ГОСТ Р 41.18—99
(Правила ЕЭК ООН № 18)

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ИХ ЗАЩИТЫ ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Издание официальное

БЗ 7—99

ГОССТАНДАРТ РОССИИ
Москва

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Всероссийским научно-исследовательским институтом стандартизации и сертификации в машиностроении (ВНИИНМАШ) на основе Правил ЕЭК ООН № 18, принятых Рабочей группой по конструкции транспортных средств КВТ ЕЭК ООН

ВНЕСЕН Госстандартом России

2 ПРИНЯТ И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Постановлением Госстандарта России от 26 мая 1999 г. № 184

3 Настоящий стандарт представляет собой идентичный текст Правил ЕЭК ООН № 18 с поправками серии 02 (от 03.09.97), Пересмотр 2 (документ E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.17/Rev.2, дата вступления в силу 03.09.97) «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств в отношении их защиты от несанкционированного использования»

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

© ИПК Издательство стандартов, 2000

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Госстандарта России

Редактор *В П Огурцов*
Технический редактор *Л А Кузнецова*
Корректор *Н И Гаврищук*
Компьютерная верстка *В Н Романовой*

Изд лиц № 021007 от 10 08 95 Сдано в набор 21 04 2000 Подписано в печать 31 05 2000 Усл печ л 2,79 Уч -изд л 2,20
Тираж 217 экз С 5223 Зак 1270

ИПК Издательство стандартов,107076, Москва, Колодезный пер , 14
Набрано в Калужской типографии стандартов на ПЭВМ
Калужская типография стандартов, 248021, Калуга, ул Московская, 256
ПЛР № 040138

Содержание

1 Область применения 1
Часть I. Официальное утверждение транспортных средств категорий M_1 и N_1 в отношении их устройств для предотвращения несанкционированного использования 1
2 Определения 1
3 Заявка на официальное утверждение 2
4 Официальное утверждение 2
5 Общие технические требования 3
6 Особые технические требования 4
7 Электромеханические и электронные устройства для предотвращения несанкционированного использования 6
8 Изменение типа транспортного средства и распространение официального утверждения 6
9 Процедуры соответствия производства 6
10 Санкции, налагаемые за несоответствие производства 6
11 Окончательное прекращение производства 6
12 Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов 7
13 Переходные положения 7
Часть II. Официальное утверждение автотранспортных средств, имеющих не менее трех колес, за исключением категорий M_1 и N_1 в отношении устройств для предотвращения несанкционированного использования 7
14 Определения 7
15 Заявка на официальное утверждение 8
16 Официальное утверждение 8
17 Общие технические требования 9
18 Особые технические требования 10
19 Изменение типа транспортного средства и распространение официального утверждения 11
20 Процедуры соответствия производства 11
21 Санкции, налагаемые за несоответствие производства 12
22 Окончательное прекращение производства 12
23 Дополнительные устройства 12
24 Переходные положения 12
25 Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов 12
Приложение 1 Сообщение, касающееся официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения, окончательного прекращения производства типа транспортного средства в отношении защиты от несанкционированного использования на основании части I настоящих Правил 13
Приложение 2 Сообщение, касающееся официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения, окончательного прекращения производства типа транспортного средства в отношении защиты от несанкционированного использования на основании части II настоящих Правил 15
Приложение 3 Примеры схем знаков официального утверждения 17
Приложение 4 Методы испытания на износ устройств для предотвращения несанкционированного использования, действующих на рулевое управление 18
Часть 1
Часть 2 Процедура испытания на износ устройств для предотвращения несанкционированного использования, действующих на рулевое управление, с применением приспособления для ограничения крутящего момента 18
Приложение 5 Испытание электрической системы 19
Приложение 6 Методы испытания на износ противоугонных устройств, действующих на рулевое управление 20

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ИХ ЗАЩИТЫ ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to their protection against unauthorized use

Дата введения 2000—07—01

Настоящий стандарт вводит в действие Правила ЕЭК ООН № 18 (далее — Правила).

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется:

1.1 на транспортные средства категорий M_1 и N_1 в отношении защиты от несанкционированного использования[2] (часть I);

1.2 на автотранспортные средства, имеющие не менее трех колес, за исключением категорий M_1 и N_1[1] в отношении их защиты от несанкционированного использования (часть II).

Часть I. ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, КАТЕГОРИЙ M_1 и N_1 В ОТНОШЕНИИ ИХ УСТРОЙСТВ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

2 Определения

В части I применяют следующие термины:

2.1 **тип транспортного средства:** Категория автотранспортных средств, не имеющих между собой различий в отношении следующих основных аспектов:

2.1.1 обозначения типа предприятием-изготовителем;

2.1.2 устройств и конструкции части или частей транспортного средства, на которые действует устройство для предотвращения несанкционированного использования;

2.1.3 типа устройства для предотвращения несанкционированного использования.

2.2 **устройство для предотвращения несанкционированного использования:** Система, предназначенная для предотвращения несанкционированного включения двигателя обычными средствами или использования другого источника энергии основного двигателя транспортного средства в комбинации по крайней мере с одной системой, которая:

- блокирует рулевое управление;
- блокирует передаточный механизм или
- блокирует механизм переключения передач.

---

[1] Определение содержится в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР 3, приложение 7, документ TRANS/WP 29/78/Rev 1)

[2] По просьбе подателя заявки на официальное утверждение на основании части I могут предоставляться официальные утверждения транспортных средств других категорий

Издание официальное

2.3 **рулевое управление:** Рулевой привод, рулевая колонка и детали ее облицовки, рулевой вал, рулевая передача и все другие компоненты, непосредственно влияющие на эффективность устройства для предотвращения несанкционированного использования.

2.4 **комбинация:** Один из специально разработанных и изготовленных вариантов блокирующей системы, которая при надлежащем ее включении обеспечивает срабатывание блокирующей системы.

2.5 **ключ:** Любое устройство, сконструированное и изготовленное для обеспечения определенного способа действия блокирующей системы, которая сконструирована и изготовлена таким образом, чтобы приводиться в действие только этим устройством.

2.6 **плавающий код:** Электронный код, состоящий из нескольких элементов, сочетание которых изменяется произвольно после каждого срабатывания передатчика.

3 Заявка на официальное утверждение

3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении устройств для предотвращения несанкционированного использования представляется заводом-изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем.

