

II

(Незаконодателни актове)

**АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИТЕ, СЪЗДАДЕНИ С
МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ**

Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правно действие съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН относно статута —

TRANS/WP.29/343, който е на разположение на адрес:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Правило № 116 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации
(ИКЕ на ООН) — Единни технически предписания относно защитата на моторните превозни
средства срещу неразрешено използване**

Включващо целия валиден текст до:

Допълнение 3 към първоначалната версия на правилото — дата на влизане в сила: 23 юни 2011 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Обхват
2. Определения: обща информация
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. ЧАСТ I: ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ОТ КАТЕГОРИЯ M1 И N1 ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВИТЕ УСТРОЙСТВА ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ
 - 5.1. Определения
 - 5.2. Общи изисквания
 - 5.3. Специални изисквания
 - 5.4. Електромеханични и електронни устройства за предотвратяване на неразрешено използване
6. ЧАСТ II: ОДОБРЕНИЕ НА АЛАРМЕНИ СИСТЕМИ ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА
 - 6.1. Определения
 - 6.2. Общи изисквания
 - 6.3. Специални изисквания
 - 6.4. Работни параметри и условия на изпитване
 - 6.5. Инструкции
7. ЧАСТ III: ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВАТА АЛАРМЕНА СИСТЕМА
 - 7.1. Определения

- 7.2. Общи изисквания
- 7.3. Специални изисквания
- 7.4. Условия на изпитване
- 7.5. Инструкции
- 8. ЧАСТ IV: ОДОБРЕНИЕ НА ИМОБИЛАЙЗЕРИ И ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВИЯ ИМОБИЛАЙЗЕР
- 8.1. Определения
- 8.2. Общи изисквания
- 8.3. Специални изисквания
- 8.4. Работни параметри и условия на изпитване
- 8.5. Инструкции
- 9. Изменение на типа и разширение на одобрението
- 10. Процедури за съответствие на производството
- 11. Санкции при несъответствие на производството
- 12. Окончателно прекратяване на производството
- 13. Преходни разпоредби
- 14. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитванията за одобрение, и на административните отдели

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 — Информационен документ:

Част 1: в съответствие с точки 5, 7 и 8, в зависимост от конкретния случай, от Правило № 116 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на система на тип превозно средство по отношение на устройствата за предотвратяване на неразрешено използване

Част 2: в съответствие с точка 6 от Правило № 116 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на компонент на алармена система

Част 3: в съответствие с точка 8 от Правило № 116 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на компонент на имобилайзерна система

Приложение 2 — Съобщение относно издаване на одобрение, разширяване, отказване, отменяне на одобрение или окончателно прекратяване на производството:

Част 1: на тип превозно средство по отношение на неговите устройства за предотвратяване на неразрешено използване в съответствие с Правило № 116.

Част 2: на тип компонент като алармена система в съответствие с Правило № 116

Част 3: на тип компонент като имобилайзер в съответствие с Правило № 116

Приложение 3 — Оформление на маркировките за одобрение

Приложение 4 — Част 1: Процедура за изпитване на износване на устройства за предотвратяване на неразрешено използване, които действат на кормилното управление

Част 2: Процедура за изпитване на устройства за предотвратяване на неразрешено използване, които действат на кормилното управление посредством устройство за ограничаване на въртящия момент

Приложение 5 — (Запазено)

Приложение 6 — Образец на сертификат за съответствие

Приложение 7 — Образец на сертификат за монтаж

Приложение 8 — Изпитване на системи за защита на отделението за пътници

Приложение 9 — Електромагнитна съвместимост

Приложение 10 — Изисквания относно механичните превключватели с ключ

1. ОБХВАТ

Настоящото правило се прилага за:

- 1.1. ЧАСТ I — Одобрение на превозно средство от категория M1 и N1 ⁽¹⁾ по отношение на неговите устройства за предотвратяване на неразрешено използване.
- 1.2. ЧАСТ II — Одобрение на алармени системи за превозни средства (АСПС), които са предназначени да бъдат постоянно монтирани на превозни средства от категория M1 и на тези от категория N1, с максимална маса, която не надвишава 2 тона ⁽¹⁾.
- 1.3. ЧАСТ III — Одобрение на превозни средства от категория M1 и на тези от категория N1, с максимална маса, която не надвишава 2 тона, по отношение на тяхната(ите) алармена(и) система(и) ⁽²⁾.
- 1.4. ЧАСТ IV — Одобрение на имобилайзери и превозни средства от категория M1 и на превозни средства от категория N1, с максимална маса, която не надвишава 2 тона, по отношение на имобилайзерите ⁽²⁾ ⁽¹⁾.
- 1.5. Монтирането на устройства, посочени в част I, към превозни средства от други категории, е незадължително, но се изисква всяко такова монтирано устройство да съответства на всички съответни разпоредби на настоящото правило.
- 1.6. Монтирането на устройства, посочени в части III и IV, към превозни средства от други категории, или към превозни средства от категория N1, с максимална маса, която надвишава 2 тона, е незадължително, но се изисква всяко такова монтирано устройство да съответства на всички съответни разпоредби на настоящото правило.
- 1.7. При поискване от страна на производителя страните по Спогодбата могат да издават одобрения по части от I до IV на превозни средства от други категории и на устройства, предназначени за монтиране на такива превозни средства.
- 1.8. Към датата на прилагане на настоящото правило страните по Спогодбата декларират коя част от правилото възнамеряват да прилагат на своята територия за всяка от категориите превозни средства ⁽³⁾.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ: ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

- 2.1. „Компонент“ означава устройство, което трябва да отговаря на изискванията на настоящото правило и е предназначено да бъде част от превозно средство, като типът, към който то спада, може да бъде одобрен отделно от превозното средство, ако настоящото правило съдържа изрични разпоредби за това;
- 2.2. „Отделен технически възел“ означава устройство, което трябва да отговаря на изискванията на настоящото правило и е предназначено да бъде част от превозно средство, като типът, към който то спада, може да бъде одобрен отделно от превозното средство, но само по отношение на един или няколко определени типа превозно средство, ако настоящото правило съдържа изрични разпоредби за това;

⁽¹⁾ Съгласно определението в приложение 7 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, така както е изменен).

⁽²⁾ Вземат се предвид само превозните средства с електрически системи с напрежение 12 V.

⁽³⁾ Препоръчва се страните по Спогодбата да прилагат части I и IV за одобряване на превозни средства от категория M1 и част I единствено за одобряване на превозни средства от категория N1, като другите изисквания остават незадължителни. Части II, III и IV следва да се прилагат, когато подобно оборудване се монтира на превозни средства от категориите, упоменати в точки от 1.3 до 1.5.

- 2.3. „Производител“ означава лицето или организацията, които са отговорни пред одобряващия орган за всички аспекти на процеса на одобрение на типа и за обезпечаване на съответствието на производството. Не е от съществено значение дали лицето или организацията участва пряко във всички етапи на производството на превозното средство, системата, компонента или отделния технически възел, предмет на процеса на одобрение.
3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ
- 3.1. Заявлението за одобрение на тип превозно средство или компонент въз основа на настоящото правило се представя от производителя.
- 3.2. То се придружава от информационен документ, изготвен в съответствие с образеца, показан в част 1, 2 или 3 от приложение 1, в зависимост от конкретния случай, и предоставящ описание на техническите характеристики на устройството за предотвратяване на неразрешено използване и/или на АСПС и/или на имобилайзера и метода(ите) на монтиране за всяка марка и тип превозно средство, на което се предвижда да бъде(ат) монтирано(и) защитното устройство и/или АСПС и/или имобилайзерът.
- 3.3. На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобрение, се предоставя(т) превозно(и) средство(а)/компонент(и), представително(и) за подлежащия(те) на одобрение тип(ове).
4. ОДОБРЕНИЕ
- 4.1. Ако типът, представен за одобрение по реда на настоящото правило, отговаря на изискванията от съответната(ите) част(и) на настоящото правило, се издава одобрение на съответния тип.
- 4.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (понастоящем 00 за правилото в първоначалния му вид) указват серията от изменения, включващи най-новите основни технически изменения, внесени в правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по Спогодбата не може да присвоява един и същ номер на друг тип превозно средство или компонент, определени в настоящото правило.
- 4.3. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение или разширение на одобрение на определен тип в съответствие с настоящото правило посредством формуляр, който съответства на образеца от приложение 2, част 1, 2 или 3, в зависимост от конкретния случай, към настоящото правило.
- 4.4. На всяко превозно средство или компонент, което/който съответства на одобрен съгласно настоящото правило тип, на видно и леснодостъпно място, посочено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:
- 4.4.1. оградена с окръжност буква „Е“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението ⁽¹⁾, и
- 4.4.2. номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрението вдясно от окръжността, посочена в точка 4.4.1, и

⁽¹⁾ 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката република, 9 за Испания, 10 за Сърбия и Черна гора, 11 за Обединеното кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (не е присвоено), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Руската федерация, 23 за Гърция, 24 за Ирландия, 25 за Хърватия, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30 (не е присвоено), 31 за Босна и Херцеговина, 32 за Латвия, 33 (не е присвоено), 34 за България, 35 (не е присвоено), 36 за Литва, 37 за Турция, 38 (не е присвоено), 39 за Азербайджан, 40 за бившата югославска република Македония, 41 (не е присвоено), 42 за Европейската общност (одобренията се издават от нейните държави-членки, които използват своя съответен символ по ИКЕ), 43 за Япония, 44 (не е присвоено), 45 за Австралия, 46 за Украйна, 47 за Южна Африка, 48 за Нова Зеландия, 49 за Кипър, 50 за Малта и 51 за Република Корея. Следващи номера ще бъдат присвоявани на други държави в хронологичния ред, по който те ратифицират или се присъединяват към Спогодбата за приемане на еднакви технически предписания, прилагани спрямо колесните превозни средства, оборудването и частите, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условията за взаимно признаване на одобрения, издавани на основата на тези предписания, като така присвоените номера се съобщават от генералния секретар на Организацията на обединените нации на страните по Спогодбата.

- 4.4.3. един допълнителен символ:
- 4.4.3.1. „А“ в случай на алармена система (част II);
- 4.4.3.2. „I“ в случай на имобилайзер (част IV);
- 4.4.3.3. „AI“ в случай на комбинация от алармена система и имобилайзер;
- 4.4.3.4. „L“ в случай на одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за предотвратяване на неразрешено използване (част I);
- 4.4.3.5. „LA“ в случай на одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за предотвратяване на неразрешено използване (част I) в комбинация с алармена система;
- 4.4.3.6. „LI“ в случай на одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за предотвратяване на неразрешено използване (част I) в комбинация с имобилайзер;
- 4.4.3.7. „LAI“ в случай на одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за предотвратяване на неразрешено използване (част I) в комбинация с алармена система и имобилайзер.
- 4.5. Ако даден тип съответства на тип, одобрен по едно или няколко други правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрение по настоящото правило, не е необходимо да се повтаря символът, предписан в точка 4.4.1; в такъв случай номерът на правилото, по което е издадено одобрение в държавата, издала одобрение по настоящото правило, се поставя във вертикални колонии отясно на символа, предписан в точка 4.4.1.
- 4.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 4.7. В случай на превозно средство маркировката за одобрение се поставя в близост до или на табелката с данни за превозното средство, поставена от производителя.
- 4.8. В случай на компонент, одобрен отделно като алармена система или имобилайзер или и двете, маркировката за одобрение се поставя от производителя върху основния(те) елемент(и) на устройството.
- 4.9. В приложение 3 към настоящото правило са дадени примери за оформлението на маркировки за одобрение.
- 4.10. Като алтернатива на маркировката за одобрение, описана в точка 4.4 по-горе, се издава сертификат за съответствие за всяка/всеки предложен(а) за продажба АСПС и имобилайзер.

Когато производител на АСПС и/или имобилайзер доставя на производител на превозно средство одобрена съгласно настоящото правило немаркирана АСПС и/или имобилайзер за монтиране от страна на този производител като оригинално оборудване на определен модел превозно средство или група модели превозни средства, производителят на АСПС и/или на имобилайзера предоставя на производителя на превозното средство достатъчен брой екземпляри от сертификата за съответствие, за да може този производител да получи одобрение на превозното средство съгласно част III и/или част IV, в зависимост от конкретния случай, от настоящото правило.

Ако АСПС или имобилайзерът е съставен(а) от отделни компоненти, на неговия(те)/нейния(те) основен(ни) компонент(и) се поставя маркировъчен знак и сертификатът за съответствие съдържа списък на тези маркировъчни знаци.

Образец на сертификата за съответствие е даден в приложение 6 към настоящото правило.

5. ЧАСТ I: ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ОТ КАТЕГОРИЯ M1 И N1 ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВИТЕ УСТРОЙСТВА ЗА ПРЕДОТВРЯТАВАНЕ НА НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ
- 5.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ
- За целите на част I от настоящото правило:
- 5.1.1. „Тип превозно средство“ означава категория моторни превозни средства, между които няма различия по отношение на следните съществени характеристики:
- 5.1.1.1. обозначението на типа, направено от производителя,
- 5.1.1.2. устройството и конструкцията на компонента или компонентите на превозното средство, на които действа устройството за предотвратяване на неразрешено използване,
- 5.1.1.3. типът устройство за предотвратяване на неразрешено използване.
- 5.1.2. „Устройство за предотвратяване на неразрешено използване“ означава система, проектирана да предотвратява неразрешено нормално пускане на двигателя или друг източник на основна двигателна сила на превозното средство в комбинация с поне една система, която:
- а) блокира кормилното управление; или
- б) блокира силовото предаване; или
- в) блокира управлението на предавателната кутия; или
- г) блокира спирачките.
- В случай на система, която блокира спирачките, дезактивирането на устройството не трябва да освобождава спирачките автоматично, противно на намеренията на водача.
- 5.1.3. „Кормилно управление“ означава кормилното управление, кормилната колона и нейната спомагателна обвивка, кормилният вал, кормилната кутия и всички други компоненти, които пряко влияят на ефективността на устройството за предотвратяване на неразрешено използване.
- 5.1.4. „Комбинация“ означава един от специално планираните и конструирани варианти на заключваща система, който при правилно задействане позволява работата на заключващата система.
- 5.1.5. „Ключ“ означава всяко устройство, проектирано и конструирано да осигури метод на задействане на заключваща система, която е проектирана и конструирана да работи само с това устройство.
- 5.1.6. „Променящ се код“ означава електронен код, съставен от няколко елемента, чиято комбинация се изменя на случаен принцип след всяко задействане на предавателя.
- 5.2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 5.2.1. Устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да е проектирано така, че да е необходимо да се прекрати действието му, за да стане възможно:
- 5.2.1.1. двигателят да бъде пуснат в ход посредством нормалния орган за управление, и
- 5.2.1.2. превозното средство да бъде управлявано, карано или премествано напред на собствен ход.
- 5.2.1.3. Изискването от точка 5.2.1 може да бъде постигнато както едновременно, така и преди действията, описани в точки 5.2.1.1 и 5.2.1.2.

