

SECRETARIA DE ECONOMIA

RESPUESTA a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086-SCFI-2009, Industria hulera-Llantas nuevas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb)-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Economía.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS RESPECTO DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-086-SCFI-2009 INDUSTRIA HULERA-LLANTAS NUEVAS DE CONSTRUCCION RADIAL QUE SON EMPLEADAS PARA CUALQUIER VEHICULO CON UN PESO BRUTO VEHICULAR IGUAL O MENOR A 4 536 kg (10 000 lb)-ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y METODOS DE PRUEBA.

FRANCISCO RAMOS GOMEZ, el Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34 fracciones XIII y XXXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 39 fracción V, 40 fracciones I y XII, 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 33 y 61 fracción I, segundo párrafo, del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y 19 fracciones I, XIV y XV del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y 4 fracción I de las Reglas de Operación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, publica las respuestas a los comentarios recibidos respecto del proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086-SCFI-2009 INDUSTRIA HULERA-LLANTAS NUEVAS DE CONSTRUCCION RADIAL QUE SON EMPLEADAS PARA CUALQUIER VEHICULO CON UN PESO BRUTO VEHICULAR IGUAL O MENOR A 4 536 kg (10 000 lb)-ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y METODOS DE PRUEBA, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de febrero de 2010.

Organización/Dependencia:

- 1) Subgerencia de Calidad, Seguridad Ind. y Protección Ambiental. Complejo Petroquímico Morelos (Pemex-Petroquímica). Recepción 23/03/10
- 2) Asociación de Fabricantes de Hule de los Estados Unidos de Norteamérica. Recepción 05/04/10
- 3) Instituto Nacional de Estándares y Tecnología de los Estados Unidos de Norteamérica. Recepción 07/04/10
- 4) NYCE Laboratorios S.C. Se recibieron 2 documentos: 07/04/10 y alcance 07/04/10
- 5) Cámara Nacional de la Industria Hulera. Recepción 09/04/10
- 6) Good Year Servicios Comerciales, S. de R.L. de C.V. Recepción 09/04/10

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-086 -SCFI-2009 INDUSTRIA HULERA-LLANTAS NUEVAS DE CONSTRUCCION RADIAL QUE SON EMPLEADAS PARA CUALQUIER VEHICULO CON UN PESO BRUTO VEHICULAR IGUAL O MENOR A 4 536 kg (10 000 lb)- ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y METODOS DE PRUEBA		ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS Asunto: Dentro del ámbito de esta norma existen muchas llantas de uso común en Norteamérica que no están listadas en las tablas dimensionales, de carga y presión de inflado que se encuentran en el Anexo B. Por ejemplo, para la serie 45 y menores, no aparecen las llantas de "Carga Ligera", de las cuales existen muchos tamaños que se utilizan en Norteamérica. Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.	- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS - INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta, ya que el proyecto de NOM-086-SCFI-2009 en cuestión, establece las medidas de las llantas que se comercializan dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos. Para el caso de aquellas medidas de llantas no contempladas en el proyecto de NOM, se establece una disposición en el capítulo de evaluación de la conformidad, con la siguiente redacción:

