

18 април 2005 г.

СПОГОДБА

ЗА ПРИЕМАНЕ НА ЕДНАКВИ ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕДПИСАНИЯ ЗА КОЛЕСНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНЕ И ЧАСТИ, КОИТО МОГАТ ДА БЪДАТ МОНТИРАНИ И/ИЛИ ИЗПОЛЗВАНИ НА КОЛЕСНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И НА УСЛОВИЯ ЗА ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЯ, ИЗДАВАНИ НА ОСНОВАТА НА ТЕЗИ ПРЕДПИСАНИЯ *

(Преработка 2, включваща поправките, влезли в сила на 16 октомври 1995 г.)

Добавка 115: Правило № 116

Дата на влизане в сила: 06 април 2005 г.

ЕДИННИ ТЕХНИЧЕСКИ УСЛОВИЯ ОТНОСНО ЗАЩИТАТА НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА СРЕЩУ НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ



ОРГАНИЗАЦИЯ НА ОБЕДИНЕНИТЕ НАЦИИ

* Предишно наименование на Спогодбата:

Спогодба за приемане на еднакви условия за одобрение и взаимно признаване одобряването на оборудването и частите за моторни превозни средства, подписана в Женева на 20 март 1958 г.

Регламент № 116

ЕДИННИ ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСНО ЗАЩИТАТА НА МОТОРНИТЕ ПРЕВОЗНИ
СРЕДСТВА СРЕЩУ НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ

СЪДЪРЖАНИЕ

РЕГЛАМЕНТ	<u>Страница</u>
1. Област на приложение	6
2. Определения: общи определения	7
3. Заявление за типово одобрение	7
4. Типово одобрение	7
5. ЧАСТ I: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ОТ КАТЕГОРИЯ M1 ИЛИ N1 ПО ОТНОШЕНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО МУ ЗА ЗАЩИТА СРЕЩУ НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ	
5.1 Определения	10
5.2 Общи изисквания	11
5.3 Специални изисквания	13
5.4 Електромеханични и електронни устройства за защита срещу неразрешено използване	16
6. ЧАСТ II: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА АЛАРМЕНА СИСТЕМА ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА	
6.1 Определения	16
6.2 Общи изисквания	17
6.3 Специални изисквания	18
6.4 Параметри на функциониране и условия на изпитване	24
6.5 Инструкции	30
7. ЧАСТ III: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА АЛАРМЕНАТА МУ СИСТЕМА	
7.1 Определения	31
7.2 Общи изисквания	31

7.3 Специални изисквания	32
7.4 Условия на изпитване	38
7.5 Инструкции	38
8. ЧАСТ IV: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ИМОБИЛАЙЗЕРИ И ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВИЯ ИМОБИЛАЙЗЕР	
8.1 Определения	39
8.2 Общи изисквания	40
8.3 Специални изисквания	42
8.4 Параметри на функциониране и условия на изпитване	44
8.5 Инструкции	44
9. Изменение на типа и разширяване на типовото одобрение	46
10. Съответствие на производството	46
11. Санкции при несъответствие на производството	46
12. Окончателно спиране на производството	47
13. Преходни разпоредби	47
14. Наименования и адреси на техническите служби, натоварени с извършване на изпитванията за типово одобрение, и наименования и адреси на административните органи	47

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 - Информационен фиш:

- Част I: в съответствие с параграфи 5, 7 и 8, в зависимост от случая, на Регламент № 116 на ИКЕ на ООН относно типовото одобрение на определен тип превозно средство по отношение на устройствата за защита срещу неразрешено използване
- Част II: в съответствие с параграф 6 на Регламент № 116 на ИКЕ на ООН относно типовото одобрение на алармена система

Част III: в съответствие с параграф 8 на Регламент № 116 на ИКЕ на ООН относно типовото одобрение на имобилайзер

Приложение 2 - Известие относно издаване на типово одобрение, разширение, отказ, отнемане на одобрение или окончателно спиране на производството

Част I: на тип превозно средство по отношение на неговите устройства за защита срещу неразрешено използване, в приложение на Регламент № 116

Част II: на тип компонент като алармена система, в приложение на Регламент № 116

Част III: на тип компонент като имобилайзер, в приложение на Регламент № 116

Приложение 3 - Примери на маркировки за типово одобрение

Приложение 4 - Част I: Изпитване за износване на устройствата, предназначени да възпрепятстват неразрешено използване на кормилната уредба

Част II: Процедура по изпитване на устройствата, предназначени да възпрепятстват неразрешено използване на кормилната уредба чрез използване на устройство за ограничаване на въртящия момент

Приложение 5 – Изпитване на система с електрическо управление

Приложение 6 - Образец на сертификат за съответствие

Приложение 7 - Образец на сертификат за монтаж

Приложение 8 - Изпитване на системите за защита на отделението за пътниците

Приложение 9 – Електромагнитна съвместимост

Приложение 10 – Изисквания относно механичните ключови прекъсвачи

1. ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Настоящият регламент се прилага:

- 1.1 ЧАСТ I - към типовото одобрение на превозните средства от категория M1 и N1 1/ по отношение на устройствата им за защита срещу неразрешено използване;
- 1.2 Част II – към типовото одобрение на алармените системи за превозни средства, предназначени да бъдат монтирани постоянно на превозните средства от категория M1 и на превозните средства от категория N1, притежаващи маса, която не надвишава 2 тона 2/;
- 1.3 ЧАСТ III - към типовото одобрение на превозните средства от категория M1 и към превозните средства от категория N1, притежаващи максимална маса, която не надвишава 2 тона, по отношение на тяхната(ите) алармена(и) система(и) 2/.
- 1.4 ЧАСТ IV - към типовото одобрение на имобилайзерите и на превозните средства от категория M1 и към превозните средства от категория N1, притежаващи максимална маса, която не надвишава 2 тона, по отношение на техните имобилайзери 2/ 3/.
- 1.5 Монтирането на устройствата, указани в първата част, на превозни средства от други категории е разрешено, но всяко монтирано устройство трябва да отговаря напълно на съответните изисквания на настоящия Регламент.
- 1.6 Монтирането на устройствата, указани в Части III и IV на превозни средства от други категории или на превозни средства от категория N1, чиято максимална маса не надвишава 2 тона, е разрешено, но всяко монтирано устройство трябва да отговаря напълно на съответните изисквания на настоящия Регламент.
- 1.7 По искане на производителя Договарящите се страни могат да издават типови одобрения въз основа на Части от I до IV на превозни средства от други категории и на устройства, предназначени да бъдат монтирани на тези превозни средства.
- 1.8 Към момента на прилагането на настоящия Регламент Договарящите се страни трябва да декларират коя част от Регламента смятат да прилагат на своя територия за всяка от категориите превозни средства 3/.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ: ОБЩИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1/ Така както са определени в Консолидирана резолюция относно конструирането на превозни средства (R.E.3), Приложение 7 (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, така както той е изменен и допълнен).

2/ Вземат се предвид единствено превозните средства с електрически системи с напрежение 12 волта.

3/ Препоръчва се Договарящите се страни да прилагат Части I и IV при типовото одобрение на превозните средства от категория M1 и единствено Част I при типовото одобрение на превозните средства от категория N1; прилагането на останалите разпоредби остава незадължително. Части II, III и IV би трябвало да се прилагат, когато такъв компонент се монтира на категориите превозни средства, упоменати в параграфи от 1.3 до 1.5.

2.1 „Производител” е лицето или органа, отговорен пред органа, натоварен с извършването на типовото одобрение, за всички аспекти от процеса по одобрение на типа и на осигуряване на съответствието на производството. Не е необходимо това лице или този орган да участва пряко във всички етапи на производството на превозното средство, системата, компонента или обособения технически модул, който е предмет на процеса по типово одобрение.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

3.1 Заявлението за типово одобрение на превозно средство или компонент в приложение на настоящия Регламент се представя от производителя.

3.2 Това заявление трябва да бъде придружено от информационен фиш, съответстващ на образца, фигуриращ в Части 1, 2 или 3 на Приложение 1, в зависимост от случая.

3.3 На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията по типовото одобрение, трябва да се предостави един или няколко представителни екземпляра или компоненти от типа или типовете, подлежащи на типово одобрение.

4. ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

4.1 Когато типът, представен за одобрение в приложение на настоящия Регламент, отговаря на съответните изисквания на настоящия Регламент, се извършва одобрение на този тип.

4.2 На всеки одобрен тип се дава номер на одобрението, първите две цифри на който (понастоящем 00 за Регламента в първоначалния му вариант) указват серията от изменения, съответстваща на последните (значителни) технически изменения, извършени в Регламента към датата на издаването на одобрението. Една Договаряща се страна не може да дава един и същ номер на типово одобрение на друг тип превозно средство или компонент, така както е определено в настоящия Регламент.

4.3 Прилагащите настоящия Регламент Страни по Спогодбата се уведомяват за извършеното одобрение или за разширение на издадено одобрение на определен тип в съответствие с настоящия Регламент чрез известие, което съответства на образца в Приложение 2, Части 1, 2 или 3, в зависимост от конкретния случай, на настоящия Регламент.

4.4 На всяко превозно средство или компонент, съответстващи на определен тип, одобрен в приложение на настоящия Регламент, трябва на видно и леснодостъпно място, което се посочва в сертификата за типово одобрение, да бъде поставена международна маркировка за типово одобрение, състояща се от:

4.4.1 кръг, във вътрешността на който е поставена буквата „E”, последвана от отличителния номер на държавата, която е издала типовото одобрение 4/;

4/ 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Холандия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката република, 9 за Испания, 10 за Сърбия и Черна гора, 11 за Великобритания, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за

- 4.4.2 номера на настоящия Регламент, след който се поставя буквата „R”, тире и номера на типовото одобрение, поставен вдясно от кръга, посочен в параграф 4.4.1;
- 4.4.3 от един допълнителен символ:
 - 4.4.3.1 „A” 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 типово одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за защита срещу неразрешено използване (Част I);
 - 4.4.3.5 „LA” в случай на типово одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за защита срещу неразрешено използване (Част I) в комбинация с алармена система;
 - 4.4.3.6 „L” в случай на типово одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за защита срещу неразрешено използване (Част I) в комбинация с имобилайзер;
 - 4.4.3.7 „LAI” в случай на типово одобрение на превозно средство по отношение на неговите устройства за защита срещу неразрешено използване (Част I) в комбинация с алармена система и имобилайзер.
- 4.5 Ако типът съответства на определен тип, одобрен в приложение на един или няколко други Регламента, приложени към Спогодбата в държавата, издала одобрението в приложение на настоящия Регламент, не е необходимо да се повтаря отново символът, посочен в параграф 4.4.1; в такъв случай номерата на Регламента и на типовото одобрение и допълнителните символи на всички Регламенти, въз основа на които е било издадено одобрението в държавата, която е издала одобрението в приложение на настоящия Регламент, се вписват един под друг вдясно от определения в параграф 4.4.1 символ.

Швейцария, 15 (незаеет номер), 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 Хърватска, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30 (незаеет номер), 31 за Босна и Херцеговина, 32 за Латвия, 33 (незаеет номер), 34 за България, 35 (незаеет номер), 36 за Литва, 37 за Турция, 38 (незаеет номер), 39 за Азербайджан, 40 за Бивша югославска република Македония, 41 (незаеет номер), 42 за Европейската общност (типите одобрения се издават от държавите-членки, които използват своя собствен отличителен номер ИКЕ), 43 за Япония, 44 (незаеет номер), 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. Следващите номера ще се предоставят на останалите страни по хронологичния ред на ратифицирането на Спогодбата за приемането на единни технически предписания, прилагани спрямо колесните превозни средства, оборудването и частите, за които се предвижда да бъдат монтирани или използвани на колесни превозни средства и относно условията за взаимно признаване на типите одобрения, извършвани съгласно тези предписания, или по реда на тяхното присъединяване към тази Спогодба, и определените по този начин номера ще бъдат съобщавани от Генералния секретар на Организацията на Обединените нации на Договарящите се страни по Спогодбата.

- 4.6 Маркировката за типовото одобрение трябва да е ясна, четлива и незаличима.
- 4.7 В случай на превозно средство маркировката за типово одобрение трябва да бъде поставена в близост до табелката на производителя или върху тази табелка.
- 4.8 В случай на компонент, одобрен отделно като алармена система или имобилайзер или и двете, маркировката за типово одобрение трябва да бъде поставена от производителя върху основния(ите) елемент(и) на устройството.
- 4.9 В Приложение 3 на настоящия Регламент са дадени примери на маркировка за типово одобрение.
- 4.10 Като алтернатива на описаната в параграф 4.4 по-горе маркировка за типово одобрение, трябва да се издава сертификат за съответствие за всяка предлагана за продажба алармена система за превозни средства и за всеки имобилайзер.

Когато един производител на алармени системи за превозни средства или на имобилайзери доставя на производител на превозни средства типова одобрена немаркирана алармена система за превозни средства или имобилайзер, за да може упоменатият производител да го монтира като оригинално устройство на определен модел превозно средство или гама от модели на превозни средства, производителят на алармената система за превозни средства или на имобилайзера трябва да предостави на производителя на превозното средство достатъчен брой копия от сертификата за съответствие, за да може производителят да получи типово одобрение на превозното средство в съответствие с Части II, IV и V, в зависимост от конкретния случай, на настоящия Регламент.

Когато алармената система за превозни средства или имобилайзерът е съставен от отделни компоненти, на неговия(ите) главен(и) елемент(и) трябва да има съответна маркировка и сертификатът за съответствие трябва да съдържа списък на тези маркировки.

В Приложение 6 на настоящия Регламент е представен образец на сертификата за съответствие.

5. ЧАСТ I: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ОТ КАТЕГОРИЯ M1 ИЛИ N1 ПО ОТНОШЕНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО МУ ЗА ЗАЩИТА СРЕЩУ НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ

5.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на Част I на настоящия Регламент:

- 5.1.1 „тип превозно средство” е категория моторни превозни средства, между които няма съществени разлики, като тези разлики могат да се отнасят по-специално до:

- 5.1.1.1 обозначение на типа, направено от производителя,
- 5.1.1.2 устройство и конструкция на компонента(ите) на превозното средство, на които въздейства устройството за защита срещу неразрешено използване,
- 5.1.1.3 тип на устройството за защита срещу неразрешено използване;
- 5.1.2 „устройство за защита срещу неразрешено използване” е система, предназначена да възпрепятства неразрешено пускане на двигателя в действие чрез нормални средства или на друг източник на основна задвижваща енергия на превозното средство в комбинация с най-малко едно устройство, позволяващо:
- (а) блокиране на кормилната уредба;
 - (б) блокиране на трансмисията; или
 - (в) блокиране на механизма за смяна на предавките;
- 5.1.3 „кормилен механизъм” е кормилното управление, кормилната колона и свързаните към нея елементи, кормилния вал, кутията на кормилния механизъм и всички други компоненти, които пряко се отразяват върху ефективността на устройството за защита срещу неразрешено използване;
- 5.1.4 „комбинация” означава един от специално проектираните и изработени варианти на заключваща система, която, когато е активиран правилно, разрешава действието на заключващата система;
- 5.1.5 „ключ” е всяко устройство, проектирано и изработено да осигури действието на заключваща система, която е проектирана и изработена да работи само с това устройство.
- 5.1.6 „променящ се (скачащ) код” е електронен код, съставен от няколко елемента, чиято комбинация се променя произволно след всяко задействане на устройството за излъчване на сигнал.

