



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2000/18
16 December 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции транспортных средств
(Сто двадцатая сессия,
7-10 марта 2000 года,
пункт 6.6 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПОПРАВОК СЕРИИ 03
К ПРАВИЛАМ № 18

(Защита от угона)

Передано Рабочей группой по общим предписаниям,
касающимся безопасности (GRSG)

Примечание: Приведенный ниже текст был принят Рабочей группой GRSG на ее семьдесят седьмой сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основу положен текст документа TRANS/WP.29/GRSG/1999/18 с поправками (TRANS/WP.29/GRSG/56, пункт 61 и приложение 5).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя.

Документы можно получить также через ИНТЕРНЕТ:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Правила № 18 изменить следующим образом:

"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В ОТНОШЕНИИ ИХ ЗАЩИТЫ ОТ УГОНА

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
ПРАВИЛА	
1. Область применения	3
2. Определения	3
3. Заявка на официальное утверждение	4
4. Официальное утверждение	5
5. Общие технические требования	7
6. Особые технические требования	9
7. Изменение типа транспортного средства и распространение официального утверждения	11
8. Процедуры соответствия производства	11
9. Санкции, налагаемые за несоответствие производства	12
10. Окончательное прекращение производства	12
11. Дополнительные устройства	12
12. Переходные положения	13
13. Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов	14
ПРИЛОЖЕНИЯ	
<u>Приложение 1</u> - Сообщение, касающееся официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения, окончательного прекращения производства типа транспортного средства в отношении его защиты от угона на основании Правил № 18	
<u>Приложение 2</u> - Примеры схем знаков официального утверждения	
<u>Приложение 3</u> - Процедура испытания на износ противоугонных устройств, действующих на рулевое управление	

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила применяются к автотранспортным средствам, имеющим не менее трех колес, за исключением транспортных средств категорий M_1 и N_1 1/, в отношении их защиты от угона.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящих Правил:

- 2.1 "официальное утверждение транспортного средства" означает официальное утверждение типа транспортного средства в отношении его защиты от угона;
- 2.2 "тип транспортного средства" означает категорию автотранспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 , не имеющих различий в отношении следующих важных аспектов:
- 2.2.1 обозначения заводом-изготовителем типа транспортного средства;
- 2.2.2 устройства и конструкции части или частей транспортного средства, на которую действует противоугонное устройство;
- 2.2.3 типа противоугонного устройства;
- 2.3 "противоугонное устройство" означает систему, предназначенную 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;

1/ Определения содержатся в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1 с поправками).

- 2.4 "рулевое управление" означает рулевой привод, рулевую колонку и детали ее облицовки, рулевой вал, рулевую передачу, а также все другие элементы, которые непосредственно влияют на эффективность противоугонного устройства;
- 2.5 "комбинация" означает один из специально предусмотренных и изготовленных вариантов системы блокировки, которая при надлежащем приведении ее в действие обеспечивает срабатывание системы блокировки;
- 2.6 "ключ" означает 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.
3. ЗАЯВКА НА ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ
- 3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении противоугонного устройства 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 в отношении установки и конструкции привода или механизма, на который действует противоугонное устройство;
- 3.2.2 достаточно подробные чертежи противоугонного устройства и его установки на транспортном средстве в соответствующем масштабе;
- 3.2.3 техническое описание этого устройства.
- 3.3 Технической службе, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения, должны быть представлены:
- 3.3.1 транспортное средство, представляющее тип транспортного средства, подлежащего официальному утверждению, - если того требует техническая служба; а также
- 3.3.2 по требованию указанной выше технической службы - компоненты транспортного средства, которые она считает необходимыми для проверки, предписанной пунктами 5 и 6 настоящих Правил.

4. ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ
- 4.1 Если тип транспортного средства, представленного на официальное утверждение на основании настоящих Правил, отвечает предписаниям нижеследующих пунктов 5 и 6, то данный тип транспортного средства считается официально утвержденным.
- 4.2 Каждому официально утвержденному типу транспортного средства присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 03, что соответствует поправкам серии 03, которые вступили в силу ...) указывают на серию поправок, включающую самые последние важнейшие технические изменения, внесенные в Правила к моменту 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.
- 4.3 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 1 к настоящим Правилам, и чертежей противоугонного устройства и его установки (представляемых предприятием, сделавшим заявку на официальное утверждение) максимальным форматом А4 (210 x 297 мм) или форматом, кратным ему, и в соответствующем масштабе.
- 4.4 На каждом транспортном средстве, соответствующем типу транспортного средства, 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:

