

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 следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН относно статута TRANS/WP.29/343, който е на разположение на адрес:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocs.htm>

Правило № 64 на Икономическата комисия на Организацията на обединените нации за Европа (ИКЕ на ООН) — Единни технически предписания за одобрение на превозни средства по отношение на оборудването им, което може да включва резервен комплект за временно използване, гуми за движение в спукано състояние и/или система за движение с гуми в спукано състояние, и/или система за следене на налягането в гумите

Включващо всички текстове в сила до:

серия от изменения 02 — дата на влизане в сила: 19 август 2010 г.

Поправка 1 към серия от изменения 02 — дата на влизане в сила: 19 август 2010 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Приложно поле
2. Определения
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Спецификации и изпитвания
6. Допълнителна информация
7. Изменения или разширение на одобрение на тип превозно средство
8. Съответствие на производството
9. Санкции при несъответствие на производството
10. Окончателно прекратяване на производството
11. Наименования и адреси на техническите служби, провеждащи изпитвания с цел одобряване, както и на административните отдели
12. Преходни разпоредби

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение 1 — Съобщение относно одобрението (съответно отказа, разширението или отменянето на одобрение или окончателното прекратяване на производството) на тип превозно средство по отношение на оборудването му съгласно Правило № 64
- Приложение 2 — Оформление на маркировките за одобрение.
- Приложение 3 — Изпитване за спиране и отклонение за превозни средства, оборудвани с резервни комплекти за временно използване
- Приложение 4 — Изисквания по отношение на изпитването на предупредителна система за движение в спукано състояние (ПСДСС)
- Приложение 5 — Изпитване на системи за следене на налягането в гумите (ССНГ)

1. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

Настоящото правило се прилага за одобряването на превозни средства от категория M_1 и N_1 ⁽¹⁾, когато последните са оборудвани със:

- a) резервен комплект за временно използване и/или
- б) гуми за движение в спукано състояние и/или системи за движение с гуми в спукано състояние, и/или
- в) системи за следене на налягането в гумите ⁽²⁾.

За целите на настоящото правило заместващите комплекти резервно колело—гума под формата на гуми за движение в спукано състояние или системи за движение с гуми в спукано състояние, които са напълно изпуснати, се считат за резервни комплекти за временно използване като определените в точка 2.10 от настоящото правило.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото правило:

- 2.1. „Одобрение на превозно средство“ е одобрението на типа на превозното средство по отношение на неговия резервен комплект колело—гума за временно използване;
- 2.2. „Тип превозно средство“ е категория превозни средства, които не се различават по такива съществени аспекти като:
 - 2.2.1. „Типа превозно средство по отношение на неговия резервен комплект за временно използване“:
 - 2.2.1.1. максималните товари върху осите на превозното средство, съгласно определението от 2.12,
 - 2.2.1.2. характеристиките на резервния комплект колело—гума за временно използване,
 - 2.2.1.3. вида предаване (предно, задно, четири задвижващи колела),
 - 2.2.1.4. окачването,
 - 2.2.1.5. спирачната система,
 - 2.2.1.6. размера на колелата/размера на гумите,
 - 2.2.1.7. отстъпа на колелото,
 - 2.2.2. Тип превозно средство по отношение на неговата система за следене на налягането в гумите:
 - 2.2.2.1. търговска марка или търговско наименование на производителя,
 - 2.2.2.2. характеристики на превозното средство, които влияят значително на работните показатели на системата за следене на налягането в гумите,
 - 2.2.2.3. тип и проектни характеристики на системата за следене на налягането в гумите.
- 2.3. „Колело“ означава комплектовано колело, състоящо се от джантата и диск на колелото;
 - 2.3.1. „Означение на размера на колелото“ означава означение, съдържащо най-малкото номиналния диаметър на джантата, номиналната широчина на джантата и профила на джантата;
 - 2.3.2. „Отстъп на колелото“ означава разстоянието от челото на опиране в главината до вертикалната осевата линия на джантата

⁽¹⁾ Съгласно определението в приложение 7 към Консолидираната резолюция за конструкция на превозните средства (R.E.3), (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, последно изменен с изменение 4).

⁽²⁾ За превозни средства от категории M_1 с максимална маса до 3 500 kg и N_1 , като и в двата случая всички оси са оборудвани с единични гуми.

- 2.4. „Гума“ означава пневматична гума, която представлява подсилен гъвкава обвивка, която е снабдена с непрекъснатата, като цяло тороидална камера, съдържаща газ (обикновено въздух) или газ и течност — или която заедно с колелото, върху което се монтира, образува такава — предназначена при нормални условия да се използва при налягане, по-високо от атмосферното. Гумата може да бъде:
- 2.4.1. „Нормална гума“, която представлява гума, подходяща за всички нормални условия на експлоатация по път;
- 2.4.2. „Резервна гума за временно използване“, която представлява гума, специално проектирана, за да бъде различна от нормалната гума и предназначена единствено за временно използване при ограничени условия на движение;
- 2.4.3. „Гума за движение в спукано състояние“ или „самоносеща гума“ описва конструкция на пневматична гума, снабдена с някакви технически решения (напр. усилен страници и др.), позволяващи на пневматичната гума, монтирана на подходящото колело и при отсъствие на какъвто и да е допълнителен компонент, да осигури на превозното средство най-малко основните функции на гумата при скорост 80 km/h (50mph) и на разстояние 80 km, при работа в режим на движение в спукано състояние.
- 2.4.4. „Система за движение с гуми в спукано състояние“ или „система за удължена мобилност“ описва съчетание от определени функционално зависими компоненти, включително гума, които заедно осигуряват на превозното средство зададените експлоатационни характеристики, като му дават най-малко основните функции на гумата при скорост 80 km/h (50 mph) и на разстояние от 80 km при режим на движение в спукано състояние.
- 2.5. „Режим на движение в спукано състояние“ описва състоянието на гумата, при което се запазва основната ѝ структурна цялост при експлоатация с вътрешно налягане между 0 и 70 kPa.
- 2.6. „Основни функции на гумата“ означава нормалната способност на напompана гума да носи определен товар при дадена скорост и да предава движешите, управляващите и спирачните сили на повърхността, по която се движи.
- 2.7. „Означение на размера на гумата“ означава комбинация от числа, които са уникален идентификатор на геометричния размер на гумата и включват номиналната широчина на профила, номиналното отношение на височината на профила на гумата към неговата широчина и номиналния диаметър. Точни определения на тези характеристики могат да бъдат намерени в Правило № 30.
- 2.8. „Конструкция на гумата“ означава техническите характеристики на каркаса на гумата. Тя може да бъде с наклонен слой (диагонална), опоясана диагонална, радиална или гума за движение в спукано състояние, както е по-подробно определено в Правило № 30.
- 2.9. „Стандартен резервен комплект“ означава комплект от колело и гума с означения на размера на колелото и гумата, отстъп на колелото и конструкция на гумата, които са идентични с тези на комплекта, поставен на същото положение на оста на конкретния модел или версия на превозното средство за нормална експлоатация. Тук се включва и случаят, при който колелото е изработено от различен материал, например стомана вместо алуминиева сплав, или евентуално за неговото закрепване се използват други видове болтове и гайки, но в останалите отношения то е идентично с колелото, предназначено за нормална експлоатация.
- 2.10. „Резервен комплект за временно използване“ означава комплект от колело и гума, който се различава от определения в точка 2.9 „стандартен резервен комплект“. Съществуват следните типове резервни комплекти за временно използване:
- 2.10.1. Тип 1
Комплект, в който гумата е резервна гума за временно използване като описаната в точка 2.4.2;
- 2.10.2. Тип 2
Комплект, в който колелото е с различен отстъп от този на колелото, монтирано на същото положение на оста за нормална експлоатация на превозното средство;
- 2.10.3. Тип 3
Комплект, в който гумата е с конструкция, която е различна от тази на гумата, монтирана на същото положение на оста за нормална експлоатация на превозното средство;

2.10.4. Тип 4

Комплект, в който гумата е нормална гума съгласно определението от точка 2.4.1., но означението на размера на колелото или на гумата, или и на двете, се различава от това на колелото или гумата, монтирано или монтирана на същото положение на оста за нормална експлоатация на превозното средство;

2.10.5. Тип 5

Комплект, в който комплектът колело — гума, определен в точка 2.4.3 или точка 2.4.4, е монтиран на превозното средство за нормална дългосрочна експлоатация по път и при извънредни случаи същият се използва в напълно изпуснато състояние;

2.11. „Максимална маса“ означава максималната за превозното средство стойност, заявена от производителя като технически допустима (тази маса може да бъде по-голяма от „максималната допустима маса“, определена от националната администрация);

2.12. „Максимален товар върху оста“ означава посочената от производителя максимална стойност на сумарната вертикална сила между контактните повърхности на гумите или следите на една ос и земята, която е резултат от действието на частта от масата на превозното средство, носена от тази ос; този товар може да бъде по-голям от „разрешения товар върху оста“, определен от националната администрация. Сборът на товарите върху оста може да бъде по-голям от стойността, отговаряща на общата маса на превозното средство;

2.13. „Предупредителна система за движение в спукано състояние“ описва система, която дава информация на водача, че някоя от гумите работи в режим на движение в спукано състояние.