3.2 К каждой заявке должны быть приложены перечисленные ниже документы в трех экземплярах и следующие сведения:

3.2.1 подробное описание типа транспортного средства или его частей, связанных с установленными устройствами для предотвращения несанкционированного использования;

3.2.2 перечень компонентов, необходимых для идентификации устройств для предотвращения несанкционированного использования, которые могут устанавливаться на транспортные средства.

3.3 Транспортное средство, представляющее тип, подлежащий официальному утверждению, представляется технической службе.

3.4 Технической службе может быть представлено транспортное средство, не имеющее всех компонентов, присущих данному типу, при условии, что податель заявки может доказать компетентному органу, что отсутствие этих компонентов не окажет никакого влияния на результаты проверок применительно к предписаниям настоящих Правил.

4 Официальное утверждение

4.1 Если транспортное средство, представленное на официальное утверждение на основании настоящих Правил отвечает предписаниям разделов 5—7, то транспортное средство данного типа считают официально утвержденным.

4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивают номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 02, что соответствует поправкам серии 02, вступившим в силу 3 сентября 1997 г.), указывают на серию поправок, включающую самые последние важнейшие технические изменения, внесенные в настоящие Правила к времени предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер транспортному средству другого типа.

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

4.4 На каждом транспортном средстве, соответствующем типу транспортного средства, официально утвержденному на основании настоящих Правил, проставляется на видном и в легкодоступном месте, указанном в регистрационной карточке официального утверждения, международный знак официального утверждения, состоящий из:

4.4.1 круга с буквой Е, за которой следует номер страны, предоставившей официальное утверждение[1]);

4.4.2 номера настоящих Правил, за которым следуют буква R, тире и номер официального утверждения, проставленные справа от круга.

4.5 Если транспортное средство соответствует типу, официально утвержденному на основании других прилагаемых к Соглашению правил в той стране, которая предоставила официальное утверждение на основании настоящих Правил, то обозначение, предусмотренное в 4.4.1, повторять не следует; в этом случае номера настоящих Правил и официального утверждения, а также дополнительные обозначения всех Правил, на основании которых предоставлено официальное утверждение в стране, предоставившей официальное утверждение на основании настоящих Правил, должны быть расположены в вертикальных колонках, помещаемых справа от обозначения, предусмотренного в 4.4.1.

4.6 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.

4.7 Знак официального утверждения помещают рядом с прикрепляемой предприятием-изготовителем табличкой, на которой приводят характеристики транспортного средства, или на ней.

4.8 В *приложении 3 приводятся примеры схем знаков официального утверждения.*

5 Общие технические требования

5.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно быть сконструировано таким образом, чтобы его необходимо было отключить для:

5.1.1 запуска двигателя при помощи обычного привода и

5.1.2 управления транспортным средством, вождения или перемещения его вперед при помощи собственной тяги.

5.2 Выполнение требований, предусмотренных в 5.1, должно обеспечиваться посредством одного поворота ключа.

5.3 Если система действует при вставленном в замок ключе, то, за исключением случая, предусмотренного в 6.1.5, извлечение ключа должно обеспечивать срабатывание устройства, упомянутого в 5.1, или приведение его в состояние готовности к срабатыванию.

5.4 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, упомянутое в 5.1, и компоненты транспортного средства, на которые оно воздействует, должны быть сконструированы таким образом, чтобы его нельзя было быстро и незаметно открыть, отключить или вывести из строя, например при помощи общедоступных инструментов и оборудования.

5.5 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно быть установлено на транспортном средстве в качестве элемента первоначального оборудования (т. е. оборудования, устанавливаемого предприятием—изготовителем транспортного средства до первой розничной продажи). Оно должно быть установлено таким образом, чтобы в заблокированном положении даже после снятия его корпуса устройство можно было домонтировать только с помощью специальных инструментов. Если устройство можно отключить путем удаления винтов, то эти винты должны перекрываться элементами заблокированного противоугонного устройства.

---

[1]) 1 — Германия, 2 — Франция, 3 — Италия, 4 — Нидерланды, 5 — Швеция, 6 — Бельгия, 7 — Венгрия, 8 — Чешская Республика, 9 — Испания, 10 — Югославия, 11 — Соединенное Королевство, 12 — Австрия, 13 — Люксембург, 14 — Швейцария, 15 — не присвоен, 16 — Норвегия, 17 — Финляндия, 18 — Дания, 19 — Румыния, 20 — Польша, 21 — Португалия, 22 — Российская Федерация, 23 — Греция, 24 — не присвоен, 25 — Хорватия, 26 — Словения, 27 — Словакия, 28 — Беларусь, 29 — Эстония, 30 — не присвоен, 31 — Босния и Герцеговина, 32—36 — не присвоены, 37 — Турция, 38—39 — не присвоены и 40 — бывшая югославская Республика Македония. Последующие порядковые номера присваиваются другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, или в порядке их присоединения к этому Соглашению. Присвоенные им таким образом номера сообщаются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

5.6 Механические блокирующие системы должны обеспечивать по крайней мере 1000 различных комбинаций ключа или число комбинаций, равное общему количеству производимых ежегодно транспортных средств, если оно меньше 1000. На транспортных средствах одного и того же типа частота использования определенной комбинации должна составлять приблизительно 1 : 1000.

5.7 Электрические/электронные блокирующие системы, например с дистанционным управлением, должны иметь по крайней мере 50 000 вариантов и плавающий код и/или минимальное время сканирования, составляющее 24 ч на 5 000 вариантов.

5.8 Кодированные обозначения ключа и замка не должны быть видны.

5.9 Замок должен быть сконструирован, изготовлен и установлен таким образом, чтобы в замкнутом положении поворот замыкающего цилиндра с приложением крутящего момента менее 2,45 Н · м был возможен лишь с помощью парного ключа. Кроме того, для замыкающих цилиндров:

5.9.1 с цилиндрическими штифтами допускается смежное расположение не более двух идентичных штифтов, перемещающихся в одном и том же направлении, а доля идентичных штифтов в замке не должна превышать 60 %;

5.9.2 с плоскими штифтами допускается смежное расположение не более двух идентичных штифтов, перемещающихся в одном и том же направлении, а доля идентичных штифтов в замке не должна превышать 50 %.

5.10 Приспособления для предотвращения несанкционированного использования должны быть такими, чтобы при работающем двигателе исключалась любая вероятность внезапного эксплуатационного отказа, особенно в случае блокировки, которая может поставить под угрозу безопасность дорожного движения.

