2.1–2.8 выше, после установки на транспортном средстве соответствующей недостаточно накачанной шины (соответствующих недостаточно накачанных шин) согласно положениям пункта 5.3.2 или 5.3.3 настоящих Правил в зависимости от конкретного случая.

3. Выявление неисправности СКДШ

3.1 Неисправность СКДШ имитируется, например, путем отсоединения источника питания от любого элемента СКДШ, разъединения любой электрической цепи между элементами СКДШ либо установки на транспортном средстве шины или колеса, которые несовместимы с СКДШ. При имитировании неисправности СКДШ электрические соединения с контрольными сигналами не разъединяются.

3.2 Осуществляется движение транспортного средства в течение до 10 минут совокупного времени (необязательно без остановки) по любому участку испытательной трассы.

3.3 Общее совокупное время движения транспортного средства, указанное в пункте 3.2, должно быть меньше 10 минут либо меньше того значения, после которого загорается контрольный сигнал, указывающий на неисправность СКДШ.

3.4 Если указатель неисправности СКДШ не загорается в соответствии с пунктом 5.3.4 настоящих Правил, как это требуется, то испытание прекращается.

3.5 Если указатель неисправности СКДШ загорается либо горит в ходе осуществления процедуры, упомянутой в пунктах 3.1–3.3 выше, то ключ в замке зажигания поворачивается в положение "отключено". По истечении 5 минут система зажигания транспортного средства включается вновь путем поворота ключа в замке зажигания в положение "включено". Указатель неисправности СКДШ должен вновь сигнализировать неисправность и гореть до тех пор, пока ключ в замке зажигания находится в положении "включено".

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

3.6 СКДШ возвращается к обычному функционированию. При необходимости осуществляется движение транспортного средства до тех пор, пока предупреждающий сигнал не отключится. Если предупреждающий огонь не отключается, то испытание прекращается.

3.7 Это испытание можно повторить с использованием процедур проведения испытания, указанных в пунктах 3.1–3.6 выше, причем каждое из таких испытаний должно быть ограничено имитированием одной неисправности.

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Изм.	Номер листа				Всего листов, страниц в документе	№ документа	Входящий номер сопроводительного документа и дата	Подпись	Дата
	Измененных	Замененных	Новых	Аннулированных					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

Лист согласования

СОГЛАСОВАНО:
АО "Узавтосаноат"
Исх.письмо № _____
от «_____»_____ 2018 г.

СОГЛАСОВАНО:
Главное управление Безопасности дорожного движения
МВД Республики Узбекистан
Исх.письмо № _____
от «___»_____ 2018 г.

Руководитель разработки:

Заместитель начальника
Узбекского агентства
автомобильного и речного транспорта **Ш.Шавахабов**

Исполнители:

Генеральный директор
Республиканского центра нормативно-
технического обеспечения развития
автомобильного и речного транспорта **У.Шадиев**

к.т.н. Ш.Эрбеков

А.Саидумаров

O'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

«УТВЕРЖДАЮ»
Заместитель начальника
Узбекского агентства
автомобильного и речного транспорта

_____ Ш.Шавахабов
«____» _____ 2018 г.

ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ

по внедрению Государственного стандарта Узбекистана O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64) “Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах”

№	Наименование мероприятий	Срок исполнения	Исполнитель
1.	Размножить и разослать O’zDSt заинтересованным организациям	В течение месяца после утверждения	Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта
2.	Довести до сведения заинтересованных организаций о внедрении O’zDSt	В течение месяца после утверждения	
3.	Провести консультации по внедрению O’zDSt	По мере необходимости	
4.	Внедрение O’zDSt	В течение месяца после утверждения	
5.	Перевод стандарта на государственный язык	По мере необходимости	

D'ZSTANDART AGENTLIGI
STANDARTLASHTIRISH VA
DAVLAT NAZORATINI
MUVOFIQLASHTIRISH
BOSHQARMASI

СВОДКА ОТЗЫВОВ

на O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64) “Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах”

№	Номер O’zDSt, раздела	Наименование министерства, ведомства и т.д.	Замечания и (или) предложения	Заключение разра-ботчика
1.	O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64)	АО «Узавтосаноат»	Замечаний нет	
2.	O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64)	Главное управление Безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан	Замечаний нет	

Руководитель разработки
проекта стандарта,
Заместитель начальника
Узбекского агентства автомобильного
и речного транспорта **Ш.Шавахабов**

Пояснительная записка

к проекту государственного стандарта O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64) "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах"

1. Основанием для разработки O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64) является Постановления Президента Республики Узбекистан от 28 апреля 2017 г. № ПП-2935 «О мерах по совершенствованию деятельности Узбекского агентства стандартизации, метрологии и сертификации».

2. Цели и задачи разработки государственного стандарта. Целью разработки настоящего государственного стандарта является развитие Государственной системы стандартизации Республики Узбекистан применительно к области автомобильного транспорта.

3. Характеристика объекта стандартизации. Представляемый государственный стандарт идентичен с Правилами ЕЭК ООН №64 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах».

4. Научно-технический уровень. O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64) «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах" соответствует требованиям стандартов и нормативно-правовых документов в сфере автомобильного транспорта.