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p> <p>Razonamiento: Este cambio homologaría la NOM con la norma USA DOT FMVSS 139 a la vez que proveería las normas industriales presentes y futuras de la industria llantera en cuanto a designaciones y dimensiones del tamaño, presión de inflado capacidad carga, de por ende, evitando la necesidad de actualizar constantemente las tablas del Apéndice B.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Asunto: Dentro del ámbito de esta norma existen muchas llantas de uso común en Norteamérica que no están listadas en las tablas dimensionales, de carga y presión de inflado que se encuentran en el Anexo B. Por ejemplo, para la serio 45 y menores, no aparecen las llantas de "Carga Ligera", de las cuales existen muchos tamaños que se utilizan en Norteamérica.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p>	<p>9 EVALUACION DE LA CONFORMIDAD</p> <p>...</p> <p>"Para llevar acabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p> <p>Esta redacción resuelve la problemática planteada en la propuesta de modificación.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Razonamiento: Este cambio homologaría la NOM con la norma USA DOT FMVSS 139 a la vez que proveería las normas industriales presentes y futuras de la industria llantera en cuanto a designaciones y dimensiones del tamaño, presión de inflado capacidad carga, de por ende, evitando la necesidad de actualizar constantemente las tablas del Apéndice B.</p>	
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Comentario general sobre referencias a la temperatura.</p> <p>Asunto: No hay necesidad de hacer referencia a la temperatura en escala Kelvin. La escala "° C" es ampliamente aceptado como norma.</p> <p>Recomendación: Elimínense todas las referencias de temperatura en escala de Kelvin.</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con otros estándares nacionales e internacionales para llantas.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptar la propuesta, toda vez que la NOM-008-SCFI-2002 "Sistema General de Unidades de Medida", establece como unidad de medida para la temperatura, a la unidad kelvin. Derivado la unidad de medida de la temperatura debe ser la unidad kelvin y, si se desea, entre paréntesis puede colocarse la unidad de medida más usada. Para quedar como sigue:</p> <p>1.2 Esta Norma Oficial Mexicana no es aplicable a llantas para vehículos de carrera, uso agrícola e industrial, llantas para nieve, llantas con profundidad de dibujo $\geq 14,3$ mm (18/32"), así como también las llantas de remolques para camión especial (ST), de motocicleta, trimotos, cuatrimotos, llantas de uso temporal, diagonales y diagonales con cinturón, así como aquellas que son diseñadas para rodar sin presión de aire y con un rin especial, conocidas como llantas con anclaje vertical.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Comentario general sobre referencias a la temperatura.</p> <p>Asunto: No hay necesidad de hacer referencia a la temperatura en escala Kelvin. La escala "° C" es ampliamente aceptado como norma.</p> <p>Recomendación: Elimínense todas las referencias de temperatura en escala de Kelvin.</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con otros estándares nacionales e internacionales para llantas.</p>	
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Pregunta: "¿Se permitirá el uso de las llantas marcadas alpino para invierno y nieve en México?"</p> <p>Asunto: Las llantas para nieve no están cubiertas en el proyecto de la norma NOM-086-SCFI-2009 y podría no haber necesidad alguna para hacerlo. Sin embargo, si se fuesen a cubrir las llantas para nieve, deberán considerarse en forma similar a los requisitos de llantas para nieve aplicables en Estados Unidos y Canadá.</p> <p>Recomendación: Si y sólo si, se tomara la decisión de incluir llantas de nieve en esta NOM, entonces deberá agregarse los siguiente: "Llanta de nieve es una llanta que logra un índice de tracción igual o mayor a 110, comparando con la Llanta de Prueba Estándar de Referencia ASTM E-1136 al usar la prueba de tracción en nieve como se describe en el Método de Prueba Estándar para Tracción de Conducción de Llanta Unica ASTM F-1805-00, en una línea recta sobre superficies cubiertas de nieve y hielo, y que esté marcada con el Símbolo Alpino; Una llantas que cumpla con la definición de llanta de nieve conforme a la descripción arriba indicada puede, a opción del fabricante, mostrar el pictograma de una montaña con un copo de nieve, como se muestra abajo. Si el fabricante decide marcar la llanta de nieve con el símbolo alpino, el perfil de la montaña debe tener una base mínima de 15 mm, y debe incluir tres picos, siendo el de en medio el más alto.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta parcialmente el comentario para excluir del campo de aplicación de la norma a este tipo de llantas, toda vez que las condiciones climáticas del país no precisan del uso reiterado de este tipo de llantas.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Dentro de la montaña, debe haber un copo de nieve de seis lados que tenga una altura mínima de una y media veces la altura del pico más algo. Cuando las llantas para nieve se marcan con el símbolo alpino en la cara lateral se evalúan como parte de la prueba de comportamiento, la velocidad de la prueba no deberá ser menor a 110 km/h. Cuando las mismas llantas marcadas con el símbolo alpino, para nieve, se prueban en cuanto a su comportamiento a baja presión de inflado, dichas pruebas deben realizarse a una velocidad no menor a 110 km/h.”</p> <p>Razonamiento: Si se considera necesario cubrir las llantas para nieve bajo esta NOM, estas recomendaciones contribuirán a la armonización con los Estados Unidos, Canadá y otros países.</p>  <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Pregunta: “¿Se permitirá el uso de las llantas marcadas alpino para invierno y nieve en México?</p> <p>Asunto: Las llantas para nieve no están cubiertas en el proyecto de la norma NOM-086-SCFI-2009 y podría no haber necesidad alguna para hacerlo. Sin embargo, si se fuesen a cubrir las llantas para nieve, deberán considerarse en forma similar a los requisitos de llantas para nieve aplicables en Estados Unidos y Canadá.</p> <p>Recomendación: Si y sólo si, se tomara la decisión de incluir llantas de nieve en esta NOM, entonces deberá agregarse lo siguiente: “Llanta de nieve es una llanta que logra un índice de tracción igual o mayor a 110, comparando con la Llanta de Prueba Estándar de Referencia ASTM E-1136 al usar la prueba de tracción en nieve como se describe en el Método de Prueba Estándar para Tracción de Conducción de Llanta Unica ASTM F-1805-00, en una línea recta sobre superficies cubiertas de nieve y hielo, y que esté marcada con el Símbolo Alpino;</p>	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Una llantas que cumpla con la definición de llanta de nieve conforme a la descripción arriba indicada puede, a opción del fabricante, mostrar el pictograma de una montaña con un copo de nieve, como se muestra abajo. Si el fabricante decide marcar la llanta de nieve con el símbolo alpino, el perfil de la montaña debe tener una base mínima de 15 mm, y debe incluir tres picos, siendo el de en medio el más alto.</p> <p>Dentro de la montaña, debe haber un copo de nieve de seis lados que tenga una altura mínima de una y media veces la altura del pico más algo. Cuando las llantas para nieve se marcan con el símbolo alpino en la cara lateral se evalúan como parte de la prueba de comportamiento, la velocidad de la prueba no deberá ser menor a 110 km/h. Cuando las mismas llantas marcadas con el símbolo alpino, para nieve, se prueban en cuanto a su comportamiento a baja presión de inflado, dichas pruebas deben realizarse a una velocidad no menor a 110 km/h.”</p> <p>Razonamiento: Si se considera necesario cubrir las llantas para nieve bajo esta NOM, estas recomendaciones contribuirán a la armonización con los Estados Unidos, Canadá y otros países.</p> 	
<p>1. Objetivo y campo de aplicación</p> <p>1.1 El presente proyecto de norma oficial mexicana establece las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben cumplir las llantas nuevas nacionales e importadas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb), y que se comercializan en los Estados Unidos Mexicanos.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: ¿El campo de aplicación es Rango de Carga “E” y menores?</p> <p>Recomendación: La NOM debe especificar claramente en el campo de aplicación que esta norma es para llantas de Rango de Carga “E” y menores.</p> <p>Razonamiento: No hay condiciones de prueba en la norma FMVSS 139 para llantas con Rango de Carga LR > F. Para armonizar con Estados Unidos, Canadá y otros países, el Rango de Carga “E”, debe ser el máximo.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se aceptó el comentario. Derivado de ello, se modificó la redacción del capítulo “Objetivo y Campo de Aplicación” para quedar como sigue:</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: ¿El campo de aplicación es Rango de Carga "E" y menores?</p> <p>Recomendación: La NOM debe especificar claramente en el campo de aplicación que esta norma es para llantas de Rango de Carga "E" y menores.</p> <p>Razonamiento: No hay condiciones de prueba en la norma FMVSS 139 para llantas con Rango de Carga LR > F. Para armonizar con Estados Unidos, Canadá y otros países, el Rango de Carga "E", debe ser el máximo.</p>	<p>"1. Objetivo y campo de aplicación</p> <p>1.1 El presente proyecto de norma oficial mexicana establece las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben cumplir las llantas nuevas nacionales e importadas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb), y que corresponden a una capacidad de carga B, C, D o E, las cuales se comercializan en los Estados Unidos Mexicanos."</p> <p>A efecto de aclarar el significado de las letras B, C, D, o E, se complementa la redacción del literal a.- del inciso 4.1, y se establece la definición del concepto "capas equivalentes", para quedar como sigue:</p> <p>"4.1 ...</p> <p>a.- Con las letras B, C, D o E, que corresponden a 4, 6, 8 o 10 capas equivalentes, respectivamente.</p> <p>3.6 Capas equivalentes</p> <p>La resistencia que ofrece el número de capas de algodón de una llanta con respecto a la resistencia de capas de un material diferente."</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Las llantas producidas en México y vendidas fuera de México se mantienen excluidas del campo de aplicación. ¿Correcto?</p> <p>Recomendación: Las llantas producidas en México para exportación deben quedar excluidas del campo de aplicación de esta Norma, si es que no lo están ya. Deben cumplir la región o país con las normas aplicables de la región o países destinatarios.</p> <p>Razonamiento: Proveer la oportunidad para que la industria llantera mexicana compita en los mercados globales.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Las llantas producidas en México y vendidas fuera de México se mantienen excluidas del campo de aplicación. ¿Correcto?</p> <p>Recomendación: Las llantas producidas en México para exportación deben quedar excluidas del campo de aplicación de esta Norma, si es que no lo están ya. Deben cumplir la región o país con las normas aplicables de la región o países destinatarios.</p> <p>Razonamiento: Proveer la oportunidad para que la industria llantera mexicana compita en los mercados globales.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 33 de su Reglamento, se rechaza el comentario, en razón de que la norma oficial mexicana en cuestión, establece que su aplicación es dentro del territorio de los Estado Unidos Mexicanos. El producto de exportación deberá cumplir con la regulación aplicable en el país a donde se exporta.</p>
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Las llantas importadas a México como Equipo Original en los vehículos.</p> <p>Recomendación: Cualquiera de las dos certificaciones –NOM o USDOT- es aceptable.</p> <p>Razonamiento: El campo de aplicación general, marcación y requisitos de rendimiento de la NOM y del USDOT deben reflejar requisitos iguales o equivalentes.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se acepta el comentario.</p> <p>La NOM no es aplicable a las llantas que vienen como equipo original en los vehículos, ya que en ese caso no se comercializa la llanta sino el vehículo.</p> <p>Por otra parte, la certificación del USDOT será válida a través de un acuerdo de reconocimiento mutuo.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Las llantas importadas a México como Equipo Original en los vehículos.</p> <p>Recomendación: Cualquiera de las dos certificaciones –NOM o USDOT- es aceptable.</p> <p>Razonamiento: El campo de aplicación general, marcación y requisitos de rendimiento de la NOM y del USDOT deben reflejar requisitos iguales o equivalentes.</p>	
<p>1.2 Esta Norma Oficial Mexicana no es aplicable a llantas para vehículos de carrera, uso agrícola e industrial, de motocicleta, trimotos, cuatrimotos, llantas de uso temporal, diagonales y diagonales con cinturón, así como aquellas que son diseñadas para rodar sin presión de aire y con un rin especial, conocidas como llantas con anclaje vertical.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Llantas con profundidad de dibujo > 18/32" así como también las llantas de remolques "ST"</p> <p>Recomendación: Las llantas con profundidad de dibujo mayor a 18/32 de pulgada deben excluirse de esta NOM, así como también las llantas "ST" especiales para remolques.</p> <p>Razonamiento: Esto promoverá la armonización entre México, Canadá y Estados Unidos.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta parcialmente para clarificar los supuestos de excepción al supuesto de la norma, para quedar como sigue:</p> <p>1.2 Esta Norma Oficial Mexicana no es aplicable a llantas para vehículos de carrera, uso agrícola e industrial, llantas para nieve, llantas con profundidad de dibujo $\geq 14,3$ mm (18/32"), así como también las llantas de remolques para camión especial (ST), de motocicleta, trimotos, cuatrimotos, llantas de uso temporal, diagonales y diagonales con cinturón, así como aquellas que son diseñadas para rodar sin presión de aire y con un rin especial, conocidas como llantas con anclaje vertical.</p>
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Llantas con profundidad de dibujo > 18/32" así como también las llantas de remolques "ST"</p> <p>Recomendación: Las llantas con profundidad de dibujo mayor a 18/32 de pulgada deben excluirse de esta NOM, así como también las llantas "ST" especiales para remolques.</p> <p>Razonamiento: Esto promoverá la armonización entre México, Canadá y Estados Unidos.</p>	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>2. Referencias</p> <p>Este proyecto de norma oficial mexicana se complementa con las siguientes normas vigentes:</p> <p>NOM-008-SCFI-2002, "Sistema general de unidades de medida". Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de noviembre de 2002.</p> <p>NOM-106-SCFI-2000, "Características de diseño y condiciones de uso de la contraseña Oficial", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 2001.</p> <p>NMX-T-004-SCFI-2008 Industria Hulera- Llantas, Cámaras y accesorios Definiciones. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 2000.</p>	<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>2. Referencias</p> <p>NMX-T-004-SCFI-2008 Industria Hulera- Llantas, Cámaras y accesorios Definiciones. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de diciembre de 2008.</p>	<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Soporte técnico: DOF</p>	<p>- SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se modifica en la NOM la fecha de la Declaratoria de vigencia de la NMX-T-004-SCFI-2008, para quedar como sigue:</p> <p>NMX-T-004-SCFI-2008 Industria Hulera- Llantas, Cámaras y accesorios Definiciones. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de diciembre de 2008.</p>
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>2. Referencias</p> <p>NMX-T-004-SCFI-2008 Industria Hulera- Llantas, Cámaras y accesorios Definiciones. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de diciembre de 2008.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Se actualiza la referencia de la NMX-T-004-SCFI-2008.</p>	
<p>3. Definiciones</p> <p>Las definiciones y términos técnicos empleados en el presente proyecto de norma oficial mexicana, están contemplados en la NMX-T-004-SCFI-2000 (véase capítulo 2, Referencias) y adicionalmente son aplicables las que a continuación se indican:</p>	<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>3. Definiciones</p> <p>Las definiciones y términos técnicos empleados en el presente proyecto de norma oficial mexicana, están contemplados en la NMX-T-004-SCFI-2008 (véase capítulo 2, Referencias) y adicionalmente son aplicables las que a continuación se indican:</p>	<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Soporte técnico: Con la DECLARATORIA de vigencia de la Norma Mexicana NMX-T-004-SCFI-2008 que canceló LA N MX-T-004-SCFI-2000</p>	<p>- SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se modifica en la NOM la fecha de la Declaratoria de vigencia de la NMX-T-004-SCFI-2008, para quedar como sigue:</p> <p>NMX-T-004-SCFI-2008 Industria Hulera-Llantas, Cámaras y accesorios Definiciones. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de diciembre de 2008.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>3.1 Vehículo automotor. Medio de transporte diseñado y equipado para el servicio público o privado, y es impulsado mediante la fuerza de un motor eléctrico o diesel.</p>	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C. La definición excluye a los vehículos que utilizan gasolina y otros combustibles, los vehículos que usan estos combustibles o diesel operan bajo el principio de un motor de combustión interna, por lo que se sugiere el siguiente cambio: 3.1 Vehículo automotor. Medio de transporte diseñado y equipado para el servicio público o privado, y es impulsado por medio de la fuerza de un motor eléctrico o de un motor de combustión interna.</p>		<p>- NYCE LABORATORIOS, S. C. - GOODYEAR SERVICIOS COMERCIALES, S. DE R.L. DE C.V. - CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se modificó la redacción de la definición del inciso 3.1 "Vehículo automotor", para quedar como sigue: 3.1 Vehículo automotor. Medio de transporte diseñado y equipado para el servicio público o privado, y es impulsado por medio de la fuerza de un motor eléctrico o de un motor de combustión interna.</p>
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA 3.1 Vehículo automotor. Medio de transporte diseñado y equipado para el servicio público o privado, y es impulsado mediante la fuerza de un motor eléctrico, gasolina, diesel u otro combustible.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA Existen vehículos automotores que utilizan combustibles diferentes al diesel.</p>	
		<p>GOODYEAR SERVICIOS COMERCIALES, S. DE R.L. DE C.V. Modificar la subsección 3.1 de la NOM-086-SCFI-2009, para quedar como sigue: "3.1 Vehículo. "Medio de transporte de personas o cosas, con o sin motor." "3.2..." Lo anterior, con el propósito de delimitar con precisión los vehículos a cuyo uso se destinará las llantas que son objeto de la NOM-086-SCFI-2009, incluyendo automóviles, camionetas, camiones ligeros, autobuses y remolques con peso vehicular sea menor o igual a 4 536 kg, y excluyendo los vehículos señalados en la subsección 1.2 de la norma en cuestión.</p>	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
<p>3.4 Clave de identificación</p> <p>Es un código aceptado internacionalmente para la identificación de las llantas, el cual se muestra y se detalla en la tabla 1.</p> <p>TABLA 1 – Clave de identificación de llantas radiales</p> <table border="1" data-bbox="240 520 500 1885"> <thead> <tr> <th colspan="9">Clave de identificación de llantas radiales</th> </tr> <tr> <th>C</th> <th>o</th> <th>l</th> <th>u</th> <th>m</th> <th>n</th> <th>a</th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>j</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>e</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>m</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>p</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>l</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>o</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>é</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>t</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>r</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>i</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>c</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>a</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>i</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>l</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>i</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>m</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>é</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>t</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>r</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>i</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>c</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>a</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>E</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>j</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>e</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>m</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>p</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>l</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>o</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>a</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>m</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>i</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>o</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>n</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>e</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>t</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>a</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Clave de identificación de llantas radiales									C	o	l	u	m	n	a			1	2	3	4	5	6	7	8	9	E									j									e									m									p									l									o									1									:									P									M									é									t									r									i									c									a									M									i									l									i									m									é									t									r									i									c									a									E									j									e									m									p									l									o									2									:									C									a									m									i									o									n									e									t									a										<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: ¿Cuál es el propósito de la clave de identificación? ¿Cómo se utiliza?</p> <p>Recomendación: Cada llanta debe ir designada con un código de tamaño como se describe en las publicaciones de los estándares industriales (T&R, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera, en cuanto a designaciones de tamaño y dimensiones, presión de inflado y capacidad de carga, para así evitar la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: ¿Cuál es el propósito de la clave de identificación? ¿Cómo se utiliza?</p> <p>Recomendación: Cada llanta debe ir designada con un código de tamaño como se describe en las publicaciones de los estándares industriales (T&R, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera, en cuanto a designaciones de tamaño y dimensiones, presión de inflado y capacidad de carga, para así evitar la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no procede el comentario, ya que el propósito de la clave de identificación es diferenciar la existencia entre los tres tipos de nomenclatura que se manejan a nivel mundial, como son: P-métrica, milimétrica y alfanumérica. Y se utiliza para identificar las características de la llanta en las tablas de medidas de esta norma. Es un soporte para la interpretación de la medida y las características de la llanta</p> <p>La clave de identificación de una llanta tiene como propósito identificar el tipo de llanta que usa un determinado vehículo. Por ejemplo: proporciona información sobre el tipo de aplicación de la llanta, así como de las características técnicas de la misma, como son: anchura de sección, símbolo de velocidad, tipo de construcción, clave del rin, índice de carga y capacidad de carga. Aunado a lo anterior, es de considerarse que la clave de identificación de una llanta es la misma en todo el mundo.</p>
Clave de identificación de llantas radiales																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
C	o	l	u	m	n	a																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1	2	3	4	5	6	7	8	9																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
E																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
j																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
e																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
m																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
p																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
l																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
P																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
M																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
é																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
t																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
r																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
i																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
c																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
a																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
M																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
i																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
l																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
i																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
m																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
é																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
t																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
r																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
i																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
c																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
a																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
E																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
j																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
e																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
m																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
p																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
l																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
C																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
a																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
m																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
i																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
n																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
e																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
t																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
a																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Soporte técnico: Aclarar.</p> <p>El significado de la clave de identificación de las llantas en la columna 4 y en la columna 8 dice lo mismo.</p>	<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta la aclaración, es decir, la información de ambas columnas es la misma, la cual se justifica a través de los siguientes ejemplos:</p> <p>P215/60HR14 Nomenclatura Americana TRA, en donde la columna 4 corresponde al símbolo de velocidad H.</p> <p>215/60R14 91H Nomenclatura Europea ETRTO, en donde la columna 8 corresponde al símbolo de velocidad H.</p>
<p>4.1 De acuerdo a la capacidad de carga, las llantas contempladas en este proyecto de norma oficial mexicana, se clasifican en cualquiera de las siguientes formas:</p> <p>a.- Con las letras B, C, D o E.</p> <p>b.- Con los números 4, 6, 8 o 10, que indican capacidad de capas equivalentes.</p> <p>c.- Con las palabras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carga normal o - Carga ligera, o - Carga extra, o - Carga reforzada. <p>d.- Indice de carga tal como se indica en la tabla 8 del apéndice normativo A.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece que "NORMAL" debe aparecer en la cara lateral de las llantas de Carga Estándar para pasajeros.</p> <p>Recomendación: Se solicita que si no aparece la capacidad de carga en la cara lateral de la llanta, la llanta será considerada como de Carga Estándar.</p> <p>Razonamiento: Simplificación y conformidad con otras regulaciones existentes. La carga estándar es lo más acostumbrado y lo que se espera como condiciones normales en las llantas para pasajeros. Son las excepciones de lo normal, tales como "Carga Extra" o "Reforzadas" las que deben requerir la marcación, para distinguirlas de las llantas de carga estándar normal y de costumbre.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario, ya que en la industria llantera se considera como equivalente la carga normal a la carga estándar.</p> <p>Se modifica la redacción del inciso 4.1, para quedar como sigue:</p> <p>4.1 De acuerdo a la capacidad de carga, las llantas contempladas en este proyecto de norma oficial mexicana, se clasifican en cualquiera de las siguientes formas:</p> <p>a.- Con las letras B, C, D o E, que corresponden a 4, 6, 8 o 10 capas equivalentes, respectivamente.</p> <p>b.- Con los números 4, 6, 8 o 10, que indican capacidad de capas equivalentes.</p> <p>c.- Con las palabras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carga normal o estándar, o - Carga ligera, o - Carga extra, o - Carga reforzada. <p>d.- Indice de carga tal como se indica en la tabla 8 del apéndice normativo A.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece que "NORMAL" debe aparecer en la cara lateral de las llantas de Carga Estándar para pasajeros.</p> <p>Recomendación: Se solicita que si no aparece la capacidad de carga en la cara lateral de la llanta, la llanta será considerada como de Carga Estándar.</p> <p>Razonamiento: Simplificación y conformidad con otras regulaciones existentes. La carga estándar es lo más acostumbrado y lo que se espera como condiciones normales en las llantas para pasajeros. Son las excepciones de lo normal, tales como "Carga Extra" o "Reforzadas" las que deben requerir la marcación, para distinguirlas de las llantas de carga estándar normal y de costumbre.</p>	
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece carga reforzada como una manera de indicar capacidad de carga. Debido a que las palabras no están entre comillas, ¿se acepta "REFORZADA" en lugar de "CARGA REFORZADA"?</p> <p>Recomendación: Permitir también el término: "REFORAZADA".</p> <p>Razonamiento: "REFORZADA" es el término aceptado en otros países, no "CARGA REFORZADA". Si se requiere el uso del término: "CARGA REFORZADA" implicaría un re-trabajo significativo</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece carga reforzada como</p>	<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, ya que la disposición del inciso 4.1 es que en la llanta aparezca la frase "carga reforzada", a efecto de indicar claramente que se trata de la capacidad de carga de la llanta. Esto se complementa con lo dispuesto en el capítulo 8 "Información comercial", cuya redacción establece lo siguiente:</p> <p>8 INFORMACION COMERCIAL</p> <p>...</p> <p>Cuando la llanta no traiga de origen la información mencionada en los incisos d), e) y f) en idioma español y la nomenclatura o signo distintivo del inciso g, se debe elegir la opción de marcar o etiquetar antes de su comercialización en el punto de venta al consumidor final.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>una manera de indicar capacidad de carga. Debido a que las palabras no están entre comillas, ¿se acepta "REFORZADA" en lugar de "CARGA REFORZADA"?</p> <p>Recomendación: Permitir también el término: "REFORAZADA".</p> <p>Razonamiento: "REFORZADA" es el término aceptado en otros países, no "CARGA REFORZADA". Si se requiere el uso del término: "CARGA REFORZADA" implicaría un re-trabajo significativo</p>	
<p>5.1 Capacidad de carga.</p> <p>Es la establecida en las tablas 11 a la 38 del apéndice normativo B o de acuerdo a su índice de carga según tabla 8 del apéndice normativo A.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Las referencias a las tablas 11 a 38 del Apéndice B conducirán a una situación donde la NOM siempre estará obsoleta. Es demasiado abrumador mantenerse al día con los nuevos tamaños y actualizaciones de los datos. Y con relación a la Tabla 8 del Apéndice A "Índice de Carga" aunque pudiera no sufrir cambios, no hay necesidad de incluirlo en la NOM ya que tabla también se encuentra en todas las publicaciones importantes de estándares industriales.</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la redacción a "verificación del rin" y definir la verificación de rin que aparezca en la lista de las Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.).</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a capacidad de carga de las llantas utilizadas en México.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Las referencias a las tablas 1 a 38 del Apéndice B conducirán a una situación donde la NOM siempre estará obsoleta. Es demasiado abrumador mantenerse al día</p>	<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"9 ...</p> <p>...</p> <p>Para llevar acabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>con los nuevos tamaños y actualizaciones de los datos. Y con relación a la Tabla 8 del Apéndice A "Índice de Carga" aunque pudiera no sufrir cambios, no hay necesidad de incluirlo en la NOM ya que tabla también se encuentra en todas las publicaciones importantes de estándares industriales.</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la redacción a "verificación del rin" y definir la verificación de rin que aparezca en la lista de las Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.).</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a capacidad de carga de las llantas utilizadas en México.</p>	<p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad internacional o extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario.</p>
<p>5.3.1 La anchura de sección no debe ser mayor del 7% ni ser menor del 4% de la especificada en las tablas 11 a la 38 del apéndice normativo B, excepto en el caso de que la llanta tenga una banda protectora especial, en este caso, la tolerancia anterior puede ser excedida en 8 mm.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Tolerancia de la Anchura de Sección</p> <p>Asunto: La NOM hace referencia a las tablas de Carga/Rin anexas a la NOM.</p> <p>Recomendación. Debe decir: "La anchura de sección no debe ser mayor a 7% de las dimensiones especificadas en las industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.). La NOM debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"9 ...</p> <p>...</p> <p>Para llevar acabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: NOM hace referencia a las tablas de Carga/Rin anexas a la NOM.</p> <p>Recomendación. Debe decir: "La anchura de sección no debe ser mayor a 7% de las dimensiones especificadas en las industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.). La NOM debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p> <p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario.</p>
<p>5.3.1.1 El factor mínimo de medida debe ser cuando menos el indicado en las tablas 11 a la 38 del apéndice normativo B.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Tolerancia del Factor Mínimo de Medida.</p> <p>Asunto: Usar las tablas de Carga/Rin del Apéndice B, anexas a la NOM, para encontrar los factores mínimos de medida.</p> <p>Recomendación: Debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) o como se indica en S7.1.2.1: "...o lo especificado por el fabricante o manuales de referencia aplicables." [Agregar: " (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA)</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"9 ...</p> <p>...</p> <p>Para llevar acabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Para seguir con la misma estructura de las especificaciones indicar al final del punto 5.3.1.1 el punto del método de prueba:</p> <p>5.3.1.1 El factor mínimo</p> <p>Lo anterior se verifica de acuerdo con el método de prueba descrito en el inciso 7.1</p>	<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Tolerancia del Factor Mínimo de Medida.</p> <p>Asunto: Usar las tablas de Carga/Rin del Apéndice B, anexas a la NOM, para encontrar los factores mínimos de medida.</p> <p>Recomendación: Debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) o como se indica en S7.1.2.1: "...o lo especificado por el fabricante o manuales de referencia aplicables." [Agregar: (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA)]</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p> <p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario.</p> <p>- NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se adicionó al final del inciso 5.3.1.1, para quedar como sigue:</p> <p>5.3.1.1 ...</p> <p>Lo anterior se verifica de acuerdo con el método de prueba descrito en el inciso 7.1</p>
<p>5.4 Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas radiales tipo sin cámara.</p> <p>La fuerza aplicada para desmontar la ceja de la llanta en las áreas de aplicación no debe ser menor de:</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que la prueba de la resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas radiales tipo sin cámara, no aplica a las llantas para</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba debe ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta. Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT. Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba deber ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta. Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p>	<p>camioneta. Así se estableció en el inciso 5.4.3 de la NOM, cuya redacción se indica a continuación: 5.4.3 ... Nota: ... De igual manera, no aplica a llantas radiales sin cámara de camioneta / LT.</p>
5.4.1 Un valor de 6,7 kN para aquellas llantas con una anchura de sección menor de 155 mm.		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS Asunto: Anchura de sección de la llanta. Recomendación: modificar "155 mm" a "160 mm" Razonamiento: Armonización con los estándares existentes.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Asunto: Anchura de sección de la llanta. Recomendación: modificar "155 mm" a "160 mm" Razonamiento: Armonización con los estándares existentes.</p>	<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario a efecto de armonizar la norma con estándares internacionales. Para quedar como sigue: 5.4.1 Un valor de 6,7 kN para aquellas llantas con una anchura de sección menor de 160 mm.</p>
5.4.2 Un valor de 8,9 kN para aquellas llantas con una anchura de sección de 155 mm a 202 mm como máximo.		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS Asunto: Anchura de sección de la llanta. Recomendación: modificar "155 mm a 202 mm" a "160 mm a 205 mm" Razonamiento: Armonización con los estándares existentes.</p>	<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Anchura de sección de la llanta.</p> <p>Recomendación: modificar "155 mm a 202 mm" a "160 mm a 205 mm"</p> <p>Razonamiento: Armonización con los estándares existentes.</p>	<p>comentario a efecto de armonizar la norma con estándares internacionales y como consecuencia del comentario anterior. Para quedar como sigue:</p> <p>5.4.2 Un valor de 8,9 kN para aquellas llantas con una anchura de sección de 160 mm a 205 mm como máximo.</p>
<p>5.4.3 Un valor de 11,1 kN para aquellas llantas con una anchura de sección mínima de 203 mm.</p> <p>Lo anterior se verifica de acuerdo con el método de prueba descrito en el inciso 7.4</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Anchura de sección de la llanta.</p> <p>Recomendación: modificar "203 mm" a "205 mm"</p> <p>Razonamiento: Armonización con los estándares existentes.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Anchura de sección de la llanta.</p> <p>Recomendación: modificar "203 mm" a "205 mm"</p> <p>Razonamiento: Armonización con los estándares existentes</p>	<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario a efecto de armonizar la norma con estándares internacionales y como consecuencia del comentario anterior. Para quedar como sigue:</p> <p>5.4.3 Un valor de 11,1 kN para aquellas llantas con una anchura de sección mínima de 205 mm.</p> <p>Lo anterior se verifica de acuerdo con el método de prueba descrito en el inciso 7.4</p>
<p>5.4.4.1 De igual manera, no aplica a llantas radiales sin cámara de camioneta / LT.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT. Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba deber ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta.</p> <p>Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que la prueba de la resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas radiales tipo sin cámara, no aplica a las llantas para camioneta. Así se establece en la nota del inciso 5.4.3 de la NOM:</p> <p>5.4.3 ...</p> <p>NOTA: ... De igual manera, no aplica a llantas radiales sin cámara de camioneta / LT.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT.</p> <p>Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba deber ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta.</p> <p>Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p>	
<p>5.6 Comportamiento de la llanta a alta velocidad, carga y baja presión de inflado.</p> <p>En los tres casos, la llanta no debe presentar evidencia visual de separación de la banda de rodamiento, costado, capas, capa hermética, ceja, así como arrancaduras, cuerdas expuestas o rotas, agrietamientos o uniones abiertas, cuando se prueba conforme al procedimiento descrito en los incisos 7.2, 7.3 y 7.3.1.</p> <p>Al usarse el rin de prueba, éste no debe deformarse ni dejar escapar el aire, a través de la parte que constituye la cámara neumática llanta-rin, cuando se prueba de acuerdo al procedimiento descrito en los incisos 7.2 y 7.3.</p> <p>La presión de la llanta se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor a la especificada en la tabla 6.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Es necesario tener una pequeña tolerancia en pérdida de presión, no más a 5%, debido al ajuste natural y a la pérdida de presión al verificar la presión de la llanta.</p> <p>Recomendación: En la última frase de esta sección, eliminar "...a la especificada en la Tabla 6" y agregar "...al 95% de la presión inicial especificada".</p> <p>Razonamiento: Permitir un mínimo de ajuste de crecimiento y un mínimo de pérdida de presión debido a las verificaciones de la presión.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Es necesario tener una pequeña tolerancia en pérdida de presión, no más 5%, debido al ajuste natural y a la pérdida de presión al verificar la presión de la llanta.</p> <p>Recomendación: En la última frase de esta sección, eliminar "...a la especificada en la Tabla 6" y agregar "...al 95% de la presión inicial especificada".</p> <p>Razonamiento: Permitir un mínimo se ajuste de crecimiento y un mínimo de pérdida de presión debido a las verificaciones de la presión.</p>	<p>-ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>-INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se adiciona una disminución de presión del 5%, quedando la redacción del inciso 5.6, cuarto párrafo, como sigue:</p> <p>5.6 ...</p> <p>...</p> <p>La presión de la llanta se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en la tabla 6.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>5.6 Comportamiento de la llanta a alta velocidad, carga y baja presión de inflado.</p> <p>La presión de la llanta se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en la tabla 6.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA NORMA FEDERAL DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOTORES.</p> <p>ADMINISTRACION DE SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE CARRETERAS NACIONALES.</p> <p>DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E.U.A. NORMA 139 - LLANTAS NEUMATICAS NUEVAS</p> <p>(S6.2.2)(b) The tire pressure, when measured at any time between 15 minutes and 25 minutes after the end of the test, shall not be less than 95% of the initial pressure specified in S6.2.1.1.1.</p> <p>Actualización de la Norma 139.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se adiciona una disminución de presión del 5%, quedando la redacción del inciso 5.6, cuarto párrafo, como sigue:</p> <p>5.6 ...</p> <p>...</p> <p>La presión de la llanta se debe medir por lo menos en un tiempo que esté entre 15 y 25 min una vez que terminó la prueba y ésta no debe ser menor al 95% de la presión inicial especificada en la tabla 6.</p>
<p>5.7 Presión máxima de inflado.</p> <p>La presión máxima de inflado permisible es la establecida en las tablas del Apéndice Normativo "B" datos técnicos específicos por clave de identificación. Esto se verifica con la ayuda de un manómetro.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Los datos técnicos en el Apéndice B no pueden mantenerse actualizados en un mercado dinámico de llantas.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las tablas en las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Las tablas de estándares industriales se actualizan anualmente y son más adecuadas para reflejar los datos actuales.</p> <hr/> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Los datos técnicos en el Apéndice B no pueden mantenerse actualizados en un mercado dinámico de llantas.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las tablas en las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Las tablas de estándares industriales se actualizan anualmente y son más adecuadas para reflejar los datos actuales</p>	<p>-ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>-INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"9 ...</p> <p>...</p> <p>Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p> <p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>7.1.1 Aparatos y/o instrumentos</p> <p>- Manómetro con subdivisiones de al menos 10 kPa o equivalentes.</p> <p>- Compás de exteriores;</p> <p>- Cinta métrica;</p> <p>- Regla métrica metálica;</p> <p>- Calibrador vernier;</p> <p>- Rin de prueba.</p>	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Generalmente no se encuentran con facilidad en el mercado manómetros en kPa, los más comunes tienen su escala en psi y otra adicional, también están disponibles manómetros digitales que tienen mejor resolución (por ejemplo 1 psi= 3.44 kPa). La redacción "de al menos 10 kPa" nos indica que la mínima resolución del instrumento es esa y, que se puede utilizar un instrumento con mayor resolución, con lo cual se pierde exactitud en el rango de medición de las presiones que se manejan en las pruebas de llantas. Se sugiere lo siguiente:</p> <p>7.1.1 Aparatos e instrumentos</p> <p>- Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente)</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó la redacción para quedar como sigue:</p> <p>7.1.1 Aparatos e instrumentos</p> <p>- Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente)</p>
<p>7.1.2.1 Montar la llanta en el rin de medición especificado en las tablas 11 a la 38 del apéndice normativo B, o lo especificado por el fabricante o manuales de referencia aplicables.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Tolerancia del Factor Mínimo de Medida.</p> <p>Asunto: Usar las tablas de Carga/Rin del Apéndice B, anexas a la NOM, para encontrar los factores mínimos de medida.</p> <p>Recomendación: Debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) o como se indica en S7.1.2.1: "...o lo especificado por el fabricante o manuales de referencia aplicables." [Agregar: (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)]</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Tolerancia del Factor Mínimo de Medida.</p> <p>Asunto: Usar las tablas de Carga/Rin del Apéndice B, anexas a la NOM, para encontrar los factores mínimos de medida.</p> <p>Recomendación: Debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA,</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"9 ...</p> <p>...</p> <p>Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA						
		<p>ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) o como se indica en S7.1.2.1: "...o lo especificado por el fabricante o manuales de referencia aplicables." [Agregar:" (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)]</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario.</p>						
<p>7.1.2.2 Para el caso de llantas P - Métricas o milimétricas, inflar la llanta de acuerdo a lo especificado en la tabla 2.</p> <p>TABLA 2 – Presión de inflado para pruebas dimensionales</p> <table border="1" data-bbox="245 856 496 1062"> <thead> <tr> <th colspan="2">Presión de inflado (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Capacidad de carga: Ligera/Normal/Reforzada /B</td> <td>Capacidad de carga extra</td> </tr> <tr> <td>180</td> <td>220</td> </tr> </tbody> </table>	Presión de inflado (kPa)		Capacidad de carga: Ligera/Normal/Reforzada /B	Capacidad de carga extra	180	220		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla 2 no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT.</p> <p>Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba deber ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta.</p> <p>Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla 2 no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT.</p> <p>Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba deber ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta.</p> <p>Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que la prueba de la resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas radiales tipo sin cámara, no aplica a las llantas para camioneta. Así se establece en la nota del inciso 5.4.4.3 de la NOM:</p> <p>5.4.3 ...</p> <p>NOTA: ... De igual manera, no aplica a llantas radiales sin cámara de camioneta / LT.</p>
Presión de inflado (kPa)									
Capacidad de carga: Ligera/Normal/Reforzada /B	Capacidad de carga extra								
180	220								

