



---

## **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 а) 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\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Германии в сотрудничестве с экспертами от Международной группы экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации (БПГ) 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.

---

\* 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.



## 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:

- a) 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».**



мечаний, 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 большую 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.