5.10.1 Должна быть исключена возможность приведения в действие устройств для предотвращения несанкционированного использования без предварительной установки органов управления двигателем в выключенное положение и последующего действия, не являющегося непрерывным продолжением остановки двигателя.

5.10.2 В случае устройств для предотвращения несанкционированного использования, которые срабатывают при извлечении ключа, должно предусматриваться либо частичное выдвижение ключа минимум на 2 мм до срабатывания этого устройства, либо наличие предохранительного устройства для предотвращения случайного извлечения или частичного выдвижения ключа.

5.11 Использование сервопривода допускается лишь для включения и/или выключения устройства для предотвращения несанкционированного использования. Работа этого устройства должна обеспечиваться при помощи любого подходящего средства, не требующего электропитания.

5.12 Запуск двигателя транспортного средства обычным способом должен быть возможен только после отключения устройства для предотвращения несанкционированного использования.

5.13 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, препятствующее растормаживанию транспортного средства, не допускается.

5.14 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования оборудовано приспособлением для предупреждения водителя, то оно должно приводиться в действие в момент открывания двери со стороны водителя, за исключением случая, когда устройство уже было приведено в действие, а ключ — вынут.

6 Особые технические требования

Помимо общих технических требований, предусмотренных в разделе 5, устройство для предотвращения несанкционированного использования должно отвечать особым условиям, предписанным ниже.

6.1 Устройства для предотвращения несанкционированного использования, действующие на рулевое управление

6.1.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, действующее на рулевое управление, должно отключать рулевое управление. До запуска двигателя должна быть восстановлена нормальная работа рулевого управления.

6.1.2 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования приведено в рабочее состояние, должна исключаться возможность его несрабатывания.

6.1.3 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно отвечать требованиям 5.10, 6.1.1, 6.1.2 и 6.1.4 после 2 500 циклов замыкания в каждом направлении при испытании на износ, описание которого содержится в части 1 приложения 4.

6.1.4 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, приведенное в рабочее состояние, должно отвечать одному из следующих критериев:

6.1.4.1 быть достаточно прочным, чтобы выдерживать без повреждения рулевого механизма, которое может поставить под угрозу безопасность движения, крутящий момент 300 Н · м, приложенный к оси рулевого вала в обоих направлениях в статических условиях;

6.1.4.2 иметь механизм для проворачивания или скольжения, чтобы система выдерживала постоянно либо периодически крутящий момент не менее 100 Н · м. Система блокировки должна неизменно выдерживать этот крутящий момент после испытания, приведенного в части 2 приложени 4;

6.1.4.3 иметь механизм, обеспечивающий свободное вращение рулевого колеса на заблокированном рулевом вале. Механизм блокировки должен быть достаточно прочным, чтобы выдерживать крутящий момент 200 Н · м, приложенный к оси рулевого вала в обоих направлениях в статических условиях.

6.1.5 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования сконструировано таким образом, что ключ можно извлечь в положении, не являющемся положением, в котором рулевое управление отключено, то его конструкция должна исключать возможность его случайной установки в этом положении и извлечения ключа.

6.1.6 Если один из компонентов выходит из строя, что затрудняет применение предписаний, касающихся крутящего момента и перечисленных в 6.1.4.1—6.1.4.3, и при этом система управления остается в заблокированном положении, то эта система отвечает предусмотренным требованиям.

6.2 Устройства для предотвращения несанкционированного использования, действующие на передаточный механизм

6.2.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, действующее на передаточный механизм, должно препятствовать вращению ведущих колес транспортного средства.

6.2.2 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования приведено в рабочее положение, то должна исключаться возможность его несрабатывания.

6.2.3 Должна исключаться возможность случайной блокировки передаточного механизма, когда ключ находится в замке устройства для предотвращения несанкционированного использования, даже если действует или приведено в рабочее положение устройство, препятствующее запуску двигателя.

6.2.4 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы полностью сохранять свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2 500 циклов блокировки в каждом направлении.

6.2.5 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования допускает возможность извлечения ключа в положении, не являющемся положением блокировки передаточного механизма, то должна исключаться возможность случайной установки этого устройства в такое положение и извлечения ключа.

6.2.6 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно быть достаточно прочным, чтобы выдерживать без повреждений, которые могут поставить под угрозу безопасность движения, приложенный в обоих направлениях в статических условиях крутящий момент, на 50 % превышающий максимальный момент, который может действовать на передаточный механизм в обычных условиях. При определении величины этого пробного момента необходимо принимать в расчет не максимальный момент двигателя, а максимальный момент, который может быть передан через сцепление или автоматическую коробку передач.

6.3 Устройства для предотвращения несанкционированного использования, действующие на механизм переключения передач

6.3.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, действующее на механизм переключения передач, должно препятствовать переключению передач.

6.3.2 В коробках передач с ручным управлением рычаг переключения передач должен блокироваться лишь в положении заднего хода; допускается дополнительная блокировка в нейтральном положении.

6.3.3 В автоматических коробках передач, в которых предусмотрено «стояночное» положение, блокировка должна осуществляться лишь в «стояночном» положении; допускается дополнительная блокировка в нейтральном положении и/или в положении заднего хода.

6.3.4 В автоматических коробках передач, в которых не предусмотрено «стояночное» положение, блокировка должна допускаться лишь в нейтральном положении и/или в положении заднего хода.

6.3.5 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы полностью сохранять свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2 500 циклов блокировки в каждом направлении.

7 Электромеханические и электронные устройства для предотвращения несанкционированного использования[1)]

Электромеханические и электронные устройства для предотвращения несанкционированного использования, если таковые установлены, должны отвечать требованиям, предусмотренным в разделах 5 и 6 настоящих Правил и пункте 33 Правил ЕЭК ООН № 97.

8 Изменение типа транспортного средства и распространение официального утверждения

8.1 Любое изменение типа транспортного средства доводится до сведения административного органа, который предоставил официальное утверждение данного типа транспортного средства. Этот орган может:

8.1.1 либо прийти к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительных отрицательных последствий и в любом случае устройство для предотвращения несанкционированного использования по-прежнему отвечает предписаниям;

8.1.2 либо потребовать нового протокола от технической службы.