5.2 ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

- 5.2.1 Устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да бъде проектирано така, че да е необходимо неговото действие да бъде прекратявано:
- 5.2.1.1 за да може да се пусне в действие двигателят чрез нормалния орган за управление,
 - 5.2.1.2 за да може превозното средство да бъде управлявано, привеждано в движение или придвижвано на собствен ход.
 - 5.2.1.3 Условието, предвидено в параграф 5.2.1, може да бъде изпълнено или едновременно или преди действието, предвидено в параграфи 5.2.1.1 и 5.2.1.2.

- 5.2.2 Трябва да бъде възможно разпоредбите на параграф 5.2.1 да бъдат изпълнени чрез използване само на един ключ.
- 5.2.3 Освен в случая, предвиден в параграф 5.3.1.5, системите, работещи чрез поставяне на ключ в ключалка, трябва да бъдат проектирани така, че да се възпрепятства изваждането на ключа преди посоченото в параграф 5.2.1 устройство да се задейства или да бъде поставено в действащо положение.
- 5.2.4 Устройството за защита срещу неразрешено използване, посочено в параграф 5.2.1 по-горе и компонентите на превозното средство, върху които то въздейства, трябва да бъдат проектирани така, че да не могат бързо и без привличане на вниманието да бъдат отворени, отстранени или унищожени чрез използването например на инструменти и оборудване, които са най-обикновени, евтини и които могат да бъдат лесно скрити.
- 5.2.5 Устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да бъде монтирано към превозното средство като част от оригиналното оборудване (тоест то трябва да бъде монтирано от производителя на превозното средство преди първата продажба на дребно). То трябва да е монтирано по такъв начин, че когато е в заключено състояние да не може да бъде демонтирано, дори и след премахване на неговия корпус, освен при използване на специални инструменти. Ако съществува вероятност устройството за защита срещу неразрешено използване да бъде повредено чрез премахване на някои от винтовете, тези винтове, ако има техническа възможност да бъдат развити, трябва да бъдат закрити от части на защитното устройство, когато то е в заключено положение.
- 5.2.6 Механичните заключващи системи трябва да съдържат поне 1000 различни комбинации или брой, равен на общия брой годишно произвеждани превозни средства, ако той е по-малък от 1000. Честотата на появяване на една комбинация за един тип превозно средство трябва да е приблизително една на 1000.
- 5.2.7 Електрическите/електронните заключващи системи, например с дистанционно управление, да имат поне 50000 варианта и да включват променящи се кодове и/или да имат минимално време за сканиране 10 денонощия, или максимално 5000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50000.
- 5.2.8 В зависимост от вида на устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да се прилагат разпоредбите на параграфи 5.2.6 или 5.2.7.
- 5.2.9 На ключа и на ключалката не трябва да има видими кодове.
- 5.2.10 Ключалката трябва да бъде проектирана, изработена и монтирана така, че когато е в заключено положение единствено използването на правилния ключ да позволява завъртането на заключващия цилиндър, като това става със силов момент не по-малък от 2,45 Nm, като:

- 5.2.10.1 за заключващите цилиндри с шифтове да няма повече от два еднакви жлеба, работещи в една и съща посока и разположени непосредствено един до друг, и да няма повече от 60 % еднакви жлебове в една ключалка, или
- 5.2.10.2 за заключващите цилиндри с дискове да няма повече от два еднакви жлеба, работещи в една и съща посока и разположени непосредствено един до друг, и да няма повече от 50 % еднакви жлебове в една ключалка.
- 5.2.11 Устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да са проектирани така, че да изключват всяка опасност от случайно нарушаване на работния процес при включен двигател, и по-специално от блокиране, което може да предизвика нарушаване на безопасността.
- 5.2.11.1 Устройството за защита срещу неразрешено използване не трябва да може да се задейства, докато устройствата за управление на двигателя не се поставят предварително в положение за спиране и след това не се извърши операция, която не е продължение на процедурата по спирането на двигателя, или без преди това устройствата за управление на двигателя да се поставят в положение за спиране, докато превозното средство е обездвижено с включена спиращка за паркиране или ако скоростта на превозното средство не надвишава 4 км/ч.
- 5.2.11.2 Устройствата за защита срещу неразрешено използване, които се задействат чрез изваждането на ключа, трябва да се задействат само ако ключът е изваден с най-малко 2 мм, или трябва да имат система за сигурност, предотвратяваща случайното изваждане или частично издърпване на ключа.
- 5.2.11.3 Параграфи 5.2.10, 5.2.10.1 или 5.2.10.2 и 5.2.11.2 се прилагат само към устройствата с механична заключваща система.
- 5.2.12 Сервомеханизми за осигуряване на допълнителна мощност могат да се използват единствено за обезпечаване на действието заключване или отключване на устройството за защита срещу неразрешено използване. Устройството трябва да се задържа в работещо състояние по всеки подходящ начин, който не изисква наличието на източник на енергия.
- 5.2.13 Двигателят на превозното средство не трябва да може да се пуска в действие по обичайния начин, докато не се деактивира устройството за защита срещу неразрешено използване.
- 5.2.14 Не се допускат устройства за защита срещу неразрешено използване, възпрепятстващи освобождаването на спиращките на превозното средство.
- 5.2.15 Ако устройството за защита срещу неразрешено използване е оборудвано с възможност да предупрежда водача, то сигналът за предупреждение трябва да се задейства, когато се отвори вратата от страната на водача, освен когато устройството е било активирано и ключът е изваден от потребителя.

5.3 СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

В допълнение към общите изисквания, описани в параграф 5.2, устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да съответства на следните специални условия:

- 5.3.1 Устройства за защита срещу неразрешено използване, действащи върху кормилната уредба
- 5.3.1.1 Устройство за защита срещу неразрешено използване, действащо върху кормилната уредба, трябва да може да прави тази уредба неработоспособна. Нормалното функциониране на кормилното управление трябва да бъде възстановено, преди да стане възможно пускането на двигателя в ход.
- 5.3.1.2 Когато устройството за защита срещу неразрешено използване е във включено състояние, не трябва да е възможно да се възпрепятства неговото функциониране.
- 5.3.1.3 Устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да продължи да съответства на изискванията на параграфи 5.2.11, 5.3.1.1, 5.3.1.2 и 5.3.1.4, след като е било подложено на 2500 цикъла на заключване във всяка посока при изпитването за износване, описано в първата част на Приложение 4 на настоящия Регламент.
- 5.3.1.4 Когато е във включено състояние, устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да удовлетворява едно от следните изисквания:
- 5.3.1.4.1 то трябва да е достатъчно здраво, за да издържи без повреда на управляващия механизъм, която би могла да наруши безопасността, прилагането в статично положение на въртящ момент от 300 Nm в двете посоки към оста на кормилната колона;
- 5.3.1.4.2 то трябва да включва механизъм, конструиран да поддава или да приплъзва, така че системата да издържи продължително или прекъсващо прилагане на въртящ момент не по-малък от 100 Nm. Заклучващата система трябва да може да продължава да издържа прилагането на този въртящ момент след изпитването, определено в Част 2 на Приложение 4 на настоящия Регламент;
- 5.3.1.4.3 то трябва да включва механизъм, конструиран да позволява на кормилното колело да се върти свободно на блокирания вал на кормилното управление. Блокиращият механизъм трябва да е достатъчно здрав, за да издържи прилагането в статично положение на въртящ момент от 200 Nm в двете посоки към оста на кормилната колона.
- 5.3.1.5 Устройствата за защита срещу неразрешено използване, които позволяват изваждането на ключа, когато той се намира в положение, различно от положението, в което кормилната уредба е блокирана, трябва да бъдат с такава конструкция, че необходимото действие за достигане на това положение и изваждането на ключа да не може да бъде извършено по невнимание.

- 5.3.1.6 Ако даден компонент от системата се повреди така, че изискванията за въртящия момент, определени в параграфи 5.3.1.4.1, 5.3.1.4.2 и 5.3.1.4.3, не могат да бъдат приложени, но кормилната уредба остава блокирана, се приема че системата удовлетворява изискванията.
- 5.3.2 Устройства за защита срещу неразрешено използване, действащи върху трансмисията
- 5.3.2.1 Устройство за защита срещу неразрешено използване, действащо върху трансмисията, трябва да не допуска въртенето на задвижващите колела на превозното средство.
- 5.3.2.2 Когато устройството за защита срещу неразрешено използване е във включено състояние, не трябва да е възможно да се възпрепятства неговото функциониране.
- 5.3.2.3 Когато ключът е в ключалката на устройството за защита срещу неразрешено използване, не трябва да бъде възможно да се блокира трансмисията по невнимание, дори ако устройството за предотвратяване стартирането на двигателя е задействано или е поставено във включено положение.
- 5.3.2.4 Устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да бъде проектирано и произведено така, че да остава напълно ефективно дори след такава степен на износване, която е резултат от 2500 цикъла на заключване във всяка посока.
- 5.3.2.5 Устройство за защита срещу неразрешено използване, което позволява изваждането на ключа до положение, различно от положението, в което трансмисията е блокирана, трябва да бъде с такава конструкция, че необходимото действие за достигане на това положение и изваждането на ключа да не може да бъде извършено по невнимание.
- 5.3.2.6 Устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да бъде достатъчно здраво, за да издържи без повреда, която да наруши безопасността, прилагането в статично положение и в двете посоки на въртящ момент, по-голям с 50 % от максималния въртящ момент, който нормално може да се прилага към трансмисията. За определяне на стойността на този изпитателен въртящ момент се взема предвид не максималният въртящ момент на двигателя, а максималният въртящ момент, който може да бъде предаван от съединителя или от автоматичната предавателна кутия.
- 5.3.3 Устройства за защита срещу неразрешено използване, действащи върху механизма за превключване на предавките
- 5.3.3.1 Устройството за защита срещу неразрешено използване, действащо върху механизма за превключване на предавките, трябва да може да попречи на каквото и да е превключване на предавките.
- 5.3.3.2 При предавателните кутии с ръчно превключване скоростният лост трябва да може да се заключва само в положение на заден ход; допълнително е разрешено заключване в неутрално положение.

- 5.3.3.3 При автоматичните предавателни кутии, които имат положение „паркиране”, заключването трябва да е възможно само в това положение; допълнително е разрешено заключване в неутрално положение или в положение на заден ход.
- 5.3.3.4 При автоматичните предавателни кутии, които нямат положение „паркиране”, заключването трябва да е възможно само в неутрално положение и/или в положение на заден ход.
- 5.3.3.5 Устройството за защита срещу неразрешено използване трябва да бъде проектирано и произведено така, че да остава напълно ефективно дори след такава степен на износване, която е резултат от 2500 цикъла на заключване във всяка посока.

5.4 ЕЛЕКТРОМЕХАНИЧНИ И ЕЛЕКТРОННИ УСТРОЙСТВА ЗА ЗАЩИТА СРЕЩУ НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ

Електромеханичните и електронните устройства за защита срещу неразрешено използване, ако те се монтират на превозно средство, трябва да отговарят на изискванията на параграфи 5.2 и 5.3 по-горе и на параграф 8.4 по-долу според принципа *mutatis mutandis*.

Ако техническата концепция на устройството е такава, че параграфи 5, 6 и 8.4 не са приложими, трябва да се провери дали са взети мерки за осигуряване на безопасността на превозното средство. Функционирането на устройството трябва да включва средствата за сигурност, необходими за изключване на всеки риск от блокиране или случайно неправилно функциониране, които биха могли да нарушат безопасността на превозното средство.

6. ЧАСТ II: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА АЛАРМЕНА СИСТЕМА ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

6.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на Част II на настоящия Регламент:

- 6.1.2 „алармена система за превозни средства” е система, предназначена да бъде монтирана на определен(и) тип(ове) превозно средство, проектирана да сигнализира за проникванията и въздействия върху превозното средство; такава система може да предлага допълнителна защита срещу неразрешено използване на превозното средство;
- 6.1.3 „сензор” е устройство, предназначението на което е да открива промяна, която би могла да се дължи на проникване в или въздействие върху превозно средство;
- 6.1.4 „устройство за алармен сигнал” е устройство, което указва, че е има проникване в превозното средство или въздействие върху него;

- 6.1.5 „оборудване за управление на алармената система” е необходимото оборудване за включване, изключване и тестване на алармена система за превозни средства и за предаване на алармения сигнал на устройствата за алармен сигнал;
- 6.1.6 „включено състояние” е състоянието на алармена система за превозни средства, при което алармен сигнал може да бъде предаден на устройствата за алармен сигнал;
- 6.1.7 „изключено състояние” е състоянието на алармена система за превозни средства, при което алармен сигнал не може да бъде предаден на устройствата за алармен сигнал;
- 6.1.8 „ключ” е всяко устройство, проектирано и изработено да осигури действието на заключваща система, която е проектирана и изработена да работи само с това устройство;
- 6.1.9 „тип алармена система за превозни средства” означава системи, между които няма значителни разлики, като тези разлики могат да се отнасят по-специално до:
- (а) марката или търговското наименование на производителя,
 - (б) типа сензор,
 - (в) типа устройство за алармен сигнал,
 - (г) типа оборудване за управление на алармената система;
- 6.1.10 „типово одобрение на алармена система за превозни средства” е одобрението на определен тип алармена система за превозни средства при изпълнение на изискванията на параграфи 6.2, 6.3 и 6.4 по-долу;
- 6.1.11 „имобилайзер” е устройство, предназначено да възпрепятства използването на превозното средство посредством собствения му двигател;
- 6.1.12 „сигнал за тревога при опасност” е устройство, което позволява на дадено лице да използва инсталираната на превозното средство аларма, за да извика помощ в случай на неотложна необходимост.