- 5.2.2. Изискванията от точка 5.2.1 трябва да бъдат изпълнени с използването на един-единствен ключ.
- 5.2.3. Освен в случая, предвиден в точка 5.3.1.5, системата, която работи с ключ, поставян в ключалка, не трябва да позволява отстраняването на ключа, преди устройството, посочено в точка 5.2.1, да е заработило или да бъде задействано.
- 5.2.4. Устройството за предотвратяване на неразрешено използване, посочено в точка 5.2.1 по-горе, и компонентите на превозното средство, на които то действа, трябва да бъдат проектирани така, че да не може бързо и без привличане на вниманието те да бъдат отворени, направени неработоспособни или унищожени, например посредством използването на евтини, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, леснодостъпни за използване от широк кръг от хора.
- 5.2.5. Устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да бъде монтирано на превозното средство като част от оригиналното оборудване (т.е. оборудване, инсталирано от производителя на превозното средство преди първата продажба на дребно). То трябва да бъде монтирано така, че дори след отстраняването на неговия корпус, когато е в блокирано състояние, да не може да бъде демонтирано по друг начин освен със специални инструменти. Ако съществува възможност устройството за предотвратяване на неразрешено използване да бъде направено неработоспособно чрез отстраняване на винтове, тези винтове, освен ако са от неотстраняем тип, трябва да бъдат покрити от части на блокираното защитно устройство.
- 5.2.6. Системите за механично заключване трябва да предлагат най-малко 1 000 различни комбинации на ключа или брой, равен на общия брой на годишно произвежданите превозни средства, ако той е по-малък от 1 000. При превозни средства от един тип всяка комбинация трябва да се появява с честота приблизително 1 на 1 000.
- 5.2.7. Системите с електрическо/електронно заключване, например с дистанционно управление, трябва да имат най-малко 50 000 варианта и трябва да включват променящ се код и/или да имат минимално време за обхождане десет дена, например максимум 5 000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50 000.
- 5.2.8. В зависимост от вида на устройството за предотвратяване на неразрешено използване се прилага точка 5.2.6 или 5.2.7.
- 5.2.9. Ключът и ключалката не трябва да бъдат кодирани видимо.
- 5.2.10. Ключалката трябва да бъде проектирана, конструирана и монтирана така, че когато е в заключено положение, завъртането на цилиндъра на ключалката с въртящ момент по-малък от 2,45 Nm да не е възможно с никакъв друг ключ освен със съответстващия ключ, и
- 5.2.10.1. за цилиндри на секретни ключалки с шифтове не трябва повече от два еднакви шифта, действащи в една и съща посока, да са разположени един до друг и в една ключалка не трябва да има повече от 60 % еднакви шифтове;
- 5.2.10.2. за секретни ключалки с пластини не трябва повече от две еднакви пластини, действащи в една и съща посока, да са разположени една до друга и в една ключалка не трябва да има повече от 50 % еднакви пластини.
- 5.2.11. Устройствата за предотвратяване на неразрешено използване трябва да са такива, че да изключват всеки риск от случайно повреждане в процеса на функциониране при работещ двигател, по-специално блокиране, което има вероятност да застраши безопасността.
- 5.2.11.1. Не трябва да бъде възможно да се задействат устройствата за предотвратяване на неразрешено използване, без първо органите за управление на двигателя да бъдат поставени в положение за спиране и след това да се извърши действие, което не е непрекъснато продължение на спирането на двигателя, или без първо органите за управление на двигателя да бъдат поставени в положение за спиране, когато превозното средство е неподвижно със задействана ръчна спирачка или скоростта на превозното средство не превишава 4 km/h.

- 5.2.11.2. При устройствата за предотвратяване на неразрешено използване, ако изваждането на ключа задейства устройството, трябва да е необходимо или минимално преместване от 2 mm, преди устройството да бъде задействано, или трябва да има приспособление за блокиране, което да не позволява случайно отстраняване или частично изваждане на ключа.
- 5.2.11.3. Точки 5.2.10, 5.2.10.1 или 5.2.10.2, и 5.2.11.2 са приложими само за устройства, които включват механични ключове.
- 5.2.12. Спомагателен източник на енергия може да бъде използван само за да се задейства заключващото и/или отключващото действие на устройството за предотвратяване на неразрешено използване. Устройството трябва да бъде поддържано в работно положение по всеки подходящ начин, който не изисква енергийно хранване.
- 5.2.13. Не трябва да бъде възможно да бъде задействана с нормални средства двигателната сила на превозното средство, докато не бъде дезактивирано устройството за предотвратяване на неразрешено използване.
- 5.2.14. Устройства за предотвратяване на неразрешено използване посредством предотвратяване освобождаването на спирачките на превозното средство се позволяват единствено когато работните части на спирачките са задържани в задействано положение посредством изцяло механично устройство. В този случай предписанията от точка 5.2.13 не се прилагат.
- 5.2.15. Ако системата за предотвратяване на неразрешено използване е оборудвана с възможност за предупреждаване на водача, тя трябва да бъде задействана, когато водачът отвори вратата от своя страна, освен ако устройството е било задействано и водачът е отстранил ключа.
- 5.3. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ
- В допълнение към общите изисквания, предписани в точка 5.2, устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да съответства на специалните изисквания, предписани по-долу:
- 5.3.1. Устройства за предотвратяване на неразрешено използване, които действат върху кормилното управление
- 5.3.1.1. Устройство за предотвратяване на неразрешено използване, което действа върху кормилното управление, трябва да го привежда в неработоспособно състояние. Преди двигателят да може да бъде пуснат в ход, трябва да бъде възстановена нормалната работа на кормилното управление.
- 5.3.1.2. След като устройството за предотвратяване на неразрешено използване бъде задействано, не трябва да бъде възможно да се възпрепятства неговото функциониране.
- 5.3.1.3. Устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да продължи да отговаря на изискванията от точки 5.2.11, 5.3.1.1, 5.3.1.2 и 5.3.1.4, след като е преминало 2 500 цикъла на заключване във всяка посока на изпитването на износване, указано в част 1 от приложение 4 към настоящото правило.
- 5.3.1.4. Когато бъде задействано, устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да отговаря на един от следните критерии:
- 5.3.1.4.1. То трябва да бъде достатъчно здраво, за да издържи (без повреда на механизма на кормилното управление, която може да застраши безопасността) прилагането на въртящ момент от 300 Nm на оста на кормилния вал в двете посоки при статични условия.
- 5.3.1.4.2. То трябва да включва механизъм, проектиран да поддава или да приплъзва, така че системата да може да издържа на непрекъснато или периодически прилагане на въртящ момент от най-малко 100 Nm. След изпитването, указано в част 2 от приложение 4 към настоящото правило, заключващата система трябва да продължи да издържа на прилагането на този въртящ момент.
- 5.3.1.4.3. Тя трябва да включва механизъм, предназначен да позволява свободното въртене на кормилното колело около блокирания кормилен вал. Блокиращият механизъм трябва да е достатъчно здрав, за да издържа на прилагането на въртящ момент от 200 Nm на оста на кормилния вал в двете посоки при статични условия.

- 5.3.1.5. Ако устройството за предотвратяване на неразрешено използване е такова, че ключът може да бъде отстранен до положение, различно от положението, в което кормилното управление е неработоспособно, то трябва да бъде проектирано така, че действието, необходимо за достигане на това положение и за отстраняване на ключа, да не може да бъде извършено по невнимание.
- 5.3.1.6. Ако даден компонент се повреди, така че определените в точки 5.3.1.4.1, 5.3.1.4.2 и 5.3.1.4.3 изисквания относно въртящия момент не могат да бъдат приложени лесно, но кормилната система продължава да бъде блокирана, се приема, че системата отговаря на изискванията.
- 5.3.2. Устройства за предотвратяване на неразрешено използване, които действат на силовото предаване или на спирачките
- 5.3.2.1. Устройство за предотвратяване на неразрешено използване, което действа върху силовото предаване, трябва да възпрепятства въртенето на задвижващите колела на превозното средство.
- 5.3.2.2. Устройство за предотвратяване на неразрешено използване, което действа на спирачките, трябва да спира поне едно колело от всяка страна на поне една ос.
- 5.3.2.3. След като устройството за предотвратяване на неразрешено използване бъде задействано, не трябва да бъде възможно да се възпрепятства неговото функциониране.
- 5.3.2.4. Не трябва да бъде възможно силовото предаване или спирачките да бъдат блокирани по невнимание, когато ключът е в ключалката на устройството за предотвратяване на неразрешено използване, дори ако устройството, което предотвратява пускането на двигателя, е заработило или е задействано. Това не се прилага в случаите, когато изискванията от точка 5.3.2 от настоящото правило са изпълнени от устройства, използвани допълнително и за друга цел, а при горепосочените условия блокировката е необходима за тази допълнителна функция (напр. електрическа ръчна спирачка).
- 5.3.2.5. Устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да бъде проектирано и конструирано така, че да продължи да бъде напълно ефективно дори след известна степен на износване вследствие на 2 500 цикъла на заключване във всяка посока. В случай на защитно устройство, което действа на спирачките, това се отнася за всеки механичен или електрически елемент на устройството.
- 5.3.2.6. Ако устройството за предотвратяване на неразрешено използване е такова, че ключът може да бъде отстранен в положение, различно от положението, в което силовото предаване или спирачките са блокирани, то трябва да бъде проектирано така, че действието, необходимо за достигане на това положение и за отстраняване на ключа, да не може да бъде извършено по невнимание.
- 5.3.2.7. В случай на използване на защитно устройство, което действа на силовото предаване, то трябва да бъде достатъчно здраво, за да издържи без повреда, която може да застраши безопасността, прилагането в двете посоки и при статични условия на въртящ момент, по-голям с 50 процента от максималния въртящ момент, който при нормални условия може да бъде приложен към силовото предаване. При определяне на нивото на този изпитвателен въртящ момент трябва да се вземе предвид не максималният въртящ момент на двигателя, а максималният въртящ момент, който може да бъде предаван със съединителя или с автоматичното силово предаване (автоматичната скоростна кутия).
- 5.3.2.8. В случай на превозно средство, оборудвано със защитно устройство, което действа на спирачките, устройството трябва да бъде в състояние да задържа неподвижно натовареното превозно средство по наклон 20 % нагоре или надолу.
- 5.3.2.9. В случай на превозно средство, оборудвано със защитно устройство, което действа на спирачките, изискванията от настоящото правило не трябва да бъдат тълкувани като отклонение от изискванията от Правило № 13 или № 13-Н, дори в случай на повреда.
- 5.3.3. Устройства за предотвратяване на неразрешено използване, които действат на управлението на предавателната кутия
- 5.3.3.1. Устройство за предотвратяване на неразрешено използване, което действа на управлението на предавателната кутия, трябва да бъде способно да предотвратява каквато и да е смяна на предавката.
- 5.3.3.2. В случай на ръчни предавателни кутии трябва да бъде възможно лостът за превключване на предавките да бъде блокиран само в положение за заден ход; допълнително се разрешава блокиране в неутрално положение.

5.3.3.3. В случай на автоматични предавателни кутии, които имат положение „паркиране“, механизмът трябва да може да бъде блокиран само в положение за паркиране; допълнително се разрешава блокиране в неутрално положение и/или в положение за заден ход.

5.3.3.4. В случай на автоматични предавателни кутии, които нямат положение „паркиране“, механизмът трябва да може да бъде блокиран само в следните положения: неутрално и/или за заден ход.

5.3.3.5. Устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да бъде проектирано и конструирано така, че да продължи да бъде напълно ефективно дори след известна степен на износване вследствие на 2 500 цикъла на заключване във всяка посока.

5.4. ЕЛЕКТРОМЕХАНИЧНИ И ЕЛЕКТРОННИ УСТРОЙСТВА ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ

Електромеханичните и електронни устройства за предотвратяване на неразрешено използване, когато са монтирани, трябва да отговарят *mutatis mutandis* на изискванията от точки 5.2 и 5.3 по-горе и от точка 8.4 по-долу.

Ако техническата концепция на устройството е такава, че точки 5, 6 и 8.4 не са приложими, трябва да се провери дали са взети мерки за осигуряване на безопасността на превозното средство. Процесът на работа на тези устройства трябва да включва средства за сигурност с цел предотвратяване на всеки риск от блокиране или случайно неправилно функциониране, които биха могли да застрашат безопасността на превозното средство.

6. ЧАСТ II: ОДОБРЕНИЕ НА АЛАРМЕНИ СИСТЕМИ ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

6.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на част II от настоящото правило:

6.1.2. „Алармена система за превозни средства“ (АСПС) означава система, предназначена за монтиране на тип(ове) превозно(и) средство(а), проектирана да сигнализира за проникване в превозното средство или въздействие върху него; тези системи може да осигуряват допълнителна защита срещу неразрешено използване на превозното средство.

6.1.3. „Датчик“ означава устройство, проектирано да открива промяна, която би могла да се дължи на проникване в превозното средство или въздействие върху него.

6.1.4. „Устройство за алармен сигнал“ означава устройство, което указва, че има проникване в превозното средство или въздействие върху него.

6.1.5. „Оборудване за управление“ означава оборудване, което е необходимо за включване, изключване и проверка на АСПС и за предаване на алармения сигнал към устройствата за алармен сигнал.

6.1.6. „Включено“ означава състоянието на АСПС, при което аларменият сигнал може да бъде предаден към устройствата за алармен сигнал.

6.1.7. „Изключено“ означава състоянието на АСПС, при което аларменият сигнал не може да бъде предаден към устройствата за алармен сигнал.

6.1.8. „Ключ“ означава всяко устройство, проектирано и конструирано да осигури метод на задействане на заключваща система, която е проектирана и конструирана да работи само с това устройство.

6.1.9. „Тип алармена система за превозни средства“ означава системи, които не се различават значително по отношение на следните съществени характеристики:

а) търговското наименование или марката на производителя;

б) вида на датчика;

в) вида на устройството за алармен сигнал;

г) вида на оборудването за управление.

