АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИТЕ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правно действие съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило трябва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН относно статута — TRANS/WP.29/343/, който е на разположение на електронен адрес: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Правило № 53 на ИКЕ на ООН – Единни разпоредби относно одобряването на типа на превозни средства от категория L_3 по отношение на монтирането на устройства за осветяване и светлинна сигнализация [2020/31]

Включващо всички текстове в сила до:

Притурка 2 към серия от изменения 02 — Дата на влизане в сила: 15 октомври 2019 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Обхватd
2. Определения
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Общи спецификации
6. Индивидуални спецификации
7. Промяна на типа на превозното средство или на монтажа на устройствата му за осветяване и светлинна сигнализация
8. Съответствие на производството
9. Санкции при несъответствие на производството
10. Окончателно прекратяване на производството
11. Преходни разпоредби
12. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитвания за одобрение, и на органите по одобряване на типа

Приложения

1 Съобщение

2 Оформление на маркировките за одобрение

3 Базови повърхности, базова ос, базов център на светлините, ъгли на геометрична видимост

4 Видимост напред на червените светлини и видимост назад на белите светлини

5 Контрол на съответствието на производството

6 Обяснение на понятията „хоризонтален наклон“, „ъгъл на накланяне“ и ъгъл „δ“

7 Зона на наблюдение към видимата повърхност на външните помощни светлини

1. ОБХВАТ

Настоящото правило се прилага за превозни средства от категория L_3 [1] по отношение на монтирането на устройства за осветяване и светлинна сигнализация.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото правило се прилагат определенията, посочени в последната серия от изменения на Правило № 48 на ИКЕ на ООН, която е в сила към момента на подаване на заявлението за одобрение на типа, освен ако в настоящото правило е посочено друго.

2.1. „*Тип превозно средство*“ *означава* категория превозни средства, които не се различават едно от друго по отношение на такива основни характеристики като:

2.1.1. размери и външна форма на превозното средство;

2.1.2. брой и разположение на устройствата;

2.1.3. също така, следните превозни средства не се считат за „превозни средства от различен тип“:

2.1.3.1. превозни средства, които се различават по смисъла на точки 2.1.1 и 2.1.2 по-горе, но не по начин, който води до промяна във вида, броя, местоположението и геометричната видимост на светлините, предписани за въпросния тип превозно средство; както и

2.1.3.2. превозни средства, на които са монтирани светлини, одобрени по едно от правилата, приложени към Споразумението от 1958 г., или светлини, разрешени в държавата, където са регистрирани превозните средства, или на които не са монтирани такива светлини, ако монтирането им не е задължително.

2.2. „Превозно средство без товар“ означава превозно средство без водач, пътник и товар, но с пълен резервоар и с обичайния набор инструменти.

2.3. „Светлина“ означава устройство, което е предназначено да осветява пътя или да излъчва светлинен сигнал за други участници в движението. Светлината за осветяване на задния регистрационен номер и светлоотражателите също трябва да се смятат за светлини.

2.3.1. „Еквивалентни светлини“ означава светлини, които изпълняват една и съща функция и които са разрешени в страната, където е регистрирано превозното средство. Тези светлини могат да имат характеристики, различни от тези на светлините, монтирани на превозното средство към момента на одобряването, при условие че удовлетворяват изискванията от настоящото правило.

2.3.2. „Независими светлини“ означава светлини, които имат отделни видими повърхности, отделни светлинни източници и отделни осветители.

2.3.3. „Групирани светлини“ означава устройства, които имат отделни видими повърхности и отделни светлинни източници, но общ осветител.

2.3.4. „Комбинирани светлини“ означава устройства, които имат отделни видими повърхности, но общ светлинен източник и общ осветител.

2.3.5. „Взаимно вградени светлини“ означава устройства, които имат отделни светлинни източници или един светлинен източник, който функционира при различни условия (напр. оптични, механични или електрически разлики), изцяло или частично общи видими повърхности и общ осветител.

---

[1] Според определението в Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3.), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, точка 2 - http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.3.6. „Пътепоказател“ означава светлина, която се използва за указване на другите участници в пътното движение, че водачът възнамерява да промени посоката на движение надясно или наляво.

Пътепоказател или пътепоказатели могат също така да бъдат използвани съгласно разпоредбите на Правило № 97 на ИКЕ на ООН.

2.3.7. „*Предна габаритна светлина*“ означава светлината, служеща за означаване на наличието на превозното средство, гледано отпред.

2.3.8. „Задна габаритна светлина“ означава светлината, служеща за означаване на наличието на превозното средство, гледано отзад.

2.3.9. „Светлоотражател“ означава устройството, което се използва за указване на присъствието на превозно средство чрез отразяване на светлина, излъчвана от светлинен източник, който не е свързан към превозното средство, като наблюдателят се намира близо до източника.

За целите на настоящото правило светлоотразяващите регистрационни номера не се разглеждат като отражатели.

2.4. „Светлоизлъчваща повърхност“ на „устройство за осветяване“, „устройство за светлинна сигнализация“ или отражател означава цялата или част от външната повърхност на прозрачния материал, както е обявено в заявлението за одобрение на типа от производителя на устройството, показано на чертежа (вж. приложение 3).

2.5. „Осветителна повърхност“ (вж. приложение 3).

2.5.1. „Осветителна повърхност на устройство за осветяване“ (преден фар за дълга светлина, преден фар за къса светлина, преден фар за мъгла) означава ортогоналната проекция на пълния отвор на отражателя или — в случай на предни светлини с елипсовиден отражател — на „проекционната леща“ в напречна равнина. Ако устройството за осветяване няма светлоотражател, се прилага определението от точка 2.5.2 по-долу. Ако светлоизлъчващата повърхност на фара покрива само част от пълния отвор на светлоотражателя, тогава се взема предвид само проекцията на тази част.

При фарове за къси светлини, осветителната повърхност е ограничена от видимата линия на срязване върху лещата. Ако светлоотражателят и лещата са регулируеми един спрямо друг, следва да се използва средното им положение.

Когато комбинация от фарове, които излъчват главната къса светлина, и допълнителните осветителни модули или светлинни източници, проектирани да осигуряват осветяване с променлив ъгъл в завой, се използват съвместно, осветителната повърхност се образува от отделните осветителни повърхности, взети заедно.

2.5.2. „Осветителна повърхност на устройство за светлинна сигнализация, различно от светлоотражател“ (пътепоказател, стопсветлина, предна габаритна светлина, задна габаритна светлина, аварийна сигнализация, заден фар за мъгла) означава ортогоналната проекция на устройството в равнина, перпендикулярна на неговата базова ос и в контакт с неговата външна светлоизлъчваща повърхност, като тази проекция е ограничена от краищата на екраните, разположени в споменатата равнина, всеки от които допуска по посока на базовата ос само 98 % от общия светлинен интензитет. За да се определят долните, горните и страничните граници на осветителната повърхност, се използват само екрани с хоризонтални или вертикални краища.

2.5.3. „Осветителна повърхност на светлоотражател“ (точка 2.3.9 по-горе) означава ортогоналната проекция на светлоотражател в равнина, перпендикулярна на базовата му ос и ограничена от равнини, допирателни към най-издадените части на оптичната система на светлоотражателя и успоредни на базовата му ос. При определяне на горния, долния и страничните краища на устройството се разглеждат само хоризонтални и вертикални равнини.

2.6. „Видима повърхност“ за определено направление на наблюдение, по искане на производителя или негов съответно упълномощен представител, означава ортогонална проекция на:

границата на осветителната повърхност, проектирана върху външната повърхност на лещата (a-b);

или светлоизлъчващата повърхност (c-d);

в равнина, перпендикулярна на направлението на наблюдение и допирателна към най-външната точка на лещата (виж приложение 3 към настоящото правило).

2.7. „Базов център“ означава пресечната точка на базовата ос с външната светлоизлъчваща повърхност. Базовият център се определя от производителя на светлината.

2.8. „Най-краен външен ръб“ на която и да е от страните на превозното средство означава равнината, която е успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство и която се допира до страничния външен ръб на превозното средство, като не се вземат предвид проекцията или проекциите на:

2.8.1. огледала за обратно виждане,

2.8.2. пътепоказатели,

2.8.3. предни и задни габаритни светлини и светлоотражатели.

2.9. „Габаритна ширина“ означава разстоянието между двете вертикални равнини, определени в точка 2.8 по-горе.

2.10. „Цвят на светлината, излъчвана от устройството“. Към настоящото правило се прилагат определенията за цвят на излъчваната от устройството светлина, дадени в Правило № 48 на ИКЕ на ООН и серията от неговите изменения, която е в сила към момента на подаване на заявление за одобрение на типа.

2.11. „Брутна маса на превозното средство“ или „максимална маса“ означава технически допустимата максимална маса на превозно средство с товар, обявена от производителя.

2.12. „С товар“ означава, че превозното средство е с такъв товар, че достига брутната маса на превозното средство, определена в точка 2.11 по-горе.

2.13. „Хоризонтален наклон“ означава ъгълът, който се образува между светлинния сноп, когато мотоциклетът е в положението, посочено в точка 5.4 от настоящото правило, и светлинния сноп, когато мотоциклетът е наклонен (вж. чертежа в приложение 6).

2.14. „Система за корекция на хоризонталния наклон (СКХН)“ означава устройство, което коригира хоризонталния наклон на фара, така че наклонът да клони към нула.

2.15. „*Ъгъл на накланяне*“ означава ъгълът, който се образува между вертикалата и вертикалната надлъжна равнина на мотоциклета, когато мотоциклетът се завърта около своята надлъжна ос (вж. чертежа в приложение 6).

2.16. „Сигнал на СКХН“ означава контролен сигнал, или допълнителни контролни данни на входа на системата, или контролни данни на изхода на системата, изпращани към мотоциклета.

2.17. „Генератор на сигнал на СКХН“ означава устройство, което възпроизвежда един или повече от сигналите на СКХН за изпитване на системата.

2.18. „Изпитвателен ъгъл на СКХН“ означава ъгълът δ, образуван между линията на срязване на фара и линията НН (при фар с асиметричен сноп се използва хоризонталната част на линията на срязване) (вж. чертежа в приложение 6).

2.19. „*Осветяване с пропенлив ъгъл*“ означава функция, осигуряваща подобрено осветяване на пътя в завой.

2.20. „Равнина Н“ означава хоризонталната равнина, в която се намира базовият център на *светлината*.

2.21. „Последователно включване“ означава електрическо свързване, при което отделните светлинни източници на дадена светлина са свързани така, че да се задействат в предварително определена последователност.

2.22. „Авариен стопсигнал“ означава сигнал, който показва на останалите участници в движението зад превозното средство, че върху превозното средство се прилага голяма закъснителна сила по отношение на текущите пътни условия.

2.23. „Външна помощна светлина“ означава светлина, използвана да осигури допълнително осветяване с цел подпомагане на влизането и излизането на водача и пътниците на превозното средство, както и дейностите по товарене.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

3.1. Заявлението за одобрение на тип превозно средство по отношение на монтирането на неговите устройства за осветяване и светлинна сигнализация се подава от производителя на превозното средство или от негов съответно упълномощен представител.

3.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра и съдържа следните данни:

3.2.1. описание на типа превозно средство по отношение на частите, посочени в точки 2.1.1—2.1.3 по-горе; посочва се надлежно идентифицираният тип превозно средство;

3.2.2. списък на устройствата, предназначени от производителя да съставят оборудването за осветяване и светлинна сигнализация; списъкът може да включва няколко типа устройства за всяка функция; всеки тип трябва да бъде надлежно идентифициран (национална или международна маркировка за одобрение, ако е одобрен, наименование на производителя, и т.н.); освен това, по отношение на всяка функция списъкът може да включва допълнителното указание „или еквивалентни устройства“;

3.2.3. схема на оборудването за осветяване и светлинна сигнализация като цяло, на която е обозначено местоположението на различните устройства в превозното средство; както и

3.2.4. ако е необходимо с цел проверка на съответствието с изискванията от настоящото правило — схема на всяка индивидуална светлина, като се показват осветителната повърхност, определена в точка 2.7.1 по-горе, светлоизлъчващата повърхност, определена в точка 2.4 по-горе, базовата ос, определена в Правило № 48 на ИКЕ на ООН, и базовият център, определен в Правило № 48 на ИКЕ на ООН. Тази информация не е задължителна за светлината за осветяване на задния регистрационен номер (както е определено в Правило № 48 на ИКЕ на ООН);

3.2.5. В заявлението се посочва методът, използван за определянето на видимата повърхност (точка 2.6 по-горе).

3.3. На техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията за одобрение, трябва да се предостави превозно средство без товар, което е снабдено с пълното оборудване за осветяване и светлинна сигнализация, предписано в точка 3.2.2 по-горе, и е представително за типа превозно средство, подлежащ на одобрение.

4. ОДОБРЕНИЕ

4.1. Ако превозното средство, представено за одобрение по настоящото правило, отговаря на изискванията на правилото по отношение на всички устройства, фигуриращи в списъка, се издава одобрение на типа.

4.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите две цифри (понастоящем 01, обозначаващи правилото в неговия вид след серията от изменения 01) указват серията от изменения, включваща най-новите основни технически изменения, направени по правилото към момента на издаване на одобрението.

