II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

RAHVUSVAHELISTE LEPINGUTEGA LOODUD ORGANITE VASTU VÕETUD AKTID

Rahvusvahelise avaliku õiguse alusel on õiguslik toime ainult ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni originaaltekstidel. Käesoleva eeskirja staatust ja jõustumise kuupäeva tuleb kontrollida ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni staatusdokumendi TRANS/WP.29/343 viimasest versioonist, mis on kättesaadav Internetis: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

ÜRO eeskiri nr 161: ühtsed sätted, mis käsitlevad mootorsõidukite kaitset omavolilise kasutamise eest ja omavolilist kasutamist takistava seadme (sh lukustussüsteemi) tüübikinnitust [2021/2274]

Jõustumiskuupäev: 30. september 2021

Käesolev dokument on üksnes dokumenteerimisvahend. Autentne ja õiguslikult siduv tekst on ECE/TRANS/WP.29/2021/48.

SISUKORD

Eeskiri

1. Kohaldamisala

2. Mõisted

3. Tüübikinnituse taotlemine

4. Tüübikinnitus

5. M_1- ja N_1-kategooria sõiduki tüübikinnitus seoses sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmetega

6. Tüübi muutmine ja tüübikinnituse laiendamine

7. Toodangu nõuetele vastavus

8. Karistused toodangu nõuetele mittevastavuse korral

9. Tootmise lõpetamine

10. Tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste teenistuste ja tüübikinnitusasutuste nimed ja aadressid

Lisad

1 Teabedokument

2 Teatis

3 Tüübikinnitusmärkide kujundus

4 1. osa. Roolimehhanismi mõjutavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete rikkekatsemenetlus

4 2. osa. Pöördemomendi piiramise teel roolimehhanismi mõjutavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete katsemenetlus

5 (reserveeritud)

6 Omavolilist kasutamist takistava seadme (sh lukustussüsteemi) tööparameetrid ja katsetingimused

7 Elektromagnetiline ühilduvus

1. Kohaldamisala

Käesolevat eeskirja kohaldatakse järgmise suhtes:

1.1. M_1- ja N_1-kategooria [1] sõiduki tüübikinnitus seoses sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmetega.

1.2. Seadmete paigaldamine muude kategooriate sõidukitele ei ole kohustuslik, kuid iga selline paigaldatud seade peab vastama kõikidele käesoleva eeskirja asjakohastele sätetele.

1.3. Tootja soovil võivad kokkuleppeosalised anda käesoleva eeskirja kohaseid tüübikinnitusi muude kategooriate sõidukitele ning nendesse paigaldamiseks ette nähtud seadmetele.

1.4. Käesolevat eeskirja ei kohaldata raadiosageduste suhtes, sõltumata sellest, kas need on seotud sõidukite kaitsega omavolilise kasutamise eest.

2. Mõisted

2.1. „Osa“ – seade, mille suhtes kehtivad käesoleva eeskirja nõuded ja mis on ette nähtud sõidukile paigaldamiseks selle osana ning millele võib anda tüübikinnituse sõidukist eraldi, kui käesolev eeskiri sisaldab sellekohaseid selgesõnalisi sätteid.

2.2. „Eraldi seadmestik“ – seade, mille kohta kehtivad käesoleva eeskirja nõuded ja mis on ette nähtud sõidukile paigaldamiseks selle osana ning millele võib anda eraldi tüübikinnituse, kui käesolev eeskiri sisaldab sellekohaseid selgesõnalisi sätteid, kuid seda ainult ühe või mitme kindla sõidukitüübi suhtes.

2.3. „Tootja“ – isik või asutus, kes vastutab tüübikinnitusasutuste ees tüübikinnitusmenetluse kõigi aspektide ja toodangu vastavuse tagamise eest. Kõnealune isik või asutus ei pea otseselt olema seotud selle sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku valmistamise kõigi etappidega, millele tüübikinnitust taotletakse.

2.4. „Sõidukitüüp“ – kategooria mootorsõidukeid, mis ei erine üksteisest selliste oluliste tunnuste poolest nagu:

2.4.1. tootja tüübitähistus;

2.4.2. sõidukiosa või -osade paigutus ja ehitus, mille toimimist sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade mõjutab;

2.4.3. sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme tüüp.

2.5. „Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade“ – lukustussüsteem, mis on projekteeritud nii, et see takistab sõiduki omavolilise kasutamise korral mootori tavapärast käivitamist või sõiduki muu põhijõuallika tavapärast kasutamist, ning on kombineeritud vähemalt ühe süsteemiga, mis:

a) lukustab roolimehhanismi või

b) lukustab jõuülekande või

c) lukustab käigukangi või

d) lukustab pidurid.

Süsteemi korral, mis lukustab pidurid, ei tohi seadme väljalülitamine pidureid sõidukijuhi tahte vastaselt automaatselt vabastada.

2.6. „Roolimehhanism“ – rooliratas, roolisammas ja selle kate, roolivõll, rooliajam ning kõik muud osad, mis vahetult mõjutavad omavolilist kasutamist takistava seadme toimimist.

2.7. „Kombinatsioon“ – üks lukustussüsteemi spetsiaalselt väljatöötatud ja teostatud variantidest, mis nõuetele vastava käivitamise juures võimaldab lukustussüsteemi toimimist.

[1] Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitlevas konsolideeritud resolutsioonis (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6). https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

2.8. „Võti“ – seade, mis on projekteeritud ja valmistatud lukustussüsteemi kasutamiseks, mis on projekteeritud ja valmistatud ainult selle seadme abil kasutamiseks.

2.9. „Pöördkood“ – elektrooniline kood, mis koosneb mitmest elemendist, mille kombinatsioon muutub juhuslikkuse põhimõttel pärast ülekandeseadme iga kasutamist.

3. Tüübikinnituse taotlemine

3.1. Sõiduki või sõidukiosa tüübikinnituse taotluse seoses käesoleva eeskirjaga esitab sõiduki tootja.

3.2. Taotlusele lisatakse 1. lisas esitatud vormis teabedokument, milles on kirjeldatud sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme tehnilisi näitajaid ning paigaldamismeetodit iga sõiduki margi ja tüübi puhul, millele kaitseseade on paigaldamiseks ette nähtud.