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA												
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>TABLA 2 – Presión de inflado para pruebas dimensionales</p> <table border="1" data-bbox="516 380 792 621"> <thead> <tr> <th colspan="2">Presión de inflado (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Capacidad de carga: Ligera/Normal/ /B</td> <td>Capacidad de carga extra Reforzada</td> </tr> <tr> <td>180</td> <td>220</td> </tr> </tbody> </table>	Presión de inflado (kPa)		Capacidad de carga: Ligera/Normal/ /B	Capacidad de carga extra Reforzada	180	220	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Error de captura</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se modificó para quedar la redacción de capacidad de carga extra como "Capacidad de carga extra o reforzada", como sigue:</p> <p>TABLA 2 – Presión de inflado para pruebas dimensionales</p> <table border="1" data-bbox="1107 705 1377 947"> <thead> <tr> <th colspan="2">Presión de inflado (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Capacidad de carga: Ligera/ Normal/ /B</td> <td>Capacidad de carga extra o Reforzada</td> </tr> <tr> <td>180</td> <td>220</td> </tr> </tbody> </table>	Presión de inflado (kPa)		Capacidad de carga: Ligera/ Normal/ /B	Capacidad de carga extra o Reforzada	180	220
Presión de inflado (kPa)															
Capacidad de carga: Ligera/Normal/ /B	Capacidad de carga extra Reforzada														
180	220														
Presión de inflado (kPa)															
Capacidad de carga: Ligera/ Normal/ /B	Capacidad de carga extra o Reforzada														
180	220														
<p>7.1.2.4 Acondicionar el ensamble llanta-rin en el cuarto de pruebas a una temperatura de al menos 308 K \pm 3 K (35 \pm 3°C), durante 24 h mínimo</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Probar a temperatura ambiente.</p> <p>Recomendación: Modificar de: "20° a 30° C", según la NOM y DOT 139 actuales que condicionan la temperatura; ambos son iguales (la NOM y DOT 139 actuales = 20° a 30° C.</p> <p>Razonamiento: Promover la armonización y consistencia con los estándares existentes.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Probar a temperatura ambiente.</p> <p>Recomendación: Modificar de: "20° a 30° C", según la NOM y DOT 139 actuales que condicionan la temperatura; ambos son iguales (la NOM y DOT 139 actuales = 20° a 30° C.</p> <p>Razonamiento: Promover la armonización y consistencia con los estándares existentes.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó la propuesta, ya que el valor de temperatura 35 °C \pm 3 °C está armonizado con la norma DOT 139.</p>												

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Eliminar las palabras “de al menos”, ya que la especificación indica un rango de temperatura con un mínimo de 305 K (33 °C) y un máximo de 311 K (38 °C), por lo que quedaría como:</p> <p>7.1.2.4 Acondicionar el ensamble llanta-rin en el cuarto de pruebas a una temperatura de al menos 308 K \pm 3 K (35 °C \pm 3 °C)</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó la redacción para quedar como sigue:</p> <p>7.1.2.4 Acondicionar el ensamble llanta-rin en el cuarto de pruebas a una temperatura de 293 K a 303 K (20 °C a 30 °C) al menos 24 h.</p>
	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C</p> <p>Para las pruebas dimensionales de la llanta no existe fundamento para acondicionarla como indica el punto 7.1.2.4, por otra parte en los subsecuentes puntos del punto 7.1 no se indica si las pruebas se llevan a cabo en las mismas condiciones de temperatura.</p> <p>Existe inconsistencia con el acondicionamiento a 308 K \pm 3 K (35 °C \pm 3 °C), ya que:</p> <p>1) En el punto 7, inciso a) establece que “ Una primera llanta para comprobar las especificaciones siguientes: dimensiones, resistencia de la ceja al desmontaje del rin, y resistencia de la llanta a la penetración. Las pruebas deben ser efectuadas en el orden mencionado”,</p> <p>2) En 7.4 Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llanta sin cámara, en el punto 7.4.2.2 dice “Inflar la llanta a la presión especificada en la tabla 2 a la temperatura ambiente”, aquí no menciona que se tenga que acondicionar a 308 K \pm 3 K (35 °C \pm 3 °C), sino a temperatura ambiente y realizar la prueba en esas condiciones.</p> <p>3) En 7.5 Resistencia de la llanta a la penetración, dice en 7.5.2.1 “Montar la llanta en el rin de prueba e inflar a la presión especificada en la tabla 2, o en el punto 7.1.2.1.3. en caso necesario se recomienda el uso de cámara. 7.5.2.2 Dejar reposar por lo menos 3 h a la temperatura ambiente.”, también en este caso se acondiciona a temperatura ambiente no a 308 K \pm 3 K (35 °C \pm 3 °C)</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta parcialmente, ya que la Norma Federal de Seguridad para vehículos automotores. Administración de seguridad en el tráfico de carreteras nacionales. Departamento de transporte E. U. A. Norma 139 – Llantas neumáticas nuevas, establece lo siguiente:</p> <p>S6.1.1.1.4 Condition the assembly at an ambient room temperature of 20 °C to 30 °C for not less than 24 hours.</p> <p>Actualización de la Norma 139.</p> <p>Por lo que se modificó el inciso 7.1.2.4, para quedar como sigue:</p> <p>7.1.2.4 Acondicionar el ensamble llanta-rin en el cuarto de pruebas a una temperatura de 293 K a 303 K (20 °C a 30 °C) al menos 24 h.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
	<p>4) Como arriba se indica, las pruebas son secuenciales, primero dimensiones, después desprendimiento de la ceja del rin y por último resistencia a la penetración, tomando el tiempo que se lleva realizar dichas pruebas, el acondicionamiento a 308 K ± 3 K (35 °C ± 3 °C) no tiene sentido, si las pruebas se realizan a temperatura ambiente.</p> <p>Por lo anterior debe eliminarse el punto del acondicionamiento a 308 K ± 3 K (35 °C ± 3 °C).</p>		
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>7.1.2.4 Acondicionar el ensamble llanta-rin en el área de pruebas a una temperatura de 20 a 30 grados °C al menos 24 h.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>NORMA FEDERAL DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOTORES. ADMINISTRACION DE SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE CARRETERAS NACIONALES. DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E.U.A. NORMA 139 - LLANTAS NEUMATICAS NUEVAS</p> <p>S6.1.1.1.4 Condition the assembly at an ambient room temperature of 20 °C to 30 °C for not less than 24 hours.</p> <p>Actualización de la Norma 139.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. La propuesta tiene sustento en la norma FMVSS 139. Se modifica el valor de temperatura de acondicionamiento expresado en el inciso 7.1.2.4, para quedar como sigue:</p> <p>7.1.2.4 Acondicionar el ensamble llanta-rin en el cuarto de pruebas a una temperatura de 293 K a 303 K (20 °C a 30 °C) al menos 24 h.</p>
<p>7.1.2.5 Reajustar la presión de inflado en caso de ser necesario de acuerdo a la tabla 2 y/o inciso 7.1.2.1.3.</p>		<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Soporte técnico:</p> <p>Aclarar</p> <p>No existe el numeral 7.1.2.1.3.</p>	<p>- SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>- NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. El inciso correcto al que hace referencia el numeral 7.1.2.5 es el 7.1.2.3, el cual hace referencia a la presión de inflado que pudiera reajustarse. Para quedar como sigue:</p>
	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Está incorrecta la referencia al inciso 7.1.2.1.3, no existe, debe ser:</p> <p>7.1.2.5 Reajustar la presión de inflado en caso de ser necesario de acuerdo a la tabla 2 y/o inciso 7.1.2.3</p>		<p>7.1.2.5 Reajustar la presión de inflado en caso de ser necesario de acuerdo a la tabla 2 y/o inciso 7.1.2.3.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>7.1.3.1 Medir el ancho de sección utilizando un compás de exteriores y regla métrica metálica, en seis puntos aproximadamente equidistantes, alrededor de la circunferencia de la llanta, evitando medir en los espesores adicionales, tales como costillas protectoras, bandas o letras realizadas;</p>	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>La medición del ancho de sección con el compás y la regla metálica, es una medición indirecta, un tanto burda, ya que se puede llegar a abrir el compás al retirarlo de la llanta, además de que la determinación de la medida con la regla obliga a hacer una aproximación del valor al caer entra dos divisiones, ya sea hacia el valor inferior o al valor superior. No existe en la norma qué criterio utilizar.</p> <p>Por otra parte existen calibradores que se pueden utilizar directamente para medir el ancho de sección, siendo una medición directa</p> <p>7.1.3.1 Medir indirectamente el ancho de sección utilizando un compás de exteriores y regla métrica metálica, aproximar el resultado obtenido al valor de la marca inferior si visualmente está a la mitad o menos de la distancia entre las dos subdivisiones de la regla, en el caso en que se encuentre entre la mitad y el valor de la marca superior aproximar al valor superior.</p> <p>Se puede utilizar un calibrador para medir directamente el ancho de sección.</p> <p>Se toman seis lecturas en puntos aproximadamente equidistantes, alrededor de la circunferencia de la llanta</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó parcialmente el comentario, quedando la redacción del inciso 7.1.3.1 como sigue:</p> <p>7.1.3.1 Medir el ancho de sección utilizando un compás de exteriores y regla métrica metálica, aproximar el resultado obtenido al valor de la marca inferior si visualmente esta a menos de la mitad de la distancia entre las dos subdivisiones de la regla, en el caso en que se encuentre entre la mitad y el valor de la marca superior aproximar al valor superior.</p> <p>Se puede utilizar un calibrador para medir directamente el ancho de sección.</p> <p>Se toman seis lecturas en puntos aproximadamente equidistantes, alrededor de la circunferencia de la llanta, evitando medir en los espesores adicionales, tales como costillas protectoras, bandas o letras realizadas;</p> <p>Nota: La medición del ancho de sección sí se realiza directamente en la llanta, razón por la cual no se aceptó la propuesta de que la medición se realice indirectamente.</p>
<p>7.1.3.4 El factor mínimo de medida se obtiene de la suma del promedio del ancho de sección más el diámetro exterior obtenido, el cual debe ser igual o mayor a lo especificado en las tablas 11 a la 38 del apéndice normativo B.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Tolerancia del Factor Mínimo de Medida.</p> <p>Asunto: Usar las tablas de Carga/Rin del Apéndice B, anexas a la NOM, para encontrar los factores mínimos de medida.</p> <p>Recomendación: Debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) o como se indica en S7.1.2.1: "...o lo especificado por el fabricante o manuales de referencia aplicables." [Agregar: " (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)"]</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"9 ...</p> <p>...</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Tolerancia del Factor Mínimo de Medida.</p> <p>Asunto: Usar las tablas de Carga/Rin del Apéndice B, anexas a la NOM, para encontrar los factores mínimos de medida.</p> <p>Recomendación: Debe hacer referencia a las publicaciones de estándares industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) o como se indica en S7.1.2.1: "...o lo especificado por el fabricante o manuales de referencia aplicables." [Agregar: " (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)"]</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera en cuanto a las designaciones de tamaño y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga, evitando así la necesidad de actualizar continuamente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p> <p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario.</p>
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Referencia a las tablas del Apéndice B.</p> <p>Recomendación: Referencia a los estándares industriales publicados en los anuarios de T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.</p> <p>Razonamiento: Permitir que la regulación sea aplicable a los tamaños de llanta más recientes, etc.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente: "9 ...</p> <p>...</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Referencia a las tablas del Apéndice B.</p> <p>Recomendación: Referencia a los estándares industriales publicados en los anuarios de T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.</p> <p>Razonamiento: Permitir que la regulación sea aplicable a los tamaños de llanta más recientes, etc.</p>	<p>Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente.”</p> <p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario.</p>
<p>7.2.1 Aparatos y/o instrumentos</p> <p>a) Manómetros con subdivisiones de al menos 10 kPa o equivalentes.</p> <p>b) Rin de prueba;</p> <p>c) Termómetro que cuente con una escala de 273 K (0°C) a 373 K (100°C) con subdivisiones de 1 K (1°C);</p> <p>d) Un equipo de prueba que cumpla con las siguientes características:</p> <p>d.1 Una polea motriz de superficie lisa, de 1 708 mm ± 1,0% de diámetro, el ancho de la polea debe ser mayor a la anchura de la banda de rodamiento de la llanta a probar.</p> <p>d.2 Este equipo debe estar provisto de controles y registradores para los diferentes parámetros requeridos en esta prueba.</p> <p>Una polea motriz de superficie lisa de 1 708 mm ± 1,0% de diámetro y con una anchura mayor a la banda de rodamiento de la llanta por probarse, sobre la cual se presiona y se hace girar ésta. Este equipo debe estar provisto de controles y registradores para los diferentes parámetros requeridos en esta prueba.</p>	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Generalmente no se encuentran con facilidad en el mercado manómetros en kPa, los más comunes tienen su escala en psi y otra adicional, también están disponibles manómetros digitales que tienen mejor resolución (por ejemplo 1 psi= 3.44 kPa). La redacción “de al menos 10 kPa” nos indica que la mínima resolución del instrumento es esa y, que se puede utilizar un instrumento con mayor resolución, con lo cual se pierde exactitud en el rango de medición de las presiones que se manejan en las pruebas de llantas. Se sugiere lo siguiente:</p> <p>7.1.1 Aparatos e instrumentos</p> <p>- Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente)</p> <p>Se limita al uso de un equipo con el rango de medición de 100 ° C y resolución de 1 °C, en el mercado existen una amplia variedad de termómetros digitales de mayor rango, mejor resolución y mayor exactitud, por lo que se sugiere:</p> <p>c) Termómetro capaz de medir en el rango en que se realizan los ensayos, con resolución de 1 K (1 °C) o mejor</p>	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario, quedando la redacción como sigue:</p> <p>7.2.1 Aparatos e instrumentos</p> <p>a) Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente)</p> <p>...</p>	<p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, ya que la propuesta es ambigua. Es importante conocer concretamente cuáles son los aparatos y equipo que se requieren para llevar a cabo la prueba, ya que con ello se determina parte de los costos de aplicación de la NOM y se facilitan los criterios de acreditación de los laboratorios de prueba.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																								
<p>7.2.2.1 Montar la llanta en el rin de prueba especificado e inflar a la presión especificada de acuerdo a la tabla 3.</p> <p>TABLA 3 - Presión de inflado para alta velocidad</p> <table border="1" data-bbox="243 443 498 1507"> <tr> <td data-bbox="243 443 370 554">Tipo de llanta</td> <td data-bbox="370 443 498 554">Presión de prueba (kPa)</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="243 554 498 604">P-Métrica / milimétrica</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 604 370 716">Capacidad de carga ligera</td> <td data-bbox="370 604 498 716">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 716 370 827">Capacidad de carga normal</td> <td data-bbox="370 716 498 827">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 827 370 909">Capacidad de carga B</td> <td data-bbox="370 827 498 909">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 909 370 1020">Capacidad de carga reforzada</td> <td data-bbox="370 909 498 1020">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 1020 370 1131">Capacidad de carga extra</td> <td data-bbox="370 1020 498 1131">260</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="243 1131 498 1182">LT</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 1182 370 1264">Capacidad de carga B</td> <td data-bbox="370 1182 498 1264">240</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 1264 370 1346">Capacidad de carga C</td> <td data-bbox="370 1264 498 1346">320</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 1346 370 1428">Capacidad de carga D</td> <td data-bbox="370 1346 498 1428">410</td> </tr> <tr> <td data-bbox="243 1428 370 1507">Capacidad de carga E</td> <td data-bbox="370 1428 498 1507">500</td> </tr> </table>	Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)	P-Métrica / milimétrica		Capacidad de carga ligera	220	Capacidad de carga normal	220	Capacidad de carga B	220	Capacidad de carga reforzada	220	Capacidad de carga extra	260	LT		Capacidad de carga B	240	Capacidad de carga C	320	Capacidad de carga D	410	Capacidad de carga E	500		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Prueba del Rin – Alta velocidad</p> <p>Asunto: ¿Qué significa “rin de prueba especificado”? No se pudo encontrar una definición.</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la redacción a “rin de prueba” y definir rin de prueba con la anchura de cualquier rin que aparezca en la lista de Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.).</p> <p>Razonamiento: Al homologar la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera, en cuanto a tamaños, designaciones y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga se logrará la armonización con los estándares existentes.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Prueba del Rin – Alta velocidad</p> <p>Asunto: ¿Qué significa “rin de prueba especificado”? No se pudo encontrar una definición.</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la redacción a “rin de prueba” y definir rin de prueba con la anchura de cualquier rin que aparezca en la lista de Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.).</p> <p>Razonamiento: Al homologar la NOM con los estándares actuales y futuros de la industria llantera, en cuanto a tamaños, designaciones y dimensiones de las llantas, presión de inflado y capacidad de carga se logrará la armonización con los estándares existentes.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó parcialmente el comentario.</p> <p>Se elimina la palabra “especificado” de la redacción del inciso 7.2.2.1, quedando la redacción como sigue:</p> <p>7.2.2.1 Montar la llanta en el rin de prueba e inflar a la presión especificada de acuerdo a la tabla 3.</p> <p>No se consideró necesario definir el concepto “rin de prueba”, ya que se trata de un concepto conocido por todos los sectores involucrados.</p>
Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)																										
P-Métrica / milimétrica																											
Capacidad de carga ligera	220																										
Capacidad de carga normal	220																										
Capacidad de carga B	220																										
Capacidad de carga reforzada	220																										
Capacidad de carga extra	260																										
LT																											
Capacidad de carga B	240																										
Capacidad de carga C	320																										
Capacidad de carga D	410																										
Capacidad de carga E	500																										

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Las llantas reforzada deben tener la misma presión de inflado para prueba como las llantas de Carga Extra.</p> <p>Además, agregar las presiones para las llantas LT con una sección transversal nominal mayor a 295 mm.</p> <p>Recomendación: Modificar el inflado de prueba Reforzada de Capacidad de Carga de 220 a 260 kPa, igual que la de Carga Extra (presión de prueba de 260 kPa); igualmente, las presiones LT dadas son para anchuras de sección nominal de 295 mm o menos, y deben agregarse las presiones de secciones nominales mayores a 295 mm (B= , C=230, D=320 y E = 410 kPa).</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones existentes.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Las llantas reforzadas deben tener la misma presión de inflado para prueba como las llantas de Carga Extra. Además, agregar las presiones para las llantas LT con una sección transversal nominal mayor a 295 mm.</p> <p>Recomendación: Modificar el inflado de prueba Reforzada de Capacidad de Carga de 220 a 260 kPa, igual que la de Carga Extra (presión de prueba de 260 kPa); igualmente, las presiones LT dadas son para anchuras de sección nominal de 295 mm o menos, y deben agregarse las presiones de secciones nominales mayores a 295 mm (B= , C=230, D=320 y E = 410 kPa).</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones existentes.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se adicionaron los datos propuestos, como sigue:</p> <p>TABLA 3 - Presión de inflado para alta velocidad</p> <table border="1" data-bbox="1105 646 1377 1839"> <thead> <tr> <th data-bbox="1105 646 1243 716">Tipo de llanta</th> <th data-bbox="1243 646 1377 716">Presión de prueba (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1105 716 1377 785">P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 785 1243 877">Capacidad de carga ligera</td> <td data-bbox="1243 785 1377 877">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 877 1243 970">Capacidad de carga normal</td> <td data-bbox="1243 877 1377 970">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 970 1243 1039">Capacidad de carga B</td> <td data-bbox="1243 970 1377 1039">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1039 1243 1131">Capacidad de carga reforzada</td> <td data-bbox="1243 1039 1377 1131">260</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1131 1243 1224">Capacidad de carga extra</td> <td data-bbox="1243 1131 1377 1224">260</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1105 1224 1377 1293">LT Anchura de sección ≤ 295 mm</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1293 1243 1365">Capacidad de carga B</td> <td data-bbox="1243 1293 1377 1365">240</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1365 1243 1436">Capacidad de carga C</td> <td data-bbox="1243 1365 1377 1436">320</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1436 1243 1507">Capacidad de carga D</td> <td data-bbox="1243 1436 1377 1507">410</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1507 1243 1579">Capacidad de carga E</td> <td data-bbox="1243 1507 1377 1579">500</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1105 1579 1377 1648">LT Anchura de sección >295 mm</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1648 1243 1719">Capacidad de carga C</td> <td data-bbox="1243 1648 1377 1719">230</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1719 1243 1791">Capacidad de carga D</td> <td data-bbox="1243 1719 1377 1791">320</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1105 1791 1243 1839">Capacidad de carga E</td> <td data-bbox="1243 1791 1377 1839">410</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)	P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero		Capacidad de carga ligera	220	Capacidad de carga normal	220	Capacidad de carga B	220	Capacidad de carga reforzada	260	Capacidad de carga extra	260	LT Anchura de sección ≤ 295 mm		Capacidad de carga B	240	Capacidad de carga C	320	Capacidad de carga D	410	Capacidad de carga E	500	LT Anchura de sección >295 mm		Capacidad de carga C	230	Capacidad de carga D	320	Capacidad de carga E	410
Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)																																		
P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero																																			
Capacidad de carga ligera	220																																		
Capacidad de carga normal	220																																		
Capacidad de carga B	220																																		
Capacidad de carga reforzada	260																																		
Capacidad de carga extra	260																																		
LT Anchura de sección ≤ 295 mm																																			
Capacidad de carga B	240																																		
Capacidad de carga C	320																																		
Capacidad de carga D	410																																		
Capacidad de carga E	500																																		
LT Anchura de sección >295 mm																																			
Capacidad de carga C	230																																		
Capacidad de carga D	320																																		
Capacidad de carga E	410																																		