2.14. „Система за следене на налягането в гумите (ССНГ)“ означава монтирана на превозно средство система, която е в състояние да измерва налягането на напompване на гумите или на промените в него във времето и да предава съответната информация на потребителя по време на движение на превозното средство.

2.15. „Налягане на напompване на студена гума“ означава налягането в гумата при температура на околната среда и при отсъствие на покачване на налягането поради употреба на гумата.

2.16. „Препоръчително налягане на напompване на студена гума (P_{rec})“ означава препоръчаното от производителя на превозното средство налягане за всяка една от гумите на превозното средство за предвидените условия на експлоатация (напр. скорост и товар) на превозното средство, съгласно предписанията от табелката върху превозното средство и/или наръчника за експлоатация на превозното средство;

2.17. „Работно налягане при експлоатация (P_{warm})“ означава налягането на напompване на всяка една от гумите, увеличено от температурните въздействия по време на експлоатацията на превозното средство над налягането на напompване на студена гума (P_{rec});

2.18. „Изпитвателно налягане (P_{test})“ означава действителното налягане в гумата(ите), избрана(и) за всяко едно колело, след изпускането ѝ(им) по време на изпитвателната процедура.

2.19. „Тип система за следене на налягането в гумите“ означава системи, които не се различават значително по такива съществени аспекти като:

а) принцип на работа,

б) компонентите, за които е вероятно да имат значително въздействие върху експлоатационни характеристики на системата, посочени в точка 5.3 от настоящото правило.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

3.1. Заявлението за одобрение на тип превозно средство по отношение на оборудването му със:

а) резервен комплект за временно използване (в т.ч., където е приложимо, предупредителна система за движение в спукано състояние) и/или

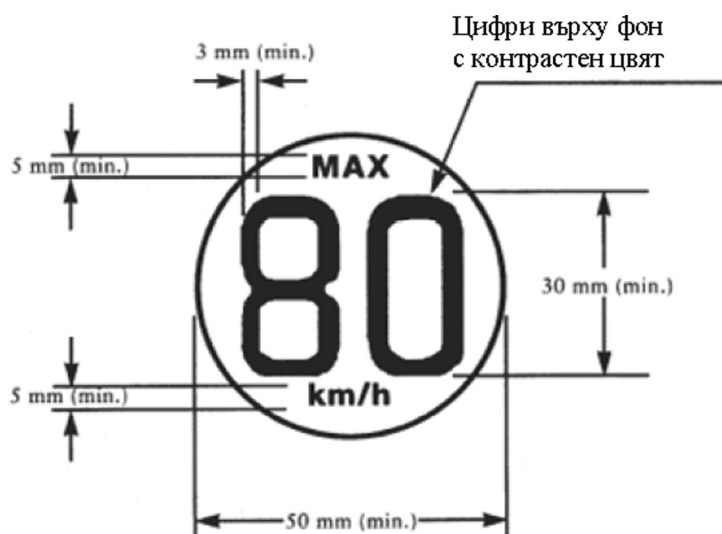
б) система за следене на налягането в гумите

се подава от производителя на превозното средство или от надлежно упълномощен негов представител.

- 3.2. То се придружава от съставено в три екземпляра описание на типа превозно средство по отношение на позициите, посочени в приложение 1 към настоящото правило.
- 3.3. На органа за одобрение на типа или на техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитвания с цел одобрение, се предоставя превозно средство, представително за подлежащия на одобрение тип превозно средство.
- 3.4. Преди издаването на одобрение на типа административният отдел трябва да удостовери наличието на задоволителни мерки за осигуряване на ефективен контрол за съответствие на производството.
4. ОДОБРЕНИЕ
- 4.1. Ако превозното средство, представено за одобрение съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на точка 5 по-долу, за този тип превозно средство се издава одобрение.
- 4.1.1. Одобрение на превозно средство по отношение на предписанията, отнасящи се до резервния комплект за временно използване, се издава само ако превозното средство отговаря на изискванията на точки 5.1 и 5.2.
- 4.1.2. Одобрение на превозно средство по отношение само на предписанията, отнасящи се до системи за следене на налягането в гумите, се издава само ако превозното средство отговаря на изискванията на точка 5.3.
- 4.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрение на типа. Първите му две цифри (в настоящия момент това са цифрите 02 за серия от изменения 02) указват серията от изменения, включващи най-новите съществени технически изменения, направени по правилото към момента на издаване на одобрение. Една и съща страна по Спогодбата не може да присвоява същия номер на друг тип превозно средство. Вариантите на един модел, попадащи в отделни категории по отношение на критериите от точка 2.2 обаче могат да бъдат обхванати от едно и също одобрение, при условие че резултатите от изпитванията, описани в точки 5.2 и 5.3, не показват значителни различия.
- 4.3. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, разширение на одобрение или отказ за издаване на одобрение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образаца от приложение 1 към настоящото правило.
- 4.4. Върху всяко превозно средство, съответстващо на тип превозно средство, одобрен съгласно настоящото правило, на видно и леснодостъпно място, което се посочва във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрение, която се състои от:
- 4.4.1. окръжност около буквата „Е“, следвана от отличителния номер на страната, издала одобрението ⁽¹⁾;
- 4.4.2. номера на настоящото правило, следван от:
- 4.4.2.1. буква „R“ при превозни средства, одобрени в съответствие само с точка 4.1.1.
- 4.4.2.2. буква „P“ при превозни средства, одобрени в съответствие само с точка 4.1.2.

⁽¹⁾ 1 – Германия, 2 – Франция, 3 – Италия, 4 – Нидерландия, 5 – Швеция, 6 – Белгия, 7 – Унгария, 8 – Чешка Република, 9 – Испания, 10 – Сърбия, 11 – Обединено Кралство, 12 – Австрия, 13 – Люксембург, 14 – Швейцария, 15 (не е присвоен), 16 – Норвегия, 17 – Финландия, 18 – Дания, 19 – Румъния, 20 – Полша, 21 – Португалия, 22 – Русия, 23 – Гърция, 24 – Ирландия, 25 – Хърватия, 26 – Словения, 27 – Словакия, 28 – Беларус, 29 – Естония, 30 (не е присвоен), 31 – Босна и Херцеговина, 32 – Латвия, 33 (не е присвоен), 34 – България, 35 (не е присвоен), 36 – Литва, 37 – Турция, 38 (не е присвоен), 39 – Азербайджан, 40 – бившата югославска Република Македония, 41 (не е присвоен), 42 – Европейска общност (официалните одобрения се предоставят от държавите-членки, които използват техния съответен ИКЕ символ), 43 – Япония, 44 (не е присвоен), 45 – Австралия, 46 – Украйна, 47 – Южна Африка, 48 – Нова Зеландия, 49 – Кипър, 50 – Малта, 51 – Република Корея, 52 – Малайзия, 53 – Тайланд, 54 и 55 (не са присвоени) и 56 – Черна гора, 57 (не е присвоен), 58 – Тунис. Следващи номера ще бъдат присвоявани и на други държави в хронологичния ред, по който те ратифицират или се присъединят към Спогодбата за приемане на еднакви технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и към условията за взаимно признаване на одобрения, издавани на основата на тези предписания, като така присвоените номера се съобщават от генералния секретар на Организацията на обединените нации на страните по Спогодбата.