3.3. Tüübikinnituskatsete eest vastutavale tehnilisele teenistusele esitatakse sõiduk(id) või osa(d), mille tüüp vastab tüübikinnituse saamiseks esitatud tüübile.

4. Tüübikinnitus

4.1. Kui käesoleva eeskirja alusel tüübikinnituse saamiseks esitatud tüüp vastab käesoleva eeskirja nõuetele, antakse sellele tüübikinnitus.

4.2. Igale tüübikinnituse saanud tüübile antakse tüübikinnitusnumber. Selle kaks esimest numbrit (eeskirja algversiooni puhul 00) näitavad tüübikinnituse andmise ajaks käesolevas eeskirjas viimati tehtud oluliste tehniliste muudatuste seeriat. Sama kokkuleppeosaline ei tohi anda sama numbrit teisele käesolevas eeskirjas määratletud sõiduki- või osa tüübile.

4.3. Teade käesoleva eeskirja kohase tüübikinnituse andmise või selle laiendamise kohta esitatakse käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele käesoleva eeskirja 2. lisas esitatud näidisele vastaval vormil.

4.4. Igale sõidukile või osale, mis vastab käesoleva eeskirja kohaselt kinnitatud tüübile, tuleb kinnitada tüübikinnituse vormil kindlaks määratud hästi märgatavasse ja kergesti juurdepääsetavasse kohta rahvusvaheline tüübikinnitusmärk, millel on:

4.4.1. ringjoonega ümbritsetud E-täht, millele järgneb tüübikinnituse andnud riigi tunnusnumber, ([2]) ja

4.4.2. punktis 4.4.1 kirjeldatud ringist paremal käesoleva eeskirja number, millele järgneb R-täht, mõttekriips ja tüübikinnituse number.

4.5. Kui tüüp vastab tüübile, mis on käesolevale eeskirjale vastava tüübikinnituse andnud riigis saanud tüübikinnituse ühe või mitme asjaomasele kokkuleppele lisatud muu ÜRO eeskirja alusel, ei ole punktis 4.4.1 sätestatud tähist vaja korrata. Sel juhul paigutatakse kõikide käesolevale eeskirjale vastava tüübikinnituse andnud riigis tüübikinnituse andmise aluseks olnud eeskirjade numbrid tulpadena punktis 4.4.1 sätestatud tähisest paremale.

4.6. Tüübikinnitusmärk peab olema selgesti loetav ja kustumatu.

4.7. Sõidukite puhul paigutatakse tüübikinnitusmärk tootja kinnitatud sõiduki andmeplaadile või selle lähedusse.

4.8. Näited tüübikinnitusmärgi kujunduse kohta on esitatud käesoleva eeskirja 3. lisas.

5. M_1- ja N_1-kategooria sõiduki tüübikinnitus seoses sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmetega

5.1. Üldnõuded

5.1.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab olema projekteeritud nii, et see tuleb välja lülitada, võimaldamaks:

([2]) 1958. aasta kokkuleppe osalisriikide tunnusnumbrid on esitatud sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni (R.E.3) 3. lisas (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6), https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

5.1.1.1. mootori käivitamist tavapärasel viisil ja

5.1.1.2. sõiduki roolimist, juhtimist või ettepoole sõitmist sõiduki enda jõuallika abil.

5.1.1.3. Punkti 5.1.1 nõuded võivad olla täidetavad samal ajal punktides 5.1.1.1 ja 5.1.1.2 kirjeldatud toimingutega või enne neid.

5.1.2. Punkti 5.1.1 nõuded peavad olema täidetavad ühe võtme abil.

5.1.3. Välja arvatud punktis 5.2.1.5 sätestatud juhud, ei tohi võtmega käivitatava süsteemi puhul olla võimalik luku sees olevat võtit eemaldada enne, kui punktis 5.1.1 nimetatud seade on tööle hakanud või tööasendisse pandud.

5.1.4. Punktis 5.1.1 nimetatud seade, mis takistab sõiduki omavolilist kasutamist, ning sõidukiosad, mille toimimist kõnealune seade mõjutab, peavad olema projekteeritud nii, et seadet ei saa kiiresti ja tähelepanu äratamata avada, kasutamiskõlbmatuks muuta ega lõhkuda, kasutades näiteks odavaid, kergesti peidetavaid ning laiatarbekaubana kättesaadavaid tööriistu või seadmeid.

5.1.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade paigaldatakse sõidukile originaalvarustusena (see tähendab seadmeid, mis sõiduki tootja paigaldab enne esimest jaemüüki). Seade paigaldatakse nii, et lukustatud asendis ei saaks seda isegi pärast korpuse eemaldamist maha monteerida eritööriistu kasutamata. Kui sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme saab kruvide eemaldamise teel kasutamiskõlbmatuks muuta, siis peavad kruvid, kui need on eemaldatavad, olema kaetud lukustatud kaitseseadme osadega.

5.1.6. Mehaanilistel lukustussüsteemidel peab olema vähemalt 1 000 erinevat võtmekombinatsiooni või aastas toodetud sõidukite üldarvuga võrdne arv kombinatsioone, kui sõidukite üldarv on alla 1 000. Ühte tüüpi sõidukite puhul tohib iga kombinatsiooni esinemissagedus olla umbkaudu üks tuhandele.

5.1.7. Elektrilistel/elektroonilistel lukustussüsteemidel, näiteks kaugjuhtimispuldil, peab olema vähemalt 50 000 varianti ning inkorporeeritud pöördkoodid ja/või minimaalne koodivahetusaeg kümme päeva, näiteks väikseima, 50 000 variandi puhul kuni 5 000 varianti 24 tunni kohta.

5.1.8. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme laadi suhtes kohaldatakse punkti 5.1.6 või 5.1.7.

5.1.9. Võtme ja luku kodeerimine ei tohi olla nähtav.

5.1.10. Lukk peab olema projekteeritud, valmistatud ja paigaldatud nii, et lukusilindri pööramine lukustusasendis pöördemomendiga alla 2,45 Nm on võimalik ainult sellele lukule sobiva võtmega ja

5.1.10.1. hooblülitiga lukusilindritesse ei ole kõrvuti asetatud mitte rohkem kui kaks ühes suunas toimivat identset lülitit, ning ühe luku hooblülititest kuni 60 % tohivad olla identsed;

5.1.10.2. pöördlülitiga lukusilindritesse ei ole kõrvuti asetatud mitte rohkem kui kaks ühes suunas toimivat identset lülitit, ning ühe luku pöördlülititest kuni 50 % tohivad olla identsed.