Една и съща страна по Споразумението не може да присвоява същия номер на друг тип превозно средство или на същия тип превозно средство, представено с оборудване, което не фигурира в списъка, споменат в точка 3.2.2 по-горе, предмет на условията от точка 7 от настоящото правило.

4.3. Страните по Споразумението, които прилагат настоящото правило, се уведомяват за издаване, разширяване, за отказ за издаване и отнемане на одобрение, както и за окончателно прекратяване на производството на даден тип превозно средство по настоящото правило, посредством формуляр в съответствие с образеца от приложение 1 към настоящото правило.

4.4. На всяко превозно средство, което съответства на одобрен по настоящото правило тип превозно средство, на видно и леснодостъпно място, посочено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:

4.4.1. оградена с окръжност буква „E“, следвана от отличителния номер на държавата, която е издала одобрението ([2]);

4.4.2. номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, тире и номер на одобрение отдясно на окръжността, посочена в точка 4.4.1 по-горе.

4.5. Ако превозното средство съответства на тип превозно средство, одобрен по едно или няколко правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението по настоящото правило, не е необходимо да се повтаря символът, предписан в точка 4.4.1 по-горе. В този случай, номерът на правилото и номерата на одобренията, както и допълнителните символи за всички правила, съгласно които е издадено одобрение в страната, издала одобрението съгласно настоящото правило, се поставят във вертикални колони отдясно на символа, предписан в точка 4.4.1 по-горе.

4.6. Маркировката за одобрение трябва да е ясна, четлива и незаличима.

4.7. Маркировката за одобрение се поставя в близост до табелката с данни за превозното средство, поставена от производителя, или на нея.

4.8. В приложение 2 към настоящето правило са дадени примери за оформлението на маркировки за одобрение.

5. ОБЩИ СПЕЦИФИКАЦИИ

5.1. Устройствата за осветяване и светлинна сигнализация се монтират така, че при нормални условия на работа и независимо от вибрациите, на които могат да бъдат подложени, да запазват определените в настоящото правило характеристики и да позволяват превозното средство да отговаря на изискванията на настоящото правило.

По-специално не трябва да е възможно регулирането на светлините да се нарушава по невнимание.

5.2. Светлините за осветяване трябва да бъдат монтирани по такъв начин, че да е възможно лесно да се коригира тяхното регулиране в нужното направление.

5.3. За всички устройства за светлинна сигнализация, базовата ос на монтираната на превозното средство светлина трябва да е успоредна на опорната равнина на превозното средство върху пътя; в допълнение, при странични светлоотражатели тя трябва да е перпендикулярна на средната надлъжна равнина на превозното средство, а при всички останали устройства за светлинна сигнализация — успоредна на тази равнина. Допуска се отклонение от ∀ 3° във всяко направление. Освен това, ако производителят е предоставил спецификации за монтирането, те следва да бъдат спазвани.

5.4. При липса на специфични инструкции, височината и регулирането на фаровете трябва да се проверяват при превозно средство без товар, поставено върху равна хоризонтална повърхност, като неговата средна надлъжна равнина трябва да е вертикална, а кормилото да бъде в позиция, отговаряща на движение право напред. Налягането на гумите трябва да е предписаното от производителя за специфичните условия на натоварване съгласно изискванията на настоящото правило.

5.5. При липса на специфични инструкции:

5.5.1. единичните светлини или светлоотражатели се монтират така, че базовият им център да лежи върху средната надлъжна равнина на превозното средство;

5.5.2. светлините, които образуват двойка и имат една и съща функция трябва:

5.5.2.1. да бъдат монтирани симетрично спрямо средната надлъжна равнина;

([2]) Отличителните номера на страните по Спогодбата от 1958 г. са дадени в приложение 3 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, приложение 3.

5.5.2.2. да бъдат симетрични една на друга спрямо средната надлъжна равнина;

5.5.2.3. да удовлетворяват едни и същи колориметрични изисквания; и

5.5.2.4. да имат идентични номинални фотометрични характеристики;

5.5.2.5. да се задействат и изключват едновременно.

5.6. Групирани, комбинирани или взаимно вградени или единични светлини

5.6.1. Светлините могат да бъдат групирани, комбинирани или взаимно вградени, при условие че всички изисквания за цвета, положението, регулирането, геометрична видимост, електрическата схема на свързване и други изисквания, ако има такива, са изпълнени.

5.6.1.1. Фотометричните и колориметричните показатели за дадена светлина трябва да бъдат изпълнени, когато всички други функции, с които тази светлина е групирана, комбинирана или взаимно вградена, са изключени.

Когато предна или задна габаритна светлина е взаимно вградена с една или няколко други функции, които могат да бъдат задействани заедно с тях, изискванията относно цвета на всяка от тези други функции трябва да бъдат изпълнени, когато взаимно вградените функция (функции) и предната или задната габаритна светлина са включени.

5.6.1.2. Не се разрешава взаимно вграждане на стопсветлини и пътепоказателни светлини.

5.6.1.3. В случай обаче че стопсветлините и пътепоказателите са групирани, всяка хоризонтална или вертикална права линия, минаваща през проекциите на видимите повърхности на тези модули в равнина, перпендикулярна на базовата ос, не трябва да пресича повече от две гранични линии, разделящи съседни повърхности с различен цвят.

5.6.2. Единични светлини

5.6.2.1. Единични светлини, както са определени в точка 2.16.1, буква а) от Правило № 48 на ИКЕ на ООН, съставени от две или повече отделни части, трябва да са монтирани по такъв начин, че:

а) общата повърхност на проекцията на отделните части в равнина, допирателна към външната повърхност на външната леща и перпендикулярна на базовата ос, трябва да заема не по-малко от 60 % от най-малкия четириъгълник, описан около споменатата проекция, или

б) разстоянието между две съседни/допиращи се отделни части не надвишава 75 mm, когато се измерва перпендикулярно на базовата ос.

Тези изисквания не се прилагат за единичен светлоотражател;

5.6.2.2. Единични светлини, както са определени в точка 2.16.1, буква б) или в) от Правило № 48 на ИКЕ на ООН, съставени от две или повече светлини, маркирани с „D“, или два независими светлоотражателя, трябва да са монтирани по такъв начин, че:

а) или проекцията на видимите повърхности на двете светлини или двата светлоотражателя по направлението на базовата ос да заема не по-малко от 60 % от най-малкия четириъгълник, описан около проекциите на споменатите видими повърхности по направлението на базовата ос, или

б) разстояние между ръбовете на видимите повърхности на две светлини или два независими светлоотражателя по направлението на базовата ос да не надвишава 75 mm, когато се измерва перпендикулярно на базовата ос.

5.6.2.3. Единичните светлини, както са определени в точка 2.16.1, буква г) от Правило № 48 на ИКЕ на ООН, трябва да отговарят на изискванията на точка 5.6.2.1.

Когато две или повече светлини и/или две или повече отделни видими повърхности са поместени в един и същи осветител и/или имат обща външна леща, те не бива да се разглеждат като взаимосвързана осветителна система.

Въпреки това, една светлина във формата на лента или ивица може да бъде част от взаимосвързана осветителна система.

5.7. Максималната височина над земната повърхност се измерва от най-високата точка, а минималната височина — от най-ниската точка на видимата повърхност в направлението на базовата ос. По отношение на фаровете за къси светлини, минималната височина над земната повърхност се измерва от най-ниската точка на действителния изход на оптичната система (напр. отражател, леща, проекционна леща) независимо от предназначението му.

В случай че максималната и минималната височина над земната повърхност явно отговарят на изискванията на правилото, не е необходимо да се определят точните краища на никоя повърхност;

Когато се прави позоваване на разстоянието между светлините, местоположението по широчина се определя между вътрешните краища на видимата повърхност в посока на базовата ос.

В случай че местоположението по широчина явно отговаря на изискванията на правилото, няма нужда да се определят точните краища на никоя повърхност.

За целите на намаляване на ъглите на геометрична видимост, височината на светлината над земната повърхност се измерва спрямо равнина H.

5.8. При отсъствие на специални инструкции никои светлини, освен пътепоказателните светлини и светлините на аварийната сигнализация и аварийния стопсигнал, не трябва да бъдат мигащи.

5.8.1. Фотометричните характеристики на пътепоказателна светлина, с изключение на категории 5 и 6, определена в Правило № 6 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, и на пътепоказателна светлина, определена в Правило № 50 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, могат да бъдат променяни докато мигат чрез последователно включване на светлинните източници, посочени в точка 5.6 от Правило № 6 на ИКЕ на ООН, точка 5.6.11 от Правило № 148 на ИКЕ на ООН или точка 6.8 от Правило № 50 на ИКЕ на ООН.

Това предписание не се прилага, когато пътепоказателни светлини от категории 2a и 2б от Правило № 6 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН или от категория 12 от Правило № 50 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН се експлоатират като авариен стопсигнал съгласно точка 6.14 от настоящото правило.

5.9. Не се допуска светлинно устройство, определено в точка 2.5, да излъчва в посока напред червена светлина, която може да предизвика объркване, или в посока назад бяла светлина, която може да предизвика объркване. Не трябва да се вземат под внимание устройства за осветяване, монтирани да осветяват вътрешността на превозното средство. В случай на съмнение, това изискване се проверява, както следва (вж. чертежа в приложение 4):

5.9.1. видимо наличие на червена светлина откъм предната част; червената светлина не трябва да се вижда пряко от наблюдател, който се движи в зона 1 на напречна равнина, разположена 25 m пред най-предната точка на превозното средство;

5.9.2. видимо наличие на бяла светлина откъм задната част на превозното средство: бялата светлина не трябва да се вижда пряко от наблюдател, който се движи в зона 2 на напречна равнина, разположена 25 m назад от най-задната точка на превозното средство;

5.9.3. в техните съответни равнини, зоните 1 и 2, разглеждани от окото на наблюдателя, са ограничени:

5.9.3.1. по височина — от две хоризонтални равнини, които се намират съответно на 1 m и 2,2 m над земната повърхност;

5.9.3.2. по широчина — от две вертикални равнини, които съответно към предната и задната част на превозното средство сключват ъгъл 15° навън спрямо неговата средна надлъжна равнина и минават през допирната(ите) точка(и) на вертикалните равнини, които са успоредни на средната надлъжна равнина на превозното средство и които ограничават общата ширина на превозното средство; ако има няколко допирни точки, най-предната съответства на предната равнина, а най-задната — на задната равнина.

5.10. Електрическото свързване трябва да е такова, че предната габаритна светлина или, при отсъствие на предна габаритна светлина, фарът за къса светлина, задната габаритна светлина и осветителят на задния регистрационен номер да могат да се запалват и изгасят само едновременно, освен ако не е посочено друго.

5.10.1. В случай на взаимосвързана осветителна система всички светлинни източници трябва да се включват и изключват едновременно.

5.11. При липсата на специални изисквания, електрическото свързване трябва да е такова, че фарът за дълга светлина, този за къса светлина и фарът за мъгла да не могат да се запалят, освен ако светлините, посочени в точка 5.10 по-горе, също са запалени. Не е необходимо обаче това изискване да бъде удовлетворено при фар за дълга светлина и фар за къса светлина, когато предупредителните сигнали, които те излъчват, се състоят от запалване и загасяване на късата светлина през кратки интервали, запалване и загасяване на дългата светлина през кратки интервали или от редуване на запалване и загасяване през кратки интервали на дългата и на късата светлина.

5.11.1. Ако е монтирана дневна светлина, тя трябва да се запалва автоматично, ако двигателят работи. Ако фарът е запален, дневната светлина не трябва да се запалва при работещ двигател.

Ако не е монтирана дневна светлина, фарът трябва да се запалва автоматично, ако двигателят работи.

5.12. Контролни сигнални светлини

5.12.1. Всяка контролна сигнална светлина трябва да бъде ясно видима от водача при нормални условия на кормуване.

5.12.2. Където в настоящото правило е предписано контролно сигнално устройство на принципа на затворения електрически контур, то може да се замени с функционално контролно сигнално устройство.

5.13. Цветове на светлините

Цветовете на посочените в настоящото правило светлини трябва да бъдат следните:

Фар за дълги светлини:	бял
Фар за къси светлини:	бял
Пътепоказателна светлина:	автомобилно жълт
Стопсветлина:	червен
Осветител на задния регистрационен номер:	бял
Предна габаритна светлина:	бял или кехлибарен
Задна габаритна светлина:	червен
Заден светлоотражател, различен от триъгълен:	червен
Страничен светлоотражател, различен от триъгълен:	автомобилно жълт отпред
	автомобилно жълт или червен отзад
Аварийна сигнализация на превозното средство:	автомобилно жълт
Преден фар за мъгла:	бял или селективен жълт
Заден фар за мъгла:	червен
Дневни светлини:	бял
Авариен стопсигнал:	автомобилно жълт или червен
Външна помощна светлина:	бял

5.14. Всяко превозно средство, представено за одобрение съгласно настоящото правило, трябва да бъде оборудвано със следните устройства за осветяване и светлинна сигнализация:

5.14.1. фар за дълга светлина (точка 6.1);

5.14.2. фар за къса светлина (точка 6.2);

5.14.3. пътепоказателни светлини (точка 6.3);

5.14.4. стопсветлина, устройство категория S1, посочена в Правило № 7 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, или стопсветлина, посочена в Правило № 50 на ИКЕ на ООН (точка 6.4), или стопсветлина за превозни средства от категория L съгласно Правило № 148 на ИКЕ на ООН;

5.14.5. устройство за осветяване на задния регистрационен номер (точка 6.5);

5.14.6. предна габаритна (странична) светлина (точка 6.6);

5.14.7. задна габаритна (странична) светлина (точка 6.7);

5.14.8. заден светлоотражател, различен от триъгълен (точка 6.8);

5.14.9. страничен светлоотражател, различен от триъгълен (точка 6.12).