- 4.4.2.3. буквите „RP“ при превозни средства, одобрени в съответствие и с точка 4.1.1, и с точка 4.1.2.
- 4.4.3. тире и номера на одобрението, влясно от означенията, предписани в точки 4.4.1 и 4.4.2.
- 4.5. Ако превозното средство съответства на тип превозно средство, одобрен съгласно едно или няколко правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението съгласно настоящото правило, не е необходимо да се повтаря символът, указан в точка 4.4.1; в такива случаи, номерът на правилото и номерата на одобренията, както и допълнителните символи за всички правила, по които е издадено одобрение в страната, издала одобрението по настоящото правило, се поставят във вертикални колони отлясно на символа, указан в точка 4.4.1.
- 4.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде 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. Приложение 2 към настоящето правило дава примери за маркировки за одобрение.
5. СПЕЦИФИКАЦИИ И ИЗПИТВАНИЯ
- 5.1. **Общи**
- 5.1.1. Гумите, предназначени за използване като част от резервния комплект за временно използване, определен в точка 2.10, трябва да бъдат одобрени в съответствие с Правило № 30.
- 5.1.2. За превозните средства с минимум четири колела товароносимостта на резервния комплект за временно използване трябва да бъде най-малкото равна на половината от най-големия максимален товар върху осите на превозното средство; ако използването му е ограничено до определена ос, посочена в инструкциите в точка 6 по-долу, товароносимостта му трябва да бъде най-малкото равна на половината от максималния товар върху тази ос.
- 5.1.3. Проектната скорост на резервния комплект за временно използване трябва да бъде най-малкото 120 km/h за типове 1, 2 и 3.
- 5.1.4. Резервните комплекти за временно използване трябва да имат следните означения:
- 5.1.4.1. На видно място върху външната повърхност на колелото се поставя постоянен предупредителен символ за максимална скорост 80 km/h, оформен в съответствие с диаграмата по-долу.



При превозни средства, предназначени за продажба в държави, използващи британски мерни единици, на видно място върху външната повърхност на колелото се поставя допълнителен постоянен предупредителен символ за максимална скорост, който е идентичен с описания по-горе с изключение на това, че числото „80“ се замества с числото „50“, а буквите „km/h“ с „mph“.

Като алтернатива на видно място върху външната повърхност на колелото се поставя постоянен предупредителен символ, оформен в съответствие с диаграмата по-долу.



Главните букви са с височина не по-малка от 5 mm, а числата „80“ и „50“ са с височина не по-малка от 20 mm, като елементите, които съставят всяка от цифрите, са с линии с дебелина не по-малка от 3 mm. Текстът, изписан с малки букви, е с височина на съставните линии от поне 5 mm. Всичкият текст трябва да бъде ограден в рамка и изписан върху фон с контрастиращ цвят.

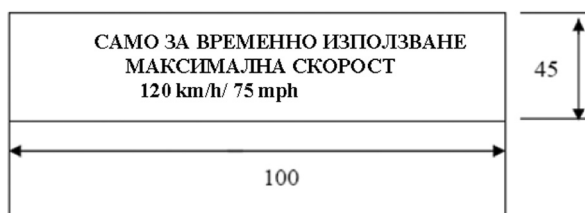
Изискванията на настоящата точка се прилагат само за резервни комплекти за временно използване от тип 1, 2 и 3, определени в точки 2.10.1, 2.10.2 и 2.10.3.

- 5.1.4.1.1. На видно място върху външната повърхност на колелото се поставя постоянен предупредителен символ за максимална скорост 120 km/h, оформен в съответствие с диаграмата по-долу.



При превозни средства, предназначени за продажба в държави, използващи британски мерни единици, на видно място върху външната повърхност на колелото се поставя допълнителен постоянен предупредителен символ за максимална скорост, който е идентичен с описания по-горе с изключение на това, че числото „120“ се замества с числото „75“, а буквите „km/h“ с „mph“.

Като алтернатива на видно място върху външната повърхност на колелото се поставя постоянен предупредителен символ, оформен в съответствие с диаграмата по-долу.



Главните букви са с височина не по-малка от 5 mm, а числата „120“ и „75“ са с височина не по-малка от 20 mm, като елементите, които съставят всяка от цифрите, са с линии с дебелина не по-малка от 3 mm. Текстът, изписан с малки букви, е с височина на съставните линии от поне 5 mm. Всичкият текст трябва да бъде ограден в рамка и изписан върху фон с контрастиращ цвят.

Изискванията на настоящата точка се прилагат само за резервни комплекти за временно използване от тип 4, определени в точка 2.10.4, които ще бъдат доставяни за използване на превозни средства от категория M₁.

- 5.1.4.2. Когато е монтирана на превозното средство с цел временно използване, външната повърхност на колелото и/или гумата трябва да бъде с характерен цвят или цветна шарка, който или която да се отличава ясно от цвета(овете) на стандартните комплекти. Ако върху резервния комплект за временно използване може да бъде монтиран тас, характерният цвят или цветната шарка трябва да не бъде закриван(а) от таса.
- 5.1.5. С изключение на гумите за движение в спукано състояние/самоносещите гуми и системите за движение с гуми в спукано състояние/удължена мобилност се разрешава с превозното средство да се доставя само един резервен комплект за временно използване.
- 5.1.6. При превозните средства, оборудвани с гуми за движение в спукано състояние/самоносещи гуми или системи за движение в спукано състояние/удължена мобилност, превозното средство се оборудва и с предупредителна система за движение в спукано състояние (определена в точка 2.13), която може да работи в диапазон на скоростта от 40 km/h до максималната проектна скорост на превозното средство и отговаря на изискванията на точки 5.1.6.1—5.1.6.6. Ако обаче превозното средство е оборудвано със система за следене на налягането, отговаряща на изискванията от точка 5.3, допълнителното поставяне на предупредителна система за движение в спукано състояние не се изисква.
- 5.1.6.1. Предупредителната сигнализация се осигурява посредством визуален жълт предупредителен сигнал.
- 5.1.6.2. Предупредителният сигнал се задейства, когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение) (проверка на лампите).
- 5.1.6.3. Водачът се предупреждава посредством задействането на предупредителния сигнал, посочен в точка 5.1.6.1, най-късно когато се установи, че една от гумите е в режим на движение в спукано състояние.
- 5.1.6.4. Всяка електрическа неизправност или отклонение в работата на датчиците, което засяга предупредителната система за движение в спукано състояние, в т.ч. неизправност в електрическото захранване, генерирането или предаването на изходящия сигнал, се указва на водача посредством визуален жълт сигнал за повреда в системата за движение в спукано състояние. Ако предупредителният сигнал, описан в точка 5.1.6.1, се използва за указване и на гума в режим на движение в спукано състояние, и на повреда в предупредителната система за движение в спукано състояние, се прилагат следните разпоредби: когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение), предупредителният сигнал примигва, за да укаже неизправност в системата. След кратък период предупредителният сигнал остава в състояние на непрекъснато светене, докато повреда е налице и ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение). Последователността от примигване и непрекъснато светене се повтаря всеки път, когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение), докато повреда не бъде отстранена.
- 5.1.6.5. Когато системата се рестартира ръчно в съответствие с инструкциите на производителя на превозното средство, предписанията на точки 5.1.6.3 и 5.1.6.4 могат да не се прилагат.
- 5.1.6.6. Действието на предупредителния сигнал, описано в точки 5.1.6.2—5.1.6.4, трябва да отговаря на изискванията на приложение 4.