5.1.11. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete puhul peab olema välistatud juhusliku rikke tekkimise oht mootori töötamise ajal, eelkõige turvalisust ohustava lukustumise võimalus.

5.1.11.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed ei tohi olla käivitatavad enne mootori juhtimisseadmete asetamist peatumisolekusse ning toimingut, mis ei ole katkematult seotud mootori seiskamisega, või enne, kui mootori juhtimisseade on asetatud peatumisolekusse ja sõiduk seisab ning seisupidur on rakendatud või sõiduki kiirus ei ületa 4 km/h.

5.1.11.2. Võtme väljavõtmisega käivitatavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete puhul peab võti enne seadme töölehakkamist olema väljas vähemalt 2 mm ulatuses, või seadmetesse peab olema inkorporeeritud kaitseseade, mis takistab võtme juhuslikku või osalist väljatulekut.

5.1.11.3. Punkte 5.1.10, 5.1.10.1 või 5.1.10.2 ja 5.1.11.2 kohaldatakse üksnes mehaaniliste võtmetega seadmete suhtes.

5.1.12. Energiaallikat tohib kasutada ainult sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme lukustus- ja lukuavamissüsteemi käivitamiseks. Seade peab püsima tööolekus mis tahes asjakohaste vahendite abil, mis ei vaja toiteenergiat.

5.1.13. Sõiduki liikumapanevat jõudu ei tohi olla võimalik rakendada tavapäraste vahenditega, kuni sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade ei ole välja lülitatud.

5.1.14. Sõiduki pidurite vabastamist takistavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed on lubatud üksnes juhul, kui pidurite töötavaid osi hoiab lukustatud asendis täielikult mehaaniline seade. Sel juhul punkti 5.1.13 nõudeid ei kohaldata.

5.1.15. Kui sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade on varustatud juhti hoiatava seadmega, siis peab see juhipoolse ukse avamisel sisse lülituma, kui juht ei ole seadet sisse lülitanud ja võtit eemaldanud.

5.2. Erinõuded

Peale punktis 5.1 ette nähtud üldspetsifikatsioonide peab sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade vastama järgmistele eritingimustele.

5.2.1. Roolimehhanismi mõjutavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed.

5.2.1.1. Roolimehhanismi mõjutav sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade lukustab roolimehhanismi. Mootori saab käivitada pärast roolimehhanismi tavapärase toimimise taastamist.

5.2.1.2. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme toimimist, kui seade on tööle pandud, ei tohi olla võimalik takistada.

5.2.1.3. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab vastama punktides 5.1.11, 5.2.1.1, 5.2.1.2 ja 5.2.1.4 sätestatud nõuetele ka pärast käesoleva eeskirja 4. lisa 1. osas nimetatud rikkekatse 2 500 lukustustsüklit mõlemas suunas.

5.2.1.4. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab sisse lülitatud olekus vastama ühele järgmistest kriteeriumidest:

5.2.1.4.1. seade peab olema piisavalt tugev, et vastu pidada roolivõlli telgedele mõlemas suunas staatiliselt mõjuvale pöördemomendile 300 Nm, ilma et tekiks roolimehhanismi turvalisust ohustavat kahjustumist;

5.2.1.4.2. seade peab olema varustatud järele andva või libiseva mehhanismiga, mis võimaldab süsteemil taluda kas püsivalt või perioodiliselt mõjuvat pöördemomenti vähemalt 100 Nm. Lukustussüsteem peab pärast käesoleva eeskirja 4. lisa 2. osas ette nähtud katset endiselt taluma mõjutamist kõnealuse pöördemomendiga;

5.2.1.4.3. seade peab olema varustatud mehhanismiga, mis võimaldab roolirattal lukustatud roolivõllil vabalt pöörelda. Lukustusmehhanism peab olema piisavalt tugev, et vastu pidada roolivõlli telgedele mõlemas suunas staatiliselt mõjuvale pöördemomendile 200 Nm.

5.2.1.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade, mille puhul võti on eemaldatav muus kui roolimehhanismi lukustatud asendis, peab olema projekteeritud nii, et ettekavatsematu kõnealusesse asendisse jõudmine ning võtme eemaldamine ei oleks võimalik.

5.2.1.6. Süsteem, mille osa rikke tõttu on raske täita punktides 5.2.1.4.1, 5.2.1.4.2 ja 5.2.1.4.3 ette nähtud pöördemomendi nõudeid, kuid mille roolimehhanism jääb lukustatuks, loetakse nõuetele vastavaks.

5.2.2. Jõuülekannet või pidureid mõjutavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed

5.2.2.1. Jõuülekannet mõjutav sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade takistab sõiduki veorataste pöörlemist.

5.2.2.2. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav pidureid mõjutav seade peab blokeerima vähemalt ühe ratta mõlemal poolel vähemalt ühel teljel.

5.2.2.3. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme toimimist, kui seade on tööle pandud, ei tohi olla võimalik takistada.

5.2.2.4. Kui võti asetseb sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme lukus, siis ei tohi jõuülekanne või pidurid olla kogemata lukustatavad isegi juhul, kui mootori käivitamist takistav seade on käivitunud või tööolekusse lülitatud. Nimetatud nõuet ei kohaldata, kui käesoleva eeskirja punkti 5.2.2 nõuded on täidetud seadmetega, mida kasutatakse lisaks ka muul otstarbel, ning kõnealusel lisaotstarbel on vajalik eespool sätestatud nõuetele vastav lukk (nt elektriline käsipidur).

5.2.2.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et selle tõhusus säilib täielikult ka pärast teatavat kulumist, mis tekib 2 500 mõlemas suunas toimiva lukustustsükli tagajärjel. Pidureid mõjutava kaitseseadme puhul kehtib see seadme iga mehaanilise või elektrilise alamosa suhtes.

5.2.2.6. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade, mille võti on eemaldatav muus kui jõuülekande või pidurite lukustatud asendis, peab olema projekteeritud nii, et ettekavatsematu kõnealusesse asendisse jõudmine ning võtme eemaldamine ei oleks võimalik.

