

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulativ nr. 30 fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af luftdæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Revision 3

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 15 til ændringsserie 02 — ikrafttrædelsesdato: 10. november 2007

INDHOLDSFORTEGNELSE

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Mærkning
4. Ansøgning om godkendelse
5. Godkendelse
6. Forskrifter
7. Ændringer af typen af luftdæk og udvidelse af godkendelsen
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Overgangsbestemmelser
12. Navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningen, og på de administrative myndigheder

BILAG

- | | | |
|-----------|---|---|
| Bilag I | — | Meddelelse vedrørende godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen for en dæktype til motorkøretøjer i henhold til regulativ nr. 30 |
| Bilag II | — | Eksempel på godkendelsesmærkets udformning |
| Bilag III | — | Udformning af dækmærkninger |
| Bilag IV | — | Belastningsindeks |
| Bilag V | — | Dækdimensionsbetegnelse og -dimensioner |
| Bilag VI | — | Metode til måling af dæk |
| Bilag VII | — | Metode til ydeevneprøvning for belastning/hastighed |

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ finder anvendelse på nye luftdæk, først og fremmest, men ikke udelukkende, konstrueret til køretøjer i kategori M₁, O₁ og O₂ ⁽¹⁾.

Det finder ikke anvendelse på dæk konstrueret til:

- a) montering på veteranbiler
- b) konkurrencebrug.

2. DEFINITIONER

I forbindelse med denne forordning forstås ved:

- 2.1. »Type luftdæk«: en kategori af dæk, som indbyrdes ikke frembyder væsentlige forskelle med hensyn til:
 - 2.1.1. fabrikat
 - 2.1.2. dækdimentsbetegnelse
 - 2.1.3. anvendelseskategori (normaldæk (til kørsel på vej) eller vinterdæk eller dæk til midlertidig brug)
 - 2.1.4. opbygning (diagonaldæk (krydslagsdæk), diagonalbæltedæk, radialdæk, sikkerhedsdæk (run flat tyre))
 - 2.1.5. Symbol for hastighedskategori
 - 2.1.6. Belastningsindeks
 - 2.1.7. Dækbredde.
- 2.2. »Vinterdæk«: dæk, hvor slidbanemønsteret og opbygningen er udformet med særligt henblik på at give bedre egenskaber end normaldæk (til kørsel på vej) i mudder og nyfalden eller smeltende sne. Vinterdæks slidbanemønster har sædvanligvis større mønsterriller (rifler) og/eller massive blokke med større afstand mellem end på normaldæk (til kørsel på vej).
- 2.3. »Opbygning«: den tekniske konstruktion af dækkets karkasse. Der skelnes især mellem følgende typer opbygning:
 - 2.3.1. »diagonaldæk« eller »krydslagsdæk«: luftdæk, hvor trådlagene går helt ud til vulsten og er lagt i alternerende vinkler på væsentligt under 90° i forhold til slidbanens midterlinje
 - 2.3.2. »diagonalbæltedæk«: diagonaldæk (krydslagsdæk), hvor karkassen er omgivet af et bælte bestående af to eller flere særligt stive trådlag, der er omtrent parallelle med karkassens

⁽¹⁾ Som fastlagt i bilag VII til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend. 2, som senest ændret ved Amend. 4).

- 2.3.3. »radialdæk«: dæk, hvor trådlagene går helt ud til vulsten og danner en vinkel på tilnærmelsesvis 90° med slidbanens midterlinje, og hvor karkassen stabiliseres af et omtrent stift bælte langs omkredsen
- 2.3.4. »forstærket (reinforced) dæk« eller »dæk til ekstra belastning (extra load) «: luftdæk på hvilket karkassen er mere modstandsdygtig end på tilsvarende standarddæk
- 2.3.5. »reservedæk til midlertidig brug«: dæk, som adskiller sig fra dæk til normale køreforhold og kun er bestemt til midlertidig brug under begrænsede køreforhold
- 2.3.6. »reservedæk til midlertidig brug af typen »T« «: en type reservedæk til midlertidig brug, der er bestemt til anvendelse ved et dæktryk højere end det, der foreskrives for standarddæk og forstærkede dæk
- 2.3.7. »sikkerhedsdæk (run flat tyre)« eller »selvbærende dæk«: en dækopbygning med en teknisk løsning (f.eks. forstærkede dæksider osv.), der gør det muligt for et luftdæk monteret på et passende hjul og uden supplerende komponenter, at give køretøjet de basale dækfunktioner som minimum ved en hastighed på 80 km/h (50 mph) og over en afstand på 80 km, når der køres med et punkteret dæk.
- 2.4. »Vulst«: den del af dækket, der ved sin form og opbygning ligger an mod fælgen og fastholder dækket på denne ⁽¹⁾
- 2.5. »Vævtråde«: de tråde, der danner tekstillaget i dækket ⁽¹⁾.
- 2.6. »Lag«: lag af parallelle, gummibelagte vævtråde ⁽¹⁾.
- 2.7. »Karkasse«: den del af dækket bortset fra slidbane og gummiet på dæksiden, som i oppumpet tilstand bærer belastningen ⁽¹⁾.
- 2.8. »Slidbane«: den del af luftdækket, som kommer i berøring med vejbanen ⁽¹⁾.
- 2.9. »Dækside«: den del af luftdækket, som befinder sig mellem slidbanen og vulsten ⁽¹⁾.
- 2.10. »Dækkets nedre område«: området mellem det punkt, der svarer til den største dækbredde, og det område, som er bestemt til at være dækket af fælgkanten ⁽¹⁾.
- 2.10.1. Hvis der er tale om dæk identificeret ved fælgmonteringskonfigurationssymbol »A« eller »U« (jf. punkt 3.1.10), forstås dog den del af dækket, der er lejret på fælgen.
- 2.11. »Slidbanerille«: fordybningen mellem to naboribber eller -klodser i slidbanemønsteret ⁽¹⁾.
- 2.12. »Dækbredde«: den lige afstand mellem de udvendige dæksider af et oppumpet luftdæk, fraregnet forhøjninger dannet af påskrifter (mærkning), dekorationer og beskyttelsesbånd eller -kanter ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Se forklarende figur.

