



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

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

##### **Восьмидесятая сессия**

Женева, 23–26 октября 2018 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

##### **Правила № 48 ООН (установка устройств освещения и световой сигнализации):**

**предложения по поправкам к поправкам серии 05 и 06**

### **Предложение по дополнению [10] к поправкам серии 05 и дополнению [8] к поправкам серии 06 к Правилам № 48 ООН (установка устройств освещения и световой сигнализации)**

#### **Представлено экспертом от Международной группы экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации (БРГ)\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от БРГ с целью ослабить дискомфортный свет задних сигнальных огней, когда на них приходится смотреть в непосредственной близости в условиях замедленного дорожного движения. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункт 5.26 изменить следующим образом:

«5.26 Задние указатели поворота **категории 2b**, задние габаритные огни **категории R2**, сигналы торможения **категории S2** (за исключением сигналов торможения **категории S4**) и задние противотуманные огни **категории F2** с регулятором силы света допускаются при автоматическом реагировании ~~по меньшей мере~~ на один или несколько из следующих внешних факторов: ~~окружающее освещение, туман, снегопад, дождь, солевой туман, облако пыли, загрязнение светоизлучающей поверхности, перечисленных в пунктах 5.26.1 и 5.26.2,~~ при условии сохранения предписанного для них соотношения значений яркости в случае изменения силы света. ~~При изменении внешних факторов не должно происходить резкого изменения силы света. Сигналы торможения категории S4 могут излучать различную силу света независимо от других огней. Водитель должен иметь возможность включать вышеназванные огни в режиме постоянной силы света, а затем возвращать их в режим изменяющейся силы света.~~

### 5.26.1 Окружающие условия

Изменение силы света – в пределах, предписанных соответствующими правилами ООН, – допускается применительно к следующим условиям:

- a) окружающее освещение,
- b) туман,
- c) снегопад,
- d) дождь,
- e) солевой туман,
- f) облако пыли,
- g) загрязнение светоизлучающей поверхности.

### 5.26.2 Условия дорожного движения

Уменьшение силы света – в пределах, предписанных соответствующими правилами ООН, – разрешается только в том случае, если:

- a) скорость транспортного средства не превышает 20 км/ч;  
и
- b) расстояние до следующего(их) сзади транспортного(ых) средства (средств) составляет менее 20 м.

5.26.3 Сигналы торможения категории S4 могут излучать различную силу света – с учетом внешних факторов, перечисленных в пунктах 5.26.1 и 5.26.2, – независимо от других огней.

5.26.4 При изменении внешних факторов не должно происходить резкого изменения силы света.

Водитель должен иметь возможность включать вышеназванные огни в режиме постоянной силы света, а затем возвращать их в режим изменяющейся силы света».

## II. Обоснование

1. Настоящее предложение призвано уменьшить степень ослепления, вызываемого все более яркими задними сигнальными огнями, когда на них приходится смотреть с близкого расстояния, при обеспечении одновременно неизменно правильного восприятия сигналов.

Свет задних сигнальных огней в условиях замедленного дорожного движения



2. Одно из требований дорожной безопасности состоит в том, чтобы общее внешнее восприятие устройств сигнализации оставалось как можно более однородным и однозначным при любых условиях вождения. С этой целью несколько лет назад в соответствующие правила ООН были включены новые категории огней (с изменяющейся силой света). Однако влияние таких – сложившихся сравнительно недавно – факторов, как:

- i) использование все более эффективных источников света на СИД, устанавливаемых в огнях с весьма гладкими и прозрачными внешними рассеивателями;
- ii) уменьшение размеров видимой поверхности, особенно когда речь идет о таких устройствах с улучшенными эксплуатационными качествами, как задние противотуманные огни и/или сигналы торможения;
- iii) требование относительно обеспечения между огнями определенного соотношения фотометрических характеристик

способно привести к наличию широкого диапазона значений силы света, что может повлечь за собой дискомфорт для водителей и чревато возможной опасностью в условиях замедленного движения или дорожных заторов в темное время суток.

3. Ныне действующими предписаниями Правил ООН не учитываются такие связанные с ослеплением факторы, как близость или скорость транспортного средства. Настоящей предлагаемой поправкой – для целей обозначения состояния близости в плотном потоке – вводятся дополнительные технические параметры, а именно скорость движения и дистанция между транспортными средствами. В таких условиях сила света, излучаемого огнями с регулируемой силой света, может изменяться в порядке уменьшения риска ослепления водителя следующего сзади транспортного средства.

4. Что касается такого параметра, как скорость движения транспортного средства, то предлагается допускать уменьшение силы света в том случае, если скорость транспортного средства не превышает 20 км/ч. Это согласуется с внесенным недавно Целевой группой по вопросам включения фар (ЦГ-ВФ) предложением относительно увеличения используемого ныне порогового значения скорости, при которой допускается автоматическое включение и выключение устройств освещения (как, например, выключение дополнительных задних фар/огней маневрирования либо включение дневных ходовых огней), с 10 км/ч до 20 км/ч. Аналогичным образом, скоростной порог 20 км/ч используется также в сигнализаторе непристегнутого ремня безопасности.

5. Что касается такого параметра, как дистанция между транспортными средствами, то предлагается расстояние в 20 м, позволяющее датчикам обнаруживать приближение следующих сзади транспортных средств. При 20 км/ч скорость наката составляет приблизительно 5,6 м в секунду. В случае транспортного средства, сбрасывающего скорость по мере приближения к находящемуся впереди транспортному средству, можно предположить, что изменение силы света произойдет за 3–4 секунды до остановки этого транспортного средства. Тем самым может быть обеспечено плавное изменение силы света, излучаемого соответствующим огнем.

6. Наконец, для обеспечения более четкого восприятия и удобочитаемости требований был внесен ряд изменений редакционного характера, включая разделение первоначального пункта на четыре подпункта.

---