- 5.1.7 Ако превозното средство е оборудвано с резервен комплект за временно използване, съхраняван в изпуснато състояние, в превозното средство трябва да бъде осигурено устройство, което да дава възможност за напompване на гумата до налягането, указано за временно използване, за не повече от 10 минути.
- 5.2. **Изпитване на спиране**
- 5.2.1. Превозните средства, за които се предвижда да бъдат оборудвани с резервни комплекти за временно използване, трябва да отговарят на изискванията на приложение 3 към настоящото правило.
- 5.3. **Системи за следене на налягането в гумите (ССНГ)**
- 5.3.1. *Общи изисквания*
- 5.3.1.1. При спазване на изискванията на точка 12 всяко превозно средство от категория M₁ с максимална маса до 3 500 kg и от категория N₁, като и в двата случая всички оси са оборудвани с единични гуми, което е оборудвано със система за следене на налягането в гумите, отговаряща на определението от точка 2.14, трябва да показва експлоатационните характеристики, посочени в точки 5.3.1.2—5.3.5.5. по-долу и се изпитва в съответствие с приложение 5.
- 5.3.1.2. Всяка система за следене на налягането в гумите, монтирана на превозно средство, трябва да отговаря на изискванията на Правило № 10.
- 5.3.1.3. Системата работи от скорост 40 km/h или по-ниска до максималната проектна скорост на превозното средство.
- 5.3.2. *Установяване на налягането в гумите при загуба на налягане поради инцидент (изпитване на спукване)*
- 5.3.2.1. ССНГ се изпитва в съответствие с методиката, определена в приложение 5, точка 2.6.1. Когато се изпитва в съответствие с тази методика, ССНГ трябва да подаде предупредителния сигнал, описан в точка 5.3.5, не по-късно от 10 минути след като работното налягане при експлоатация в една от гумите на превозното средство се е понижило с 20 % или минималното налягане е 150 kPa, като се взема по-високата от двете стойности.
- 5.3.3. *Установяване наличието на ниво на налягане в гумите, което е значително по-ниско от препоръчаното за оптимална работа, в т.ч. разход на гориво и безопасност (изпитване за дифузия)*
- 5.3.3.1. ССНГ се изпитва в съответствие с методиката, определена в приложение 5, точка 2.6.2. При изпитване съгласно тази методика ССНГ трябва да подаде предупредителния сигнал, описан в точка 5.3.5, след сборно време на кормуване от максимум 60 минути, след като работното налягане при експлоатация в една от гумите на превозното средство, които са не повече от четири, намалее с 20 %.
- 5.3.4. *Изпитване за откриване на неизправност*
- 5.3.4.1. ССНГ се изпитва в съответствие с методиката, определена в приложение 5, точка 3. При изпитване съгласно тази методика ССНГ трябва да подаде предупредителния сигнал, описан в точка 5.3.5, не по-късно от 10 минути след появата на неизправност, която засяга генерирането или предаването на управляващи или ответни сигнали в системата на превозното средство за следене на налягането в гумите. Ако системата бъде блокирана от външен фактор (напр. радиочестотни смущения), времето за откриване на неизправността може да бъде удължено.
- 5.3.5. *Предупредителен сигнал*
- 5.3.5.1. Предупредителната сигнализация се осигурява посредством визуален предупредителен сигнал, отговарящ на изискванията на Правило № 121.
- 5.3.5.2. Предупредителният сигнал се задейства, когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение) (проверка на лампите). [Това изискване не се прилага за сигнални символи, светещи в общо пространство].
- 5.3.5.3. Предупредителният сигнал трябва да бъде видим и на дневна светлина; водачът трябва да може лесно да провери от своето място задоволителното състояние на сигнала.

- 5.3.5.4 Сигналът за неизправност може да бъде същият като сигнала, използван за указване на недостатъчно високо налягане. Ако предупредителният сигнал, описан в точка 5.3.5.1, се използва за указване и на недостатъчно високо налягане, и на неизправност в ССНГ, се прилагат следните разпоредби: когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение), предупредителният сигнал примигва, за да укаже неизправност. След кратък период предупредителният сигнал остава в състояние на непрекъснато светене, докато неизправността е налице и ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение). Последователността от примигване и непрекъснато светене се повтаря всеки път, когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение), докато неизправността не бъде отстранена.
- 5.3.5.5. Сигналният символ за предупредителния сигнал, описан в точка 5.3.5.1, може да се използва в режим на мигаща светлина с цел да дава информация за рестартирането на системата за следене на налягането в гумите в съответствие с инструкциите на ръководството за експлоатацията на превозното средство
6. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ
- 6.1. Ако превозното средство е оборудвано с резервен комплект за временно използване, ръководството за експлоатацията на превозното средство трябва да съдържа най-малкото следната информация:
- 6.1.1. Да бъде посочен рискът, произтичащ от неспазването на ограниченията за използването на резервния комплект за временно използване, включително, ако е уместно, да бъде посочено изискването за използване, ограничено до определена ос.
- 6.1.2. Инструкция, когато е монтиран резервен комплект за временно използване от тип 1, 2 или 3 като описания в точки 2.10.1, 2.10.2 или 2.10.3, да се шофира внимателно със скорост не по-висока от максималната разрешена скорост от 80 km/h (50 mph) и да се монтира възможно най-скоро стандартен комплект. Трябва да бъде изяснено, че тази инструкция се прилага и за резервен комплект за временно използване от тип 5 като описания в точка 2.10.5, когато той се използва в режим на движение в спукано състояние.
- 6.1.2.1. Инструкция, когато е монтиран резервен комплект за временно използване от тип 4 като описания в точки 2.10.4, да се шофира внимателно със скорост не по-висока от максималната разрешена скорост от 120 km/h (75 mph) и да се монтира възможно най-скоро стандартен комплект.
- 6.1.3. Да се посочи, че експлоатацията на превозното средство не е разрешена, ако по едно и също време е монтиран повече от един резервен комплект за временно използване. Изискването се прилага само за резервни комплекти за временно ползване от тип 1, 2 и 3, определени в точки 2.10.1, 2.10.2 и 2.10.3.
- 6.1.4. Ясно да се посочи какво налягане на напompване е указано от производителя на превозното средство за гумата на резервния комплект за временно използване.
- 6.1.5. При превозни средства, оборудвани с резервен комплект за временно използване, съхраняван в изпуснато състояние, описание на методиката за напompване на гумата до налягането, указано за временно използване, с помощта на устройството, посочено в точка 5.1.7 по-горе.
- 6.2. Ако превозното средство е оборудвано със система за следене на налягането в гумите или предупредителна система за движение в спукано състояние, ръководството за експлоатацията му трябва да съдържа най-малкото следната информация:
- 6.2.1. Да бъде посочено, че превозното средство е оборудвано с такава система (и да бъде дадена информация как да бъде рестартирана системата, ако тя е снабдена с такава възможност).
- 6.2.2. Да бъде дадено изображение на сигналния символ, описан съответно в точка 5.1.6.1 или 5.3.5.1 (както и изображение на сигналния символ за неизправност, ако за тази функция се използва специален сигнален символ).
- 6.2.3. Допълнителна информация какво означава светването на предупредителния сигнален символ за ниско налягане в гумите и описание на колективните мерки, които трябва да бъдат предприети в такъв случай.
- 6.3. Ако превозното средство не се доставя с ръководство за експлоатацията му, информацията, изисквана в точка 6.1 и/или точка 6.2 по-горе, се поставя на видно място върху превозното средство.