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																																																		
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>TABLA 3 - Presión de inflado para alta velocidad</p> <table border="1" data-bbox="516 352 792 1318"> <thead> <tr> <th>Tipo de llanta</th> <th>Presión de prueba (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga ligera</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga normal</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga B</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga reforzada</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga extra</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga C</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga D</td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga E</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td colspan="2">LT ancho de sección > 295 mm</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga C</td> <td>230</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga D</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga E</td> <td>410</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)	P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero		Capacidad de carga ligera	220	Capacidad de carga normal	220	Capacidad de carga B	220	Capacidad de carga reforzada	260	Capacidad de carga extra	260	Capacidad de carga C	320	Capacidad de carga D	410	Capacidad de carga E	500	LT ancho de sección > 295 mm		Capacidad de carga C	230	Capacidad de carga D	320	Capacidad de carga E	410	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>NORMA FEDERAL DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOTORES. ADMINISTRACION DE SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE CARRETERAS NACIONALES.</p> <p>DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E.U.A. NORMA 139 - LLANTAS NEUMATICAS NUEVAS</p> <p>S6.2.1.1.1 Mount the tire on a test rim and inflate it to the pressure specified for the tire in the following table:</p> <table border="1" data-bbox="812 730 1084 1285"> <thead> <tr> <th>Tire application</th> <th>Test pressure (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Passenger car tires</td> </tr> <tr> <td>Standard load</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Extra load</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>Load Range C</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>Load Range D</td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>Load Range E</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Light truck tires with a nominal cross section > 295 mm (11.5 inches)</td> </tr> <tr> <td>Load Range C</td> <td>230</td> </tr> <tr> <td>Load Range D</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>Load Range E</td> <td>410</td> </tr> </tbody> </table>	Tire application	Test pressure (kPa)	Passenger car tires		Standard load	220	Extra load	260	Load Range C	320	Load Range D	410	Load Range E	500	Light truck tires with a nominal cross section > 295 mm (11.5 inches)		Load Range C	230	Load Range D	320	Load Range E	410	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó la tabla 3 "Presión de inflado para alta velocidad", a efecto de homologarse con lo dispuesto en la norma FMVSS 139 de los Estados Unidos de América, para quedar como sigue:</p> <p>TABLA 3 - Presión de inflado para alta velocidad</p> <table border="1" data-bbox="1104 701 1370 1856"> <thead> <tr> <th>Tipo de llanta</th> <th>Presión de prueba (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga ligera</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga normal</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga B</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga reforzada</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga extra</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td colspan="2">LT ancho de sección ≤ 295 mm</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga B</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga C</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga D</td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga E</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td colspan="2">LT ancho de sección > 295 mm</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga C</td> <td>230</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga D</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga E</td> <td>410</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)	P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero		Capacidad de carga ligera	220	Capacidad de carga normal	220	Capacidad de carga B	220	Capacidad de carga reforzada	260	Capacidad de carga extra	260	LT ancho de sección ≤ 295 mm		Capacidad de carga B	240	Capacidad de carga C	320	Capacidad de carga D	410	Capacidad de carga E	500	LT ancho de sección > 295 mm		Capacidad de carga C	230	Capacidad de carga D	320	Capacidad de carga E	410
Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)																																																																																				
P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero																																																																																					
Capacidad de carga ligera	220																																																																																				
Capacidad de carga normal	220																																																																																				
Capacidad de carga B	220																																																																																				
Capacidad de carga reforzada	260																																																																																				
Capacidad de carga extra	260																																																																																				
Capacidad de carga C	320																																																																																				
Capacidad de carga D	410																																																																																				
Capacidad de carga E	500																																																																																				
LT ancho de sección > 295 mm																																																																																					
Capacidad de carga C	230																																																																																				
Capacidad de carga D	320																																																																																				
Capacidad de carga E	410																																																																																				
Tire application	Test pressure (kPa)																																																																																				
Passenger car tires																																																																																					
Standard load	220																																																																																				
Extra load	260																																																																																				
Load Range C	320																																																																																				
Load Range D	410																																																																																				
Load Range E	500																																																																																				
Light truck tires with a nominal cross section > 295 mm (11.5 inches)																																																																																					
Load Range C	230																																																																																				
Load Range D	320																																																																																				
Load Range E	410																																																																																				
Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)																																																																																				
P-Métrica / milimétrica. Llantas para pasajero																																																																																					
Capacidad de carga ligera	220																																																																																				
Capacidad de carga normal	220																																																																																				
Capacidad de carga B	220																																																																																				
Capacidad de carga reforzada	260																																																																																				
Capacidad de carga extra	260																																																																																				
LT ancho de sección ≤ 295 mm																																																																																					
Capacidad de carga B	240																																																																																				
Capacidad de carga C	320																																																																																				
Capacidad de carga D	410																																																																																				
Capacidad de carga E	500																																																																																				
LT ancho de sección > 295 mm																																																																																					
Capacidad de carga C	230																																																																																				
Capacidad de carga D	320																																																																																				
Capacidad de carga E	410																																																																																				

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
7.2.4.4 Permitir que la llanta se enfríe a una temperatura de $308\text{ K} \pm 3\text{ K}$ ($35 \pm 3^\circ\text{C}$), hasta alcanzar la presión inicial de la prueba o por dos horas, lo que ocurra primero y en caso de ser necesario reajustar la presión de inflado de acuerdo a la tabla 3 antes de continuar la prueba.		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Tiempo de enfriamiento de la llanta.</p> <p>Recomendación: Permitir que la llanta enfríe hasta 30 grados C.</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones existentes</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no procede el comentario en virtud de que el cuarto de prueba está acondicionado a una temperatura de $35 \pm 3^\circ\text{C}$, y bajar el rango de temperatura para fines de enfriamiento generaría un costo adicional no justificable, al modificar la temperatura del cuarto.</p>
7.2.4.8 Una vez finalizadas las tres etapas anteriormente indicadas, retirar la llanta de la polea de prueba, reposar la llanta por un tiempo entre 15 min y 25 min, medir la presión de inflado, desinflar la llanta y retirar del rin de prueba e inspeccionar.	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Precisar dónde se deja reposar la llanta, ya que si es retirada del cuarto de pruebas y reposa a temperatura ambiente, la presión final será inferior a la inicial de prueba, esto es porque la presión depende de la temperatura. Se sugiere :</p> <p>7.2.4.8 Una vez finalizadas las tres etapas anteriormente indicadas, retirar la llanta de la polea de prueba, reposar la llanta dentro del cuarto de pruebas por un tiempo entre 15 min y 25 min, medir la presión.</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se considera necesario aclarar la redacción sobre el reposo de la llanta, por lo que se modifica la redacción y el número de inciso, para quedar como sigue:</p> <p>7.2.3.8 Una vez finalizadas las tres etapas anteriormente indicadas, retirar la llanta de la polea de prueba, reposar la llanta dentro del cuarto de pruebas, por un tiempo entre 15 min y 25 min, medir la presión de inflado, desinflar la llanta y retirar del rin de prueba e inspeccionar.</p>
7.2.4.9.2 La presión de la llanta, cuando sea medida por un tiempo entre 15 min y 25 min después de que terminó la prueba, no debe ser menor a la especificada en la tabla 3.		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Requisitos a cumplir para la presión de inflado al terminar la prueba.</p> <p>Asunto: La norma US DOT FMVSS 139 permite un porcentaje (%) de diferencia de la presión de inflado del inicio de la prueba, la NOM propuesta no la permite.</p> <p>Recomendación: Modificar para que estipule: "La presión del aire, al medirse entre 15 y 25 minutos después del final de la prueba no debe ser menor a 95% de la presión inicial especificada en la Tabla 3." En forma similar refiérase a las Tablas 4 o 6, según corresponda a los párrafos 7.3.3.6.2 y 7.3.5.6.2</p> <p>Razonamiento: Permitir el crecimiento mínimo de la llanta y la mínima pérdida de presión debido a las verificaciones de la presión.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario con una modificación en la redacción. Y se modificó el orden de los incisos para quedar como sigue:</p> <p>7.2.4.2 La presión del aire de la llanta, al medirse entre 15 min y 25 min después del final de la prueba, no debe ser menor a 95 % de la presión inicial especificada en la tabla 3</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Requisitos a cumplir para la presión de inflado al terminar la prueba.</p> <p>Asunto: La norma US DOT FMVSS 139 permite un porcentaje (%) de diferencia de la presión de inflado del inicio de la prueba, la NOM propuesta no la permite.</p> <p>Recomendación: Modificar para que estipule: "La presión del aire, al medirse entre 15 y 25 minutos después del final de la prueba no debe ser menor a 95% de la presión inicial especificada en la Tabla 3." En forma similar refiérase a las Tablas 4 o 6, según corresponda a los párrafos 7.3.3.6.2 y 7.3.5.6.2</p> <p>Razonamiento: Permitir el crecimiento mínimo de la llanta y la mínima pérdida de presión debido a las verificaciones de la presión.</p>	
<p>7.3.1 Aparatos y/o instrumentos</p> <p>a) Manómetros con subdivisiones de al menos 10 kPa o equivalentes.</p> <p>b) Rin de prueba;</p> <p>c) Termómetro con una escala de 273 K (0°C) a 373 K (100°C) con subdivisiones de 1 K (1°C);</p> <p>d) Un equipo de prueba que cumpla con las siguientes características:</p> <p>d.1 Una polea motriz de superficie lisa, de 1 708 mm ± 1,0% de diámetro, el ancho de la polea debe ser mayor a la anchura de la banda de rodamiento de la llanta a probar.</p> <p>d.2 Este equipo debe estar provisto de controles y registradores para los diferentes parámetros requeridos en esta prueba.</p> <p>Una polea motriz de superficie lisa de 1 708 mm ± 1% de diámetro y con una anchura mayor a la banda de rodamiento de la llanta por probarse, sobre la cual se presiona y se hace girar ésta. Este equipo debe estar provisto de controles y registradores para los diferentes parámetros requeridos en esta prueba.</p>	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Generalmente no se encuentran con facilidad en el mercado manómetros en kPa, los más comunes tienen su escala en psi y otra adicional, también están disponibles manómetros digitales que tienen mejor resolución (por ejemplo 1 psi= 3.44 kPa). La redacción "de al menos 10 kPa" nos indica que la mínima resolución del instrumento es esa y, que se puede utilizar un instrumento con mayor resolución, con lo cual se pierde exactitud en el rango de medición de las presiones que se manejan en las pruebas de llantas. Se sugiere lo siguiente:</p> <p>7.1.1 Aparatos e instrumentos</p> <p>- Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente)</p> <p>Se limita al uso de un equipo con el rango de medición de 100 °C y resolución de 1 °C, en el mercado existen una amplia variedad de termómetros digitales de mayor rango, mejor resolución y mayor exactitud, por lo que se sugiere:</p> <p>c) Termómetro capaz de medir en el rango en que se realizan los ensayos, con resolución de 1 K (1 °C) o mejor</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario, quedando la redacción como sigue:</p> <p>7.3.1 Aparatos e instrumentos</p> <p>a) Manómetro con resolución de 10 kPa o mejor (o unidad de medida equivalente)</p> <p>...</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, ya que la propuesta es ambigua. Es importante conocer concretamente cuales son los aparatos y equipo que se requieren para llevar a cabo la prueba, ya que con ello se determina parte de los costos de aplicación de la NOM y se facilitan los criterios de acreditación de los laboratorios de prueba.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA		CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																								
<p>7.3.2.1 Montar la llanta en el rin de prueba e inflar a la presión especificada en la tabla 4.</p> <p>TABLA 4 - Presión de inflado para el comportamiento a la carga</p> <table border="1"> <tr> <td>Tipo de llanta</td> <td>Presión de prueba (kPa)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">P-métrica / milimétricas</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga ligera</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga Normal</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga B</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga reforzada</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga Extra</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td colspan="2">LT</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga B</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga C</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga D</td> <td>340</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga E</td> <td>410</td> </tr> </table>		Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)	P-métrica / milimétricas		Capacidad de carga ligera	180	Capacidad de carga Normal	180	Capacidad de carga B	180	Capacidad de carga reforzada	180	Capacidad de carga Extra	220	LT		Capacidad de carga B	240	Capacidad de carga C	260	Capacidad de carga D	340	Capacidad de carga E	410		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Prueba de comportamiento</p> <p>Asunto: ¿Qué significa "rin de prueba especificado"? No se pudo encontrar una definición. (Mismo comentario hecho para rin de prueba de alta velocidad)</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la redacción a "rin de prueba", definiendo rin de prueba con cualquier anchura de rin que aparezca en las listas de Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.).</p> <p>Razonamiento: Armonización con los estándares actuales y futuros de la industria.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Prueba de comportamiento</p> <p>Asunto: ¿Qué significa "rin de prueba especificado"? No se pudo encontrar una definición. (Mismo comentario hecho para rin de prueba de alta velocidad).</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la redacción a "rin de prueba", definiendo rin de prueba con cualquier anchura de rin que aparezca en las listas de Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.).</p> <p>Razonamiento: Armonización con los estándares actuales y futuros de la industria.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, ya que en la redacción del inciso 7.3.2.1, que se comenta, no aparece el concepto "rin de prueba especificado", por lo tanto el comentario no hace sentido.</p>
Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)																											
P-métrica / milimétricas																												
Capacidad de carga ligera	180																											
Capacidad de carga Normal	180																											
Capacidad de carga B	180																											
Capacidad de carga reforzada	180																											
Capacidad de carga Extra	220																											
LT																												
Capacidad de carga B	240																											
Capacidad de carga C	260																											
Capacidad de carga D	340																											
Capacidad de carga E	410																											

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																		
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Tabla 4. Presión de inflado para el comportamiento a la carga</p> <p>Asunto: "Reforzada" debería tener la misma presión de inflado para prueba que la "Carga Extra" (vg. 220 kPa). Además, no ha presiones de inflado recomendadas para las llantas LT con sección transversal nominal mayor a 295 mm.</p> <p>Recomendación: Modificar la prueba de inflado Reforzada (180kPa) a la misma presión de prueba de la Carga Extra (220 kPa). Además para las llantas LT con sección transversal nominal mayor a 285 mm, se necesitan agregar las presiones para las anchuras de sección (B = , C= 190, D = 260 y E =340 kPa)</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Tabla 4. Presión de inflado para el comportamiento a la carga</p> <p>Asunto: "Reforzada" debería tener la misma presión de inflado para prueba que la "Carga Extra" (vg. 220 kPa). Además, no ha presiones de inflado recomendadas para las llantas LT con sección transversal nominal mayor a 295 mm.</p> <p>Recomendación: Modificar la prueba de inflado Reforzada (180kPa) a la misma presión de prueba de la Carga Extra (220 kPa). Además para las llantas LT con sección transversal nominal mayor a 285 mm, se necesitan agregar las presiones para las anchuras de sección (B = , C= 190, D = 260 y E =340 kPa)</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta comentario a efecto de armonizar con los manuales extranjeros contemplados en el capítulo de bibliografía del proyecto de norma. Para quedar como sigue:</p> <p>TABLA 4 - Presión de inflado para el comportamiento a la carga</p> <table border="1" data-bbox="1110 789 1377 1913"> <thead> <tr> <th data-bbox="1110 789 1247 852">Tipo de llanta</th> <th data-bbox="1247 789 1377 852">Presión de prueba (kPa)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1110 852 1377 894">P-métrica / milimétricas</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 894 1247 957">Capacidad de carga ligera</td> <td data-bbox="1247 894 1377 957">180</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 957 1247 1020">Capacidad de carga Normal</td> <td data-bbox="1247 957 1377 1020">180</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1020 1247 1083">Capacidad de carga B</td> <td data-bbox="1247 1020 1377 1083">180</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1083 1247 1188">Capacidad de carga reforzada</td> <td data-bbox="1247 1083 1377 1188">220</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1188 1247 1251">Capacidad de carga Extra</td> <td data-bbox="1247 1188 1377 1251">220</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1110 1251 1377 1314">LT anchura de sección transversal nominal ≤295 mm</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1314 1247 1377">Capacidad de carga B</td> <td data-bbox="1247 1314 1377 1377">240</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1377 1247 1440">Capacidad de carga C</td> <td data-bbox="1247 1377 1377 1440">260</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1440 1247 1503">Capacidad de carga D</td> <td data-bbox="1247 1440 1377 1503">340</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1503 1247 1566">Capacidad de carga E</td> <td data-bbox="1247 1503 1377 1566">410</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1110 1566 1377 1629">LT anchura de sección transversal nominal >295 mm</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1629 1247 1692">Capacidad de carga C</td> <td data-bbox="1247 1629 1377 1692">190</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1692 1247 1755">Capacidad de carga D</td> <td data-bbox="1247 1692 1377 1755">260</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1755 1247 1818">Capacidad de carga E</td> <td data-bbox="1247 1755 1377 1818">340</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1110 1818 1247 1913"></td> <td data-bbox="1247 1818 1377 1913"></td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)	P-métrica / milimétricas		Capacidad de carga ligera	180	Capacidad de carga Normal	180	Capacidad de carga B	180	Capacidad de carga reforzada	220	Capacidad de carga Extra	220	LT anchura de sección transversal nominal ≤295 mm		Capacidad de carga B	240	Capacidad de carga C	260	Capacidad de carga D	340	Capacidad de carga E	410	LT anchura de sección transversal nominal >295 mm		Capacidad de carga C	190	Capacidad de carga D	260	Capacidad de carga E	340		
Tipo de llanta	Presión de prueba (kPa)																																				
P-métrica / milimétricas																																					
Capacidad de carga ligera	180																																				
Capacidad de carga Normal	180																																				
Capacidad de carga B	180																																				
Capacidad de carga reforzada	220																																				
Capacidad de carga Extra	220																																				
LT anchura de sección transversal nominal ≤295 mm																																					
Capacidad de carga B	240																																				
Capacidad de carga C	260																																				
Capacidad de carga D	340																																				
Capacidad de carga E	410																																				
LT anchura de sección transversal nominal >295 mm																																					
Capacidad de carga C	190																																				
Capacidad de carga D	260																																				
Capacidad de carga E	340																																				