6.2 ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

- 6.2.1 В случай на проникване в превозното средство или въздействие върху него алармената система за превозни средства трябва да задейства алармен сигнал. Аларменият сигнал трябва да бъде звук, като допълнително може да включва светлинен сигнал или радиосигнал, или да представлява комбинация от двете възможности.
- 6.2.2 Алармените системи за превозни средства трябва да са проектирани, изработени и монтирани по такъв начин, че и след тяхното инсталиране превозното средство да

продължи да отговаря на прилаганите технически изисквания, по-специално по отношение на електромагнитната съвместимост (ЕМС).

- 6.2.3 Ако алармената система има система за излъчване на радиосигнал, например за включване или изключване на алармата или за излъчване на алармен сигнал, тази система трябва да отговаря на прилаганите стандарти ETSI 5/, например на стандартите 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 евентуалните опционални разпоредби). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиоемисиите за включване и изключване на алармената система трябва да съответстват на препоръка СЕРТ/ЕРС 6/ 70-03 (от 17 февруари 2000 г.) относно използването на радиоустройствата с близък обхват 7/.
- 6.2.4 Монтирането на алармена система за превозни средства не трябва да оказва отрицателно влияние върху характеристиките на превозното средство (когато алармената система е изключена) или върху безопасната му употреба.
- 6.2.5 Алармената система за превозни средства и нейните компоненти не трябва да могат да се задействат по невнимание, особено докато двигателят е в работещо състояние.
- 6.2.6 Повреда на алармената система за превозни средства или повреда на нейното електрическо захранване не трябва да се отразяват отрицателно на безопасното функциониране на превозното средство.
- 6.2.7 Алармената система, нейните компоненти и контролираните от нея части трябва да са проектирани, изработени и монтирани по такъв начин, че да се сведе до минимум възможността те да бъдат направени неработоспособни или да бъдат унищожени бързо и без привличане на вниманието чрез използването например на евтини и леснодостъпни инструменти, оборудване или приспособления, които могат лесно да бъдат скрити.
- 6.2.8 Начините за включване и изключване на алармената система за превозни средства трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че да не възпрепятстват спазването на изискванията на Част I по-горе. Разрешават се електрическите връзки с компоненти, влизащи в обхвата на Част I на настоящия Регламент.
- 6.2.9 Системата трябва да бъде разработена така, че даването „на късо” на която и да е сигнална верига да не възпрепятства работата на никоя от функциите на алармената система освен на тази, чиято верига е била дадена „на късо”.
- 6.2.10 Алармената система за превозни средства може да включва имобилайзер, който в такъв случай трябва да отговаря на изискванията в Част IV на настоящия Регламент.

5/ ETSI: Европейски институт за стандарти в далекосъобщенията. Ако тези стандарти не са готови при влизането в сила на настоящия Регламент, се прилагат съответните национални изисквания.

6/ СЕРТ: Европейската конференция по пощи и далекосъобщения ЕРС: Европейски комитет по радиокомуникации.

7/ Договарящите се страни могат да забранят някоя честота и/или някоя излъчвана мощност, но да разрешат използването на друга честота и/или различна излъчвана мощност.

6.3 СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

6.3.1 Обхват на защитата

6.3.1.1 Специални изисквания

Алармената система за превозни средства трябва да открива и сигнализира най-малко отварянето на която и да е от вратите на превозното средство, капака на двигателя и багажника. Повредата или изключването на един от източниците на светлина, например на светлините на отделението за пътниците, не трябва да възпрепятства функционирането на системата.

Позволено е инсталирането на ефикасни допълнителни сензори, даващи информация или индикация, например:

- (i) в случай на проникване в превозното средство, например чрез контрол на обема на отделението за пътници, контрол на стъклата на прозорците, счупване на който и да е остъклен участък,
- (ii) или в случай на опит за кражба на превозното средство, например със сензор за накланяне,

като въпреки това се има предвид необходимостта от вземане на мерки за предпазване от всяко ненужно активиране на алармата (за фалшивите алармени сигнали виж параграф 6.3.1.2 по-долу).

Ако тези допълнителни сензори предизвикват алармен сигнал, дори след като е извършено проникване (например при разбиване на някой остъклен участък), или поради външни влияния (например вятър), сигналят на алармата, активиран от един от тези сензори, не трябва да се задейства повече от 10 пъти в рамките на периода, през който е задействана алармената система за превозни средства.

В този случай периодът на задействане трябва да бъде ограничен от разрешеното изключване на системата в резултат на действието на ползвателя на превозното средство.

Някои видове допълнителни сензори, например за контрол на обема на отделението за пътници (ултразвукови, инфрачервени), или сензорът за накланяне и т. н., могат да бъдат деактивирани по желание. В този случай всеки път преди да бъде включена алармената система за превозни средства, трябва да се извършва отделно преднамерено действие. Когато системата е във включено състояние, изключването на сензорите не трябва да бъде възможно.

6.3.1.2 Защита срещу фалшив алармен сигнал

6.3.1.2.1 За тази цел е необходимо да се вземат подходящи мерки, например:

- (i) механична конструкция и устройство на електрическата верига в съответствие със специфичните условия, прилагани към моторните превозни средства,
- (ii) избор и прилагане на подходящи принципи за действие и контрол на алармената система и на нейните компоненти;

необходимо е звуковият сигнал на алармената система, която може да бъде както във включено, така и в изключено състояние, да не се задейства ненужно в следните случаи:

- (а) сблъскване на превозното средство: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.13;
- (б) електромагнитна съвместимост: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.12;
- (в) спадане на напрежението на акумулаторната батерия поради продължително разреждане: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.14;
- (г) фалшив алармен сигнал, предизвикан от сензорите за защита на обема на отделението за пътници: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.15.

6.3.1.2.2 Техническата служба, отговорна за провеждане на изпитването за типово одобрение, може да не изиска провеждането на някои от изпитванията, посочени по-горе, ако заявителят на типовото одобрение може да докаже, например чрез предоставяне на технически данни, че защитата срещу фалшив алармен сигнал е осигурена в достатъчна степен.

6.3.2 Звуков алармен сигнал

6.3.2.1 Общи положения

Сигналят на алармата трябва да се чува и разпознава ясно и да се различава значително от другите звукови сигнали, използвани при движението по пътищата.

Освен оригиналното сигнално звуково устройство в зоната на превозното средство, която се контролира от алармената система и където трябва да бъде защитено срещу лесен и бърз достъп, може да бъде монтирано допълнително отделно устройство за звуков алармен сигнал.

Ако се използва отделно устройство за звуков алармен сигнал в съответствие с параграф 6.3.2.3.1 по-долу, алармената система за превозни средства може да задейства допълнително и оригинално монтираното сигнално звуково устройство, при условие че всяко неразрешено манипулиране на оригинално монтираното устройство за звуков сигнал (което по принцип е по-лесно достъпно) не се отразява на работата на допълнителното устройство за звуков алармен сигнал.

6.3.2.2 Продължителност на звуковия алармен сигнал:

минимална: 25 сек.

максимална: 30 сек.

Звуковият алармен сигнал може да звучи отново само след следващото въздействие върху превозното средство, тоест след изтичане на горепосочения интервал от време (за ограниченията виж параграфи 6.3.1.1 и 6.3.1.2 по-горе).

Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на нейния звуков сигнал.

6.3.2.3 Изисквания относно звуковия алармен сигнал

6.3.2.3.1 Звуков алармен сигнал с постоянен тон (постоянен честотен спектър), например устройства за звуково предупреждение: акустичните данни и т. н. трябва да са в съответствие с Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН.

Пулсиращ сигнал на алармата (вкл./изкл.):

Честота на превключванията (2 √ 1) Hz

Време във включено положение = време в изключено положение ± 10 %

6.3.2.3.2 Звуков алармен сигнал с честотна модулация:

акустичните данни и т. н. трябва да са в съответствие с Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН, но представляват колебания на тона на излъчвания звуков сигнал в границите на значителен честотен диапазон (от 1800 до 3550 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 съгласно Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН

(ii) или устройство, съответстващо на изискванията на параграфи 6.1 и 6.2 от Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН.

Въпреки това ако източникът на звук се различава от оригинално монтираното звуково сигнално устройство, минималното ниво на звука може да бъде намалено до 100 dB(A), измерено съгласно условията, предписани в Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН.

6.3.3 Светлинен алармен сигнал, ако системата е снабдена с такъв

6.3.3.1 Общи положения

В случай на проникване в превозното средство или въздействие върху него устройството трябва да задейства светлинен алармен сигнал, отговарящ на изискванията на параграфи 6.3.3.2 и 6.3.3.3 по-долу.

6.3.3.2 Продължителност на светлинния алармен сигнал

Светлинният сигнал на алармата трябва да продължава между 25 сек. и 5 мин., след като алармата е била задействана. Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на сигнала.

6.3.3.3 Тип на светлинния алармен сигнал

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

Честота на превключванията (2 \forall 1) Hz

Позволяват се също и асинхронни светлинни алармени сигнали, както при звуковите алармени сигнали.

Време във включено положение = време в изключено положение \pm 10 %

6.3.4 Радиоаларма (пейджър), ако системата е снабдена с такъв

Алармената система за превозни средства може да включва устройство, изпращащо алармен сигнал чрез радиоизлъчване.

6.3.5 Заклучване на управлението на алармената система за превозни средства

6.3.5.1 Преднамереното или случайното включване на алармената система трябва да бъде невъзможно, когато двигателят на превозното средство е в режим на работа.

6.3.6 Включване и изключване на алармената система за превозни средства

6.3.6.1 Включване

Позволен е всеки подходящ начин на включване на алармената система за превозни средства, при условие че този начин няма да предизвиква случайно включване на фалшив алармен сигнал.

6.3.6.2 Изключване

Изключването на алармената система за превозни средства трябва да е възможно да се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешено е използването и на други устройства, които работят по сходен начин:

- 6.3.6.2.1 механичен ключ (съответстващ на изискванията на Приложение 10 на настоящия Регламент), който може да бъде съчетан с централната заключваща система на превозното средство, включващ поне 1000 варианта и действащ от външната страна на превозното средство;
- 6.3.6.2.2 електрическо/електронно устройство, например дистанционно управление с поне 50000 варианта, което работи с променящ се код и/или има минимално време за сканиране 10 денонощия, или максимално 5000 варианта за 24 часа при минимален брой на комбинациите 50000;
- 6.3.6.2.3 механичен ключ или електрическо/електронно устройство вътре в защитеното отделение за пътници с определено забавяне с времето за влизане и излизане.

6.3.7 Забавяне за излизане

Ако превключващото устройство за включване на алармената система за превозни средства е монтирано в защитаваната зона, се осигурява задържане за времето на излизане. Трябва да е възможно да се подбере време за задържане между 15 и 45 сек., след като е бил задействан превключвателят на устройството, в зависимост от нуждите на потребителите.

6.3.8 Забавяне за влизане

Ако превключващото устройство за изключване на алармената система за превозни средства е монтирано в защитаваната зона, трябва да има задържане от минимум 5 сек. до максимум 15 сек. в зависимост от нуждите на потребителите, преди да се задействат звуковият и светлинният сигнал на алармата.

6.3.9 Индикатор за състоянието

- 6.3.9.1 Допуска се използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на алармената система за превозни средства (включена, изключена, на какъв интервал е настроена алармата, дали е била задействана). Интензивността на светлината на светлинните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да превишава 0,5 cd.
- 6.3.9.2 Ако е осигурена индикация на краткотрайни „динамични“ процеси на промяна на състоянието, такива като промяната от „включено” към „изключено” и обратно, тя трябва да бъде светлинна и да отговаря на изискванията на параграф 6.3.9.1. Допуска се тази оптична индикация да работи едновременно с пътепоказателите и/или със светлините в отделението за пътници, при условие че продължителността на светлинния импулс на пътепоказателите е не по-голяма от 3 секунди.

6.3.10 Захранване

Източник за захранване с електроенергия на алармената система за превозни средства може да бъде акумулаторната батерия на превозното средство. Когато е предвидена допълнителна батерия, тя трябва да бъде акумулаторна и в никакъв случай не трябва да захранва останалите части на електрическата система на превозното средство.

6.3.11 Изисквания относно опционалните функции

6.3.11.1 Самопроверка, автоматична индикация при повреда

При включване на алармената система за превозни средства чрез функцията за самопроверка (контрол за приемливо състояние) могат да бъдат установени и указани неправилни състояния, например отворени врати и т. н.

6.3.11.2 Сигнал за тревога при опасност

Позволява се създаването на светлинен и/или звук и/или радиоизлъчен алармен сигнал, независимо от състоянието (включено или изключено) и/или от функциите на алармената система. Такъв алармен сигнал трябва да се включва от вътрешността на превозното средство и не трябва да влияе на състоянието (включено или изключено) на алармената система за превозни средства. Ползващият превозното средство трябва да има възможност да изключва този алармен сигнал. Що се отнася до звуковия алармен сигнал, неговата продължителност след всяко включване не трябва да бъде ограничавана. Аларменият сигнал при опасност не трябва да блокира работата на двигателя или да го спира, ако той е в работещо състояние.

6.4 РАБОТНИ ПАРАМЕТРИ И УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ 8/

6.4.1 Работни параметри

Всички компоненти на алармената система за превозни средства трябва да функционират безотказно при следните условия:

6.4.1.1 Климатични условия

Определени са два класа околна температура, както следва:

(а) от -40 °C до +85 °C за частите, предназначени за монтаж в отделението за пътници или в багажното отделение;

(б) от -40 °C до +125 °C за частите, предназначени за монтаж в отсека на двигателя, освен ако не са предвидени други изисквания.

8 Лампите, които се използват като част от светлинните алармени устройства и които са включени в стандартната осветителна система на превозното средство, не е необходимо да съответстват на работните параметри, указани в параграф 6.4.1, и не трябва да се подлагат на изпитванията, указани в параграф 6.4.2.

6.4.1.2 Степен на защита на електрическата инсталация

В съответствие със СЕІ 529-1989 са предвидени следните степени на защита:

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

Всички ограничения относно разполагането на частите от инсталацията по отношение на прах, вода и температура трябва да бъдат посочени в инструкцията за монтаж от производителя на алармената система.

6.4.1.3 Устойчивост на атмосферни влияния

7 дни съгласно стандарт СЕІ 68-2-30-1980.

6.4.1.4 Електрически характеристики

Номинално захранващо напрежение: 12 V

Диапазон на работното захранващо напрежение: от 9 V до 15 V в температурния диапазон, посочен в параграф 6.4.1.1.

Времетраене на периодите на свръхнапрежение при 23 °C:

максимум 1 час при $U = 18 V$

максимум 1 минута при $U = 24 V$.