5.2.2.7. Jõuülekannet mõjutav kaitseseade peab olema piisavalt tugev, et ilma turvalisust ohustavat kahju tekitamata vastu pidada mõlemas suunas ning staatilistes tingimustes mõjuvale pöördemomendile, mis on 50 % võrra suurem jõuülekannet tavapäraselt mõjutavast maksimaalsest pöördemomendist. Katses kasutatava pöördemomendi kindlaksmääramisel ei võeta aluseks mitte mootori suurimat pöördemomenti, vaid siduri või automaatse jõuülekandega ülekantav suurim pöördemoment.

5.2.2.8. Pidureid mõjutav kaitseseade peab suutma täismassiga sõidukit paigal hoida 20 % kallakuga tõusul või langusel.

5.2.2.9. Pidureid mõjutava kaitseseadme suhtes ei tõlgendata käesoleva eeskirja nõudeid erandina ÜRO eeskirjade 13 või 13-H nõuetest isegi rikke korral.

5.2.3. Käigukangi mõjutavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed

5.2.3.1. Käigukangi mõjutav sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab suutma takistada igasugust käigu muutmist.

5.2.3.2. Manuaalse käigukasti puhul peab käigukangi saama lukustada ainult tagasikäigu asendis: peale selle on lubatud lukustamine vabakäigu asendis.

5.2.3.3. „Seisuasendiga“ automaatse käigukasti puhul peab mehhanism olema lukustatav ainult seisuasendis; peale selle on lubatud lukustamine vabakäigu ja/või tagasikäigu asendis.

5.2.3.4. Automaatse käigukasti puhul, millel puudub „seisuasend“ peab mehhanism olema lukustatav ainult järgmistes asendites: vabakäigu ja/või tagasikäigu asend.

5.2.3.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et selle tõhusus säilib täielikult ka pärast teatavat kulumist, mis tekib 2 500 mõlemas suunas toimiva lukustustsükli tagajärjel.

5.3. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavate elektromehaaniliste ja elektrooniliste seadmetega tehakse 6. lisas kirjeldatud katsed.

6. Tüübi muutmine ja tüübikinnituse laiendamine

6.1. Igast sõidukitüübi või osa tüübi muudatusest tuleb teatada asjaomasele sõidukile või sõidukiosale tüübikinnituse andnud tüübikinnitusasutusele. Seejärel võib tüübikinnitusasutus kas:

a) otsustada pärast tootjaga konsulteerimist, et tuleb anda uus tüübikinnitus või

b) kohaldada punktis 6.1.1 sätestatud menetlust (läbivaatamine) ja vajaduse korral punktis 6.1.2 sätestatud menetlust (laiendamine).

6.1.1. Läbivaatamine

Kui teabedokumentides esitatud andmeid on muudetud ja tüübikinnitusasutus leiab, et tõenäoliselt ei avalda tehtud muudatused märgatavat ebasoovitavat mõju ning et pedaalid vastavad igal juhul endiselt nõuetele, nimetatakse muudatust „läbivaatamiseks“.

Sel juhul annab tüübikinnitusasutus vajaduse korral välja teabedokumentide parandatud leheküljed, märkides igale parandatud leheküljele selgelt muudatuse laadi ja uue väljaandmise kuupäeva. See nõue loetakse täidetuks, kui on olemas teabedokumentide konsolideeritud ja ajakohastatud versioon koos muudatuse üksikasjaliku kirjeldusega.

6.1.2. Muudatust nimetatakse „laienduseks“, kui peale teabedokumentides esitatud andmete muutmise:

a) on vaja teha täiendavaid kontrollimisi või katseid või

b) teatises (v.a selle lisades) sisalduv teave on muutunud või

c) pärast hilisema muudatuste seeria jõustumist taotletakse sellekohast tüübikinnitust.

6.2. Tüübikinnituse andmisest või selle andmata jätmisest teatatakse koos muudatuste täpsustamisega kõikidele käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele punktis 4.3 sätestatud korras.

6.3. Tüübikinnituse laienduse andnud tüübikinnitusasutus annab igale niisuguse laienduse kohta koostatud teatisele seerianumbri.

7. Toodangu nõuetele vastavus

Toodangu nõuetele vastavuse järelevalvemenetlus peab olema kooskõlas kokkuleppe (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) liitega 1 ja vastama järgmistele nõuetele.

7.1. Käesoleva eeskirja raames tüübikinnituse saanud sõiduk/osa peab olema valmistatud nii, et see vastab kinnitatud tüübile, täites eeskirja asjaomas(t)e osa(de) nõuded.

7.2. Iga sõidukitüübi või osa tüübi puhul tehakse käesolevas eeskirjas ette nähtud katseid pisteliselt ja statistilisel alusel kooskõlas korrapärase kvaliteedikontrolli korraga.

7.3. Tüübikinnituse andnud asutus võib igal ajal kontrollida igas tootmisüksuses rakendatavaid vastavuskontrolli meetodeid. Tavaliselt toimub kontroll iga kahe aasta tagant.

8. Karistused toodangu nõuetele mittevastavuse korral

8.1. Sõiduki-/osa tüübile käesoleva eeskirja kohaselt antud tüübikinnituse võib tühistada, kui punktis 7 sätestatud nõuded ei ole täidetud.

8.2. Kui käesolevat eeskirja kohaldav kokkuleppeosaline tühistab tüübikinnituse, mille ta on eelnevalt andnud, teatab ta sellest kohe teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele, kasutades selleks käesoleva eeskirja 2. lisas esitatud näidisele vastavat vormi.

9. Tootmise lõpetamine

9.1. Kui tüübikinnituse omanik lõpetab käesoleva eeskirja kohaselt tüübikinnituse saanud sõiduki-/osa tüübi tootmise, teatab ta sellest tüübikinnituse andnud asutusele. Pärast sellekohase teatise saamist teatab kõnealune asutus sellest teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele, kasutades käesoleva eeskirja 2. lisas esitatud näidisele vastavat vormi.

10. Tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste teenistuste ja tüübikinnitusasutuste nimed ja aadressid

10.1. Käesolevat eeskirja kohaldavad kokkuleppeosalised edastavad Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadile tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste teenistuste nimed ja aadressid ning nende tüübikinnitusasutuste nimed ja aadressid, kes annavad tüübikinnitusi ja kellele tuleb saata vormikohased teatised teistes riikides välja antud tüübikinnituste, nende laiendamise, andmata jätmise või tühistamise kohta.

