**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил   
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по вопросам освещения   
и световой сигнализации**

**Семьдесят пятая сессия**

Женева, 5–8 апреля 2016 года

Пункты 6 a) и 7 l) предварительной повестки дня  
**Правила № 48 (установка устройств освещения   
и световой сигнализации): Предложения по поправкам   
к поправкам серии 05 и 06**

**Другие правила: Правила № 87 (дневные ходовые огни)**

Предложение по общим поправкам к Правилам № 48 (установка устройств освещения и световой сигнализации) и к Правилам № 87 (дневные ходовые огни)

Представлено экспертом от Германии[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Германии в сотрудничестве с экспертами от Международной группы экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации (БРГ) с учетом обсуждений неофициального документа GRE-73-14, состоявшихся на семьдесят четвертой сессии GRE (ECE/TRANS/WP.29/GRE/74, пункт 16). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, зачеркнут.

I. Предложение

A. Правила № 48

*Пункт 6.19.7.5* изменить следующим образом:

«6.19.7.5 Если расстояние между **краем видимой поверхности в направлении исходной оси** огня переднего указателя поворота **категории 1, 1a или 1b** и **краем видимой поверхности в направлении исходной оси** дневного ходового огня**, установленного на той же стороне транспортного средства** составляет не более 40 мм, то функциональная электрическая схема дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства **должна** быть такой, чтобы либо:

а) он выключался **на весь период (цикл вкл./выкл.) работы огня переднего указателя поворота**, либо

b) сила его света снижалась на весь период (цикл вкл./выкл.) работы переднего указателя поворота **таким образом, чтобы она составляла не более 140 кд в любом направлении, в котором можно видеть этот огонь. Соблюдение этого требования проверяют во время официального утверждения дневного ходового огня и указывают в соответствующей карточке сообщения»**.

*Пункт 6.19.7.6* изменить следующим образом:

«6.19.7.6 Если **огонь переднего** указателя поворота совмещен с дневным ходовым огнем:

**6.19.7.6.1 имеющим с ним полностью общую видимую поверхность,** то функциональная электрическая схема дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства должна быть такой, чтобы дневной ходовой огонь выключался на весь период (цикл вкл./выкл.) работы указателя поворота**,**

**6.19.7.6.2 имеющим с ним частично общую видимую поверхность, то функциональная электрическая схема дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства должна быть такой, чтобы либо:**

**a) полностью выключался дневной ходовой огонь на весь период (цикл вкл./выкл.) работы огня переднего указателя поворота; либо**

**b) выключались общие видимые поверхности дневного ходового огня, а сила света любой остальной части снижалась на весь период (цикл вкл./выкл.) работы переднего указателя поворота таким образом, чтобы она составляла не более 140 кд в любом направлении, в котором можно видеть этот огонь. Соблюдение этого требования проверяют во время официального утверждения дневного ходового огня и указывают в соответствующей карточке сообщения».**

B. Правила № 87

Добавить *новый пункт 7.5* следующего содержания:

**«7.5 По просьбе подателя заявки дневной ходовой огонь проверяют на «снижение силы света» в порядке применения пункта 6.19.7.5 или 6.19.7.6 Правил № 48.**

**В этом случае, в дополнение к фотометрическому параметру, предписанному в пунктах 7.1–7.3, снижение силы света, излучаемого каждым огнем, не должна превышать 140 кд в любом направлении, в котором можно видеть этот огонь».**

Добавить *новый пункт 10.6* следующего содержания:

**«10.6 Все фотометрические и колориметрические измерения уровня «снижения силы света» производят путем приложения к входным клеммам огня напряжения, заявленного изготовителем. В случае необходимости испытательная лаборатория может потребовать от изготовителя представить механизм управления источником света, необходимый для питания источника света и работы соответствующих функций».**

*Приложение 1, пункт 9* изменить следующим образом:

«9. Краткое описание:

По категории огня:

**Снижение силы света да/нет2**

Число, категория и тип источника(ов) света[[2]](#footnote-2):

Напряжение и мощность:

Использование электронного механизма управления источником света:

a) являющегося частью огня: да/нет2

b) не являющегося частью огня: да/нет2

Величина входного напряжения, подаваемого электронным механизмом управления источником света:

**a) в случае нормальной силы света:**

**b) в случае снижения силы света:**

Изготовитель электронного механизма управления источником силы света и идентификационный номер (когда механизм управления источником света является частью огня, но не находится в корпусе огня): ».

II. Обоснование

1. На своей семьдесят четвертой сессии в октябре 2015 года GRE обсудила предложение экспертов от Германии, имеющее целью уточнить условия переключения на дневные ходовые огни (ДХО), совмещенные с передними указателями поворота (УП) или расположенные на расстоянии не более 40 мм от них. GRE решила обсудить пересмотренный вариант этого предложения с учетом замечаний, полученных в ходе и после этой сессии, на своей семьдесят пятой сессии в апреле 2016 года (ECE/TRANS/WP.29/GRE/74, пункт 16).

2. Нынешний текст допускает различные толкования, которые дают совершенно разные результаты и которые в ряде случаев противоречат требованию обеспечивать видимость огней передних указателей поворота в дневное время и, как следствие, – требованиям, предъявляемым к безопасности дорожного движения.

3. Эксперты от GRE и БРГ уже обсуждали некоторые предложения, касающиеся возможности частичного отключения ДХО в тех случаях, когда они совмещены с огнем указателя поворота только отчасти.

4. В нынешнем варианте Правил № 48 предусматривается, что в том случае, когда подфарник/задний габаритный огонь или «его совмещенная часть» совмещены с указателем поворота, то он может выключаться на весь период работы указателя поворота. Однако в случае ДХО эта возможность не предусмотрена.

5. Новое предложение вносит бо́льшую ясность, дает изготовителям больше свободы и позволяет повысить безопасность дорожного движения, поскольку оно дает возможность увеличить видимость огней указателя поворота и избежать маскировки их функции.

6. Настоящее предложение, подготовленное с помощью экспертов БРГ, которые внесли ценный вклад в его редакцию, включает:

a) предложение по поправке к Правилам № 48, имеющей целью уточнить условия выключения ДХО (а также привести их в соответствие с существующими условиями, предусмотренными для подфарников, совмещенных с УП) и/или снижения силы света в том случае, когда ДХО или УП совмещены полностью или частично и когда расстояние между ними равно или меньше 40 мм.

b) предложение по поправке к Правилам № 87 с целью решить проблему проверки уровня снижения силы света ДХО, требуемого/допускаемого Правилами № 48. Оно предусматривает включение в эти Правила возможности дополнительной проверки и сертификации показателя «снижения силы света», позволяя тем самым соблюсти соответствующие требования Правил № 48.

8. Следует надеяться, что это всестороннее предложение по поправкам к правилам № 48 и 87 позволит устранить проблемы, с которыми сталкиваются администрации и изготовители транспортных средств/комплектующих изделий в деле соблюдения соответствующих требований.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на   
   2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. [↑](#footnote-ref-1)
2. Для дневных ходовых огней с несменными источниками света указать количество и общую мощность используемых источников света. [↑](#footnote-ref-2)