6.4.2 Условия на изпитване

6.4.2.1 Изпитвания за функциониране

6.4.2.1.1 Проверява се съответствието на алармената система със следните изисквания:

Продължителност на звуковия алармен сигнал в съответствие с параграфи 6.3.2.2. и 6.3.3.2.;

Честота на звука и честота на превключванията включено/изключено в съответствие с параграфи 6.3.3.3 и 6.3.2.3.1 или съответно 6.3.2.3.2;

При необходимост брой на циклите на алармата съгласно параграф 6.3.1.1;

Проверка на заключването на управлението на алармената система за превозни средства съгласно параграф 6.3.5.

6.4.2.1.2 Нормални условия на изпитване

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

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

6.4.2.2 Устойчивост на измененията на температурата и напрежението

Проверява се съответствието с изискванията на параграф 6.4.2.1.1 при следните условия:

6.4.2.2.1 Температура при изпитването $T = (-40 \forall 2) \text{ }^\circ\text{C}$

Напрежение при изпитването $U = (9 \forall 0,2) \text{ V}$

Времетраене 4 часа

6.4.2.2.2 За части, които трябва да се монтират в отделението за пътници или в багажното отделение

Температура при изпитването $T = (+85 \forall 2) \text{ }^\circ\text{C}$

Напрежение при изпитването $U = (15 \forall 0,2) \text{ V}$

Времетраене 4 часа

6.4.2.2.3 За части, които трябва да се монтират в отсека на двигателя, ако няма други изисквания

Температура при изпитването $T = (+125 \forall 2) \text{ }^\circ\text{C}$

Напрежение при изпитването $U = (15 \forall 0,2) \text{ V}$

Времетраене 4 часа

6.4.2.2.4 В продължение на 1 час алармената система трябва да се подлага на въздействието на повишено напрежение $(18 \pm 0,2) \text{ V}$ както във включено, така и в изключено състояние.

6.4.2.2.5 В продължение на 1 минута алармената система трябва да се подлага на въздействието на повишено напрежение $(24 \pm 0,2) \text{ V}$ както във включено, така и в изключено състояние.

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

След изпитване за устойчивост на влага, проведено съгласно стандарт CEI 68-2-30 (1980), се повтарят изпитванията за функциониране в съответствие с параграф 6.4.2.1.

6.4.2.4 Запазване на работоспособността след изпитване за устойчивост на кондензирана влага

След изпитване за устойчивост на влага, проведено съгласно стандарт CEI 68-2-30 (1980), се повтарят изпитванията за функциониране в съответствие с параграф 6.4.2.1.

6.4.2.5 Изпитване за защита срещу обратна полярност

Алармената система за превозни средства и нейните компоненти не трябва да се повреждат при подаване на напрежение до 13 V с обратна полярност в продължение на 2 минути. След провеждане на това изпитване се повтарят изпитванията за функциониране в съответствие с параграф 6.4.2.1, като предпазителите се заменят ако е необходимо.

6.4.2.6 Изпитване за защита срещу късо съединение

Всички електрически връзки на алармената система за превозни средства трябва да са устойчиви на късо съединение при свързване на „маса“ при напрежение максимум 13 V и/или трябва да са защитени с предпазители. След провеждане на това изпитване се повтарят изпитванията за функциониране в съответствие с параграф 6.4.2.1, като предпазителите се заменят ако е необходимо.

6.4.2.7 Консумиран ток във включено състояние

Токът, който консумира цялата алармена система във включено състояние, заедно с индикатора за състоянието при посочените в параграф 6.4.2.1.2 условия, не трябва да превишава 20 mA.

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, и

Тип 2: компоненти, предназначени за закрепване към двигателя.

6.4.2.8.2 Алармената система като цяло или нейните компоненти трябва да бъдат подложени на вибрации със синусоидална форма, чиито характеристики са както следва:

6.4.2.8.2.1 За тип 1:

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

6.4.2.8.2.2 За тип 2:

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

6.4.2.8.2.3 За тип 1 и тип 2:

Изменението на честотата трябва да е 1 октава в минута;

Броят на циклите е 10; изпитването трябва да се провежда по посока на всяка от трите оси;

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

6.4.2.8.3 По време на изпитването алармената система за превозни средства трябва да бъде свързана с електрическото захранване, като кабелът е закрепен на разстояние не по-малко от 200 mm.

6.4.2.8.4 След провеждане на изпитването за устойчивост на вибрации се повтарят изпитванията за функциониране в съответствие с параграф 6.4.2.1.

6.4.2.9 Изпитване за надеждност

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

6.4.2.10 Изпитвания за превключване с външен ключов прекъсвач (поставен от външната страна на превозното средство)

Ако не се използва заключващият цилиндър на оригиналната ключалка на вратата, с която е оборудвано превозното средство, се провеждат следните изпитвания:

6.4.2.10.1 Ключовият прекъсвач трябва да бъде проектиран и произведен по такъв начин, че да не губи своята ефикасност дори и след изпитване от 2500 цикъла на включване/изключване във всяка посока, последвани от изпитване за устойчивост на корозия чрез въздействие на солени пръски в продължение на не по-малко от 96 часа в съответствие със стандарт CEI 68-2-11-1981.

6.4.2.11 Изпитване на системите за защита на отделението за пътниците

Алармата трябва да се задейства, когато през отворения прозорец на една от предните врати в отделението за пътници се внесе вертикална плоча с размери 0,2 x 0,15 м на

разстояние 0,3 м (измерено от центъра на вертикалната плоча), в посока напред и успоредно на пътната повърхност, със скорост 0,4 м/сек и под ъгъл 45° спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство (виж фигурите в Приложение 8 на настоящия Регламент).

6.4.2.12 Електромагнитна съвместимост

Алармената система за превозни средства трябва да бъде подложена на изпитванията, указани в Приложение 9.

6.4.2.13. Защита срещу фалшиви алармени сигнали при удар на превозното средство

Проверява се дали удар с максимална сила от 4,5 джаула, създаден от тяло с формата на полусфера с диаметър 165 мм и твърдост 70 ± 10 Shore A, и приложен със заоблената част от неговата повърхност където и да е по каросерията на превозното средство или остъкляването му, не предизвиква фалшив алармен сигнал.

6.4.2.14 Защита срещу фалшив алармен сигнал при спадане на напрежението

Проверява се дали бавно спадане на напрежението на главната акумулаторна батерия при постоянно разреждане със скорост от 0,5 V/h до напрежение 3 V не предизвиква фалшив алармен сигнал.

Условия на изпитване: виж параграф 6.4.2.1.2 по-горе.

6.4.2.15 Изпитване за защита срещу фалшив алармен сигнал на системата за защита на обема на отделението за пътници

Системите, предназначени за защита на отделението за пътници, съгласно параграф 6.3.1.1 по-горе се изпитват заедно с превозно средство при нормалните условия на изпитване (параграф 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 параграф 6.4.2.13 по-горе през интервал от 0,5 секунди.

Присъствието на човек, докосващ или обикалящ около превозното средство (при затворени прозорци), не трябва да предизвиква фалшив алармен сигнал.

6.5 ИНСТРУКЦИИ

Всяка алармена система за превозни средства трябва да 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 общ

(например „за всички превозни средства с бензинови двигатели и акумулаторни батерии с напрежение 12 V със свързан към „маса“ отрицателен полюс“).

- 6.5.1.2 начина на монтаж, илюстриран със снимки и/или много ясни чертежи;
- 6.5.1.3 в случай на алармена система за превозни средства, включваща имобилайзер, допълнителни инструкции относно спазването на изискванията в Част IV на настоящия Регламент.
- 6.5.2 примерен образец на сертификат за монтаж, модел на който фигурира в Приложение 7;
- 6.5.3 общо предупреждение към купувача на алармената система за превозни средства, за да се насочи вниманието му към следните точки:
- алармената система за превозни средства трябва да бъде монтирана в съответствие с инструкциите на производителя;
- препоръчва се изборът на добър монтьор (купувачът може да поиска от производителя на алармената система за превозни средства да му препоръча лицензирани монтьори);
- сертификатът за монтаж, приложен към алармената система за превозни средства, трябва да бъде попълнен от монтьора;
- 6.5.4 инструкции за употреба;
- 6.5.5 инструкции за поддръжка;
- 6.5.6 общо предупреждение относно опасностите от извършване на каквито и да било изменения или допълнения към системата; такива изменения или допълнения автоматично правят невалиден сертификата за монтаж, упоменат в параграф 6.5.2 по-горе;
- 6.5.7 указване на мястото (местата) на поставяне на международната маркировка за одобрение, посочена в параграф 4.4 на настоящия Регламент, и/или на международния сертификат за съответствие, посочен в параграф 4.10 на настоящия Регламент.

7. ЧАСТ III: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА АЛАРМЕНАТА МУ СИСТЕМА

Когато алармена система за превозни средства, която е била одобрена съгласно разпоредбите на Част II на настоящия Регламент, се използва на превозно средство, което се представя за типово одобрение съгласно Част III на горепосочения Регламент, тя не трябва да преминава отново изпитванията, на които трябва да се

подлага алармената система за превозни средства, за да бъде тя одобрена съгласно изискванията на Част II на настоящия Регламент.

7.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на Част III на настоящия Регламент:

7.1.1 „алармена система” (АС) е система от компоненти, монтирани като оригинално оборудване на определен тип превозно средство, проектирана да сигнализира за проникване и въздействие върху превозното средство; тази система може да предлага допълнителна защита срещу неразрешено използване на превозното средство;

7.1.2 „тип превозно средство по отношение на неговата алармена система” означава превозните средства, между които няма значителни разлики, като тези разлики могат да се отнасят по-специално до:

(а) марката или търговското наименование на производителя,

(б) характеристиките на превозното средство, които влияят значително върху качествените показатели на алармената система,

(в) типа и устройството на алармената система или на алармената система за превозни средства;

7.1.3 „типово одобрение на превозно средство” е одобрението на определен тип превозно средство, като се имат предвид изискванията на параграфи 7.2, 7.3 и 7.4 по-долу;

7.1.4 останалите определения, прилагани към Част III, се съдържат в параграф 6.1 на настоящия Регламент.

7.2 ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

7.2.1 Алармениге системи трябва да са проектирани и произведени по такъв начин, че да излъчват алармен сигнал в случай на проникване в превозното средство или на въздействие върху него; алармените системи могат да включват имобилайзер.

Аларменият сигнал трябва да бъде звуков, като допълнително може да включва светлинен сигнал или радиосигнал, или да представлява комбинация от двете възможности.

7.2.2 Превозните средства, оборудвани с алармена система, трябва да отговарят на съответните технически изисквания, по-специално по отношение на електромагнитна съвместимост (ЕМС).

7.2.3 Ако алармената система има система за излъчване на радиосигнал, например за включване или изключване на алармата или за излъчване на алармен сигнал, тази система трябва да отговаря на прилаганите стандарти ETSI (виж бележка под линия

5/ към параграф 6.2.3.), например на стандартите 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 евентуалните опционални разпоредби). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиоемисиите за включване и изключване на алармената система трябва да съответстват на препоръка СЕРТ/ERC 70-03 (от 17 февруари 2000 г.) (виж бележка под линия б/ към параграф 6.2.3.) относно използването на радиоустройствата с близък обхват (виж бележка под линия 7/ към параграф 6.2.3.).

- 7.2.4 Алармената система и нейните компоненти не трябва да могат да се задействат по невнимание, особено докато двигателят е в работещо състояние.
- 7.2.5 Повреда на алармената система или повреда на нейното електрическо захранване не трябва да се отразяват отрицателно на безопасното функциониране на превозното средство.
- 7.2.6 Алармената система, нейните компоненти и контролираните от нея части трябва да са монтирани по такъв начин, че да се сведе до минимум възможността те да бъдат направени неработоспособни или да бъдат унищожени бързо и без привличане на вниманието чрез използването например на евтини и леснодостъпни инструменти, оборудване или приспособления, които могат лесно да бъдат скрити.
- 7.2.7 Системата трябва да бъде разработена така, че даването „на късо” на която и да е сигнална верига да не възпрепятства работата на никоя от функциите на алармената система освен на тази, чиято верига е била дадена „на късо”.

7.3 СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

7.3.1 Обхват на защитата

7.3.1.1 Специални изисквания

Алармената система трябва да открива и сигнализира най-малко отварянето на която и да е от вратите на превозното средство, капака на двигателя и багажника. Повредата или изключването на един от източниците на светлина, например на светлините на отделението за пътниците, не трябва да възпрепятства функционирането на системата.

Позволено е инсталирането на ефикасни допълнителни сензори, даващи информация или индикация, например:

- (i) в случай на проникване в превозното средство, например чрез контрол на обема на отделението за пътници, контрол на стъклата на прозорците, счупване на който и да е остъклен участък,
- (ii) или в случай на опит за кражба на превозното средство, например със сензор за накланяне,

като въпреки това се има предвид необходимостта от вземане на мерки за предпазване от всяко ненужно активиране на алармата (за фалшивите алармени сигнали виж параграф 7.3.1.2 по-долу).

Ако тези допълнителни сензори предизвикват алармен сигнал, дори след като е извършено проникване (например при разбиване на някой остъклен участък), или поради външни влияния (например вятър), сигналът на алармата, активиран от един от тези сензори, не трябва да се задейства повече от 10 пъти в рамките на периода, през който е задействана алармената система.

В този случай периодът на задействане трябва да бъде ограничен от разрешеното изключване на системата в резултат на действието на ползвателя на превозното средство.

Някои видове допълнителни сензори, например за контрол на обема на отделението за пътници (ултразвукови, инфрачервени), или сензорът за накланяне и т. н., могат да бъдат деактивирани по желание. В този случай всеки път преди да бъде включена алармената система, трябва да се извършва отделно преднамерено действие. Когато системата е във включено състояние, изключването на сензорите не трябва да бъде възможно.

7.3.1.2 Защита срещу фалшив алармен сигнал

7.3.1.2.1 Необходимо е да се гарантира, че звуковият сигнал на алармената система, която може да бъде както във включено, така и в изключено състояние, няма да може да се задейства ненужно в следните случаи:

(а) сблъскване на превозното средство: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.13;

(б) електромагнитна съвместимост: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.12;

(в) спадане на напрежението на акумулаторната батерия поради продължително разреждане: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.14;

(г) фалшив алармен сигнал, предизвикан от сензорите за защита на обема на отделението за пътници: изпитването е посочено в параграф 6.4.2.15.

7.3.1.2.2 Техническата служба, отговорна за провеждане на изпитването за типово одобрение, може да не изиска провеждането на някои от изпитванията, посочени по-горе, ако заявителят на типовото одобрение може да докаже, например чрез предоставяне на технически данни, че защитата срещу фалшив алармен сигнал е осигурена в достатъчна степен.