5.15. В допълнение превозното средство може да бъде оборудвано със следните устройства за светлинна сигнализация:

5.15.1. аварийни светлини на превозното средство (точка 6.9);

5.15.2. фарове за мъгла;

5.15.2.1. преден фар за мъгла (точка 6.10);

5.15.2.2. заден фар за мъгла (точка 6.11);

5.15.3. дневни светлини (точка 6.13);

5.15.4. стопсветлина, устройство категория S3, посочена в Правило № 7 на ИКЕ на ООН (точка 6.4) или Правило № 148 на ИКЕ на ООН;

5.15.5. авариен стопсигнал (точка 6.14);

5.15.6. външна помощна светлина (точка 6.15);

5.16. Монтирането на всяко от устройствата за осветяване и светлинна сигнализация, посочени в точки 5.14 и 5.15 по-горе, се извършва съобразно съответните изисквания от точка 6 от настоящото правило.

5.17. Забранено е монтирането на устройства за осветяване и светлинна сигнализация, различни от споменатите в точки 5.14 и 5.15 по-горе, за целите на одобряването на типа.

5.18. Устройствата за осветяване и светлинна сигнализация за четириколесни превозни средства от категории M_1 и N_1, посочени в точки 5.14 и 5.15 по-горе, се допускат да бъдат монтирани също и на мотоциклетите.

5.19. Задните габаритни светлини, задните пътепоказателни светлини и задните светлоотражатели могат да бъдат монтирани на подвижни компоненти само:

5.19.1. ако във всички фиксирани положения на подвижните компоненти светлините върху подвижните компоненти отговарят на всички изисквания за положението, геометричната видимост, колориметричните и фотометричните показатели;

5.19.2. в случай че функциите, посочени в точка 5.19, се постигат посредством сглобка от две светлини с маркировка „D“ (вж. точка 2.16.1 от Правило № 48 на ИКЕ на ООН), е достатъчно само една от тях да отговаря изискванията за положението, геометричната видимост, колориметричните и фотометричните показатели за тези светлини във всички фиксирани положения на подвижните компоненти;

5.19.3. когато за целите на гореспоменатите функции са монтирани и работят допълнителни светлини, а подвижният компонент е в отворено фиксирано положение, при условие че тези допълнителни светлини отговарят на всички изисквания за положението, геометричната видимост, колориметричните и фотометричните показатели, отнасящи се за светлините върху подвижния компонент;

5.19.4. в случай че функциите, посочени в точка 5.19, се постигат чрез взаимосвързана осветителна система, се прилага едно от следните условия:

а) ако комплектуваната взаимосвързана осветителна система е монтирана на подвижен компонент (компоненти), трябва да бъдат удовлетворени изискванията на точка 5.19.1. За целите на гореспоменатите функции могат да се задействат допълнителни светлини, когато подвижният компонент е в отворено фиксирано положение, при условие че тези допълнителни светлини отговарят на всички изисквания за положението, геометричната видимост, колориметричните и фотометричните показатели, отнасящи се за светлините върху подвижния компонент;

или

б) ако взаимосвързаната осветителна система е отчасти монтирана на неподвижен компонент и отчасти на подвижен компонент, взаимосвързаната осветителна система (или системи), посочена от заявителя по време на процедурата на одобрение, трябва да отговаря на всички изисквания за положението, геометричната видимост навън, колориметричните и фотометричните показатели за тези светлини във всички фиксирани положения на подвижния компонент (компоненти). Изискванията за геометричната видимост навътре се смятат за удовлетворени, ако тази взаимосвързана осветителна система (или системи) продължава да съответства на фотометричните стойности, предписани в пространството на разпространение на светлината във връзка с одобряването на устройството, във всички фиксирани положения на подвижния компонент (или компоненти).

5.20. Общи предписания относно геометричната видимост

5.20.1. От вътрешната страна на ъглите на геометрична видимост не трябва да има никакво препятствие за разпространяването на светлината от която и да е част на видимата повърхност на светлината, наблюдавана от безкрайно отдалечена точка. Не се вземат обаче под внимание препятствия, ако те вече са съществували към момента на одобряване на типа светлина.

5.20.2. Ако измерванията се извършват по-близо до светлината, посоката на наблюдение трябва да се мести успоредно, за да се постигне същата точност.

5.20.3. Ако някоя част от видимата повърхност на дадена инсталирана светлина се скрива от други части на превозното средство, трябва да се представи доказателство, че онази част от светлината, която не се скрива от препятствия, продължава да съответства на фотометричните стойности, предписани за одобряването на устройството.

5.20.4. Когато вертикалният ъгъл на геометрична видимост под хоризонталата може да се намали до 5° (при светлина, намираща се на разстояние, по-малко от 750 mm над земната повърхност, измерено съгласно предписанията на точка 5.7), фотометричното поле за измерване на монтирания оптичен елемент може да се намали на 5° под хоризонталата.

5.20.5. В случай на взаимосвързана осветителна система изискванията за геометричната видимост трябва да бъдат изпълнени, когато взаимосвързаните светлини работят заедно.

5.21. Устройство, чийто тип е одобрен съгласно предходни серии от изменения на правила на ИКЕ на ООН № 148, и/или № 149, и/или № 150, се счита за еквивалентно на устройство, одобрено съгласно последната серия от изменения на съответните правила на ИКЕ на ООН (№ 148, и/или № 149, и/или № 150), когато показателите за изменения (определени в Правило № 48 на ИКЕ на ООН), свързани с всяка отделна светлина (функция), не се различават. В такъв случай това устройство може да се монтира на превозно средство, подлежащо на одобрение на типа, без да е необходима актуализация на документите за одобрение на типа и маркировките на устройството.

6. ИНДИВИДУАЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ

6.1. ФАРФАР за дълги светлини

6.1.1. Брой:

6.1.1.1. За мотоциклети с работен обем на двигателя ≤ 125 cm^3

Един или два от тип, одобрен в съответствие с:

а) клас C, D или E от Правило № 113 на ИКЕ на ООН;

б) Правило № 112 на ИКЕ на ООН;

в) Правило № 1 на ИКЕ на ООН;

г) Правило № 8 на ИКЕ на ООН;

д) Правило № 20 на ИКЕ на ООН;

е) Правило № 57 на ИКЕ на ООН;

ж) Правило № 72 на ИКЕ на ООН;

з) Правило № 98 на ИКЕ на ООН;

и) клас A, B, D, CS, DS или ES от Правило № 149 на ИКЕ на ООН.

6.1.1.2. За мотоциклети с работен обем на двигателя > 125 cm^3

Един или два от тип, одобрен в съответствие с:

а) клас D или E от Правило № 113 на ИКЕ на ООН;

б) Правило № 112 на ИКЕ на ООН;

в) Правило № 1 на ИКЕ на ООН;

г) Правило № 8 на ИКЕ на ООН;

д) Правило № 20 на ИКЕ на ООН;

е) Правило № 72 на ИКЕ на ООН;

ж) Правило № 98 на ИКЕ на ООН;

з) клас A, B, D, DS или ES от Правило № 14 на ИКЕ на ООН.

Два от тип, одобрен в съответствие с:

и) клас C от Правило № 113 на ИКЕ на ООН.

6.1.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.1.3. Местоположение

6.1.3.1. По широчина:

6.1.3.1.1. Независим фар за дълга светлина може да се монтира над друга предна светлина, под нея, или от едната или другата ѝ страна; ако светлините са една над друга, базовият център на предния фар за дълга светлина трябва да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство; ако светлините са една до друга, техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

6.1.3.1.2. ФАРФАР за дълга светлина, взаимно вграден с друга предна светлина, трябва да е монтиран така, че неговият базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Когато обаче превозното средство е оборудвано и с независим фар за къса светлина или с основен фар за къса светлина, който е взаимно вграден с предна габаритна светлина, разположена до фара за дълга светлина, техните базови центрове трябва да са симетрични по отношение на средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.1.3.1.3. Два фара за дълга светлина, от които единият или и двата са взаимно вградени с друга предна светлина, трябва да са монтирани така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.1.3.2. По дължина: в предната част на превозното средство. Това изискване се смята за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено посредством огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.1.3.3. При всички случаи, разстоянието между края на осветителната повърхност на която и да било независима дълга светлина и края на осветителната повърхност на светлината, генерираща основната къса светлина, не трябва да надвишава 200 mm. Разстоянието между края на осветителната повърхност на която и да било независима дълга светлина и земната повърхност трябва да бъде между 500 mm и 1300 mm.

6.1.3.4. При два фара за дълги светлини: разстоянието между краищата на осветителните повърхности на двата фара не трябва да е по-голямо от 200 mm.

6.1.4. Геометрична видимост

Видимостта на осветителната повърхност, включително видимостта ѝ в зони, които не изглеждат осветени в разглежданата посока на наблюдение, трябва да бъде гарантирана в разширяващо се пространство, което се определя чрез прекарване на линии, започващи от периметъра на осветителната повърхност, които сключват ъгъл не по-малък от 5° с базовата ос на предния фар.

6.1.5. Регулиране

6.1.5.1. В посока напред. Светлините могат да се завъртат съобразно ъгъла на завиване.

6.1.5.2. За дългата светлина може да бъде монтирана СКХН.

6.1.6. Електрическа схема на свързване

Късите светлини могат да остават включени, когато са включени и дългите.

6.1.7. Контролни сигнални устройства

6.1.7.1. Контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур.

Задължителна, немигаща синя сигнална светлина.

6.1.7.2. Контролно сигнално устройство за неизправност на СКХН.

Задължителна, мигаща сигнална светлина с автомобилножълт цвят, която може да бъде комбинирана с контролното сигнално устройство, посочено в точка 6.2.8.2. Тя трябва да се задейства винаги, когато бъде открита неизправност по отношение на сигналите на СКХН. Тя трябва да остава включена, докато неизправността е налице.

6.1.8. Други изисквания

6.1.8.1. Общият максимален интензитет на предните фарове за дълги светлини, които могат да бъдат включвани едновременно, не трябва да превишава 430 000 cd, което съответства на контролна стойност 100 (стойност, фигурираща в одобрението).

6.1.8.2. В случай на неизправност на системата за корекция на хоризонталния наклон (СКХН) на дългата светлина трябва да е възможно без специални инструменти да се:

а) дезактивира СКНХ, докато не бъде настроена повторно според инструкциите на производителя; и

б) върне дългата светлина в позиция, чиито хоризонтално и вертикално подравняване са същите, като на фар, който не е оборудван със СКХН.

Производителят трябва да осигури подробно описание на процедурата за повторно настройване на СКНХ.

Като алтернатива, производителят може да избере да инсталира автоматична система, която изпълнява двете посочени по-горе задачи или осъществява повторна настройка на СКНХ. В последния случай производителят осигурява на техническата служба описание на автоматичната система, а също и — докато не бъдат разработени хармонизирани изисквания — демонстрира средствата, с които да се проверява, че автоматичната система работи в съответствие с описанието.

6.2. Фар за къси светлини

6.2.1. Брой:

6.2.1.1. За мотоциклети с работен обем на двигателя ≤ 125 cm^3

Един или два от тип, одобрен в съответствие с:

а) клас C, D или E от Правило № 113 на ИКЕ на ООН;

б) Правило № 112 на ИКЕ на ООН;

в) Правило № 1 на ИКЕ на ООН;

г) Правило № 8 на ИКЕ на ООН;

д) Правило № 20 на ИКЕ на ООН;

е) Правило № 57 на ИКЕ на ООН;

ж) Правило № 72 на ИКЕ на ООН;

з) Правило № 98 на ИКЕ на ООН;

и) клас A, B, D, CS, DS или ES от Правило № 149 на ИКЕ на ООН;

6.2.1.2. За мотоциклети с работен обем на двигателя > 125 cm^3

Един или два от тип, одобрен в съответствие с:

а) клас D или E от Правило № 113 на ИКЕ на ООН;

б) Правило № 112 на ИКЕ на ООН;

в) Правило № 1 на ИКЕ на ООН;

г) Правило № 8 на ИКЕ на ООН;

д) Правило № 20 на ИКЕ на ООН;

е) Правило № 72 на ИКЕ на ООН;

ж) Правило № 98 на ИКЕ на ООН;

з) клас A, B, D, DS или ES от Правило № 149 на ИКЕ на ООН;

Два от тип, одобрен в съответствие с:

и) клас C от Правило № 113 на ИКЕ на ООН;

й) клас CS от Правило № 149 на ИКЕ на ООН.