- 6.1.10. „Одобрение на алармена система за превозни средства“ означава одобрението на тип АСПС по отношение на изискванията, изложени в точки 6.2, 6.3 и 6.4 по-долу.
- 6.1.11. „Имобилайзер“ означава устройство, предназначено да предотвратява придвижване на превозното средство с помощта на собствения му двигател.
- 6.1.12. „Алармен сигнал при опасност“ означава устройство, което позволява на дадено лице да използва инсталираната на превозното средство алармена система, за да извика помощ при извънредна ситуация.
- 6.2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 6.2.1. При проникване в превозното средство или въздействие върху него АСПС трябва да задейства алармен сигнал. Аларменият сигнал трябва да бъде звуков, като допълнително може да включва светлинни алармени устройства, да бъде алармен радиосигнал или да бъде комбинация от тези възможности.
- 6.2.2. АСПС трябва да са проектирани, конструирани и монтирани по такъв начин, че и след тяхното инсталиране превозното средство да продължи да отговаря на съответните технически изисквания, и по-специално по отношение на електромагнитната съвместимост (ЕМС).
- 6.2.3. Ако АСПС притежава възможността да излъчва радиосигнали, например за включване или изключване на самата алармена система или на излъчването на алармения сигнал, тя трябва да отговаря на съответните стандарти ETSI ⁽¹⁾, напр. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000—09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000—09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000—09) и EN 301 489-3 V1.2.1. (2000—08) (включително всички препоръчителни изисквания). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиосигналите за включване и изключване на алармената система трябва да съответстват на СЕРТ/ЕРС ⁽²⁾, Препоръка 70-03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обхват на действие ⁽³⁾.
- 6.2.4. Монтирането на АСПС на превозно средство не трябва да оказва влияние върху работните показатели на превозното средство (когато алармената система е в изключено състояние) или върху безопасното му функциониране.
- 6.2.5. АСПС и нейните компоненти не трябва да се задействат ненавремененно, по-специално докато двигателят е в режим на работа.
- 6.2.6. Повреда на АСПС или повреда на нейното електрическо захранване не трябва да се отразяват на безопасното функциониране на превозното средство.
- 6.2.7. АСПС, нейните компоненти и управляваните от тях части трябва да бъдат проектирани, изработени и монтирани по такъв начин, че да се сведе до минимум рискът да бъдат направени неработоспособни или да бъдат унищожени бързо и без привличане на вниманието, например посредством използването на евтини, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, леснодостъпни за използване от широк кръг от хора.
- 6.2.8. Начините на включване и изключване на АСПС трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че да не противоречат на изискванията от част I по-горе. Позволен са електрически връзки към компонентите, които са предмет на част I от настоящото правило.
- 6.2.9. Системата трябва да бъде организирана така, че свързването „накъсо“ на която и да е сигнална верига да не възпрепятства изпълнението на нито една от функциите на алармената система освен на тези на веригата, която е била свързана „накъсо“.

⁽¹⁾ ETSI: Европейски институт за стандарти в далекосъобщенията. Ако при влизането в сила на настоящото правило тези стандарти не са налични, тогава се прилагат съответните национални изисквания.

⁽²⁾ СЕРТ: Европейска конференция по пощи и далекосъобщения. ЕРС: Европейски комитет по радиосъобщения.

⁽³⁾ Страните по Спогодбата могат да забранят честотата и/или мощността или могат да позволят използването на друга честота и/или мощност.

6.2.10. АСПС може да включва имобилайзер, който трябва да съответства на изискванията от част IV от настоящото правило.

6.3. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

6.3.1. Обхват на защитата

6.3.1.1. Специфични изисквания

АСПС трябва да открива и сигнализира най-малко отварянето на която и да е от вратите на превозното средство, капака на двигателя и на багажника. Повредата или изключването на източниците на светлина, например светлините на отделението за пътници, не трябва да разстройва функционирането на управлението.

Монтирането на допълнителни ефикасно действащи датчици за информация/индикация, например при:

- i) проникване в превозното средство, напр. контрол на отделението за пътници, контрол на стъклата на прозорците, чуване на който и да е остъклен участък; или
- ii) опит за кражба на превозното средство, напр. датчик за накланяне;

е позволено, като се имат предвид мерките за предпазване от всякакво ненужно задействане на алармата (= лъжлив алармен сигнал, вж. точка 6.3.1.2 по-долу).

Доколкото тези допълнителни датчици генерират алармен сигнал дори след като е извършено проникване (напр. при чуване на остъклен участък) или при външни влияния (напр. вятър), аларменият сигнал, задействан от един от гореспоменатите датчици, трябва да се задейства не повече от 10 пъти в рамките на периода, през който е задействана АСПС.

В този случай периодът на задействане се ограничава от разрешеното изключване на системата в резултат на действие на ползвателя на превозното средство.

Някои категории допълнителни датчици, напр. за контрол на отделението за пътници (ултразвукови, инфрачервени) или датчици за накланяне и др., могат да бъдат умишлено дезактивирани. В този случай всеки път преди да бъде включена АСПС трябва да се извърши целенасочено действие за тяхното дезактивиране. Когато системата е във включено състояние, изключването на датчиците не трябва да бъде възможно.

6.3.1.2. Защита срещу лъжлив алармен сигнал

6.3.1.2.1. Чрез съответни мерки, напр.:

- i) механичната конструкция и устройството на електрическата верига съгласно специфичните условия, прилагани към моторните превозни средства;
- ii) избор и прилагане на принципите за работа и управление на алармената система и на нейните компоненти;

трябва да се направи така, че както във включено, така и в изключено състояние АСПС да не задейства ненужно звуковия алармен сигнал при:

- а) удар върху превозното средство: изпитването е указано в точка 6.4.2.13;
- б) електромагнитна съвместимост: изпитването е указано в точка 6.4.2.12;
- в) спадане на напрежението на акумулаторната батерия поради продължително разреждане: изпитването е указано в точка 6.4.2.14;
- г) лъжлив алармен сигнал, предизвикан от датчиците за защита на отделението за пътници: изпитването е указано в точка 6.4.2.15.

- 6.3.1.2.2. Ако заявителят на одобрението може да докаже, напр. чрез технически данни, че защитата срещу лъжлив алармен сигнал е осигурена в задоволителна степен, техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията за одобрение, може да не изисква някои от горните изпитвания.

6.3.2. Звуков алармен сигнал

6.3.2.1. Обща информация

Аларменият сигнал трябва да се чува и разпознава ясно и да се различава значително от другите звукови сигнали, използвани в пътното движение.

В допълнение към устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, в зоната на превозното средство, която се контролира от АСПС, може да бъде монтирано допълнително отделно устройство за звуков алармен сигнал, където то трябва да бъде защитено срещу лесен и бърз достъп на хора.

Ако се използва отделно устройство за звуков алармен сигнал в съответствие с точка 6.3.2.3.1 по-долу, АСПС може да задейства допълнително и устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, при условие че всяко манипулиране на стандартното устройство за звуков алармен сигнал (което по принцип е по-леснодостъпно) не се отразява на функционирането на допълнителното устройство за звуков алармен сигнал.

6.3.2.2. Продължителност на звуковия сигнал

Минимум: 25 s

Максимум: 30 s

Звуковият сигнал може да звучи отново само след следващото въздействие върху превозното средство, т.е. след изтичане на гореспоменатия интервал от време (ограничения: вж. точки 6.3.1.1 и 6.3.1.2 по-горе).

Изключването на алармената система трябва незабавно да прекрати звуковия сигнал.

6.3.2.3. Изисквания относно звуковия сигнал

- 6.3.2.3.1. Устройство за сигнал с постоянен тон (постоянен честотен спектър), напр. устройства за звукови предупредителни сигнали: акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28 на ИКЕ.

Пулсиращ сигнал (включен/изключен):

Честота на превключванията:(2 ± 1) Hz

Време във включено състояние = време в изключено състояние ± 10 %.

- 6.3.2.3.2. Устройство за звуков сигнал с честотна модулация: акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28 на ИКЕ, но представляват колебания на тона на излъчвания звуков сигнал в границите на значителен честотен диапазон (от 1 800 до 3 550 Hz) и в двете посоки.

Честота на колебанията: (2 ± 1) Hz

6.3.2.3.3. Ниво на звука

Източникът на звук трябва да бъде:

- i) устройство за звуков алармен сигнал, одобрено по част I от Правило № 28 на ИКЕ, или
- ii) устройство, отговарящо на изискванията от точки 6.1 и 6.2 от част I от Правило № 28 на ИКЕ.

Въпреки това в случай че източникът на звук се различава от устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, минималното ниво на звука може да бъде намалено до 100 dB(A), измерено при условията, посочени в част I от Правило № 28 на ИКЕ.

- 6.3.3. Светлинен алармен сигнал, ако системата е снабдена с такъв
- 6.3.3.1. Обща информация
- При проникване в превозното средство или въздействие върху него устройството трябва да задейства светлинен сигнал, описан в точки 6.3.3.2 и 6.3.3.3 по-долу.
- 6.3.3.2. Продължителност на светлинния сигнал
- Продължителността на светлинния сигнал трябва да е между 25 s и 5 min, след като алармата е била задействана. Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на сигнала.
- 6.3.3.3. Тип на светлинния сигнал
- Периодично светване на всички лампи на пътепоказателите на превозното средство и/или на светлината в отделението за пътници, заедно с всички светлини, които са включени в същата електрическа верига.
- Честота на превключванията:(2 ± 1) Hz
- По отношение на звуковия сигнал са позволени също и асинхронни сигнали.
- Време във включено състояние = време в изключено състояние ± 10 %.
- 6.3.4. Аларма с радиовръзка (устройство за повикване с радиосигнал), ако системата е снабдена с такава(такова)
- АСПС може да включва и приспособление, което генерира алармен сигнал чрез радиоизлъчване.
- 6.3.5. Заклучване на управлението на алармената система
- 6.3.5.1. Когато двигателят е в режим на работа, не трябва да бъде възможно преднамерено или неволно включване на алармената система.
- 6.3.6. Включване и изключване на АСПС
- 6.3.6.1. Включване
- Позволен е всеки подходящ начин на включване на АСПС, при условие че не предизвиква ненавременен включване на лъжливи сигнали на алармената система.
- 6.3.6.2. Изключване
- Изключването на АСПС се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешават се и други устройства, притежаващи еквивалентни работни показатели.
- 6.3.6.2.1. Механичен ключ (съответстващ на изискванията на приложение 10 към настоящото правило), който може да бъде комбиниран с централна заключваща система на превозното средство, включваща най-малко 1 000 варианта и задействана от външната страна на превозното средство.
- 6.3.6.2.2. Електрическо/електронно устройство, напр. дистанционно управление, с най-малко 50 000 варианта, което има променящ се код и/или има минимално време за обхождане десет дена, например максимум 5 000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50 000.
- 6.3.6.2.3. Механичен ключ или електрическо/електронно устройство вътре в защитеното отделение за пътници с определено забавяне с времето за влизане или излизане.
- 6.3.7. Забавяне за излизане
- Ако превключващото устройство за включване на АСПС е монтирано в защитаваната зона, трябва да се предвиди забавяне за времето за излизане. Трябва да бъде възможно да се подбере забавяне за излизане между 15 секунди и 45 секунди след задействане на ключа. Може да се предвиди възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.

6.3.8. Забавяне за влизане

Ако устройството за изключване на АСПС е монтирано в защитаваната зона, се допуска забавяне от минимум 5 секунди до максимум 15 секунди, преди да се задейства звуковият и светлинният сигнал. Може да се предвиди възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.

6.3.9. Индикатор за състояние

6.3.9.1. Позволено е използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на АСПС (включена, изключена, интервал, на който е настроена алармата, задействана аларма). Интензитетът на светлината на светлинните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да надвишава 0,5 cd.

6.3.9.2. Ако е предвидена индикация за краткотрайни „динамични“ процеси, като промяната от „включено“ към „изключено“ или обратно, тя трябва да бъде светлинна съгласно точка 6.3.9.1. Тази светлинна индикация може също да бъде осъществена чрез едновременната работа на пътепоказателите и/или на светлината(ите) в отделението за пътници, при условие че продължителността на светлинната индикация на пътепоказателите не надхвърля 3 секунди.

6.3.10. Захранване

Източникът на захранване на АСПС трябва да бъде акумулаторната батерия на превозното средство или батерия, позволяваща зареждане. Когато е предвидено, може да бъде използвана допълнителна батерия, позволяваща или не зареждане. В никакъв случай не се допуска захранването на други части на електрическата система на превозното средство от посочените батерии.

6.3.11. Изисквания относно незадължителните функции

6.3.11.1. Самопроверка, автоматична индикация при повреда

При включване на АСПС, чрез функцията самопроверка (контрол за достоверност) могат да бъдат установявани и указвани неправилни състояния, напр. отворени врати и т.н.

6.3.11.2. Алармен сигнал при опасност

Позволено е генерирането на алармен светлинен и/или звуков и/или радиосигнал независимо от състоянието (включено или изключено) и/или от функционирането на АСПС. Този алармен сигнал трябва да се включва от вътрешността на превозното средство и не трябва да влияе на състоянието (включено или изключено) на АСПС. Също така ползващият превозното средство трябва да има възможност да изключва алармения сигнал при опасност. В случай на звуков алармен сигнал при опасност неговата продължителност след всяко задействане не трябва да се ограничава. Аларменият сигнал при опасност не трябва да блокира работата на двигателя или да го спира, ако двигателят работи.

6.4. РАБОТНИ ПАРАМЕТРИ И УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ ⁽¹⁾

6.4.1. Работни параметри

Всички компоненти на АСПС трябва да работят безотказно при следните условия:

6.4.1.1. Климатични условия

Определени са два класа околна температура, както следва:

а) от -40°C до $+85^{\circ}\text{C}$ за части за монтиране в отделението за пътници или багажника;

б) от -40°C до $+125^{\circ}\text{C}$ за части за монтиране в отделението за двигателя, освен ако не са предвидени други изисквания.

⁽¹⁾ Не е необходимо светлините, които се използват като част от светлинните алармени устройства и които са включени в стандартната осветителна система на превозното средство, да съответстват на работните параметри, указани в точка 6.4.1, както и не трябва да се подлагат на изпитванията, изброени в точка 6.4.2.

6.4.1.2. Степен на защита на електрическата инсталация

В съответствие с публикация 529-1989 на IEC (Международната електротехническа комисия) се предвиждат следните степени на защита:

- i) IP 40 за частите, които се монтират в отделението за пътници;
- ii) IP 42 за частите, които се монтират в отделението за пътници на открити двуместни превозни средства (родстери)/кабриолети и на превозни средства с подвижен покрив, ако мястото за инсталиране изисква по-висока степен на защита от IP 40;
- iii) IP 54 за всички останали части.

Производителят на АСПС трябва да определи в инструкцията за монтаж всички ограничения за разполагането на частите от инсталацията по отношение на прах, вода и температура.

6.4.1.3. Устойчивост на атмосферни влияния

7 дни съгласно IEC 68-2-30-1980.

6.4.1.4. Електрически условия

Номинално захранващо напрежение: 12 V

Диапазон на работното захранващо напрежение: от 9 V до 15 V в температурния диапазон съгласно точка 6.4.1.1.

Допустимо време на превишаване на напрежението при 23 °C:

максимум 1 h при $U = 18 \text{ V}$;

максимум 1 min при $U = 24 \text{ V}$.

6.4.2. Условия на изпитване

6.4.2.1. Изпитвания на работата

Що се отнася до изпитванията на работата, изисквани съгласно точки 6.4.2.3, 6.4.2.4, 6.4.2.5, 6.4.2.6 и 6.4.2.8.4, ако някои от изпитванията, за които във всяка от тези точки се изисква да бъдат изпълнени преди изпитванията на работата, се осъществяват на серии на една-единствена АСПС, изпитването на работата може да се проведе само веднъж, след като избраните изпитвания бъдат изпълнени, вместо изискваните в точките изпитвания на работата да се извършват след всяко от избраните изпитвания. Производителите на превозното средство и доставчиците трябва да гарантират постигането на удовлетворителни резултати единствено в рамките на некумулятивни процедури.