8.2 Подтверждение официального утверждения или отказ в официальном утверждении с указанием изменений доводится до сведения Договаривающихся сторон Соглашения, применяющих настоящие Правила, в соответствии с процедурой, предусмотренной в 4.3.

8.3 Компетентный орган, распространивший официальное утверждение, присваивает серийный номер каждой карточке сообщения, оформленной для такого распространения.

9 Процедуры соответствия производства

Процедуры соответствия производства должны отвечать предписаниям, изложенным в дополнении 2 к Соглашению (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), с учетом следующих требований.

9.1 Транспортные средства, официально утвержденные на основании настоящих Правил в отношении защиты от несанкционированного использования, должны изготавливаться таким образом, чтобы они соответствовали официально утвержденному типу, отвечая требованиям, изложенным в разделах 5—7.

10 Санкции, налагаемые за несоответствие производства

10.1 Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются требования, изложенные в разделе 9.

10.2 Если какая-либо договаривающаяся сторона Соглашения, применяющая настоящие Правила, отменяет предоставленное ею ранее официальное утверждение, она незамедлительно сообщает об этом другим Договаривающимся сторонам, применяющим настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1.

11 Окончательное прекращение производства

Если владелец официального утверждения полностью прекращает производство типа транспортного средства, официально утвержденного на основании настоящих Правил, он сообщает об этом

[1)] Дата введения 01.01.2005 г. (Поправка серии 02).

компетентному органу, предоставившему официальное утверждение. По получении соответствующей информации данный орган уведомляет об этом другие Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1.

12 Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов

Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, сообщают Секретариату Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, ответственных за проведение испытаний для официального утверждения, и административных органов, которые предоставляют официальные утверждения и которым следует направлять выдаваемые в других странах регистрационные карточки официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении или его отмены.

13 Переходные положения

13.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официальных утверждений на основании настоящих Правил с поправками серии 02.

13.2 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в случае, если подлежащий официальному утверждению тип транспортного средства отвечает требованиям настоящих Правил с поправками серии 02.

13.3 С 1 октября 1998 г. действие существующих официальных утверждений, предоставленных на основании настоящих Правил, прекращается, за исключением типов транспортных средств, отвечающих требованиям настоящих Правил с поправками серии 02.

Часть II. ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ НЕ МЕНЕЕ ТРЕХ КОЛЕС, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ КАТЕГОРИЙ M_1 И N_1, В ОТНОШЕНИИ УСТРОЙСТВ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

14 Определения

В части II применяют следующие термины:

14.1 **официальное утверждение транспортного средства:** Официальное утверждение типа транспортного средства в отношении защиты от несанкционированного использования.

14.2 **тип транспортного средства:** Автотранспортные средства категорий M_2, M_3, N_2 и N_3, не имеющие различий в отношении следующих аспектов:

14.2.1 обозначения предприятием-изготовителем типа транспортного средства;

14.2.2 устройств и конструкции части или частей транспортного средства, на которую(ые) действует противоугонное устройство;

14.2.3 типа противоугонного устройства.

14.3 **противоугонное устройство:** Система, предназначенная для предотвращения несанкционированного приведения в действие двигателя обычными средствами или использования другого источника энергии основного двигателя транспортного средства в комбинации по крайней мере с одной системой, которая:

- блокирует рулевое управление;
- блокирует передаточный механизм или
- блокирует механизм переключения передач.

14.4 **рулевое управление:** Рулевой привод, рулевая колонка и детали ее облицовки, рулевой вал, рулевая передача, а также все другие элементы, непосредственно влияющие на эффективность противоугонного устройства.

14.5 **комбинация:** Один из специально предусмотренных и изготовленных вариантов системы блокировки, которая при надлежащем приведении в действие обеспечивает срабатывание системы блокировки.

14.6 **ключ:** Любое устройство, сконструированное и изготовленное для обеспечения определенного способа действия системы блокировки, которая сконструирована и изготовлена таким образом, что приводится в действие только этим устройством.

15 Заявка на официальное утверждение

15.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении противоугонного устройства представляется предприятием—изготовителем транспортного средства или его надлежащим образом уполномоченным представителем.

15.2 К каждой заявке должны быть приложены перечисленные ниже документы в трех экземплярах и следующие сведения:

15.2.1 подробное описание типа транспортного средства в отношении установки и конструкции привода или механизма, на который действует противоугонное устройство;

15.2.2 достаточно подробные чертежи противоугонного устройства и его установки на транспортном средстве в соответствующем масштабе;

15.2.3 техническое описание этого устройства.

15.3 Технической службе, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения, должны быть представлены:

15.3.1 транспортное средство, представляющее тип, подлежащий официальному утверждению, если того требует техническая служба, а также

15.3.2 по требованию указанной выше технической службы — компоненты транспортного средства, которые она считает необходимыми для проверки, предписанной разделами 17 и 18 настоящих Правил.

16 Официальное утверждение

16.1 Если тип транспортного средства, представленного на официальное утверждение на основании настоящих Правил, отвечает предписаниям разделов 17 и 18, то его считают официально утвержденным.

16.2 Каждому официально утвержденному типу транспортного средства присваивают номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 02) указывают на серию поправок, включающую самые последние важнейшие технические изменения, внесенные в настоящие Правила ко времени предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер тому же типу транспортного средства, которое имеет другой тип противоугонного устройства или противоугонное устройство которого установлено иным образом, либо другому типу транспортного средства.

16.3 Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении или об отказе в официальном утверждении типа транспортного средства на основании настоящих Правил посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 2, и чертежей противоугонного устройства и его установки (представляемых предприятием, сделавшим заявку на официальное утверждение) максимальным форматом А4 (210×297 мм) или кратным ему и в соответствующем масштабе.

16.4 На каждом транспортном средстве, соответствующем типу, официально утвержденному на основании настоящих Правил, должен проставляться на видном и в легкодоступном месте, указанном в регистрационной карточке официального утверждения, международный знак официального утверждения, состоящий из:

16.4.1 круга с проставленной в нем буквой Е, за которой следует номер страны, предоставившей официальное утверждение[1]);

16.4.2 номера настоящих Правил, которым следует буква R, тире и номер официального утверждения, проставленные справа от круга.