7.3.2 Звуков алармен сигнал

7.3.2.1 Общи положения

Сигналят на алармата трябва да се чува и разпознава ясно и да се различава значително от другите звукови сигнали, използвани при движението по пътищата.

Освен оригиналното сигнално звуково устройство може да бъде монтирано допълнително отделно устройство за звуков алармен сигнал в зоната на превозното средство, която се контролира от алармената система и където трябва да бъде защитено срещу лесен и бърз достъп.

Ако се използва отделно устройство за звуков алармен сигнал в съответствие с параграф 7.3.2.2 по-долу, алармената система може да задейства допълнително и оригинално монтираното сигнално звуково устройство, при условие че всяко неразрешено манипулиране на оригинално монтираното устройство за звуков сигнал (което по принцип е по-лесно достъпно) не се отразява на работата на допълнителното устройство за звуков алармен сигнал.

7.3.2.2 Продължителност на звуковия алармен сигнал:

минимална: 25 сек.

максимална: 30 сек.

Звуковият алармен сигнал може да звучи отново само след следващото въздействие върху превозното средство, тоест след изтичане на горепосочения интервал от време (за ограниченията виж параграфи 7.3.1.1 и 7.3.1.2 по-горе). Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на нейния звуков сигнал.

7.3.2.3 Изисквания относно звуковия алармен сигнал

7.3.2.3.1 Звуков алармен сигнал с постоянен тон (постоянен честотен спектър), например устройства за звуково предупреждение: акустичните данни и т. н. трябва да са в съответствие с Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН.

Пулсиращ сигнал на алармата (вкл./изкл.):

Честота на превключванията (2 √ 1) Hz

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

7.3.2.3.2 Звуков алармен сигнал с честотна модулация: акустичните данни и т. н. трябва да са в съответствие с Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН, но представляват колебания на тона на излъчвания звуков сигнал в границите на значителен честотен диапазон (от 1800 до 3550 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 съгласно Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН
- (ii) или устройство, съответстващо на изискванията на параграфи 6.1 и 6.2 от Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН.

Въпреки това ако източникът на звук се различава от оригинално монтираното звуково сигнално устройство, минималното ниво на звука може да бъде намалено до 100 dB(A), измерено съгласно условията, предписани в Част I на Регламент № 28 на ИКЕ на ООН.

7.3.3 Светлинен алармен сигнал, ако системата е снабдена с такъв

7.3.3.1 Общи положения

В случай на проникване в превозното средство или въздействие върху него устройството трябва да задейства светлинен алармен сигнал, отговарящ на изискванията на параграфи 7.3.3.2 и 7.3.3.3 по-долу.

7.3.3.2 Продължителност на светлинния алармен сигнал

Светлинният сигнал на алармата трябва да продължава между 25 сек. и 5 мин., след като алармата е била задействана. Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на сигнала.

7.3.3.3 Тип на светлинния алармен сигнал

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

Честота на превключванията (2 √ 1) Hz

Позволяват се също и асинхронни светлинни алармени сигнали, както при звуковите алармени сигнали.

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

7.3.4 Радиоаларма (пейджър), ако системата е снабдена с такъв

Алармената система за превозни средства може да включва устройство, изпращащо алармен сигнал чрез радиоизлъчване.

7.3.5 Заклучване на управлението на алармената система

7.3.5.1 Преднамереното или случайното включване на алармената система трябва да бъде невъзможно, когато двигателят на превозното средство е в режим на работа.

7.3.6 Включване и изключване на алармената система

7.3.6.1 Включване

Позволен е всеки подходящ начин на включване на алармената система, при условие че този начин няма да предизвиква случайно включване на фалшив алармен сигнал.

7.3.6.2 Изключване

Изключването на алармената система трябва да е възможно да се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешено е използването и на други устройства, които работят по сходен начин:

7.3.6.2.1 механичен ключ (съответстващ на изискванията на Приложение 10 на настоящия Регламент), който може да бъде съчетан с централната заключваща система на превозното средство, включващ поне 1000 варианта и действащ от външната страна на превозното средство;

7.3.6.2.2 електрическо/електронно устройство, например дистанционно управление с поне 50000 варианта, което работи с променящ се код и/или има минимално време за сканиране 10 денонощия, или максимално 5000 варианта за 24 часа при минимален брой на комбинациите 50000;

7.3.6.2.3 механичен ключ или електрическо/електронно устройство вътре в защитеното отделение за пътници с определено забавяне с времето за влизане и излизане.

7.3.7 Забавяне за излизане

Ако превключващото устройство за включване на алармената система е монтирано в защитаваната зона, се осигурява задържане за времето на излизане. Трябва да е възможно да се подбере време за задържане между 15 и 45 сек., след като е бил задействан превключвателят на устройството, в зависимост от нуждите на потребителите.

7.3.8 Забавяне за влизане

Ако превключващото устройство за изключване на алармената система е монтирано в защитаваната зона, трябва да има задържане от минимум 5 сек. до максимум 10 сек. в зависимост от нуждите на потребителите, преди да се задействат звуковият и светлинният сигнал на алармата.

7.3.9 Индикатор за състоянието

7.3.9.1 Допуска се използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на алармената система (включена, изключена, на какъв интервал е настроена алармата, дали е била задействана). Интензивността на светлината на светлинните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да превишава 0,5 cd.

7.3.9.2 Ако е осигурена индикация на краткотрайни „динамични” процеси на промяна на състоянието, такива като промяната от „включено” към „изключено” и обратно, тя трябва да бъде светлинна и да отговаря на изискванията на параграф 7.3.10.1. Допуска се тази оптична индикация да работи едновременно с пътепоказателите и/или със светлините в отделението за пътници, при условие че продължителността на светлинния импулс на пътепоказателите е не по-голяма от 3 секунди.

7.3.10 Захранване

Източник за захранване с електроенергия на алармената система може да бъде акумулаторната батерия на превозното средство. Когато е предвидена допълнителна батерия, тя трябва да бъде акумулаторна и в никакъв случай не трябва да захранва останалите части на електрическата система на превозното средство.

7.3.11 Изисквания относно опционалните функции

7.3.11.1 Самопроверка, автоматична индикация при повреда

При включване на алармената система чрез функцията за самопроверка (контрол за приемливо състояние) могат да бъдат установени и указани неправилни състояния, например отворени врати и т. н.

7.3.11.2 Сигнал за тревога при опасност

Позволява се създаването на светлинен и/или звуков и/или радиоизлъчен алармен сигнал, независимо от състоянието (включено или изключено) и/или от функциите на алармената система. Такъв алармен сигнал трябва да се включва от вътрешността на превозното средство и не трябва да влияе на състоянието (включено или изключено) на алармената система. Ползвателят на превозното средство трябва да има възможност да изключва този алармен сигнал. Що се отнася до звуковия алармен сигнал, неговата продължителност след всяко включване не трябва да бъде ограничавана. Аларменият сигнал при опасност не трябва да блокира работата на двигателя или да го спира, ако той е в работещо състояние.

7.4 УСЛОВИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНЕТО

Всички компоненти на алармената система за превозни средства или на алармената система се изпитват в съответствие с процедурите, описани в параграф 6.4.

Това изискване не се прилага за:

- 7.4.1 онези компоненти, които са монтирани и изпитани като части от превозното средство, независимо от това дали на него има или няма монтирана алармена система за превозни средства или алармена система (например светлини);
- 7.4.2 или за компонентите, които са изпитани предварително като части от превозното средство, за което са представени съответни документи.

7.5 ИНСТРУКЦИИ

Всяко превозно средство трябва да се придружава от:

- 7.5.1 инструкции за употреба;
- 7.5.2 инструкции за поддръжка;
- 7.5.3 общо предупреждение относно опасността от извършване на каквито и да било изменения или допълнения към системата.

8. ЧАСТ IV: ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ИМОБИЛАЙЗЕРИ И ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВИЯ ИМОБИЛАЙЗЕР

8.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на Част IV на настоящия Регламент:

- 8.1.1 „имобилайзер” е устройство, предназначено да предотврати нормалното придвижване на превозното средство чрез използване на собствените му задвижващи средства (предотвратяване на неразрешено използване).
- 8.1.2 „контролно оборудване” е необходимото оборудване за включване и/или изключване на имобилайзера.
- 8.1.3 „индикатор на състоянието” е всяко устройство, което има за цел да укаже състоянието на имобилайзера (включено/изключено, промяна от включено към изключено състояние и обратно).
- 8.1.4 „включено положение” е положението, при което превозното средство не може да се придвижва нормално чрез използване на собствени средства.
- 8.1.5 „изключено състояние” е състоянието, при което превозното средство може да се управлява нормално.
- 8.1.6 „ключ” е всяко устройство, проектирано и изработено да осигури действието на заключваща система, която е проектирана и изработена да работи само с това устройство.

- 8.1.7 „неутрализиране” е функция, която позволява блокиране на имобилайзера в положение „изключено”.
- 8.1.8 „променящ се (скачащ) код” е електронен код, съставен от няколко елемента, чиято комбинация се променя произволно след всяко задействане на устройството за излъчване на сигнал.
- 8.1.9 „тип имобилайзер” означава системи, между които няма значителни разлики, като тези разлики могат да се отнасят по-специално до:
- (а) марката или търговското наименование на производителя;
 - (б) типа оборудване за управление на алармената система;
 - (в) начина на тяхното въздействие върху съответната(ите) система(и) на превозното средство (виж параграф 8.3.1 по-долу).
- 8.1.10 „тип превозно средство по отношение на неговия имобилайзер” означава моторните превозни средства, между които няма значителни разлики, като тези разлики могат да се отнасят по-специално до:
- (а) марката или търговското наименование на производителя;
 - (б) характеристиките на превозното средство, които оказват значително влияние върху качествените показатели на неговия имобилайзер;
 - (в) типа и устройството на неговия имобилайзер.
- 8.2 ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 8.2.1 Включването и изключването на имобилайзера трябва да бъде възможно в съответствие с настоящите изисквания.
- 8.2.2 Ако имобилайзерът има система за излъчване на радиосигнал, например за включване или изключване на алармата или за излъчване на алармен сигнал, това устройство трябва да отговаря на прилаганите стандарти ETSI (виж бележка под линия 5/ относно параграф 6.2.3.), например на стандартите 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 евентуалните опционални разпоредби). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиоемисиите за включване и изключване на имобилайзера трябва да съответстват на препоръка СЕРТ/ERC 70-03 (от 17 февруари 2000 г.) (виж бележка под линия 6/ към параграф 6.2.3.) относно използването на радиоустройствата с близък обхват (виж бележка под линия 7/ към параграф 6.2.3.).

- 8.2.3 Имобилайзерът и неговото монтиране трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че всяко оборудвано превозно средство да продължава да отговаря на техническите изисквания.
- 8.2.4 Имобилайзерът не трябва да може да се задейства, когато контактният ключ на двигателя е в положение „функциониране”, освен:
- (а) ако превозното средство е оборудвано като линейка, пожарна или полицейска кола, или е проектирано да бъде такава;
- (б) или ако функционирането на двигателя е необходимо:
- i) за задвижването на машини, които са част от превозното средство или са монтирани на него с цел, различна от неговото задвижване;
- ii) или за поддържане на нивото на заряд на акумулаторите на превозното средство на необходимото ниво, за да се осигури функционирането на такива машини или апаратура;
- и ако превозното средство е спряло с включена спирачка за паркиране. В случай на такова изключение то трябва да бъде отбелязано в точка 2 на добавката към сертификата за типово одобрение (Приложение 2 към настоящия Регламент).
- 8.2.5 Не трябва да бъде възможно постоянното неутрализиране на имобилайзера.
- 8.2.6 Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и произведен по такъв начин, че след като бъде инсталиран, да не може да пречи на нормалното функциониране на превозното средство или на безопасното му използване, дори и в случай на неправилно функциониране на устройството.
- 8.2.7 Имобилайзерът трябва да е проектиран и изработен по такъв начин, че след като бъде монтиран на превозното средство в съответствие с инструкциите на производителя, да се сведе до минимум възможността да бъде направен неработоспособен или да бъде унищожен бързо и без привличане на вниманието чрез използването например на евтини и леснодостъпни инструменти, оборудване или приспособления, които могат лесно да бъдат скрити. Замяната на компонент или на важен технически възел с цел изолиране на имобилайзера трябва да бъде трудна и продължителна операция.
- 8.2.8 Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и изработен по такъв начин, че веднъж монтиран в съответствие с инструкциите на производителя, да може да издържа

достатъчно дълго време при условията на работа в превозното средство (за изпитванията виж параграф 8.4). По-специално електрическите характеристики на бордовата инсталация не трябва да се влияят неблагоприятно от добавянето на имобилайзер (сечението на кабелите, безопасността на контактите и др.).

- 8.2.9 Имобилайзерът може да бъде комбиниран с други системи на превозното средство или може да бъде вграден в тях (например електронното управление на двигателя, алармените системи).
- 8.2.10. Имобилайзерът не трябва да възпрепятства отпускането на спирачките на превозното средство, освен в случай на имобилайзер, който възпрепятства отпускането на пружинните спирачки, които се задействат пневматично ^{9/}, и който функционира по такъв начин, че при нормални условия на употреба или в случай на неизправност да се изпълняват техническите изисквания на Регламент № 13 на ИКЕ на ООН, в сила към момента на подаване на заявлението за типово одобрение съгласно настоящия Регламент.
- 8.2.11 Имобилайзерът трябва да функционира по такъв начин, че да не може да задейства спирачките на превозното средство.

8.3 СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

8.3.1 Обездвижване на превозното средство

8.3.1.1 Имобилайзерът трябва да бъде проектиран така, че да възпрепятства всяко придвижване на превозното средство със собствени средства чрез най-малко един от следните начини:

8.3.1.1.1 изключване, когато се отнася до добавено оборудване или за превозно средство, оборудвано с дизелов двигател, на най-малко две отделни системи на превозното средство, необходими за придвижването на превозното средство със собствени средства (например стартера, запалването, захранването с гориво, задвижваните пневматично пружинни спирачки и т. н.);

8.3.1.1.2 функциониране на поне един от органите за управление на превозното средство само при подаден код от имобилайзера;

8.3.1.2 имобилайзер, който е предназначен да бъде монтиран на превозно средство, оборудвано с каталитичен конвертор, не трябва да предизвиква навлизането на неизгоряло гориво в изпускателния тръбопровод.

8.3.2 Надеждност на работата

^{9/} Съгласно определенията на Приложение 8 на Регламент № 13 в своя изменен вариант.