6.4.2.1.1. Проверява се съответствието на АСПС със следните изисквания:

продължителност на звуковия алармен сигнал съгласно точки 6.3.2.2 и 6.3.3.2;

честота на звука и честота на превключванията включено/изключено съгласно точки 6.3.3.3 и 6.3.2.3.1 или съответно 6.3.2.3.2;

брой на циклите на алармата съгласно точка 6.3.1.1, ако е приложимо;

проверка на заключването на управлението на алармената система съгласно точка 6.3.5.

6.4.2.1.2. Нормални условия на изпитване

Напрежение $U = (12 \pm 0,2) \text{ V}$.

Температура $T = (23 \pm 5)^\circ\text{C}$

6.4.2.2. Устойчивост на измененията на температурата и напрежението

Проверява се също така съответствието с определените в точка 6.4.2.1.1 изисквания при следните условия:

6.4.2.2.1. Температура при изпитванетоT (-40 ± 2)°C

Напрежение приизпитването $U = (9 \pm 0,2)$ V

Продължителност на съхранение 4 часа

6.4.2.2.2. За части, които се монтират в отделението за пътници или багажника:

Температура при изпитванетоT = $(+85 \pm 2)$ °C

Напрежение приизпитването $U = (15 \pm 0,2)$ V

Продължителност на съхранение 4 часа

6.4.2.2.3. За части, които се монтират в отделението за двигателя, ако не е предвидено друго:

Температура при изпитванетоT = $(+125 \pm 2)$ °C

Напрежение приизпитването $U = (15 \pm 0,2)$ V

Продължителност на съхранение 4 часа

6.4.2.2.4. В продължение на 1 час АСПС се подлага на въздействието на повишено напрежение, равно на $(18 \pm 0,2)$ V, както във включено, така и в изключено състояние.

6.4.2.2.5. В продължение на 1 минута АСПС се подлага на въздействието на повишено напрежение, равно на $(24 \pm 0,2)$ V, както във включено, така и в изключено състояние.

6.4.2.3. Запазване на работоспособността след изпитване за устойчивост на проникване на чуждо тяло и вода

След изпитването за устойчивост на проникване на чуждо тяло и вода съгласно стандарта IEC 529-1989 за определяне на степента на защита по точка 6.4.1.2 се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 6.4.2.1.

Със съгласието на техническата служба това изискване не трябва да се прилага при следните обстоятелства:

а) одобрение на типа на АСПС, която трябва да бъде типово одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на АСПС:

i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с точка 7 от настоящото правило), и

ii) посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж.

б) одобрение на типа на превозно средство по отношение на алармена система (АС)

В този случай производителят посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж и производителят на превозното средство трябва да докаже това чрез представяне на съответните документи.

- в) одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типова одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случаите, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 1 от приложение 1, вече е била предоставена за одобрението на отделния технически възел.

- 6.4.2.4. Запазване на работоспособността след изпитване за устойчивост на кондензирана вода

След изпитване за устойчивост на влага, което трябва да се извърши съгласно стандарта IEC 68-2-30 (1980), се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 6.4.2.1.

- 6.4.2.5. Изпитване за защита срещу обръщане на полярността

АСПС и нейните компоненти не трябва да се повреждат при подаване на напрежение до 13 V с обратна полярност в продължение на 2 минути. След това изпитване се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 6.4.2.1, като предпазители се заменят, ако това е необходимо.

- 6.4.2.6. Изпитване за защита срещу късо съединение

Всички електрически връзки на АСПС трябва да са устойчиви на късо съединение при свързване към „маса“ при напрежение максимум 13 V и/или трябва да бъдат защитени с предпазители. След това изпитване се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 6.4.2.1, като предпазители се заменят, ако това е необходимо.

- 6.4.2.7. Потребление на електроенергия във включено състояние

Електроенергията, която консумира цялата АСПС във включено състояние заедно с индикатора за състоянието, не трябва да превишава 20 mA при посочените в точка 6.4.2.1.2 условия.

Със съгласието на техническата служба това изискване не трябва да се прилага при следните обстоятелства:

- а) одобрение на типа на АСПС, която трябва да бъде типова одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на АСПС:

- i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с точка 7 от настоящото правило),
- ii) посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж; и
- iii) доказва чрез представяне на съответните документи, че изискванията относно потреблението на електроенергия не се нарушават;

- б) одобрение на типа на превозно средство по отношение на АС

В този случай производителят посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж и производителят на превозното средство трябва да докаже това чрез представяне на съответните документи;

- в) одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типово одобрена като отделен технически възел.

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случаите, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 1 от приложение 1, вече е била предоставена за одобрението на отделен технически възел.

- 6.4.2.8. Запазване на работоспособността след изпитване за устойчивост на вибрации

- 6.4.2.8.1. За това изпитване компонентите се разделят на два типа:

Тип 1: компоненти, стандартно монтирани към превозното средство.

Тип 2: компоненти, предназначени за закрепване към двигателя.

- 6.4.2.8.2. АСПС като цяло или нейните компоненти трябва да бъдат подложени на хармонични вибрации, чиито характеристики са, както следва:

- 6.4.2.8.2.1. За тип 1

Честотата трябва да се изменя от 10 Hz до 500 Hz, с максимална амплитуда от ± 5 mm и максимално ускорение от 3 g (пикова стойност 0).

- 6.4.2.8.2.2. За тип 2

Честотата трябва да се изменя от 20 Hz до 300 Hz, с максимална амплитуда от ± 2 mm и максимално ускорение от 15 g (пикова стойност 0).

- 6.4.2.8.2.3. За тип 1 и тип 2

Изменението на честотата е 1 октава/минута.

Броят на циклите е 10, като изпитването трябва да се проведе по посока на всяка от трите оси.

Вибрациите се прилагат с постоянна максимална амплитуда при ниските честоти и с постоянно максимално ускорение при високите честоти.

- 6.4.2.8.3. По време на изпитването АСПС трябва да бъде свързана електрически, като кабелът трябва да бъде закрепен на разстояние не по-малко от 200 mm.

- 6.4.2.8.4. След провеждане на изпитване за устойчивост на вибрации се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 6.4.2.1.

- 6.4.2.9. Изпитване за надеждност

При условията на изпитване, определени в точка 6.4.2.1.2, се извършват 300 пълни цикъла на алармените сигнали (звукови и/или светлинни), с 5 минути пауза на звуковото сигнално устройство.

- 6.4.2.10. Изпитване на външен превключвател с ключ (монтиран от външната страна на превозното средство)

Посочените по-долу изпитвания се извършват само ако не се използва заключващият цилиндър на оригиналната ключалка на вратата.

- 6.4.2.10.1. Превключвателят с ключ трябва да е проектиран и конструиран така, че да не губи своята ефикасност дори и след изпитване от 2 500 цикъла на включване/изключване във всяка посока, последвано от изпитване на устойчивост на корозия чрез въздействие на солени пръски в продължение на не по-малко от 96 часа съгласно стандарт IEC 68-2-11-1981.

6.4.2.11. Изпитване на системи за защита на отделението за пътници

Алармата трябва да се задейства, когато през отворения прозорец на една от предните врати в отделението за пътници се вкара вертикална плоча с размери $0,2 \times 0,15$ m на разстояние 0,3 m (измерено от центъра на вертикалната плоча), в посока напред и успоредно на повърхността на пътя, със скорост 0,4 m/s и под ъгъл 45° спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство (вж. чертежите в приложение 8 към настоящото правило).

6.4.2.12. Електромагнитна съвместимост

АСПС се подлага на изпитванията, описани в приложение 9.

В този случай за АСПС, която отговаря на всички функционални състояния, предвидени за изпитванията от приложение 9, се счита, че не задейства ненужно звуковия алармен сигнал във връзка с изискванията от точка 6.3.1.2.1.

Що се отнася до съответствието с функционалното състояние по време на всяко от изпитванията, АСПС, която е проектирана да задейства алармения сигнал във включено състояние при някои от посочените в приложение 9 условия на изпитване, и да задейства алармения сигнал по време на изпитванията, се счита че по време на изпитванията функционира по начина, по който е проектирана и че следователно отговаря на функционалните състояния на изпитванията. В този случай производителят на АСПС трябва да докаже това чрез представяне на съответните документи.

6.4.2.13. Защита срещу лъжлив алармен сигнал при удар на превозното средство

Проверява се дали удар с максимална сила от 4,5 J, произведен от тяло с формата на полусфера с диаметър 165 mm и твърдост 70 ± 10 по Шор (скала А) и приложен със заоблената част на неговата повърхност където и да е по каросерията или остъклената повърхност на превозното средство, не предизвиква лъжливи алармени сигнали.

6.4.2.14. Защита срещу лъжлив алармен сигнал при спадане на напрежението

Проверява се дали бавното спадане на напрежението на главната акумулаторна батерия с 0,5 V/h при продължително разреждане до напрежение 3 V не предизвиква лъжливи алармени сигнали.

Условия на изпитването: вж. точка 6.4.2.1.2 по-горе.

6.4.2.15. Изпитване на защита срещу лъжлив алармен сигнал на системата за защита на отделението за пътници

Системите, предназначени за защита на отделението за пътници съгласно точка 6.3.1.1 по-горе, се изпитват заедно с превозно средство при нормалните условия на изпитване (точка 6.4.2.1.2).

Системата, монтирана съгласно инструкциите на производителя, не трябва да се задейства, когато е била подложена 5 пъти на изпитването, описано в точка 6.4.2.13 по-горе, на интервали от 0,5 s.

Присъствието на лице, докосващо превозното средство или обикалящо около него (при затворени прозорци), не трябва да предизвиква лъжлив алармен сигнал.

6.5. ИНСТРУКЦИИ

Всяка АСПС се придружава от:

6.5.1. инструкции за монтаж, включващи:

6.5.1.1. списък на превозните средства и на моделите превозни средства, за които е предназначено устройството. Този списък може да бъде конкретен или обобщен, например „всички коли с бензинови двигатели и акумулаторни батерии с напрежение 12 V със свързан към масата отрицателен полюс“;

6.5.1.2. начин на монтаж, илюстриран със снимки и/или много ясни чертежи;

6.5.1.3. в случай на АСПС, която включва имобилайзер, допълнителни инструкции по отношение на съответствието с изискванията на част IV от настоящото правило;

- 6.5.2. непопълнен сертификат за монтаж, чийто образец е даден в приложение 7;
- 6.5.3. общо предупреждение към купувача на АСПС, което да насочва вниманието му към следните точки:
- АСПС следва да бъде монтирана в съответствие с инструкциите на производителя;
- препоръчва се избор на добър монтьор (купувачът може да се обърне към производителя на АСПС, за да му бъдат посочени съответните монтьори);
- сертификатът за монтаж, приложен към АСПС, следва да бъде попълнен от монтьора;
- 6.5.4. инструкции за експлоатация;
- 6.5.5. инструкции за поддържане;
- 6.5.6. общо предупреждение относно опасността от извършване на каквито и да са изменения или допълнения към системата; такива изменения или допълнения автоматично правят невалиден сертификата за монтаж, посочен в точка 6.5.2 по-горе;
- 6.5.7. указание за мястото/местата на поставяне на международната маркировка за одобрение, посочена в точка 4.4 от настоящото правило, и/или на международния сертификат за съответствие, посочен в точка 4.10 от настоящото правило.
7. ЧАСТ III: ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВАТА АЛАРМЕНА СИСТЕМА
- Когато АСПС, одобрена съгласно част II от настоящото правило, се монтира на превозно средство, представено за одобрение съгласно част III от настоящото правило, не трябва да се повтарят изпитванията, които се изисква да премине АСПС, за да получи одобрение съгласно част II от настоящото правило.
- 7.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ
- За целите на част III от настоящото правило:
- 7.1.1. „Алармена(и) система(и)“ (АС) означава система от компоненти, монтирана като оригинално оборудване на тип превозно средство, предназначена да сигнализира за проникване в превозното средство или за въздействие върху него; тези системи могат да осигуряват допълнителна защита срещу неразрешено използване на превозното средство.
- 7.1.2. „Тип превозно средство по отношение на неговата алармена система“ означава превозни средства, които не се различават значително по отношение на следните съществени характеристики:
- а) търговското наименование или марката на производителя;
- б) характеристиките на превозното средство, които влияят значително на работните показатели на АС;
- в) типа и конструкцията на АС или на АСПС.
- 7.1.3. „Одобрение на превозно средство“ означава одобрението на тип превозно средство по отношение на изискванията, изложени в точки 7.2, 7.3 и 7.4 по-долу.
- 7.1.4. Останалите определения, приложими към част III, се съдържат в точка 6.1 от настоящото правило.
- 7.2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 7.2.1. АС трябва да бъдат проектирани и изработени по такъв начин, че при проникване в превозно средство или при въздействие върху него те трябва да задействат алармен сигнал, като могат да включват имобилайзер.
- Аларменият сигнал трябва да бъде звуков, като допълнително може да включва оптични алармени устройства, да бъде алармен радиосигнал или да бъде комбинация от тези възможности.

- 7.2.2. Превозни средства, които са оборудвани с алармени системи, трябва да отговарят на съответните технически изисквания, и по-специално по отношение на електромагнитната съвместимост (ЕМС).
- 7.2.3. Ако АС притежава възможността да излъчва радиосигнали, например за включване или изключване на самата алармена система или на излъчването на алармения сигнал, тя трябва да отговаря на съответните стандарти ETSI (вж. бележка под линия 1, отнасяща се към точка 6.2.3), напр. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000—09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000—09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000—09) и EN 301 489-3 V1.2.1. (2000—08) (включително всички препоръчителни изисквания). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиосигналите за включване и изключване на алармената система трябва да съответстват на СЕРТ/ERC (вж. бележка под линия 2, отнасяща се към точка 6.2.3) Препоръка 70-03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обхват на действие (вж. бележка под линия 3, отнасяща се към точка 6.2.3).
- 7.2.4. АС и нейните компоненти не трябва да се задействат ненавременно, по-специално докато двигателят е в режим на работа.
- 7.2.5. Повреда на АС или повреда на нейното електрическо захранване не трябва да се отразяват на безопасното функциониране на превозното средство.
- 7.2.6. Алармената система, нейните компоненти и управляваните от тях части трябва да са монтирани по такъв начин, че да се сведе до минимум рискът да бъдат направени неработоспособни или да бъдат унищожени бързо и без привличане на вниманието, напр. посредством използването на евтини, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, леснодостъпни за използване от широк кръг от хора.
- 7.2.7. Системата трябва да бъде организирана така, че свързването „накъсо“ на която и да е сигнална верига да не възпрепятства изпълнението на нито една от функциите на алармената система освен на тези на веригата, която е била свързана „накъсо“.

