



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования
правил в области транспортных средств****Рабочая группа по вопросам освещения
и световой сигнализации****Шестьдесят девятая сессия**

Женева, 8–11 апреля 2013 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Правила № 48: предложение по поправкам
к поправкам серии 06****Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 06
к Правилам № 48 (установка устройств освещения
и световой сигнализации)****Представлено экспертом от Польши***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Польши для введения альтернативного набора предписаний, касающихся эффективности, в отношении первоначальной направленности фар ближнего света и исключения требований об искусственной границе в 2 000 лм и автоматической регулировке светоизлучающих диодов (СИД). Он представляет собой пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.29/GRE/2012/27, обсуждавшегося в ходе шестьдесят восьмой сессии Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). Изменения к действующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) 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 6.2.6.1.1 изменить следующим образом:

"6.2.6.1.1 Первоначальный наклон...

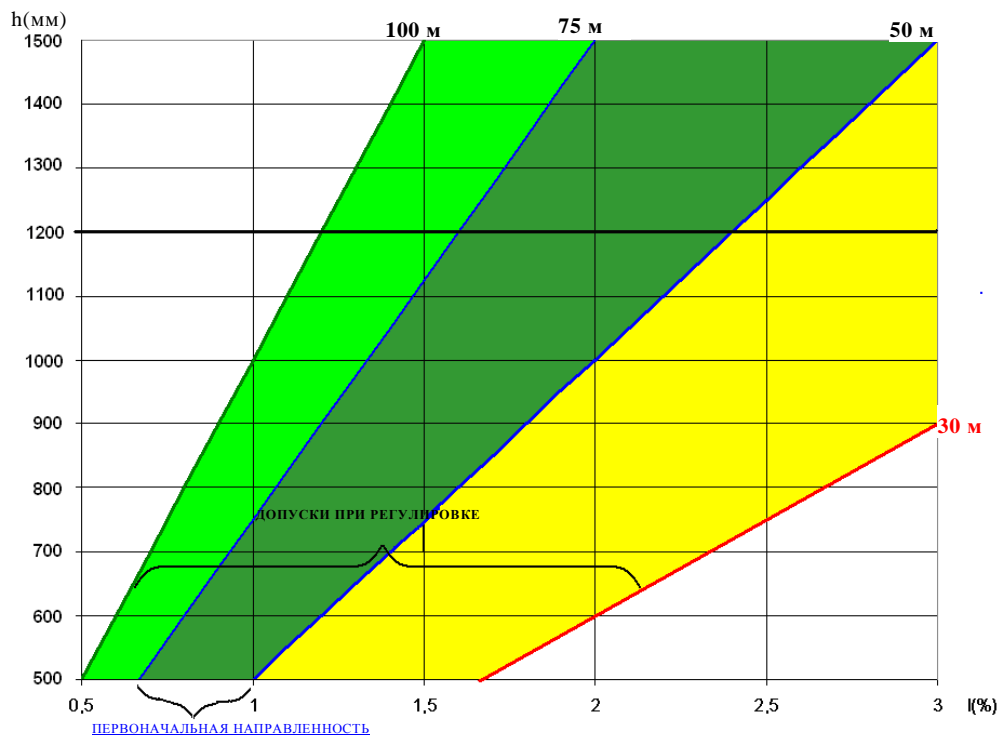
Указанный наклон вниз определяется в соответствии либо с пунктом 6.2.6.1.2 либо с пунктом 6.2.6.1.3 (по усмотрению изготовителя)".

Включить новый пункт 6.2.6.1.3 следующего содержания:

6.2.6.1.3 В зависимости от высоты установки в мм (h), на которой расположена исходная ось фары ближнего света, вертикальный наклон светотеневой границы фары ближнего света (в направлении исходной оси), измеряемой на порожних транспортных средствах с точностью 0,1%, должен иметь значение первоначального наклона вниз (первоначальной направленности), при котором (которой) горизонтальная часть светотеневой границы пересекает поверхность ровной горизонтальной дороги на расстоянии от [50] м до [75] м от фары.