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PÚBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>7.3.3.3 Realizar la prueba sin interrupciones a una velocidad de prueba no menor a 120 km/h con las cargas y los periodos de prueba no menores a los mostrados en la tabla 5.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Se debe utilizar una redacción distinta para expresar "velocidad de prueba de comportamiento a la carga Vs. la porción de baja presión de la prueba de comportamiento a la carga.</p> <p>Recomendación: Modificar la redacción de la prueba de velocidad en S7.3.5.1 para que sea similar la utilizada en S 7.3.3.3.</p> <p>St.3.5.1 debe estipular: "Al final de la prueba a la carga, continuamente y sin interrupciones, realice la prueba de baja presión durante al menos 90 minutos a una velocidad de prueba no menor a 120 km/h."</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p> <hr/> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Se debe utilizar una redacción distinta para expresar "velocidad de prueba de comportamiento a la carga Vs. la porción de baja presión de la prueba de comportamiento a la carga.</p> <p>Recomendación: Modificar la redacción de la prueba de velocidad en S7.3.5.1 para que sea similar la utilizada en S 7.3.3.3.</p> <p>St.3.5.1 debe estipular: "Al final de la prueba a la carga, continuamente y sin interrupciones, realice la prueba de baja presión durante al menos 90 minutos a una velocidad de prueba no menor a 120 km/h."</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario por armonización con el DOT 139, para quedar como sigue:</p> <p>7.3.3.3 Al final de la prueba de comportamiento a la carga, continuamente y sin interrupciones, realizar la prueba de baja presión durante al menos 90 minutos a una velocidad de prueba no menor a 120 km/h, conforme a la Tabla 5.</p>
<p>7.3.3.5 Enfriar la llanta por lo menos entre 15 min y 25 min después de realizada la prueba como se indica en la tabla 5 y medir la presión de inflado.</p>	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C</p> <p>Precisar dónde se deja reposar la llanta, ya que si es retirada del cuarto de pruebas y reposa a temperatura ambiente, la presión final será inferior a la inicial de prueba, esto es porque la presión depende de la temperatura. Se sugiere :</p> <p>7.3.3.5 Enfriar la llanta dentro del cuarto de pruebas entre 15 min y 25 min después de realizada la prueba como se indica en</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se considera necesario aclarar la redacción sobre el reposo de la llanta, por lo que se modifica la redacción para quedar como sigue:</p> <p>7.3.3.5 Enfriar la llanta dentro del cuarto de prueba entre 15 min y 25 min después de realizada la prueba como se indica en la tabla 5 y medir la presión de inflado.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>7.3.3.6.2 Cuando sea medida la presión de la llanta, al menos entre 15 min y 25 min después de finalizar la prueba, ésta no debe ser menor a la especificada en la tabla 4.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Requisitos a cumplir para la presión de inflado al terminar la prueba.</p> <p>Asunto: La norma US DOT FMVSS 139 permite un porcentaje (%) de diferencia de la presión de inflado del inicio de la prueba, la NOM propuesta no la permite.</p> <p>Recomendación: Modificar para que estipule: "La presión del aire, al medirse entre 15 y 25 minutos después del final de la prueba no debe ser menor a 95% de la presión inicial especificada en la Tabla 3." En forma similar refiérase a las Tablas 4 o 6, según corresponda a los párrafos 7.3.3.6.2 y 7.3.5.6.2</p> <p>Razonamiento: Permitir el crecimiento mínimo de la llanta y la mínima pérdida de presión debido a las verificaciones de la presión.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario con una modificación en la redacción y se recorre la numeración, para quedar como sigue:</p> <p>7.3.4.2 La presión del aire de la llanta, al medirse entre 15 min y 25 min después del final de la prueba, no debe ser menor a 95 % de la presión inicial especificada en la tabla 4.</p>
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Requisitos a cumplir para la presión de inflado al terminar la prueba.</p> <p>Asunto: La norma US DOT FMVSS 139 permite un porcentaje (%) de diferencia de la presión de inflado del inicio de la prueba, la NOM propuesta no la permite.</p> <p>Recomendación: Modificar para que estipule: "La presión del aire, al medirse entre 15 y 25 minutos después del final de la prueba no debe ser menor a 95% de la presión inicial especificada en la Tabla 3." En forma similar refiérase a las Tablas 4 o 6, según corresponda a los párrafos 7.3.3.6.2 y 7.3.5.6.2</p> <p>Razonamiento: Permitir el crecimiento mínimo de la llanta y la mínima pérdida de presión debido a las verificaciones de la presión.</p>	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C</p> <p>Eliminar de la redacción "al menos" ya que están dando un rango de tiempo, con un valor mínimo y un valor máximo. Debe quedar como:</p> <p>7.3.3.6.2 Cuando sea medida la presión de la llanta, al menos entre 15 min y 25 min después de</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario y se modifica la redacción del inciso 7.3.3.6.2 y su numeración, para quedar como sigue:</p> <p>7.3.4.2 La presión del aire de la llanta, al medirse entre 15 min y 25 min después del final de la prueba, no debe ser menor a 95 % de la presión inicial especificada en la tabla 4.</p>
<p>7.3.4.1.2 Acondicionar el ensamble llanta-rin a una temperatura de 308 K ± 3 K (35 ± 3°C), por un período no menor a 24 h.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Acondicionamiento de temperatura del ensamble llanta - rin, prueba de rendimiento a baja presión,</p> <p>Asunto: La NOM propone condicionar el ensamble llanta-rin durante 24 horas, lo cual es demasiado largo y no está homologado con la norma del US DOT.</p> <p>Recomendación: Modificar el tiempo de acondicionamiento para que estipule "durante no menos de 2 horas".</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Acondicionamiento de temperatura del ensamble llanta - rin, prueba de rendimiento a baja presión,</p> <p>Asunto: La NOM propone condicionar el ensamble llanta-rin durante 24 horas, lo cual es demasiado largo y no está homologado con la norma del US DOT.</p> <p>Recomendación: Modificar el tiempo de acondicionamiento para que estipule "durante no menos de 2 horas".</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario.</p> <p>2 horas de acondicionamiento establece la norma de los Estados Unidos de América FMVSS 139 NORMA FEDERAL DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOTORES.</p> <p>ADMINISTRACION DE SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE CARRETERAS NACIONALES.</p> <p>DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E.U.A. NORMA 139 - LLANTAS NEUMATICAS NUEVAS</p> <p>S6.4.1.1.2 After the tire is deflated to the appropriate test pressure in S6.4.1.1.1 at the completion of the endurance test, condition the assembly at 32 to 38 °C for not less than 2 hours.</p> <p>"...Después de que la llanta es desinflada hasta la presión indicada en S6.4.1.1 una vez concluida la prueba de durabilidad, acondiciona el ensamble llanta-rin a una temperatura de 32°C a 38°C por un periodo no menor a 2 horas...."</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
			<p>Por lo anterior, se modifica el tiempo de acondicionamiento en el inciso 7.3.4.1.2 y se modifica la numeración del inciso, para quedar como sigue:</p> <p>7.3.5.1.2 Acondicionar el ensamble llanta-rin a una temperatura de 308 K \pm 3 K (35 \pm 3°C), por un período no menor a 2 h.</p>
	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C</p> <p>La llanta no requiere un tiempo de acondicionamiento tan largo de 24 para acondicionarse. Al termino de la prueba de comportamiento a la carga, la llanta debe estar dentro del cuarto de pruebas, para hacer la evaluación visual no se desmonta del rin, por lo que la prueba se puede continuar después de medir la presión en el tiempo establecido, solo reajustando la presión para la prueba de comportamiento a baja presión de inflado. Se sugiere eliminar este acondicionamiento innecesario.</p> <p>7.3.4.1.2 ELIMINAR</p>		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó parcialmente, es decir, se modificó el tiempo de acondicionamiento conforme a los dispuesto por la norma FMVSS 139, la cual establece 2 h de acondicionamiento. No se aceptó la propuesta de eliminar el inciso 7.3.4.1.2, ya que el acondicionamiento del ensamble llanta rin es una práctica necesaria para homogeneizar los resultados de la prueba.</p> <p>En ese sentido, la redacción del inciso 7.3.4.1.2 quedó como sigue:</p> <p>7.3.5.1.2 Acondicionar el ensamble llanta-rin a una temperatura de 308 K \pm 3 K (35 \pm 3°C), por un período no menor a 2 h.</p>
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>7.3.4.1.2 Acondicionar el ensamble llanta-rin a una temperatura de 308 K \pm 3 K (35 \pm 3°C), por un período no menor a 2 h.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>NORMA FEDERAL DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOTORES. ADMINISTRACION DE SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE CARRETERAS NACIONALES.</p> <p>DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E.U.A. NORMA 139 - LLANTAS NEUMATICAS NUEVAS</p> <p>S6.4.1.1.2 After the tire is deflated to the appropriate test pressure in S6.4.1.1.1 at the completion of the endurance test, condition the assembly at 32 to 38 °C for not less than 2 hours.</p> <p>"...Después de que la llanta es desinflada hasta la presión</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario.</p> <p>2 horas de acondicionamiento establece la norma de los Estados Unidos de América FMVSS 139 NORMA FEDERAL DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOTORES. ADMINISTRACION DE SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE CARRETERAS NACIONALES.</p> <p>DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E.U.A. NORMA 139 - LLANTAS NEUMATICAS NUEVAS</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>indicada en S6.4.1.1 una vez concluida la prueba de durabilidad, acondiciona el ensamble llanta-rin a una temperatura de 32°C a 38°C por un periodo no menor a 2 horas....”</p>	<p>S6.4.1.1.2 After the tire is deflated to the appropriate test pressure in S6.4.1.1.1 at the completion of the endurance test, condition the assembly at 32 to 38 °C for not less than 2 hours.</p> <p>“...Después de que la llanta es desinflada hasta la presión indicada en S6.4.1.1 una vez concluida la prueba de durabilidad, acondiciona el ensamble llanta-rin a una temperatura de 32°C a 38°C por un periodo no menor a 2 horas....”</p> <p>Por lo anterior, se modifica el tiempo de acondicionamiento en el inciso 7.3.4.1.2 para quedar como sigue:</p> <p>7.3.5.1.2 Acondicionar el ensamble llanta-rin a una temperatura de 308 K ± 3 K (35 ± 3°C), por un periodo no menor a 2 h.</p>
<p>7.3.5.1 Al finalizar la prueba de comportamiento de la llanta a la carga, de manera continua y sin interrupciones, presionar el ensamble contra la cara externa de la polea de pruebas con diámetro de 1 708 mm ± 1% y realizar la prueba de baja presión por un periodo de 90 min a 92 min a una velocidad de 120 km/h a 121 km/h.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Se debe utilizar una redacción distinta para expresar “velocidad de prueba de comportamiento a la carga Vs. la porción de baja presión de la prueba de comportamiento a la carga.</p> <p>Recomendación: Modificar la redacción de la prueba de velocidad en S7.3.5.1 para que sea similar la utilizada en S 7.3.3.3.</p> <p>St.3.5.1 debe estipular: “Al final de la prueba a la carga, continuamente y sin interrupciones, realice la prueba de baja presión durante al menos 90 minutos a una velocidad de prueba no menor a 120 km/h.”</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Se debe utilizar una redacción distinta para expresar “velocidad de prueba de comportamiento a la carga Vs. la porción de baja presión de la prueba de comportamiento a la carga.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario.</p> <p>La norma FMVSS 139 establece un tiempo de prueba de <u>al menos 90 min a una velocidad no menor a 120 km/h</u>. Se homogeneiza el tiempo de prueba con dicha norma.</p> <p>Se modificó la redacción del inciso 7.3.5.1 y su numeración, para quedar como sigue:</p> <p>7.3.5.2.1 Al finalizar la prueba de comportamiento de la llanta a la carga, de manera continua y sin interrupciones, presionar el ensamble contra la cara externa de la polea de pruebas con diámetro de 1 708 mm ± 1% y realizar la prueba de baja presión por un tiempo de al menos 90 min a una velocidad no menor de 120 km/h.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Recomendación: Modificar la redacción de la prueba de velocidad en S7.3.5.1 para que sea similar la utilizada en S 7.3.3.3.</p> <p>St.3.5.1 debe estipular: "Al final de la prueba a la carga, continuamente y sin interrupciones, realice la prueba de baja presión durante al menos 90 minutos a una velocidad de prueba no menor a 120 km/h."</p> <p>Razonamiento: Coincidir con otras regulaciones establecidas.</p>	
<p>7.3.5.2 La carga a aplicar debe ser igual al 100% de la carga máxima de la llanta.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>7.3.5.2 La carga a aplicar debe ser igual al 100% de la carga máxima indicada en el costado de la llanta.</p>	<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: La redacción "de la llanta" al final de esta frase puede no entenderse con claridad y debe ser más específica.</p> <p>Recomendación: Modificar esta frase para que estipule: "La carga a aplicarse deberá ser 100% del máximo de carga marcado en la cara lateral de la llanta."</p> <p>Razonamiento: "marcado en la cara lateral de la llanta" es más claro que "de la llanta".</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: La redacción "de la llanta" al final de esta frase puede no entenderse con claridad y debe ser más específica.</p> <p>Recomendación: Modificar esta frase para que estipule: "La carga a aplicarse deberá ser 100% del máximo de carga marcado en la cara lateral de la llanta."</p> <p>Razonamiento: "marcado en la cara lateral de la llanta" es más claro que "de la llanta".</p> <p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Precisar redacción.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario.</p> <p>Se aporta una redacción más clara para este inciso. Se modificó la redacción y la numeración del inciso, para quedar como sigue:</p> <p>7.3.5.2.2 La carga a aplicarse debe ser el 100% del máximo de carga marcado en la cara lateral de la llanta.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
7.3.5.5. Dejar enfriar la llanta entre 15 min y 25 min. Medir la presión de inflado. Desinflar la llanta. Desmontarla del rin y revisarla.	NYCE LABORATORIOS, S.C Precisar dónde se deja reposar la llanta, ya que si es retirada del cuarto de pruebas y reposa a temperatura ambiente, la presión final será inferior a la inicial de prueba, esto es porque la presión depende de la temperatura. Se sugiere : 7.3.5.5 Dejar enfriar la llanta dentro del cuarto de pruebas entre 15 min y 25 min. Medir la llanta. Desmontarla del rin y revisarla		NYCE LABORATORIOS, S.C Con fundamento en los artículos 47 fracción II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se modificó la redacción del inciso 7.3.5.5 y su numeración, para quedar como sigue: 7.3.5.2.5 Dejar enfriar la llanta dentro del cuarto de pruebas entre 15 min y 25 min. Medir la llanta. Desmontarla del rin y revisarla
7.3.5.6.2 La presión de la llanta se debe medir por lo menos entre 15 min y 25 min después de que terminó la prueba y ésta no debe ser menor a la especificada en la tabla 6.	NYCE LABORATORIOS, S.C Eliminar de la redacción "por lo menos" ya que están dando un rango de tiempo, con un valor mínimo y un valor máximo. Debe quedar como: 7.3.5.6.2 La presión de la llanta se debe medir por lo menos entre 15 min y 25 min después de que terminó		NYCE LABORATORIOS, S.C Con fundamento en los artículos 47 fracción II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se modificó la redacción del inciso 7.3.5.6.2 y su numeración, como sigue: 7.3.5.3.2 La presión del aire de la llanta, al medirse entre 15 min y 25 min después del final de la prueba, no debe ser menor a 95 % de la presión inicial especificada en la tabla 6
7.4 Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llanta sin cámara.		ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS Punto: Desmontaje de la Ceja Asunto: La RMA ha pedido a la NHTSA que haga referencia al procedimiento de prueba de la ASTM F2663-07 para hacer que esta prueba sea más aplicable a ciertas llantas de bajo perfil. Recomendación: Agréguese o hágase referencia a los procedimientos que se encuentran en ASTM F2663-07 ^a , párrafo 11.10 y los aditamentos y ajustes del Anexo A1. Razonamiento: El uso de la norma internacional ASTM promoverá la armonización y permitirá la aplicación de esta prueba en más llantas (particularmente las de bajo perfil). INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Punto: Desmontaje de la Ceja Asunto: La RMA ha pedido a la NHTSA que haga referencia al procedimiento de prueba de la ASTM F2663-07 para hacer que esta prueba sea más aplicable a ciertas llantas de bajo perfil.	- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS - INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el método establecido en el proyecto de NOM es claro y suficiente para realizar la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llanta sin cámara. Este método es el que se ha aplicado cotidianamente y no ha presentado problema alguno en las pruebas que se han realizado dentro del país. Por otra parte, de acuerdo con la legislación mexicana, no es posible hacer referencia dentro del texto de una norma oficial mexicana a normas extranjeras o internacionales, ya que el artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide concretamente hacer ese tipo de referencias.

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																								
		<p>Recomendación: Agréguese o hágase referencia a los procedimientos que se encuentran en ASTM F2663-07ª, párrafo 11.10 y los aditamentos y ajustes del Anexo A1.</p> <p>Razonamiento: El uso de la norma internacional ASTM promoverá la armonización y permitirá la aplicación de esta prueba en más llantas (particularmente las de bajo perfil).</p>																																																									
<p>7.4.1 Aparatos y/o instrumentos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manómetro con subdivisiones de al menos 10 kPa o equivalentes. - Rin de prueba; - Regla métrica metálica; - Equipo de acuerdo a las figuras ilustrativas 1 y 2. <p>FIGURA 1 - Esquema del equipo de prueba de resistencia de la ceja al desmontaje del rin.</p> <p>(Ver figura al final de este documento)</p> <p>(Tabla de Figura 1)</p> <table border="1" data-bbox="250 1199 493 1877"> <thead> <tr> <th colspan="2">Medida de rin</th> <th colspan="2">Valores de "A"</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>558,4</td><td>mm</td><td>368</td><td>mm</td></tr> <tr><td>533,4</td><td>mm</td><td>356</td><td>mm</td></tr> <tr><td>508,0</td><td>mm</td><td>341</td><td>mm</td></tr> <tr><td>482,6</td><td>mm</td><td>330</td><td>mm</td></tr> <tr><td>457,2</td><td>mm</td><td>318</td><td>mm</td></tr> <tr><td>431,8</td><td>mm</td><td>305</td><td>mm</td></tr> <tr><td>406,4</td><td>mm</td><td>292</td><td>mm</td></tr> <tr><td>381,0</td><td>mm</td><td>279</td><td>mm</td></tr> <tr><td>355,6</td><td>mm</td><td>267</td><td>mm</td></tr> <tr><td>330,2</td><td>mm</td><td>254</td><td>mm</td></tr> <tr><td>304,8</td><td>mm</td><td>241</td><td>mm</td></tr> <tr><td>279,4</td><td>mm</td><td>229</td><td>mm</td></tr> <tr><td>254,0</td><td>mm</td><td>216</td><td>mm</td></tr> </tbody> </table>	Medida de rin		Valores de "A"		558,4	mm	368	mm	533,4	mm	356	mm	508,0	mm	341	mm	482,6	mm	330	mm	457,2	mm	318	mm	431,8	mm	305	mm	406,4	mm	292	mm	381,0	mm	279	mm	355,6	mm	267	mm	330,2	mm	254	mm	304,8	mm	241	mm	279,4	mm	229	mm	254,0	mm	216	mm		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S7.4.1 Figura #1</p> <p>Asunto: La distancia del punto de pivote del brazo al centro del ensamble de la llanta = 445 mm</p> <p>Recomendación: Modificar a "465 mm" por consistencia con la norma US DOT FMVSS 109</p> <p>Razonamiento: Por consistencia con otras regulaciones establecidas y para dar cabida a llantas de mayor diámetro.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: S7.4.1 Figura #1</p> <p>Asunto: La distancia del punto de pivote del brazo al centro del ensamble de la llanta = 445 mm</p> <p>Recomendación: Modificar a "465 mm" por consistencia con la norma US DOT FMVSS 109</p> <p>Razonamiento: Por consistencia con otras regulaciones establecidas y para dar cabida a llantas de mayor diámetro.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario a efecto de armonizar con la DOT 109. Y se modifica el valor de 445 por el de 465 en la Figura 1 del proyecto de norma.</p>
Medida de rin		Valores de "A"																																																									
558,4	mm	368	mm																																																								
533,4	mm	356	mm																																																								
508,0	mm	341	mm																																																								
482,6	mm	330	mm																																																								
457,2	mm	318	mm																																																								
431,8	mm	305	mm																																																								
406,4	mm	292	mm																																																								
381,0	mm	279	mm																																																								
355,6	mm	267	mm																																																								
330,2	mm	254	mm																																																								
304,8	mm	241	mm																																																								
279,4	mm	229	mm																																																								
254,0	mm	216	mm																																																								