7.3. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

7.3.1. Обхват на защитата

7.3.1.1. Специфични изисквания

АС трябва да открива и сигнализира най-малко отварянето на която и да е от вратите на превозното средство, капака на двигателя и на багажника. Повредата или изключването на източниците на светлина, например светлините на отделението за пътници, не трябва да разстройва функционирането на управлението.

Монтирането на допълнителни ефикасно действащи датчици за информация/индикация, например при:

i) проникване в превозното средство, напр. контрол на отделението за пътници, контрол на стъклата на прозорците, счупване на който и да е остъклен участък, или

ii) опит за кражба на превозното средство, напр. датчик за накланяне,

е позволено, като се имат предвид мерките за предпазване от всякакво ненужно задействане на алармата (= лъжлив алармен сигнал, вж. точка 7.3.1.2 по-долу).

Доколкото тези допълнителни датчици генерират алармен сигнал дори след като е извършено проникване (напр. при счупване на остъклен участък) или при външни влияния (напр. вятър), аларменият сигнал, задействан от един от гореспоменатите датчици, трябва да се задейства не повече от 10 пъти в рамките на периода, през който е задействана АС.

В този случай периодът на задействане се ограничава от разрешеното изключване на системата в резултат на действие на ползвателя на превозното средство.

Някои категории допълнителни датчици, напр. за контрол на отделението за пътници (ултразвукови, инфрачервени) или датчици за накланяне и др., могат да бъдат умишлено дезактивирани. В този случай всеки път, преди да бъде включена АС, трябва да се извърши целенасочено действие за тяхното дезактивиране. Когато системата е във включено състояние, изключването на датчиците не трябва да бъде възможно.

7.3.1.2. Защита срещу лъжлив алармен сигнал

7.3.1.2.1. Трябва да се направи така, че както във включено, така и в изключено състояние АС да не задейства ненужно звуковия алармен сигнал при:

- а) удар върху превозното средство: изпитването е указано в точка 6.4.2.13;
- б) електромагнитна съвместимост: изпитването е указано в точка 6.4.2.12;
- в) спадане на напрежението на акумулаторната батерия поради продължително разреждане: изпитването е указано в точка 6.4.2.14;
- г) лъжлив алармен сигнал, предизвикан от датчиците за защита на отделението за пътници: изпитването е указано в точка 6.4.2.15.

7.3.1.2.2. Ако заявителят на одобрението може да докаже, напр. чрез технически данни, че защитата срещу лъжлив алармен сигнал е осигурена в задоволителна степен, техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията за одобрение, може да не изисква някои от горните изпитвания.

7.3.2. Звуков алармен сигнал

7.3.2.1. Обща информация

Аларменият сигнал трябва да се чува и разпознава ясно и да се различава значително от другите звукови сигнали, използвани в пътното движение.

В допълнение към устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, в зоната на превозното средство, която се контролира от АС, може да бъде монтирано допълнително отделно устройство за звуков алармен сигнал, където то трябва да бъде защитено срещу лесен и бърз достъп на хора.

Ако се използва отделно устройство за звуков алармен сигнал в съответствие с точка 7.3.2.3.1 по-долу, АС може да задейства допълнително и устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, при условие че всяко манипулиране на стандартното устройство за звуков алармен сигнал (което по принцип е по-леснодостъпно) не се отразява на функционирането на допълнителното устройство за звуков алармен сигнал.

7.3.2.2. Продължителност на звуковия сигнал

Минимум: 25 s

Максимум: 30 s

Звуковият сигнал може да звучи отново само след следващото въздействие върху превозното средство, т.е. след изтичане на гореспоменатия интервал от време. (Ограничения: вж. точки 7.3.1.1 и 7.3.1.2 по-горе.)

Изключването на алармената система трябва незабавно да прекрати звуковия сигнал.

7.3.2.3. Изисквания относно звуковия сигнал

7.3.2.3.1. Устройство за сигнал с постоянен тон (постоянен честотен спектър), напр. устройства за звукови предупредителни сигнали: акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28 на ИКЕ.

Пулсиращ сигнал (включен/изключен):

Честота на превключванията:(2 ± 1) Hz

Време във включено състояние = време в изключено състояние ± 10 %.

7.3.2.3.2. Устройство за звуков сигнал с честотна модулация: акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28 на ИКЕ, но представляват колебания на тона на излъчвания звуков сигнал в границите на значителен честотен диапазон (от 1 800 до 3 550 Hz) и в двете посоки.

Честота на колебанията: (2 ± 1) Hz

7.3.2.3.3. Ниво на звука

Източникът на звук трябва да бъде:

- i) устройство за звуков алармен сигнал, одобрено по част I от Правило № 28 на ИКЕ, или
- ii) устройство, отговарящо на изискванията от точки 6.1 и 6.2 от част I от Правило № 28 на ИКЕ.

Въпреки това в случай че източникът на звук се различава от устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, минималното ниво на звука може да бъде намалено до 100 dB(A), измерено при условията, посочени в част I от Правило № 28 на ИКЕ.

7.3.3. Светлинен алармен сигнал, ако системата е снабдена с такъв

7.3.3.1. Обща информация

При проникване в превозното средство или въздействие върху него устройството трябва да задейства светлинен сигнал, описан в точки 7.3.3.2 и 7.3.3.3 по-долу.

7.3.3.2. Продължителност на светлинния сигнал

Продължителността на светлинния сигнал трябва да е между 25 s и 5 min, след като алармата е била задействана. Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на сигнала.

7.3.3.3. Тип на светлинния сигнал

Периодично светване на всички лампи на пътепоказателите на превозното средство и/или на светлината в отделението за пътници, заедно с всички светлини, които са включени в същата електрическа верига.

Честота на превключванията:(2 ± 1) Hz

По отношение на звуковия сигнал са позволени също и асинхронни сигнали.

Време във включено състояние = време в изключено състояние ± 10 %.

7.3.4. Аларма с радиовръзка (устройство за повикване с радиосигнал), ако системата е снабдена с такава/такова

АС може да включва и приспособление, което генерира алармен сигнал чрез радиоизлъчване.

7.3.5. Заклучване на управлението на алармената система

7.3.5.1. Когато двигателят е в режим на работа, не трябва да бъде възможно преднамерено или неволно включване на алармената система.

7.3.6. Включване и изключване на АС

7.3.6.1. Включване

Позволен е всеки подходящ начин на включване на АС, при условие че не предизвиква ненавременен включване на лъжливи сигнали на алармената система.

7.3.6.2. Изключване

Изключването на АС се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешават се и други устройства, притежаващи еквивалентни работни показатели.

7.3.6.2.1. Механичен ключ (съответстващ на изискванията на приложение 10 към настоящото правило), който може да бъде комбиниран със система за централно заключване на превозното средство, включваща най-малко 1 000 варианта и задействана от външната страна на превозното средство.

- 7.3.6.2.2. Електрическо/електронно устройство, напр. дистанционно управление, с най-малко 50 000 варианта, което има променящ се код и/или има минимално време за обхождане десет дена, например максимум 5 000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50 000.
- 7.3.6.2.3. Механичен ключ или електрическо/електронно устройство вътре в защитеното отделение за пътници с определено забавяне с времето за влизане или излизане.
- 7.3.7. Забавяне за излизане
- Ако преклключващото устройство за включване на АС е монтирано в защитаваната зона, трябва да се предвиди забавяне за времето на излизане. Трябва да бъде възможно да се подбере забавяне за излизане между 15 секунди и 45 секунди след задействане на ключа. Може да се предвиди възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.
- 7.3.8. Забавяне за влизане
- Ако устройството за изключване на АС е монтирано в защитаваната зона, се допуска забавяне от минимум 5 секунди до максимум 15 секунди, преди да се задейства звуковият и светлинният сигнал. Може да се предвиди възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.
- 7.3.9. Индикатор за състояние
- 7.3.9.1. Позволено е използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на АС (включена, изключена, интервал, на който е настроена алармата, задействана аларма). Интензитетът на светлината на светлинните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да надвишава 0,5 cd.
- 7.3.9.2. Ако е предвидена индикация за краткотрайни „динамични“ процеси, като промяната от „включено“ към „изключено“ или обратно, тя трябва да бъде светлинна съгласно точка 7.3.10.1. Тази светлинна индикация може също да бъде осъществена чрез едновременната работа на пътепоказателите и/или на светлината(ите) в отделението за пътници, при условие че продължителността на светлинната индикация на пътепоказателите не надхвърля 3 секунди.
- 7.3.10. Захранване
- Източникът на захранване на АС трябва да бъде акумулаторната батерия на превозното средство или батерия, позволяваща зареждане. Когато е предвидено, може да бъде използвана допълнителна батерия, позволяваща или не зареждане. В никакъв случай не се допуска захранването на други части на електрическата система на превозното средство от посочените батерии.
- 7.3.11. Изисквания относно незадължителните функции
- 7.3.11.1. Самопроверка, автоматична индикация при повреда
- При включване на АС чрез функцията самопроверка (контрол за достоверност) могат да бъдат установявани и указвани неправилни състояния, например отворени врати и т.н.
- 7.3.11.2. Алармен сигнал при опасност
- Позволено е генерирането на алармен светлинен и/или звуков, и/или радиосигнал независимо от състоянието (включено или изключено) и/или от функционирането на АС. Този алармен сигнал трябва да се включва от вътрешността на превозното средство и не трябва да влияе на състоянието (включено или изключено) на АС. Също така ползващият превозното средство трябва да има възможност да изключва алармения сигнал при опасност. В случай на звуков алармен сигнал при опасност неговата продължителност след всяко задействане не трябва да се ограничава. Аларменият сигнал при опасност не трябва да блокира работата на двигателя или да го спира, ако двигателят работи.
- 7.4. УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ
- Всички компоненти на АСПС или на АС трябва да се подложат на изпитване в съответствие с процедурите, описани в точка 6.4.

Това изискване не се прилага за:

- 7.4.1. компонентите, които са монтирани и изпитвани като части от превозното средство, независимо от това дали на него е монтирана или не АСПС/АС (напр. светлини); или
- 7.4.2. компонентите, които са били изпитвани предварително като части от превозно средство, за което са представени документални доказателства.
- 7.5. ИНСТРУКЦИИ
- Всяко превозно средство се придружава от:
- 7.5.1. инструкции за експлоатация;
- 7.5.2. инструкции за поддържане;
- 7.5.3. общо предупреждение относно опасността от извършване на каквито и да са изменения или допълнения към системата.
8. ЧАСТ IV: ОДОБРЕНИЕ НА ИМОБИЛАЙЗЕРИ И ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВИЯ ИМОБИЛАЙЗЕР
- 8.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ
- За целите на част IV от настоящото правило:
- 8.1.1. „Имобилайзер“ означава устройство, което е предназначено да предотвратява нормалното придвижване на превозно средство с помощта на собствения му двигател (предотвратяване на неразрешено използване).
- 8.1.2. „Оборудване за управление“ означава оборудване, необходимо за включване и/или изключване на имобилайзер.
- 8.1.3. „Индикатор за състояние“ означава всяко устройство, предназначено да показва състоянието на имобилайзера (включено/изключено, преминаване от включено към изключено и обратно.)
- 8.1.4. „Включено състояние“ означава състояние, в което превозното средство не може да се придвижва нормално с помощта на собствения си двигател.
- 8.1.5. „Изключено състояние“ означава състояние, в което превозното средство може да се придвижва нормално.
- 8.1.6. „Ключ“ означава всяко устройство, проектирано и конструирано да осигури метод на задействане на заключваща система, която е проектирана и конструирана да работи само с това устройство.
- 8.1.7. „Отмяна“ означава конструктивна възможност да се заключи имобилайзерът в изключено състояние.
- 8.1.8. „Променящ се код“ означава електронен код, съставен от няколко елемента, чиято комбинация се изменя на случаен принцип след всяко задействане на предавателя.
- 8.1.9. „Тип имобилайзер“ означава системи, които не се различават значително по отношение на следните съществени характеристики:
- а) търговското наименование или марката на производителя;
 - б) вида на оборудването за управление;
 - в) начина на тяхното действие върху съответната(ите) система(и) на превозното средство (както е посочено в точка 8.3.1 по-долу).
- 8.1.10. „Тип превозно средство по отношение на неговия имобилайзер“ означава превозни средства, които не се различават значително по отношение на следните съществени характеристики:
- а) търговското наименование или марката на производителя;
 - б) характеристиките на превозното средство, които влияят значително на работните показатели на имобилайзера;
 - в) типа и конструкцията на имобилайзера.

8.2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

- 8.2.1. Трябва да е възможно имобилайзерът да бъде включван и изключван в съответствие с тези изисквания.
- 8.2.2. Ако имобилайзерът притежава възможността да излъчва радиосигнали, например за включване или изключване, той трябва да отговаря на съответните стандарти ETSI (виж бележка под линия 1, отнасяща се към точка 6.2.3), напр. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000—09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000—09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000—09) и EN 301 489-3 V1.2.1. (2000—08) (включително всички препоръчителни изисквания). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиосигналите за включване и изключване на имобилайзера трябва да съответстват на СЕРТ/ERC (вж. бележка под линия 2, отнасяща се към точка 6.2.3) Препоръка 70-03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обхват на действие (вж. бележка под линия 3, отнасяща се към точка 6.2.3).
- 8.2.3. Имобилайзерът и неговото монтиране трябва да бъдат проектирани така, че всяко оборудвано превозно средство да продължи да отговаря на техническите изисквания.
- 8.2.4. Включването на имобилайзера трябва да е невъзможно, когато ключът за запалването е в положение на режим на работа на двигателя, освен когато:
- a) превозното средство е оборудвано или предназначено да бъде оборудвано за целите на бърза помощ, пожарната служба или полицията; или
 - b) от двигателя се изисква:
 - i) да задвижва механизмите, представляващи част от или монтирани на превозното средство, с цел, различна от движението на превозното средство; или
 - ii) да поддържа заряда на батериите на превозното средство на необходимото ниво за задвижване на споменатите механизми или апарати;
- и превозното средство е неподвижно, като ръчната спирачка е задействана. Когато това изключение е използвано, този факт трябва да бъде заявен в точка 2 от добавката към документа за съобщение (приложение 2 към настоящото правило).
- 8.2.5. Не трябва да има възможност за постоянна отмяна на действието на имобилайзера.
- 8.2.6. Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и изработен така, че когато е монтиран, да не влияе неблагоприятно на конструктивното предназначение и безопасната работа на превозното средство, дори в случай на неизправност.
- 8.2.7. Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и изработен така, че когато е монтиран на превозно средство в съответствие с инструкциите на производителя, да не може да бъде направен неработоспособен или да бъде унищожен бързо и без привличане на вниманието, напр. посредством използването на евтини, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, лесно достъпни за използване на широк кръг от хора. Замяната на основен компонент или възел, с цел да се избегне имобилайзерът, трябва да бъде трудна и да изисква време.
- 8.2.8. Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и изработен така, че когато е монтиран на превозното средство в съответствие с инструкциите на производителя, да може да издържи достатъчно дълго на условията в превозното средство (за изпитването вж. точка 8.4). По-специално електрическите характеристики на бордовата инсталация не трябва да се влияят неблагоприятно от добавянето на имобилайзера (напречно сечение на електрическите проводници, безопасност на контактите и др.).
- 8.2.9. Имобилайзерът може да бъде комбиниран с други системи на превозното средство или да бъде включен в тях (напр. управление на двигателя, алармени системи).

