



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRE/48
29 May 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по вопросам освещения и световой
сигнализации (GRE)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ
СИГНАЛИЗАЦИИ (GRE) О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ВОСЬМОЙ СЕССИИ

(9-12 апреля 2002 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа GRE провела свою сорок восьмую сессию с 9 марта (только вторая половина дня) по 12 марта (только первая половина дня) 2002 года в Женеве под председательством г-на М. Горшковского (Канада). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В работе сессии принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК). В ней участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации

(ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Брюссельской рабочей группы 1952 года (БРГ) и Международной электротехнической комиссии (МЭК).

2. Документы, распространенные в ходе сессии без условного обозначения, перечислены в приложении к настоящему докладу.

3. GRE почтила минутой молчания память г-на Герарда Микела (Нидерланды), который скорпостижно скончался 4 февраля 2002 года. Его будут помнить как компетентного Председателя GRE, занимавшего этот пост начиная с семнадцатой сессии Рабочей группы, состоявшейся в Женеве в мае 1987 года.

ПРАВИЛА № 48 - дальнейшая разработка (установка устройств освещения и световой сигнализации)

а) Определение "единого огня"

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/39; TRANS/WP.29/GRE/2002/2

4. Упомянув о состоявшемся на прошлой сессии обсуждении на основе документа TRANS/WP.29/GRE/2001/39 пересмотренного определения "единого огня", эксперт от Италии заявил, что хотел бы дождаться подробного рассмотрения этого вопроса в рамках БРГ.

5. Эксперт от БРГ отметил, что Рабочая группа БРГ по вопросам фотометрии все еще занимается этим важным и трудным вопросом, в частности разработкой определений стоп-сигнала и указателя поворота. Он отметил важное значение выработки научно обоснованного решения и согласился представить результаты изучения этой темы на одной из последующих сессий GRE. Председатель подчеркнул неотложность решения данной проблемы, имеющей важное значение для промышленности, и просил БРГ как можно скорее представить эти результаты.

6. Эксперт от Японии представил документ TRANS/WP.29/GRE/2002/2, содержащий уточнения к толкованию термина "единый огонь" применительно к устройству освещения с изменяющимся углом наклона луча.

7. GRE завершила обсуждение и отметила возможность использования дополнительного источника света в фаре ближнего света либо в огне, который совмещен с фарой ближнего света, для освещения с изменяющимся углом наклона луча без изменения статуса такой фары ближнего света, рассматриваемой в качестве "единого огня".

b) Поправки, касающиеся регулирующихся систем переднего освещения (PCПО)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/20; неофициальный документ № 28, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

8. GRE решила обсудить этот вопрос вместе с пунктом 4.2 повестки дня, касающимся регулирующихся систем переднего освещения (см. пункты 50 и 51).

c) Распределительные системы освещения (PCO)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/31; TRANS/WP.29/GRE/2001/31/Add.1; неофициальный документ № 23, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

9. Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ № 23, в котором предлагается заменить фразу "оптическое излучение" на "видимое излучение", с тем чтобы исключить из области применения этих положений источники света с инфракрасным или ультрафиолетовым излучением.

10. GRE отметила, что в настоящее время инфракрасное или ультрафиолетовое излучение не охватывается Правилами № 48, и решила утвердить предлагаемые поправки.

11. GRE подробно рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRE/2001/31/Add.1 и решила окончательно рассмотреть эту тему на своей следующей сессии. С этой целью секретариату было поручено подготовить при содействии БРГ пересмотренный документ. В этом документе будут объединены неофициальный документ № 23, а также документы TRANS/WP.29/GRE/2001/31 и TRANS/WP.29/GRE/2001/31/Add.1. В нем будут отражены изменения, согласованные в ходе сессии, и указаны виды маркировки различных деталей, приведенные на рисунке в приложении 10 к документу, а также изложены положения, предусматривающие уменьшение силы света в целях предотвращения ослепления в случае неисправности осветительного прибора.

d) Установка светоотражающей маркировки и материалов

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/13/Rev.1; неофициальные документы № 4 и 12, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

12. Эксперт от БРГ представил пересмотренное предложение, касающееся предписаний относительно установки дополнительной светоотражающей маркировки и дополнительных задних маркировочных табличек (TRANS/WP.29/GRE/2001/13/Rev.1), и обратил внимание на неофициальный документ № 4.

13. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что сзади допускается использовать светоотражающие материалы только красного цвета. Он предложил включить сноску с указанием на то, что некоторые договаривающиеся стороны, возможно, запретят использование светоотражающих материалов иного (не красного) цвета сзади транспортного средства. Его позицию поддержал эксперт от Нидерландов.

14. Эксперт от Европейской комиссии выразил несогласие в связи с использованием такой сноски.