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S7.4 Tabla sin nombre del equipo de desmontaje de la ceja de dimensiones "A"</p> <p>Asunto: Los diámetros del rin están en mm en vez de en los códigos de diámetros de rin conforme a lo que corresponde en la designación del tamaño de la llanta.</p> <p>Recomendación: Se pide que se utilicen los códigos de diámetro de rin correspondientes al tamaño de llanta designado (o que se agregue una tercera columna a la tabla con dichos códigos de diámetros).</p> <p>Razonamiento: Los "códigos de diámetro del rin" son los que se prefieren y aceptan globalmente como nomenclatura</p>	<p>-ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>-INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se rechaza comentario en virtud de que la LFMN establece como obligatorio el Sistema General de Unidades de Medida. Esto, conforme a lo dispuesto por el artículo 2 de la LFMN</p>
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: S7.4 Tabla sin nombre del equipo de desmontaje de la ceja de dimensiones "A"</p> <p>Asunto: Los diámetros del rin están en mm en vez de en los códigos de diámetros de rin conforme a lo que corresponde en la designación del tamaño de la llanta.</p> <p>Recomendación: Se pide que se utilicen los códigos de diámetro de rin correspondientes al tamaño de llanta designado (o que se agregue una tercera columna a la tabla con dichos códigos de diámetros).</p> <p>Razonamiento: Los "códigos de diámetro del rin" son los que se prefieren y aceptan globalmente como nomenclatura</p>	
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S7.4 Tabla sin nombre del equipo de desmontaje de la ceja de dimensiones "A"</p> <p>Asunto: Bajo los Valores "A", el tercer renglón dice "341 mm"</p> <p>Recomendación: Modificar el valor a "345 mm"</p> <p>Razonamiento: Por consistencia con los demás estándares aplicables, el valor de "A" del rin que mide 508 mm es 345 mm.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, Se acepta el comentario toda vez que la propuesta coincide con el DOT 109, para quedar como sigue:</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																															
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: S7.4 Tabla sin nombre del equipo de desmontaje de la ceja de dimensiones "A"</p> <p>Asunto: Bajo los Valores "A", el tercer renglón dice "341 mm"</p> <p>Recomendación: Modificar el valor a "345 mm"</p> <p>Razonamiento: Por consistencia con los demás estándares aplicables, el valor de "A" del rin que mide 508 mm es 345 mm.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Medida de rin</th> <th colspan="2">Valores de "A"</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>609,6</td> <td>mm</td> <td>380</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>558,4</td> <td>mm</td> <td>368</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>533,4</td> <td>mm</td> <td>356</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>508,0</td> <td>mm</td> <td>345</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>482,6</td> <td>mm</td> <td>330</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>457,2</td> <td>mm</td> <td>318</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>431,8</td> <td>mm</td> <td>305</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>406,4</td> <td>mm</td> <td>292</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>381,0</td> <td>mm</td> <td>279</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>355,6</td> <td>mm</td> <td>267</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>330,2</td> <td>mm</td> <td>254</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>304,8</td> <td>mm</td> <td>241</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>279,4</td> <td>mm</td> <td>229</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>254,0</td> <td>mm</td> <td>216</td> <td>mm</td> </tr> </tbody> </table>				Medida de rin		Valores de "A"		609,6	mm	380	mm	558,4	mm	368	mm	533,4	mm	356	mm	508,0	mm	345	mm	482,6	mm	330	mm	457,2	mm	318	mm	431,8	mm	305	mm	406,4	mm	292	mm	381,0	mm	279	mm	355,6	mm	267	mm	330,2	mm	254	mm	304,8	mm	241	mm	279,4	mm	229	mm	254,0	mm	216	mm
Medida de rin		Valores de "A"																																																																
609,6	mm	380	mm																																																															
558,4	mm	368	mm																																																															
533,4	mm	356	mm																																																															
508,0	mm	345	mm																																																															
482,6	mm	330	mm																																																															
457,2	mm	318	mm																																																															
431,8	mm	305	mm																																																															
406,4	mm	292	mm																																																															
381,0	mm	279	mm																																																															
355,6	mm	267	mm																																																															
330,2	mm	254	mm																																																															
304,8	mm	241	mm																																																															
279,4	mm	229	mm																																																															
254,0	mm	216	mm																																																															
	<p>NYCE LABORATORIOS, S.C</p> <p>Ya se comercializan llantas rin 24 en el país, por lo que se necesita agregar en la tabla de la Figura 1 los valores correspondientes al rin 24, siguiendo las diferencias entre las ultimas dos medidas de rin, los valores son:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Medida de Rin</th> <th>Valores de "A"</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>609.6 mm</td> <td>380 mm</td> </tr> </tbody> </table>	Medida de Rin	Valores de "A"	609.6 mm	380 mm		<p>NYCE LABORATORIOS, S.C</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. La propuesta se trata de un producto que ya está comercializándose en el mercado, razón por la cual debe quedar incluido en la normatividad nacional.</p> <p>Se adiciona a la tabla de la figura 1 los valores correspondiente al rin 24, el cual corresponde a 609,6 mm, para quedar como:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Medida de Rin</th> <th>Valores de "A"</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>609.6 mm</td> <td>380 mm</td> </tr> </tbody> </table>				Medida de Rin	Valores de "A"	609.6 mm	380 mm																																																				
Medida de Rin	Valores de "A"																																																																	
609.6 mm	380 mm																																																																	
Medida de Rin	Valores de "A"																																																																	
609.6 mm	380 mm																																																																	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																																																																																				
	<p>(Tabla de Figura 1)</p> <table border="1" data-bbox="526 302 782 936"> <thead> <tr> <th colspan="2">Medida de rin</th> <th colspan="2">Valores de "A"</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>558,4</td><td>mm</td><td>368</td><td>mm</td></tr> <tr><td>533,4</td><td>mm</td><td>356</td><td>mm</td></tr> <tr><td>508,0</td><td>mm</td><td>343</td><td>mm</td></tr> <tr><td>482,6</td><td>mm</td><td>330</td><td>mm</td></tr> <tr><td>457,2</td><td>mm</td><td>318</td><td>mm</td></tr> <tr><td>431,8</td><td>mm</td><td>305</td><td>mm</td></tr> <tr><td>406,4</td><td>mm</td><td>292</td><td>mm</td></tr> <tr><td>381,0</td><td>mm</td><td>279</td><td>mm</td></tr> <tr><td>355,6</td><td>mm</td><td>267</td><td>mm</td></tr> <tr><td>330,2</td><td>mm</td><td>254</td><td>mm</td></tr> <tr><td>304,8</td><td>mm</td><td>241</td><td>mm</td></tr> <tr><td>279,4</td><td>mm</td><td>229</td><td>mm</td></tr> <tr><td>254,0</td><td>mm</td><td>216</td><td>mm</td></tr> </tbody> </table>	Medida de rin		Valores de "A"		558,4	mm	368	mm	533,4	mm	356	mm	508,0	mm	343	mm	482,6	mm	330	mm	457,2	mm	318	mm	431,8	mm	305	mm	406,4	mm	292	mm	381,0	mm	279	mm	355,6	mm	267	mm	330,2	mm	254	mm	304,8	mm	241	mm	279,4	mm	229	mm	254,0	mm	216	mm	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Error involuntario</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Se acepta parcialmente a efecto de armonizar con el DOT 109, para quedar como sigue:</p> <table border="1" data-bbox="1107 390 1377 1066"> <thead> <tr> <th colspan="2">Medida de rin</th> <th colspan="2">Valores de "A"</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>609,6</td><td>Mm</td><td>380</td><td>mm</td></tr> <tr><td>558,4</td><td>mm</td><td>368</td><td>mm</td></tr> <tr><td>533,4</td><td>mm</td><td>356</td><td>mm</td></tr> <tr><td>508,0</td><td>mm</td><td>345</td><td>mm</td></tr> <tr><td>482,6</td><td>mm</td><td>330</td><td>mm</td></tr> <tr><td>457,2</td><td>mm</td><td>318</td><td>mm</td></tr> <tr><td>431,8</td><td>mm</td><td>305</td><td>mm</td></tr> <tr><td>406,4</td><td>mm</td><td>292</td><td>mm</td></tr> <tr><td>381,0</td><td>mm</td><td>279</td><td>mm</td></tr> <tr><td>355,6</td><td>mm</td><td>267</td><td>mm</td></tr> <tr><td>330,2</td><td>mm</td><td>254</td><td>mm</td></tr> <tr><td>304,8</td><td>mm</td><td>241</td><td>mm</td></tr> <tr><td>279,4</td><td>mm</td><td>229</td><td>mm</td></tr> <tr><td>254,0</td><td>mm</td><td>216</td><td>mm</td></tr> </tbody> </table>	Medida de rin		Valores de "A"		609,6	Mm	380	mm	558,4	mm	368	mm	533,4	mm	356	mm	508,0	mm	345	mm	482,6	mm	330	mm	457,2	mm	318	mm	431,8	mm	305	mm	406,4	mm	292	mm	381,0	mm	279	mm	355,6	mm	267	mm	330,2	mm	254	mm	304,8	mm	241	mm	279,4	mm	229	mm	254,0	mm	216	mm
Medida de rin		Valores de "A"																																																																																																																					
558,4	mm	368	mm																																																																																																																				
533,4	mm	356	mm																																																																																																																				
508,0	mm	343	mm																																																																																																																				
482,6	mm	330	mm																																																																																																																				
457,2	mm	318	mm																																																																																																																				
431,8	mm	305	mm																																																																																																																				
406,4	mm	292	mm																																																																																																																				
381,0	mm	279	mm																																																																																																																				
355,6	mm	267	mm																																																																																																																				
330,2	mm	254	mm																																																																																																																				
304,8	mm	241	mm																																																																																																																				
279,4	mm	229	mm																																																																																																																				
254,0	mm	216	mm																																																																																																																				
Medida de rin		Valores de "A"																																																																																																																					
609,6	Mm	380	mm																																																																																																																				
558,4	mm	368	mm																																																																																																																				
533,4	mm	356	mm																																																																																																																				
508,0	mm	345	mm																																																																																																																				
482,6	mm	330	mm																																																																																																																				
457,2	mm	318	mm																																																																																																																				
431,8	mm	305	mm																																																																																																																				
406,4	mm	292	mm																																																																																																																				
381,0	mm	279	mm																																																																																																																				
355,6	mm	267	mm																																																																																																																				
330,2	mm	254	mm																																																																																																																				
304,8	mm	241	mm																																																																																																																				
279,4	mm	229	mm																																																																																																																				
254,0	mm	216	mm																																																																																																																				
<p>7.4.2.2 Inflar la llanta a la presión especificada en la tabla 2 a temperatura ambiente.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Campo de aplicación del desmontaje de la caja.</p> <p>Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT.</p> <p>Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba deber ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta.</p> <p>Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que la prueba de la resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas radiales tipo sin cámara, no aplica a las llantas para camioneta. Así se estableció en la nota del inciso 5.4.3 de la NOM:</p> <p>5.4.3 ..</p> <p>NOTA: ... De igual manera, no aplica a llantas radiales sin cámara de camioneta / LT.</p>																																																																																																																				

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA						
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Punto: Campo de aplicación del desmontaje de la caja. Asunto: El campo de aplicación de la prueba de resistencia de la ceja al desmontaje no está claro. ¿Se excluyen todas las designaciones de tamaño LT? ¿Se excluye de su ámbito algunas aplicaciones de designaciones de tamaño para Pasajero en camionetas tipo "pick-up/van"? La tabla no incluye las presiones de inflado de pruebas para LT. Recomendación: Si se incluyen las llantas LT, entonces la presión de inflado de prueba deber ser la máxima presión indicada en la marcación de la pared lateral de la llanta. Razonamiento: Consistencia con otras normas similares</p>							
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS Punto: Presión de inflado para desmontaje de la ceja especificado en la Tabla 2. Asunto: La lista de presión de inflado para prueba propuesta en la NOM está basado en la Carga Estándar/Carga Extra (Tabla 2), mientras que el US DOT presenta la lista de presiones de inflado para prueba en base a la presión de inflado marcada en la cara lateral de la llanta. Las presiones de inflado para prueba pueden ser distintas entre las propuestas por la NOM y las de la norma DOT 109. Recomendación: Debe tenerse cuidado de que se usen las mismas presiones de inflado las pruebas conforme a la NOM y el DOT, (Pasajeros = 180 kPa a carga estándar y 220 kPa a carga extra; y para las LT ≤ 295 mm de sección transversal: LRC = 260 kPa, LRD = 340 kPa, y LRE = 410kPa; y para LT > 295 mm de sección transversal: LRC = 190 kPa, LRD = 260 kPa y LRE = 340 kPa. Estos cambios aseguran que ambas regulaciones se apliquen adecuadamente y produzcan sólo resultados congruentes. Razonamiento: La NOM y el DOT deben ser congruentes una y otro para promover seguridad y comerciabilidad.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS - INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta parcialmente el comentario, en razón de que técnicamente sólo se justifican tres presiones para la prueba desmontaje de la ceja, las cuales son: para carga normal/ligera 180 kPa, reforzada/extra 220 kPa y para el casos de LT se acepta la presión máxima especificada en el costado de la llanta como se refiere en 7.1.2.3 del proyecto de norma, el cual establece lo siguiente: 7.1.2.3 En caso de llantas LT (camioneta), inflar a la presión correspondiente a la carga máxima como se indica en el costado de la llanta o de acuerdo a los datos técnicos especificados por el fabricante. En razón de la modificación derivada de este comentario se modifica la Tabla 2, para quedar como sigue: TABLA 2 – Presión de inflado para pruebas dimensionales</p> <table border="1" data-bbox="1105 1698 1377 1860"> <thead> <tr> <th colspan="2">Presión de inflado (kPa)</th> </tr> <tr> <th>Capacidad de carga: Ligera/ Normal/B</th> <th>Capacidad de carga extra o Reforzada</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>180</td> <td>220</td> </tr> </tbody> </table>	Presión de inflado (kPa)		Capacidad de carga: Ligera/ Normal/B	Capacidad de carga extra o Reforzada	180	220
Presión de inflado (kPa)									
Capacidad de carga: Ligera/ Normal/B	Capacidad de carga extra o Reforzada								
180	220								