7. ИЗМЕНЕНИЯ И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕ НА ТИП ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
- 7.1. За всяко изменение на типа на превозното средство се уведомява административният отдел, издал одобрението за типа превозно средство. В такъв случай отделът може:
 - 7.1.1. Да счете, че е малко вероятно направените изменения да окажат значимо неблагоприятно въздействие и че във всеки случай превозното средство продължава да съответства на изискванията; или
 - 7.1.2. Да изиска протокол от допълнително изпитване от техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията.
- 7.2. Потвърждението или отказът на одобрение, в което се посочват измененията, се съобщава съгласно посочената в точка 4.3 по-горе процедура на страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.
- 7.3. Административният отдел, който издава разширението на одобрението, присвоява сериен номер на всеки формуляр за съобщение, който се съставя за разширението на одобрението.
8. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 8.1. Процедурите за съответствие на производството трябва да съответстват на определените в допълнение 2 към Спогодбата (EE/ECE/324 – E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се спазват следните изисквания:
 - 8.2. Административният отдел, който е издал одобрението на типа, може по всяко време да провери съответствието на производството във всеки производствен обект. Нормалната честота на тези проверки е поне веднъж годишно.
9. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 9.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, посочени в точка 8.
- 9.2. Ако страна по Спогодбата, която прилага настоящото правило, отмени одобрение, което е издала по-рано, тя незабавно уведомява останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, като изпраща копие от сертификата за одобрение, съдържащо най-долу изписана с едър шрифт, подписана и с посочена дата забележката „ОДОБРЕНИЕТО Е ОТМЕНЕНО“.
10. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Ако титулярят на одобрението прекрати напълно производството на тип превозно средство, одобрен в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това органа, издал одобрението. При получаване на съответното съобщение този орган информира за това другите страни по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, чрез копие на формуляра за одобрение, съдържащо най-долу изписана с едър шрифт, подписана и с посочена дата забележката „ПРОИЗВОДСТВОТО Е ПРЕКРАТЕНО“.
11. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯ ЗА ОДОБРЕНИЕ, И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
- Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, уведомяват секретариата на Организацията на обединените нации за наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за извършване на изпитванията за одобряване, и на административните отдели, които издават одобрения и до които трябва да бъдат изпращани сертификационните формуляри за одобряване или разширяване на одобрение, както и за отказ за одобряване, или отменяне на одобрение, издадено в други държави.
12. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ
- 12.1. Считано от официалната дата на влизане в сила на серия от изменения 01, никоя страна по Спогодбата, която прилага настоящото правило, няма право да отказва да издава одобрение на типа по настоящото правило, изменено със серия от изменения 01.

- 12.2. Считано от 36 месеца след датата на влизане в сила на серия от изменения 01, договарящите се страни, които прилагат настоящото правило по отношение на резервни гуми/колела за временно използване, гуми за движение в спукано състояние или система за движение в спукано състояние, издават типови одобрения само ако подлежащият на одобряване тип превозно средство отговаря на изискванията на настоящото правило, изменено със серия от изменения 01.
 - 12.3. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, не могат да отказват да издават разширения на одобрения в съответствие с предходни серии от изменения на настоящото правило.
 - 12.4. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, продължават да издават одобрения за типовете превозни средства, които отговарят на изискванията на настоящото правило, изменено с предшестващите серии от изменения, през 36-месечния период, следващ датата на влизане в сила на серия от изменения 01.
 - 12.5. Считано от официалната дата на влизане в сила на серия от изменения 02 към настоящото правило, никоя страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, няма право да отказва одобрение по настоящото правило, изменено със серия от изменения 02.
 - 12.6. Считано от 1 ноември 2012 г. страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, могат да отказват да издадат национално или регионално одобрение на тип превозно средство от категория M_{1c} максимална маса до 3 500 kg и от категория N₁, като и в двата случая всички оси са оборудвани с единични гуми, ако типът превозно средство не отговаря на изискванията на серия от изменения 02 на настоящото правило.
 - 12.7. Считано от 1 ноември 2014 г. страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, могат да отказват да издадат първа национална или регионална регистрация (първо въвеждане в експлоатация) на тип превозно средство от категория M₁ с максимална маса до 3 500 kg и от категория N₁, като и в двата случая всички оси са оборудвани с единични гуми, ако типът превозно средство не отговаря на изискванията на серия от изменения 02 на настоящото правило.
 - 12.8. Въпреки гореспоменатите преходни разпоредби, страните по Спогодбата, в които настоящото правило започва да действа след датата на влизане в сила на най-новата серия от изменения, не са длъжни да приемат одобрения, издадени в съответствие с предшестваща серия от изменения на настоящото правило.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на службата
.....
.....
.....

- относно (2): ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

за тип превозно средство по отношение на оборудването му, което може да включва резервен комплект за временно използване, гуми за движение в спукано състояние и/или система за движение с гуми в спукано състояние и/или система за следене на налягането в гумите (2) съгласно Правило № 64.

Одобрение № Разширение №

- 1. Търговско наименование или марка на превозното средство:
2. Тип превозно средство (ако е приложимо — включени варианти):
3. Наименование и адрес на производителя:
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв:
5. Превозното средство е представено за одобряване на:
6. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобрение:
7. Дата на протокола от изпитванията:
8. Номер на протокола от изпитванията:
9. Кратко описание на типа превозно средство:
9.1. Маса на превозното средство при изпитванията:
Предна ос:
Задна ос:
Общо:
9.2. Маркировки и размер(и) на колелата от стандартния комплект в оборудването:
9.3. Данни за резервния комплект за временно използване, в т.ч. означения за размера на колелата и гумите и маркировките върху тях, товароносимостта и категорията за скорост на гумите, гума за движение в спукано състояние, включително максимално разстояние на отстъпа на колелото (когато е различно от стандартния комплект).
9.4. Превозното средство е оборудвано с предупредителна система за движение в спукано състояние: да/не (2)

Ако отговорът по горната точка е „да“, предупредителната система за движение в спукано състояние отговаря на изискванията на точки 5.1.6—5.1.6.6/отговаря на изискванията на точки 5.3—5.3.5.5 (система за следене на налягането в гумите) (2).

- 9.5. Превозното средство е оборудвано със система за следене на налягането в гумите, отговаряща на изискванията на точки 5.3—5.3.5.5 да/не ⁽²⁾
- 9.6. Кратко описание на предупредителната система за движение в спукано състояние/системата за следене на налягането в гумите, където е приложимо:
10. Резултати от изпитванията:

	Измерено време по Предупредителния сигнал (mm:ss)
„Изпитване на спукване“	
„Изпитване за дифузия“	
„Изпитване за неизправност“	

11. Местоположение на маркировката за одобрение:
12. Причина(и) за разширяването (според случая):
13. Издадено/отказано/разширено/отменено одобрение ⁽²⁾:
14. Място:
15. Дата:
16. Подпис:
17. Списъкът на документите, подадени в издация одобрението административен отдел, е приложен към настоящото съобщение и се предоставя при поискване.

⁽¹⁾ Списъкът на документите, подадени в издация одобрението административен отдел, е приложен към настоящото съобщение и се предоставя при поискване.

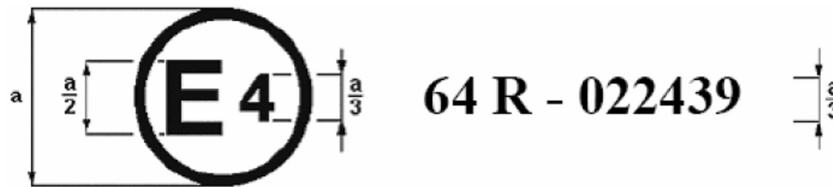
⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Образец А

(вж. точка 4.4 от настоящото правило)

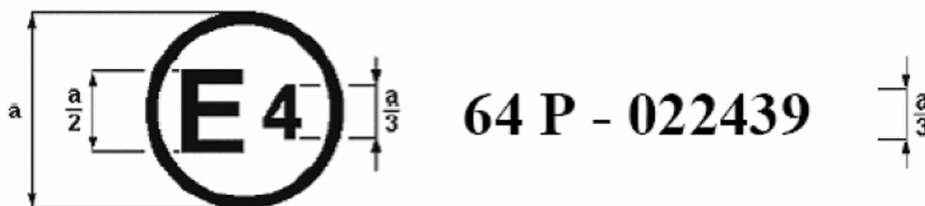


a = 8 mm min.

Горната маркировка за одобрение, прикрепена към превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е бил одобрен по отношение на оборудването си с резервен(ни) комплект(и) за временно използване в Нидерландия (E 4) съгласно Правило № 64 и е получил одобрение с номер 022439. Номерът на одобрението показва, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 64, изменено със серия от изменения 02.