- 4.4.1 круга с проставленной в нем буквой "E", за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение 2/;
- 4.4.2 номера настоящих Правил, за которым следует буква "R", тире и номер официального утверждения, проставленные справа от круга, предусмотренного в пункте 4.4.1.
- 4.5 Если транспортное средство соответствует типу транспортного средства, официально утвержденному на основании других приложенных к Соглашению правил в той же стране, которая предоставила официальное утверждение на основании настоящих Правил, то обозначение, предписанное в пункте 4.4.1, повторять не следует; в этом случае номера 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, предписанного в пункте 4.4.1.
- 4.6 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.
- 4.7 Знак официального утверждения помещается рядом с прикрепляемой заводом-изготовителем табличкой, на которой приводятся характеристики транспортного средства и которая устанавливается заводом-изготовителем, или на ней.

/ 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 - Ирландия, 25 - Хорватия, 26 - Словения, 27 - Словакия, 28 - Беларусь, 29 - Эстония, 30 - (не присвоены), 31 - Босния и Герцеговина, 32 - Латвия, 33 - (не присвоен), 34 - Болгария, 35 и 36 - (не присвоены), 37 - Турция, 38 и 39 - (не присвоен), 40 - бывшая югославская Республика Македония, 41 - (не присвоен), 42 - Европейское сообщество (официальные утверждения представляются его государствами-членами с использованием их соответствующего обозначения ЕЭК) и 43 - Япония. 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, и присвоенные им таким образом номера сообщаются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

- 4.8 В приложении 2 к настоящим Правилам приводятся примеры схем знаков официального утверждения.
5. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
- 5.1 Противоугонное устройство 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 транспортного средства вперед при помощи его собственной тяги.
- 5.2 Выполнение требований пункта 5.1 должно обеспечиваться посредством одной операции, осуществляемой одним ключом.
- 5.3 Если система действует при вставленном в замок ключе, то, за исключением случая, предусмотренного в пункте 6.1.5, извлечение ключа должно обеспечивать срабатывание противоугонного устройства, упомянутого в пункте 5.1, или приведение его в состояние готовности к срабатыванию.
- 5.4 Противоугонное устройство, упомянутое выше в пункте 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 недорогостоящих, общедоступных инструментов, оборудования или изделий, которые можно легко спрятать.
- 5.5 Противоугонное устройство должно быть установлено на транспортном средстве в качестве элемента первоначального оборудования (т.е. оборудования, устанавливаемого заводом-изготовителем транспортного средства до первой розничной продажи). Оно должно быть установлено таким образом, чтобы в заблокированном положении даже после снятия его корпуса его можно было демонтировать только с помощью специальных инструментов. Если противоугонное устройство можно отключить путем удаления винтов, то эти винты, если они являются съемными, должны перекрываться элементами заблокированного противоугонного устройства.
- 5.6 Система блокировки ключом должна обеспечивать, по крайней мере, 1 000 различных комбинаций ключа или число комбинаций, равное общему количеству производимых ежегодно транспортных средств, если оно меньше 1 000. На транспортных средствах одного и того же типа

частота использования определенной комбинации должна составлять приблизительно 1 на 1 000.

- 5.7 Кодированные обозначения ключа и замка не должны быть видны.
- 5.8 Замок должен быть сконструирован, изготовлен и установлен таким образом, чтобы в замкнутом положении поворот замыкающего цилиндра с приложением крутящего момента менее 2,45 Нм был возможен лишь с помощью парного ключа; кроме того,
- 5.8.1 для замыкающих цилиндров 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%.
- 5.8.2 для замыкающих цилиндров 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%.
- 5.9 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.
- 5.9.1 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 останова двигателя.
- 5.9.2 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 или частичного извлечения ключа.
- 5.10 Использование сервопривода допускается лишь для включения и/или выключения противоугонного устройства. Работа противоугонного устройства должна обеспечиваться только механическими средствами.
- 5.11 Запуск двигателя транспортного средства обычным способом должен быть возможен только после отключения противоугонного устройства.