- 2.13. »Største dækbredde«: den lige afstand mellem de udvendige dæksider af et oppumpet luftdæk, indberegnet påskrifter (mærkning), dekorationer og beskyttelsesbånd eller -kanter ⁽¹⁾.
- 2.14. »Dækhøjde«: den halve forskel mellem dækkets udvendige diameter og den nominelle fælgdiameter ⁽¹⁾.
- 2.15. »Nominelt højde-bredde forhold (Ra)«: 100 gange det tal, der opnås ved at dividere det tal, der udtrykker dækhøjden i mm, med det tal, der udtrykker den nominelle dækbredde i mm.
- 2.16. »Udvendig diameter«: største diameter af et oppumpet nyt luftdæk ⁽¹⁾.
- 2.17. »Dækdime nsionsbetegnelse«:
- 2.17.1. en betegnelse, som angiver:
- 2.17.1.1. den nominelle dækbredde. Denne bredde angives i mm, undtagen for de dækt yper, hvis dimensionsbetegnelse findes i første kolonne af tabellerne i bilag V til dette regulativ
- 2.17.1.2. det nominelle højde/breddeforhold, undtagen for de dækt yper, hvis dimensionsbetegnelse findes i første kolonne af tabellerne i bilag V til dette regulativ, eller, afhængig af typen af dækkonstruktion, den nominelle ydre diameter i mm
- 2.17.1.3. fælgens nominelle diameter, angivet enten som kode (tal mindre end 100) eller i mm (tal større end 100)
- 2.17.1.4. bogstavet »T« foran den nominelle dækbredde, hvis der er tale om reservedæk til midlertidig brug af T-typen
- 2.17.1.5. en angivelse af fælgmonteringskonfigurationen, når denne afviger fra standardkonfigurationen.
- 2.18. »Nominel fælgdiameter«: diameteren af den fælg, hvorpå dækket er bestemt til at monteres.
- 2.19. »Fælg«: lejet for dæk og slange, eller, for slangeløse dæk, lejet for dækkets vulster ⁽¹⁾.
- 2.19.1. »Fælgmonteringskonfiguration«: den type fælg, som dækket er konstrueret til montering på. Hvis der er tale om en ikke-standardfælg, vil dette være angivet med et symbol på dækket, f.eks. »CT«, »TR«, »TD«, »A« eller »U«.
- 2.20. »Teoretisk fælg«: en fiktiv fælg, hvis bredde er x gange den nominelle dækbredde. Størrelsen af x skal angives af dækkets fabrikant.
- 2.21. »Målefælg«: den fælg, hvorpå et dæk skal monteres med henblik på måling af dimensionerne.
- 2.22. »Prøvefælg«: den fælg, hvorpå et dæk skal monteres med henblik på afprøvning.
- 2.23. »Løsrivning«: løsrivning af gummistykker fra slidbanen.

⁽¹⁾ Se forklarende figur.

- 2.24. »Trådseparation«: løsning af vævtråde fra gummibelægningen.
- 2.25. »Lagseparation«: separation af tilgrænsende lag.
- 2.26. »Slidbaneseperation«: løsning af slidbanen fra karkassen.
- 2.27. »Slidindikatorer«: de fremspring i mønsterrillerne, som er bestemt til visuelt at angive graden af slitage på slidbanen.
- 2.28. »Belastningsindeks«: et tal relateret til den referencemasse, som et dæk kan bære, når det anvendes i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger for anvendelse.
- 2.29. »Hastighedskategori«: den højeste hastighed, som dækket kan holde til, udtrykt ved et symbol for hastighedskategori (se tabellen nedenfor).
- 2.29.1. Hastighedskategorierne er angivet i nedenstående tabel:

Symbol for hastighedskategori	Maksimal hastighed (km/h)
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270
Y	300

- 2.30. Slidbanemønsterets kanaler
- 2.30.1. »Hovedriller«: de brede riller, der befinder sig i slidbanens centrale område, i hvilke slidindikatorerne (se punkt 2.27) er placeret
- 2.30.2. »Sekundære riller«: de supplerende riller i slidbanemønsteret, der kan forsvinde i løbet af dækkets levetid.
- 2.31. »Tilladt maksimal belastning«, den største masse, som dækket er beregnet til at bære
- 2.31.1. for dæk, som er konstrueret til en hastighed på ikke over 210 km/h, må den tilladte maksimalbelastning ikke være over den værdi, der svarer til dækkets belastningsindeks

- 2.31.2. for en hastighed på over 210 km/h, men ikke over 240 km/h (dæk med hastighedssymbolet »V«), må den tilladte maksimalbelastning ikke overstige den procentdel af den til dækkets belastningsindeks hørende værdi, som i nedenstående tabel er angivet ud for maksimalhastigheden for det køretøj, som dækket er bestemt til at monteres på:

Maksimal hastighed (km/h)	Tilladt maksimal-belastning (%)
215	98,5
220	97
225	95,5
230	94
235	92,5
240	91

For mellemliggende maksimalhastigheder kan den tilladte maksimalbelastning findes ved lineær interpolation

- 2.31.3. for hastigheder på over 240 km/h (dæk med hastighedssymbolet »W«), må den tilladte maksimalbelastning ikke overstige den procentdel af den til dækkets belastningsindeks hørende værdi, som i nedenstående tabel er angivet ud for maksimalhastigheden for det køretøj, som dækket er bestemt til at monteres på:

Maksimal hastighed (km/h)	Tilladt maksimalbelastning (%)
240	100
250	95
260	90
270	85

For mellemliggende maksimalhastigheder kan den tilladte maksimalbelastning findes ved lineær interpolation.

- 2.31.4. For hastigheder på over 270 km/h (dæk med hastighedssymbolet »Y«), må den tilladte maksimalbelastning ikke overstige den procentdel af den til dækkets belastningsindeks hørende værdi, som i nedenstående tabel er angivet ud for maksimalhastigheden for det køretøj, som dækket er bestemt til at monteres på:

Maksimal hastighed (km/h)	Tilladt maksimal-belastning (%)
270	100
280	95
290	90
300	85

For mellemliggende maksimalhastigheder kan den tilladte maksimalbelastning findes ved lineær interpolation.

- 2.31.5. For hastigheder under eller på 60 km/h må den tilladte maksimalbelastning ikke overstige den procentdel af den til dækkets belastningsindeks hørende værdi, som i nedenstående tabel er angivet ud for maksimalhastigheden for det køretøj, som dækket er bestemt til at monteres på.

Maksimal hastighed (km/h)	Tilladt maksimalbelastning (%)
25	142
30	135
40	125
50	115
60	110

- 2.31.6. For hastigheder over 300 km/h må den tilladte maksimalbelastning ikke overstige den masse, som dækfabrikanten har angivet for dækkets hastighedskapacitet. For mellemhastigheder mellem 300 km/h og den tilladte maksimale hastighed, som dækfabrikanten har angivet, anvendes lineær interpolation af tilladte maksimalbelastning.

- 2.32. »Kørsel med fladt dæk«: beskriver en tilstand, hvor dækket i al væsentlighed bevarer den strukturelle funktionsdygtighed med en dæktryk på mellem 0 og 70 kPa.

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

- 2.34. »System til kørsel med fladt dæk (run flat system)« eller »udvidet mobilitetssystem«: en enhed af specificerede funktionelt afhængige komponenter, herunder et dæk, som tilsammen leverer en nærmere angivet ydelse, så køretøjet med de basale dækfunktioner mindst kan køre med en hastighed på 80 km/h (50 mph) over en distance på 80 km ved kørsel med fladt dæk.

- 2.35. »Afbøjet dækhøjde«: forskellen mellem den afbøjede radius, målt fra fælgens midte til prøverullens overflade og halvdelen af den nominelle fælgdiameter som defineret i ISO 4000-1.