16.5 Если транспортное средство соответствует типу, официально утвержденному на основании других приложенных к Соглашению Правил в той стране, которая предоставила официальное утверждение на основании настоящих Правил, то обозначение, предусмотренное в 16.4.1, повторять не следует; в этом случае номера настоящих Правил и официального утверждения, а также дополнительные обозначения всех правил, на основании которых было предоставлено официальное утверждение в стране, предоставившей официальное утверждение на основании настоящих Правил, должны быть расположены в вертикальных колонках, помещаемых справа от обозначения, предусмотренного в 16.4.1.

16.6 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.

16.7 Знак официального утверждения помещают рядом с прикрепляемой предприятием-изготовителем табличкой, на которой приводят характеристики транспортного средства и которую устанавливает предприятие-изготовитель, или на ней.

16.8 В приложении 3 приведены примеры схем знаков официального утверждения.

17 Общие технические требования

17.1 Противоугонное устройство должно быть сконструировано таким образом, чтобы его необходимо было отключить для:

17.1.1 запуска двигателя при помощи обычного привода и

17.1.2 управления транспортным средством, вождения или перемещения его вперед при помощи собственной тяги.

17.2 Выполнение требований, содержащихся в 17.1, должно обеспечиваться посредством одной операции, осуществляемой одним ключом.

17.3 Если система действует при вставленном в замок ключе, то, за исключением случая, предусмотренного в 18.1.5, извлечение ключа должно обеспечивать срабатывание противоугонного устройства, упомянутого в 17.1, или приведение его в состояние готовности к срабатыванию.

17.4 Противоугонное устройство (17.1) и компоненты транспортного средства, на которые оно воздействует, должны быть сконструированы таким образом, чтобы его нельзя было быстро и незаметно открыть, отключить или вывести из строя, например при помощи общедоступных инструментов и оборудования.

17.5 Противоугонное устройство должно быть установлено на транспортном средстве в качестве элемента первоначального оборудования (т. е. оборудования, устанавливаемого предприятием—изготовителем транспортного средства до первой розничной продажи). Оно должно быть установлено таким образом, чтобы в заблокированном положении даже после снятия его корпуса устройство можно было демонтировать только с помощью специальных инструментов. Если устройство можно отключить путем удаления винтов, то эти винты должны перекрываться элементами заблокированного противоугонного устройства.

---

[1]) 1 — Германия, 2 — Франция, 3 — Италия, 4 — Нидерланды, 5 — Швеция, 6 — Бельгия, 7 — Венгрия, 8 — Чешская Республика, 9 — Испания, 10 — Югославия, 11 — Соединенное Королевство, 12 — Австрия, 13 — Люксембург, 14 — Швейцария, 15 — не присвоен, 16 — Норвергия, 17 — Финляндия, 18 — Дания, 19 — Румыния, 20 — Польша, 21 — Португалия, 22 — Словакия, 28 — Беларусь, 29 — Эстония, 30 — не присвоен, 31 — Босния и Герцеговина, 32—36 — не присвоены, 37 — Турция, 38—39 — не присвоены и 40 — бывшая югославская Республика Македония. Последующие порядковые номера присваиваются другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, или в порядке их присоединения к этому Соглашению. Присвоенные им таким образом номера сообщаются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

17.6 Система блокировки ключом должна обеспечивать по крайней мере 1000 различных комбинаций ключа или число комбинаций, равное общему количеству производимых ежегодно транспортных средств, если оно меньше 1000. На транспортных средствах одного и того же типа частота использования определенной комбинации должна составлять приблизительно 1 : 1000.

17.7 Кодированные обозначения ключа и замка не должны быть видны.

17.8 Замок должен быть сконструирован, изготовлен и установлен таким образом, чтобы в замкнутом положении поворот замыкающего цилиндра с приложением крутящего момента менее 0,245 м · даН был возможен лишь с помощью парного ключа.

Кроме того, для замыкающих цилиндров:

17.8.1 с цилиндрическими штифтами допускается смежное расположение не более двух идентичных штифтов, перемещающихся в одном и том же направлении, а доля идентичных штифтов в замке не должна превышать 60 %;

17.8.2 с плоскими штифтами допускается смежное расположение не более двух идентичных штифтов, перемещающихся в одном и том же направлении, а доля идентичных штифтов в замке не должна превышать 50 %.

17.9 Противоугонные устройства должны быть такими, чтобы во время движения транспортного средства исключалась возможность случайной блокировки, особенно такой, которая может поставить под угрозу безопасность дорожного движения.

17.9.1 Должна быть исключена возможность приведения в действие противоугонных устройств, действующих на рулевое управление, передаточный механизм или механизм переключения передач, без предварительной установки органов управления двигателем в выключенное положение и последующего действия, не являющегося непрерывным продолжением остановки двигателя.

17.9.2 В случае устройств, действующих на рулевое управление, передаточный механизм или механизм переключения передач и срабатывающих при извлечении ключа, должно предусматриваться либо частичное выдвижение ключа минимум на 2 мм до срабатывания этого устройства, либо наличие предохранительного устройства для предотвращения случайного извлечения или частичного выдвижения ключа.

17.10 Использование сервопривода допускается лишь для включения и/или выключения противоугонного устройства. Работа противоугонного устройства должна обеспечиваться только механическими средствами.

17.11 Запуск двигателя транспортного средства обычным способом должен быть возможен только после отключения противоугонного устройства.

17.12 Противоугонные устройства, препятствующие растормаживанию транспортного средства, не допускаются.

17.13 Если противоугонная система оборудована приспособлением для предупреждения водителя, то оно должно приводиться в действие в момент открывания двери со стороны водителя, за исключением случая, когда противоугонное устройство уже было приведено в действие, а ключ — вынут.

18 Особые технические требования

Помимо общих технических требований, предусмотренных в разделе 17, противоугонное устройство должно отвечать особым условиям, предусмотренным ниже.

18.1 Противоугонные устройства, действующие на рулевое управление

18.1.1 Противоугонное устройство, действующее на рулевое управление, должно блокировать рулевое управление.

18.1.2 Должна быть исключена возможность несрабатывания противоугонного устройства, если оно приведено в рабочее положение.

18.1.3 Противоугонное устройство должно неизменно отвечать требованиям пунктов 17.9, 18.1.1, 18.1.2 и 18.1.4 после 2500 циклов блокировки в каждом направлении при испытании на износ, предписанном в приложении 6.

18.1.4 Приведенное в действие противоугонное устройство должно быть достаточно прочным, чтобы выдерживать без повреждения рулевого механизма, которое может поставить под угрозу безопасность движения, крутящий момент в 20 м · даН, приложенный к оси рулевого вала в обоих направлениях в статических условиях.