- 5.12 Противоугонные устройства, препятствующие растормаживанию транспортного средства, не допускаются.
- 5.13 Если противоугонная система оборудована приспособлением для предупреждения водителя, то оно должно приводиться в действие в момент открывания двери со стороны водителя, за исключением того случая, когда противоугонное устройство уже было приведено в действие, а ключ - вынут.
6. ОСОБЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
- Помимо общих технических требований, предусмотренных в пункте 5, противоугонное устройство должно отвечать особым условиям, предусмотренным ниже.
- 6.1 Противоугонные устройства, действующие на рулевое управление
- 6.1.1 Противоугонное устройство, действующее на рулевое управление, должно блокировать рулевое управление.
- 6.1.2 Должна быть исключена возможность несрабатывания противоугонного устройства, если оно приведено в рабочее положение.
- 6.1.3 Противоугонное устройство должно неизменно отвечать требованиям пунктов 5.9, 6.1.1, 6.1.2 и 6.1.4 после 2 500 циклов блокировки в каждом направлении при испытании на износ, предписанном в приложении 3.
- 6.1.4 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 200 Нм, приложенный к оси рулевого вала в обоих направлениях в статических условиях.
- 6.1.5 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.
- 6.2 Противоугонные устройства, действующие на передаточный механизм
- 6.2.1 Противоугонное устройство, действующее на передаточный механизм, должно препятствовать вращению ведущих колес транспортного средства.

- 6.2.2 Если противоугонное устройство 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 противоугонного устройства, даже если действует или приведено в рабочее положение устройство, препятствующее запуску двигателя.
- 6.2.4 Противоугонное устройство должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы оно полностью сохраняло свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2 500 циклов блокировки в каждом направлении.
- 6.2.5 Если противоугонное устройство 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 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.
- 6.3 Противоугонные устройства, действующие на механизм переключения передач
- 6.3.1 Противоугонное устройство, действующее на механизм переключения передач, должно препятствовать переключению передач.
- 6.3.2 В коробках передач с ручным управлением рычаг переключения передач должен блокироваться только в положении заднего хода; кроме того, допускается блокировка в нейтральном положении.
- 6.3.3 В автоматических коробках передач, в которых предусмотрено "стояночное" положение, блокировка должна осуществляться только в "стояночном" положении; кроме того, допускается 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 только в нейтральном положении и/или в положении заднего хода.
- 6.3.5 Противоугонное устройство должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы оно полностью сохраняло свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2 500 циклов блокировки в каждом направлении.
7. ИЗМЕНЕНИЕ ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
- 7.1 Любое изменение типа транспортного средства доводится до сведения административного органа, который предоставил официальное утверждение данному типу транспортного средства. Этот орган может:
- 7.1.1 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;
- 7.1.2 либо требовать нового протокола от технической службы, уполномоченной проводить испытания.
- 7.2 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 пункте 4.3 выше.
- 7.3 Компетентный орган, распространивший официальное утверждение, присваивает серийный номер каждой карточке сообщения, оформленной для такого распространения.
8. ПРОЦЕДУРЫ СООТВЕТСТВИЯ ПРОИЗВОДСТВА
- Процедуры соответствия производства должны отвечать предписаниям, изложенным в добавлении 2 к Соглашению (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), с учетом следующих требований:
- 8.1 Транспортные средства, официально утвержденные на основании настоящих Правил в отношении их защиты от несанкционированного использования, должны изготавливаться таким образом, чтобы они соответствовали официально утвержденному типу, отвечая требованиям, изложенным в пунктах 5 и 6 выше.

9. САНКЦИИ, НАЛАГАЕМЫЕ ЗА НЕСООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

9.1 Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются требования, изложенные в пункте 8 выше.

9.2 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 к настоящим Правилам.

10. ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Если владелец официального утверждения полностью прекращает производство типа транспортного средства, официально утвержденного на основании настоящих Правил, 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, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

11. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

11.1 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 настоящими Правилами 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 эти дополнительные устройства на регистрируемых ими транспортных средствах.

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

- 11.2.1 если сигнал акустический, то он может подаваться звуковым сигнальным устройством, обычно устанавливаемым на транспортном средстве;
- 11.2.2 если сигнал оптический, то он должен:
- 11.2.2.1 либо подаваться только миганием огней ближнего света транспортного средства;
- 11.2.2.2 либо соответствовать предписаниям пунктов 11.2.2.2.1 и 11.2.2.2.2, ниже.
- 11.2.2.2.1 Продолжительность оптического сигнала
- Продолжительность оптического сигнала должна составлять от 25 секунд до 5 минут после включения сигнализации. Отключение системы охранной сигнализации должно приводить к немедленному прекращению сигнала.
- 11.2.2.2.2 Тип оптического сигнала
- Прерывистое включение всех указателей поворота и/или источника освещения салона транспортного средства, включая все фонари одной и той же электрической цепи.
- Частота срабатывания 2 ± 1 Гц.
- В отношении световой сигнализации допускается также асинхронные сигналы.
- Период включения равен периоду отключения $\pm 10\%$.

12. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в официальном утверждении типа транспортных средств, кроме транспортных средств категорий M₁ и N₁, на основании настоящих Правил с поправками серий 01 и 02.

13. 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 отмены официального утверждения.