15. Что касается документа TRANS/WP.29/GRE/2001/13/Rev.1, то GRE достигла согласия по следующим поправкам:

Пункт 2.7.16.3 изменить следующим образом:

"2.7.16.3 другие светоотражающие маркировки **и таблички**, которые должны быть...".

Включенный новый пункт 2.26 следует исключить (в том числе сноску 2/); определение "медленно движущегося транспортного средства" следует включить в Правила № 86.

Пункт 5.15 изменить следующим образом (исключить ссылку на белые и желтые полосы и маркировку сзади):

"5.15 Светоотражающие линии и контурная маркировка белые или желтые по бокам; красные сзади 2/".

Сноска 3/ (прежняя), нумерацию изменить на 2/, а текст - следующим образом:

"2/ Никакие положения настоящих Правил не запрещают Договаривающимся сторонам, применяющим эти Правила, разрешать использование желтых полос или контурной маркировки сзади транспортных средств, зарегистрированных на их территории".

Пункт 6.14.3, изменить следующим образом:

"6.14.3 Расположение

Никаких особых предписаний не существует. Светоотражающие линии или контурная маркировка, изготовленные из одной или двух полос, должны **в случае их использования** обозначать всю заднюю ширину **или** форму механического...".

Пункт 6.21.1 изменить следующим образом (включив также ссылку на сноску 2/):

"6.21.1 Наличие

Факультативно на транспортных средствах категорий N2, N3, M2, M3 и на их прицепах 2/".

Редакционная сноска 4/ (прежняя), изменить нумерацию на 3/.

16. В заключение Председатель отметил, что рассмотрение данного вопроса надлежит продолжить на следующей сессии GRE. БПГ было предложено пересмотреть представленный документ с учетом новой структуры положений. Положения о контурной маркировке и линейной маркировке следует рассмотреть в индивидуальном порядке отдельно от других светоотражающих устройств. БПГ следует учесть вышеупомянутые поправки, принятые GRE.

17. Эксперт от Польши проинформировал GRE о некоторых исследованиях, касающихся последствий улучшения видимости транспортных средств категорий M1 и N1 при помощи использования дополнительных светоотражающих устройств (неофициальный документ № 12). В рамках этого эксперимента использовались также различные возможные цвета светоотражающих устройств. Он согласился проинформировать GRE о результатах этого исследования.

а) Дальнейшая разработка правил

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/8; TRANS/WP.29/GRE/2002/14; неофициальные документы № 15, 20 и 31, указанные в приложение 1 к настоящему докладу

18. Сославшись на неофициальный документ № 20, Секретарь сообщил GRE, что WP.29 отложил на своей сессии в марте 2002 года принятие документа TRANS/WP.29/GRE/2002/10 по причине несогласия, выраженного в рамках Европейского союза. Он проинформировал GRE о решении WP.29 исключить нововведенные положения об автоматическом переключении (пункт 5.13) и заявил, что секретариат уже представил Всемирному форуму WP.29 пересмотренный документ (TRANS/WP.29/2002/10/Rev.1) для рассмотрения на его сто двадцать седьмой сессии в рамках пункта 4.2.9 повестки дня.

19. Эксперт от Японии представил документ TRANS/WP.29/GRE/2002/8, в котором предлагается ввести требование об обязательном использовании стоп-сигналов S3 на транспортных средствах категории N1) и о введении ограничения на максимальную высоту для передних противотуманных фар на транспортных средствах категории N1. После подробного обсуждения этого вопроса GRE решила отложить рассмотрение пункта 6.7.1 (обязательное использование S3 на транспортных средствах категории N1) до следующей сессии GRE и принять предписание относительно максимальной высоты, касающееся передних противотуманных фар транспортных средств категории N1. Секретариату было поручено представить WP.29 и AC.1 только поправки к пункту 6.3.4.2 в качестве предложения по проекту поправок к Правилам № 48 для рассмотрения в ходе их сессий в ноябре 2002 года. Предлагаемая поправка к пункту 6.7.1 будет обсуждена в ходе следующей сессии GRE.

20. Эксперт от БПГ представил документ TRANS/WP.29/GRE/2002/14, касающийся безопасной установки фонарей заднего хода, с учетом нового значения максимальной силы света. После подробного обсуждения он согласился вновь рассмотреть этот вопрос и представил пересмотренное предложение.

21. При условии добавления переходных положений (т.е. об обязательной установке через три года после вступления в силу) GRE приняла пересмотренный документ TRANS/WP.29/GRE/2002/14/Rev.1 (неофициальный документ № 31), касающийся установки устройств освещения и световой сигнализации, со следующими поправками:

Пункт 6.4.3 изменить следующим образом (исключить подпункты 6.4.3.1 и 6.4.3.2):

"6.4.3 Расположение

Никаких особых предписаний не существует".