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Presión de inflado para desmontaje de la ceja especificado en la Tabla 2.</p> <p>Asunto: La lista de presión de inflado para prueba propuesta en la NOM está basado en la Carga Estándar/Carga Extra (Tabla 2), mientras que el US DOT presenta la lista de presiones de inflado para prueba en base a la presión de inflado marcada en la cara lateral de la llanta. Las presiones de inflado para prueba pueden ser distintas entre las propuestas por la NOM y las de la norma DOT 109.</p> <p>Recomendación: Debe tenerse cuidado de que se usen las mismas presiones de inflado las pruebas conforme a la NOM y el DOT, (Pasajeros = 180 kPa a carga estándar y 220 kPa a carga extra; y para las LT ≤ 295 mm de sección transversal: LRC = 260 kPa, LRD = 340 kPa, y LRE = 410kPa; y para LT > 295 mm de sección transversal: LRC = 190 kPa, LRD = 260 kPa y LRE = 340 kPa.</p> <p>Estos cambios aseguran que ambas regulaciones se apliquen adecuadamente y produzcan sólo resultados congruentes.</p> <p>Razonamiento: La NOM y el DOT deben ser congruentes una y otro para promover seguridad y comerciabilidad.</p>	
7.5 Resistencia de la llanta a la penetración		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Tanto la NOM como las normas US DOT 109 y 119 muestran listas de condiciones similares de prueba para la prueba de resistencia (180 kPa o 220 k Pa para llantas estándares y de carga extra para pasajeros, y la presión correspondiente a la máxima carga o máxima carga dual marcada en la llanta para las llantas LT). Sin embargo, existe la inquietud de que estas pruebas son difíciles de correr en algunas llantas de bajo perfil, donde el vástago puede llegar a tocar fondo antes de que se alcance el nivel de energía requerida.</p> <p>Recomendación: México debe revisar la norma ASTM F414-09, "Método de Estándar para Probar la Energía Absorbida por una Llanta al Ser Deformada por un Punzón de Movimiento Lento". Este estándar internacional cubre qué hacer si</p>	<p>-ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>-INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el método de prueba para determinar la resistencia de la llanta a la penetración, contenido en el proyecto de NOM, es el mismo que contiene la NOM vigente. Y durante su aplicación no se ha detectado problema alguno para su desarrollo e interpretación de resultados. Por lo tanto, no hay evidencia de que el método proporcione resultados erróneos. En ese sentido, los sectores involucrados con el tema de que se trata, acordaron seguir utilizando el mismo método de prueba que se ha aplicado hasta ahora.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>una llanta no alcanza a romperse antes de que el vástago se detenga al alcanzar el rin, y la energía mínima requerida para el rompimiento no se alcanza. El procedimiento ASTM debe incorporarse como referencia o incluirlo de alguna otra manera conveniente en la redacción de la NOM.</p> <p>Razonamiento: La norma internacional ASTM (F414-09) cubre los problemas que aparecen al tratar de aplicar la prueba de la NOM existente en llantas de bajo perfil, y como tal, el procedimiento de prueba ASTM provee un procedimiento práctico y una solución realista para correr esta prueba.</p>	
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Tanto la NOM como las normas US DOT 109 y 119 muestran listas de condiciones similares de prueba para la prueba de resistencia (180 kPa o 220 k Pa para llantas estándares y de carga extra para pasajeros, y la presión correspondiente a la máxima carga o máxima carga dual marcada en la llanta para las llantas LT). Sin embargo, existe la inquietud de que estas pruebas son difíciles de correr en algunas llantas de bajo perfil, donde el vástago puede llegar a tocar fondo antes de que se alcance el nivel de energía requerida.</p> <p>Recomendación: México debe revisar la norma ASTM F414-09, "Método de Estándar para Probar la Energía Absorbida por una Llanta al Ser Deformada por un Punzón de Movimiento Lento". Este estándar internacional cubre qué hacer si una llanta no alcanza a romperse antes de que el vástago se detenga al alcanzar el rin, y la energía mínima requerida para el rompimiento no se alcanza. El procedimiento ASTM debe incorporarse como referencia o incluirlo de alguna otra manera conveniente en la redacción de la NOM.</p> <p>Razonamiento: La norma internacional ASTM (F414-09) cubre los problemas que aparecen al tratar de aplicar la prueba de la NOM existente en llantas de bajo perfil, y como tal, el procedimiento de prueba ASTM provee un procedimiento práctico y una solución realista para correr esta prueba.</p>	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>7.5.2.1 Montar la llanta en el rin de prueba e inflar a la presión especificada en la tabla 2, o el punto 7.1.2.1.3.</p> <p>En caso necesario se recomienda el uso de cámara</p> <p>7.5.2.2 Dejar reposar por lo menos 3 h a la temperatura ambiente.</p>		<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Soporte técnico: Aclarar No existe el numeral 7.1.2.1.3.</p>	<p>- SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. El inciso correcto al que hace referencia el numeral 7.5.2.1 del proyecto de NOM, es el 7.1.2.3, el cual hace referencia a la presión de inflado.</p>
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Separación de párrafos Asunto: Las secciones 7.5.2.1 y 7.5.2.2 están separadas sólo por un punto y seguido, y no como párrafos distintos. Recomendación: Agregar un punto y aparte, antes de "7.5.2.2" para separar los dos párrafos. Razonamiento: Corrección de error tipográfico.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Separación de párrafos Asunto: Las secciones 7.5.2.1 y 7.5.2.2 están separadas sólo por un punto y seguido, y no como párrafos distintos. Recomendación: Agregar un punto y aparte, antes de "7.5.2.2" para separar los dos párrafos. Razonamiento: Corrección de error tipográfico.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Se separó el inciso 7.5.2.2.</p>
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Referencia al párrafo 7.1.2.1.3</p> <p>Asunto: El número del párrafo de referencia "7.1.2.1.3" es incorrecto y debe decir: "7.1.2.3"</p> <p>Recomendación: Eliminar el "1" sobrante, para que la referencia quede como: "7.1.2.3"</p> <p>Razonamiento: Corrección de error tipográfico.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó el inciso 7.1.2.1.3 a 7.1.2.3. Para quedar dicho inciso en la NOM como sigue:</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Referencia al párrafo 7.1.2.1.3</p> <p>Asunto: El número del párrafo de referencia "7.1.2.1.3" es incorrecto y debe decir: "7.1.2.3"</p> <p>Recomendación: Eliminar el "1" sobrante, para que la referencia quede como: "7.1.2.3"</p> <p>Razonamiento: Corrección de error tipográfico.</p>	<p>7.5.2.4 Ajustar la presión a la especificada en la tabla 2 ó el punto 7.1.2.3.</p>
<p>7.5.2.3 Ajustar la presión a la especificada en la tabla 2 o el punto 7.1.2.1.3</p>		<p>SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Soporte técnico:</p> <p>Aclarar</p> <p>No existe el numeral 7.1.2.1.3.</p>	<p>- SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA)</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó el inciso 7.1.2.1.3 a 7.1.2.3. Para quedar dicho inciso en la NOM como sigue:</p> <p>7.5.2.4 Ajustar la presión a la especificada en la tabla 2 o el punto 7.1.2.3.</p>
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Referencia al párrafo 7.1.2.1.3</p> <p>Asunto: El número del párrafo de referencia "7.1.2.1.3" es incorrecto y debe decir: "7.1.2.3"</p> <p>Recomendación: Eliminar el "1" sobrante, para que la referencia quede como: "7.1.2.3"</p> <p>Razonamiento: Corrección de error tipográfico.</p> <hr/> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Referencia al párrafo 7.1.2.1.3</p> <p>Asunto: El número del párrafo de referencia "7.1.2.1.3" es incorrecto y debe decir: "7.1.2.3"</p> <p>Recomendación: Eliminar el "1" sobrante, para que la referencia quede como: "7.1.2.3"</p> <p>Razonamiento: Corrección de error tipográfico.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó el inciso 7.1.2.1.3 a 7.1.2.3. Para quedar dicho inciso en la NOM como sigue:</p> <p>7.5.2.4 Ajustar la presión a la especificada en la tabla 2 ó el punto 7.1.2.3.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>7.5.3.1 Aplicar la fuerza perpendicularmente a la costilla o bloque central de la banda de rodamiento mediante el vástago, a una velocidad mínima de 0,05 m/min evitando encajarlo en las ranuras entre las costillas o bloques.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Localización del vástago</p> <p>Asunto: La NOM estipula aplicar el vástago <u>entre</u> las costillas/bloques en lugar de <u>en</u> las costillas/bloques. Esto puede ser confuso y no es correcto.</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la posición del vástago "<u>en</u>" las costillas/bloques.</p> <p>Razonamiento: Para las pruebas de resistencia a la penetración de todos los demás países, el vástago se aplica en las costillas/bloques y no entre las costillas/bloques. Si México establece una posición distinta para la colocación del vástago, será confuso y más complejo</p> <hr/> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Localización del vástago</p> <p>Asunto: La NOM estipula aplicar el vástago <u>entre</u> las costillas/bloques en lugar de <u>en</u> las costillas/bloques. Esto puede ser confuso y no es correcto.</p> <p>Recomendación: Se recomienda modificar la posición del vástago "<u>en</u>" las costillas/bloques.</p> <p>Razonamiento: Para las pruebas de resistencia a la penetración de todos los demás países, el vástago se aplica en las costillas/bloques y no entre las costillas/bloques. Si México establece una posición distinta para la colocación del vástago, será confuso y más complejo</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se aceptó parcialmente el comentario. De acuerdo a la redacción que presenta el inciso 7.5.3.1, la palabra que más se apega a dicha redacción es la palabra "de" y no "en" como se propone. Por lo que la redacción de dicho inciso quedó como sigue:</p> <p>7.5.3.1 Aplicar la fuerza perpendicularmente a la costilla o bloque central de la banda de rodamiento mediante el vástago, a una velocidad mínima de 0,05 m/min evitando encajarlo en las ranuras de las costillas o bloques.</p>
<p>7.5.3.2 Registrar la fuerza y penetración por lo menos en cinco puntos equidistantes alrededor de la banda de rodamiento en la llanta, si se rompiera antes de que el interior de la misma toque el rin, se registra la fuerza, así como la penetración y se aplican los valores establecidos en las Tablas 9 o 10 del apéndice normativo A.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Número de aplicaciones en el vástago.</p> <p>Asunto: La Sección S 7.5.3.2 de la NOM estipula "por lo menos 5" aplicaciones. La Sección S 7.5.5 se refiere a "5 valores" para determinar promedios. DOT hace referencia a "cinco puntos de prueba".</p> <p>Recomendación: Se recomienda cambiar S7.5.3.2 para eliminar las palabras "por lo menos 5 y requerir que la prueba se realice en "5 puntos".</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario.</p> <p>La propuesta aporta mayor certidumbre a la prueba, razón por la cual se modificó la redacción del inciso 7.5.3.2 para quedar como sigue:</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>Razonamiento: Una redacción consistente reduce la confusión entre los países que requieren esta prueba. Este cambio también será congruente con lo que ya aparece en las normas ISO 10191 y ASTM F414, además de la regulación GSO del golfo de medio oriente y la norma australiana.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Punto: Número de aplicaciones en el vástago.</p> <p>Asunto: La Sección S 7.5.3.2 de la NOM estipula "por lo menos 5" aplicaciones. La Sección S 7.5.5 se refiere a "5 valores" para determinar promedios. DOT hace referencia a "cinco puntos de prueba".</p> <p>Recomendación: Se recomienda cambiar S7.5.3.2 para eliminar las palabras "por lo menos 5 y requerir que la prueba se realice en "5 puntos".</p> <p>Razonamiento: Una redacción consistente reduce la confusión entre los países que requieren esta prueba. Este cambio también será congruente con lo que ya aparece en las normas ISO 10191 y ASTM F414, además de la regulación GSO del golfo de medio oriente y la norma australiana.</p>	<p>7.5.3.2 Registrar la fuerza y penetración en cinco puntos equidistantes alrededor de la banda de rodamiento en la llanta, si se rompiera antes de que el interior de la misma toque el rin, se registra la fuerza, así como la penetración y se aplican los valores establecidos en las Tablas 9 o 10 del apéndice normativo A.</p>
<p>7.5.5 Expresión de resultados. El valor de la energía de ruptura debe ser el promedio aritmético de cinco valores obtenidos según el inciso anterior. Estos valores deben ser iguales o mayores a los especificados en las Tablas 9 o 10 del apéndice normativo A.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS Punto: Número de aplicaciones del vástago</p> <p>Asunto: La Sección S 7.5.3.2 de la NOM estipula "por lo menos 5" aplicaciones. La Sección S 7.5.5 se refiere a "5 valores" para determinar promedios. DOT hace referencia a "cinco puntos de prueba".</p> <p>Recomendación: Se recomienda cambiar S7.5.3.2 para eliminar las palabras "por lo menos 5 y requerir que la prueba se realice en "5 puntos".</p> <p>Razonamiento: Una redacción consistente reduce la confusión entre los países que requieren esta prueba. Este cambio también será congruente con lo que ya aparece en las normas ISO 10191 y ASTM F414, además de la regulación GSO del golfo de medio oriente y la norma australiana.</p>	<p>-ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS -INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. La propuesta aporta mayor certidumbre a la prueba, razón por la cual se modificó la redacción del inciso 7.5.3.2 como se indica a continuación: 7.5.3.2 Registrar la fuerza y penetración en cinco puntos equidistantes alrededor de la banda de rodamiento en la llanta, si se rompiera antes de que el interior de la misma toque el rin, se registra la fuerza, así como la penetración y se aplican los valores establecidos en las Tablas 9 o 10 del apéndice normativo A.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Número de aplicaciones del vástago</p> <p>Asunto: La Sección S 7.5.3.2 de la NOM estipula "por lo menos 5" aplicaciones. La Sección S 7.5.5 se refiere a "5 valores" para determinar promedios. DOT hace referencia a "cinco puntos de prueba".</p> <p>Recomendación: Se recomienda cambiar S7.5.3.2 para eliminar las palabras "por lo menos 5 y requerir que la prueba se realice en "5 puntos".</p> <p>Razonamiento: Una redacción consistente reduce la confusión entre los países que requieren esta prueba. Este cambio también será congruente con lo que ya aparece en las normas ISO 10191 y ASTM F414, además de la regulación GSO del golfo de medio oriente y la norma australiana.</p>	
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: Requerimiento del Vástago (¿Resultados promedio individuales?)</p> <p>Asunto: La sección S 7.5.5 menciona que el promedio de los 5 valores debe usarse para calcular la energía de ruptura, pero también estipula que los valores deben ser mayores que los requisitos de la NOM. No queda claro si se debe usar el promedio o las aplicaciones individuales del vástago al comparar con los valores mínimos de la NOM.</p> <p>Recomendación: Se recomienda que la segunda frase se modifique a decir: "El valor promedio debe ser igual o mayor que..."</p> <p>Razonamiento: Si la intención de usar los valores promedio, entonces esta modificación aclararía el requisito, armonizaría con el US DOT y reduciría confusiones futuras.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario. Aporta mayor claridad a la redacción del inciso 7.5.5. Se modificó la redacción para quedar como sigue:</p> <p>7.5.5 Expresión de resultados.</p> <p>El valor de la energía de ruptura debe ser el promedio aritmético de cinco valores obtenidos según el inciso anterior. El valor promedio debe ser igual o mayor que el especificado en las Tablas 9 o 10 del apéndice normativo A.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: Requerimiento del Vástago (¿Resultados promedio individuales?)</p> <p>Asunto: La sección S 7.5.5 menciona que el promedio de los 5 valores debe usarse para calcular la energía de ruptura, pero también estipula que los valores deben ser mayores que los requisitos de la NOM. No queda claro si se debe usar el promedio o las aplicaciones individuales del vástago al comparar con los valores mínimos de la NOM.</p> <p>Recomendación: Se recomienda que la segunda frase se modifique a decir: "El valor promedio debe ser igual o mayor que..."</p> <p>Razonamiento: Si la intención de usar los valores promedio, entonces esta modificación aclararía el requisito, armonizaría con el US DOT y reduciría confusiones futuras.</p>	
<p>8.1 Cada llanta que se comercialice dentro del territorio nacional, debe tener visible y moldeado cuando menos en un costado con letras y números de no menos de 2,0 mm de altura la siguiente información. En ningún caso debe quedar oculta por las cejas de cualquier rin que se haya especificado para usarse con esta llanta:</p> <p>a) La clave de identificación, como se indica en la tabla 1.</p> <p>b) La palabra radial o su símbolo "R" inserto en la clave de identificación.</p> <p>c) El nombre o denominación o razón social o marca registrada o marca comercial.</p> <p>d) Las palabras "Sin Cámara" o "Hermética", si la llanta fuese de ese tipo.</p> <p>e) La leyenda que identifique al país de origen del producto, por ejemplo: "Producto de ...", "Hecho en ...", "Manufacturado en ...", "Producido en ...", u otros análogos.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S8.1.d - Marcación en la cara lateral "Sin Cámara" "Hermética"</p> <p>Asunto: ¿Está bien si solamente se usan letras mayúsculas? ¿Está bien excluir el signo del acento?</p> <p>Recomendación: Se solicita que se agregue una segunda frase que estipule: "En la redacción de las palabras puede también usarse sólo letras mayúsculas y sin acentos".</p> <p>Razonamiento: El signo del acento ortográfico puede ocasionar cambios en los moldes.</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: S8.1.d - Marcación en la cara lateral "Sin Cámara" "Hermética"</p> <p>Asunto: ¿Está bien si solamente se usan letras mayúsculas? ¿Está bien excluir el signo del acento?</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, Se acepta el comentario.</p> <p>Se adiciona después del punto final del literal d) del inciso 8.1 el siguiente texto:</p> <p>8.1 ...</p> <p>...</p> <p>d) ...</p> <p>... En la redacción de las palabras "Sin Cámara" o "Hermética" se permite usar letras mayúsculas y sin acento.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>f) Capacidad de carga, como se indica en el inciso 4.1.</p> <p>g) Contraseña oficial, de acuerdo con la NOM-106-SCFI vigente.</p> <p>Cuando la llanta no traiga de origen la información mencionada en los incisos d) y e) en idioma español y la nomenclatura o signo distintivo del inciso g, se debe elegir la opción de marcar o etiquetar antes de su comercialización en el punto de venta al consumidor final.</p>		<p>Recomendación: Se solicita que se agregue una segunda frase que estipule: "En la redacción de las palabras puede también usarse solo letras mayúsculas y sin acentos".</p> <p>Razonamiento: El signo del acento ortográfico puede ocasionar cambios en los moldes.</p>	
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece que "NORMAL" debe aparecer en la cara lateral de las llantas de Carga Estándar para pasajeros.</p> <p>Recomendación: Se solicita que si no aparece la capacidad de carga en la cara lateral de la llanta, la llanta será considerada como de Carga Estándar.</p> <p>Razonamiento: Simplificación y conformidad con otras regulaciones existentes. La carga estándar es lo más acostumbrado y lo que se espera como condiciones normales en las llantas para pasajeros. Son las excepciones de lo normal, tales como "Carga Extra" o "Reforzadas" las que deben requerir la marcación, para distinguirlas de las llantas de carga estándar normal y de costumbre.</p> <hr/> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece que "NORMAL" debe aparecer en la cara lateral de las llantas de Carga Estándar para pasajeros.</p> <p>Recomendación: Se solicita que si no aparece la capacidad de carga en la cara lateral de la llanta, la llanta será considerada como de Carga Estándar.</p> <p>Razonamiento: Simplificación y conformidad con otras regulaciones existentes. La carga estándar es lo más acostumbrado y lo que se espera como condiciones normales en las llantas para pasajeros. Son las excepciones de lo normal, tales como "Carga Extra" o "Reforzadas" las que deben requerir la marcación, para distinguirlas de las llantas de carga estándar normal y de costumbre.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario de acuerdo a la modificación hecha en 4.1:</p> <p>4.1 ...</p> <p>c.- Con las palabras:</p> <p>- Carga normal o carga estándar, o</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece carga reforzada como una manera de indicar capacidad de carga. Debido a que las palabras no están entre comillas, ¿se acepta "REFORZADA" en lugar de "CARGA REFORZADA"?</p> <p>Recomendación: Permitir también el término: "REFORAZADA".</p> <p>Razonamiento: "REFORZADA" es el término aceptado en otros países, no "CARGA REFORZADA". Si se requiere el uso del término: "CARGA REFORZADA" implicaría un re-trabajo significativo</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Punto: S 8.1.f y S4.1 Capacidad de Carga</p> <p>Asunto: La Sección 4.1 establece carga reforzada como una manera de indicar capacidad de carga. Debido a que las palabras no están entre comillas, ¿se acepta "REFORZADA" en lugar de "CARGA REFORZADA"?</p> <p>Recomendación: Permitir también el término: "REFORAZADA".</p> <p>Razonamiento: "REFORZADA" es el término aceptado en otros países, no "CARGA REFORZADA". Si se requiere el uso del término: "CARGA REFORZADA" implicaría un re-trabajo significativo</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, ya que el capítulo 8 "Información comercial" da la opción de etiquetar ese dato cuando no venga en español, de acuerdo a la modificación hecha en 4.1</p> <p>4.1 ...</p> <p>c.- Con las palabras:</p> <p>- Carga normal o carga estándar, o</p> <p>El capítulo 8 del proyecto de NOM establece lo siguiente:</p> <p>8 ...</p> <p>...</p> <p>Cuando la llanta no traiga de origen la información mencionada en los incisos d), e) y f) en idioma español y la nomenclatura o signo distintivo del inciso g, se debe elegir la opción de marcar o etiquetar antes de su comercialización en el punto de venta al consumidor final.</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>9. Evaluación de la conformidad</p> <p>La evaluación de la conformidad del producto objeto de la aplicación del presente proyecto de norma oficial mexicana se debe llevar a cabo por modelo de llanta por personas acreditadas y aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento.</p> <p>El certificado que expida el organismo acreditado y aprobado, debe amparar el modelo de las llantas, sus claves descriptivas de conformidad con los procedimientos para la evaluación de la conformidad expedidos por la Secretaría de Economía.</p> <p>Para llevar acabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente.</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Las Tablas en el Apéndice "B" para varios tamaños/cargas/presiones siempre estarán obsoletas hasta cierto grado, ya que seguirán entrando al mercado llantas con nuevas dimensiones/cargas/presiones. Sería mucho más eficiente permitir que dichas nuevas aplicaciones sean aceptadas en el mercado mexicano siempre y cuando aparezcan en las listas de una o más de las tablas de estándares de carga de la industria (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA)</p> <p>Recomendación: Retírense las tablas de carga del Apéndice "B" y hágase referencia a las tablas de estándares de carga de la industria (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Hacer referencia a las tablas de T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA como fuentes de datos aceptables para tamaño, carga y presión, asegurará que la NOM siempre se mantendrá actualizada con la industria, eliminando la necesidad de actualizarla constantemente, y ayudará a armonizar la NOM con otras regulaciones similares de varios países del mundo, incluyendo Estados Unidos y Canadá.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"g ...</p> <p>...</p> <p>Para llevar acabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente."</p> <p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario</p>
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Las Tablas en el Apéndice "B" para varios tamaños/cargas/presiones siempre estarán obsoletas hasta cierto grado, ya que seguirán entrando al mercado llantas con nuevas dimensiones/cargas/presiones. Sería mucho más eficiente permitir que dichas nuevas</p>	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>aplicaciones sean aceptadas en el mercado mexicano siempre y cuando aparezcan en las listas de una o más de las tablas de estándares de carga de la industria (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA)</p> <p>Recomendación: Retírense las tablas de carga del Apéndice "B" y hágase referencia a las tablas de estándares de carga de la industria (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.)</p> <p>Razonamiento: Hacer referencia a las tablas de T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA como fuentes de datos aceptables para tamaño, carga y presión, asegurará que la NOM siempre se mantendrá actualizada con la industria, eliminando la necesidad de actualizarla constantemente, y ayudará a armonizar la NOM con otras regulaciones similares de varios países del mundo, incluyendo Estados Unidos y Canadá.</p>	
10. Bibliografía	SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA) 11. Bibliografía	SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA) Soporte técnico: Error en captura, corregir de acuerdo al Índice.	SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA) Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó el numeral del capítulo de bibliografía. En lugar de del numeral 10 le corresponde el numeral 11. Bibliografía. Y se corrigieron los subincisos que se derivan de dicho numeral.
11. Concordancia con normas internacionales	SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA) 12. Concordancia con normas internacionales	SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA) Soporte técnico: Revisar todo el documento ya que hay varios errores en el consecutivo de los numerales.	SUBGERENCIA DE CALIDAD, SEGURIDAD IND. Y PROTECCION AMBIENTAL. COMPLEJO PETROQUIMICO MORELOS (PEMEX-PETROQUIMICA) Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario. Se modificó el numeral del capítulo de concordancia con normas internacionales. En lugar del numeral 11 le corresponde el numeral 12.

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
<p>APENDICE NORMATIVO "A"</p> <p>Tabla 8. Indice de Carga</p> <p>(Ver Tabla 8 al final de este documento)</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: La NOM hace referencia a la tabla de Indices de Carga anexa a la norma NOM.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las tablas de carga en las Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA,...) y retirar las tablas de carga de la regulación de la NOM.</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de los estándares en cuanto a capacidad de carga de las llantas, para así evitar la necesidad de actualizar la tabla periódicamente.</p> <hr/> <p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: La NOM hace referencia a la tabla de Indices de Carga anexa a la norma NOM.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las tablas de carga en las Publicaciones de Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA,...) y retirar las tablas de carga de la regulación de la NOM.</p> <p>Razonamiento: Homologación de la NOM con los estándares actuales y futuros de los estándares en cuanto a capacidad de carga de las llantas, para así evitar la necesidad de actualizar la tabla periódicamente.</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que la legislación mexicana no permite hacer referencia a normas internacionales o extranjeras dentro del texto de una norma oficial mexicana.</p> <p>El artículo 28 fracción IV, del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, establece Lo siguiente:</p> <p>"Artículo 28 ...</p> <p>...</p> <p>IV ...</p> <p>Para que el comité consultivo nacional de normalización pueda hacer referencia a armonizar una norma oficial mexicana con normas o lineamientos internacionales, normas o regulaciones técnicas extranjeras, deberá traducir en su caso, el contenido de las mismas, adecuarlas a las necesidades del país e incorporarlas al proyecto de norma oficial mexicana, respetando en todo caso los derechos de propiedad intelectual que existan sobre ellas."</p>

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																										
<p>APENDICE NORMATIVO "A"</p> <p>TABLA 10 – Resistencia de la llanta a la penetración, valores mínimos de energía de ruptura (Joules), para camioneta o camión ligero.</p> <table border="1" data-bbox="250 405 490 779"> <tr> <td colspan="2">Tipo de llanta Camioneta</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Clave de rin 17.5 o menores</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Diámetro del Vástago 19 mm ± 1 mm.</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga</td> <td>Energía de Ruptura (Joules)</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>294</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>360</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>515</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>575</td> </tr> </table>	Tipo de llanta Camioneta		Clave de rin 17.5 o menores		Diámetro del Vástago 19 mm ± 1 mm.		Capacidad de carga	Energía de Ruptura (Joules)	B	294	C	360	D	515	E	575	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>TABLA 10 – Resistencia de la llanta a la penetración, valores mínimos de energía de ruptura (Joules), para camioneta o camión ligero.</p> <table border="1" data-bbox="522 275 786 772"> <tr> <td colspan="2">Tipo de llanta Camioneta</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Clave de rin 17.5 o menores</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Diámetro del Vástago 19 mm ± 1 mm.</td> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga</td> <td>Energía de Ruptura (Joules)</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>293</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>361</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>514</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>576</td> </tr> </table>	Tipo de llanta Camioneta		Clave de rin 17.5 o menores		Diámetro del Vástago 19 mm ± 1 mm.		Capacidad de carga	Energía de Ruptura (Joules)	B	293	C	361	D	514	E	576	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Error involuntario</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se acepta el comentario.</p> <p>Se modificaron los valores de la capacidad de carga, para quedar como:</p> <table border="1" data-bbox="1114 499 1377 730"> <tr> <td>Capacidad de carga</td> <td>Energía de Ruptura (Joules)</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>293</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>361</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>514</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>576</td> </tr> </table> <p>Las modificaciones en los valores de la tabla se establecen de acuerdo con el factor de conversión (0,113), para que la especificación se exprese en Joules, ya que el DOT la expresa en libras - pulgadas.</p> <p>Ejemplo: 3200 in-lb X 0,113 = 361,6 J</p>	Capacidad de carga	Energía de Ruptura (Joules)	B	293	C	361	D	514	E	576
Tipo de llanta Camioneta																																													
Clave de rin 17.5 o menores																																													
Diámetro del Vástago 19 mm ± 1 mm.																																													
Capacidad de carga	Energía de Ruptura (Joules)																																												
B	294																																												
C	360																																												
D	515																																												
E	575																																												
Tipo de llanta Camioneta																																													
Clave de rin 17.5 o menores																																													
Diámetro del Vástago 19 mm ± 1 mm.																																													
Capacidad de carga	Energía de Ruptura (Joules)																																												
B	293																																												
C	361																																												
D	514																																												
E	576																																												
Capacidad de carga	Energía de Ruptura (Joules)																																												
B	293																																												
C	361																																												
D	514																																												
E	576																																												
<p>APENDICE NORMATIVO "B" DATOS TECNICOS ESPECIFICOS POR CLAVE DE IDENTIFICACION</p>		<p>ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>Asunto: Dentro del ámbito de esta norma existen muchas llantas de uso común en Norteamérica que no están listadas en las tablas dimensionales, de carga y presión de inflado que se encuentran en el Anexo B. Por ejemplo, para la serio 45 y menores, no aparecen las llantas de "Carga Ligera", de las cuales existen muchos tamaños que se utilizan en Norteamérica.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p> <p>Dentro del ámbito de esta norma existen muchas llantas de uso común en Norteamérica que no están listadas en las tablas dimensionales, de carga y presión de inflado que se encuentran en el Anexo B. Por ejemplo, para la serio 45 y menores, no aparecen las llantas de "Carga Ligera", de las cuales existen muchos tamaños que se utilizan en Norteamérica.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA,</p>	<p>- ASOCIACION DE FABRICANTES DE HULE DE ESTADOS UNIDOS</p> <p>- INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, no se aceptó el comentario, en virtud de que el párrafo tercero del capítulo 9 del proyecto de NOM resuelve el conflicto planteado. Dicho Párrafo establece lo siguiente:</p> <p>"9 ...</p> <p>...</p> <p>Para llevar acabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en el presente proyecto de norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previa a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables (ver Capítulo de Bibliografía) o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien</p>																																										