3. MÆRKNING

- 3.1. Luftdæk, der indgives til godkendelse skal — for symmetriske dæk på begge sider, for asymmetriske dæk i det mindste på den udvendige dækside — have følgende mærkninger:

- 3.1.1. Handelsnavn eller -mærke

- 3.1.2. Dækdimeensionsbetegnelse som defineret i dette regulativs punkt 2.17

- 3.1.3. Følgende angivelse af opbygningen:

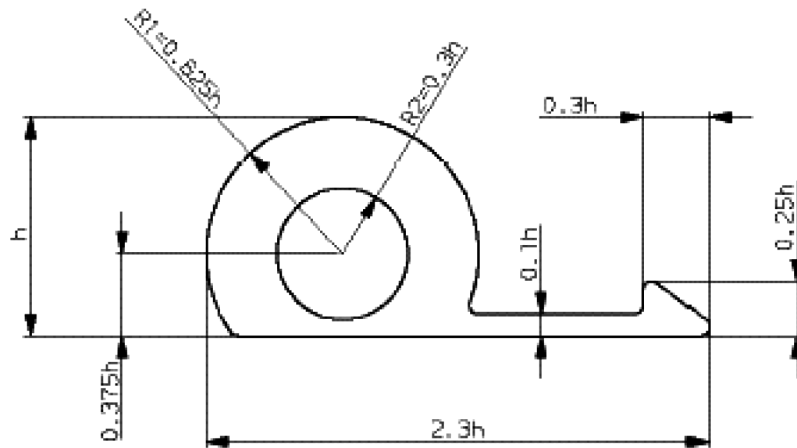
- 3.1.3.1. på diagonaldæk (krydslagsdæk): ingen angivelse, eller bogstavet »D« foran fælgdiametermærkningen

- 3.1.3.2. for radialdæk: Bogstavet »R« foran fælgdiametermærkningen samt, valgfrit, ordet »RADIAL«

- 3.1.3.3. for diagonalbæltedæk: bogstavet »B« placeret foran fælgdiametermærkningen samt ordene »BIAS-BELTED«
- 3.1.3.4. for radialdæk egnede til hastigheder på over 240 km/h, men ikke over 300 km/h (dæk mærket med hastighedssymbolet »W« eller »Y« som del af driftsbeskrivelsen) kan bogstavet R, anbragt foran fælgdiameterkoden, erstattes af bogstaverne »ZR«
- 3.1.3.5. for »sikkerhedsdæk (run flat tyres)« eller »selvbærende dæk«: bogstavet »F« foran fælgdiametermærkningen.
- 3.1.4. Dækkets hastighedskategori, angivet ved det i punkt 2.29 ovenfor foreskrevne symbol.
- 3.1.4.1. For dæk egnede til hastigheder på over 300 km/h skal bogstavet »R«, anbragt foran fælgdiameterkoden, erstattes af bogstaverne »ZR«, og dækket skal mærkes med en driftsbeskrivelse bestående af hastighedssymbolet »Y« og det tilsvarende belastningsindeks. Driftsbeskrivelsen skal anbringes i en parentes, f.eks. »(95Y)«.
- 3.1.5. For snedæk, påskriften M+S eller MS eller M&S.
- 3.1.6. Belastningsindeks som defineret i dette regulativs punkt 2.28.
- 3.1.7. Ordet »TUBELESS« ved dæk, som er konstrueret til brug uden indvendig slange
- 3.1.8. Ordet »REINFORCED« eller ordene »EXTRA LOAD«, hvis der er tale om et forstærket dæk.
- 3.1.9. Fremstillingsdatoen, som angives som fire cifre, hvoraf de første to angiver fremstillingsuge og de sidste to fremstillingsår. Denne mærkning, som det er tilladt blot at angive på den ene dækside, bliver dog først obligatorisk for dæk, der indgives til godkendelse to år efter dette regulativs ikrafttræden ⁽¹⁾.
- 3.1.10. Hvis der er tale om dæk, der første gang godkendes efter ikrafttrædelsen af supplement 13 til ændringsserie 02 til regulativ nr. 30 skal den identifikation, der er omhandlet i punkt 2.17.1.5, placeres umiddelbart efter den fælgdiametermærkning, der er omhandlet i punkt 2.17.1.3.
- 3.1.11. Hvis der er tale om reservedæk til midlertidig brug, skal de mærkes med ordene »TEMPORARY USE ONLY« med mindst 12,7 mm høje versaler.

⁽¹⁾ Før den 1. januar 2000 kunne fremstillingsdatoen angives ved hjælp af tre cifre, hvoraf de første to angav fremstillingsuge og det sidste fremstillingsår.

- 3.1.11.1. Hvis der er tale om reservedæk til midlertidig brug af T-typen, mærkes de med angivelsen »INFLATE TO 420 kPa (60 psi)«, med mindst 12,7 mm høje versaler.
- 3.1.12. Nedenstående symbol, hvis der er tale om et »sikkerhedsdæk (run flat tyre)« eller »selvbærende dæk«, hvor »h« skal være mindst 12 mm.



- 3.2. På dækkene skal der være afsat tilstrækkelig plads til godkendelsesmærket som vist i bilag II til dette regulativ.
- 3.3. I bilag III til dette regulativ findes et eksempel på udformningen af dækmærkningen.
- 3.4. Mærkningen i henhold til punkt 3.1 og typegodkendelsesmærket, der er foreskrevet i punkt 5.4 i dette regulativ påvulkaniseres eller præges ind i dækket. Den skal være let læselig og skal være placeret på dækkets nedre del på mindst én af dæksiderne, bortset fra den angivelse, der er omhandlet i punkt 3.1.1 ovenfor.
- 3.4.1. Hvis der er tale om dæk identificeret ved fælgmonteringskonfigurationssymbol »A« eller »U« (jf. punkt 3.1.10), kan mærkningen dog placeres hvor som helst på dækkets yderside.
4. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 4.1. Ansøgning om godkendelse af en type luftdæk indgives af indehaveren af handelsnavnet eller -mærket eller af dennes behørigt befuldmægtigede repræsentant. I ansøgningen skal oplyses:
- 4.1.1. Dækdimentsbetegnelse som defineret i dette regulativs punkt 2.17
- 4.1.2. Handelsnavn eller -mærke
- 4.1.3. Anvendelseskategori (almindeligt dæk (til brug på vej), vinterdæk eller dæk til midlertidigt brug).
- 4.1.4. Opbygning: diagonaldæk (krydslagsdæk), diagonalbæltedæk, radialdæk, sikkerhedsdæk (run flat tyre)
- 4.1.5. Hastighedskategori

- 4.1.6. Dækkets belastningsindeks
- 4.1.7. Hvorvidt dækket skal anvendes med eller uden indvendig slange
- 4.1.8. Om dækket er et »standarddæk«, »forstærket« dæk eller et »reservedæk til midlertidig brug af typen T«.
- 4.1.9. Antal lag for diagonaldæk (krydslagsdæk)
- 4.1.10. De udvendige mål: største dækbredde og udvendige diameter
- 4.1.11. De fælge, som dækket kan monteres på
- 4.1.12. Måle- og prøvofælge
- 4.1.13. Prøvningstrykket, hvis fabrikanten anmoder om anvendelse af punkt 1.3 i bilag VII til dette regulativ
- 4.1.14. Den »x«-faktor, der er omhandlet i punkt 2.20 ovenfor
- 4.1.15. For dæk, som er egnede til hastigheder på over 300 km/h, den af fabrikanten tilladte maksimale hastighed og den tilladte belastningskapacitet ved den maksimale hastighed. Dækfabrikanten skal også angive disse værdier i dækkets tekniske dokumentation.
- 4.1.16. Identificering af de fælgkonturer for vulstkanten, der er specifikke for »kørsel med fladt dæk« med »sikkerhedsdæk (run flat tyres)«.
- 4.2. Ansøgningen om godkendelse skal ledsages af en tegning eller et repræsentativt fotografi af slidbanemønster og en skitse af skabelonen af det oppumpede dæk monteret på målefælgen, der viser de relevante dimensioner (jf. punkt 6.1.1 og 6.2.6) for den dæktype, der søges godkendt (alt i tre eksemplarer). Den skal også være ledsaget enten af prøvningsrapporten fra et godkendt prøvelaboratorium eller et eller to eksemplarer af dæktypen efter den kompetente myndigheds eget valg. Tegninger eller fotografier af dækkets side og slidbane skal indsendes, når produktionen er blevet etableret, senest et år efter datoen for udstedelse af typegodkendelsen.
- 4.3. Før typegodkendelse meddeles, kontrollerer den kompetente myndighed, at der findes tilfredsstillende ordninger til sikring af effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.
- 4.4. Når en dækfabrikant indgiver ansøgning om typegodkendelse for en dækserie, anses det ikke for nødvendigt at udføre alle belastnings-/hastighedsprøvninger på alle dæktyper i serien. Udvælgelse af de mest ugunstige dæk (worst case selection) kan foretages efter den godkendende myndigheds valg.