1. LISA

Teabedokument

(Suurim formaat: A4 (210 mm × 297 mm))

Kooskõlas ÜRO eeskirjaga nr 161 ühtsete sätete kohta, mis käsitlevad mootorsõidukite kaitset omavolilise kasutamise eest ja omavolilist kasutamist takistava seadme (sh lukustussüsteemi) tüübikinnitust

1. Üldteave

1.1. Mark (tootja kaubanimi): .....

1.2. Tüüp: .....

1.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud seadmele ([1]): .....

1.3.1. Kõnealuse märgistuse asukoht: .....

1.4. Sõidukikategooria ([2]): .....

1.5. Tootja nimi ja aadress: .....

1.6. Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht: .....

1.7. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid): .....

2. Sõiduki ehituse üldandmed

2.1. Näidissõiduki fotod ja/või joonised: .....

2.2. Rooli asukoht: vasakul/paremal ([3]) .....

3. Muu

3.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed

3.1.1. Kaitseseade

3.1.1.1. Sõidukitüübi üksikasjalik kirjeldus seoses selle juhtseadise või üksuse paigutuse ja väliskujuga, mille toimimist kaitseseade mõjutab: .....

3.1.1.2. Kaitseseadme ja selle sõidukile paigaldamise viisi joonised: .....

3.1.1.3. Seadme tehniline kirjeldus: .....

3.1.1.4. Andmed kasutatud lukukombinatsioonide kohta: .....

([1]) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teabedokumendiga hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga „?“ (nt ABC??123??).

([2]) Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitlevas konsolideeritud resolutsioonis (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

([3]) Mittevajalik maha tõmmata.

2. LISA

Teatis

(Suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))



Välja andnud: Ametiasutuse nimi:

.....

.....

.....

milles käsitletakse sõidukitüübi (2): tüübikinnituse andmist

tüübikinnituse laiendamist

tüübikinnituse andmata jätmist

tüübikinnituse tühistamist

tootmise lõpetamist

seoses sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmetega ÜRO eeskirja nr 161 kohaselt

Tüübikinnituse nr: ..... Laienduse nr: .....

Laiendamise põhjus:

I JAGU

1. Üldteave

1.1. Mark (tootja kaubanimi): .....

1.2. Tüüp: .....

1.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile/osale/eraldi seadmestikule (2) (3): .....

1.3.1. Kõnealuse märgistuse asukoht: .....

1.4. Sõidukikategooria (4): .....

1.5. Tootja nimi ja aadress: .....

1.6. Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht: .....

1.7. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid): .....

II JAGU

1. Lisateave (vajaduse korral): vt *addendum*

2. Katsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus: .....

(1) Tüübikinnituse andnud, seda laiendanud, selle andmata jätnud või selle tühistanud riigi tunnusnumber (vt käesoleva eeskirja sätted tüübikinnituse kohta).
(2) Mittevajalik maha tõmmata (kui sobib rohkem kui üks vastus, ei pruugi olla vaja midagi maha tõmmata).
(3) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teabedokumendiga hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga „?“ (e.g. ABC??123??).
(4) Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitlevas konsolideeritud resolutsioonis (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

3. Katsearuande kuupäev: .....

4. Katsearuande number: .....

5. Märkused (kui on): vt *addendum*

6. Koht: .....

7. Kuupäev: .....

8. Allkiri: .....

9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

Addendum

ÜRO tüübikinnitustunnistusele nr …

sõiduki tüübikinnituse kohta ÜRO eeskirja nr 161 alusel

1. Lisateave: .....

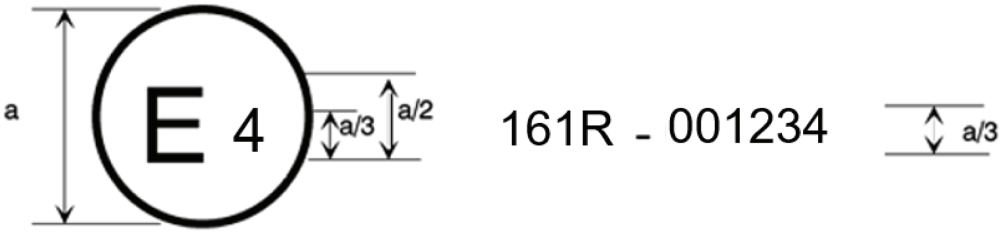
1.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava(te) seadme(te) ja selle (nende) poolt mõjutatavate sõiduki osade lühikirjeldus: .....

2. Märkused .....

3. LISA

Tüübikinnitusmärkide kujundus

(vt käesoleva eeskirja punktid 4.4–4.4.2)



a = min 8 mm

Sõidukile kinnitatud eespool kujutatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane tüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) ÜRO eeskirja nr 161 alusel tüübikinnitusnumbri 001234 all. Tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit (00) näitavad, et tüübikinnitus on antud vastavalt eeskirja nr 161 algversiooni nõuetele.

4. *LISA*

1. OSA

Roolimehhanismi mõjutavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete rikkekatsemenetlus

1. Katseseadmed

Katseseadmed koosnevad järgmistest osadest:

1.1. nõuetekohane rakis, millele saab monteerida kogu roolimehhanismi näidise, mis on varustatud sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadmega, nagu on määratletud käesoleva eeskirja punktis 2.5;

1.2. sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme sisse- ja väljalülitamise vahend, mille juures kasutatakse võtit;

1.3. vahend, mille abil pannakse roolivõll pöörlema sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme suhtes.

2. Katsemeetod

2.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadmega varustatud roolimehhanismi näidis kinnitatakse punktis 1.1 nimetatud rakisele.

2.2. Katsemenetluse tsükkel koosneb järgmistest toimingutest.

2.2.1. Lähteasend. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade lülitatakse välja ning roolivõll pööratakse sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme sisselülitamist takistavasse asendisse, välja arvatud juhul, kui seadme tüüp võimaldab lukustamist roolimehhanismi igas asendis.

2.2.2. Sisselülitamine. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade viiakse võtme abil väljalülitatud asendist sisselülitatud asendisse.