6.2.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.2.3. Местоположение

6.2.3.1. По широчина:

6.2.3.1.1. Независим фар за къса светлина може да се монтира над друга предна светлина, под нея, или от едната или другата ѝ страна; ако тези светлини са една над друга, базовият център на фара, генериращ основната къса светлина, трябва да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство; ако светлините са една до друга, техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

6.2.3.1.2. Фар, който излъчва основната къса светлина, взаимно вграден с друга предна светлина, трябва да е монтиран така, че неговият базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Когато обаче превозното средство е оборудвано и с независим фар за дълга светлина или с фар за дълга светлина, взаимно вграден с предна габаритна светлина, разположен до фара, излъчващ основната къса светлина, техните базови центрове трябва да са симетрични по отношение на средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.2.3.1.3. Два фара, които излъчват основната къса светлина, от които единият или и двата са взаимно вградени с друга предна светлина, трябва да са монтирани така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.2.3.1.4. Ако е монтиран допълнителен светлинен модул (или модули), който осигурява осветяване с променлив ъгъл в завой, чийто тип е одобрен като част от къса светлина в съответствие с Правило № 113 на ИКЕ на ООН или Правило № 149 на ИКЕ на ООН, той трябва да е монтиран при следните условия:

при двойка/и допълнителни осветителни модули, те трябва да се монтират така, че базовият/те им център/ове да бъде/бъдат симетричен/ни по отношение на средната надлъжна равнина на превозното средство.

При единичен допълнителен светлинен модул, неговият базов център трябва да съвпада със средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.2.3.2. По височина: минимум на 500 mm и максимум на 1200 mm над земната повърхност.

6.2.3.3. По дължина: в предната част на превозното средство. Това изискване се смята за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено посредством огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.2.3.4. При два фара, излъчващи основната къса светлина, разстоянието между краищата на осветителните им повърхности не трябва да е по-голямо от 200 mm.

6.2.4. Геометрична видимост

Определя се от ъглите α и ß, както е посочено в точка 2.13 от Правило № 48 на ИКЕ на ООН:

α = 15° нагоре и 10° надолу;

β = 45° наляво и надясно за единична светлина;

45° навън и 10° навътре за всяка двойка светлини.

Наличието на секции или на други елементи от оборудването в близост до светлината не трябва да поражда вторични ефекти, които да причиняват дискомфорт на други участници в движението.

6.2.5. Регулиране

6.2.5.1. В посока напред. Светлините могат да се завъртат съобразно ъгъла на завъртане на кормилото.

6.2.5.2. Вертикалният наклон на фар, генериращ основната къса светлина, трябва да остава между -0,5 % и -2,5 %, освен ако е монтирано външно устройство за регулиране.

6.2.5.3. Вертикалният наклон на фар, генериращ основната къса светлина, чийто светлинен източник има действителен светлинен поток над 2000 lm, трябва да остава в интервала между -0,5 и -2,5 %. За да бъдат изпълнени изискванията на настоящата точка, може да се използва устройство за нивелиране на фара, но то трябва да действа автоматично ([3]).

6.2.5.4. Превозното средство се изпитва за изпълнението на изискването от точка 6.2.5.3 по-горе при следните условия:

Условие А (водачът е сам):

Маса 75 kg ± 1 kg, с която се симулира наличието на водач, се поставя върху превозното средство, така че да се възпроизведат натоварванията върху осите, обявени от производителя за това натоварено състояние.

Вертикалният наклон (първоначална цел) на фара, излъчващ основната къса светлина, се установява, като се следват инструкциите на производителя, между -1,0 и -1,5 %.

([3]) Все пак, до 60 месеца след датата на влизане в сила на притурка 10 към серия от изменения 01, тази операция може да се изпълнява ръчно, без използване на инструменти. В такива случаи производителят добавя в ръководството на водача на превозното средство инструкции за такова ръчно нивелиране на фара.

Условие Б (мотоциклет в състояние с пълен товар):

Маси, с които се симулира обявената от производителя максимална обща маса, се поставят върху превозното средство, така че да се възпроизведат натоварванията върху осите, обявени от производителя за това натоварено състояние.

Преди да се направят измерванията, превозното средство се разклаща три пъти нагоре и надолу, след което се придвижва назад и напред, така че да се осъществи поне едно пълно завъртане на колелата.

6.2.5.5. За късата светлина може да бъде монтирана СКХН. СКХН не трябва да коригира хоризонталния наклон със стойност, която е по-висока от ъгъла на накланяне.

6.2.5.6. Съответствието с изискванията на точка 6.2.5.5 по-горе се изпитва при следните условия:

Превозното средство за изпитването се подготвя, както е посочено в точка 5.4 от настоящото правило. Превозното средство се накланя и се измерва изпитвателният ъгъл на СКХН.

Превозното средство се изпитва в следните две състояния:

а) при максималната стойност на ъгъла на корекция на хоризонталния наклон, посочена от производителя (наляво или надясно);

б) при половината от максималната стойност на ъгъла на корекция на хоризонталния наклон, посочена от производителя (наляво или надясно).

Когато изпитвателното превозно средство се връща в позицията, посочена в точка 5.4 от настоящото правило, изпитвателният ъгъл на СКХН трябва бързо да се върне към стойност нула.

Кормилото може да бъде фиксирано в положение право напред, така че да не се движи при накланянето на превозното средство.

За изпитването СКХН се активира с помощта на генератор на сигнали на СКХН.

Системата се смята за отговаряща на изискванията на точка 6.2.5.5 по-горе, ако всички измерени изпитвателни ъгли на СКХН не са по-малки от нула. Това може да бъде доказано от производителя чрез други средства, приемливи за органа по одобряването на типа.

6.2.5.7. Допълнителни светлинни източници или допълнителни осветителни модули могат да бъдат активирани само заедно с основната къса светлина или дългата светлина, за да бъде осигурено осветяване с променлив ъгъл в завой. Осветяването, което се осигурява от функцията за осветяване с променлив ъгъл в завой, не трябва да се разпространява по-високо от успоредната на земната повърхност хоризонтална равнина, в която лежи базовата ос на фара, който излъчва основната къса светлина при всички ъгли на накланяне, посочени от производителя при одобряването на типа на устройството в съответствие с Правило № 113 или Правило № 149 на ИКЕ на ООН.

6.2.5.8. Съответствието с изискванията на точка 6.2.5.7 по-горе се изпитва както следва:

Превозното средство за изпитването се подготвя, както е посочено в точка 5.4 от настоящото правило. Измерва се ъгълът на накланяне от двете страни на превозното средство при всяко условие, при което се задейства осветяването с променлив ъгъл в завой. Ъглите на накланяне, които трябва да се измерват, са ъглите на накланяне, посочени от производителя при одобряването на типа на устройството в съответствие с Правило № 113 или Правило № 149 на ИКЕ на ООН.

Кормилото може да бъде фиксирано в положение право напред, така че да не се движи при накланянето на превозното средство.

За изпитването, осветяването с променлив ъгъл в завой може да се задейства от сигнален генератор, осигурен от производителя.

Смята се, че системата удовлетворява изискванията на точка 6.2.5.7 по-горе, ако всички измерени ъгли на накланяне от двете страни на превозното средство са по-големи или равни на минималните ъгли на накланяне, посочени във формуляра за съобщение за одобрението на типа на устройството в съответствие с Правило № 113 или Правило № 149 на ИКЕ на ООН.

Съответствието с точка 6.2.5.7 по-горе може да бъде показано от производителя чрез други средства, приемани от органа по одобряването на типа, отговарящ за одобрението на типа.

6.2.6. Електрическа схема на свързване

Органът за управление, превключващ към къси светлини, трябва едновременно да изключва дългите светлини. Фаровете за къси светлини със светлинен източник, одобрен в съответствие с Правило № 99 на ИКЕ на ООН, трябва да останат включени, когато е включена дългата светлина.

6.2.6.1. Допълнителните светлинни източници или допълнителните светлинни модули, използвани за генериране на осветяване с променлив ъгъл в завой, трябва да са така свързани, че задействането им да е невъзможно, освен при едновременното задействане на фаровете, генериращи основната къса светлина или дългата светлина.

Допълнителните светлинни източници или допълнителните светлинни модули, използвани за генериране на осветяване с променлив ъгъл в завой от всяка страна на превозното средство, може да се задействат автоматично само когато ъглите на накланяне са по-големи или равни на минималните ъгли на накланяне, посочени във формуляра за съобщение за одобрение на типа на устройството в съответствие с Правило № 113 или Правило № 149 на ИКЕ на ООН.

Допълнителните светлинни източници или допълнителните светлинни модули не трябва да се задействат, ако ъгълът на накланяне е по-малък от три градуса.

Допълнителните светлинни източници или допълнителният/те светлинни модули трябва да се дезактивират, когато ъглите на накланяне са по-малки от минималните ъгли на накланяне, посочени във формуляра за съобщение за одобрение на типа на устройството в съответствие с Правило № 113 или Правило № 149 на ИКЕ на ООН.

6.2.7. Контролни сигнални устройства

6.2.7.1. Контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур.

Незадължително; немигаща зелена сигнална светлина.

6.2.7.2. Контролно сигнално устройство за неизправност на СКХН.

Задължително, мигаща сигнална светлина с автомобилножълт цвят, която може да бъде комбинирана с контролното сигнално устройство, посочено в точка 6.1.7.2. Тя трябва да се задейства винаги, когато бъде открита неизправност по отношение на сигналите от СКХН. Тя трябва да остава включена, докато неизправността е налице.

6.2.7.3. В случай на неизправност на контролната система, допълнителните светлинни източници или допълнителните светлинни модули, които генерират осветяване с променлив ъгъл в завой, трябва да се изключат автоматично.

6.2.8. Други изисквания

В случай на неизправност на системата за корекция на хоризонталния наклон на късата светлина, трябва да е възможно да се:

а) дезактивира СКНХ, докато не бъде настроена повторно според инструкциите на производителя; и

б) върне късата светлина в позиция, чиито хоризонтално и вертикално подравняване са същите, като на фар, който не е оборудван със СКХН.

Производителят трябва да осигури подробно описание на процедурата за повторно настройване на СКНХ.

Като алтернатива, производителят може да избере да инсталира автоматична система, която изпълнява двете посочени по-горе задачи или осъществява повторна настройка на СКНХ. В последния случай производителят осигурява на техническата служба описание на автоматичната система, а също и — докато не бъдат разработени хармонизирани изисквания — демонстрира средствата, с които да се проверява, че автоматичната система работи в съответствие с описанието.

6.3. Пътепоказателна светлина

6.3.1. Брой

По две от всяка страна.

6.3.2. Монтажна схема

Два предни пътепоказателя (от категория 1, както е посочено в Правило № 6 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, или от категория 11, както е посочено в Правило № 50 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН).

Два задни пътепоказателя (от категория 2, както е посочено в Правило № 6 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, или от категория 12, както е посочено в Правило № 50 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН).

6.3.3. Местоположение

6.3.3.1. По широчина: предните пътепоказатели трябва да отговарят на следните изисквания:

а) трябва да има минимално разстояние от 240 mm между осветителните им повърхности;

б) пътепоказателите трябва да са разположени извън надлъжната вертикална равнина, допирателна към външните краища на осветителната повърхност на дългите светлини и/или основните къси светлини.

в) трябва да има минимално разстояние между осветителната повърхност на пътепоказателите и тази на фара, излъчващ основната къса светлина, като най-малкото разстояние помежду им трябва да е както следва:

Минимален светлинен интензитет (cd) на пътепоказателя	Минимално разстояние на разделяне (mm)
90	75
175	40
250	20
400	≤ 20

За задните пътепоказатели разстоянието между вътрешните краища на двете осветителни повърхности трябва да бъде най-малко 180 mm, при условие че са приложени препоръките на точка 2.13 от Правило № 48 на ИКЕ на ООН, дори ако е монтиран регистрационен номер.

6.3.3.2. По височина: на не по-малко от 350 mm и не повече от 1200 mm от земната повърхност.

6.3.3.3. По дължина: разстоянието напред между базовия център на задните пътепоказатели и напречната равнина, която образува най-задната граница на пълната дължина на превозното средство, не надвишава 300 mm.

6.3.4. Геометрична видимост

Хоризонтални ъгли: 20° навътре, 80° навън

Вертикални ъгли: 15° над и под хоризонтала.

Когато обаче дадена светлина е монтирана под 750 mm (измерено съгласно разпоредбите на точка 5.7), ъгълът надолу може да се намали от 15° на 5°.

6.3.5. Регулиране

Предните пътепоказатели могат да се завъртат съобразно ъгъла на завъртане на кормилото.

6.3.6. Електрическа схема на свързване

6.3.6.1. Пътепоказателните светлини трябва да се включват независимо от другите светлини. Всички пътепоказателни светлини, разположени от една и съща страна на превозното средство, трябва да се запалват и загасят с един и същ орган за управление.

6.3.6.2. Пътепоказателните светлини могат да бъдат включвани с цел да се сигнализира състоянието на устройството за защита срещу неразрешено използване на моторни превозни средства.