5. GODKENDELSE
- 5.1. Hvis det luftdæk, som indsendes til godkendelse i overensstemmelse med dette regulativ, overholder forskrifterne i nedenstående punkt 6, udstedes godkendelse af den pågældende dæktype.
- 5.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver godkendt type. De første to cifre (p.t. 02) angiver den ændringsserie, som indeholder de seneste væsentlige tekniske ændringer af regulativet på tidspunktet for udstedelse af godkendelsen. En kontraherende part må ikke tildele samme nummer til en anden dæktype, der er omfattet af dette regulativ.
- 5.3. Underretning om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen af en type luftdæk i henhold til dette regulativ, skal gives de kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved brug af en anmeldelsesformular svarende til modellen i bilag I.
- 5.3.1. Når der meddeles typegodkendelse til en dæktype, der er egnet til hastigheder på over 300 km/h (jf. punkt 4.1.15), skal den relevante maksimale hastighed (km/h) og den maksimale belastningskapacitet tilladt ved den maksimale hastighed angives i klart sprog i meddelelsesformularens punkt 10 (jf. bilag I til dette regulativ); belastningskapaciteterne for mellemliggende hastigheder på over 300 km/h skal også angives.
- 5.4. Alle luftdæk, som er af en type godkendt i henhold til dette regulativ, skal på det i punkt 3.2 ovenfor beskrevne sted ud over de mærkninger, som er beskrevet i punkt 3.1 ovenfor, være påført et tydeligt internationalt godkendelsesmærke bestående af:
- 5.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
- 5.4.2. et godkendelsesnummer.
- 5.5. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.
- 5.6. Bilag II til dette regulativ indeholder et eksempel på godkendelsesmærkets udformning.

⁽¹⁾ 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Den Tjekkiske Republik, 9 for Spanien, 10 for Serbien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien- Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddeles af medlemsstaterne under anvendelse af deres respektive ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika, 48 for New Zealand, 49 for Cypern, 50 for Malta, 51 for Republikken Korea, 52 for Malaysia, 53 for Thailand, 54 og 55 (ubenyttet) og 56 for Montenegro. De efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder overenskomsten om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter, hvorefter FN's generalsekretær giver de kontraherende parter i overenskomsten meddelelse herom.

6. FORSKRIFTER

6.1. **Dækstørrelser**6.1.1. *Dækbredde*

6.1.1.1. Dækbredden beregnes efter følgende formel:

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

hvor:

 S = er »bredden«, angivet i mm, målt på målefælgen S_1 = er den »nominelle dækbredde« (udtrykt i mm) som angivet på dæksiden i de foreskrevne påskrifter A = er bredden (udtrykt i mm) på målefælgen, som angivet af fabrikanten i dennes anvisninger 5 ⁽¹⁾ A_1 = repræsenterer bredden (udtrykt i mm) af den teoretiske fælg A_1 anses for at være lig S_1 multipliceret med x-faktoren som angivet af fabrikanten, og K antages at være lig 0,4.

6.1.1.2. For de dæktyper, hvis betegnelse findes i første kolonne i tabellerne i bilag V til dette regulativ, er dækbredden dog den bredde, der er angivet ud for den pågældende dækbetegnelse i disse tabeller.

6.1.1.3. Hvis der er tale om dæk identificeret ved fælgmonteringskonfigurationssymbol »A« eller »U« (jf. punkt 3.1.10), anses K dog for at være lig 0,6.6.1.2. *Dækkets udvendige diameter*

6.1.2.1. Den udvendige diameter af et dæk beregnes ved følgende formel:

$$D = d + 2H$$

hvor:

 D er den udvendige diameter i mm, d er den i punkt 2.17.1.3 ovenfor definerede talværdi, i mm ⁽¹⁾ H er den nominelle dækhøjde i mm og er lig med:

$$H = 0,01 S_1 \times Ra$$

⁽¹⁾ Når tallet angives ved koder, opnås værdien i mm ved at gange tallet med 25,4.

S_1 er den nominelle dækbredde i mm, og

R_a er det nominelle højde/breddeforhold.

Alle disse oplysninger er angivet på dæksiden i dækdensionsbetegnelsen i overensstemmelse med forskrifterne i punkt 3.4 ovenfor.

6.1.2.2. For de dæktyper, hvis betegnelse findes i første kolonne i tabellerne i bilag V til dette regulativ, er den udvendige diameter dog den diameter, der er angivet ud for den pågældende dækdensionsbetegnelse i disse tabeller.

6.1.2.3. Hvis der er tale om dæk identificeret ved fælgmonteringskonfigurationssymbol »A« eller »U« (jf. punkt 3.1.10), skal den udvendige diameter være den, der er specificeret i dækdensionsbetegnelsen på dæksiden.

6.1.3. *Metode til måling af dæk*

Til måling af luftdæk anvendes de metoder, der er beskrevet i bilag VI til dette regulativ.

6.1.4. *Forskrifter for dækbredde*

6.1.4.1. Dækkets største bredde kan være mindre end den dækbredde, som bestemmes i henhold til punkt 6.1.1 ovenfor.

6.1.4.2. Den må overskride denne værdi med følgende procentværdier:

6.1.4.2.1. for diagonaldæk (krydslagsdæk): 6 %

6.1.4.2.2. for radialdæk, sikkerhedsdæk (run flat tyres): 4 %

6.1.4.2.3. hvis dækket har særlige beskyttelsesribber (eller bånd), må tallet, forhøjet med ovennævnte tolerance, overskrides med 8 mm.

6.1.4.2.4. Hvis der imidlertid er tale om dæk identificeret ved fælgmonteringskonfigurationssymbol »A« eller »U« (jf. punkt 3.1.10), er dækkets største bredde på dækkets nedre område lig med den nominelle bredde af den fælg, som dækket er monteret på, og som vist af fabrikanten i dennes anvisninger, plus 20 mm.