2.2.3. ([1]) Sisselülitatud asend. Roolivõll pannakse pöörlema nii, et sellele mõjuv pöördemoment sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme sisselülitamise hetkel on 40 ± 2 Nm.

2.2.4. Väljalülitatud asend. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade lülitatakse välja tavapäraste vahenditega, väljalülitamise hõlbustamiseks viiakse pöördemoment nullini.

2.2.5. ([1]) Taastatud asend. Roolivõll pööratakse sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme sisselülitamist takistavasse asendisse.

2.2.6. Pöörlemine vastassuunas. Korratakse punktides 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 ja 2.2.5 kirjeldatud toiminguid, kusjuures roolivõll pannakse pöörlema vastassuunas.

2.2.7. Ajavahemik seadme kahe järjestikuse sisselülitamise vahel peab olema vähemalt 10 sekundit.

2.3. Rikkekatse tsüklit korratakse käesoleva eeskirja punktis 5.2.1.3 kindlaks määratud arv kordi.

2. OSA

Pöördemomendi piiramise teel roolimehhanismi mõjutavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete katsemenetlus

1. Katseseadmed

Katseseadmed koosnevad järgmistest osadest:

1.1. rakis, millele on paigaldatud roolimehhanismi asjakohased osad või tõstesüsteem, mis võimaldab maapinnalt üles tõsta kõik juhtrattad, kui katse tehakse sõidukil;

([1]) Kui sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade võimaldab lukustumist roolimehhanismi igas asendis, siis jäetakse punktides 2.2.3 ja 2.2.5 kirjeldatud toimingud tegemata.

1.2. seade või seadmed, mis võimaldavad tekitada ning mõõta roolirattale mõjuvat pöördemomenti, nagu on ette nähtud punktis 2.3. Mõõtmise lubatud hälve on kuni 2 %.

2. Katsemenetluse kirjeldus

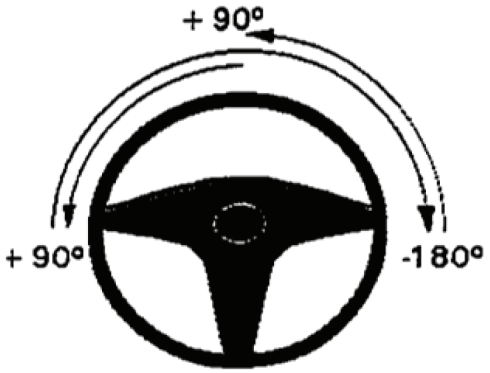
2.1. Kui katse tehakse terviksõidukil ei tohi ükski sõiduki juhtratas katse tegemise ajal maapinda puudutada.

2.2. Roolilukk aktiveeritakse nii, et roolimehhanism lukustub.

2.3. Rooliratast mõjutatakse pöördemomendiga, mis paneb rooliratta pöörlema.

2.4. Katsetsükkel koosneb rooliratta pöörlemisest 90°; sellele järgneb pöörlemine vastassuunas 180° ning uus pöörlemine algsuunas 90° (vaata joonist);

1 tsükkel = + 90°/– 180°/+ 90°lubatud hälbega ± 10 %.



2.5. Tsükkel kestab 20 ± 2 s.

2.6. Tehakse viis katsetsüklit.

2.7. Igas katsetsüklis peab minimaalne registreeritud pöördemomendi väärtus olema suurem käesoleva eeskirja punktis 5.2.1.4.2 esitatud väärtusest.

5. LISA

(reserveeritud)

6. LISA

Omavolilist kasutamist takistava seadme (sh lukustussüsteemi) tööparameetrid ja katsetingimused

1. Tööparameetrid

Alljärgnevaid nõudeid ei kohaldata järgmise suhtes:

a) osade suhtes, mis on paigaldatud ja mida katsetatakse sõiduki osana, olenemata sellest, kas lukustussüsteem on paigaldatud või mitte (näiteks laternad, häiresüsteem, kasutustõkis jne), või

b) osade suhtes, mida on eelnevalt katsetatud sõiduki osana ning mille kohta on olemas dokumentaalsed tõendid.

Kõik lukustussüsteemi osad peavad riketeta töötama järgmistes tingimustes.

1.1. Ilmastikutingimused

Kaks ümbritseva õhu temperatuuri klassi, mis määratletakse järgmiselt:

a) – 40 °C kuni + 85 °C sõitjate- või pagasiruumi paigaldatavate osade puhul;

b) – 40 °C kuni + 125 °C mootoriruumi paigaldatavate osade puhul, kui ei ole teisiti kindlaks määratud.

1.2. Seadmete kaitseaste

Tagatud peavad olema järgmised kaitseastmed kooskõlas IEC väljaandega 60529 1989:

a) IP 40 sõitjateruumi paigaldatavate osade puhul;

b) IP 42 lahtiste autode/kabriolettide ja liikuva katusepaneeliga autode sõitjateruumi paigaldatavate osade puhul, kui seade vajab asukoha tõttu kõrgema astme kaitset kui IP 40;

c) IP 54 kõigi muude osade puhul.

Lukustussüsteemi tootja peab paigaldusjuhendis ära märkima, kui seadme mis tahes osa paigaldamise suhtes esineb piiranguid seoses tolmu, vee ja temperatuuriga.

1.3. Ilmastikukindlus

Seitse päeva IEC 60068-2-30:1980 kohaselt.

1.4. Elektrilised tingimused

Nimitoitepinge: 12 V

Kasutatava toitepinge vahemik: 9–15 V punktis 1.1.1 täpsustatud temperatuurivahemikus

Ajalised tolerantsid ülepinge puhul temperatuuril 23 °C:

U = 18 V, maksimaalselt 1 h

U = 24 V, maksimaalselt 1 min

2. Katsetingimused

Kõik katsed tehakse järjestikku ühe lukustussüsteemiga. Katsetamise eest vastutava asutuse äranägemisel võib kasutada muid näidiseid, kui ollakse seisukohal, et see ei mõjuta teiste katsete tulemusi.

2.1. Tavapärased katsetingimused

Pinge U = (12 ± 0,2) V

Temperatuur T = (23 ± 5) °C

3. Töökindluskatse

Kõik lukustussüsteemi osad peavad vastama punktides 3.2–3.9 ettenähtud nõuetele.