6.3.6.3. Сигналът, описан в точка 6.3.6.2, трябва да се произвежда чрез едновременно действие на пътепоказателните светлини и да отговаря на посочените по-долу условия.

В случай на прекъснат сигнал: максимум 3 секунди

В случай на непрекъснат сигнал:

Продължителност:	максимум 5 минути
Честота:	(2 ± 1) Hz
Престой в състояние включено:	престой в състояние изключено ± 10 %

Този сигнал трябва да е разрешен само когато устройството, което пуска и/или спира двигателя (системата за задвижване), е в положение, което не позволява двигателят (системата за задвижване) да работи.

6.3.7. Функционално контролно сигнално устройство

Задължително. То може да е със светлинна или звукова сигнализация, или със светлинно-звукова сигнализация. Ако е със светлинна сигнализация, то трябва да представлява а) мигаща зелена светлина, която в случай на неизправност на някоя пътепоказателна светлина или изгасва, или остава да свети, без да мига, или проявява ясно изразена промяна в честотата.

6.3.8. Други изисквания

При измерването на характеристиките, посочени по-долу, към електрическата уредба не трябва да има включени товари, освен необходимите за работата на двигателя и устройствата за осветяване. За всички превозни средства:

6.3.8.1. честотата на мигане на светлината трябва да бъде 90 ± 30 пъти в минута;

6.3.8.2. пътепоказателите от една и съща страна на превозното средство могат да мигат едновременно или един след друг;

6.3.8.3. задействането на органа за управление на светлинната сигнализация трябва да предизвиква излъчване на светлина след не повече от една секунда и първо загасване след не повече от една и половина секунди.

6.3.8.4. в случай на неизправност, различна от късо съединение, на едната пътепоказателна светлина, другите пътепоказателни светлини, които показват същата посока, трябва да продължат да мигат или да светят, като при тези условия честотата на мигане може да се различава от предписаната.

6.4. Стопсветлина

6.4.1. Брой

Една или две, одобрени като устройства категория S1 в съответствие с Правило № 7 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, или като стопсветлина в съответствие с Правило № 50 на ИКЕ на ООН или стопсветлина за превозни средства от категория L в съответствие с Правило № 148 на ИКЕ на ООН.

Незадължително, една, одобрена като устройство от категория S3 в съответствие с Правило № 7 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН.

6.4.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.4.3. Местоположение

6.4.3.1. За устройство от категория S1, посочено в Правило № 7 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, или стопсветлина, посочена в Правило № 50 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН)

По височина: на не по-малко от 250 mm и не повече от 1500 mm от земната повърхност.

По дължина: в задната част на превозното средство.

6.4.3.2. За устройство категория S3, посочено в Правило № 7 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН

По височина: хоризонталната равнина, допирателна към долния ръб на видимата повърхност, трябва да е на не по-малко от 850 mm над земната повърхност.

Хоризонталната равнина обаче, която е допирателна към долния ръб на видимата повърхност, трябва да бъде над хоризонталната равнина, допирателна към горния ръб на видимата повърхност на устройство категория S1, посочено в Правило № 7 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, или на стопсветлина, посочена в Правило № 50 на ИКЕ на ООН, или на стопсветлина за превозни средства от категория L съгласно Правило № 148 на ИКЕ на ООН.

По дължина: в задната част на превозното средство.

6.4.4. Геометрична видимост

За устройство от категория S1, посочено в Правило № 7 или Правило № 148 на ИКЕ на ООН, или стопсветлина, посочена в Правило № 50 на ИКЕ на ООН, или стопсветлина съгласно Правило № 148 на ИКЕ на ООН

Хоризонтален ъгъл:	45° в посока наляво и надясно за единична светлина;
	45° навън и 10° навътре за всяка двойка светлини;
Вертикален ъгъл:	15° над и под хоризонталата.

Когато обаче дадена светлина е монтирана под 750 mm (измерено съгласно разпоредбите на точка 5.7), ъгълът надолу може да се намали от 15° на 5°.

За устройство категория S3, посочено в Правило № 7 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН

Хоризонтален ъгъл:	10° наляво и надясно от надлъжната ос на превозното средство.
Вертикален ъгъл:	10° над и 5°под хоризонтала.

6.4.5. Регулиране

В посока назад от превозното средство.

6.4.6. Електрическа схема на свързване

Всички стопсветлини трябва да се задействат едновременно при всяко използване на работната спирачка.

6.4.7. „Контролно сигнално устройство“

Контролното сигнално устройство е незадължително; ако е монтирано контролно сигнално устройство, то трябва да представлява немигаща предупредителна светлина, която се включва в случай на неизправно функциониране на стопсветлините.

6.4.8. Други изисквания

Няма.

6.5. Устройство за осветяване на задния регистрационен номер

6.5.1. Брой

Едно, одобрено като устройство от категория 2 в съответствие с Правило № 50 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН. Това устройство може да се състои от няколко оптични компонента, предназначени да осветяват пространството, запазено за регистрационната табела.

6.5.2. Монтажна схема

6.5.3. Местоположение

6.5.3.1. По широчина:

6.5.3.2. По височина:

6.5.3.3. По дължина:

6.5.4. Геометрична видимост

6.5.5. Регулиране

} Такива, че устройството да осветява пространството, запазено за регистрационната табела.

6.5.6. Контролно сигнално устройство

Незадължително: неговата функция се изпълнява от контролното сигнално устройство, определено за габаритната светлина.

6.5.7. Други изисквания

Когато светлината за осветяване на задния регистрационен номер е комбинирана със задната габаритна светлина, взаимно вградена със стопсветлината или със задния фар за мъгла, фотометричните характеристики на светлината за осветяване на задния регистрационен номер могат да се променят при функционирането на стопсветлината или на задния фар за мъгла.

6.6. Предна габаритна светлина

6.6.1. Брой

Една или две, ако е/са с бял цвят

или

Две (по една от всяка страна), ако са с автомобилножълт цвят

6.6.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.6.3. Местоположение

6.6.3.1. По широчина:

Независима предна габаритна светлина може да е монтирана над друга предна светлина, под нея или встрани от нея: ако светлините са една над друга, базовият център на предната габаритна светлина трябва да е разположен върху средната надлъжна равнина на превозното средство; ако светлините са една до друга, техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

Предна габаритна светлина, взаимно вградена с друга предна светлина, трябва да е монтирана така, че нейният базов център да е разположен върху средната надлъжна равнина на превозното средство. Когато превозното средство обаче е оборудвано и с друг преден фар, монтиран до предната габаритна светлина, техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство.

Две предни габаритни светлини, от които едната или и двете са взаимно вградени с друга предна светлина, трябва да са монтирани така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.6.3.2. По височина: на не по-малко от 350 mm и не повече от 1 200 mm от земната повърхност.

6.6.3.3. По дължина: в предната част на превозното средство.

6.6.4. Геометрична видимост

Хоризонтален ъгъл: 80° наляво и надясно за единична светлина:

хоризонталният ъгъл може да бъде 80° в посока навън и 20° в посока навътре за всяка двойка светлини.

Вертикален ъгъл: 15° над и под хоризонтала.

Когато обаче дадена светлина е монтирана под 750 mm (измерено съгласно разпоредбите на точка 5.7), ъгълът надолу може да се намали от 15° на 5°.

6.6.5. Регулиране

В посока напред. Светлините могат да се завъртат съобразно ъгъла на завъртане на кормилото.

6.6.6. Контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур

Задължително. Немигаща зелена сигнална светлина. Не се изисква наличието на контролно сигнално устройство, ако осветлението на арматурното табло може да се включва и изключва само едновременно с габаритните светлини.

6.6.7. Други изисквания

Когато предната габаритна светлина е взаимно вградена с предната пътепоказателна светлина, електрическото свързване трябва да е такова, че габаритната светлина от страната на пътепоказателната светлина да се изключва, когато пътепоказателната светлина мига.

6.7. Задна габаритна светлина

6.7.1. Брой

Една или две.

6.7.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания.

6.7.3. Местоположение

6.7.3.1. По височина: на не по-малко от 250 mm и не повече от 1 500 mm от земната повърхност.

6.7.3.2. По дължина: в задната част на превозното средство.

6.7.4. Геометрична видимост

Хоризонтален ъгъл: 80° в посока наляво и надясно за единична светлина;

хоризонталният ъгъл може да бъде 80° в посока навън и 45° в посока навътре за всяка двойка светлини.

Вертикален ъгъл: 15° над и под хоризонтала.

Когато обаче дадена светлина е монтирана под 750 mm (измерено съгласно разпоредбите на точка 5.7), ъгълът надолу може да се намали от 15° на 5°.

6.7.5. Регулиране

В посока назад.

6.7.6. Контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур

Незадължително: неговата функция се изпълнява от устройството, определено за предната габаритна светлина.

6.7.7. Други изисквания

Ако обаче задна габаритна светлина е взаимно вградена с пътепоказателна светлина, електрическата схема на свързване на задната габаритна светлина от съответната страна на превозното средство или на взаимно вградената част от нея може да бъда такава, че да се изключва за целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на пътепоказателната светлина.

6.8. Заден светлоотражател, различен от триъгълен

6.8.1. Брой

Един или два.

6.8.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.8.3. Местоположение

По височина: на не по-малко от 250 mm и не повече от 900 mm от земната повърхност.

6.8.4. Геометрична видимост

Хоризонтален ъгъл:	30° в посока наляво и надясно за единичен светлоотражател;
	30° навън и 10° навътре за всяка двойка светлини.
Вертикален ъгъл:	15° над и под хоризонтала.

Когато обаче дадена светлина е монтирана под 750 mm (измерено съгласно разпоредбите на точка 5.7), ъгълът надолу може да се намали от 15° на 5°.

6.8.5. Регулиране

В посока назад.

6.9. Аварийна сигнализация на превозното средство

6.9.1. Сигналът трябва да се подава чрез едновременно действие на пътепоказателните светлини в съответствие с изискванията на точка 6.3 по-горе.

6.9.2. Електрическа схема на свързване

Сигналът трябва да се подава с отделен орган за управление, позволяващ едновременното захранване на всички пътепоказатели. В допълнение той може да се задейства автоматично, в случай че превозното средство участва в сблъсък или след изключване на аварийния стопсигнал, както е специфицирано в точка 6.14. В подобни случаи той може да бъде изключен ръчно.

6.9.3. Контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур

Задължително. Мигаща червена сигнална светлина или, при отделни контролни сигнални устройства, едновременното действие на контролното сигнално устройство, предвидено в точка 6.3.8.

6.9.4. Други изисквания

Светлината мига 90 ± 30 пъти в минута.

Задействането на органа за управление на светлинната сигнализация трябва да предизвиква включване на светлина след не повече от една секунда и първо загасване след не повече от една и половина секунди.

6.10. Преден фар за мъгла

6.10.1. Брой

Един или два

6.10.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.10.3. Местоположение

6.10.3.1. По широчина: за единична светлина, базовият център трябва да бъде върху средната надлъжна светлина на превозното средство или краят на осветителната повърхност, който е най-близо до тази повърхност, трябва да бъде на не по-малко от 250 mm от нея;

6.10.3.2. По височина: не по-малко от 250 mm над земната повърхност. Обаче никоя точка на осветителната повърхност не трябва да бъде по-високо от най-високата точка на осветителната повърхност на фара за къси светлини.

6.10.3.3. По дължина: в предната част на превозното средство. Това изискване се счита за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобство на водача, пряко или непряко, чрез огледалата за обратно виждане и/или чрез други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.10.4. Геометрична видимост

Определя се от ъглите α и ß, както е посочено в точка 2.13 от Правило № 48 на ИКЕ на ООН:

α = 5° нагоре и надолу,

β = 45° наляво и надясно за единична светлина, освен за изместена спрямо центъра светлина, в който случай ъгълът в посока напред β = 10°;

45° навън и 10° навътре за всяка двойка светлини.

6.10.5. Регулиране

В посока напред. Светлините могат да се завъртат съобразно ъгъла на завъртане на кормилото.

6.10.6. Не може да се комбинира с друга предна светлина.

6.10.7. Контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур

Незадължително; немигаща зелена сигнална светлина.

6.10.8. Други изисквания

Няма.

6.10.9. Електрическа схема на свързване

Трябва да бъде възможно фаровете за мъгла да се включват или изключват независимо от фаровете за дълга и/или къса светлина.

6.11. Заден фар за мъгла

6.11.1. Брой

Един или два

6.11.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.11.3. Местоположение

6.11.3.1. По височина: на не по-малко от 250 mm и не повече от 900 mm от земната повърхност;

6.11.3.2. По дължина: в задната част на превозното средство.

6.11.3.3. Разстоянието между осветителната повърхност на задния фар за мъгла и тази на стопсветлината трябва да бъде най-малко 100 mm.

6.11.4. Геометрична видимост

Определя се от ъглите α и ß, както е посочено в точка 2.13 от Правило № 48 на ИКЕ на ООН:

α = 5° нагоре и надолу,

β = 25° в посока наляво и надясно за единична светлина;

25° навън и 10° навътре за всяка двойка светлини.

6.11.5. Регулиране

В посока назад.