Надеждността на работата се осигурява чрез подходяща конструкция на имобилайзера, като се вземат предвид условията на специфичната среда в превозното средство (виж параграфи 8.2.8 и 8.4).

8.3.3 Сигурност на работа

Имобилайзерът не трябва да променя състоянието си (включено/изключено) в резултат на което и да е от изпитванията, предвидени в параграф 8.4.

8.3.4 Включване на имобилайзера

8.3.4.1 Имобилайзерът трябва да може да се включва без допълнително действие от страна на водача чрез използване на поне един от следните начини:

(а) при завъртане на ключа за запалването в положение „0” и заключване на врата; допълнително е разрешено имобилайзери, които се изключват незабавно преди или по време на нормалната процедура за стартиране на превозното средство, да се включват при изключване на запалването;

(б) най-много пет минути след изваждането на ключа от ключалката на запалването.

8.3.4.2 Ако имобилайзерът може да започва да функционира докато контактният ключ е в положение „функциониране”, както е предвидено в параграф 8.2.4, той трябва да може да бъде управляван от отварянето на вратата на водача и/или от извършването на нарочно действие от страна на оторизирания потребител.

8.3.5 Изключване

8.3.5.1 Имобилайзерът трябва да може да се изключва чрез използване на едно или няколко от устройствата по-долу. Могат да се използват и други устройства, които предлагат еднакво ниво на сигурност и дават еквивалентни резултати.

8.3.5.1.1 устройство с бутони за въвеждане на индивидуално избираем код, имащо поне 10 000 комбинации.

8.3.5.1.2 електрическо/електронно устройство, например дистанционно управление, с поне 50 000 комбинации и включващо система с променящи се кодове и/или имащо минимално време за сканиране 10 дни, например най-много 5000 варианта за 24 часа при минимален брой на комбинациите 50 000.

8.3.5.1.3 Ако изключването може да се управлява дистанционно, имобилайзерът трябва да се връща в първоначалното си положение в рамките на 5 минути след това изключване, при положение че върху системата за стартиране не е оказано никакво допълнително въздействие.

8.3.6 Индикатор за състоянието

8.3.6.1 Допуска се използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на алармената система (включена, изключена, преминаване от включено към изключено състояние и обратно). Интензивността на светлината на светлинните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да превишава 0,5 cd.

8.3.6.2 Ако е осигурена индикация на краткотрайни „динамични” процеси на промяна на състоянието, такива като промяната от „включено” към „изключено” и обратно, тя трябва да бъде светлинна и да отговаря на изискванията на параграф 8.3.6.1. Допуска се тази оптична индикация да работи едновременно с пътепоказателите и/или със светлините в отделението за пътници, при условие че продължителността на светлинния импулс на пътепоказателите е не по-голяма от 3 секунди.

8.4 РАБОТНИ ПАРАМЕТРИ И УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ

8.4.1 Работни параметри

Всички компоненти на имобилайзера трябва да преминат изпитвания в съответствие с изискванията на параграф 6.4 на настоящия Регламент.

Това изискване не се прилага за:

- (i) онези компоненти, които са монтирани и изпитани като части от превозното средство, независимо от това дали на него има или няма монтиран имобилайзер (например светлини); или
- (ii) за компонентите, които са изпитани предварително като части от превозното средство, за което са представени съответни документи.

8.4.2 Условия на изпитване

Всички изпитвания се провеждат с един имобилайзер. Въпреки това по преценка на техническата служба, натоварена с изпитванията, могат да бъдат използвани други образци, ако се приеме, че това няма да се отрази на резултатите от другите изпитвания.

8.4.3 Изпитване за функциониране

След извършване на всички определени по-долу изпитвания, имобилайзерът се изпитва при нормалните условия на изпитване, определени в параграф 6.4.2.1.2 на настоящия Регламент, за да се провери дали продължава да функционира нормално. Когато е необходимо, електрическите предпазители могат да бъдат сменени преди изпитването.

Всички компоненти на имобилайзера трябва да съответстват на изискванията, определени в параграфи от 6.4.2.2 до 6.4.2.8, и в параграф 6.4.2.12 на настоящия Регламент.

8.5 ИНСТРУКЦИИ

(Параграфи от 8.5.1 до 8.5.3 се прилагат единствено към инсталирането на допълнително монтираните устройства.)

Всеки имобилайзер трябва да 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 общ (например „за всички превозни средства с бензинови двигатели и акумулаторни батерии с напрежение 12 V със свързан към „маса“ 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, осигурени от доставчика, трябва да позволяват, когато се изпълняват правилно от компетентен монтьор, да не се влошава безопасността и надеждността на превозното средство;
 - 8.5.1.4 в приложените инструкции за монтаж трябва да се съдържат указания относно изискванията за електрическото захранване на имобилайзера и, когато се счита за необходимо, да се дават съвети за използването на акумулаторни батерии с по-голям капацитет;
 - 8.5.1.5 доставчикът трябва да указва кои процедури за проверка на превозното средство трябва да бъдат извършвани след монтажа на устройството. Подробностите, свързани с безопасността, трябва да бъдат специално отбелязани.
- 8.5.2 примерен образец на сертификат за монтаж, модел на който фигурира в Приложение 7.
- 8.5.3 общо предупреждение към купувача на имобилайзера, за да се насочи вниманието му към следните точки:
 - 8.5.3.1 имобилайзерът трябва да бъде монтиран в съответствие с инструкциите на производителя;
 - 8.5.3.2 препоръка за избор на добър монтьор (купувачът може да поиска от производителя на имобилайзера да му препоръча лицензирани монтьори);
 - 8.5.3.3 сертификатът за монтаж, приложен към имобилайзера, трябва да бъде попълнен от монтьора.
- 8.5.4 инструкции за употреба;

- 8.5.5 инструкции за поддръжка;
- 8.5.6 общо предупреждение относно опасностите от извършване на каквито и да било изменения или допълнения към имобилайзерите; такива изменения или допълнения автоматично правят невалиден сертификата за монтаж, упоменат в параграф 8.5.2 по-горе.

9. ИЗМЕНЕНИЕ НА ТИПА И РАЗШИРЯВАНЕ НА ТИПОВОТО ОДОБРЕНИЕ

- 9.1 За всяко изменение на типа превозно средство или на типа компонент трябва да бъде уведомен административният орган, издал одобрението на този тип превозно средство или компонент. Този орган в такъв случай може:
- 9.1.1 или да приеме, че няма опасност направените изменения да окажат значителни неблагоприятни последици и че във всеки случай този компонент или превозно средство все още отговаря на изискванията;
- 9.1.2 или да изиска от техническата служба, отговаряща да изпитванията, съставянето на нов протокол.
- 9.2 Потвърждението на типовото одобрение или отказът за издаване на одобрение с указване на направеното изменение се нотифицира на Страните по Спогодбата, прилагащи настоящия Регламент, съгласно указаната процедура в параграф 4.3 по-горе.
- 9.3 Компетентният орган, издал разширението на типовото одобрение, дава сериен номер на всеки информационен фиш, изготвен за целите на това разширение.

10. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Процедурите относно съответствието на производството трябва да бъдат в съответствие с процедурите, посочени в Допълнение 2 на Спогодбата (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), и да включват спазването на следните изисквания:

- 10.1 всяко превозно средство или компонент, одобрен(о) съгласно настоящия Регламент, трябва да бъде произведено в съответствие с одобрения тип, като отговаря на изискванията на съответната(ите) част(и) на настоящия Регламент.
- 10.2 за всеки тип превозно средство или компонент, предписаните изпитвания в съответната(ите) част(и) на настоящия Регламент трябва да бъдат извършени на основа, контролирана на статистически принцип, и на принципа на случайния подбор на образци за изпитване, в съответствие с една от нормалните процедури за контрол на качеството;
- 10.3 органът, които е издал типовото одобрение, има право да провери по всяко време методите на контрол на съответствието, прилагани във всяка производствена

единица. Нормалната периодичност на тези проверки трябва да бъде една на всеки две години.

11. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

11.1 Одобрението, издадено на определен тип превозно средство или компонент в съответствие с настоящия Регламент, може да бъде отнето ако не се спазват условията, упоменати в параграф 10 по-горе.

11.2 Когато прилагаща настоящия Регламент Страна по Спогодбата отнеме издадено преди това от нея одобрение, тя трябва да информира незабавно за това останалите прилагащи настоящия Регламент Договарящи се страни чрез изпращане на известие, съответстващо на образца в Приложение 2 (Част I, II или III в зависимост от случая).

12. ОКОНЧАТЕЛНО СПИРАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Когато притежателят на типово одобрение спре окончателно производството на определен тип превозно средство или компонент, одобрен(о) в съответствие с изискванията на настоящия Регламент, той трябва да информира за това органа, издал одобрението. При получаване на това известие този орган уведомява останалите прилагащи настоящия Регламент Страни по Спогодбата чрез известие, което съответства на образца в Приложение 2 (Част I, II или III в зависимост от случая).

13. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

Прилагащите настоящия Регламент Договарящи се страни могат да отказват приемането на влезлите в сила типови одобрения или на разширенията на тези типови одобрения, издадени в съответствие с изискванията на Регламенти № 18 и 97, единствено при спазване на предвидените в тези Регламенти преходни разпоредби, които предвиждат такава възможност.

14. ИМЕНА И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, НАТОВАРЕНИ С ИЗВЪРШВАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ, И НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОРГАНИ

Прилагащите настоящия Регламент Страни по Спогодбата съобщават на Секретариата на Организацията на Обединените нации наименованията и адресите на техническите служби, натоварени с извършване на изпитванията за типово одобрение, и на административните органи, които издават типовото одобрение, и на които трябва да бъдат изпращани сертификатите за типово одобрение, за разширение на издадено одобрение, за отказ от одобрение или за отнемане на типово одобрение, издадени в други страни.

Приложение 1 - Част I

(Максимален формат: А4 (210 мм X 297 мм))

ИНФОРМАЦИОНЕН ФИШ

в съответствие с параграфи 5, 7 и 8, в зависимост от случая, на Регламент № 116 на ИКЕ на ООН относно типовото одобрение на определен тип превозно средство по отношение на устройствата за защита срещу неразрешено използване

с/без алармена система 1/

с/без имобилайзер 1/

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Марка (търговско наименование на производителя):

1.2 Тип:

1.3 Начини за идентификация на типа, ако той е маркиран върху устройството б/:

1.3.1 Местоположение на тази маркировка:

1.4 Категория на превозното средство в/:

1.5 Име и адрес на производителя:

1.6 Местоположение на маркировката за типово одобрение ИКЕ:

1.7 Адрес(и) на монтажния(ите) цех(ове):

2. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

2.1 Снимки и/или чертежи на представителен екземпляр на превозното средство:

2.2 Местоположение на кормилното управление: отляво/отдясно 1/

3. ДРУГИ

3.1 Устройства за защита срещу неразрешено използване на превозното средство

3.1.1 Защитно устройство:

3.1.1.1 Подробно описание на типа превозно средство по отношение на разположението и конструкцията на органа за управление или на органа, върху който действа защитното устройство:

- 3.1.1.2 Чертежи на защитното устройство и на неговото монтиране на превозното средство:
- 3.1.1.3 Техническо описание на устройството:
- 3.1.1.4 Подробности относно използваните комбинации за заключване:
- 3.1.2 Имобилайзер на превозното средство:
 - 3.1.2.1 Номер на одобряване на типа, ако съществува такъв:
 - 3.1.2.2 За имобилайзерите, които все още не са типово одобрени
 - 3.1.2.2.1 Подробно описание на имобилайзера на превозното средство и на мерките, взети срещу непреднамереното му активиране:
 - 3.1.2.2.2 Системата(ите), върху която(които) въздейства имобилайзерът на превозното средство:
 - 3.1.2.2.3 Брой на възможните за реализиране комбинации на кода, ако съществува такъв:
- 3.1.3 Алармена система, ако съществува такава:
 - 3.1.3.1 Номер на типово одобрение, ако съществува такъв:
 - 3.1.3.2 За алармените системи, които все още не са типово одобрени
 - 3.1.3.2.1 Подробно описание на алармената система и на частите на превозното средство, които имат връзка с монтираната алармена система:
 - 3.1.3.2.2 Списък на основните компоненти на алармената система:

1/ Ненужното се зачерква (има случаи, при които не е необходимо нищо да се зачерква, тоест когато се прилагат едновременно няколко графи).

б/ Ако начините за идентификация на типа съдържат символи, които не засягат описанието на превозното средство, компонента или отделния технически възел, които са предмет на настоящия информационен фиш, те трябва да се отбележат в документацията със символа „?” (например ABC??123??).

в/ Така както е определена в Приложение 7 на Консолидирана резолюция относно конструирането на превозни средства (R.E.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, така както той е изменен и допълнен).

Приложение 1 - Част II

(Максимален формат: А4 (210 мм X 297 мм))

ИНФОРМАЦИОНЕН ФИШ

в съответствие с параграф 6 на Регламент № 116 на ИКЕ на ООН относно типовото одобрение на алармена система

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ
 - 1.1 Марка (търговско наименование на производителя):
 - 1.2 Тип:
 - 1.3 Начини за идентификация на типа, ако той е маркиран върху устройството б/:
 - 1.3.1 Местоположение на тази маркировка:
 - 1.4 Име и адрес на производителя:
 - 1.5 Местоположение на маркировката за типово одобрение ИКЕ:
 - 1.6 Адрес(и) на монтажния(ите) цех(ове):
2. ОПИСАНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО
 - 2.1 Подробно описание на алармената система и на частите на превозното средство, които имат връзка с монтираната алармена система:
 - 2.1.1 Списък на основните компоненти на алармената система:
 - 2.1.2 Предприети мерки за защита срещу фалшиви алармени сигнали:
 - 2.2 Обхват на защитата, осигурявана от устройството:
 - 2.3 Начин на включване или изключване на устройството:
 - 2.4 Брой на възможните за реализиране комбинации на кода, ако съществува такъв:
 - 2.5 Списък на основните компоненти на устройството и при необходимост на техните указателни маркировки:
3. ЧЕРТЕЖИ

- 3.1 Чертежи на основните компоненти на устройството (чертежите трябва да показват мястото, предвидено за маркировката за типово одобрение ИКЕ или за указателната маркировка, ако има такава):
- 4. ИНСТРУКЦИИ
- 4.1 Списък на превозните средства, на които устройството е предназначено да бъде монтирано:
- 4.2 Описание на начина на монтиране, илюстриран със снимки и/или чертежи:
- 4.3 Инструкции за ползване:
- 4.4 Инструкции за поддръжка, ако има такива:

б/ Ако начините за идентификация на типа съдържат символи, които не засягат описанието на превозното средство, компонента или отделния технически възел, които са предмет на настоящия информационен фиш, те трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (например ABC??123??).