- 8.2.10. Не трябва да бъде възможно имобилайзерът да възпрепятства освобождаването на спирачките на превозното средство, освен в случай на имобилайзер, който възпрепятства освобождаването на пневматично освобождавани пружинни спирачки ⁽¹⁾ и който функционира по такъв начин, че при нормална работа или в условия на неизправност се удовлетворяват техническите изисквания на Правило № 13 в сила към момента на подаването на заявление за одобрение на типа по настоящото правило.

Съответствието с настоящата точка не освобождава имобилайзер, който възпрепятства освобождаването на пневматично освобождавани пружинни спирачки, от техническите изисквания, определени в настоящото правило.

- 8.2.11. Не трябва да бъде възможно имобилайзерът да работи по такъв начин, че да задейства спирачките на превозното средство.

8.3. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

8.3.1. Обхват на блокирането

- 8.3.1.1. Иmobилайзерът трябва да бъде проектиран така, че да възпрепятства превозното средство да работи с помощта на собствения си двигател, най-малко чрез един от следните начини:

- 8.3.1.1.1. в случай на допълнителен монтаж на имобилайзер след закупуване на превозното средство или на превозно средство, оборудвано с дизелов двигател, да блокира най-малко две отделни електрически вериги на превозното средство, които са необходими за неговата работа с помощта на собствения му двигател (напр. стартер, запалване, подаване на гориво, пневматично освобождавани пружинни спирачки и др.);

- 8.3.1.1.2. въздействие чрез въвеждане на код в работата на най-малко един възел на управлението, необходим за функционирането на превозното средство.

- 8.3.1.2. Иmobилайзерът, предназначен за монтиране на превозно средство, оборудвано с каталитичен преобразувател, не трябва да предизвиква навлизането на неизгоряло гориво в изпускателния колектор.

8.3.2. Надеждност на работата

Надеждност на работата трябва да бъде осигурена чрез подходяща конструкция на имобилайзера, като бъдат взети предвид условията на специфичната среда в превозното средство (вж. точки 8.2.8 и 8.4).

8.3.3. Устойчивост на работата

Трябва да се гарантира, че имобилайзерът не променя състоянието си (включено/изключено) в резултат на което и да е от изпитванията, посочени в точка 8.4.

8.3.4. Включване на имобилайзера

- 8.3.4.1. Иmobилайзерът трябва да се включва без допълнително действие от страна на водача по най-малко един от следните начини:

а) при завъртане на ключа за запалването в положение „0“ на ключалката на запалването и задействането на врата; в допълнение е позволено имобилайзери, които се изключват непосредствено преди или по време на нормалното пускане на двигателя на превозното средство, да се включват при изключване на запалването;

б) максимум 1 минута след изваждането на ключа от ключалката на запалването.

- 8.3.4.2. Ако е възможно задействането на имобилайзера, когато ключът за запалването е в положение на режим на работа на двигателя, както е предвидено в точка 8.2.4, имобилайзерът може също да бъде включван чрез отварянето на вратата на водача и/или при целенасочено действие на лицето, имащо разрешение да ползва превозното средство.

8.3.5. Изключване

- 8.3.5.1. Изключването на имобилайзера се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешават се и други устройства с еквивалентно ниво на сигурност, притежаващи еквивалентни показатели.

- 8.3.5.1.1. Цифрова клавиатура за въвеждане на индивидуално избираем код, имащ поне 10 000 варианта.

⁽¹⁾ Съгласно определението в приложение 8 към Правило № 13 на ИКЕ, така както е изменено.

- 8.3.5.1.2. Електрическо/електронно устройство, напр. дистанционно управление, с най-малко 50 000 варианта, което има променящ се код и/или има минимално време за обхождане десет дена, например максимум 5 000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50 000.
- 8.3.5.1.3. Ако е налице възможност изключването да бъде осъществено чрез дистанционно управление, имобилайзерът трябва да се завърне във включено състояние в рамките на 5 минути след изключването, в случай че не е предприето допълнително действие във веригата, осигуряваща пускането на двигателя.
- 8.3.6. Индикатор за състояние
- 8.3.6.1. Позволено е използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници и извън него, които да дават информация за състоянието на имобилайзера (включено/изключено, преминаване от включено към изключено състояние или обратното). Интензитетът на светлината на светлинните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да надвишава 0,5 cd.
- 8.3.6.2. Ако е предвидена индикация за краткотрайни „динамични“ процеси, като промяната от „включено“ към „изключено“ или обратно, тя трябва да бъде светлинна съгласно точка 8.3.6.1. Тази светлинна индикация може също да бъде осъществена чрез едновременната работа на пътепоказателите и/или на светлината(ите) в отделението за пътници, при условие че продължителността на светлинната индикация на пътепоказателите не надхвърля 3 секунди.
- 8.4. РАБОТНИ ПАРАМЕТРИ И УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ
- 8.4.1. Работни параметри
- Всички компоненти на имобилайзера трябва да съответстват на предписанията, посочени в точка 6.4 от настоящото правило.
- Това изискване не се прилага за:
- i) компонентите, които са монтирани и изпитвани като части от превозното средство, независимо от това дали на него е монтиран или не имобилайзер (напр. светлини); или
 - ii) компонентите, които са били изпитвани предварително като части от превозно средство, за което са представени документални доказателства.
- 8.4.2. Условия на изпитване
- Всички изпитвания трябва да бъдат извършени последователно на един и същ имобилайзер. Въпреки това по усмотрение на органа, провеждащ изпитванията, може да се използват други образци имобилайзери, ако се счита, че това не оказва влияние на резултатите от другите изпитвания.
- 8.4.3. Изпитване на работата
- След извършване на всички посочени по-долу изпитвания имобилайзерът трябва да бъде изпитван при нормалните условия на изпитване, определени в точка 6.4.2.1.2 от настоящото правило, за да се провери дали продължава да работи нормално. Ако е необходимо, предпазители могат да бъдат заменени преди началото на изпитването.
- Всички компоненти на имобилайзера трябва да съответстват на предписанията, посочени в точки от 6.4.2.2 до 6.4.2.8 и в точка 6.4.2.12 от настоящото правило.
- 8.5. ИНСТРУКЦИИ
- (Точки от 8.5.1 до 8.5.3 се прилагат само за целите на монтажа, последващ продажбата на превозното средство)
- Всеки имобилайзер се придружава от:
- 8.5.1. инструкции за монтаж, включващи:
- 8.5.1.1. списък на превозните средства и на моделите превозни средства, за които е предназначено устройството. Този списък може да бъде конкретен или обобщен, например „всички коли с бензинови двигатели и акумулаторни батерии с напрежение 12 V със свързан към масата отрицателен полюс“;

- 8.5.1.2. начина на монтаж, илюстриран със снимки и/или много ясни чертежи;
- 8.5.1.3. подробните инструкции за монтаж, предоставени от доставчика, трябва да са такива, че когато се изпълняват правилно от компетентен монтьор, да не се влошава безопасността и надеждността на превозното средство;
- 8.5.1.4. приложените инструкции за монтаж трябва да определят изискванията за електрическото захранване на имобилайзера и, когато е целесъобразно, да дават съвет за използване на по-голяма акумулаторна батерия;
- 8.5.1.5. доставчикът трябва да осигури процедури за проверка на превозното средство след монтажа на устройството. Специално внимание трябва да се обърне на свързаните с безопасността аспекти;
- 8.5.2. непълнен сертификат за монтаж, чийто образец е даден в приложение 7;
- 8.5.3. общо предупреждение към купувача на имобилайзера, което да насочва вниманието му към следните точки:
- 8.5.3.1. имобилайзерът следва да бъде монтиран в съответствие с инструкциите на производителя;
- 8.5.3.2. препоръчва се избор на добър монтьор (купувачът може да се обърне към производителя на имобилайзера, за да му бъдат посочени съответните монтьори);
- 8.5.3.3. сертификатът за монтаж, приложен към имобилайзера, следва да бъде попълнен от монтьора.
- 8.5.4. инструкции за експлоатация;
- 8.5.5. инструкции за поддържане;
- 8.5.6. общо предупреждение относно опасностите от извършване на каквито и да са изменения или допълнения към имобилайзера; такива изменения и допълнения автоматично правят невалиден сертификата за монтаж, посочен в точка 8.5.2 по-горе.
9. ИЗМЕНЕНИЕ НА ТИПА И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕТО
- 9.1. Всяко изменение на типа на превозно средство или компонент, имащо отношение към настоящото правило, се съобщава на административния отдел, който е одобрил типа превозно средство или компонент. В такъв случай отделът може:
- 9.1.1. да прецени, че е малко вероятно направените изменения да окажат осезаем неблагоприятен ефект и че при всички положения компонентът на превозното средство продължава да съответства на изискванията; или
- 9.1.2. да изиска допълнителен протокол от техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията.
- 9.2. Потвърждението или отказът за одобрение, в което се посочва изменението, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точка 4.3 по-горе, на страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.
- 9.3. Компетентният орган, който издава разширението на одобрението, присвоява сериен номер на всеки формуляр за съобщение, изготвян за такова разширение.
10. ПРОЦЕДУРИ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Процедурите за съответствие на производството трябва да съответстват на определените в Спогодбата, допълнение 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се спазват следните изисквания:
- 10.1. Всяко превозно средство/компонент, одобрен(о) по настоящото правило, трябва да бъде произведен(о) така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията от съответната(ите) част(и) от настоящото правило.

- 10.2. Изпитванията, предписани в съответната(ите) част(и) от настоящото правило, се провеждат за всеки тип превозно средство или компонент на случаен принцип при статистически контрол в съответствие с една от обичайните процедури за осигуряване на качеството.
- 10.3. Органът, издал одобрението, може по всяко време да провери методите за контрол на съответствието, прилагани във всеки един производствен обект. Нормалната честота на тези проверки е веднъж на всеки две години.
11. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 11.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство/компонент в съответствие с настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, изложени в точка 10 по-горе.
- 11.2. Ако страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, отмени издадено от нея одобрение, тя незабавно уведомява за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез формуляр, съответстващ на образца от приложение 2, част 1, 2 или 3, в зависимост от конкретния случай.
12. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Ако титулярят на одобрението прекрати напълно производството на тип превозно средство/компонент, одобрен в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това органа, издал одобрението, който при получаване на съответното съобщение на свой ред уведомява за това другите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, посредством формуляр, съответстващ на образца от приложение 2, част 1, 2 или 3, в зависимост от конкретния случай.
13. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ
- 13.1. ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА НА ИМОБИЛАЙЗЕР
- 13.1.1. След изтичане на 36 месеца след датата на влизане в сила на допълнение 1 към първоначалната версия на правилото, страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, издават одобрения само ако подлежащият на одобрение тип компонент или отделен технически възел отговаря на изискванията на настоящото правило, изменено с допълнение 1 към първоначалната версия на правилото.
- 13.1.2. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, продължават да издават одобрения за тези типове компоненти или отделни технически възли, които съответстват на изискванията на първоначалната версия на правилото, при условие че компонентът или отделният технически възел са предназначени за резервни части за монтаж на превозни средства в експлоатация и ако монтажът на компонент или отделен технически възел, удовлетворяващи изискванията на настоящото правило, изменено с допълнение 1 към първоначалната версия на настоящото правило, е технически неосъществим.
- 13.2. ОДОБРЕНИЕ НА ТИП ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
- След изтичане на 36 месеца след датата на влизане в сила на допълнение 1 към първоначалната версия на правилото, страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, издават одобрения само ако подлежащият на одобрение тип превозно средство отговаря на изискванията на настоящото правило, изменено с допълнение 1 към първоначалната версия на правилото.
14. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ОДОБРЕНИЕ, И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
- Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на секретариата на Организацията на обединените нации наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитванията за одобрение, и на административните отдели, които издават одобренията и на които следва да се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрението, разширението, отказването или отменянето на одобрение, издадени в други държави.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Част 1

(максимален формат: A4 (210 mm × 297 mm))

ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ

в съответствие с точки 5, 7 и 8, в зависимост от конкретния случай, от Правило № 116 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на система на тип превозно средство по отношение на устройствата за предотвратяване на неразрешено използване

без алармена система/с алармена система ⁽¹⁾,

без имобилайзер/с имобилайзер ⁽¹⁾,

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1. Марка (търговско наименование на производителя):

1.2. Тип:

1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството ⁽²⁾:

1.3.1. Местоположение на тази маркировка:

1.4. Категория на превозното средство ⁽³⁾:

1.5. Наименование и адрес на производителя:

1.6. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:

1.7. Адрес(и) на монтажното(ите) предприятие(я):

2. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

2.1. Снимки и/или чертежи на представително превозно средство:

2.2. Местоположение на водача: ляво/дясно ⁽¹⁾

3. ДРУГА ИНФОРМАЦИЯ

3.1. Устройства за предотвратяване на неразрешено използване на превозното средство

3.1.1. Защитно устройство:

3.1.1.1. Подробно описание на типа превозно средство по отношение на устройството и конструкцията на управлението или на възела, на който действа защитното устройство:

3.1.1.2. Чертежи на защитното устройство и на неговото монтиране към превозното средство:

3.1.1.3. Техническо описание на устройството:

3.1.1.4. Данни за използваните комбинации за заключване:

3.1.2. Имобилайзер на превозното средство:

3.1.2.1. номер на одобрението на типа, ако има такъв:

3.1.2.2. За имобилайзери, които все още не са одобрени

3.1.2.2.1. Подробно техническо описание на имобилайзера на превозното средство и на мерките, предприети срещу неволното му активиране:

3.1.2.2.2. Системата(ите), върху която(ито) действа имобилайзерът на превозното средство:

3.1.2.2.3. Брой на ефективните взаимозаменяеми кодове, ако е приложимо:

3.1.3. Алармена система, ако има такава:

3.1.3.1. номер на одобрението на типа, ако има такъв:

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква (има случаи, когато е възможно повече от едно вписване и не е необходимо да се зачерква нищо).

⁽²⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

⁽³⁾ Съгласно определението в приложение 7 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, така както е изменен).