6.1.5. *Forskrifter for dækkets udvendige diameter*

Et dæks udvendige diameter må ikke ligge uden for de D_{min} - og D_{max} -værdier, som fremkommer ved anvendelse af følgende formler:

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

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

hvor:

6.1.5.1. den nominelle dækhøjde H for dimensioner anført i bilag V og for dæk identificeret ved fælgmonteringskonfigurationssymbol »A« eller »U« (jf. punkt 3.1.10) er lig med:

$$H = 0,5 (D - d), \text{ for referencer, se punkt 6.1.2}$$

6.1.5.2. for andre størrelser, der ikke er anført i bilag V er »H« og »d« som defineret i punkt 6.1.2.1

6.1.5.3. Koefficienterne »a« og »b« er henholdsvis:

6.1.5.3.1. Koefficient »a« = 0,97

6.1.5.3.2. Koefficient »b« for almindelige dæk (til brug på vej)	Radialdæk, sikkerhedsdæk (run flat tyres) 1,04	Diagonaldæk og diagonalbæltedæk 1,08
--	---	---

6.1.5.4. for vinterdæk kan den udvendige diameter (Dmax), som fastlagt i overensstemmelse med ovenstående, overskrides med 1 %.

6.2. **Belastnings-/hastighedsprøvning**

6.2.1. Hver type luftdæk skal gennemgå mindst en ydeevneprøvning for belastning/hastighed udført i henhold til den procedure, der er beskrevet i bilag VII til dette regulativ.

6.2.1.1. Når der indgives ansøgning for dæk, der identificeres ved bogstavkode »ZR« i dimensionsbetegnelsen, og som er egnede til hastigheder over 300 km/h (jf. punkt 4.1.15), foretages ovennævnte belastnings-/hastighedsprøvning på ét dæk under de belastnings- og hastighedsforhold, der er angivet i parentes på dækket (jf. punkt 3.1.4.1). En yderligere belastnings-/hastighedsprøvning skal foretages på et andet prøveeksemplar af dæk af samme type under de maksimale belastnings- og hastighedsforhold angivet af dækfabrikanten (jf. punkt 4.1.15 i dette regulativ).

Den yderligere prøvning kan foretages med samme prøvedæk, hvis dækfabrikanten accepterer dette.

6.2.1.2. Når der indgives ansøgning om typegodkendelse af et »system til kørsel med fladt dæk (run flat system)«, foretages ovennævnte belastnings-/hastighedsprøvning på ét dæk, oppumpet i overensstemmelse med punkt 1.2 i bilag VII, og under de belastnings- og hastighedsforhold, der er angivet på dækket (jf. punkt 3.1.4.1). En yderligere belastnings-/hastighedsprøvning skal udføres på et andet prøveeksemplar af samme dæktype som specificeret i punkt 3 i bilag VII. Den yderligere prøvning kan foretages med samme prøvedæk, hvis fabrikanten accepterer dette.

6.2.2. Hvis et dæk efter at have gennemgået belastnings-/hastighedsprøvningen ikke udviser slidbane-separation, lagseparation, trådseparation, løsrivning eller knækkede tråde, anses det for at have bestået prøven.

6.2.2.1. Hvis et dæk mærket med hastighedssymbolet »Y« efter at have gennemgået den relevante prøvning udviser blæredannelse i overfladen af dækkets slidbane forårsaget af det pågældende prøvningsudstyr og de pågældende prøvningsforhold, anses det for at have bestået prøven.

6.2.2.2. Hvis et dæk med »system til kørsel med fladt dæk (run flat system)« efter at have gennemgået prøvningen som specificeret i punkt 3 i bilag VII ikke udviser en ændring i den afbøjede dækhøjde i sammenligning med den afbøjede dækhøjde ved prøvningens start på mere end 20 %, og slidbanen forbliver i forbindelse med de to dæksider, anses det for at have bestået prøven.

- 6.2.3. Dækkets udvendige diameter, målt seks timer efter ydeevneprøvningen for belastning/hastighed, må højst afvige $\pm 3,5\%$ fra den udvendige diameter, som er målt før prøvningen.

6.3. Slidindikatorer

- 6.3.1. Luftdækket skal være forsynet med mindst seks tværstillede rækker slidindikatorer, som har tilnærmelsesvis lige stor indbyrdes afstand og er placeret i slidbanens hoveddriller. Slidindikatorerne må ikke kunne forveksles med gummikanterne mellem slidbanens ribber eller blokke.

- 6.3.2. For dæk beregnet til montering på fælge med nominel diameterkode på ikke over 12, kan fire rækker slidindikatorer dog godtages.

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

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

7. ÆNDRINGER AF TYPEN AF LUFTDÆK OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

- 7.1. Enhver ændring af typen af luftdæk skal anmeldes til den administrative myndighed, som har godkendt den pågældende type luftdæk. Den pågældende myndighed kan da enten:

- 7.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en mærkbar negativ virkning, og at luftdækket under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene, eller

- 7.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som forestår prøvningen.

- 7.2. Det forhold, at et dæks slidbanemønster ændres, medfører ikke, at prøvninger, som beskrevet i dette regulativs punkt 6, skal gentages.

- 7.3. De parter i overenskomsten, som anvender dette regulativ, underrettes om, hvorvidt godkendelse er meddelt eller nægtet, med angivelse af ændringer, efter proceduren i punkt 5.3 ovenfor.

- 7.4. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de øvrige parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag I til dette regulativ.

8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

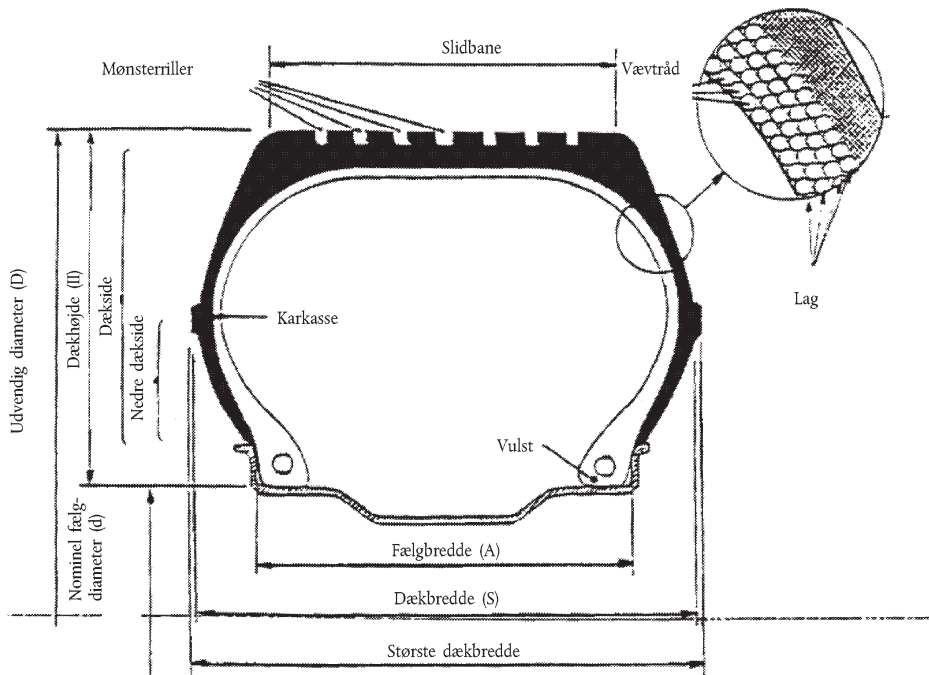
Procedurene til sikring af produktionens overensstemmelse skal opfylde bestemmelserne i overenskomstens tillæg 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), idet følgende forskrifter finder anvendelse:

- 8.1. Dæk, som er godkendt efter dette regulativ, skal være produceret således, at de er i overensstemmelse med den godkendte type, idet de opfylder forskrifterne i punkt 6 ovenfor.