Пункт 6.4.4.3 изменить следующим образом:

"6.4.4.3 По длине: сзади транспортного средства.

Вместе с тем оба факультативных устройства, упомянутых в пункте 6.4.2.2, **в случае их использования должны** устанавливаться сбоку **или сзади...**".

22. GRE поручила секретариату включить переходные положения (при содействии БРГ, которая не позднее июня 2002 года передаст в секретариат необходимые формулировки) и представить этот документ WP.29 и AC.1 в качестве предложения по проекту поправок к Правилам № 48 для рассмотрения в ходе их сессий в ноябре 2002 года.

23. Что касается неофициального документа № 15, представленного экспертом от Нидерландов, то Председатель предложил рассмотреть его на следующей сессии GRE в сентябре/октябре 2002 года. С этой целью секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 15 под официальным условным обозначением. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/GRE/2002/25)

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

а) Правила № 7 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы и контурные огни)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/29; неофициальный документ № 25, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

24. Эксперт от БРГ сообщил GRE, что предложение, касающееся использования сменных "модулей источников света" вместо несменных источников света (TRANS/WP.29/GRE/2001/29), предусматривает замену только неисправного модуля, а не всего фонаря.

25. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 25, содержащий поправки к предложению БРГ, с тем чтобы точно разъяснить ответственность завода-изготовителя модульного устройства.

26. Эксперт от Италии предложил внести дополнительные поправки в соответствующий документу.

27. Председатель предложил продолжить рассмотрение данного вопроса на следующей сессии GRE и просил экспертов от Германии и Италии подготовить и передать в секретариат новый сводный документ.

b) Правила № 10 (электромагнитная совместимость)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/4; TRANS/WP.29/GRE/2002/5

28. Эксперт от Японии представил документ TRANS/WP.29/GRE/2002/4, касающийся несоответствия диапазонов европейских стандартных коротковолновых звуковых и аналогичных частот в других районах мира, и предложил апробировать диапазон частот на 76-108 мГц вместо 88-108 мГц.

29. Поскольку достичь полного согласия по этому вопросу в рамках GRE не удалось, Председатель просил экспертов продолжить изучение документа TRANS/WP.29/GRE/2002/4 и предложил возобновить его рассмотрение на следующей сессии GRE.

30. Рассмотрев представленный Францией документ TRANS/WP.29/GRE/2002/5, касающийся уточнения предписаний в отношении испытаний на электромагнитную совместимость крупногабаритных транспортных средств с учетом имеющихся возможностей для проведения таких испытаний, GRE решила сохранить данный документ в повестке дня и дождаться опубликования соответствующей директивы Европейского сообщества.

c) Правила № 50, 53 и 74

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/25; TRANS/WP.29/GRE/2001/26; TRANS/WP.29/GRE/2001/27; неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

31. После первоначального рассмотрения предложения МА3М, касающегося уточнения порядка установки фар новых категорий на мотоциклах (неофициальный документ № 9, касающийся проекта поправок к правилам № 53 и 74), Председатель предложил GRE продолжить его рассмотрение на следующей сессии. Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 9 под официальным условным обозначением. (Примечание секретариата: см. документы TRANS/WP.29/GRE/2002/26 и TRANS/WP.29/GRE/2002/27)

32. GRE также обсудила документы TRANS/WP.29/GRE/2001/25, TRANS/WP.29/GRE/2001/26 и TRANS/WP.29/GRE/2001/27, содержащие проекты поправок к правилам № 50, 53 и 74 (использование передних габаритных огней автожелтого цвета на мотоциклах). GRE приняла эти документы, но решила пока не представлять их WP.29, сохранив данный пункт в повестке дня следующей сессии GRE.

d) Правила № 65 (специальные предупреждающие огни)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/3; TRANS/WP.29/GRE/2003/3/Add.1; неофициальный документ № 2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

33. Эксперт от Соединенного Королевства кратко представил неофициальный документ № 2, касающийся более эффективных мер по обеспечению видимости автотранспортных средств при помощи предупреждающих сигнальных огней.