- 3.1.3.1.1. Подробно описание на типа превозно средство по отношение на устройството на монтираната АСПС, илюстрирано със снимки и/или чертежи (когато АСПС вече е типово одобрена като отделен технически възел, може да се направи позоваване на описанието в точка 4.2 от информационния документ на производителя на АСПС):
- 3.1.3.2. За алармени системи, които все още не са одобрени
- 3.1.3.2.1. Подробно описание на алармената система и на частите на превозното средство, свързани с монтираната алармена система:
- 3.1.3.2.2. Списък на основните компоненти, от които се състои алармената система:

Част 2

(максимален формат: A4 (210 mm × 297 mm))

ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ

в съответствие с точка 6 от Правило № 116 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на компонент или отделен технически възел на алармена система

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

- 1.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 1.2. Тип:
- 1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството ⁽¹⁾:
- 1.3.1. Местоположение на тази маркировка:
- 1.4. Наименование и адрес на производителя:
- 1.5. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:
- 1.6. Адрес(и) на монтажното(ите) предприятие(я):

2. ОПИСАНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО

- 2.1. Подробно описание на алармената система и на частите на превозното средство, свързани с монтираната алармена система:
- 2.1.1. Списък на основните компоненти, от които се състои алармената система:
- 2.1.2. Предприети мерки за защита срещу лъжливи алармени сигнали:
- 2.2. Степен на защита, осигурявана от устройството:
- 2.3. Метод на включване/изключване на устройството:
- 2.4. Брой на ефективните взаимозаменяеми кодове, ако е приложимо:
- 2.5. Списък на основните компоненти, от които се състои устройството, и, ако е приложимо, техните маркировъчни знаци:

3. ЧЕРТЕЖИ

- 3.1. Чертежи на основните компоненти на устройството (чертежите трябва да показват мястото, предвидено за маркировката на ИКЕ за одобрение на типа или за маркировъчния знак, ако е приложимо):

4. ИНСТРУКЦИИ

- 4.1. Списък на превозните средства, на които е предназначено да бъде монтирано устройството:
- 4.2. Описание на метода на монтиране, илюстриран със снимки и/или чертежи:
- 4.3. Инструкции за експлоатация:
- 4.4. Инструкции за поддържане, ако има такива:
- 4.5. Списък на точките от настоящото правило, които по силата на условията за монтаж не се прилагат по отношение на АСПС, типово одобрена като отделен технически възел, която трябва да бъде монтирана на указани места в указани превозни средства.

⁽¹⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

Част 3

(максимален формат: A4 (210 mm × 297 mm))

ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ

в съответствие с точка 8 от Правило № 116 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на компонент или отделен технически възел на имобилайзерна система

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

- 1.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 1.2. Тип:
- 1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството ⁽¹⁾:
- 1.3.1. Местоположение на тази маркировка:
- 1.4. Наименование и адрес на производителя:
- 1.5. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:
- 1.6. Адрес(и) на монтажното(ите) предприятие(я):

2. ОПИСАНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО

- 2.1. Подробно техническо описание на имобилайзера на превозното средство и на мерките, предприети срещу неволното му активиране:
- 2.2. Системата(ите) на превозното средство, на която(ито) действа имобилайзерът на превозното средство:
- 2.3. Метод на включване/изключване на устройството:
- 2.4. Брой на ефективните взаимозаменяеми кодове, ако е приложимо:
- 2.5. Списък на основните компоненти, от които се състои устройството, и, ако е приложимо, техните маркировъчни знаци:

3. ЧЕРТЕЖИ

- 3.1. Чертежи на основните компоненти на устройството (чертежите трябва да показват мястото, предвидено за маркировката на ИКЕ за одобрение на типа:

4. ИНСТРУКЦИИ

- 4.1. Списък на превозните средства, на които е предназначено да бъде монтирано устройството:
- 4.2. Описание на метода на монтиране, илюстриран със снимки и/или чертежи:
- 4.3. Инструкции за експлоатация:
- 4.4. Инструкции за поддържане, ако има такива:

⁽¹⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Част 1

СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган:

.....

.....

.....

относно ⁽²⁾ ИЗДАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЯНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип превозно средство по отношение на неговите устройства за предотвратяване на неразрешено използване в съответствие с Правило № 116

без алармена система/с алармена система ⁽²⁾

без имобилайзер/с имобилайзер ⁽²⁾

Одобрение №: Разширение №:

Основание за разширението:

РАЗДЕЛ I

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

- 1.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 1.2. Тип:
- 1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху превозното средство/компонента/отделния технически възел ⁽²⁾⁽³⁾:
- 1.3.1. Местоположение на тази маркировка:
- 1.4. Категория на превозното средство ⁽⁴⁾:
- 1.5. Наименование и адрес на производителя:
- 1.6. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:
- 1.7. Адрес(и) на монтажното(ите) предприятие(я):

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (ако е приложимо): вж. добавката
2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитването:
4. Номер на протокола от изпитването:
5. Забележки (ако има): вж. добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Прилага се индексът на информационния пакет, депозиран при органа по одобряването, който може да се получи при поискване.

⁽¹⁾ Отличителен номер на държавата, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква (има случаи, когато е възможно повече от едно вписване и не е необходимо да се зачерква нищо).

⁽³⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Съгласно определението в приложение 7 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, така както е изменен).

Добавка

към сертификат на ИКЕ за одобрение на типа № ...

относно одобрението на типа на превозно средство по отношение на Правило № 116

1. Допълнителна информация:

1.1. Кратко описание на устройството(ата) за защита срещу неразрешено използване и на частите на превозното средство, на които то/те действа(т):

1.2. Кратко описание на имобилайзера:

1.3. Кратко описание на алармената система, ако е приложимо, включително номинално захранващо напрежение ⁽¹⁾:

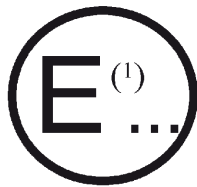
2. Забележки:

⁽¹⁾ Посочва се единствено за алармените системи за превозни средства (АСПС), предназначени за използване на превозни средства, номиналното захранващо напрежение на които е различно от 12 V.

Част 2

СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган:

.....

.....

.....

относно ⁽²⁾ ИЗДАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЯНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип компонент или отделен технически възел като алармена система в съответствие с Правило № 116

Одобрение №: Разширение №:

Основание за разширението:

РАЗДЕЛ I

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

- 1.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 1.2. Тип:
- 1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството ⁽³⁾:
- 1.3.1. Местоположение на тази маркировка:
- 1.4. Наименование и адрес на производителя:
- 1.5. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:
- 1.6. Адрес(и) на монтажното(ите) предприятие(я):

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (ако е приложимо): вж. добавката
2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитването:
4. Номер на протокола от изпитването:
5. Забележки (ако има): вж. добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Прилага се индексът на информационния пакет, депозиран при органа по одобряването, който може да се получи при поискване.

⁽¹⁾ Отличителен номер на пържавата, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква (има случаи, когато е възможно повече от едно вписване и не е необходимо да се зачерква нищо).

⁽³⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

Добавка

към сертификат на ИКЕ за одобрение на типа № ...

относно одобрението на типа на алармена система за превозни средства по отношение на Правило № 116

1. Допълнителна информация:

1.1. Кратко описание на алармената система, ако е приложимо, включително номинално захранващо напрежение ⁽¹⁾:

1.2. Списък на превозните средства, на които е предназначена да бъде монтирана алармената система:

1.3. Типове превозни средства, върху които алармената система е била изпитвана:

1.4. Списък на основните, надлежно идентифицирани компоненти, от които се състои алармената система:

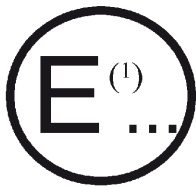
2. Забележки:

⁽¹⁾ Посочва се единствено за алармените системи за превозни средства (АСПС), предназначени за използване на превозни средства, номиналното захранващо напрежение на които е различно от 12 V.

Част 3

СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган:

.....

.....

.....

относно ⁽²⁾ ИЗДАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЯНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип компонент или отделен технически възел като имобилайзерна система в съответствие с Правило № 116

Одобрение №: Разширение №:

Основание за разширението:

РАЗДЕЛ I

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Марка (търговско наименование на производителя):

Тип:

Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството ⁽³⁾:

Местоположение на тази маркировка:

Наименование и адрес на производителя:

Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:

Адрес(и) на монтажното(ите) предприятие(я):

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (ако е приложимо): вж. добавката

2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията:

3. Дата на протокола от изпитването:

4. Номер на протокола от изпитването:

5. Забележки (ако има): вж. добавката

6. Място:

7. Дата:

8. Подпис:

9. Прилага се индексът на информационния пакет, депозиран при органа по одобряването, който може да се получи при поискване.

⁽¹⁾ Отличителен номер на пържавата, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква (има случаи, когато е възможно повече от едно вписване и не е необходимо да се зачерква нищо).

⁽³⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

Добавка

към сертификат на ИКЕ за одобрение на типа № ...

относно одобрението на типа на имобилайзер по отношение на Правило № 116

1. Допълнителна информация:

1.1. Кратко описание на имобилайзера:

1.2. Списък на превозните средства, на които е предназначен да бъде монтиран имобилайзерът:

1.3. Типове превозни средства, върху които имобилайзерът е бил изпитван:

1.4. Списък на основните, надлежно идентифицирани компоненти, от които се състои имобилайзерът:

2. Забележки:

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

ОБРАЗЕЦ А

(вж. точка 4.4 от настоящото правило)

Фигура 1

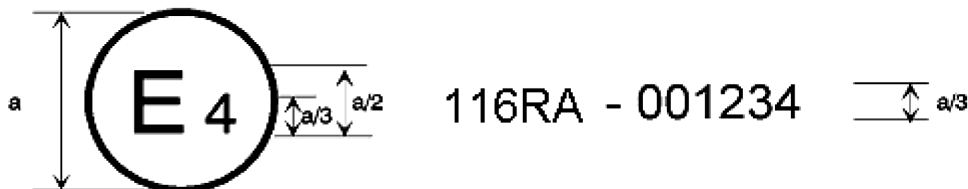
(вж. точка 4.4.3.4 от настоящото правило)

 $a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с част I от Правило № 116 с номер на одобрение 001234. Първите две цифри (00) от номера на одобрението указват, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 116 в първоначалния му вид.

Фигура 2

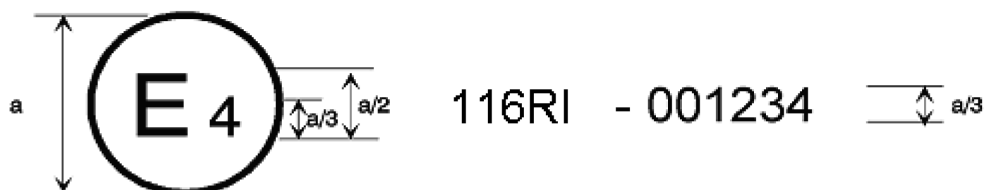
(вж. точка 4.4.3.1 от настоящото правило)

 $a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение (фигура 2), поставена на АСПС, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с част II от Правило № 116 с номер на одобрение 001234. Първите две цифри (00) от номера на одобрението указват, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 116 в първоначалния му вид.

Фигура 3

(вж. точка 4.4.3.2 от настоящото правило)

 $a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение (фигура 3), поставена на имобилайзер, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с част IV от Правило № 116 с номер на одобрение 001234. Първите две цифри (00) от номера на одобрението указват, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 116 в първоначалния му вид.

Фигура 4

(вж. точка 4.4.3.5 от настоящото правило)

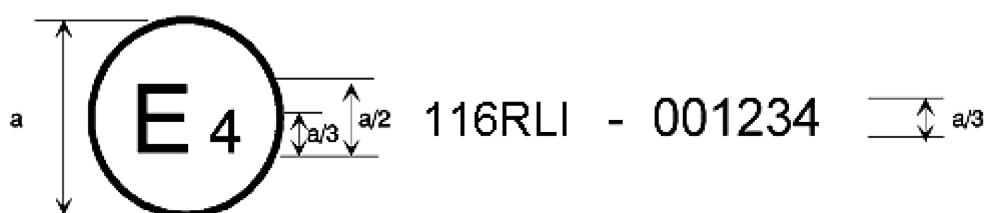


$a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение (фигура 4), поставена на превозно средство, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с част III от Правило № 116 с номер на одобрение 001234. Първите две цифри (00) от номера на одобрението указват, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 116 в първоначалния му вид.

Фигура 5

(вж. точка 4.4.3.6 от настоящото правило)

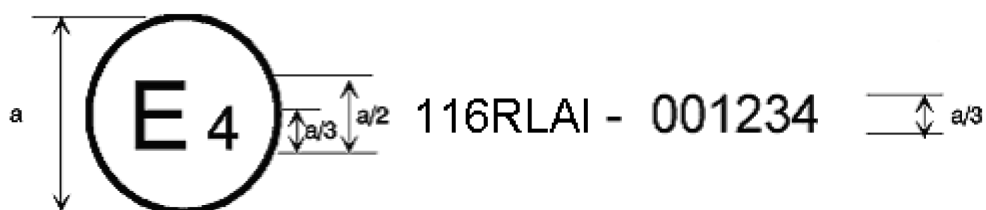


$a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение (фигура 5), поставена на превозно средство, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с част I и част IV от Правило № 116 с номер на одобрение 001234. Първите две цифри (00) от номера на одобрението указват, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 116 в първоначалния му вид.

Фигура 6

(вж. точка 4.4.3.7 от настоящото правило)



$a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

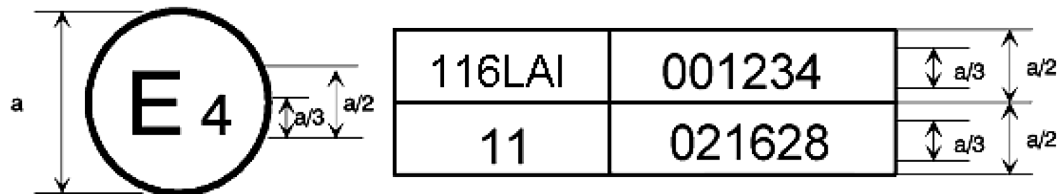
Показаната по-горе маркировка за одобрение (фигура 6), поставена на превозно средство, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с част I, част II и част IV от Правило № 116 с номер на одобрение 001234. Първите две цифри (00) от номера на одобрението указват, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 116 в първоначалния му вид.