- 8.2. Den kompetente myndighed, som har meddelt godkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder til overensstemmelsesprøvning, som anvendes på hvert produktionsanlæg. Sådanne efterprøvninger skal normalt foretages mindst hvert andet år for hvert produktionsanlæg.
9. SANKTIONER VED PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
- 9.1. Godkendelser, som er meddelt for en dæktype i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 8.1. ovenfor ikke er opfyldt, eller hvis dækkene fra serien ikke har bestået den i nævnte punkt foreskrevne prøvning.
- 9.2. Såfremt en af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som han tidligere har udstedt, skal han straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag I til dette regulativ.
10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
- Ophører indehaveren af godkendelsen fuldstændig med at fremstille en dæktype, som er godkendt efter dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag I til dette regulativ.
11. OVERGANGSBESTEMMELSER
- 11.1. Kontraherende parter, der anvender dette regulativ, må ikke nægte at bevilge udvidelse af godkendelser til forudgående ændringsserier eller supplementer til ændringsserier til dette regulativ.
- 11.2. Ingen kontraherende part, som anvender dette regulativ, kan nægte at godkende et dæk, der er godkendt i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.
- 11.3. Slidindikatorer:
- 11.3.1. Fra datoen for ikrafttrædelsen af supplement 4 til ændringsserie 02 må kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke længere udstede godkendelser efter supplement 3 til ændringsserie 02 for så vidt angår forskrifterne i punkt 6.3.3.
- 11.3.2. Alle nye dæk fremstillet efter 1. oktober 1995 skal være i overensstemmelse med forskrifterne i punkt 6.3.3 som ændret ved supplement 4 til ændringsserie 02.
12. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM FORESTÅR GODKENDELSESPRØVNING, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER
- 12.1. De kontraherende parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de administrative myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attesting af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser eller endeligt ophør af produktionen, som er udstedt i andre stater, skal fremsendes.

- 12.2. Parterne i overenskomsten, der anvender dette regulativ, kan udpege dækfabrikanter laboratorier som godkendte prøvelaboratorier.
- 12.3. Hvis en part i overenskomsten anvender ovenstående punkt 12.2, kan han vælge at være repræsenteret af en eller flere personer under prøvningerne.

Forklarende figur
(jf. punkt 2 i dette regulativ)



BILAG I

MEDDELELSE

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:

.....

vedrørende ⁽²⁾: MEDDELELSE AF GODKENDELSE
 UDVIDELSE AF GODKENDELSE
 NÆGTELSE AF GODKENDELSE
 INDDRAGELSE AF GODKENDELSE
 ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

for en dækskive til motorkøretøjer i henhold til regulativ nr. 30

Godkendelse nr.: Udvidelse nr.:

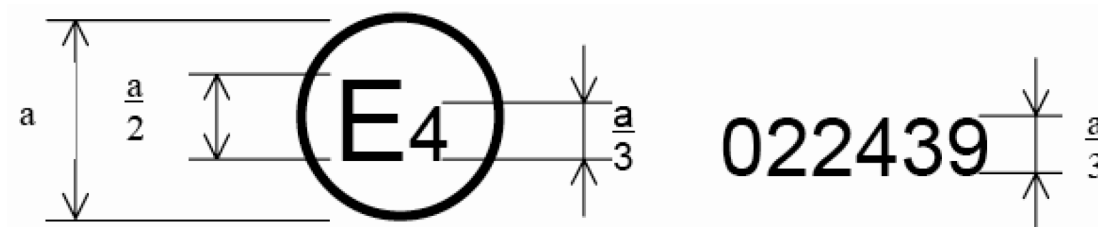
1. Fabrikantens navn eller handelsmærke(r) på dækskiven:
2. Fabrikantens typebetegnelse for dækskiven:
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. Kortfattet beskrivelse:
- 5.1. Dækskivebetegnelse:
- 5.2. Anvendelseskategori: normaldæk/vinterdæk/dæk til midlertidig brug ⁽²⁾
- 5.3. Opbygning: diagonaldæk/diagonalbæltedæk/sikkerhedsdæk (run flat tyre) ⁽²⁾
- 5.4. Symbol for hastighedskategori:
- 5.5. Belastningsindeks:
6. Teknisk tjeneste og, i givet fald, det prøvningslaboratorium, som er godkendt til at udføre godkendelses- eller overensstemmelsesprøvning:
7. Datering af prøvningsrapporten fra den tekniske tjeneste:
8. Nummer på prøvningsrapporten fra den tekniske tjeneste:
9. Årsag(er) til eventuel udvidelse:
10. Eventuelle bemærkninger:
11. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget ⁽²⁾
12. Sted:
13. Dato:
14. Underskrift:
15. Som bilag til denne meddelelse findes en liste over de enkelte dele af den dokumentation, som er indleveret til den administrative tjeneste, der har meddelt godkendelsen, og som kan udleveres på anmodning.

⁽¹⁾ Kendingsnummer for det land, der har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelsen (se godkendelsesbestemmelserne i regulativet).

⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

BILAG II

Eksempel på godkendelsesmærkets udformning



a = 12 mm min.

Det ovennævnte godkendelsesmærke, der er påført et dæk, angiver, at den pågældende dæktype er godkendt i Nederlandene (E 4) med godkendelsesnummer 022439.

Bemærkning: De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i henhold til forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 02.

Godkendelsesnummeret skal placeres tæt på cirklen og enten over, under, til venstre eller til højre for bogstavet »E«. Alle nummerets cifre skal stå på samme side af bogstavet »E« og vende samme vej. Brug af romertal som godkendelsesnummer bør undgås for at undgå forveksling med andre symboler.

BILAG III

Udformning af dækmærkninger

1. Eksempel på mærkning, som skal påføres dæk, som bringes i omsætning efter dette regulativs ikrafttræden.

$$\begin{array}{ccccccc} \overset{\downarrow}{\text{b}} & \text{185/70} & \text{R 14} & \text{89 T} & \overset{\downarrow}{\text{b}} & \text{c} & \overset{\downarrow}{\text{c}} \\ \text{---} & \text{---} & \text{---} & \text{---} & \text{---} & \text{---} & \text{---} \\ \underset{\uparrow}{\text{---}} & & & & \underset{\uparrow}{\text{---}} & \underset{\uparrow}{\text{---}} & \underset{\uparrow}{\text{---}} \end{array} \quad \text{TUBELESS} \quad \text{--- M + S ---} \quad \text{--- c ---}$$

$$\begin{array}{c} \overset{\downarrow}{\text{c}} \\ \text{---} \\ \underset{\uparrow}{\text{---}} \end{array} \quad \text{2503}$$

b = 6 mm (min.)

c = 4 mm (min.)