34. GRE решила принять к сведению эти более эффективные меры и обратилась к Италии, Соединенному Королевству и Франции с просьбой подготовить сводный документ для рассмотрения желательно на следующей сессии GRE.

e) Правила № 86 (установка устройств освещения и световой сигнализации для тракторов)

Документация: неофициальный документ № 3 сорок седьмой сессии GRE

35. GRE решила изучить вопрос (который затронула Беларусь в неофициальном документе № 3 сорок седьмой сессии GRE), касающийся максимальной расчетной скорости тракторов. Эксперт от Польши вызвался передать в секретариат предложение по проекту поправок к Правилам на основе вышеупомянутого неофициального документа для рассмотрения на следующей сессии GRE.

f) Правила № 87 (дневные ходовые огни)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/7

36. GRE рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/2002/7 о дневных ходовых огнях и решила представить его WP.29 и AC.1 в качестве предложения по проекту дополнения 5 к Правилам № 87 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2002 года.

g) Правила № 98 (фары с газоразрядными источниками света)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/30; TRANS/WP.29/GRE/2002/9;
TRANS/WP.29/GRE/2002/11; неофициальный документ № 10 сорок седьмой сессии GRE

37. Из-за нехватки времени рассмотрение данного пункта было перенесено на сорок девятую сессию GRE.

h) Правила № 112 (фары с асимметричным лучом ближнего света)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/12

38. Из-за нехватки времени рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRE/2002/12 было перенесено на сорок девятую сессию GRE.

i) Правила № 113 (фары с симметричным лучом ближнего света)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/6

39. GRE обсудила и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/2002/6 о фарах с симметричным лучом ближнего света и поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 (при содействии делегации России) этот документ (содержащий необходимые поправки к тексту Правил на русском языке) не позднее июня 2002 года в качестве проекта исправления 1 к Правилам № 113 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2002 года.

j) Правила № 23 (фонари заднего хода)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/13

40. GRE подробно рассмотрела документ TRANS/WP.29/GRE/2002/13, касающийся фонарей заднего хода, и приняла его со следующей поправкой:

Пункт 3.6, включенный новый пункт следует исключить.

41. GRE поручила секретариату представить принятый документ (см. пункт 40 выше) WP.29 и AC.1 в качестве предложения по проекту поправок (дополнение 8) к Правилам № 23 для рассмотрения в ходе их сессии в ноябре 2002 года.

к) Измерение яркости "слегка изогнутых регистрационных знаков"

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/15; TRANS/WP.29/GRE/2002/16

42. В связи с нехваткой времени GRE решила перенести рассмотрение обоих документов на свою сорок девятую сессию.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВКИ УСТРОЙСТВ ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/6; неофициальные документы № 1, 6, 7, 8, 13, 16, 22, 22R1, 24, 26 и 27, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

43. Председатель сообщил об итогах неофициального совещания, состоявшегося в Женеве 8-10 января 2002 года (неофициальный документ № 1).

44. Эксперт от Канады поблагодарил GRE за все замечания и предложения, представленные участниками работы в рамках GRE по предложению о потенциальных глобальных правилах, касающихся установки устройств освещения и световой сигнализации. Он отметил, что неофициальный документ № 6 (представленный Канадой и основанный на документе TRANS/WP.29/GRE/2001/6) будет пересмотрен с учетом замечаний и предложений, приведенных в неофициальных документах № 7, 8, 13, 24, а также во второй части неофициального документа № 16. Он согласился вновь распространить пересмотренный документ для рассмотрения GRE на ее сессии, которая состоится в сентябре/октябре 2002 года.

45. Председатель кратко проинформировал GRE о рекомендациях целевой группы Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта по вопросам высоты установки фар (неофициальный документ № 26), а также о техническом докладе этого Общества, касающемся высоты установки фар на легковых транспортных средствах и

грузовых автомобилях малой грузоподъемности (неофициальный документ № 27). Эти неофициальные документы не предназначены для размещения на вебсайте WP.29/GRE и были распространены среди экспертов GRE лишь в информационных целях.

46. Председатель представил неофициальный документ № 22, касающийся области применения и строгости глобальных технических правил (гтп) в соответствии с Глобальным соглашением 1998 года. После обсуждения он согласился подготовить пересмотренный вариант этого документа.

47. После повторного рассмотрения и надлежащего учета оговорки делегатов от Италии, Соединенных Штатов Америки и Франции относительно необходимости изучения данного вопроса GRE решила представить пересмотренный неофициальный документ № 22R1 на рассмотрение (в качестве неофициального документа, представленного Председателем) WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2002 года. (Примечание секретариата: Председатель подготовил пересмотренный вариант неофициального документа № 22R1, включающего замечания GRE. Новый документ был передан при помощи электронных средств экспертам GRE для представления по нему замечаний. Подготовленный в результате этого документ был представлен на рассмотрение WP.29 и AC.3. См. неофициальный документ № 4, который должен быть рассмотрен в ходе сто двадцать седьмой сессии Всемирного форума WP.29 в рамках пункта 5.2 повестки дня и Административным комитетом AC.3 в рамках пункта В.2.1.4 повестки дня).

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ ЕЭК

а) Боковые фонари

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/35

48. Работа по этому пункту была начата с подробного рассмотрения внесенного БРГ предложения об официальном утверждении боковых фонарей механических транспортных средств (TRANS/WP.29/GRE/2001/35). GRE приняла данное предложение с поправками, приведенными в приложении 2 к настоящему докладу.