18.1.5 Если противоугонное устройство сконструировано таким образом, что ключ можно извлечь в положении, не являющемся положением, в котором рулевое управление отключено, то его конструкция должна исключать возможность его случайной установки в этом положении и извлечения ключа.

18.2 Противоугонные устройства, действующие на передаточный механизм

18.2.1 Противоугонное устройство, действующее на передаточный механизм, должно препятствовать вращению ведущих колес транспортного средства.

18.2.2 Если противоугонное устройство приведено в рабочее положение, то должна исключаться возможность его несрабатывания.

18.2.3 Должна исключаться возможность случайной блокировки передаточного механизма, когда ключ находится в замке противоугонного устройства, даже если действует или приведено в рабочее положение устройство, препятствующее запуску двигателя.

18.2.4 Противоугонное устройство должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы оно полностью сохраняло свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2500 циклов блокировки в каждом направлении.

18.2.5 Если противоугонное устройство допускает возможность извлечения ключа в положении, не являющемся положением блокировки передаточного механизма, то должна исключаться возможность случайной установки устройства в такое положение и извлечения ключа.

18.2.6 Противоугонное устройство должно быть достаточно прочным, чтобы выдерживать без повреждений, которые могут поставить под угрозу безопасность движения, приложенный в обоих направлениях в статических условиях крутящий момент, на 50 % превышающий максимальный момент, который может действовать на передаточный механизм в обычных условиях. При определении величины этого пробного момента необходимо принимать в расчет не максимальный момент двигателя, а максимальный момент, который может быть передан через сцепление или автоматическую коробку передач.

18.3 Противоугонные устройства, действующие на механизм переключения передач

18.3.1 Противоугонное устройство, действующее на механизм переключения передач, должно препятствовать переключению передач.

18.3.2 В коробках передач с ручным управлением рычаг переключения передач должен блокироваться лишь в положении заднего хода; допускается дополнительная блокировка в нейтральном положении.

18.3.3 В автоматических коробках передач, в которых предусмотрено «стояночное» положение, блокировка должна осуществляться лишь в этом положении; допускается дополнительная блокировка в нейтральном положении и/или в положении заднего хода.

18.3.4 В автоматических коробках передач, в которых не предусмотрено «стояночное» положение, блокировка должна допускаться лишь в нейтральном положении и/или в положении заднего хода.

18.3.5 Противоугонное устройство должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы оно полностью сохраняло свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2500 циклов блокировки в каждом направлении.

19 Изменение типа транспортного средства и распространение официального утверждения

19.1 Любое изменение типа транспортного средства доводится до сведения административного органа, который предоставил официальное утверждение данному типу транспортного средства. Этот орган может:

19.1.1 либо прийти к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительных отрицательных последствий и что в любом случае данное транспортное средство по-прежнему отвечает предписаниям,

19.1.2 либо требовать нового протокола от технической службы, уполномоченной проводить испытания.

19.2 Подтверждение официального утверждения или отказ в официальном утверждении с указанием изменений доводится до сведения Договаривающихся сторон Соглашения, применяющих настоящие Правила, в соответствии с процедурой, предусмотренной в 16.3.

19.3 Компетентный орган, распространивший официальное утверждение, присваивает серийный номер каждой карточке сообщения, оформленной для такого распространения.

20 Процедуры соответствия производства

Процедуры соответствия производства должны отвечать предписаниям, изложенным в дополнении 2 к Соглашению (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), с учетом следующих требований.

20.1 Транспортные средства, официально утвержденные на основании настоящих Правил в отношении защиты от несанкционированного использования, должны изготавливаться таким образом, чтобы они соответствовали официально утвержденному типу, отвечая требованиям, изложенным в разделах 17 и 18.

21 Санкции, налагаемые за несоответствие производства

21.1 Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются требования, изложенные в разделе 20.

21.2 Если какая-либо Договаривающаяся сторона Соглашения, применяющая настоящие Правила, отменяет предоставленное ею ранее официальное утверждение, она незамедлительно сообщает об этом другим Договаривающимся сторонам, применяющим настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 2.

22 Окончательное прекращение производства

Если владелец официального утверждения полностью прекращает производство типа транспортного средства, официально утвержденного на основании настоящего стандарта, он сообщает об этом компетентному органу, предоставившему официальное утверждение. По получении соответствующей информации данный орган уведомляет об этом другие Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, посредством карточки сообщения, удовлетворяющей образцу, приведенному в приложении 2.

23 Дополнительные устройства

23.1 Противоугонное устройство, дополнительно оборудованное звуковым или оптическим устройством, или факультативная установка дополнительных устройств для предотвращения несанкционированного использования транспортного средства могут быть официально утверждены в соответствии с частью II настоящих Правил при условии, что эти дополнительные устройства имеют отдельный привод; положения статьи 3 Соглашения, к которому прилагаются настоящие Правила, не могут рассматриваться как препятствующие Договаривающимся сторонам этого Соглашения, применяющим настоящие Правила, запрещать использовать эти дополнительные устроиства на регистрируемых ими транспортных средствах.

23.2 Если противоугонное устройство дополнительно оборудовано внешним оптическим и/или звуковым сигнальным устройством, то сигналы, подаваемые этим сигнальным устройством, должны быть короткими и прерываться автоматически не более чем через 30 с; они могут возобновляться лишь при повторном включении устройства. Кроме того:

23.2.1 если сигнал акустический, то он может подаваться звуковым сигнальным устройством, обычно устанавливаемым на транспортном средстве;

23.2.2 если сигнал оптический, то он должен подаваться лишь миганием огней ближнего света транспортного средства.

24 Переходные положения

Ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в официальном утверждении типа транспортных средств категорий M_1 и N_1 на основании их Правил с поправками серии 01.