Ovennævnte påskrifter definerer et luftdæk:

- med en nominel dækbredde på 185
 - med et nominelt højde/breddeforhold på 70
 - med radial opbygning (R)
 - med en nominel fælgdiameter på 14
 - med en belastningskapacitet på 580 kg, svarende til det i bilag IV angivne belastningsindeks 89
 - med hastighedskategori T (maksimal hastighed 190 km/h)
 - til montering uden indvendig slange (»tubeless«)
 - som er et »vinterdæk« (M+S)
 - fremstillet i uge 25 i 2003.
2. Hvis der er tale om det særlige tilfælde med fælgmonteringskonfigurationssymbol »A« eller »U«, skal mærkningen være som i følgende eksempel:

185-560 R 400A eller 185-560 R 400U, hvor:

185 er den nominelle dækbredde i mm

560 er den udvendige diameter i mm

R er en angivelse af dækopbygningen — jf. punkt 3.1.3 i dette regulativ

400 er fælgens nominelle diameter i mm

A eller U er fælgmonteringskonfigurationen.

Mærkning af belastningsindeks, hastighedskategori, fremstillingsdato og andet foretages efter eksempel 1 ovenfor.

3. Anbringelse og rækkefølge af dækkets påskrifter skal være som følger:

- dækdimensjonsbetegnelsen som defineret i dette regulativs punkt 2.17, skal opstilles som vist i eksemplerne ovenfor: 185/70 R 14 og 185-560 R 400A eller 185-560 R 400U
- driftsbeskrivelsen, som omfatter belastningsindeks og hastighedskategori, skal placeres umiddelbart efter dækdimensjonsbetegnelsen som defineret i dette regulativs punkt 2.17
- betegnelserne »tubeless«, »reinforced« og »M+S« kan stå et stykke fra dækdimensjonsbetegnelsen.

BILAG IV

Belastningsindeks

Li = Belastningsindeks

kg = Tilsvarende masse at det køretøj, som dækket skal bære.

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

BILAG V

Dækdimsionsbetegnelse og -dimensioner

Tabel I

Diagonaldæk (europæiske dæk)

Størrelse	Målefølgers breddekode	Største diameter ⁽¹⁾ mm	Dækbredde ⁽¹⁾ mm	Nominal fælgdiameter »d« mm
Super ballondæk-serien				
4.80-10	3.5	490	128	254
5.20-10	3.5	508	132	254
5.20-12	3.5	558	132	305
5.60-13	4	600	145	330
5.90-13	4	616	150	330
6.40-13	4.5	642	163	330
5.20-14	3.5	612	132	356
5.60-14	4	626	145	356
5.90-14	4	642	150	356
6.40-14	4.5	666	163	356
5.60-15	4	650	145	381
5.90-15	4	668	150	381
6.40-15	4.5	692	163	381
6.70-15	4.5	710	170	381
7.10-15	5	724	180	381
7.60-15	5.5	742	193	381
8.20-15	6	760	213	381
Lavprofilserier				
5.50-12	4	552	142	305
6.00-12	4.5	574	156	305
7.00-13	5	644	178	330
7.00-14	5	668	178	356
7.50-14	5.5	688	190	356
8.00-14	6	702	203	356
6.00-15 L	4.5	650	156	381
Super lavprofilserier ⁽²⁾				
155-13/6.15-13	4.5	582	157	330
165-13/6.45-13	4.5	600	167	330
175-13/6.95-13	5	610	178	330

Størrelse	Målefælgens breddekode	Største diameter (1) mm	Dækbredde (1) mm	Nominal fælgdiameter $\times d_e$ mm
155-14/6.15-14	4.5	608	157	356
165-14/6.45-14	4.5	626	167	356
175-14/6.95-14	5	638	178	356
185-14/7.35-14	5.5	654	188	356
195-14/7.75-14	5.5	670	198	356
Ultralavprofil				
5.9-10	4	483	148	254
6.5-13	4.5	586	166	330
6.9-13	4.5	600	172	330
7.3-13	5	614	184	330

(1) Tolerance: se punkt 6.1.4. og 6.1.5.

(2) Følgende dimensionsbetegnelser accepteres: 185-14/7,35-14 eller 185-14 eller 7,35-14 eller 7,35-14/185-14.

Tabel II

Milimeterserier — radialdæk (europæiske dæk)

Størrelse	Målefælgens breddekode	Største diameter (1) mm	Dækbredde (1) mm	Nominal fælgdiameter $\times d_e$ mm
125 R 10	3.5	459	127	254
145 R 10	4	492	147	254
125 R 12	3.5	510	127	305
135 R 12	4	522	137	305
145 R 12	4	542	147	305
155 R 12	4.5	550	157	305
125 R 13	3.5	536	127	330
135 R 13	4	548	137	330
145 R 13	4	566	147	330
155 R 13	4.5	578	157	330
165 R 13	4.5	596	167	330
175 R 13	5	608	178	330
185 R 13	5.5	624	188	330
125 R 14	3.5	562	127	356
135 R 14	4	574	137	356
145 R 14	4	590	147	356
155 R 14	4.5	604	157	356
165 R 14	4.5	622	167	356

Størrelse	Målefælgens breddekode	Største diameter (1) mm	Dækbredde (1) mm	Nominal fælgdiameter »d« mm
175 R 14	5	634	178	356
185 R 14	5.5	650	188	356
195 R 14	5.5	666	198	356
205 R 14	6	686	208	356
215 R 14	6	700	218	356
225 R 14	6.5	714	228	356
125 R 15	3.5	588	127	381
135 R 15	4	600	137	381
145 R 15	4	616	147	381
155 R 15	4.5	630	157	381
165 R 15	4.5	646	167	381
175 R 15	5	660	178	381
185 R 15	5.5	674	188	381
195 R 15	5.5	690	198	381
205 R 15	6	710	208	381
215 R 15	6	724	218	381
225 R 15	6.5	738	228	381
235 R 15	6.5	752	238	381
175 R 16	5	686	178	406
185 R 16	5.5	698	188	406
205 R 16	6	736	208	406

(1) Tolerance: se punkt 6.1.4. og 6.1.5.

Tabel III

45-serien — radialdæk på TR-metriske 5°-fælg

Størrelse	Målefælgens bredde	Største diameter	Dækbredde
280/45 R 415	240	661	281

BILAG VI

Metode til måling af dæk

- 1.1. Dækket monteres på den målefælg, der er specificeret af fabrikanten i henhold til punkt 4.1.12 i dette regulativ og oppumpes til et tryk på mellem 3 og 3,5 bar.
- 1.2. Trykket justeres som følger:
 - 1.2.1. i standard diagonalbæltedæk: til 1,7 bar
 - 1.2.2. i diagonaldæk (krydslagsdæk): til:

Lagklasse	Tryk (bar)		
	Hastighedskategori		
	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. i standard radialdæk: til 1,8 bar
- 1.2.4. i forstærkede (reinforced) dæk: til 2,3 bar
- 1.2.5. i T-dæk til midlertidig brug: til 4,2 bar.
2. Dækket, som er monteret på fælgen, konditioneres ved rumtemperatur i mindst 24 timer, medmindre andet er foreskrevet i punkt 6.2.3 i dette regulativ.
3. Dæktrykket indstilles til det, der er foreskrevet i punkt 1.2 ovenfor.
4. Dækkets største bredde måles med passer i seks punkter med lige stor indbyrdes afstand, idet tykkelsen af beskyttelsesribber eller -bånd medregnes. Den største af de målte værdier regnes som dækkets største bredde.
5. Den udvendige diameter bestemmes ved måling af den største omkreds og division heraf med π (3,1416).