49. GRE поручила секретариату передать принятый документ (см. пункт 48 выше) WP.29 и AC.1 в качестве предложения по новым правилам ЕЭК для рассмотрения в ходе их сессии в ноябре 2002 года.

b) Регулирующаяся система переднего освещения (РСПО)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/18; TRANS/WP.29/GRE/2002/19;
неофициальный документ № 28, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

50. В дополнение к демонстрации возможностей этой системы на открытом воздухе, проведенной в среду вечером, эксперт от БРГ всесторонне охарактеризовал регулирующуюся систему переднего освещения (РСПО), в частности определения, функции, внешний вид, фотометрические параметры, аспекты безопасности и документацию об официальном утверждении по типу конструкции (см. неофициальный документ № 28). Он предложил провести неофициальное совещание по РСПО для завершения разработки технических требований, касающихся регулирующихся систем переднего освещения (TRANS/WP.29/GRE/2002/18).

51. Председатель поблагодарил эксперта за подробное изложение материалов. GRE достигла согласия относительно неофициального совещания по РСПО, которое предполагается провести во Франкфурте (Германия) 2-4 июля 2002 года при условии подтверждения этого решения WP.29 на его сессии в июне 2002 года.

СОГЛАСОВАННАЯ СХЕМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЛУЧА БЛИЖНЕГО СВЕТА

a) Асимметричный луч ближнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1997/14; TRANS/WP.29/GRE/1999/18;
неофициальные документы № 14 и 18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

52. Председатель Координационного комитета БРГ представил неофициальные документы № 14 и 18, касающиеся предложения БРГ по техническим требованиям относительно согласованной схемы распределения луча ближнего света. Он отметил, что целесообразно представить резюме предложения БРГ и подготовить к следующей сессии GRE два предложения о внесении поправок в правила № 98 и 112.

53. GRE решила рассмотреть эти два предложения вместе с официальным документом TRANS/WP.29/GRE/2001/28 на своей следующей сессии (см. пункт 56).

b) Симметричный луч ближнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/24, TRANS/WP.29/GRE/2001/24;
неофициальные документы № 10 и 11, указанные в приложении 1 настоящему докладу

54. Эксперт от МАЗМ представил неофициальные документы № 10 и 11, содержащие предложения о внесении поправок в Правила № 113, с целью включения в них технических требований, касающихся согласованной схемы распределения луча дальнего света и схемы симметричного луча ближнего света. Он также представил материалы с результатами сопоставления различных схем луча ближнего и дальнего света.

55. После краткого обсуждения этих вопросов МАЗМ было предложено подготовить официальный документ на основе неофициальных документов № 10 и 11. Экспертам GRE было предложено не позднее конца июня 2002 года передать МАЗМ дополнительные замечания по неофициальным документам № 10 и 11. GRE решила рассмотреть этот документ на своей сессии в сентябре/октябре 2002 года.

с) Согласованная схема распределения луча дальнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/28

56. Из-за нехватки времени данный вопрос не был обсужден и GRE решила возобновить его рассмотрение на своей сорок девятой сессии в рамках пункта повестки дня, посвященного правилам № 98 и 112.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Ослепление фарами

57. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRE об исследовании проблемы ослепления фарами, проводившемся в соответствии с многочисленными жалобами граждан. Он отметил, что результаты этого исследования вскоре будут опубликованы в докладе о ходе работы по этому вопросу.

58. Эксперт от Канады обратил внимание на то, что через несколько лет после начала эксплуатации любой фары поверхность ее линзы повреждается (например, в результате ударов об нее мелких камней). Это повреждение повышает степень ослепления фарой.

59. Председатель предложил сохранить этот вопрос в повестке дня и дождаться результатов подготовки доклада о ходе работы по этому вопросу Соединенными Штатами Америки. КСАОД было предложено изучить возможность замены линз фар, особенно в случае фар с газоразрядными источниками света.

b) Условия включения стоп-сигналов

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/17; TRANS/WP.29/GRE/2000/25. Кроме того, были распространены неофициальные документы № 1 и 2 сорок пятой сессии GRE и неофициальный документ № 4 ее сорок четвертой сессии

60. Эксперт от МОПАП просил исключить документ TRANS/WP.29/GRE/1999/17 из повестки дня GRE. Эксперт от Соединенных Штатов Америки просил исключить из повестки дня неофициальный документ № 4 сорок четвертой сессии GRE и неофициальные документы № 1 и 2 сорок пятой сессии GRE.