25 Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов

Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила сообщают Секретариату Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, ответственных за проведение испытаний для официального утверждения, и административных органов, которые предоставляют официальные утверждения и которым следует направлять выдаваемые в других странах регистрационные карточки официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении или его отмены.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(обязательное)

СООБЩЕНИЕ

[Максимальный формат А4 (210×297 мм)]



направленное _____ ,
название административного органа

касающееся[2] **ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, ОТКАЗА В ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ, ОТМЕНЫ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА**

типа транспортного средства в отношении его защиты от несанкционированного использования на основании части I Правил ЕЭК ООН № 18

Официальное утверждение № _____ Распространение № _____

1 Фабричная или торговая марка транспортного средства _____

2 Тип транспортного средства _____

3 Наименование и адрес предприятия-изготовителя _____

4 Фамилия и адрес представителя предприятия-изготовителя (в соответствующих случаях) _____

_____

5 Краткое описание _____

6 Транспортное средство представлено на официальное утверждение _____
дата

7 Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения _____

_____

8 Дата выдачи протокола технической службой _____

9 Номер протокола _____

10 Официальное утверждение предоставлено/официальное утверждение распространено/ в официальном утверждении отказано/официальное утверждение отменено[2] _____

11 Причина(ы) распространения официального утверждения _____

12 Место проставления знака официального утверждения на транспортном средстве _____

_____

13 Место _____

14 Дата _____

15 Подпись _____

16 К настоящему сообщению прилагаются следующие документы, на которых проставлен указанный выше знак официального утверждения:

- краткое описание устройства(ств) для предотвращения несанкционированного использования и части(ей) транспортного средства, на которое(ые) оно(они) действует(ют);

- перечень досье, которые были переданы административной службе, предоставившей официальное утверждение типа, и которые могут быть получены по запросу.

---

[1] Отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение/распространившей официальное утверждение/отказавшей в официальном утверждении/отменившей официальное утверждение (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

[2] Ненужное зачеркнуть.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(обязательное)

СООБЩЕНИЕ

[Максимальный формат А4 (210×297 мм)]



направленное _____
название административного органа

касающееся[2] **ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, ОТКАЗА В ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ, ОТМЕНЫ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА**

типа транспортного средства в отношении его защиты от несанкционированного использования на основании части II Правил ЕЭК ООН № 18

Официальное распространение № _____ Распространение № _____

1 Фабричная или торговая марка автотранспортного средства _____

2 Тип транспортного средства _____

3 Наименование предприятия-изготовителя _____

4 Фамилия и адрес представителя предприятия-изготовителя _____

_____

5 Краткое описание противоугонного устройства, его установки и элементов транспортного средства, на которые это устройство действует помимо системы запуска двигателя, т. е. рулевое управление/механизм переключения передач/передаточный механизм[2] _____

6 Транспортное средство дополнительно оснащено звуковым/оптическим[2] сигнальным устройством типа _____

_____

7 Транспортное средство представлено на официальное утверждение _____
дата

8 Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения _____

_____

9 Дата выдачи протокола этой службой _____

10 Номер протокола, выданного этой службой _____

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

12 Причина (причины) распространения официального утверждения _____

13 Место проставления знака официального утверждения на транспортном средстве _____

_____

14 Место _____

15 Дата _____

16 Подпись _____

17 К настоящему сообщению прилагается перечень досье с указанием вышеупомянутого номера официального утверждения, которые были переданы административной службе, предоставившей официальное утверждение типа, и которые могут быть получены по запросу.

---

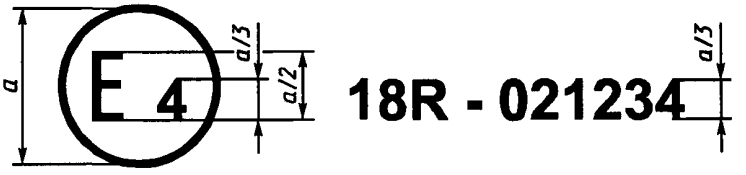
[1] Отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение/распространившей официальное утверждение/отказавшей в официальном утверждении/отменившей официальное утверждение (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

[2] Ненужное зачеркнуть.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(обязательное)

Примеры схем знаков официального утверждения

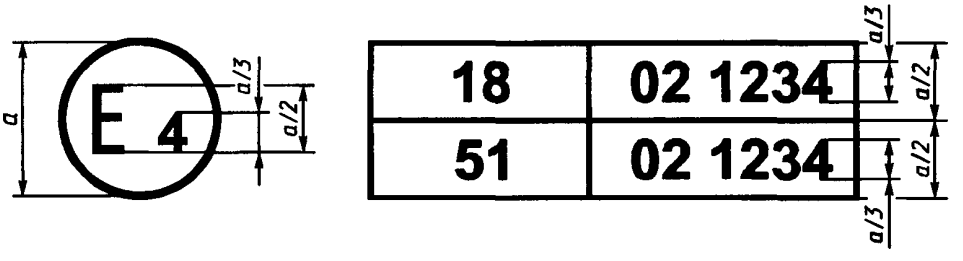
Образец А



a=8 мм, не менее

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что транспортное средство данного типа официально утверждено в Нидерландах (Е4) на основании Правил ЕЭК ООН № 18 под номером 021234. Первые две цифры номера официального утверждения (02) означают, что официальное утверждение предоставлено в соответствии с требованиями Правил ЕЭК ООН № 18 с поправками серии 02.

Образец В



a=8 мм, не менее

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е4) на основании Правил ЕЭК ООН № 18 и 51[1]. Первые две цифры номера официального утверждения означают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила ЕЭК ООН № 18 и 51 включали поправки серии 02.

[1] Правила ЕЭК ООН № 51 приводятся только в качестве примера.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(обязательное)

Часть 1

Методы испытания на износ устройств для предотвращения несанкционированного использования, действующих на рулевое управление

1 Испытательное оборудование

Испытательное оборудование состоит из:

1.1 арматуры для крепления образца рулевого управления в комплекте с установленным на нем устройством, как это определено в 2.2 настоящих Правил;

1.2 приспособления для приведения в действие и отключения устройства, которое должно предусматривать использование ключа;

1.3 приспособления для поворота рулевого вала относительно устройства.

2 Метод испытаний

2.1 Образец рулевого управления, снабженного устройством, крепят к арматуре, упомянутой в 1.1 настоящего приложения.

2.2 Один цикл испытания состоит из следующих операций:

2.2.1 **Начальное положение.** Устройство отключают, а рулевой вал поворачивают до такого положения, которое предотвращает включение устройства, если только устройство данного типа не предусматривает возможность блокировки в любом положении рулевого управления.

2.2.2 **Рабочее положение.** Устройство переводят из нерабочего в рабочее положение при помощи ключа.

2.2.3[1)] Приведение в действие. Рулевой вал вращают таким образом, чтобы прилагаемый к нему крутящий момент при включении устройства составлял (40±2) Н · м.