ОБРАЗЕЦ Б

(вж. точка 4.5 от настоящото правило)

Фигура 7

(пример)



$a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с част I, част II и част IV от Правило № 116, и в съответствие с Правило № 11. Първите две цифри от номера на одобрението указват, че към датите, когато са били издадени тези одобрения, Правило № 116 е било в първоначалния му вид, а Правило № 11 е включвало серия от изменения 02.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Част I

ПРОЦЕДУРА ЗА ИЗПИТВАНЕ НА ИЗНОСВАНЕ НА УСТРОЙСТВА ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ, КОИТО ДЕЙСТВАТ НА КОРМИЛНОТО УПРАВЛЕНИЕ

1. Изпитвателно оборудване
Изпитвателното оборудване се състои от:
 - 1.1. крепежно приспособление, подходящо за монтиране на образца на кормилното управление, комплектовано с устройството за предотвратяване на неразрешено използване, както е определено в точка 5.1.2 от настоящото правило;
 - 1.2. средство за задействане и деактивиране на устройството за предотвратяване на неразрешено използване, което трябва да включва използването на ключа;
 - 1.3. средство за завъртане на кормилния вал спрямо устройството за предотвратяване на неразрешено използване.
2. Метод на изпитване
 - 2.1. Към крепежното приспособление, споменато в точка 1.1 по-горе, се прикрепва образец на кормилното управление, комплектовано с устройството за предотвратяване на неразрешено използване.
 - 2.2. Един цикъл на процедурата на изпитване трябва да се състои от следните операции:
 - 2.2.1. Начално положение: при деактивирано устройство за предотвратяване на неразрешено използване кормилният вал се завърта до положение, което не позволява привеждане в действие на устройството за предотвратяване на неразрешено използване, освен ако то не е от тип, позволяващ заключване на кормилното управление при всяко положение на кормилото.
 - 2.2.2. Конфигуриране за действие: устройството за предотвратяване на неразрешено използване се привежда от деактивирано в задействано положение, като се използва ключът.
 - 2.2.3. ⁽¹⁾ Активиране: кормилният вал трябва да бъде завъртян така, че в момента на привеждане в действие на устройството за предотвратяване на неразрешено използване прилаганият на вала въртящ момент да бъде $40 \text{ Nm} \pm 2 \text{ Nm}$.
 - 2.2.4. Деактивиране: устройството за предотвратяване на неразрешено използване трябва да бъде деактивирано с обичайните средства, като въртящият момент се намали до нула, за да се улесни освобождаването.
 - 2.2.5. ⁽¹⁾ Връщане: кормилният вал се завърта до положение, което не позволява привеждане в действие на устройството за предотвратяване на неразрешено използване.
 - 2.2.6. Завъртане в обратна посока: повтарят се процедурите, описани в точки 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 и 2.2.5, но при завъртане на кормилния вал в обратна посока.
 - 2.2.7. Интервалът от време между две последователни привеждания в действие на устройството трябва да бъде най-малко 10 секунди.
 - 2.3. Цикълът, който причинява износване, трябва да бъде повторен толкова пъти, колкото е посочено в точка 5.3.1.3 от настоящото правило.

Част 2

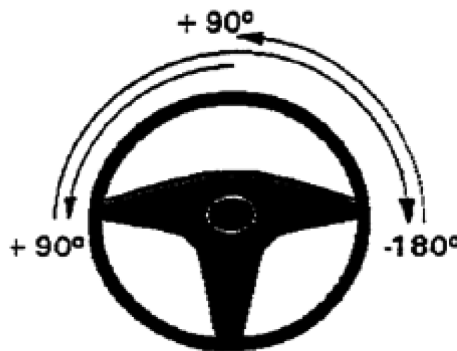
ПРОЦЕДУРА ЗА ИЗПИТВАНЕ НА УСТРОЙСТВА ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ, КОИТО ДЕЙСТВАТ НА КОРМИЛНОТО УПРАВЛЕНИЕ ПОСРЕДСТВОМ УСТРОЙСТВО ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА ВЪРТЯЩИЯ МОМЕНТ

1. Изпитвателно оборудване
Изпитвателното оборудване се състои от:
 - 1.1. крепежно приспособление, подходящо за поддържане на частите на кормилна система или, ако изпитването се провежда върху комплектовано превозно средство, подемна система, способна да повдигне всички управляеми колела над земната повърхност; и
 - 1.2. устройство или устройства, които могат да създадат и да измерят въртящ момент, приложен върху кормилното управление, както е предписано в точка 2.3. Точността на измерване трябва да бъде по-малка или равна на 2 %.
2. Описание на процедурата на изпитване
 - 2.1. Ако изпитването се провежда с комплектовано превозно средство, по време на изпитването никое от управляемите колела на превозното средство не трябва да докосва земната повърхност.

⁽¹⁾ Ако устройството за предотвратяване на неразрешено използване позволява заключване на кормилното управление във всяко положение, процедурите, описани в точки 2.2.3 и 2.2.5, се пропускат.

- 2.2. Заклучването на кормилното управление трябва да се задейства, така че кормилното управление да бъде блокирано.
- 2.3. Към кормилното управление трябва да се приложи такъв въртящ момент, че то да се завърти.
- 2.4. Изпитвателният цикъл включва завъртане на кормилното управление на 90° , следвано от завъртане на 180° в обратна посока и от ново завъртане на 90° в първоначалната посока (вж. фигурата);

1 цикъл = $+ 90^\circ / - 180^\circ / + 90^\circ$ с допустимо отклонение от $\pm 10\%$.



- 2.5. Продължителността на един цикъл е равна на $20\text{ s} \pm 2\text{ s}$.
- 2.6. Трябва да се проведат пет изпитвателни цикъла.
- 2.7. Минималната стойност на въртящия момент, регистрирана по време на всеки от изпитвателните цикли, трябва да бъде по-висока от посочената в точка 5.3.1.4.2 от настоящото правило.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

(Запазено)

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ

Долуподписаният
(фамилно и собствено име)

Удостоверявам, че описаната/описаният по-долу алармена система за превозни средства/имобилайзер ⁽¹⁾:

Марка:

Тип:

съответства напълно на типа, одобрен:

в на
(място на одобрението) (дата)

описан във формуляра за съобщение с номер на одобрение

Идентификация на основния(те) компонент(и):

Компонент: Маркировка:

Съставено в: на:

Пълен адрес и печат на производителя:

Подпис: (да се уточни служебното положение)

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА МОНТАЖ

Долуподписаният
професионален монтьор, удостоверявам, че монтажът на описаната/описаният по-долу алармена система за превозни средства/имобилайзер ⁽¹⁾ е извършен от мен съгласно предоставените от производителя на системата инструкции за монтаж.

Описание на превозното средство:

Марка:

Тип:

Сериен номер:

Регистрационен номер:

Описание на алармената система за превозни средства/имобилайзер ⁽¹⁾

Марка:

Тип:

Номер на одобрение:

Съставено в: на:

Пълен адрес и печат на монтьора:

.....

.....

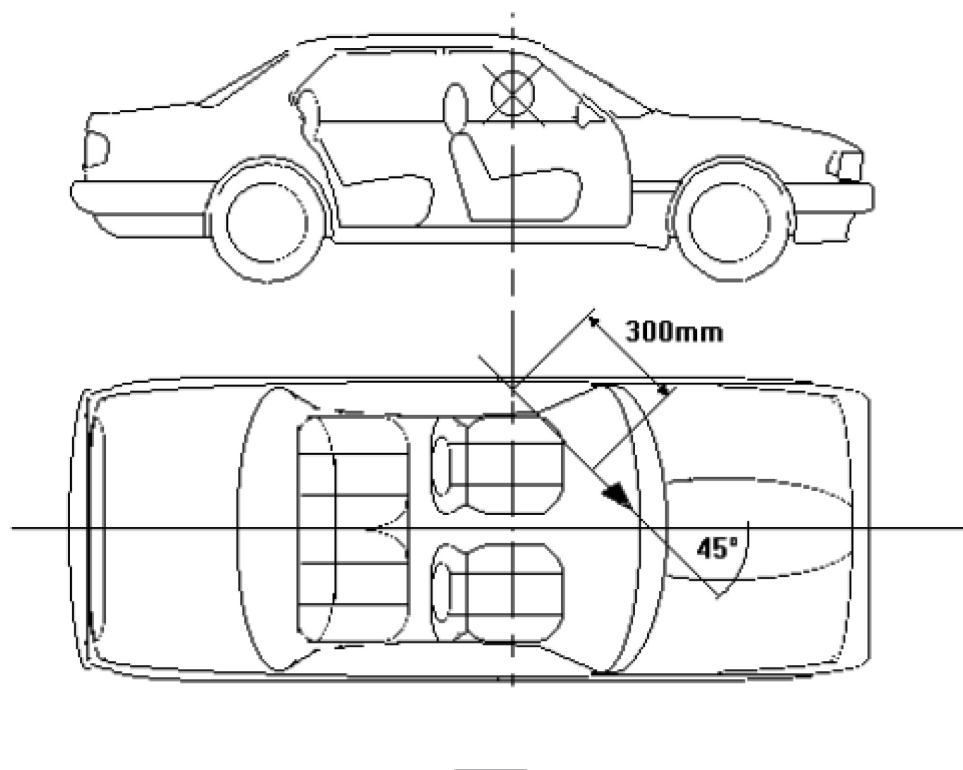
Подпис: (да се уточни служебното положение)

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Точки 6.4.2.11 и 7.4

ИЗПИТВАНЕ НА СИСТЕМИ ЗА ЗАЩИТА НА ОТДЕЛЕНИЕТО ЗА ПЪТНИЦИ



ПРИЛОЖЕНИЕ 9

ЕЛЕКТРОМАГНИТНА СЪВМЕСТИМОСТ

Забележка: Изпитванията за електромагнитна съвместимост се извършват съгласно точка 1 или точка 2 в зависимост от наличните съоръжения за изпитване.

1. Метод по ISO

Устойчивост на смущения, разпространяващи се по захранващите линии

Изпитвателните импулси 1, 2a/26, 3a, 3б, 4 и 5a/5б съгласно международен стандарт ISO 7637-2:2004 се подават към захранващите линии, както и към останалите електрически връзки на АСПС/АС, които при работа могат да бъдат свързани към захранващите линии.

Що се отнася до импулс 5, импулс 5б се подава към превозните средства, които имат генератор с вътрешен ограничителен диод, а импулс 5а се подава в останалите случаи.

Що се отнася до импулс 2, импулс 2а се подава винаги, а импулс 2б може да се подава при постигане на съгласие между производителя на превозното средство и техническите служби, извършващи одобрението.

Със съгласието на техническата служба изпитвателен импулс 5a/5б не трябва да се подава при следните обстоятелства:

- а) одобрение на типа на АСПС, която трябва да бъде типово одобрена като отделен технически възел и е предназначена за монтиране на превозно(и) средство(а) без каквито и да е генератори

В този случай производителят на АСПС:

- i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с точка 7 от настоящото правило),
- ii) и посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж;

- б) одобрение на типа на превозно средство по отношение на АС, предназначена за монтиране на превозно(и) средство(а) без генератори

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж.

- в) одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типово одобрена като отделен технически възел и е предназначена за монтиране на превозно(и) средство(а) без каквито и да е генератори

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случаите, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 1 на приложение 1, вече е била предоставена за одобрението на отделния технически възел.

Изпитване на АСПС/АС в изключено състояние и във включено състояние

Подават се изпитвателните импулси от 1 до 5. Изискваното функционално състояние за всички подавани изпитвателни импулси е дадено в таблица 1.

Таблица 1

Интензивност/функционално състояние (за захранващите линии)

Номер на изпитвателния импулс	Ниво на изпитване	Функционално състояние
1	III	C
2a	III	B
26	III	C

Номер на изпитвателния импулс	Ниво на изпитване	Функционално състояние
3a	III	A
3б	III	A
4	III	B
5a/5б	III	A

Защита срещу смущения, предизвикани от свързване, възникнало по линиите за сигнали

Проводниците, които не са свързани със захранващите линии (напр. специалните линии за сигнали), се подлагат на изпитване в съответствие с международен стандарт ISO 7637-3:1995 (и поправка 1). Изискваното функционално състояние за всички подавани изпитвателни импулси е дадено в таблица 2.

Таблица 2

Ниво на изпитване/функционално състояние (за линиите за сигнали)

Номер на изпитвателния импулс	Ниво на изпитване	Функционално състояние
3a	III	C
3б	III	A

Защита срещу излъчени високочестотни смущения

Защитата на дадена монтирана в превозно средство АСПС/АС може да бъде изпитана съгласно предписанията на Правило № 10, серия от изменения 02, и методите за изпитване, описани в приложение 6 за превозни средства и в приложение 9 за отделен технически възел.

Електрически смущения, предизвикани от електростатични разряди

Защитата срещу електрически смущения се изпитва в съответствие с Технически доклад ISO/TR 10605-1993.

Със съгласието на техническата служба това изискване не трябва да се прилага при следните обстоятелства:

- а) одобрение на типа на АСПС, която трябва да бъде типово одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на АСПС:

- i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с точка 7 от настоящото правило),
- ii) и посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж;

- б) одобрение на типа на превозно средство по отношение на АС

В този случай производителят посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж и производителят на превозното средство трябва да докаже това чрез представяне на съответните документи.

- в) одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типово одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случаите, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 1 на приложение 1, вече е била предоставена за одобрението на отделния технически възел.

Електромагнитни излъчвания

Изпитванията се извършват съгласно предписанията на Правило № 10, серия от изменения 02, и съгласно методите за изпитване, описани в приложения 4 и 5 за превозни средства или в приложения 7 и 8 за отделен технически възел.

2. Метод на ИЕС

Електромагнитно поле

АСПС/АС се подлага на базовото изпитване. Тя се подлага на изпитването с електромагнитно поле, описано в публикация на ИЕС 839-1-3-1998, изпитване А-13, като диапазонът от честоти трябва да бъде от 20 до 1 000 MHz, а напрегнатостта на полето — 30 V/m.

Освен това АСПС/АС се подлага на изпитванията на електрически смущения от преходни процеси, разпространяващи се по проводниците или предизвикани от капацитивна/индуктивна връзка, описани в международен стандарт ISO 7637, части 1:1990, 2:1990 и 3:1995, в зависимост от конкретния случай.

Електрически смущения, предизвикани от електростатични разряди

АСПС/АС се подлага на базовото изпитване. Тя се подлага на изпитването за устойчивост на електростатични разряди, описано в EN 61000-4-2 или ISO/TR 10605-1993, по избор на производителя.

Електромагнитни излъчвания

АСПС/АС се подлага на изпитване за потискане на радиочестотни смущения съгласно изпитванията, предписани в Правило № 10, серия от изменения 02, и съгласно методите за изпитване, описани в приложения 4 и 5 за превозни средства или в приложения 7 и 8 за отделен технически възел.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕХАНИЧНИТЕ ПРЕВКЛЮЧАТЕЛИ С КЛЮЧ

1. Цилиндърът на превключвателя с ключ не трябва да се подава с повече от 1 mm от предпазния кожух, като издадената част трябва да бъде конична.
 2. Връзката между вътрешната част на цилиндъра и неговата обвивка трябва да е в състояние да издържи сила на опън 600 N и въртящ момент 25 Nm.
 3. Превключвателят с ключ трябва да има защита срещу пробиване на цилиндъра.
 4. Профилът на ключа трябва да има най-малко 1 000 ефективни комбинации.
 5. Превключвателят с ключ не трябва да може да функционира с ключ, който се различава само с една комбинация от предвидения за превключвателя с ключ.
 6. Отворът за ключа на външен превключвател с ключ трябва да е защитен от проникване на прах и/или вода с капаче или по друг начин.
-