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
		<p>ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p> <p>Razonamiento: Este cambio homologaría la NOM con la norma USA DOT FMVSS 139 a la vez que proveería las normas industriales presentes y futuras de la industria llantera en cuanto a designaciones y dimensiones del tamaño, presión de inflado capacidad carga, de por ende, evitando la necesidad de actualizar constantemente las tablas del Apéndice B.</p>	<p>será el responsable de expedir el certificado correspondiente.”</p> <p>Por otra parte, el artículo 28 fracción IV del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, impide hacer referencia a una normatividad extranjera, razón por la cual no es posible aceptar el comentario</p>
		<p>INSTITUTO NACIONAL DE ESTANDARES Y TECNOLOGIA</p> <p>Asunto: Dentro del ámbito de esta norma existen muchas llantas de uso común en Norteamérica que no están listadas en las tablas dimensionales, de carga y presión de inflado que se encuentran en el Anexo B. Por ejemplo, para la serio 45 y menores, no aparecen las llantas de “Carga Ligera”, de las cuales existen muchos tamaños que se utilizan en Norteamérica.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p> <p>Dentro del ámbito de esta norma existen muchas llantas de uso común en Norteamérica que no están listadas en las tablas dimensionales, de carga y presión de inflado que se encuentran en el Anexo B. Por ejemplo, para la serio 45 y menores, no aparecen las llantas de “Carga Ligera”, de las cuales existen muchos tamaños que se utilizan en Norteamérica.</p> <p>Recomendación: Hacer referencia a las Tablas Estándares Industriales (T&RA, ETRTO, ALAPA, JATMA, etc.) y omitir las tablas de cargas (Apéndice B) de la regulación de esta NOM.</p> <p>Razonamiento: Este cambio homologaría la NOM con la norma USA DOT FMVSS 139 a la vez que proveería las normas industriales presentes y futuras de la industria llantera en cuanto a designaciones y dimensiones del tamaño, presión de inflado capacidad carga, de por ende, evitando la necesidad de actualizar constantemente las tablas del Apéndice B.</p>	

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA																																																																																																																																																																																																																									
<p>(APENDICE NORMATIVO "B")</p> <p>Tabla 37 - Llantas radiales "Rin 15"</p> <table border="1" data-bbox="246 369 493 953"> <thead> <tr> <th>Ci</th> <th>Ti</th> <th>Ca</th> <th>Pr</th> <th>Ri</th> <th>A</th> <th>Fa</th> </tr> <tr> <th>av</th> <th>po</th> <th>rg</th> <th>es</th> <th>n</th> <th>nc</th> <th>cto</th> </tr> <tr> <th>de</th> <th>a</th> <th>ió</th> <th>m</th> <th>de</th> <th>hu</th> <th>r</th> </tr> <tr> <th>de</th> <th>ca</th> <th>m</th> <th>n</th> <th>m</th> <th>ra</th> <th>mí</th> </tr> <tr> <th>id</th> <th>rg</th> <th>ax</th> <th>m</th> <th>ed</th> <th>de</th> <th>ni</th> </tr> <tr> <th>en</th> <th>a</th> <th>im</th> <th>ax</th> <th>ici</th> <th>se</th> <th>m</th> </tr> <tr> <th>tifi</th> <th></th> <th>a</th> <th>im</th> <th>ón</th> <th>cci</th> <th>o</th> </tr> <tr> <th>ca</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>ón</th> <th>de</th> </tr> <tr> <th>ci</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>m</th> </tr> <tr> <th>ón</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>ed</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>kg</td> <td>kPa</td> <td>m</td> <td>m</td> <td>m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>D</td> <td>73</td> <td>45</td> <td>11</td> <td>16</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </thead></table>	Ci	Ti	Ca	Pr	Ri	A	Fa	av	po	rg	es	n	nc	cto	de	a	ió	m	de	hu	r	de	ca	m	n	m	ra	mí	id	rg	ax	m	ed	de	ni	en	a	im	ax	ici	se	m	tifi		a	im	ón	cci	o	ca					ón	de	ci						m	ón						ed			kg	kPa	m	m	m								16	D	73	45	11	16	79	5		0	0	40	7	8	R				3			15							<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Tabla 37 - Llantas radiales "Rin 15"</p> <table border="1" data-bbox="522 369 786 894"> <thead> <tr> <th>Ci</th> <th>Ti</th> <th>Ca</th> <th>Pr</th> <th>Ri</th> <th>An</th> <th>Fa</th> </tr> <tr> <th>av</th> <th>po</th> <th>rg</th> <th>esi</th> <th>n</th> <th>ch</th> <th>cto</th> </tr> <tr> <th>de</th> <th>a</th> <th>ón</th> <th>de</th> <th>ur</th> <th>mí</th> <th>r</th> </tr> <tr> <th>de</th> <th>ca</th> <th>m</th> <th>m</th> <th>m</th> <th>de</th> <th>m</th> </tr> <tr> <th>ide</th> <th>de</th> <th>axi</th> <th>axi</th> <th>edi</th> <th>se</th> <th>o</th> </tr> <tr> <th>n-</th> <th>ca</th> <th>m</th> <th>m</th> <th>ció</th> <th>cci</th> <th>de</th> </tr> <tr> <th>tifi</th> <th>rg</th> <th>a</th> <th>a</th> <th>n</th> <th>ón</th> <th>m</th> </tr> <tr> <th>ca</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>edi</th> </tr> <tr> <th>ci</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>da</th> </tr> <tr> <th>ón</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>kg</td> <td>kPa</td> <td>m</td> <td>m</td> <td>m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>D</td> <td>73</td> <td>45</td> <td>11</td> <td>16</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>5R</td> <td></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4,3</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </thead></table>	Ci	Ti	Ca	Pr	Ri	An	Fa	av	po	rg	esi	n	ch	cto	de	a	ón	de	ur	mí	r	de	ca	m	m	m	de	m	ide	de	axi	axi	edi	se	o	n-	ca	m	m	ció	cci	de	tifi	rg	a	a	n	ón	m	ca						edi	ci						da	ón									kg	kPa	m	m	m								16	D	73	45	11	16	79	5R		0	0	4,3	7	8	15							<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Error involuntario</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, se aceptó el comentario y se modificó el valor de rin de medición. Dice: 11403 mm, y debe decir 114,3 mm</p>
Ci	Ti	Ca	Pr	Ri	A	Fa																																																																																																																																																																																																																						
av	po	rg	es	n	nc	cto																																																																																																																																																																																																																						
de	a	ió	m	de	hu	r																																																																																																																																																																																																																						
de	ca	m	n	m	ra	mí																																																																																																																																																																																																																						
id	rg	ax	m	ed	de	ni																																																																																																																																																																																																																						
en	a	im	ax	ici	se	m																																																																																																																																																																																																																						
tifi		a	im	ón	cci	o																																																																																																																																																																																																																						
ca					ón	de																																																																																																																																																																																																																						
ci						m																																																																																																																																																																																																																						
ón						ed																																																																																																																																																																																																																						
		kg	kPa	m	m	m																																																																																																																																																																																																																						
16	D	73	45	11	16	79																																																																																																																																																																																																																						
5		0	0	40	7	8																																																																																																																																																																																																																						
R				3																																																																																																																																																																																																																								
15																																																																																																																																																																																																																												
Ci	Ti	Ca	Pr	Ri	An	Fa																																																																																																																																																																																																																						
av	po	rg	esi	n	ch	cto																																																																																																																																																																																																																						
de	a	ón	de	ur	mí	r																																																																																																																																																																																																																						
de	ca	m	m	m	de	m																																																																																																																																																																																																																						
ide	de	axi	axi	edi	se	o																																																																																																																																																																																																																						
n-	ca	m	m	ció	cci	de																																																																																																																																																																																																																						
tifi	rg	a	a	n	ón	m																																																																																																																																																																																																																						
ca						edi																																																																																																																																																																																																																						
ci						da																																																																																																																																																																																																																						
ón																																																																																																																																																																																																																												
		kg	kPa	m	m	m																																																																																																																																																																																																																						
16	D	73	45	11	16	79																																																																																																																																																																																																																						
5R		0	0	4,3	7	8																																																																																																																																																																																																																						
15																																																																																																																																																																																																																												
	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO.- La presente Norma Oficial Mexicana cancela a NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2004, Industria hulera-Llantas para automóvil-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2004.</p> <p>TERCERO.- Los certificados para un determinado modelo de llanta otorgados por los organismos de certificación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, continuarán vigentes en los términos y condiciones considerados en los mismos, hasta el término de su vigencia.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Se solicita incluir en la NOM definitiva estos Artículos Transitorios, a efecto de tener una mayor certeza jurídica.</p>	<p>CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA HULERA</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, Se acepta el comentario.</p> <p>Se adicionan a la norma los artículos transitorios propuestos, como sigue:</p> <p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO.- La presente Norma Oficial Mexicana cancela a la norma Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2004, Industria hulera-Llantas para automóvil-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2004.</p>																																																																																																																																																																																																																									

PROYECTO PUBLICADO PARA CONSULTA PUBLICA	CAMBIO PROPUESTO	FUNDAMENTACION DEL CAMBIO	RESPUESTA
			<p>TERCERO.- “La presente norma oficial mexicana cancela a las medidas de llantas radiales incluidas en el campo de aplicación de la NOM-086/1-SCFI-2001 “Industria hulera – Llantas para camión – Especificaciones de seguridad y métodos de prueba”, utilizadas para camiones ligeros, camionetas, camiones pesados, tractocamiones, autobuses y remolques, cuyo peso bruto vehicular sea igual o menor a 4 536 kg, por estar contenidas dichas medidas en esta norma oficial mexicana.</p> <p>CUARTO.- Los certificados para un determinado modelo de llanta otorgados por los organismos de certificación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, continuarán vigentes en los términos y condiciones considerados en los mismos, hasta el término de su vigencia.</p>
		<p>GOODYEAR SERVICIOS COMERCIALES, S. DE R.L. DE C.V.</p> <p>Agregar artículos transitorios a la NOM-086-SCFI-2009, entre los cuales se incluya la mención expresa de que la NOM-086-SCFI-2009 (i) abroga la NOM-086-SCFI-2004 y (ii) se deroga la sección 1. del Objetivo y Campo de Aplicación de la NOM-086/1-SCFI-2001 únicamente respecto al párrafo primero en relación con los camiones ligeros, camionetas, camiones pesados, tractocamiones, autobuses y remolques cuyo peso bruto vehicular sea igual o menor a 4 536 kg.</p> <p>Lo anterior a efecto de evitar que haya dos normas oficiales mexicanas vigentes que regulen la misma materia y de este modo evitar un conflicto de normas en el tiempo.</p>	<p>GOODYEAR SERVICIOS COMERCIALES, S. DE R.L. DE C.V.</p> <p>Con fundamento en los artículos 47 fracción II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, Se acepta el comentario.</p> <p>Se hace necesario cancelar las medidas de llantas propuestas, a efecto de que no haya una doble regulación. El artículo transitorio propuesto establece lo siguiente:</p> <p>“La presente norma oficial mexicana cancela a las medidas de llantas radiales incluidas en el campo de aplicación de la NOM-086/1-SCFI-2001 “Industria hulera – Llantas para camión – Especificaciones de seguridad y métodos de prueba”, utilizadas para camiones ligeros, camionetas, camiones pesados, tractocamiones, autobuses y remolques, cuyo peso bruto vehicular sea igual o menor a 4 536 kg, por estar contenidas dichas medidas en esta norma oficial mexicana.</p>

FIGURA 1 - Esquema del equipo de prueba de resistencia de la ceja al desmontaje del rin.

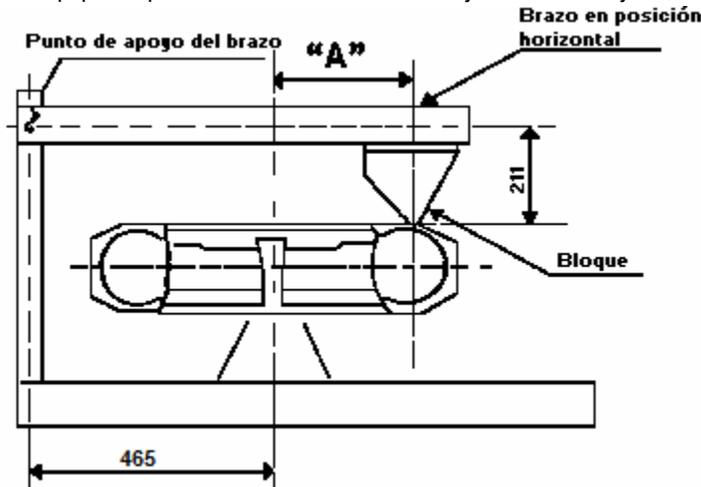


Tabla 8: Índice de carga

IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg
0	45	24	90	48	180	72	355	96	710	120	1400	144	2800
1	46,2	25	92,5	49	185	73	365	97	730	121	1450	145	2900
2	47,5	26	95	50	190	74	375	98	750	122	1500	146	3000
3	48,7	27	97,5	51	195	75	387	99	775	123	1550	147	3075
4	50	28	100	52	200	76	400	100	800	124	1600	148	3150
5	51,5	29	103	53	206	77	412	101	825	125	1650	149	3250
6	53	30	106	54	212	78	425	102	850	126	1700	150	3350
7	54,5	31	109	55	218	79	437	103	875	127	1750	151	3450
8	56	32	112	56	224	80	450	104	900	128	1800	152	3550
9	58	33	115	57	230	81	462	105	925	129	1850	153	3350
10	60	34	118	58	236	82	475	106	950	130	1900	154	3750
11	61,5	35	121	59	243	83	487	107	975	131	1950	155	3875
12	63	36	125	60	250	84	500	108	1000	132	2000	156	4000
13	85	37	128	61	257	85	515	109	1030	133	2060	157	4125
14	67	38	132	62	265	86	530	110	1060	134	2120	158	4250
15	68	39	136	63	272	87	545	111	1090	135	2180	159	4375
16	71	40	140	64	280	88	560	112	1120	136	2240	160	4500
17	73	41	145	65	290	89	580	113	1150	137	2300	161	4825
18	75	42	150	66	300	90	600	114	1180	138	2360	162	4760

IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg	IC	kg
19	77,5	43	155	67	307	91	615	115	1215	139	2430	163	4875
20	80	44	160	68	315	92	630	116	1250	140	2500	164	5000
21	82,5	45	165	69	325	93	650	117	1285	141	2575	---	---
22	85	46	170	70	335	94	670	118	1320	142	2650	---	---
23	87,5	47	175	71	345	95	690	119	1360	143	2725	---	---

IC = INDICE DE CARGA

kg = kilogramos

México, D.F., a 9 de junio de 2010.- El Director General de Normas y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, **Francisco Ramos Gómez**.- Rúbrica.

AVISO de consulta pública de los proyectos de normas mexicanas PROY-NMX-F-180-SCFI-2010 y PROY-NMX-F-181-SCFI-2010.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Economía.- Subsecretaría de Competitividad y Normatividad.- Dirección General de Normas.- Dirección de Normalización.

AVISO DE CONSULTA PUBLICA DE LOS PROYECTOS DE NORMAS MEXICANAS PROY-NMX-F-180-SCFI-2010, CAFE-DETERMINACION DEL CONTENIDO DE CAFEINA (METODO DE REFERENCIA) Y PROY-NMX-F-181-SCFI-2010, CAFE VERDE-DETERMINACION DEL CONTENIDO DE HUMEDAD (METODO DE REFERENCIA).

La Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34 fracciones XIII y XXXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 51-A, 51-B de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 19 fracciones I y XV del Reglamento Interior de esta Secretaría, publica el aviso de consulta pública de los proyectos de normas mexicanas que se enlistan a continuación, mismos que han sido elaborados y aprobados por el Comité Técnico de Normalización Nacional para Café y sus Productos (CTNN_CAFE).

De conformidad con el artículo 51-A de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, este Proyecto de Norma Mexicana, se publica para consulta pública a efecto de que dentro de los siguientes 60 días naturales los interesados presenten sus comentarios ante Comité Técnico de Normalización Nacional para Café y sus Productos (CTNN_CAFE) que lo propuso, ubicado en avenida Municipio Libre 377, piso 2, ala B, colonia Santa Cruz Atoyac, Deleg. Benito Juárez, México, D.F., 03310 o al correo electrónico norma.mx@sagarpa.gob.mx o gjimenez.dgvd@agarpa.gob.mx con copia a esta Dirección General, dirigida a la dirección descrita en el párrafo siguiente.

El texto completo de los documentos pueden ser consultados gratuitamente en la Dirección General de Normas de esta Secretaría, ubicada en Puente de Tecamachalco número 6, Lomas de Tecamachalco, Sección Fuentes, Naucalpan de Juárez, 53950, Estado de México o en el Catálogo Mexicano de Normas que se encuentra en la página de Internet de la Dirección General de Normas cuya dirección es <http://www.economia.gob.mx>.

CLAVE O CODIGO	TITULO DE LA NORMA
PROY-NMX-F-180-SCFI-2010	CAFE-DETERMINACION DEL CONTENIDO DE CAFEINA (METODO DE REFERENCIA).
Síntesis	
Este Proyecto de Norma Mexicana especifica el método de prueba para la determinación de la cafeína contenida en el café y es aplicable para el café verde, café verde descafeinado, café tostado, café tostado descafeinado, extractos de café, cualquiera que sea seco o líquido y extractos descafeinados, ya sean secos o líquidos. El límite más bajo de detección es 0.02%, cafeína en base seca.	
PROY-NMX-F-181-SCFI-2010	CAFE VERDE-DETERMINACION DEL CONTENIDO DE HUMEDAD (METODO DE REFERENCIA).
Síntesis	
Este Proyecto de Norma Mexicana especifica el método de prueba para la determinación del contenido de humedad en café verde.	

México, D.F., a 12 de julio de 2010.- El Director General de Normas, **Francisco Ramos Gómez**.- Rúbrica.

AVISO de consulta pública del Proyecto de Norma Mexicana PROY-NMX-L-174-SCFI-2010.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Economía.- Subsecretaría de Competitividad y Normatividad.- Dirección General de Normas.- Dirección de Normalización.

AVISO DE CONSULTA PUBLICA DEL PROYECTO DE NORMA MEXICANA PROY-NMX-L-174-SCFI-2010, EXPLORACION DEL PETROLEO-CLORURO DE CALCIO EMPLEADO EN FLUIDOS DE PERFORACION, TERMINACION Y REPARACION DE POZOS PETROLEROS-ESPECIFICACIONES Y METODOS DE PRUEBA.

La Secretaría de Economía, por conducto de la Dirección General de Normas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34 fracciones XIII y XXXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 51-A, 51-B de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 19 fracciones I y XV del Reglamento Interior de esta Secretaría, publica el aviso de consulta pública del Proyecto de Norma Mexicana que se enlista a continuación, mismo que ha sido elaborado y aprobado por el Comité Técnico de Normalización Nacional para Perforación de Pozos Petroleros.

De conformidad con el artículo 51-A de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, este Proyecto de Norma Mexicana, se publica para consulta pública a efecto de que dentro de los siguientes 60 días naturales los interesados presenten sus comentarios ante el seno del Comité que lo propuso, ubicado en Bahía de Ballenas 5, edificio "D", planta baja, colonia Anáhuac, Delegación Miguel Hidalgo, 11300, México, D.F., o al correo electrónico lortizh@pep.pemex.com, con copia a esta Dirección General, dirigida a la dirección descrita en el párrafo siguiente.

El texto completo del documento puede ser consultado gratuitamente en la Dirección General de Normas de esta Secretaría, ubicada en Puente de Tecamachalco número 6, Lomas de Tecamachalco, Sección Fuentes, Naucalpan de Juárez, 53950, Estado de México o en el Catálogo Mexicano de Normas que se encuentra en la página de Internet de la Dirección General de Normas cuya dirección es <http://www.economia.gob.mx>.

CLAVE O CODIGO	TITULO DE LA NORMA
PROY-NMX-L-174-SCFI-2010	EXPLORACION DEL PETROLEO-CLORURO DE CALCIO EMPLEADO EN FLUIDOS DE PERFORACION, TERMINACION Y REPARACION DE POZOS PETROLEROS-ESPECIFICACIONES Y METODOS DE PRUEBA.
<p style="text-align: center;">Síntesis</p> <p>Este Proyecto de Norma Mexicana establece la metodología de evaluación y las especificaciones del Cloruro de Calcio, empleado en la preparación de salmueras en los fluidos de perforación, terminación y reparación de pozos petroleros.</p>	