Приложение 1 - Част III

(Максимален формат: А4 (210 мм X 297 мм))

ИНФОРМАЦИОНЕН ФИШ

в съответствие с параграф 8 на Регламент № 116 на ИКЕ на ООН относно типовото одобрение на имобилайзер

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ
 - 1.1 Марка (търговско наименование на производителя):
 - 1.2 Тип:
 - 1.3 Начини за идентификация на типа, ако той е маркиран върху устройството б/:
 - 1.3.1 Местоположение на тази маркировка:
 - 1.4 Име и адрес на производителя:
 - 1.5 Местоположение на маркировката за типово одобрение ИКЕ:
 - 1.6 Адрес(и) на монтажния(ите) цех(ове):
2. ОПИСАНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО
 - 2.1 Подробно техническо описание на имобилайзера на превозното средство и на мерките, взети срещу непреднамереното му активиране:
 - 2.2 Система(и) на превозното средство, върху която(които) въздейства устройството:
 - 2.3 Начин на включване или изключване на устройството:
 - 2.4 Брой на възможните за реализиране комбинации на кода, ако съществува такъв:
 - 2.5 Списък на основните компоненти на устройството и при необходимост на техните указателни маркировки:
3. ЧЕРТЕЖИ
 - 3.1 Чертежи на основните компоненти на устройството (чертежите трябва да показват мястото, предвидено за маркировката за типово одобрение ИКЕ):
4. ИНСТРУКЦИИ

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

б/ Ако начините за идентификация на типа съдържат символи, които не засягат описанието на превозното средство, компонента или отделния технически възел, които са предмет на настоящия информационен фиш, те трябва да се отбележат в документацията със символа „?” (например ABC??123??).

Приложение 2 - Част I

ИЗВЕСТИЕ

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

изготвено от: Име на административния орган:



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

относно 2/ ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

РАЗШИРЕНИЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОТКАЗ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОТНЕМАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОКОНЧАТЕЛНО СПИРАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип превозно средство по отношение на неговите устройства за защита срещу неразрешено използване, в приложение на Регламент № 116

с/без алармена система 2/

с/без имобилайзер 2/

Типово одобрение №

Разширение на одобрение №

Причини за разширяване на одобрението:

РАЗДЕЛ I

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Марка (търговско наименование на производителя):

1.2 Тип:

1.3 Начини на идентификация на типа, ако са указани на превозното средство/компонента/отделния технически възел 2/ 6/:

1.3.1 Местоположение на тази маркировка:

- 1.4 Категория на превозното средство в/:
- 1.5 Име и адрес на производителя:
- 1.6 Местоположение на маркировката за типово одобрение ИКЕ:
- 1.7 Адрес(и) на монтажния(ите) цех(ове):

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (където е приложимо): виж Допълнението
2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитването:
4. Номер на протокола от изпитването:
5. Забележки (ако има): виж Допълнението
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Прилага се индексът на документите от досието за типово одобрение, депозирано пред органа, натоварен с извършване на типовото одобрение, което може да бъде получено след подаване на молба.

Допълнение

към сертификат за типово одобрение ИКЕ № ...

относно типовото одобрение на превозно средство в приложение на Регламент № 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) въздейства(т):
 - 1.2 Кратко описание на имобилайзера:
 - 1.3 Кратко описание на алармената система, ако е приложимо, включително отбелязване на номиналното захранващо напрежение з/:
2. Забележки:

1/ Отличителен номер на страната, която издава/разширява/отказва/отнема типовото одобрение (виж разпоредбите на Регламента относно типовото одобрение).

2/ Ненужното се зачерква (има случаи, при които не е необходимо нищо да се зачерква, тоест когато се прилагат едновременно няколко графи).

3/ Посочва се единствено за алармените системи за превозни средства, предназначени за превозни средства, номиналното напрежение на които е различно от 12 V.

б/ Ако начините за идентификация на типа съдържат символи, които не засягат описанието на превозното средство, компонента или отделния технически възел, които са предмет на настоящия информационен фиш, те трябва да се отбележат в документацията със символа „?” (например ABC??123??).

в/ Така както е определена в Приложение 7 на Консолидирана резолюция относно конструирането на превозни средства (R.E.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, така както той е изменен и допълнен).

Приложение 2 - Част II

ИЗВЕСТИЕ

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



изготвено от: Име на административния орган:

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

относно 2/ ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

РАЗШИРЕНИЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОТКАЗ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОТНЕМАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОКОНЧАТЕЛНО СПИРАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип компонент като алармена система, в приложение на Регламент № 116

Типово одобрение №

Разширение на одобрението №

Причини за разширяване на одобрението:

РАЗДЕЛ I

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Марка (търговско наименование на производителя):

1.2 Тип:

1.3 Начини за идентификация на типа, ако той е маркиран върху устройството б/:

1.3.1 Местоположение на тази маркировка:

1.4 Име и адрес на производителя:

1.5 Местоположение на маркировката за типово одобрение ИКЕ:

1.6 Адрес(и) на монтажния(ите) цех(ове):

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (където е приложимо): виж Допълнението
2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитването:
4. Номер на протокола от изпитването:
5. Забележки (ако има): виж Допълнението
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Прилага се индексът на документите от досието за типово одобрение, депозирано пред органа, натоварен с извършване на типовото одобрение, което може да бъде получено след подаване на молба.

Допълнение

към сертификат за типово одобрение ИКЕ № ...

относно типовото одобрение на алармена система за превозни средства в приложение на Регламент № 116

1. Допълнителна информация
 - 1.1 Кратко описание на алармената система, ако е приложимо, включително отбелязване на номиналното захранващо напрежение 3/:
 - 1.2 Списък на превозните средства, на които алармената система е предназначена да бъде монтирана:
 - 1.3 Тип на превозното средство, върху което алармената система е изпитана:
 - 1.4 Списък на надлежно идентифицираните основни компоненти на алармената система:
2. Забележки:

1/ Отличителен номер на страната, която издава/разширява/отказва/отнема типовото одобрение (виж разпоредбите на Регламента относно типовото одобрение).

2/ Ненужното се зачерква (има случаи, при които не е необходимо нищо да се зачерква, тоест когато се прилагат едновременно няколко графи).

3/ Посочва се единствено за алармените системи за превозни средства, предназначени за превозни средства, номиналното напрежение на които е различно от 12 V.

б/ Ако начините за идентификация на типа съдържат символи, които не засягат описанието на превозното средство, компонента или отделния технически възел, които са предмет на настоящия информационен фиш, те трябва да се отбележат в документацията със символа „?” (например ABC??123??).

Приложение 2 - Част III

(Максимален формат: A4 (210 X 297 мм))

ИЗВЕСТИЕ

издадено от: Име на административния орган:

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



относно 2/ ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

РАЗШИРЕНИЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОТКАЗ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОТНЕМАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

ОКОНЧАТЕЛНО СПИРАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип компонент като имобилайзер, в приложение на Регламент № 116

Типово одобрение №

Разширение на одобрението №

Причини за разширяване на одобрението:

РАЗДЕЛ I

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Марка (търговско наименование на производителя):

1.2 Тип:

1.3 Начини за идентификация на типа, ако той е маркиран върху устройството б/:

1.3.1 Местоположение на тази маркировка:

1.4 Име и адрес на производителя:

1.5 Местоположение на маркировката за типово одобрение ИКЕ:

1.6 Адрес(и) на монтажния(ите) цех(ове):

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (където е приложимо): виж Допълнението
2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитването:
4. Номер на протокола от изпитването:
5. Забележки (ако има): виж Допълнението
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Прилага се индексът на документите от досието за типово одобрение, депозирано пред органа, натоварен с извършване на типовото одобрение, което може да бъде получено след подаване на молба.

Допълнение

към сертификат за типово одобрение ИКЕ № ...

относно типовото одобрение на имобилайзер в приложение на Регламент № 116

1. Допълнителна информация
 - 1.1 Кратко описание на имобилайзера:
 - 1.2 Списък на превозните средства, на които имобилайзерът е предназначен да бъде монтиран:
 - 1.3 Типове превозни средства, върху които имобилайзерът е изпитан:
 - 1.4 Списък на надлежно идентифицираните основни компоненти на имобилайзера:
2. Забележки:

1/ Отличителен номер на страната, която издава/разширява/отказва/отнема типовото одобрение (виж разпоредбите на Регламента относно типовото одобрение).

2/ Ненужното се зачерква (има случаи, при които не е необходимо нищо да се зачерква, тоест когато се прилагат едновременно няколко графи).

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

б/ Ако начините за идентификация на типа съдържат символи, които не засягат описанието на превозното средство, компонента или отделния технически възел, които са предмет на настоящия информационен фиш, те трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (например ABC??123??).

Приложение 3

ПРИМЕРИ НА МАРКИРОВКИ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

Образец А

(виж параграф 4.4 на настоящия Регламент)

Фигура 1

(виж параграф 4.4.3.4 на настоящия Регламент)

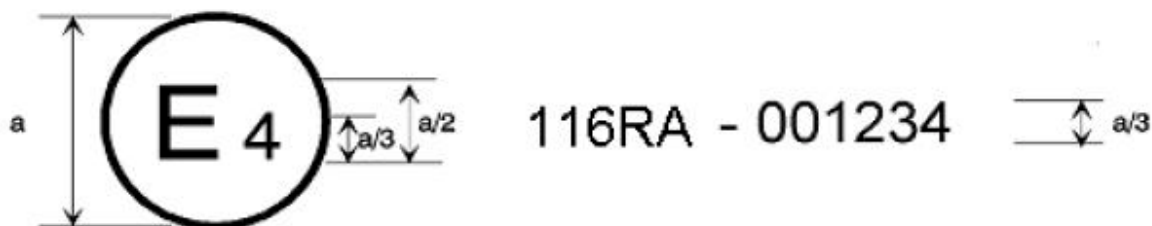


$a = 8$ мм мин.

Горепосочената маркировка за типово одобрение (Фигура 1), поставена върху превозно средство, означава че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (E4) на основание Част I на Регламент № 116, под номер на типово одобрение 001234; двете първи цифри от номера на одобрението (00) означават, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Регламент № 116 в неговата първоначална версия.

Фигура 2

(виж параграф 4.4.3.1 на настоящия Регламент)



$a = 8$ мм мин.

Горепосочената маркировка за типово одобрение (Фигура 2), поставена върху алармена система за превозни средства, означава че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (E4) на основание Част II на Регламент № 116, под номер на типово одобрение 001234; двете първи цифри от номера на одобрението (00) означават, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Регламент № 116 в неговата първоначална версия.

Фигура 3

(виж параграф 4.4.3.2 на настоящия Регламент)



$a = 8$ мм мин.

Горепосочената маркировка за типово одобрение (Фигура 3), поставена върху имобилайзер, означава че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (Е4) на основание Част IV на Регламент № 116, под номер на типово одобрение 001234; двете първи цифри от номера на одобрението (00) означават, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Регламент № 116 в неговата първоначална версия.

Фигура 4

(виж параграф 4.4.3.5 на настоящия Регламент)

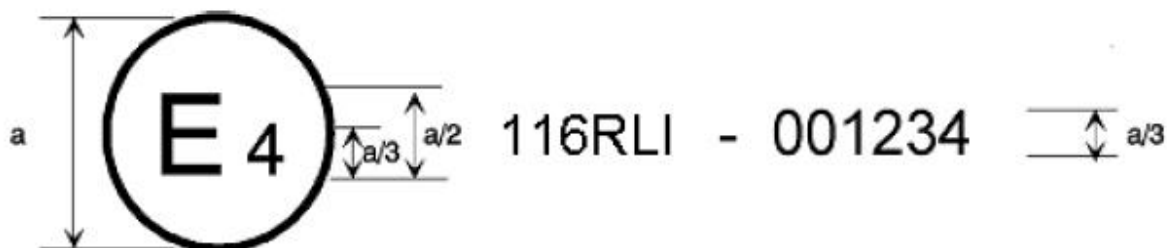


$a = 8$ мм мин.

Горепосочената маркировка за типово одобрение (Фигура 4), поставена върху превозно средство, означава че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (Е4) на основание Част III на Регламент № 116, под номер на типово одобрение 001234; двете първи цифри от номера на одобрението (00) означават, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Регламент № 116 в неговата първоначална версия.

Фигура 5

(виж параграф 4.4.3.6 на настоящия Регламент)



$a = 8$ мм мин.

Горепосочената маркировка за типово одобрение (Фигура 5), поставена върху превозно средство, означава че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (Е4) на основание Част I и Част IV на Регламент № 116, под номер на типово одобрение 001234; двете първи цифри от номера на одобрението (00) означават, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Регламент № 116 в неговата първоначална версия.

Фигура 6

(виж параграф 4.4.3.7 на настоящия Регламент)



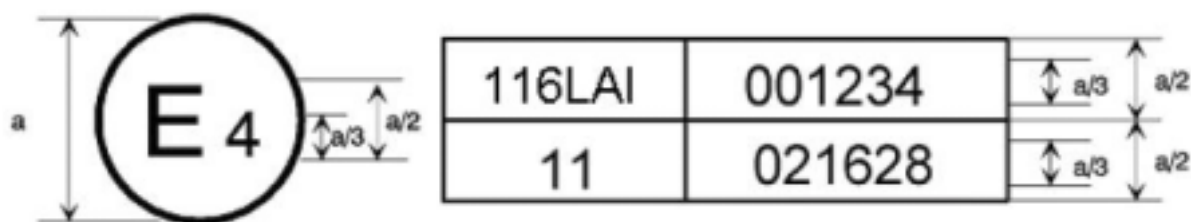
$a = 8$ мм мин.

Горепосочената маркировка за типово одобрение (Фигура 6), поставена върху превозно средство, означава че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (Е4) на основание Част I, Част II и Част IV на Регламент № 116, под номер на типово одобрение 001234; двете първи цифри от номера на одобрението (00) означават, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Регламент № 116 в неговата първоначална версия.

Образец Б

(виж параграф 4.5 на настоящия Регламент)

Фигура 7



$a = 8$ мм мин.

Горната маркировка за типово одобрение, поставена върху превозно средство, означава че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (E4), на основание Част I, Част II и Част IV на Регламент № 116 и на Регламент № 11; двете първи цифри от номера на типовото одобрение (00) означават, че към датите на издаване на съответните типови одобрения, Регламент № 116 е бил в първоначалната си форма, а Регламент № 11 е включвал 02 серия от изменения.