61. Эксперт от Европейской комиссии представил неофициальный документ № 21, содержащий предложение о внесении поправок в Правила № 48, с тем чтобы обеспечить включение стоп-сигналов на транспортных средствах при срабатывании системы замедления (например, тормоза-замедлителя). Этот документ был уже представлен на прошлой сессии GRRF в феврале 2002 года в качестве неофициального документа № 23.

62. Секретарь отметил, что данный документ все еще рассматривается в GRRF и что GRE должна дождаться выводов, касающихся условий включения стоп-сигналов.

63. После обсуждения этих вопросов Председатель GRE вызвался уточнить с Председателем GRRF вопрос о последующих мероприятиях в контексте этой темы. GRE согласилась с тем, что вышеупомянутые поправки должны быть вновь рассмотрены на следующей сессии GRE в сентябре/октябре 2002 года. С этой целью секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 21 под официальным условным обозначением, включая определение "стоп-сигнала" из неофициального документа № 3, представленного БРГ, и с учетом определения "частичного торможения", приведенного в Правилах № 13. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/GRE/2002/28).

64. Эксперт от БРГ напомнил, что он представил документ TRANS/WP.29/GRE/2000/25, касающийся руководящих принципов подачи и оценки ходатайств по международным правилам, регулирующим аспекты освещения на автотранспортных средствах. Председатель поблагодарил БРГ за данный документ, предложив включить его в повестку дня следующих сессий GRE в рамках ее нового пункта "Новые изобретения" и сохранить его в повестке дня этих сессий. GRE решила завершить разработку этих руководящих указаний и принять их на следующей сессии GRE, а также представить их WP.29 для дальнейшего рассмотрения.

с) Включение огней аварийного торможения

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/21, TRANS/WP.29/GRE/2002/22;
неофициальные документы № 17 и 29, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

65. Председатель поблагодарил экспертов от Германии за демонстрацию возможностей включения огней аварийного торможения на автотранспортных средствах с целью снижения опасности дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на транспортное средство сзади. Эта демонстрация была проведена на открытом воздухе в среду вечером.

66. Делегат от Германии представил документы TRANS/WP.29/GRE/2002/21 и TRANS/WP.29/GRE/2002/22, касающиеся внесения необходимых поправок с целью корректировки положений правил № 7 и 48, с тем чтобы ими допускалось автоматическое включение и отключение огней аварийного торможения на автотранспортных средствах.

67. Председатель напомнил, что, как было указано в процессе первоначального представления материалов на прошлой сессии GRE, предполагалось увеличить освещенную поверхность устройства световой сигнализации (единого огня), однако в ходе демонстрации, проведенной на открытом воздухе, было показано освещение дополнительного комплекта стоп-сигналов.

68. Эксперт от МОПАП в принципе согласился с введением автоматической сигнализации аварийного торможения при помощи стоп-сигналов, но просил прояснить ситуацию на переходный период и - с учетом того, что в нынешней ситуации не возникает никаких проблем - не умалять значение используемых систем (т.е. не следует считать, что на транспортных средствах, оборудованных обычными стоп-сигналами, торможения не осуществляется).

69. Эксперт от Франции представила неофициальный документ № 29, содержащий предложения о внесении поправок в положения, касающиеся электрических соединений, с целью автоматического включения сигнала предупреждения об опасности в случае аварийного торможения. Она отметила, что данное решение можно реализовать немедленно, поскольку установка сигнала предупреждения об опасности уже является обязательной для всех транспортных средств.

70. Эксперт от Италии сослался на неофициальный документ № 17 и отметил, что он предпочел бы ввести в действие сигнализацию аварийного торможения путем использования сигнала предупреждения об опасности, так как подобное решение является наиболее практичным и экономичным.

71. Эксперт от Соединенного Королевства одобрил предложение Франции и Италии, но сделал оговорку в отношении значения замедления 7 м/с^2 ; такое замедление едва ли можно обеспечить на транспортных средствах, оборудованных антиблокировочной тормозной системой.

72. Эксперт от МОПАП обратил внимание GRE на последние статистические данные, свидетельствующие о том, что данное требование о замедлении выполняется лишь в трех из тысячи случаев торможения. Он изъявил готовность представить на следующей сессии GRE результаты исследований, проводившихся на основе моделирования некоторых циклов вождения.

73. По предложению Председателя делегаты от Италии и Франции согласились представить на следующей сессии новый совместный рабочий документ, касающийся их предложения, и принять во внимание возможность использования сигнала предупреждения об опасности также в случае аварийного торможения.

74. Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Японии сообщили GRE о текущих исследованиях, касающихся сигнализации аварийного торможения, которые проводятся в их странах.

75. Эксперт от Соединенных Штатов Америки отметил большое значение данного вопроса и заявил, что нынешняя частота мигания сигнала предупреждения об опасности является недостаточно высокой. Он также подчеркнул, что большинство серьезных дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на транспортное средство сзади, происходит с транспортными средствами, которые уже остановились, а не с теми, которые замедляют движение.