6.11.6. Електрическа схема на свързване

Електрическата схема на свързване трябва да бъде такава, че задният фар за мъгла да може да се задейства само ако една или повече от следните светлини са включени: фар за дълга светлина, фар за къса светлина, преден фар за мъгла.

Ако е монтиран преден фар за мъгла, трябва да е възможно задният фар за мъгла да бъде загасен независимо от предния фар за мъгла.

Задният фар или фарове за мъгла могат да продължат да работят, докато габаритните светлини не бъдат изключени, след което задният фар или фарове за мъгла трябва да останат изключени, докато не бъдат отново умишлено включени;

6.11.7. Контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур

Задължително. Немигаща автомобилножълта сигнална светлина.

6.11.8. Други изисквания

Няма.

6.12. Страничен светлоотражател, различен от триъгълен

6.12.1. Брой от всяка страна

Един или два

6.12.2. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.12.3. Местоположение

6.12.3.1. Отстрани на превозното средство.

6.12.3.2. По височина: на не по-малко от 300 mm и не повече от 900 mm от земната повърхност;

6.12.3.3. По дължина: следва да се монтира на такова място, че при нормални условия да не бъде закриван от дрехите на водача или пътника.

6.12.4. Геометрична видимост

Хоризонтални ъгли β = 30° в посока съответно напред и назад.

Вертикални ъгли α = 15° под и над хоризонталата.

Когато обаче дадена светлина е монтирана под 750 mm (измерено съгласно разпоредбите на точка 5.7), ъгълът надолу може да се намали от 15° на 5°.

6.12.5. Регулиране

Базовата ос на светоотражателите трябва да е перпендикулярна на средната надлъжна равнина на превозното средство и да е ориентирана навън. Предните светоотражатели могат да се движат в зависимост от ъгъла на завъртане на кормилото.

6.13. Дневни светлини

6.13.1. Наличие

Незадължителни за мотоциклети.

6.13.2. Брой

Един или два, с одобрение на типа в съответствие с Правило № 87 на ИКЕ на ООН или Правило № 148 на ИКЕ на ООН.

6.13.3. Монтажна схема

Няма специални изисквания

6.13.4. Местоположение

6.13.4.1. По широчина:

6.13.4.1.1. Независим фар за дневна светлина може да се монтира над друга предна светлина, под нея, или от едната или от другата ѝ страна: ако тези светлини са една над друга, базовият център на предната дневна светлина трябва да е разположен върху средната надлъжна равнина на превозното средство; ако тези светлини са разположени една до друга, краят на осветителната повърхност трябва да е на не повече от 250 mm от средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.13.4.1.2. Дневна светлина, която е взаимно вградена с друга предна светлина (дълга или предна габаритна светлина), трябва да е монтирана по такъв начин, че краят на осветената повърхност да е на не повече от 250 mm от средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.13.4.1.3. Две предни дневни светлини, от които едната или и двете са взаимно вградени с друга предна светлина, трябва да са монтирани така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.13.4.1.4. При две дневни светлини разстоянието между краищата на осветителните им повърхности не трябва да е по-голямо от 420 mm.

6.13.4.1.5. Изискването за максимално разстояние не се прилага, когато дневните светлини:

а) са групирани, комбинирани или взаимно вградени с друг фар, или

б) се намират в рамките на проекцията на челния контур на мотоциклета върху равнина, перпендикулярна на средната надлъжна равнина на превозното средство.

6.13.4.2. По височина:

на не по-малко от 250 mm и не повече от 1500 mm от земната повърхност.

6.13.4.3. По дължина:

в предната част на превозното средство.

6.13.5. Геометрична видимост

В хоризонталната равнина:	20° навън и 10° навътре.
Във вертикалната равнина:	10° нагоре и 10° надолу.

6.13.6. Регулиране

В посока напред. Светлините могат да се завъртат съобразно ъгъла на завъртане на кормилото.

6.13.7. Електрическа схема на свързване

6.13.7.1. Дневните светлини трябва да се включват автоматично, когато фаровете са включени, освен когато последните се използват за подаване на периодични светлинни предупреждения през кратки интервали.

Задната габаритна светлина трябва да бъде включена, когато дневните светлини са включени. Когато дневните светлини са включени, предните габаритни светлини и устройството за осветяване на задния регистрационен номер могат да се включват поотделно или заедно.

6.13.7.2. Ако разстоянието между предната пътепоказателна светлина и дневната светлина е по-малко или равно на 40 mm, електрическата схема на свързване на дневната светлина от съответната страна на превозното средство може да бъда такава, че:

а) светлината е изключена; или

б) нейният светлинен интензитет е намален през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на предна пътепоказателна светлина.

6.13.7.3. Ако пътепоказателна светлина е взаимно вградена с дневна светлина, електрическата схема на свързване на дневната светлина от съответната страна на превозното средство трябва да бъда такава, че дневната светлина да е изключена през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на пътепоказателната светлина.

6.13.8. Контролно сигнално устройство

Не е задължително наличието на контролно сигнално устройство, работещо на принципа на затворения електрически контур.

6.13.9. Други изисквания

Символ за дневни светлини в ISO 2575:2004 – пътни превозни средства. Могат да се използват символи за органи за управление, показващи уреди и контролни сигнални устройства, за да се информира водачът, че дневните светлини за включени.

6.14. Авариен стопсигнал

6.14.1. Наличие

Незадължително

Аварийният стопсигнал трябва да се задейства при едновременното задействане на всички стопсветлини и пътепоказателни светлини, монтирани както е описано в точка 6.14.7.

6.14.2. Брой

Съгласно посоченото в точка 6.3.1 или 6.4.1.

6.14.3. Монтажна схема

Съгласно посоченото в точка 6.3.2 или 6.4.2.

6.14.4. Местоположение

Съгласно посоченото в точка 6.3.3 или 6.4.3.

6.14.5. Геометрична видимост

Съгласно посоченото в точка 6.3.4 или 6.4.4.

6.14.6. Регулиране

Съгласно посоченото в точка 6.3.5 или 6.4.5.

6.14.7. Електрическа схема на свързване

6.14.7.1. Всички светлини на аварийния стопсигнал трябва да мигат синфазно с честота 4,0 ±1,0 Hz.

6.14.7.1.1. Ако обаче някоя от светлините на аварийния стопсигнал на задната част на превозното средство е със светлинни източници с нажежаема жичка, честотата трябва да бъде 4,0 + 0,0/-1,0 Hz.

6.14.7.2. Аварийният стопсигнал трябва да работи независимо от останалите светлини.

6.14.7.3. Аварийният стопсигнал трябва да се включва и изключва автоматично.

6.14.7.3.1. Аварийният стопсигнал трябва да се включва само когато скоростта на превозното средство надвишава 50 km/h и спирачната система подава логическия сигнал за аварийно спиране, определен в Правило № 78 на ИКЕ на ООН.

6.14.7.3.2. Аварийният стопсигнал трябва да се изключва автоматично, ако бъде преустановено подаването на логическия сигнал за аварийно спиране, определен в Правило № 78 на ИКЕ на ООН, или бъде задействана аварийната сигнализация.

6.14.8. Контролно сигнално устройство

Незадължително

6.14.9. Други изисквания

Няма

6.15. Външна помощна светлина

6.15.1. Наличие

Незадължителна за мотоциклети.

6.15.2. Брой

Една или две; разрешено е обаче наличието на допълнителни външни помощни светлини за осветяване на педалите. Всеки педал се осветява от не повече от една светлина.

6.15.3. Монтажна схема

Няма специални изисквания, но се прилагат изискванията на точка 6.15.9.3.

6.15.4. Местоположение

Няма специални изисквания

6.15.5. Геометрична видимост

Няма специални изисквания

6.15.6. Регулиране

Няма специални изисквания

6.15.7. Електрическа схема на свързване

Няма специални изисквания

6.15.8. Контролно сигнално устройство

Няма специални изисквания

6.15.9. Други изисквания

6.15.9.1. Външното помощно осветление не трябва да се задейства освен ако превозното средство е неподвижно и е изпълнено поне едно от следните условия:

а) устройството, което пуска и/или спира двигателя (системата за задвижване), е в положение, което не позволява двигателят (системата за задвижване) да работи; или

б) багажното отделение е отворено за достъп.

Предписанията на точка 5.9 трябва да бъдат спазени във всички фиксирани положения на използване.

6.15.9.2. Одобрени осветителни устройства, излъчващи бяла светлина, с изключение на дългите светлини и дневните светлини, могат да изпълняват и функцията на външна помощна светлина. Те могат също така да бъдат задействани заедно с външните помощни светлини и условията в точки 5.10 и 5.11 по-горе може да не са изпълнени.

6.15.9.3. Техническата служба трябва да извърши визуална проверка по начин, задоволителен за органа по одобряването на типа, за да удостовери, че не съществува пряка видимост на видимата повърхност на външните помощни светлини от позицията на наблюдател, който се движи по границите на зона, определена от напречна равнина на 10 m от предния край на превозното средство, напречна равнина на 10 m от задния край на превозното средство, и две надлъжни равнини, разположени на 10 m от всяка страна на превозното средство. Тези четири равнини трябва да се простират на височина от 1 до 3 m над земната повърхност и перпендикулярно на нея, както е показано в приложение 7.

Наред с изискванията, посочени в точка 5.4, изискванията, предвидени по-горе, трябва да бъде проверен при следните условия:

Стойка: на странична стойка или на централна стойка, и ако е приложимо, и на двете

Кормилно управление: право напред и заключено във всяко налично положение

По искане на заявителя и със съгласието на техническата служба това изискване може да се проверява по чертеж или чрез симулация.

7. ПРОМЯНА НА ТИПА НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО ИЛИ НА МОНТАЖА НА УСТРОЙСТВАТА МУ ЗА ОСВЕТЯВАНЕ И СВЕТЛИННА СИГНАЛИЗАЦИЯ

7.1. Всяка промяна на типа на превозното средство, или на монтажа на неговите устройства за осветяване и светлинна сигнализация, или на списъка, посочен в точка 3.2.2 по-горе, се съобщава на органа по одобряването на типа, одобрил съответния тип превозно средство. Тогава органът по одобряването на типа може:

7.1.1. да сметне, че е малко вероятно направеното изменение да окаже значимо неблагоприятно въздействие и че във всеки случай превозното средство продължава да съответства на изискванията; или

7.1.2. да изиска допълнителен изпитвателен протокол от техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитвания.

7.2. Потвърждението или отказът на одобрение, в което се посочват измененията, се съобщава съгласно процедурата, посочена по-горе в точка 4.3, на страните по Споразумението, които прилагат настоящото правило.

7.3. Органът по одобряването на типа, който издава разширението на одобрението, трябва да присвои на разширението сериен номер и да информира за него останалите страни по Споразумението от 1958 г., които прилагат настоящото правило, като за целта използва формуляра за уведомяване по образеца от приложение 1 към настоящото правило.

8. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Процедурите за съответствие на производството трябва да отговарят на определените в Споразумението, график 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), като се спазват следните изисквания:

8.1. Мотоциклетите, одобрени по настоящото правило, трябва да бъдат произведени така, че да съответстват на одобрения тип, като отговарят на изискванията, посочени в точки 5 и 6 по-горе.

8.2. Спазват се минималните изисквания относно процедурите за контрол на съответствието на производството, изложени в приложение 5 към настоящото правило.

8.3. Органът, издал одобрението на типа, може по всяко време да проверява методите за контрол на съответствието, прилагани във всяко производствено съоръжение. Нормалната честота на тези проверки е веднъж годишно.

9. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

9.1. Одобрението, издадено по отношение на определен тип превозно средство в съответствие с настоящото правило, може да бъде отнето, ако не е спазено изискването, определено в точка 8.1 по-горе, или ако превозното средство не е преминало успешно изпитванията, предписани в точка 8 по-горе.

9.2. Ако страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, отнеме дадено от нея одобрение, тя уведомява незабавно останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, посредством формуляр за съобщение, отговарящ на образеца, даден в приложение 1 към настоящото правило.

10. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Ако притежателят на одобрение напълно преустанови производството на даден тип превозно средство, одобрен в съответствие с настоящото правило, той информира за това органа по одобряването на типа, който е издал одобрението. При получаване на съответното съобщение органът уведомява за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, посредством формуляр за съобщение, отговарящ на образеца в приложение 1 към настоящото правило.

11. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

11.1. Считано от датата на влизане в сила на допълнение 10 към серия от изменения 01, никоя страна по договора, прилагаща настоящото правило, не може да отказва издаване на одобрения съгласно настоящото правило, изменено с допълнение 10 към серия от изменения 01.

11.2. Считано от 60 месеца след датата на влизане в сила, посочена в точка 11.1 по-горе, страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, издават одобрения само ако типът на превозното средство по отношение на броя и монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация отговаря на изискванията на притурка 10 към серия от изменения 01 на настоящото правило.

11.3. Съществуващите одобрения, издадени по настоящото правило преди датата, посочена в точка 11.2 по-горе, продължават да бъдат валидни. В случай на превозни средства, регистрирани за пръв път след повече от 84 месеца след датата на влизане в сила, посочена в точка 11.1 по-горе, страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, могат да откажат да издават одобрение на типа на превозно средство по отношение на броя и монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация, които не отговарят на изискванията на притурка 10 към серия от изменения 01 на настоящото правило.