2.2.4 **Выключение.** Устройство выключают при помощи обычных средств, причем для облегчения отключения крутящий момент уменьшают до нуля.

2.2.5[1)] **Выведение из рабочего положения.** Рулевой вал вращают до такого положения, при котором исключается возможность приведения устройства в действие.

2.2.6 **Вращение в противоположную сторону.** Повторяют операции, приведенные в 2.2.2—2.2.5 настоящего приложения, но при этом рулевой вал вращают в противоположном направлении.

2.2.7 Временной интервал между двумя последовательными включениями устройства должен составлять по крайней мере 10 с.

2.3 Цикл испытания на износ повторяют соответствующее количество раз, как это определено в 6.1.3 настоящих Правил.

Часть 2

Процедура испытания на износ устройств для предотвращения несанкционированного использования, действующих на рулевое управление, с применением приспособления для ограничения крутящего момента

1 Испытательное оборудование

Испытательное оборудование состоит из:

1.1 арматуры для установки соответствующих частей системы рулевого управления или, если испытание проводят на укомплектованном транспортном средстве, системы, способной поднять все управляемые колеса таким образом, чтобы они не касались поверхности земли, и

1.2 устройства или устройств, способных развить и измерить крутящий момент, прилагаемый к рулевому управлению, как это предписано в 2.3 настоящих Правил. Погрешность в измерениях должна составлять не более 2 %.

2 Описание процедуры испытания

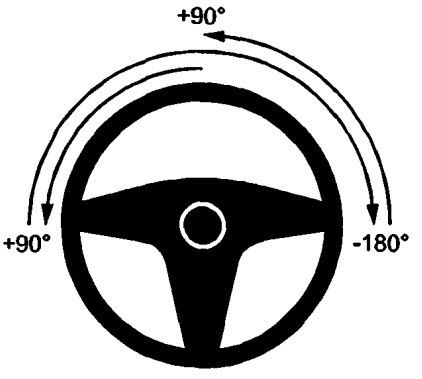
2.1 Если испытание проводят на укомплектованном транспортном средстве, то не должно быть никакого соприкосновения между всеми управляемыми колесами транспортного средства и поверхностью земли.

2.2 Замок рулевого управления приводят в действие таким образом, чтобы рулевое управление было заблокировано.

2.3 К рулевому колесу прилагают крутящий момент для обеспечения его вращения.

[1)] Если устройство предусматривает возможность блокировки в любом положении рулевого управления, то методы, приведенные в 2.2.3 и 2.2.5 настоящего приложения, не применяют.

2.4 Цикл испытаний состоит из вращения рулевого колеса на 90°, затем в противоположном направлении на 180°, после чего вновь на 90° в первоначальном направлении (см. рисунок 1); один цикл: +90°/—180°/+90° с допускаемым отклонением ±10 %.



2.5 Продолжительность цикла составляет (20±2) с.

2.2.6 Проводят пять циклов испытания.

2.7 В ходе каждого цикла испытания минимальное зарегистрированное значение крутящего момента должно быть выше указанного в 6.1.4.2 настоящих Правил.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
(обязательное)

Испытание электрической системы

1 Осуществить следующую процедуру с соответствующим замыканием в замкнутом заблокированном положении:

1.1 отсоединить положительный (+) вывод аккумуляторной батареи на 4 мин;

1.2 вновь подсоединить положительный (+) вывод аккумуляторной батареи;

1.3 отсоединить отрицательный (—) вывод аккумуляторной батареи на 4 мин;

1.4 вновь подсоединить отрицательный (—) вывод аккумуляторной батареи;

1.5 изменить обычную полярность питания системы на обратную на 4 мин;

1.6 увеличить напряжение источника питания в два раза по сравнению с обычным напряжением системы на 4 мин;

1.7 подвергнуть систему действию электромагнитного поля 24 В/м в диапазоне частот 20—1000 МГц.

Примечание — Система может быть изолирована для защиты не подвергаемых испытанию систем, не являющихся частью противоугонного устройства.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(обязательное)

Методы испытания на износ противоугонных устройств, действующих на рулевое управление

1 Испытательное оборудование

Испытательное оборудование состоит из:

1.1 арматуры для крепления образца рулевого управления в комплекте с установленным на нем противоугонным устройством, как это определено в 14.3 настоящих Правил;

1.2 приспособления для приведения в действие и отключения противоугонного устройства, которое должно предусматривать использование ключа;

1.3 приспособления для поворота рулевого вала относительно противоугонного устройства.

2 Метод испытаний

2.1 Образец рулевого управления в комплекте с противоугонным устройством крепят к арматуре, упомянутой в 1.1 настоящего приложения:

2.2 Один цикл испытания состоит из следующих операций:

2.2.1 Начальное положение. Противоугонное устройство отключают, а рулевой вал поворачивают до такого положения, которое предотвращает включение противоугонного устройства, если только устройство данного типа не предусматривает возможность блокировки в любом положении рулевого управления.

2.2.2 Рабочее положение. Противоугонное устройство переводят из нерабочего в рабочее положение при помощи ключа.

2.2.3* Приведение в действие. Рулевой вал вращают таким образом, чтобы прилагаемый к нему крутящий момент при включении противоугонного устройства составлял (5,85±0,25) Н · м.

2.2.4 Выключение. Противоугонное устройство выключают при помощи обычных средств, причем для облегчения отключения крутящий момент уменьшают до нуля.

2.2.5[1)] Выведение из рабочего положения. Рулевой вал вращают до такого положения, при котором исключается возможность приведения противоугонного устройства в действие.

2.2.6 Вращение в противоположную сторону. Повторить операции, описанные в 2.2.2—2.2.5, но при этом рулевой вал вращают в противоположном направлении.

2.2.7 Временной интервал между двумя последовательными включениями этого устройства должен составлять по крайней мере 10 с.

2.3 Цикл испытания на износ повторяют соответствующее количество раз, как это определено в 18.1.3 настоящих Правил.

[1)] Если противоугонное устройство предусматривает возможность блокировки в любом положении рулевого управления, то методы, описанные в 2.2.3 и 2.2.5 настоящего приложения, не применяют.

УДК 629.114.019:001.8:629.118.6:006.354 ОКС 43.020 Д25 ОКП 45 7364

Ключевые слова: средства автотранспортные, устройства противоугонные, защита от несанкционированного использования, испытание электрической системы, испытание на износ

gost.e-ecolog.ru