5. Эффективность от внедрения. Внедрение O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64) позволяет повысить безопасность производимых и импортируемых автотранспортных средств.

6.Внедрение и введение стандарта. Предполагаемый срок введение в действие стандарта 2 квартал 2018 г.

7. Взаимосвязь с другими нормативными документами. Стандарт взаимосвязан с действующими нормативными документами Государственной системы стандартизации и нормативно-правовыми актами Республики Узбекистан.

8.Сведения о рассылке отзывов. Проект стандарта был направлен на отзыв в следующие организации:

АО «Узавтосаноат»;

Главному управлению БДД МВД Республики Узбекистан.

9.Источники информации. При разработке стандарта были использованы Правила ЕЭК ООН №64.

Руководитель разработки проекта стандарта,
Заместитель начальника Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта **Ш.Шавахабов**

Нормативный документ

Код ОКС	21	43.040.30

Обозначение	22	O'z Dst 35.64 :2018 (Правила ЕЭК ООН №64)
Наименование	23	O`z DSt 35.64:2018 (Правила ЕЭК ООН №64) «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах"

Дата введения в действие	24	2018	Ограничение срока	25	

Наименование предприятия держателя подлинника	26	Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта

Адрес предприятия – держателя подлинника	27	гТашкент, ул. Зулфияхоним, 3

3. Предприятие-изготовитель

Наименование	31	ГП «ATRNTT Respublika markazi»
Адрес	32	гТашкент, ул.Зулфияхоним, 3

Код ОКПО	33	16580577			
Код СОГУ	34	-	Код СОАТО	35	1726277

Телефон	36	241-03-46	Телефакс	37	241-03-46

		Фамилия	Подпись	Дата	Телефон
Представил	41	Эрбеков Ш.			241-03-46
Зарегистрировал					
Ввел в каталог					

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
ICHKI ISHLAR VAZIRLIGI
YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGI
BOSH BOSHQARMASI

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ
УЗБЕКИСТАН

100170, Toshkent shahri, Mustaqillik shohko'chasi, 71-uy Tel: (0371) 122-77-02, 122-77-03

2018 йил «05» 02

№24/3 - 2462

«O'ZBEKISTON AVTOMOBIL VA DARYO TRANSPORTI AGENTLIGI» бошлиғи ўринбосари

Ш.Шавахабовга

Ушбу орқали ИИВ ЙҲХ Бош бошқармаси томонидан келишилган «Sealed – Beam» (SB) автомобиль лампа – фараларини узоқ ва/ёки яқинга ёруғлик берувчи европа ассимметрик чироқларига нисбатан расмий тасдиқлашга тааллуқли бир хил кўрсатмалар учун O'zDSt 35.31:2018 ташкилот стандарти;

Транспорт воситаларини уларнинг вақтинчалик ишлатилиш учун йиғилган ҳолдаги эҳтиёт ғилдираги, ҳавоси чиқарилган холда ишлатишга яроқли шиналарини, ва/ёки ҳавоси чиқарилган ҳолда ишлатиш тизимини, ва/ёки шиналардаги ҳаво босимини назорат қилиш тизимини ўз ичига олувчи қурилмаларига нисбатан расмий тасдиқлашга тааллуқли бир хил кўрсатмалар учун O'zDSt 35.64:2018 ташкилот стандарти;

Узунлиги катта ва катта юк кўтарувчи орқа танитувчи белгиларни расмий тасдиқлашга тааллуқли бир хил кўрсатмалар учун O'zDSt 35.70:2018 ташкилот стандартлари юборилмоқда.

Илова: "175" варақда.

Бош бошқарма бошлиғи **Х.А.Сайдалиев**

O'zAvtosanoat

AKSIYADORLIK JAMIYATI

100047, Toshkent sh., Amir Temur ko'chasi, 13
KTUT kodi 00034312
Tel.: 140-76-66, 140-90-90, faks: 232-34-34

JOINT STOCK COMPANY

13, Amir Temur street, Tashkent city, 100047
Enterprise code 00034312
Tel.: 140-76-66, 140-90-90, fax: 232-34-34

www.uzavtosanoat.uz, info@uzavtosanoat.uz, uzavtosanoat@exat.uz

20-18y. «15» 02

15/03-25-0555 - sonli

Агентство автомобильного и речного транспорта

На Ваше письмо от 26.01.2018г. №5/325 АО «Узавтосаноат» сообщает, что по нижеуказанным проектам стандартов предложений и замечаний не имеется:

1. O`zDSt 35.31:2018 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автомобильных ламп-фар «Sealed-Beam»(SB) в отношении европейских ассиметричных огней ближнего и/или дальнего света»;

2. O`zDSt 35.64:2018 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их оборудования, которое может включать запасное колесо в сборе для временного пользования, шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, и/или систему эксплуатации шин в спущенном состоянии и/или систему контроля за давлением в шинах»;

3. O`zDSt 35.70:2018 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения задних опознавательных знаков для транспортных средств большой длины и грузоподъемности».

И.о.заместителя
председателя правления Шукуров А.

O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi
Kir. № 966
20 18 yil 15.02

Исп.: Караев Ф.
Тел.: +99871 140-76-50 (3 2264#)

20180599