3.1 Kui kõik allpool nimetatud katsed on tehtud, siis katsetatakse lukustussüsteemi punktis 2.1 kirjeldatud tavapärastes katsetingimustes, et kontrollida seadme jätkuvat nõuetekohast töötamist. Vajaduse korral võib sulavkaitsmed enne katset välja vahetada.

Kui mõni neis punktides nõutud katsetest, mis eelnevad töökindluskatsetele, toimub lukustussüsteemi katsete seeria osana, võib töökindluskatse teha vaid ühe korra pärast valitud katsete tegemist, selmet teha kõnealustes punktides nõutud töökindluskatsed pärast iga valitud katset. Sõidukite tootjad ja tarnijad peavad tagama rahuldavad tulemused üksnes mitteliidetud menetluse puhul.

3.2. Vastupidavus temperatuuri ja pinge muutustele

Vastavust punktis 3.1 kindlaks määratud spetsifikatsioonidele kontrollitakse ka järgmistes tingimustes:

3.2.1. Katsetemperatuur T (– 40 ± 2) °C

Katsepinge U = (9 ± 0,2) V

Ooteaeg 4 tundi

3.2.2. Sõitjate- või pagasiruumi paigaldatavate osade puhul:

Katsetemperatuur T = (+ 85 ± 2) °C

Katsepinge U = (15 ± 0,2) V

Ooteaeg 4 tundi

3.2.3. Mootoriruumi paigaldatavate osade puhul, kui ei ole teisiti kindlaks määratud:

Katsetemperatuur T = (+ 125 ± 2) °C

Katsepinge U = (15 ± 0,2) V

Ooteaeg 4 tundi

3.2.4. Lukustussüsteemi mõjutatakse nii sisse- kui ka väljalülitatud olekus ülepingega (18 ± 0,2) V 1 tunni jooksul.

3.2.5. Lukustussüsteemi mõjutatakse nii sisse- kui ka väljalülitatud olekus ülepingega (24 ± 0,2) V 1 minuti jooksul.

3.3. Töökindlus pärast võõrkehaga kokkupuutumise ja veekindluse katset

Pärast IEC 60529:1989 kohaselt tehtud võõrkehaga kokkupuutumise ja veekindluse katset korratakse punktis 1.1.2 ette nähtud kaitseastmete kontrollimiseks punkti 3.1 kohaseid töökindluskatseid.

Kokkuleppel tehnilise teenistusega ei pea seda nõuet kohaldama järgmistel juhtudel.

a) Lukustussüsteemi kui eraldi seadmestiku tüübikinnitus

Sellisel juhul peab sõiduki lukustussüsteemi tootja:

i) täpsustama teabedokumendi (1. lisa) punktis 4.5, et käesoleva punkti nõuet lukustussüsteemi suhtes ei kohaldatud (vastavalt käesoleva eeskirja punktile 7), ning

ii) esitama teabedokumendi punktis 4.1 nimekirja sõidukitest, millele võib kõnealuse lukustussüsteemi paigaldada, ning punktis 4.2 asjaomased paigaldamistingimused.

b) Sõiduki tüübikinnitus seoses lukustussüsteemiga

Sellisel juhul peab sõiduki tootja teabedokumendi punktis 3.1 (1. lisa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata lukustussüsteemi suhtes paigaldustingimuste tõttu ning sõiduki tootja peab selle tõestamiseks esitama asjaomased dokumendid.

c) Sõiduki tüübikinnitus seoses sellise lukustussüsteemi paigaldusega, mis on saanud tüübikinnituse eraldi seadmestikuna

Sellisel juhul peab sõiduki tootja teabedokumendi punktis 3.1 (1. lisa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata lukustussüsteemi paigaldamise suhtes, kui asjakohased paigaldustingimused on täidetud.

Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui 1. lisa punktis 3.1 nõutud teave on esitatud eraldi seadmestiku tüübikinnituse saamiseks.

3.4. Töökindlus pärast kondensveekatset

Pärast IEC 60068-2-30:1980 kohast niiskuskindluse katset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 3.1.

3.5. Katse seoses vastupidavusega muudetud polaarsusele

Lukustussüsteem ja selle osad peavad vastu pidama muudetud polaarsusele kuni 13 V kahe minuti jooksul. Pärast seda katset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 3.1, vajaduse korral koos uute sulavkaitsmetega.

3.6. Katse seoses vastupidavusega lühisele

Kõik lukustussüsteemi elektriühendused peavad olema maandatud kuni 13 V lühise vastu ja/või varustatud sulavkaitsmetega. Pärast seda katset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 3.1, vajaduse korral uute sulavkaitsmetega.

3.7. Energiatarbimine sisselülitatud olekus

Energiatarbimine sisselülitatud olekus punktis 2.1 ettenähtud tingimustel ei tohi ületada keskmiselt 20 mA kogu lukustussüsteemi kohta, sh olekuekraan.

Kokkuleppel tehnilise teenistusega ei pea seda nõuet kohaldama järgmistel juhtudel.

a) Lukustussüsteemi kui eraldi seadmestiku tüübikinnitus

Sellisel juhul peab sõiduki lukustussüsteemi tootja:

i) täpsustama teabedokumendi (1. lisa) punktis 4.5, et käesoleva punkti nõuet lukustussüsteemi suhtes ei kohaldatud (vastavalt käesoleva eeskirja punktile 7), ning

ii) esitama teabedokumendi punktis 4.1 nimekirja sõidukitest, millele võib kõnealuse lukustussüsteemi paigaldada, ning punktis 4.2 asjaomased paigaldamistingimused.

b) Sõiduki tüübikinnitus seoses lukustussüsteemiga

Sellisel juhul peab sõiduki tootja teabedokumendi punktis 3.1 (1. lisa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata lukustussüsteemi suhtes paigaldustingimuste tõttu ning sõiduki tootja peab selle tõestamiseks esitama asjaomased dokumendid.

c) Sõiduki tüübikinnitus seoses sellise lukustussüsteemi paigaldusega, mis on saanud tüübikinnituse eraldi seadmestikuna

Sellisel juhul peab sõiduki tootja teabedokumendi punktis 3.1 (1. lisa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata lukustussüsteemi paigaldamise suhtes, kui asjakohased paigaldustingimused on täidetud.

Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui 1. lisa punktis 3.1 nõutud teave on esitatud eraldi seadmestiku tüübikinnituse saamiseks.