Приложение 1

СООБЩЕНИЕ

(максимальный формат: А4 (210 x 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 угона на основании
Правил № 18.

Официальное распространение №Распространение №

1. Фабричная или торговая марка автотранспортного средства:

2. Тип транспортного средства:

3. Название и адрес завода-изготовителя:

4. В соответствующих случаях фамилия и адрес представителя завода-
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
передаточный механизм 2/

6. Транспортное средство дополнительно оснащено звуковым/оптическим 2/
сигнальным устройством следующего типа:
.....

7. Транспортное средство представлено на официальное утверждение (дата):
.....
8. Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения:
9. Дата протокола, выданного 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.

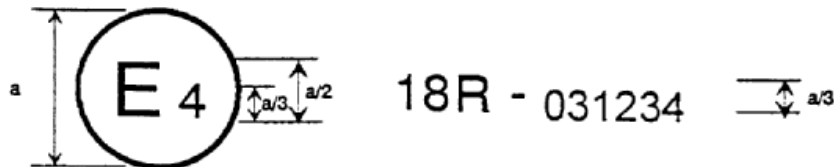
1/ Отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение/распространившей официальное утверждение/отказавшей в официальном утверждении/отменившей официальное утверждение (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

2/ Ненужное вычеркнуть.

Приложение 2

ПРИМЕРЫ СХЕМ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

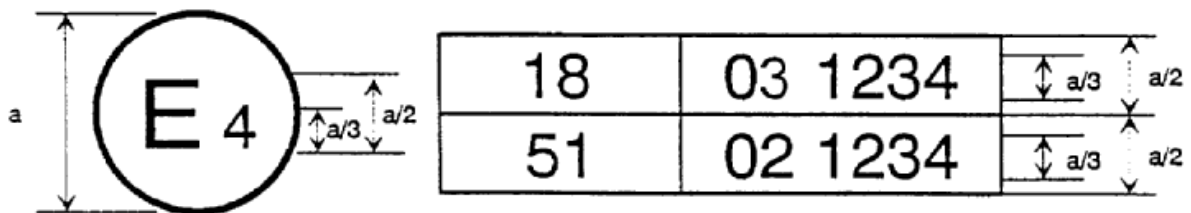
Образец А



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е4) на основании Правил № 18 под номером официального утверждения 021234. Первые две цифры (03) номера официального утверждения означают, что официальное утверждение предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 18 с поправками серии 03.

Образец В



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е4) на основании Правил № 18 и 51 1/. Первые две цифры номеров официального утверждения означают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 18 включали поправки серии 03, а Правила № 51 - поправки серии 02.

1/ Второй номер приводится только в качестве примера.

Приложение 3

ПРОЦЕДУРА 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 ней противоугонным устройством, как это определено в пункте 2.3 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 предохранительного устройства.
2. Метод испытаний
 - 2.1 Образец рулевого управления с противоугонным устройством крепится к арматуре, упомянутой в пункте 1.1 выше.
 - 2.2 Один цикл испытания состоит из следующих операций:
 - 2.2.1 Начальное положение. Противоугонное устройство отключается, а рулевой вал поворачивается до такого положения, которое предотвращает включение противоугонного устройства, если данный тип устройства не предусматривает возможность блокировки рулевого управления в любом положении.
 - 2.2.2 Рабочее положение. Противоугонное устройство переводится из нерабочего в рабочее положение при помощи ключа.

- 2.2.3 1/ Приведение в действие. Рулевой вал вращается таким образом, чтобы прилагаемый к нему крутящий момент при включении противоугонного устройства составлял $5,85 \text{ Нм} \pm 0,25 \text{ Нм}$.
- 2.2.4 Отключение. Противоугонное устройство отключается при помощи обычных средств, причем для облегчения отключения крутящий момент уменьшается до нуля.
- 2.2.5 1/ Выведение из рабочего положения. Рулевой вал вращается до такого положения, при котором исключается возможность приведения в действие противоугонного устройства.
- 2.2.6 Вращение в противоположную сторону. Повторить операции, описание которых приводится в пунктах 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 и 2.2.5, но при этом рулевой вал вращать в противоположном направлении.
- 2.2.7 Временной интервал между двумя последовательными включениями этого устройства должен составлять, по крайней мере, 10 секунд.
- 2.3 Цикл испытания на износ повторяется соответствующее количество раз, как это определено в пункте 6.1.3 настоящих Правил.

1/ Если противоугонное устройство предусматривает возможность блокировки в любом положении рулевого управления, то процедуры, описание которых приводится в пунктах 2.2.3 и 2.2.5, следует опустить.