



---

## **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 третья сессия**

Женева, 14–17 апреля 2015 года

Пункт 7 к) предварительной повестки дня

**Другие правила – Правила № 113 (фары, испускающие  
симметричный луч ближнего света)**

### **Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 113 (фары, испускающие симметричный луч ближнего света)**

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

Приведенный ниже текст был подготовлен экспертом от БРГ в целях приведения в соответствие требований данных Правил с требованиями Правил № 98, 112 и 123, касающихся смещения светотеневой границы после испытания на воздействие тепла, и устранить ошибку в положениях, регламентирующих использование модулей СИД. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, 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.

GE.15-00977 (R) 040315 040315



\* 1 5 0 0 9 7 7 \*

Просьба отправить на вторичную переработку 



## I. Предложение

Пункт 6.2.6.1 исключить.

Пункт 6.2.7 изменить следующим образом:

"6.2.7 Применительно к лучу ближнего света допускается использование источников света с одной или двумя лампами накаливания (класса А, В, С, D) или одним газоразрядным источником света (класса Е) либо одним или более модулями СИД (класса А, В, С, D, Е)."

Пункт 6.3.2 изменить следующим образом:

"6.3.2 Независимо от типа источника света (модуль(и) СИД, источник(и) света с нитью накала или газоразрядный источник света), используемого для создания ближнего света, для каждого индивидуально-го луча дальнего света могут использоваться несколько источников света:

- a) .....
- b) .....
- c) модуль(и) СИД (класс В, С, D, Е)."

Приложение 4, пункт 2.2.1 изменить следующим образом:

"2.2.1 Результат в миллирадианах (мрад) считают приемлемым для фары, создающей луч ближнего света, только в том случае, если абсолютное значение  $\Delta\gamma_1 = |\gamma_3 - \gamma_{60}|$ , измеренное для этой фары, составляет не более 1,0 мрад ( $\Delta\gamma_1 \leq 1,0$  мрад) **в направлении вверх и не более 2,0 мрад ( $\Delta\gamma_1 \leq 2,0$  мрад) в направлении вниз.**"

Приложение 4, пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2 Однако если эта значение составляет **более 1,0 мрад, но не более 1,5 мрад ( $1,0 \text{ мрад} < \Delta\gamma_1 \leq 1,5 \text{ мрад}$ ):**

Смещение	
<b>вверх</b>	<b>более 1,0 мрад, но не более 1,5 мрад (<math>1,0 \text{ мрад} &lt; \Delta\gamma_1 \leq 1,5 \text{ мрад}</math>)</b>
<b>вниз</b>	<b>более 2,0 мрад, но не более 3,0 мрад (<math>2,0 \text{ мрад} &lt; \Delta\gamma_1 \leq 3,0 \text{ мрад}</math>)</b>

то проводят испытание ~~второй~~ **дополнительного образца** фары в соответствии с пунктом 2.1 после трехразового последовательного прохождения цикла, указанного ниже, для стабилизации правильного положения механических частей фары, установленной на основе таким образом, как ее следует устанавливать на транспортном средстве:

Включение огня ближнего света на один час (напряжение устанавливается в соответствии с пунктом 1.1.1.2).

~~Отключение на один час.~~

~~Фара данного типа считается приемлемой, если среднее значение абсолютных величин  $\Delta\gamma_1$ , измеренных на первом образце, и  $\Delta\gamma_2$ , измеренных на втором образце, не превышает 1,0 мрад.~~

**По прошествии этого периода продолжительностью один час данный тип фары считается приемлемым, если абсолютные значения  $\Delta\alpha$ , измеренные на следующем образце, удовлетворяют требованиям, содержащимся в пункте 2.2.1 выше."**

*Приложение 5, пункт 1.4* изменить следующим образом:

"1.4 Для проверки вертикального отклонения светотеневой границы под воздействием тепла применяют следующую процедуру (только для фар классов В, С, D и E):

одну из отобранных фар испытывают в соответствии с процедурой, описанной в пункте 2.1 приложения 4, после трехразового последовательного прохождения цикла, описанного в пункте 2.2.2 приложения 4.

Фару считают приемлемой, если  $\Delta\alpha$  не превышает 1,5 мрад в направлении вверх и не превышает **2,5 мрад в направлении вниз**.

Если это значение превышает 1,5 мрад, но не превышает 2,0 мрад в направлении вверх или превышает **2,5 мрад, но не превышает 3,0 мрад в направлении вниз**, то испытанию подвергают второй образец фары, причем среднее значение абсолютных величин, измеренных на обоих образцах, не должно превышать **1,5 мрад в направлении вверх и не превышать 2,5 мрад в направлении вниз**".

## II. Обоснование

### Пункт 6.2.6.1

1. Минимальное требование к углу крена для включения дополнительного(ых) источника(ов) света для подсветки поворота было включено в Правила № 113 по ошибке. Поскольку это требование предусмотрено в Правилах № 53, эта поправка предусматривает исключение этого повторного требования из Правил № 113.

### Пункты 6.2.7 и 6.3.2

2. Дополнение 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 113 (ECE/TRANS/WP.29/2012/17) было принято с целью дать возможность использовать модуль(и) СИД в фарах класса А или В и исключить ограничение на возможное использование модуля(ей) СИД в случае классов С, D и E из пункта 5.3. Однако в то время соответствующие поправки к пунктам 6.2.7 и 6.3.2 были опущены намеренно, поэтому данное предложение отражает первоначальное намерение, отраженное в документе ECE/TRANS/WP.29/2012/17, и предусматривает включение классов А и В в пункты 6.2.7 и 6.3.2.

### Приложения 4 и 5

3. Сдвиг светотеневой границы вверх в процессе работы данного огня может привести к усилению эффекта ослепления, в связи с чем после проведения испытаний на воздействие тепла допускается только незначительное отклонение. Сдвиг вниз приводит к уменьшению освещенности дороги, однако этот параметр оценивается в ходе испытания грязной фары в течение одного часа, в результатах которого уже учитывается воздействие тепла. Таким образом,

строгие требования, предусмотренные в пунктах 2.2.1 и 2.2.2 приложения 4, а также в пункте 1.4 приложения 5, нет нужды применять в случае смещения свето-теневого границы в направлении вниз. Это предложение соответствует предыдущим поправкам к Правилам № 98 (дополнение 3), 112 (дополнение 3 к поправкам серии 01) и 123 (дополнение 3 к поправкам серии 01).

---