76. Эксперт от КСАОД напомнил о внесенном несколько лет тому назад предложении, касающемся частоты мигания огней, и предложил обновить этот документ.

77. Эксперт от Германии заявил, что некоторые вопросы (как, например, функционирование сигнала предупреждения об опасности или стоп-сигнала, частота мигания, включение/отключение) были приняты во внимание в ходе проводившихся

в стране исследований. Он вызвался представить GRE подробные результаты этих исследований.

78. Председатель предложил возобновить рассмотрение обоих предложений - предложения Германии и общего предложения Италии/Франции - на следующей сессии GRE. Для выработки четкого решения по системе сигнализации аварийного торможения он предложил всем участникам работы в рамках GRE вновь продумать предложения относительно:

- i) рентабельности такой системы,
 - ii) устройства световой сигнализации (стоп-сигналов "красного цвета" либо сигнала предупреждения об опасности "автожелтого цвета"),
 - iii) освещаемой поверхности (единого огня либо дополнительного огня),
 - iv) обязательной или факультативной установки сигнализации аварийного торможения,
 - v) значения замедления, при котором должна срабатывать система,
 - vi) частоты мигания устройства световой сигнализации,
 - vii) случаев остановки транспортных средств в потоке движения в результате аварии или обычного замедления.
- d) Возможные поправки к Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год)

Документация: неофициальный документ № 3, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

79. Что касается нынешних и потенциальных будущих несоответствий между Венской конвенцией и правилами об освещении ЕЭК, то Председатель БРГ представил неофициальный документ № 3, содержащий предложение БРГ о внесении поправок в Венскую конвенцию 1968 года о дорожном движении.

80. Председатель поручил секретариату подготовить официальный документ на основе неофициального документа № 3 и предложил рассмотреть этот вопрос на следующей сессии GRE. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/CRE/2002/29)

e) Технические требования, касающиеся использования дневных ходовых огней

Документация: TRANS/WP.1/2002/12; неофициальный документ № 5, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

81. Сославшись на результаты распространения вопросника о дневных ходовых огнях (приложения 1-3 к документу TRANS/WP.1/2002/12), эксперт от МАЗМ представил неофициальный документ № 5, касающийся обязательства АСЕМ принять технические требования относительно автоматического включения фар.

82. GRE решила рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 5 под официальным условным обозначением. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/GRE/2002/30.)

f) Электрические системы автотранспортных средств, работающие на напряжении 42 вольта

Документация: неофициальный документ № 5 сорок седьмой сессии GRE

83. Эксперт от МОПАП отметил трудности, связанные с введением электрических систем, работающих на напряжении 42 вольта, и указал на последствия введения этих новых электрических систем.

84. Эксперт от БРГ отметил, что данный вопрос рассматривается в рамках БРГ и что вскоре будут представлены результаты его рассмотрения. По предложению Председателя он согласился подготовить официальный документ БРГ с изложением этих результатов и передать его в секретариат не позднее июня 2002 года для рассмотрения на следующей сессии GRE. Председатель просил БРГ добавить перечень всех правил, касающихся устройств освещения и световой сигнализации, в которые, возможно, придется внести поправки в случае введения электрических систем, работающих на напряжении 42 вольта.

g) Поправки к правилам № 3, 7, 38, 50, 77 и 91 (трехцветные координаты огней красного огня)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/17

85. Эксперт от БПГ представил документ TRANS/WP.29/GRE/2002/17, содержащий поправки к положениям о трехцветных координатах для огней красного цвета в правилах № 3, 7, 38, 50, 77 и 91. GRE приняла общие поправки и поручила секретариату передать соответствующие документы на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2002 года.

h) Правила № 37 (лампы накаливания)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2002/23

86. Эксперт от МЭК представил документ TRANS/WP.29/GRE/2002/23, содержащий исправления к некоторым положениям Правил № 37. GRE приняла этот документ и согласилась представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта исправления к пересмотру 3 Правил № 37 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2002 года.

i) Толкование "пакета" решений ЕЭК по вопросам освещения с изменяющимся углом наклона луча

Документация: неофициальный документ № 19, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

87. Эксперт от КСАОД представил неофициальный документ № 19, касающийся толкования положений о режиме неисправности систем освещения с изменяющимся углом наклона луча, и сослался на документы TRANS/WP.29/GRE/2001/10, TRANS/WP.29/2002/11 и TRANS/WP.29/2002/13. Он разъяснил все пять указанных в этих документах возможностей для обеспечения соответствия положениям о режиме неисправности. (Примечание секретариата: документы TRANS/WP.29/2002/11 и TRANS/WP.29/2002/13 были приняты WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2002 года; документ TRANS/WP.29/GRE/2001/10 является частью пересмотренного документа TRANS/WP.29/2002/10/Rev.1, который, как запланировано, будет рассмотрен WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2002 года в рамках пункта 4.2.9 повестки дня.)