Образец Б

(вж. точка 4.4 от настоящото правило)

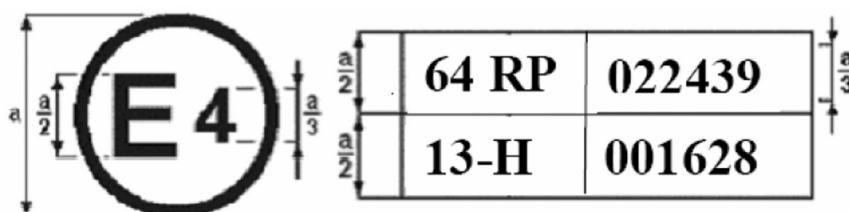


a = 8 mm min.

Горната маркировка за одобрение, прикрепена към превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е бил одобрен по отношение на оборудването си със система за следене на налягането в гумите в Нидерландия (E 4) съгласно Правило № 64 и е получил одобрение с номер 022439. Номерът на одобрението показва, че то е било издадено в съответствие с изискванията на Правило № 64, изменено със серия от изменения 02.

Образец В

(вж. точка 4.5 от настоящото правило)



a = 8 mm min.

Горната маркировка за одобрение, прикрепена към превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е одобрен в Нидерландия (E4) съгласно правила № 64 (по отношение на оборудването му с резервен(ни) комплект(и) за временно използване и оборудването му със система за следене на налягането в гумите) и 13-H⁽¹⁾. Номерата на одобренията показват, че към датите, на които са били издадени съответните одобрения, Правило № 64 вече е включвало серията от изменения 02, а Правило № 13-H все още е било в първоначалния си вид.

⁽¹⁾ Последният номер е даден само като пример.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ИЗПИТВАНЕ ЗА СПИРАНЕ И ОТКЛОНЕНИЕ ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНИ С РЕЗЕРВНИ КОМПЛЕКТИ ЗА ВРЕМЕННО ИЗПОЛЗВАНЕ

1. ОБЩИ УСЛОВИЯ

- 1.1. Изпитвателната писта трябва да бъде като цяло равна, а повърхността ѝ да позволява добро сцепление.
- 1.2. Изпитването се провежда, когато няма вятър, който може да повлияе на резултатите.
- 1.3. Превозното средство е натоварено до максималната му маса, определена в точка 2.11 от настоящото правило.
- 1.4. Товарите върху осите, възникващи в резултат от условието за натоварване в съответствие с точка 1.3 от настоящото приложение, трябва да бъдат пропорционални на максималните товари върху осите, определени в точка 2.12 от настоящото правило.
- 1.5. С изключение на гумите за движение в спукано състояние гумите трябва да бъдат напompани до наляганията, препоръчани от производителя на превозното средство за типа превозно средство и условието за натоварване. Гумите за движение в спукано състояние се изпитват в напълно изпуснато състояние.

2. ИЗПИТВАНЕ ЗА СПИРАНЕ И ОТКЛОНЕНИЕ

- 2.1. Изпитването се провежда с резервния комплект за временно използване, който един път се монтира на мястото на предно колело и втори път — на мястото на задно колело. Ако обаче употребата на резервния комплект за временно използване е ограничена до определена ос, изпитването се провежда, като резервния комплект за временно използване се монтира само на тази ос.
- 2.2. Изпитването се провежда от начална скорост 80 km/h с незацепен съединител, като се използва работната спираща система.
- 2.3. Спиращата ефективност трябва да отговаря на методиката, дадена в Правило № 13 или Правило № 13-Н за превозни средства от категории M_1 и N_1 за изпитването на студено тип 0 с незацепен съединител.
- 2.3.1. При превозни средства от категория M_1 , одобрени съгласно Правило № 13 и оборудвани с резервни комплекти за временно използване от тип 1, 2, 3 и 5, като определените в точки 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5, които се изпитват при предписана скорост от 80 km/h,

спиращият път, постигнат при използване на максимална сила от 500 N, приложена върху крачния педал, трябва да не превишава 50,7 m, а

средното пълно отрицателно ускорение (mfdd), изчислено по следната формула, трябва да бъде не по-малко от $5,8 \text{ ms}^{-2}$:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

където „v“ е първоначалната скорост, при която започва спирането, а „s“ е пътът, изминат по време на спирането между $0,8 v$ и $0,1 v$.

- 2.3.1.1. При превозни средства от категория M_1 , одобрени съгласно Правило № 13 и оборудвани с резервни комплекти за временно използване от тип 1, 2, 3 и 5 като определените в точки 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5, които се изпитват при предписана скорост от 80 km/h,

спиращият път, постигнат при използване на максимална сила от 700 N, приложена върху крачния педал, трябва да не превишава 61,2 m, а

средното пълно отрицателно ускорение (mfdd), изчислено по следната формула, трябва да бъде не по-малко от $5,0 \text{ ms}^{-2}$:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

където „v“ е първоначалната скорост, при която започва спирането, а „s“ е пътът, изминат по време на спирането между 0,8 v и 0,1 v.

- 2.3.1.2. При превозни средства от категория M₁, одобрени съгласно Правило № 13 и оборудвани с резервни комплекти от тип 4, като определения в точки 2.10.4, които се изпитват при предписана скорост от 120 km/h,

спирачният път, постигнат при използване на максимална сила от 500 N, приложена върху крачния педал, трябва да не превишава 108 m, а

средното пълно отрицателно ускорение (mfdd), изчислено по следната формула, трябва да бъде не по-малко от 5,8 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

където „v“ е първоначалната скорост, при която започва спирането, а „s“ е пътът, изминат по време на спирането между 0,8 v и 0,1 v.

- 2.3.1.3. При превозни средства от категория M₁ или N₁, одобрени съгласно Правило № 13-Н и оборудвани с резервни комплекти за временно използване от тип 1, 2, 3 и 5 като определения в точки 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 и 2.10.5, които се изпитват при предписана скорост от 80 km/h,

спирачният път, постигнат при използване на максимална сила от 650 N + 0 / -50 N, приложена върху крачния педал, трябва да не превишава 46,4 m, а

средното пълно отрицателно ускорение (mfdd), изчислено по следната формула, трябва да бъде не по-малко от 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

където „v“ е първоначалната скорост, при която започва спирането, а „s“ е пътът, изминат по време на спирането между 0,8 v и 0,1 v.

- 2.3.1.4. При превозни средства от категория M₁, одобрени съгласно Правило № 13-Н и оборудвани с резервни комплекти за временно използване от тип 4 като определения в точка 2.10.4, които се изпитват при предписана скорост от 120 km/h,

спирачният път, постигнат при използване на максимална сила от 650 N + 0 / - 50 N, приложена върху крачния педал, трябва да не превишава 98,4 m, а

средното пълно отрицателно ускорение (mfdd), изчислено по следната формула, трябва да бъде не по-малко от 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

където „v“ е първоначалната скорост, при която започва спирането, а „s“ е пътът, изминат по време на спирането между 0,8 v и 0,1 v.

- 2.4. Изпитванията се провеждат за всички посочени в точка 2.1 от настоящото приложение условия за монтаж на резервните комплекти за временно използване.