Приложение 4 - Част I

ИЗПИТВАНЕ ЗА ИЗНОСВАНЕ НА УСТРОЙСТВАТА, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ ДА ВЪЗПРЕПЯТСТВАТ НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ НА КОРМИЛНАТА УРЕДБА

1. Изпитвателно оборудване

Изпитвателното оборудване включва:

- 1.1 стойка, подходяща за монтиране на образца кормилно управление, комплектувано с устройството за защита срещу неразрешено използване, така както е формулирано в параграф 5.1.2 на настоящия Регламент;
- 1.2 система за включване и за изключване на устройството за защита срещу неразрешено използване, включваща използване на ключ;
- 1.3 система за завъртане на кормилния вал спрямо устройството за защита срещу неразрешено използване.

2. Метод на изпитване

- 2.1 Към стойката, предвидена в параграф 1.1 по-горе, се закрепва образец от кормилното управление, комплектувано с устройството за защита срещу неразрешено използване.
- 2.2 Един цикъл от изпитателната процедура включва следните операции:
 - 2.2.1 Исходна позиция. При деактивирано устройство за защита срещу неразрешено използване кормилният вал се завърта до положение, което не позволява зацепване на устройството за защита срещу неразрешено използване, освен ако то не е от тип, позволяващ заключване на кормилното управление при всяко положение на кормилото.
 - 2.2.2 Включване на устройството. Устройството за защита срещу неразрешено използване се поставя във включено положение с помощта на ключа.
 - 2.2.3 1/ „Активиране”. Валът на кормилното колело се завърта така, че въртящият момент, прилаган върху него в момента на зацепване на устройството за защита срещу неразрешено използване, да бъде 40 ± 2 Nm.
 - 2.2.4 „Деактивиране”. Устройството за защита срещу неразрешено използване се изключва по обикновения начин, като въртящият момент се намалява до нула, за да се улесни освобождаването на зацепването.
 - 2.2.5 1/ Връщане. Кормилният вал се завърта до положение, което не позволява зацепване на устройството за защита срещу неразрешено използване.
 - 2.2.6 Завъртане в обратна посока. Повтарят се операциите от параграфи 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 и 2.2.5, но в обратна посока на завъртане на кормилния вал.

- 2.2.7 Интервалът от време между две последователни зацепвания на устройството трябва да е най-малко 10 секунди.
- 2.3 Цикълът за изпитването за износване се повтаря толкова пъти, колкото е предвидено в параграф 5.3.1.3 на настоящия Регламент.

1/ Когато устройството за защита срещу неразрешено използване позволява заключване при всяко положение на кормилния вал, процедурите, описани в параграфи 2.2.3 и 2.2.5, се пропускат.

Приложение 4 - Част II

ПРОЦЕДУРА ПО ИЗПИТВАНЕ НА УСТРОЙСТВАТА, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ ДА ВЪЗПРЕПЯТСТВАТ НЕРАЗРЕШЕНО ИЗПОЛЗВАНЕ НА КОРМИЛНАТА УРЕДБА ЧРЕЗ ИЗПОЛЗВАНЕ НА УСТРОЙСТВО ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА ВЪРТЯЩИЯ МОМЕНТ

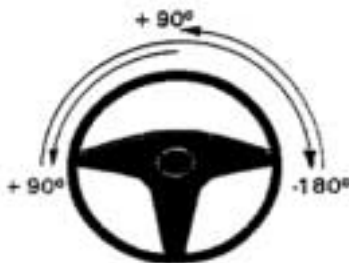
1. Изпитвателно оборудване

Изпитвателното оборудване включва:

- 1.1 стойка, позволяваща поддържането на частите, свързани с кормилната уредба, или ако изпитването се провежда върху комплектувано превозно средство – криково подемно устройство, способно да повдига всички управляеми колела,
- 1.2 едно или няколко устройства, които могат да създадат и да измерят въртящия момент, приложен върху кормилното управление, както е предписано в параграф 2.3. Точността на измерване трябва да бъде по-малка или равна на 2 %.

2. Начин на действие

- 2.1 Ако изпитването се провежда с комплектувано превозно средство, по време на изпитването всички управляеми колела на превозното средство трябва да бъдат повдигнати над земната повърхност.
- 2.2 Устройството за заключване на управлението се задейства така, че кормилното управление да бъде блокирано.
- 2.3 Към кормилното управление се прилага такъв въртящ момент, че то да се завърти.
- 2.4 Изпитвателният цикъл включва завъртане на кормилното управление на 90° , последвано от завъртане на 180° в противоположно направление и отново завъртане на 90° в първоначалната посока (виж Фигурата); 1 цикъл = $+90^\circ / -180^\circ / +90^\circ$ с толеранс от $\pm 10\%$.



- 2.5. Продължителността на цикъла е 20 сек. ± 2 сек.

- 2.6 Провеждат се пет изпитвателни цикъла.

- 2.7 Минималната стойност на въртящия момент, записана по време на всеки изпитвателен цикъл, трябва да остава по-висока от стойността, указана в параграф 5.3.1.4.2 на настоящия Регламент.
-

Приложение 5

ИЗПИТВАНЕ НА СИСТЕМА С ЕЛЕКТРИЧЕСКО УПРАВЛЕНИЕ

1. Извършват се следните операции с подходящо затваряне в блокирано затворено положение:
 - 1.1 Положителният кабел (+) на акумулаторната батерия се разкача в продължение на 4 минути;
 - 1.2 Положителният кабел (+) на акумулаторната батерия се свързва отново;
 - 1.3 Отрицателният кабел (-) на акумулаторната батерия се разкача в продължение на 4 минути;
 - 1.4 Отрицателният кабел (-) на акумулаторната батерия се свързва отново;
 - 1.5 Нормалната полярност на захранването на системата се обръща в продължение на 4 минути;
 - 1.6 Напрежението се увеличава до достигане на двойно по-голямо от нормалното захранващо напрежение на системата в продължение на 4 минути;
 - 1.7 Системата се подлага на електромагнитно поле от 24 V/m в честотния диапазон от 20 MHz до 1000 MHz.

ЗАБЕЛЕЖКА: Системата може да бъде изолирана, за да се предпазят системите, които не са част от устройството за сигурност, и които не трябва да се подлагат на изпитване.

Приложение 6

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ

Аз, долуподписаният,

(фамилно име и лично име)

удостоверявам, че описаната по-долу алармена система за превозни средства/имобилайзер 1/:

Марка:

Тип:

е в пълно съответствие с типа, одобрен

в на

(място на одобряването) (дата

както е описано в известието за одобряване на типа, с № на одобрение

Идентификация на главния(ите) компонент(и):

Компонент: Марка:

.....

.....

Съставен в на

Пълен адрес и печат на производителя:

.....

.....

Подпис: (необходимо е да се уточни служебното положение)

1/ Ненужното се зачерква.

Приложение 7

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА МОНТАЖ

Аз, долуподписаният,

(фамилно име и лично име)

професионален монтьор, удостоверявам че монтажът на описаната 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/имобилайзера 1/

Марка:

Тип:

Номер на типовото одобрение:

Съставено в: на:

Пълен адрес и печат на извършилия монтажа:

.....

.....

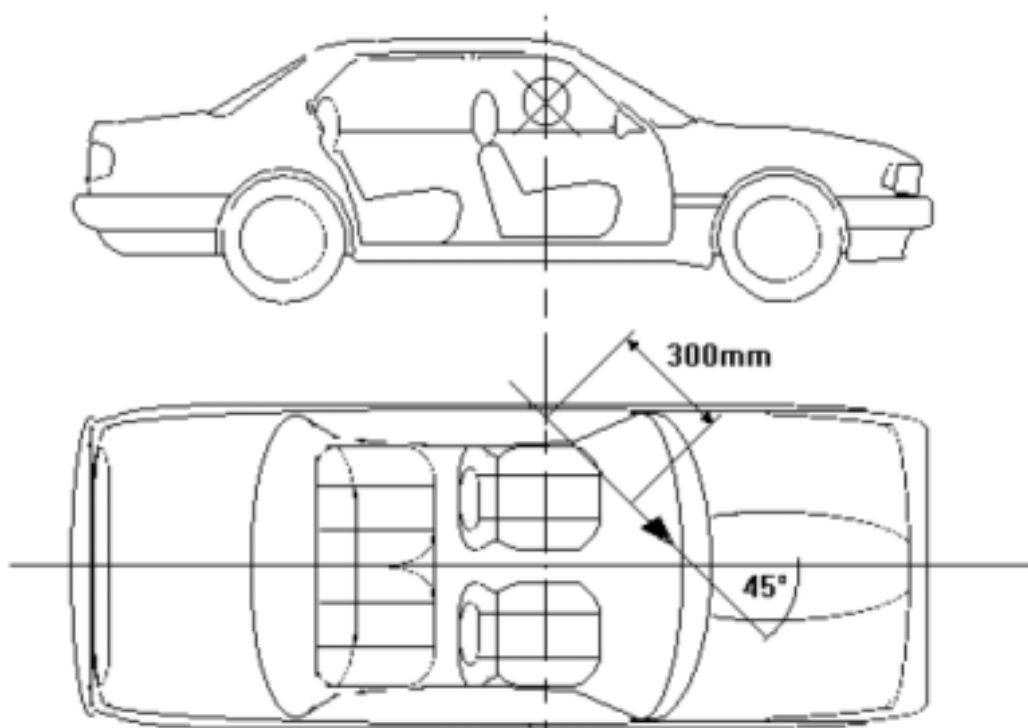
Подпис: (необходимо е да се уточни служебното положение)

1/ Ненужното се зачерква.

Приложение 8

(виж параграфи 6.4.2.11 и 7.4 на настоящия Регламент)

ИЗПИТВАНЕ НА СИСТЕМИТЕ ЗА ЗАЩИТА НА ОТДЕЛЕНИЕТО ЗА ПЪТНИЦИТЕ



Приложение 9

ЕЛЕКТРОМАГНИТНА СЪВМЕСТИМОСТ

Забележка: Изпитванията за електромагнитна съвместимост се извършват съгласно параграфи 1 или 2 по-долу, в зависимост от наличното изпитвателно оборудване.

1. МЕТОД НА ISO

Защита срещу смущения, дължащи се на захранващите линии

Тестовите импулси 1, 2, 3а, 3б, 4 и 5 съгласно стандарт ISO 7637-1:1990 се прилагат към линиите за захранване, както и към останалите електрически връзки на АСПС/АС/имобилайзер, които могат да бъдат свързани към линиите за електрическо захранване.

Изпитване на АСПС/АС/имобилайзер в състояние „изключено”

Тестови импулси от 1 до 5 трябва да бъдат с ниво на интензивност III. Функционалните параметри на всички тестови импулси трябва да бъдат с функционално състояние А.

Изпитване на АСПС/АС/имобилайзер в състояние „включено”

Прилагат се тестови импулси от 1 до 5. Изискваните функционални параметри на всички тестови импулси са дадени в Таблица 1.

Таблица 1
Ниво на изпитване/функционално състояние на захранващите линии

Номер на тестовия импулс	Ниво на изпитване	Функционално състояние
1	III	C
2	III	A
3а	III	C
3б	III	A
4	III	B
4	I	A
5	III	A

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

На изпитвания се подлагат проводниците, които не са свързани с линиите за електрическо захранване (например специалните линии за провеждане на сигналите), в съответствие с международен стандарт ISO/DIS 7637-3-1993. Изискваните функционални параметри на всички тестови импулси са дадени в Таблица 2.

Таблица 2
Ниво на изпитване/функционално състояние (за линиите за провеждане на сигнали)

Номер на тестовия импулс	Ниво на изпитване	Функционално състояние
3a	III	C
3b	III	A

Защита срещу смущения, предизвикани от високочестотно излъчване

Защитата на монтиран(а) на превозно средство АСПС/АС/имобилайзер може да бъде проверена съгласно изискванията на Регламент № 10, Серия 02 от изменения, и на методите на изпитване, описани в Приложение 6 за превозните средства, и в Приложение 9 за отделните технически възли.

Електрически смущения, предизвикани от електростатични разряди

Изпитванията относно защитеността срещу електрически смущения се извършват в съответствие с технически доклад ISO/TR 10605 – 1993.

Излъчвани емисии

Изпитванията трябва да се извършват съгласно изискванията на Регламент № 10, Серия 02 от изменения, и на методите на изпитване, описани в Приложения 4 и 5 за превозните средства, или в Приложения 7 и 8 за отделните технически възли.

2. МЕТОД НА IEC (МЕК)

Електромагнитно поле

АСПС/АС/имобилайзерът се подлага на базовото изпитване. Тя(той) се подлага на изпитването за подлагане на електромагнитно поле, описано в Публикация на IEC (МЕК) 839-1-3-1988, изпитване А-13, в честотен диапазон от 20 до 1 000 MHz и при поле от 30 V/m.

Освен това АСПС/АС/имобилайзерът се подлага на изпитванията относно устойчивост на електрически преходни смущения, получени по проводник или при свързване, описани в международен стандарт ISO 7637, части 1-1990, 2-1990 или 3-1993, в зависимост от конкретния случай.

Електрически смущения, предизвикани от електростатични разряди

АСПС/АС/имобилайзерът се подлага на базовото изпитване. Тя(той) се подлага на изпитването относно защитеността срещу електростатични разряди, описано в EN 61000-4-2 или в ISO/TR 10 605-1993 в зависимост от избора на производителя.

Излъчвани емисии

АСПС/АС/имобилайзерът се подлага на изпитванията относно потискането на паразитни радиосмущения съгласно изискванията на Регламент № 10, Серия 02 от изменения, и на методите на изпитване, описани в Приложения 4 и 5 за превозните средства, или в Приложения 7 и 8 за отделните технически възли.

Приложение 10

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕХАНИЧНИТЕ КЛЮЧОВИ ПРЕКЪСВАЧИ

1. Цилиндърът на ключовия прекъсвач не трябва да се подава на повече от 1 мм от корпуса, като издадената част трябва да бъде конична.
 2. Уплътнението между централната част на цилиндъра и неговата обвивка трябва да бъде в състояние да издържи сила на опън от 600 N и въртящ момент от 25 Nm.
 3. Прекъсвачът трябва да бъде снабден с приспособление, което не позволява просвредляване на цилиндъра.
 4. Профилът на ключа трябва да има поне 1000 ефективни варианта.
 5. Прекъсвачът не трябва да може да функционира с ключ, който има само една разлика в комбинациите спрямо ключа, предвиден за работа с този прекъсвач.
 6. Отворът за ключа на външния прекъсвач трябва да бъде защитен срещу проникването на замърсяване и/или вода с капаче или по друг начин.
-