11.4. От официалната дата на влизане в сила на серия изменения 02 никоя страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, не може да отказва издаване на одобрения съгласно настоящото правило, изменено със серия от изменения 02.

11.5. Считано от 48 месеца след датата, посочена в точка 11.4 по-горе, страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, издават одобрения само ако типът на превозното средство по отношение на броя и монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация отговаря на изискванията на серия от изменения 02 на настоящото правило.

11.6. Съществуващите одобрения, издадени по настоящото правило преди датата, посочена в точка 11.5 по-горе, продължават да бъдат валидни.

12. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ОДОБРЕНИЕ, И НА ОРГАНИТЕ ПО ОДОБРЯВАНЕТО НА ТИПА

Страните по Спогодбата от 1958 г., които прилагат настоящото правило, трябва да съобщават на генералния секретариат на ООН наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитвания за одобряване, и на органите по одобряването на типа, които издават одобрения и на които трябва да бъдат изпращани издадените в други държави формуляри, удостоверяващи издаване, разширяване, отказ за издаване или отнемане на одобрение.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: A4 (210 × 297 mm)



издадено от: Наименование на административния
.....
.....
.....

Относно (2): Издадено одобрение
Разширено одобрение
Отказано одобрение
Отнето одобрение
Окончателно прекратяване на производството

на тип превозно средство от категория L_3 по отношение на монтирането на устройства за осветяване и светлинна сигнализация съгласно Правило № 53 на ИКЕ на ООН.

Одобрение № .....

№ на разширение .....

1. Търговско наименование или марка на превозното средство: .....
2. Наименование на производителя за типа превозно средство: .....
3. Наименование и адрес на производителя: .....
4. Наименование и адрес на представителя на производителя (когато е приложимо): .....
5. Представено за одобрение на: .....
6. Техническа служба, отговорна за провеждането на изпитванията за одобрение: .....
7. Дата на протокола от изпитванията: .....
8. Номер на протокола от изпитванията: .....
9. Кратко описание: .....

Устройства за осветяване на превозното средство:

9.1. Фарове за дълги светлини: да/не (2)

9.2. Фарове за къси светлини: да/не (2)

9.3. Предни фарове за мъгла: да/не (2)

9.4. —

9.5. Пътепоказатели: да/не (2)

9.6. —

9.7. Повтарящи странични пътепоказатели: да/не (2)

9.8. Аварийна сигнализация: да/не (2)

9.9. Стопсветлини: да/не (2)

9.10. Устройство за осветяване на задния регистрационен номер да/не (2)

9.11. Предни габаритни (странични) светлини: да/не (2)

9.12. Задни габаритни (странични) светлини: да/не (2)

---

(1) Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отнела одобрението (вж. предписанията за одобряването в правилото).

(2) Ненужното се зачерква.

9.13. Задни фарове за мъгла: да/не ([3])

9.14. —

9.15. —

9.16. Задни светлоотражатели, различни от триъгълни: да/не ([3])

9.17. —

9.18. —

9.19. Странични светлоотражатели, различни от триъгълни: да/не ([3])

9.20. Еквивалентни светлини: да/не ([3])

9.21. Авариен стопсигнал: да/не ([3])

9.22. Външна помощна светлина: да/не ([3])

10. Забележки: .....

11. Маси, обявени от производителя ([4])

11.1. Маса в готовност за движение:

Общо маса ..... kg

Маса върху предното колело: ..... kg

Маса върху задното колело: ..... kg

11.2. Брутна маса на превозното средство:

Общо маса ..... kg

Маса върху предното колело: ..... kg

Маса върху задното колело: ..... kg

12. Място на маркировката за одобрение: .....

13. Основание (основания) за разширение на одобрението (когато е приложимо):

14. Издадено/отказано/разширено/отнето одобрение ([3]):

15. Място: .....

16. Дата: .....

17. Подпис: .....

18. Списъкът на документите, предоставени на органа по одобряването на типа, който е издал одобрението, се прилага към настоящото съобщение и може да бъде получен при поискване.

([3]) Ненужното се зачерква.

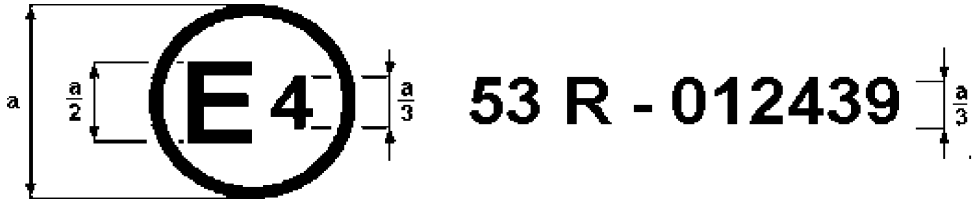
([4]) Посочените раздели се попълват само ако е извършено изпитването в съответствие с точка 6.2.5.4 от настоящото правило.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Образец А

(вж. точка 4.4 от настоящото правило)

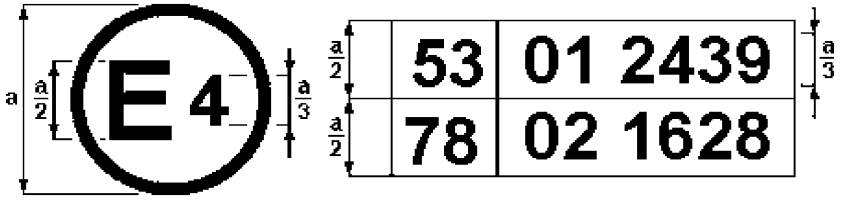


a = 8 mm (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение на типа, поставена на мотоциклет, показва, че по отношение на монтирането на устройства за осветяване и светлинна сигнализация съответният тип превозно средство е бил одобрен в Нидерландия (E4) съгласно правило № 53 на ИКЕ на ООН, изменено със серия от изменения 01. Номерът на одобрението показва, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 53 на ИКЕ на ООН.

Образец Б

(вж. точка 4.5 от настоящото правило)



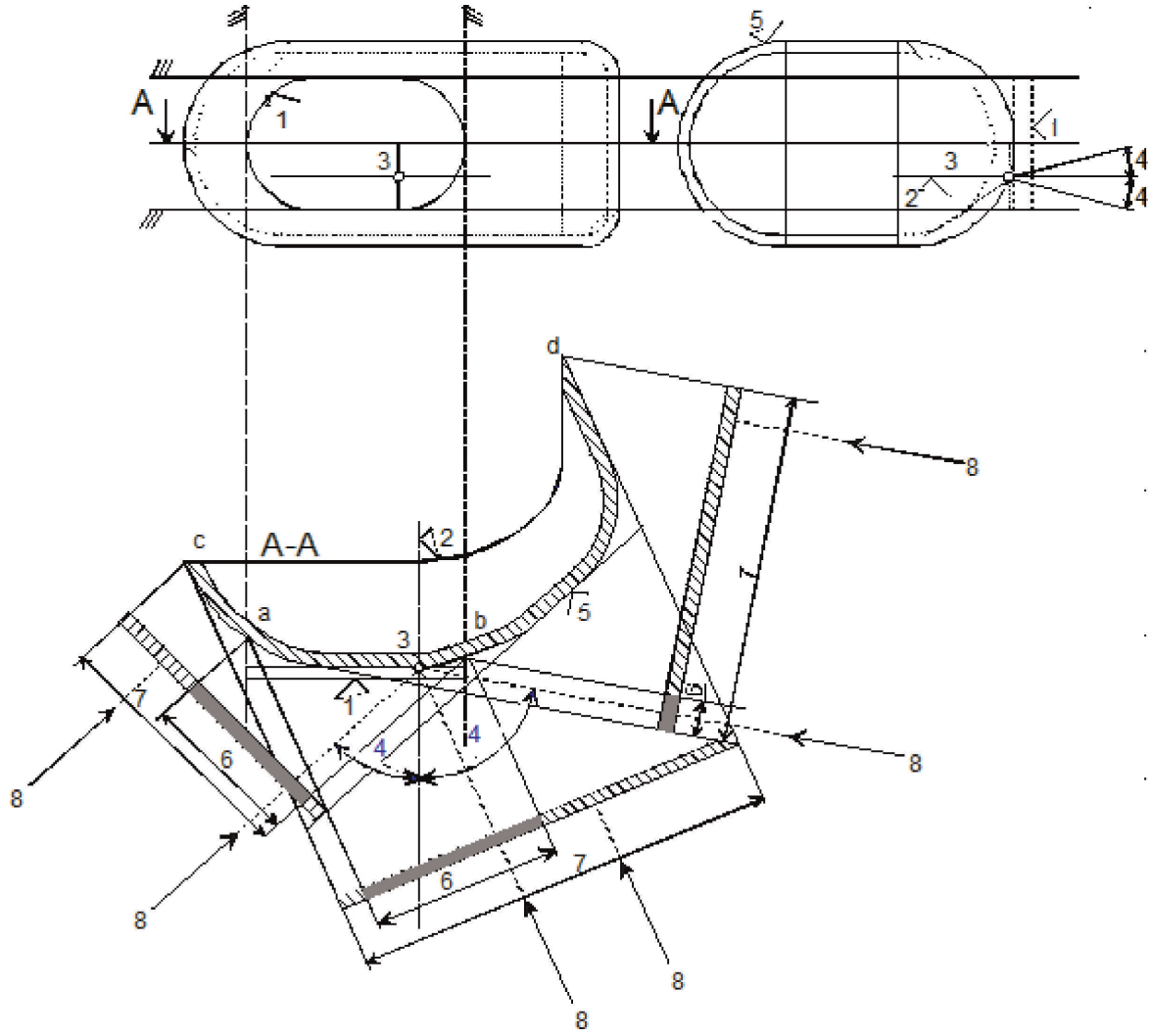
a = 8 mm (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение на типа, поставена на мотоциклет, показва, че съответният тип превозно средство е бил одобрен в Нидерландия (E 4) съгласно правила на ИКЕ на ООН № 53 и № 78 ([1]). Цифрите на номера на одобрението показват, че по време на издаването на одобрението, в Правило № 53 на ИКЕ на ООН вече е била включена серията от изменения 01, а в Правило № 78 на ИКЕ на ООН — серията от изменения 02.

([1]) Вторият номер е даден само като пример.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

БАЗОВИ ПОВЪРХНОСТИ, БАЗОВА ОС, БАЗОВ ЦЕНТЪР НА СВЕТЛИНИТЕ, ЪГЛИ НА ГЕОМЕТРИЧНА ВИДИМОСТ



Легенда:

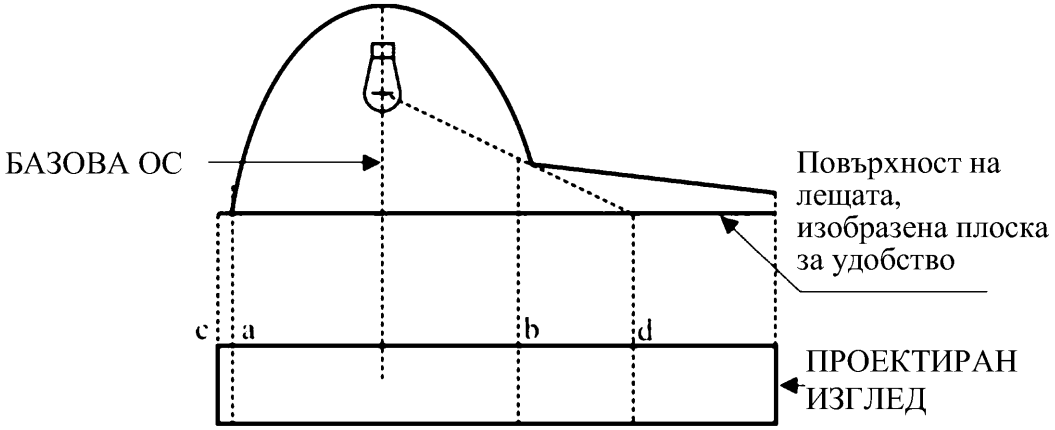
1. Осветителна повърхност
2. Базова ос
3. Базов център
4. Ъгъл на геометрична видимост
5. Светлоизлъчваща повърхност
6. Видима повърхност, базирана на осветителната повърхност
7. Видима повърхност, базирана на светлоизлъчващата повърхност
8. Направление на наблюдение

Забележка: въпреки представеното на чертежа, видимата повърхност следва да се счита за допирателна към светлоизлъчващата повърхност.