Пределы направленности при всех статистических условиях, указанных в приложении 5, должны быть такими, чтобы расстояние от пересечения вертикальной части светотеневой границы с дорожным покрытием оставалось в диапазоне от [30] м до [100] м с учетом допусков по направленности (см. рис. ниже).

По усмотрению изготовителя может указываться минимальное расстояние от пересечения горизонтальной части светотеневой границы с поверхностью дороги, составляющее более [30] м.



Пункт 6.2.6.2.1 изменить следующим образом:

"6.2.6.2.1 В том случае, когда для выполнения требований пунктов 6.2.6.1.1 и **либо 6.2.6.1.2, либо 6.2.6.1.3 (в зависимости от того, какой из них применяется)** необходимо устройство, регулирующее положение фары, это устройство должно быть автоматическим".

Пункт 6.2.9 изменить следующим образом:

"6.2.9 Прочие предписания

Предписания, содержащиеся в пункте 5.5.2, не применяются к фарам ближнего света.

...

В отношении вертикального наклона – **в том случае, когда значения, используемые для наклона светотеневой границы луча ближнего света вниз соответствуют предписаниям пункта 6.2.6.1.2** – положения пункта 6.2.6.2.2 выше не применяются к фарам ближнего света:

- a) с модулем (модулями) СИД, создающим(и) главный луч ближнего света, или
- b) с источником света, создающим главный луч ближнего света и имеющим номинальный световой поток более 2 000 люмен.

В случае ламп накаливания...".

Приложение 1, включить новый пункт 10.9 следующего содержания:

"10.9 **Значение, используемое для первоначального наклона светотеневой границы луча ближнего света вниз (в соответствии с пунктом 6.2.6.1.1), определяется:**

- a) **согласно пункту 6.2.6.1.2² или**
- b) **согласно пункту 6.2.6.1.3² (значение минимального расстояния от пересечения горизонтальной части светотеневой границы с поверхностью дороги, если указано, что это расстояние составляет более [30] м)".**

Приложение 9, пункт 1.3.2 изменить следующим образом:

"1.3.2 Изменение наклона в зависимости от нагрузки

Отклонения угла наклона луча ближнего света вниз в зависимости от условий нагрузки, предусмотренных в настоящем разделе, должны оставаться в пределах, указанных **либо в пункте 6.2.6.1.2, либо в пункте 6.2.6.1.3 (в зависимости от того, какой из них применяется).**

~~0,2 2,8% — при высоте установки фары $h < 0,8$;~~

~~0,2 2,8% при высоте установки фары $0,8 \leq h \leq 1,0$; или~~

~~0,7 3,3% (в соответствии с наклоном, выбранным изготовителем во время официального утверждения);~~

~~0,7 3,3% при высоте установки фары $1,0 < h \leq 1,2$ м;~~

~~1,2 3,8% — при высоте установки фары $h > 1,2$ м.~~

В случае передней противотуманной фары класса "F3"..."

II. Обоснование

1. В Правилах № 48 ООН использовались фиксированные значения первоначальной направленности фар ближнего света (и их допусков) в конкретных и довольно обширных (приблизительных) диапазонах в зависимости от высоты установки. В результате этого в реальных дорожных условиях при новом официальном утверждении типа транспортных средств может оказаться, что освещенный участок дороги начинается непосредственно перед передней частью автомобиля и заканчивается в пределах 20–200 м перед ним. В этих значениях пока не учтены дополнительные допуски на соответствие производства, применяемые в соответствии с нынешним текстом Правил № 48 ООН.

2. Изложенное выше предложение позволяет улучшить нынешнюю ситуацию посредством введения альтернативного набора предписаний, касающихся эффективности, в отношении первоначальной направленности фар ближнего света и приведения диапазона освещенности дороги фарами ближнего света в большее соответствие с реальными условиями, независимо от высоты установки фары.