3.8. Töökindlus pärast vibratsioonikatset

3.8.1. Selles katses jagatakse osad kahte tüüpi:

1. tüüp: sõidukile tavapäraselt paigaldatavad osad;

2. tüüp: mootorile paigaldamiseks ettenähtud osad.

3.8.2. Osi/lukustussüsteemi mõjutatakse sinusoidaalse vibratsiooniga, millel on järgmised omadused.

3.8.2.1. 1. tüüp:

sagedus muutub vahemikus 10–500 Hz, maksimaalne amplituud on ± 5 mm ja maksimaalne kiirendus 3 g (tippväärtus 0).

3.8.2.2. 2. tüüp:

sagedus muutub vahemikus 20–300 Hz, maksimaalne amplituud on ± 2 mm ja maksimaalne kiirendus 15 g (tippväärtus 0).

3.8.2.3. Nii 1. kui ka 2. tüübi puhul:

sageduse muutumine on 1 oktav/min;

tsüklite arv on 10, katse tehakse kõigil kolmel teljel;

vibratsiooni rakendatakse madalatel sagedustel maksimaalse püsiamplituudiga ning kõrgetel sagedustel maksimaalse püsikiirendusega.

3.8.3. Katse ajal peab lukustussüsteem olema elektriliselt ühendatud ning kaablit tuleb 200 mm järel toestada.

3.8.4. Pärast vibratsioonikatset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 3.1.

3.9. Elektromagnetiline ühilduvus

Lukustussüsteemiga tehakse 7. lisas ettenähtud katsed.

7. LISA

Elektromagnetiline ühilduvus

1. Häirekindlus toiteliini häirete suhtes

Katsed tehakse kooskõlas 06-seeria muudatustega muudetud ÜRO eeskirja nr 10 tehniliste ettekirjutuste ja üleminekusätetega ning 10. lisas kirjeldatud katsemeetoditega elektrilise/elektroonilise alakoostu puhul.

Lukustussüsteemi katsetatakse väljalülitatud olekus ja sisselülitatud olekus.

2. Kaitse kiirguslike kõrgsageduslike häirete eest

Sõidukile paigaldatud lukustussüsteemi häirekindluse katsed võib teha kooskõlas 06-seeria muudatustega muudetud ÜRO eeskirja nr 10 tehniliste ettekirjutuste ja üleminekusätetega ning 6. lisas kirjeldatud katsemeetoditega (sõidukite puhul) või 9. lisas kirjeldatud katsemeetoditega (elektrilise/elektroonilise alakoostu puhul).

Lukustussüsteemi katsetatakse tabelis 1 esitatud töötingimuste ja mitteläbimise kriteeriumidega.

Tabel 1

Lukustussüsteemi töötingimused ja katse mitteläbimise kriteeriumid

Katse tüüp	Lukustussüsteemi töötingimused	Katse mitteläbimise kriteeriumid
Sõidukikatse	Lukustussüsteem väljalülitatud olekus Süüde sees või sõiduki kiirus 50 km/h [1]	Lukustussüsteemi ootamatu sisselülitamine
	Lukustussüsteem sisselülitatud olekus Süüde väljas	Lukustussüsteemi ootamatu väljalülitamine
	Lukustussüsteem sisselülitatud olekus Sõiduk laadimisrežiimil (kui on kohaldatav)	Lukustussüsteemi ootamatu väljalülitamine
Elektroonilise alakoostu katse	Lukustussüsteem väljalülitatud olekus	Lukustussüsteemi ootamatu sisselülitamine
	Lukustussüsteem sisselülitatud olekus	Lukustussüsteemi ootamatu väljalülitamine

[1] Selle katse puhul kohaldatakse ÜRO eeskirja nr 10, režiimil 50 km/h.

3. Elektrostaatilisest lahendusest tingitud elektrilised häired

Kaitset elektriliste häirete eest katsetatakse kooskõlas standardiga ISO 10605:2008/AMD 1:2014, kasutades rangusastmeid vastavalt tabelile 2.

Elektrostaatilise lahenduse katsed tehakse sõiduki tasandil või elektrilise/elektroonilise alakoostu tasandil.

Tabel 2

Elektrostaatilise lahenduse katsetasemed

Lahenduse liik	Lahenduse punktid	Lukustussüsteemi olek	Lahenduse võrk	Katsetase	Katse mitteläbimise kriteeriumid
Õhklahendus	Kohad, mis on kergesti ligipääsetavad ainult sõiduki sisemusest	Lukustussüsteem väljalülitatud olekus (kui katse tehakse sõidukiga, peab süüde olema sees või kiirus 50 km/h või mootor tühikäigurežiimil)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	Lukustussüsteemi ootamatu sisselülitumine
	Kohad, mis on kergesti ligipääsetavad ainult väljastpoolt sõidukit	Lukustussüsteem sisselülitatud olekus (kui katse tehakse sõidukiga, peab sõiduk olema lukustatud ja süüde väljas)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	Lukustussüsteemi ootamatu väljalülitumine ilma uue sisselülitumiseta 1 sekundi jooksul, pärast iga lahendust
Kontaktlahendus	Kohad, mis on kergesti ligipääsetavad ainult sõiduki sisemusest	Lukustussüsteem väljalülitatud olekus (kui katse tehakse sõidukiga, peab süüde olema sees või kiirus 50 km/h või mootor tühikäigurežiimil)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	Lukustussüsteemi ootamatu sisselülitumine
	Kohad, mis on kergesti ligipääsetavad ainult väljastpoolt sõidukit	Lukustussüsteem sisselülitatud olekus (kui katse tehakse sõidukiga, peab sõiduk olema lukustatud ja süüde väljas)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	Lukustussüsteemi ootamatu väljalülitumine ilma uue sisselülitumiseta 1 sekundi jooksul, pärast iga lahendust

Iga katse koosneb 3 lahendusest vähemalt 5sekundilise intervalliga.

4. Kiirgusemissioon

Katsed tehakse kooskõlas 04-seeria muudatustega muudetud ÜRO eeskirja nr 10 ettekirjutuste ning 4. ja 5. lisas kirjeldatud katsemeetoditega sõidukite puhul või 7. ja 8. lisas kirjeldatud katsemeetoditega elektrilise/elektroonilise alakoostu puhul.

Lukustussüsteem peab olema sisselülitatud olekus.