- 2.5. Предписаната спирачна ефективност трябва да се постига без блокиране на колелата, без отклонение на превозното средство от предвидената траектория на движение, без необичайни вибрации, без необичайно износване на гумите по време на изпитването и без прекалени корекции в управлението.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИЗПИТВАНЕТО НА ПРЕДУПРЕДИТЕЛНА СИСТЕМА ЗА ДВИЖЕНИЕ В СПУКАНО СЪСТОЯНИЕ (ПСДСС)

1. УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕТО
 - 1.1. **Температура на околната среда**

Температура на околната среда трябва да бъде между 0 °C и 40 °C.
 - 1.2. **Повърхност на изпитвателния участък**

Повърхността на изпитвателния участък трябва да бъде суха и гладка.
 - 1.3. **Място на изпитване**

Изпитването се провежда в място което не е повлияно от радиочестотни смущения, напр. силно електрическо поле.
 - 1.4. **Състояние на изпитваното превозно средство в неподвижно положение**

Гумите на превозното средство се защитават от пряка слънчева светлина, когато превозното средство е паркирано.
2. МЕТОД НА ИЗПИТВАНЕ
 - 2.1. **Методика на изпитване за откриване на гума в режим на движение в спукано състояние.** Трябва да бъдат изпълнени изискванията на точка 2.1.1 или на точка 2.1.2.
 - 2.1.1. *Изпитване 1*
 - 2.1.1.1. Гумите следва да се напомним до препоръчаното от производителя на превозното средство налягане.
 - 2.1.1.2. При неподвижно превозно средство и ключ за запалване (пускане) на двигателя в „заклучено“ или „изключено“ положение ключът за запалване (пускане) на двигателя се превключва на положение „включено“ („работа“) или, където е приложимо, на съответното друго положение на ключа. Потвърждава се задействането на предупредителния сигнал.
 - 2.1.1.3. Запалването се изключва, а налягането на напомнимане на една от гумите се намалява, докато коригираното налягане не стигне 100 kPa под препоръчаното налягане на напомнимане на студена гума.
 - 2.1.1.4. С превозното средство се кормува нормално със скорост между 40 и 100 km/h в продължение на 5 минути след намаляването на налягането на напомнимане на гумата.
 - 2.1.1.5. Изпитването приключва, когато:
 - а) предупредителната система за движение в спукано състояние, описана в точка 5.1.6, се задейства или когато
 - б) измине период от 5 минути, определен в съответствие с точка 2.3, от момента, в който бъде достигната изпитвателната скорост. Ако предупредителният сигнал не се задейства, изпитването се счита за неуспешно.
 - 2.1.1.6. Превозното средство се спира и запалването се изключва.
 - 2.1.1.7. Ако предупредителният сигнал, изискван в точка 2.1.1.5 по-горе, се задейства, запалването се включва едва след като се изчака да изтекат 5 минути; предупредителният сигнал трябва да се задейства отново и да остане включен, докато ключът за запалване е в положение „включено“ (работно положение).
 - 2.1.1.8. Процедурата, описана в точки 2.1.1.1—2.1.1.6, се повтаря, но при изпитвателна скорост, равна или по-висока от 130 km/h. И при двете изпитвателни скорости трябва да бъдат изпълнени всички приложими изисквания.

2.1.2. Изпитване 2

- 2.1.2.1. Гумите следва да се напompат до препоръчаното от производителя на превозното средство налягане.
- 2.1.2.2. При неподвижно превозно средство и ключ за запалване (пускане) на двигателя във „заклучено“ или „изключено“ положение, ключът за запалване (пускане) на двигателя се превключва в положение „включено“ („работа“) или, където е приложимо, на съответното друго положение на ключа. Потвърждава се задействането на предупредителния сигнал. Запалването се изключва.
- 2.1.2.3. Предиизвиква се постепенна загуба на налягане в една от гумите в границите от 10 kPa/min до 20 kPa/min.
- 2.1.2.4. С превозното средство се изминава известно разстояние с каквато и да е скорост, по-висока от 25 km/h.
- 2.1.2.5. Изискването на изпитването е изпълнено, ако системата произведе предупредителен сигнал до момента, в който спадът на налягането достигне 100 kPa.

2.2. Изпитвателна методика за откриване на неизправност в предупредителната система за движение в спукано състояние

- 2.2.1. Когато превозното средство е в състояние на нормална експлоатация, се симулира неизправност в предупредителната система за движение в спукано състояние. Неизправност може да се симулира, например, чрез откачане на съединителните клеми на кабелите на захранването от източника на захранване или на кабелите, съединяващи входа/изхода към/от управляващия блок на предупредителната система.
- 2.2.2. След въвеждането на симулираната неизправност с превозното средство нормално се изминава известно разстояние със скорост от 40 до 100 km/h.
- 2.2.3. Изпитването приключва, когато:
- сигналът за неизправност в системата за движение в спукано състояние, описан в точка 5.1.6.4, се задейства, или когато
 - измине период от 5 минути, определен в съответствие с точка 2.3, от момента, в който бъде достигната изпитвателната скорост, и предупредителният сигнал не се задейства, изпитването се счита за неуспешно.

Превозното средство се спира и запалването се изключва.

- 2.2.4. Ако предупредителният сигнал, изискван в точка 2.2.3 по-горе, се задейства, запалването се изключва едва след като се изчака да изтекат 5 минути; предупредителният сигнал трябва да се задейства отново и да остане включен, докато ключът за запалване е в положение „включено“ (работно положение).

2.3. Изчисляване на изминалото време

Времето, което се взема за определяне на изискванията на точки 2.1.1.5 и 2.2.3, е общото време на движение на превозното средство със скорост, намираща се в изпитвателния диапазон от 40 km/h до 100 km/h.

Времето се изчислява за непрекъснат период на кормуване, като не е необходимо по време на цялото изпитване превозното средство да поддържа скорост в изпитвателните граници. Когато скоростта на превозното средство излезе извън изпитвателния диапазон, изтеклото в такива случаи време не се счита за част от общата времева продължителност на изпитването.

Органът по одобряване на типа трябва да се увери, че предупредителната система за движение в спукано състояние отчита времето, през което превозното средство се движи със скорост в изпитвателния диапазон, кумулативно и не рестартира следенето на времето, ако скоростта на превозното средство излезе извън изпитвателните граници.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ИЗПИТВАНИЯ ЗА СИСТЕМИТЕ ЗА СЛЕДЕНЕ НА НАЛЯГАНЕТО В ГУМИТЕ (ССНГ)

1. УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ

1.1. Температура на околната среда

Температура на околната среда трябва да бъде между 0 °C и 40 °C.

1.2. Повърхност на изпитвателния участък

Повърхността на изпитвателния участък трябва да осигурява добро сцепление. По време на изпитването повърхността на изпитвателния участък трябва да бъде суха.

1.3. Изпитванията се провеждат в среда без смущения от радио вълни.

1.4. Условия относно превозното средство

1.4.1. Тегло при изпитването

Превозното средство може да бъде изпитвано при всякакви условия на натоварване, като разпределението на масата по осите трябва да бъде като посоченото от производителя на превозното средство, без да се превишава никоя от максимално допустимите маси на всяка ос.

В случаите обаче, когато няма възможност за стартиране или рестартиране на системата, превозното средство трябва да бъде без товар. Освен водача, може да има втори човек на предната седалка, който да отбелязва резултатите от изпитването. Условието относно натоварването не може да се променя по време на изпитването.

1.4.2. Скорост на превозното средство

ССНГ се калибрира и изпитва:

- a) при изпитвателен диапазон на скоростта от 40 km/h до 120 km/h или максималната проектна скорост на превозното средство, ако тя е по-малка от 120 km/h, за изпитването на спукване с цел проверка изпълнението на изискванията на точка 5.3.2 от настоящото правило; и
- b) при изпитвателен диапазон на скоростта от 40 km/h до 100 km/h за изпитването за дифузия с цел проверка на изпълнението на изискванията на точка 5.3.3 от настоящото правило и за изпитването за неизправност с цел проверка на изпълнението на изискванията на точка 5.3.4 към настоящото правило.

По време на изпитването трябва да се покрие целия изпитвателен диапазон.

При превозни средства, оборудвани със система за автоматично поддържане на скоростта, тя не се задейства по време на изпитването.

1.4.3. Позиция на джантата

Джантите на превозното средство могат да бъдат на всяка една от позициите на колелото, като се спазват евентуалните инструкции или ограничения на производителя на превозното средство.

1.4.4. Местоположение при неподвижно състояние

Когато превозното средство е паркирано, гумите му трябва да бъдат защитени от пряка слънчева светлина. Мястото, в което се намира то, се защитава от вятър, който може да повлияе на резултатите.

1.4.5. Задействане на педала на спирачката

Времето на кормуване спира да тече, когато при движение на превозното средство се задейства работната спирачка.

1.4.6. Гули

Превозното средство се изпитва с гуми, монтирани на него в съответствие с препоръките на производителя. Резервната гума обаче може да бъде използвана за изпитване на неизправност в ССНГ.