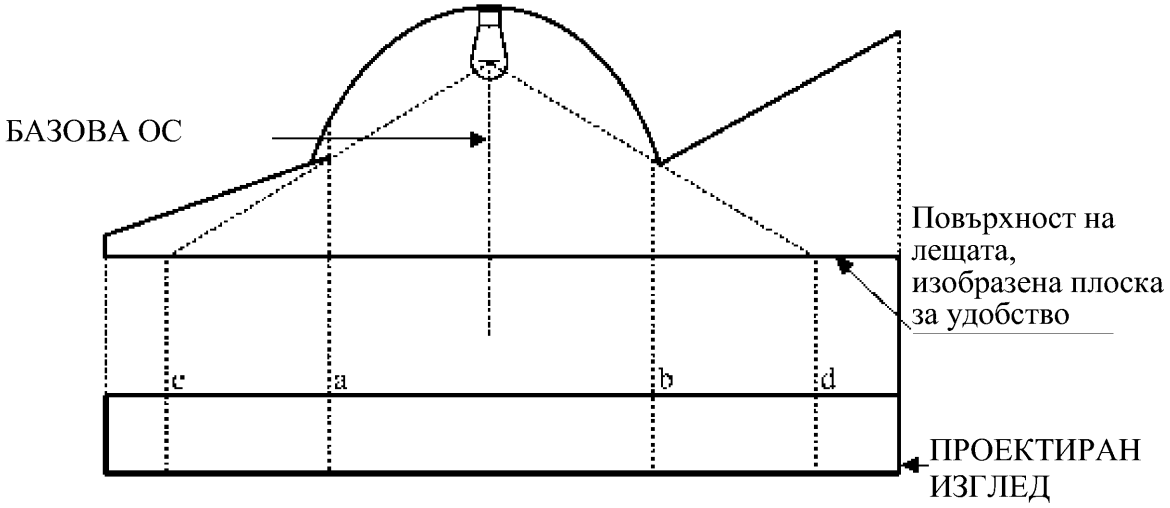
Сравнение между осветителна повърхност и светлоизлъчваща повърхност

(вж. точки 2.8 и 2.9 от настоящото правило)

Скица А



Скица Б



	Осветителна повърхност	Светлоизлъчваща повърхност
Ръбовете са:	a и b	c и d

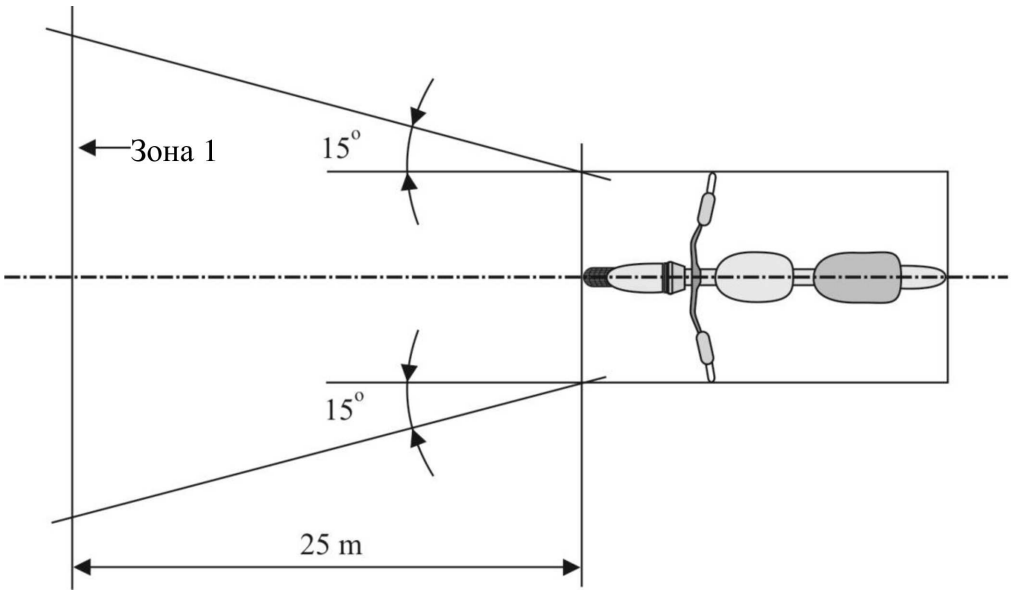
ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ВИДИМОСТ НАПРЕД НА ЧЕРВЕНИТЕ СВЕТЛИНИ И ВИДИМОСТ НАЗАД НА БЕЛИТЕ СВЕТЛИНИ

(вж. точка 5.9 от настоящото правило)

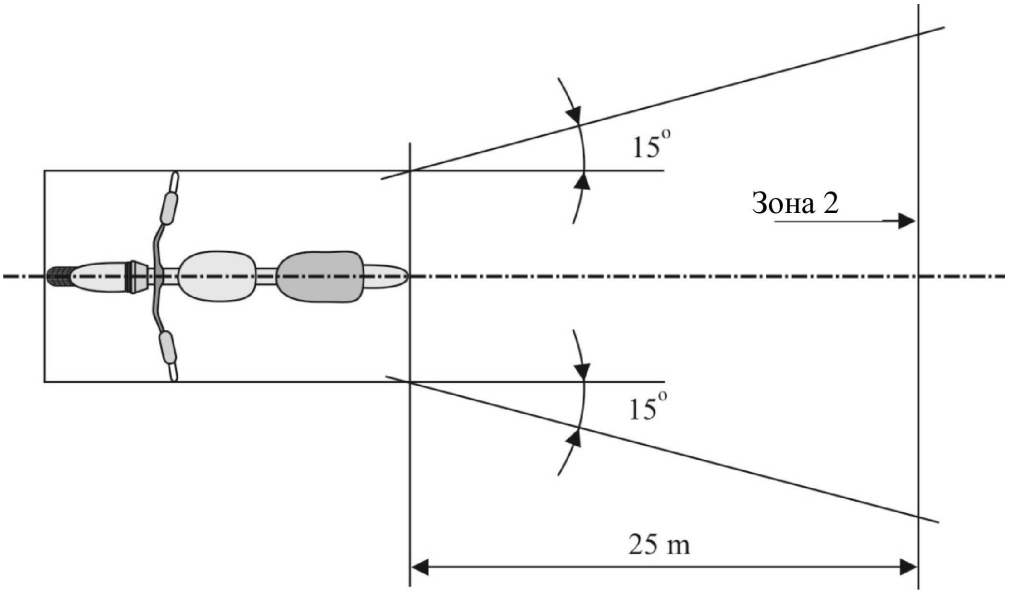
Фигура 1

Видимост напред на червената светлина



Фигура 2

Видимост назад на бялата светлина



ПРИЛОЖЕНИЕ 5

КОНТРОЛ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО НА ПРОИЗВОДСТВОТО

1. Изпитвания

1.1. Положение на светлините

Положението на светлините, определено в точка 6 от настоящото правило, се проверява в съответствие с общите изисквания, посочени в точка 5 от настоящото правило. Стойностите, измерени за разстоянията, трябва да са такива, че да са изпълнени индивидуалните спецификации, отнасящи се за всяка светлина.

1.2. Видимост на светлините

1.2.1. Ъглите на геометрична видимост се проверяват в съответствие с точка 2.13 от Правило № 48 на ИКЕ на ООН. Измерените за ъглите стойности трябва да са такива, че да са изпълнени индивидуалните спецификации, отнасящи се за всяка светлина, с изключение на това, че границите на ъглите може да имат допустимо отклонение от ± 3° в съответствие с позволеното съгласно точка 5.3 от настоящото правило отклонение при монтажа на устройства за светлинна сигнализация.

1.2.2. Видимостта на червена светлина при наблюдение отпред и на бяла светлина при наблюдение отзад се проверява в съответствие с точка 5.9 от настоящото правило.

1.3. Подравняване на фаровете за къси светлини в посока напред

1.3.1. Начален наклон надолу

(Началният наклон надолу на линията на срязване на късата светлина се проверява за съответствие с изискванията на точка 6.2.5 от настоящото правило).

1.4. Електрическа схема на свързване и контролни сигнални устройства

Електрическата схема на свързване се проверява чрез включване на всяка светлина, която се захранва от електрическата инсталация на мотоциклета.

Светлините и контролните сигнални устройства трябва да работят в съответствие с указанията, дадени в точки 5.10 — 5.12 на настоящото правило, и в съответствие с индивидуалните спецификации за всяка светлина.

1.5. Светлинни интензитети

1.5.1. Фарове за дълги светлини

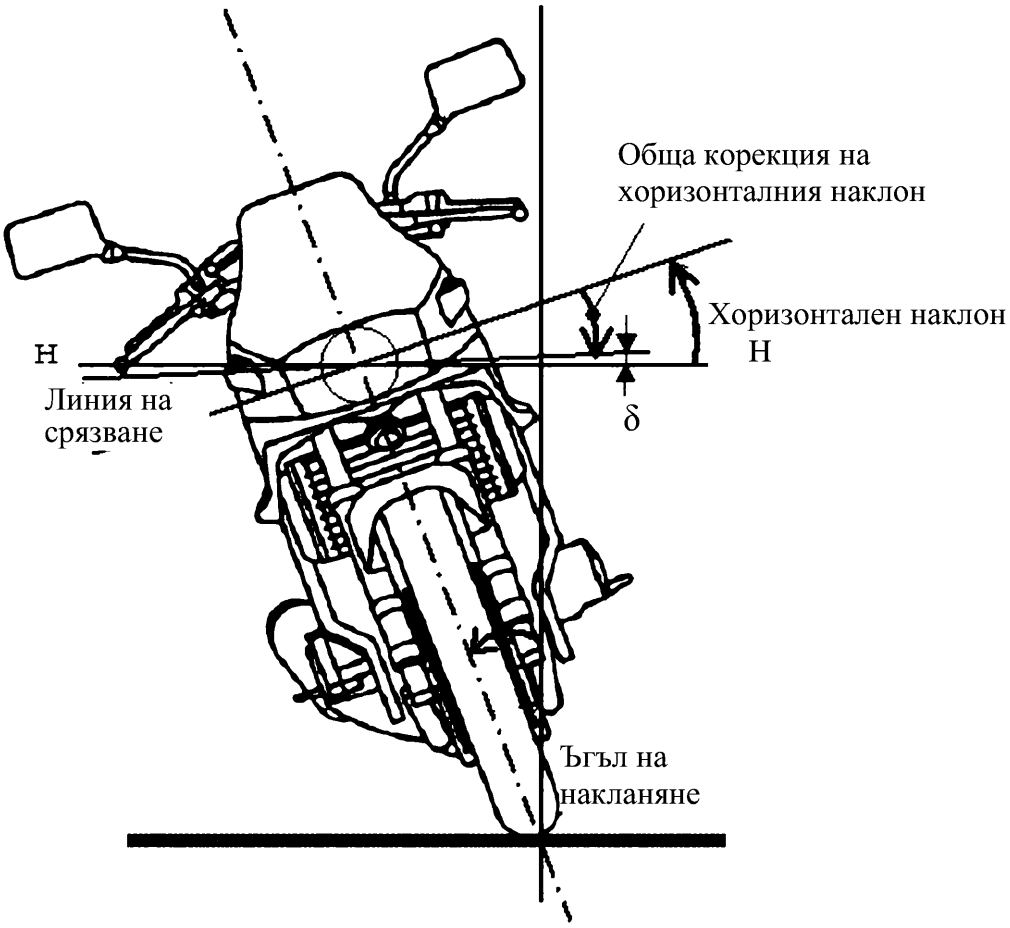
Общият максимален интензитет на предните фарове за дълги светлини трябва да е такъв, че да са изпълнени условията, посочени в точка 6.1.9 от настоящото правило.

1.6. Наличието, броят, цветът, оформлението и, когато е необходимо, категорията на светлините се проверяват чрез визуална проверка на светлините и означенията по тях. Те трябва да са такива, че да са изпълнени условията, посочени в точка 5.13 от настоящото правило и в индивидуалните спецификации, отнасящи се за всяка светлина.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ОБЯСНЕНИЕ НА ПОНЯТИЯТА „ХОРИЗОНТАЛЕН НАКЛОН“, „ЪГЪЛ НА НАКЛАНЯНЕ“ И ЪГЪЛ „δ“

Фигура 1



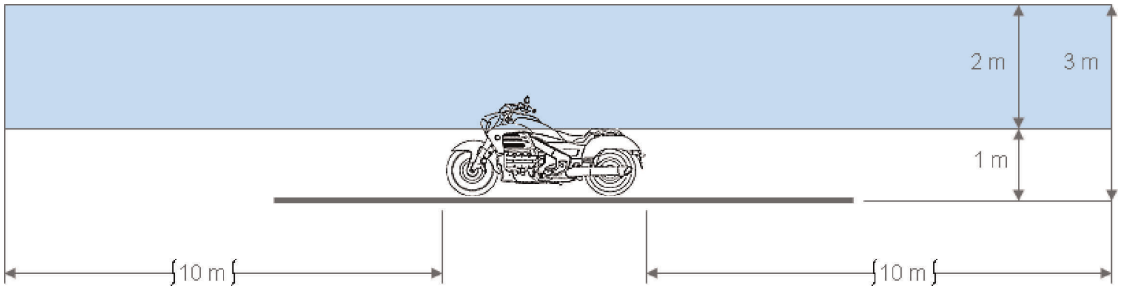
Забележка: на фигурата е показан мотоциклетът, наклонен надясно.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ЗОНА НА НАБЛЮДЕНИЕ КЪМ ВИДИМАТА ПОВЪРХНОСТ НА ВЪНШНИТЕ ПОМОЩНИ СВЕТЛИНИ

Зони на наблюдение

На чертежа е показана зоната на наблюдение от едната страна, като останалите зони са разположени отпред, отзад и от другата страна на превозното средство.



Граници на зоните