BILAG VII

Metode til ydelsesprøvning for belastning/hastighed

1. KLARGØRING AF DÆKKET
 - 1.1. Der monteres et nyt dæk på den prøvofælg, som fabrikanten har specificeret, jf. dette regulativs punkt 4.1.12.
 - 1.2. Dækket pumpes op til det pågældende tryk, som er angivet (i bar) i nedenstående tabel:

i T-dæk til midlertidig brug: til 4,2 bar.

Hastighedskategori	Diagonaldæk (krydslagsdæk)			Radialdæk/system til kørsel med fladt dæk (run flat system)		Diagonalbælte-dæk
	Trådlagstal			Standard	Forstærket	Standard
	4	6	8			
L, M, N	2,3	2,7	3,0	2,4	2,8	—
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	—	—	—	3,2	3,6	—
Y	—	—	—	3,2 ⁽¹⁾	3,6	—

(¹) Værdien i »3.2« med hensyn til dæk i hastighedskategori »Y« blev ved en fejl udeladt i supplement 5 til ændringsserie 02, som trådte i kraft den 8. januar 1995 og kan anses som et korrigerendum til dette supplement og for at have været i kraft fra samme dato.

- 1.3. Fabrikanten kan, med begrundelse, anmode om brug af et andet oppumpningstryk ved prøvningen end det under punkt 1.2 ovenfor anførte. I så fald oppumpes dækket til dette tryk.
- 1.4. Dæk- og hjulenheden konditioneres ved prøverummets temperatur i mindst tre timer.
- 1.5. Dæktrykket indstilles til det, der er foreskrevet i punkt 1.2 eller 1.3 ovenfor.
2. GENNEMFØRELSE AF PRØVNINGEN
 - 2.1. Dæk- og hjulenheden monteres på prøveakslen og anbringes hvilende mod ydersiden af en glat prøverulle med diameter 1,70 m ± 1 % eller 2 m ± 1 %.
 - 2.2. Prøveakslen påføres en belastning på 80 % af:
 - 2.2.1. den tilladte maksimalbelastning sat til belastningsindekset for dæk i hastighedskategoriene fra L til og med H,
 - 2.2.2. den tilladte maksimalbelastning, der svarer til en maksimal hastighed på 240 km/h for dæk i hastighedskategori »V« (jf. punkt 2.31.2 i dette regulativ),
 - 2.2.3. den tilladte maksimalbelastning, der svarer til en maksimal hastighed på 270 km/h for dæk i hastighedskategori »W« (jf. punkt 2.31.3 i dette regulativ),
 - 2.2.4. den tilladte maksimalbelastning, der svarer til en maksimal hastighed på 300 km/h for dæk i hastighedskategori »Y« (jf. punkt 2.31.3 i dette regulativ).
 - 2.3. Under prøven må dæktrykket ikke korrigeres, og prøvebelastningen skal holdes konstant.
 - 2.4. Under prøvningen skal temperaturen i prøvelokalet være mellem 20 og 30 °C, eller derover hvis dækfabrikanten accepterer dette.
 - 2.5. Prøvningen udføres uden afbrydelse i overensstemmelse med følgende:
 - 2.5.1. tid til overgang fra stilstand til indledende prøvningshastighed: 10 minutter

- 2.5.2. første prøvningshastighed: den foreskrevne maksimale hastighed for dæktypen (jf. punkt 2.29.3 i dette regulativ), minus 40 km/h, hvis den glatte rulle har en diameter på 1,70 m \pm 1 % eller minus 30 km/h, hvis den glatte rulle har en diameter på 2 m \pm 1 %
- 2.5.3. trinvis forøgelse af hastigheden: 10 km/h
- 2.5.4. prøvningsens varighed ved hvert hastighedstrin, undtagen det afsluttende: 10 minutter
- 2.5.5. prøvningsens varighed ved det afsluttende hastighedstrin: 20 minutter
- 2.5.6. maksimal prøvningshastighed: den foreskrevne maksimale hastighed for dæktypen, minus 10 km/h, hvis den glatte rulle har en diameter på 1,7 m \pm 1 % eller den foreskrevne maksimale hastighed, hvis den glatte rulle har en diameter på 2 m \pm 1 %
- 2.5.7. for dæk beregnet til en maksimal hastighed på 300 km/h (hastighedssymbol »Y«) er varigheden af prøvningen imidlertid 20 minutter ved det første hastighedstrin og 10 minutter ved det sidste.
- 2.6. Proceduren for den anden prøvning (jf. punkt 6.2.1.1) til vurdering af ydelsen af et dæk, der er beregnet til hastigheder på over 300 km/h, er som følger:
- 2.6.1. Prøveakslen påføres en belastning på 80 % af den tilladte maksimalbelastning ved den maksimale hastighed, der er specificeret af fabrikanten (jf. punkt 4.1.15 i dette regulativ).
- 2.6.2. Prøvningen udføres uden afbrydelse i overensstemmelse med følgende:
- 2.6.2.1. En periode på ti minutter til at komme fra nul til den maksimale hastighed specificeret af dækfabrikanten (jf. punkt 4.1.5 i dette regulativ).
- 2.6.2.2. 5 minutter ved den maksimale prøvehastighed.
3. PROCEDURE TIL VURDERING AF »KØRSEL MED FLADT DÆK« MED »SYSTEM TIL KØRSEL MED FLAT DÆK (RUN FLAT SYSTEM)«
- 3.1. Der monteres et nyt dæk på den prøvefælg, som fabrikanten har specificeret, jf. dette regulativs punkt 4.1.12 og 4.1.15.
- 3.2. Proceduren, der er nærmere beskrevet i punkt 1.2 til 1.5 ovenfor, gennemføres ved en temperatur i prøverummet på 38 °C \pm 3 °C for at konditionere dæk- og hjulenheden som nærmere angivet i punkt 1.4.
- 3.3. Ventilen fjernes, og man venter, indtil dækket er helt flat.
- 3.4. Dæk- og hjulenheden monteres på prøveakslen og anbringes hvilende mod ydersiden af en glat rulle med diameter 1,70 m \pm 1 % eller 2,0 m \pm 1 %.
- 3.5. Prøveakslen påføres en belastning på 65 % af den tilladte maksimalbelastning i henhold til dækkets belastningsindeks.
- 3.6. Ved prøvningsens påbegyndelse måles den afbøjede dækhøjde (Z1).
- 3.7. Under prøvning skal temperaturen i prøverummet holdes på 38 °C \pm 3 °C.
- 3.8. Prøvningen udføres uden afbrydelse i overensstemmelse med følgende:
- 3.8.1. tid til overgang fra stilstand til konstant prøvningshastighed: 5 min.
- 3.8.2. prøvningshastighed: 80 km/h
- 3.8.3. varighed af prøvningen ved prøvningshastigheden: 60 minutter
- 3.9. Ved prøvningsens afslutning måles den afbøjede dækhøjde (Z2).
- 3.9.1. Den procentmæssige ændring i den afbøjede dækhøjde i forhold til den afbøjede dækhøjde ved prøvningsens påbegyndelse $((Z1 - Z2) / Z1) \times 100$.
4. ÆKVIVALENTE PRØVNINGSMETODER
- Hvis der anvendes andre metoder end den i punkt 2 og/eller 3 ovenfor omhandlede, skal det godtgøres, at de pågældende metoder er ækvivalente.
-