1.5. Точност на оборудването за измерване на налягането

Оборудването за измерване на налягането, което трябва да се използва за изпитванията, съдържащи се в настоящото приложение, трябва да работи с грешка не по-голяма от $\pm 3\text{kPa}$.

2. ИЗПИТВАТЕЛНА МЕТОДИКА

Изпитването се провежда с изпитвателна скорост в диапазона съгласно точка 1.4.2 към настоящото приложение поне един път за случая на изпитване, определен в точка 2.6.1 към настоящото приложение („изпитване на спукване“), и поне веднъж за всеки случай на изпитване, определен в точка 2.6.2 към настоящото приложение („изпитване за дифузия“).

2.1. Преди да бъдат напомяни гумите на превозното средство, в продължение на поне един час то се оставя неподвижно навън на околна температура с изключен двигател и предпазено от пряка слънчева светлина, без да бъде изложено на вятър или друго затопяне или охлаждане. Гумите на превозното средство се напомяват до препоръчаното от производителя налягане на напомяване на студени гуми (P_{rec}) в съответствие с препоръката на производителя за условията на натоварване и скорост и съответните положения на гумите. Всички измервания на налягането се правят с едно и също изпитвателно оборудване.

2.2. При неподвижно превозно средство и контактен ключ в положение „заклучено“ или „изключено“ контактният ключ се поставя в положение „включено“ („работа“). Системата за следене на налягането в гумите прави проверка на действието на лампите за сигналния символ за ниско налягане, както е посочено в точка 5.3.5.2 от настоящото правило. [Това изискване не се прилага за сигнални символи, светещи в общо пространство].

2.3. Ако е приложимо, системата за следене на налягането в гумите се стартира или рестартира в съответствие с препоръките на производителя.

2.4. Опознавателен етап

2.4.1. С превозното средство се кормува в продължение на най-малко 20 минути в границите на интервала от скорости, определен в точка 1.4.2 към настоящото приложение, и със средна скорост 80 km/h ($\pm 10\text{ km/h}$). Допуска се при опознавателния етап превозното средство да излиза извън интервала от скорости общо за не повече 2 минути.

2.4.2. По преценка на техническата служба, когато кормуването за изпитването е по писта (кръгла/овална) със завои само в едната посока, изпитването от точка 2.4.1 по-горе се разделя на две равни части, които се извършват в двете посоки (± 2 минути).

2.4.3. 5 минути след завършването на опознавателния етап се измерва налягането в загрятата(елите) гума(и), които ще бъдат изпуснати. Налягането в загрелите гуми се взема като стойността P_{warm} . Тази стойност се използва за последващи операции.

2.5. Етап на изпускане

2.5.1. *Методика за изпитването на спукване с цел проверка на изискванията от точка 5.3.2 към настоящото правило*

5 минути след измерване на налягането в загрелите гуми, както е описано в точка 2.4.3 по-горе, една от гумите на превозното средство се изпуска до достигане на $P_{\text{warm}} - 20\%$ или минимално налягане от 150 kPa , като за P_{test} се взема по-високата от двете стойности. След етап на стабилизиране с продължителност от 2 до 5 минути налягането P_{test} се проверява отново и, ако е необходимо, се коригира.

2.5.2. *Методика за изпитването за дифузия с цел проверка на изискванията от точка 5.3.3 към настоящото правило*

5 минути след измерване на налягането в загрелите гуми, както е описано в точка 2.4.3 по-горе, и четирите гуми на превозното средство се изпускат до достигане на $P_{\text{warm}} - 20\%$ и допълнително налягането се намалява с още 7 kPa , за да достигне до P_{test} . След етап на стабилизиране с продължителност от 2 до 5 минути налягането P_{test} се проверява отново и, ако е необходимо, се коригира.

2.6. Етап на установяване на ниското налягане в гумите

2.6.1. *Методика за изпитването на спукване с цел проверка на изискванията от точка 5.3.2 към настоящото правило*

2.6.1.1. Превозното средство се прокарва през която и да е част от изпитвателния маршрут (не непременно без спиране). Общото време на кормуване трябва да бъде или 10 минути, или времето, за което сигналният символ за ниско налягане се задейства, като се взема по-малката от двете стойности.

- 2.6.2. *Методика за изпитването за дифузия с цел проверка на изискванията от точка 5.3.3 към настоящото правило*
- 2.6.2.1 Превозното средство се прокарва през която и да е част от изпитвателния маршрут. След не по-малко от 20 минути и след не повече от 40 минути превозното средство се привежда в напълно спряло положение, като двигателят се изключва и контактният ключ се изважда и задържа така за време от 1 до 3 минути. Провеждането на изпитването се продължава. Общото време на кормуване трябва да бъде или 60 минути сборно време на кормуване при условията, посочени в точка 1.4.2 по-горе, или времето, за което сигналният символ за ниско налягане се задейства, като се взема по-малката от двете стойности.
- 2.6.3. Ако сигналът за ниско налягане в гумите не се задейства, провеждането на изпитването се прекратява.
- 2.7. Ако сигналният символ за ниско налягане в гумите се задейства по време на процедурата от точка 2.6 по-горе, контактният ключ се поставя в положение „изключено“ или „заклучено“. След 5 минути контактният ключ на превозното средство се поставя в положение „включено“ (работно положение). Сигналният символ трябва да се задейства и да остане в положение на непрекъснато светене докато ключът за запалване е в положение „включено“ (работно положение).
- 2.8. Всички гуми на превозното средство се напомпват до препоръчаното от производителя налягане на напомпване на студена гума. Системата се рестартира в съответствие с инструкциите на производителя на превозното средство. Установява се дали сигналният символ е угаснал. Ако е необходимо, с превозното средство се изминава известно разстояние, докато сигналният символ не угасне. Ако сигналният символ не угасне, провеждането на изпитването се прекратява.
- 2.9. **Повтаряне на етапа на изпускане на налягането**
- Изпитването може да се повтори — със същия или с различен товар — като се използват съответните методики на изпитване от точки 2.1—2.8 по-горе и съответната(ите) гума(и) на превозното средство са недостатъчно напомпани в съответствие с предписанията на приложимата точка — 5.3.2 или 5.3.3.
3. УСТАНОВЯВАНЕ НА НЕИЗПРАВНОСТ В ССНГ
- 3.1. В ССНГ се симулира неизправност, например чрез прекъсване на източника на захранване на някой от компонентите на ССНГ, прекъсване на електрическата верига между компоненти на ССНГ или монтиране на превозното средство на гума или колело, които са несъвместими със ССНГ. Когато се симулира неизправност в ССНГ, електрическата верига към лампите на сигналните символи не се прекъсва.
- 3.2. Превозното средство се прокарва за не повече от общо 10 минути (не непременно без спиране) през която и да е част от изпитвателния маршрут.
- 3.3. Общото време на кормуване съгласно точка 3.2 трябва да бъде или 10 минути, или времето, за което сигналният символ за неизправност в ССНГ се задейства, като се взема по-малката от двете стойности.
- 3.4. Ако индикаторът за неизправност в ССНГ не се задейства в съответствие с точка 5.3.4 от настоящото правило, както се изисква, изпитването се преустановява.
- 3.5. Ако индикаторът за неизправност в ССНГ се е задействал или се задейства по време на процедурата от точки 3.1—3.3 по-горе, контактният ключ се поставя в положение „изключено“ или „заклучено“. След 5 минути контактният ключ на превозното средство се поставя обратно в положение „включено“ (работно положение). Индикаторът за неизправност в ССНГ трябва отново да сигнализира за неизправност и да остане в положение на непрекъснато светене, докато ключът за запалване е в положение „включено“ (работно положение).
- 3.6. ССНГ се връща обратно в състоянието му на нормална работа. Ако е необходимо, с превозното средство се изминава известно разстояние, докато предупредителният сигнал не угасне. Ако сигналната лампа не угасне, провеждането на изпитването се прекратява.
- 3.7. Изпитването може да се повтори, като се използват методиките на изпитване от точки 3.1—3.6 по-горе, като всяко едно изпитване се ограничава до симулирането на една неизправност.