88. Поскольку в GRE не было достигнуто согласия относительно толкования положений о режиме неисправности, Председатель предложил использовать неофициальный документ № 19 вместе с вышеупомянутыми документами в качестве основы для возобновления рассмотрения этого вопроса на следующей сессии GRE в сентябре/октябре 2002 года.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

89. Рабочая группа GRE согласовала следующую повестку дня сорок девятой сессии, которая пройдет в Женеве с 30 сентября (14 час. 30 мин.) по 4 октября (12 час. 30 мин.) 2002 года¹:

1. ПРАВИЛА № 48 - дальнейшая разработка (установка устройств освещения и световой сигнализации)
 - 1.1 Определение "единого огня"
 - 1.2 Распределительные системы освещения (PCO)
 - 1.3 Установка светоотражающей маркировки и материалов
 - 1.4 Дальнейшая разработка Правил
2. ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК
 - 2.1 Правила № 7 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы и контурные огни)
 - 2.2 Правила № 10 (электромагнитная совместимость)
 - 2.3 правила № 50, 53 и 74
 - 2.4 Правила № 65 (специальные предупреждающие огни)
 - 2.5 Правила № 86 (установка устройств освещения и световой сигнализации для тракторов)
 - 2.6 Правила № 98 (фары с газоразрядными источниками света)
 - 2.7 Правила № 112 (фары с асимметричным лучом ближнего света)
 - 2.8 Правила № 113 (фары с симметричным лучом ближнего света)
 - 2.9 Измерение яркости "слегка изогнутых регистрационных знаков"
3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ ЕЭК (Соглашение 1958 года)
 - 3.1 Регулирующиеся системы переднего освещения (РСПО)
 - 3.2 Поправки, касающиеся РСПО
4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НОВЫМ ГЛОБАЛЬНЫМ ТЕХНИЧЕСКИМ ПРАВИЛАМ (Соглашение 1998 года)
 - 4.1 Предписания в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации

5. НОВЫЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

- 5.1 Руководящие принципы представления и оценки ходатайств о международных правилах, касающихся освещения на автотранспортных средствах

6. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

- 6.1 Ослепление фарами
- 6.2 Условия включения стоп-сигналов
- 6.3 Включение огней аварийного торможения
- 6.4 Предложение по поправкам к Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год)
- 6.5 Технические требования, касающиеся использования дневных ходовых огней механических транспортных средств
- 6.6 Электрические системы, работающие на напряжении 42 Вольта, для автотранспортных средств
- 6.7 Толкование "пакета" решений ЕЭК по вопросам освещения с изменяющимся углом наклона луча

¹ В качестве одного из компонентов работы секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, разосланные до сессии по почте либо размещенные на вебсайте ЕЭК (<http://www.unesc.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят иметь при себе на заседаниях собственные экземпляры этих документов.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Председателем	3	A	Доклад GRE о работе ее неофициального совещания, состоявшегося в Женеве 8-10 января 2002 года
2.	Соединенным Королевством	2.4	A	Видимость автотранспортных средств: предупреждающие сигнальные огни
3.	БРГ	6.4	A	Предложение БРГ о внесении поправок в Венскую конвенцию 1968 года о дорожном движении
4.	Координационным комитетом по производству автомобильных кузовов и прицепов	1.4	A	Замечания относительно установки устройств освещения и световой сигнализации (документ TRANS/WP.29/GRE/2001/13/Rev.1)
5.	АСЕМ/МАЗМ	6.5	A	Обязательство АСЕМ относительно принятия технического требования об автоматическом включении фары
6.	Канадой	3	A	Предложение по проекту потенциальных глобальных технических правил: единообразные предписания, касающиеся установки устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах
7.	Японией	3	A	Предложение об обязательной установке на крупногабаритных транспортных средствах средних боковых указателей поворота

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
8.	Японией	3	A	Предложение, касающееся включения стоп-сигналов одновременно с введением в действие тормоза-замедлителя
9.	МАЗМ	2.3	A	Предложение по проекту поправок к правилам № 53 и 74
10.	МАЗМ	5.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 113 (схема распределения луча фары дальнего света)
11.	МАЗМ	5.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 113 (схема распределения луча фары ближнего света)
12.	Польшей	1.4	A	Предложение об изучении последствий улучшения видимости транспортных средств категорий M1 и N1 за счет использования дополнительных светоотражающих устройств с целью внесения поправок в Правила № 48
13.	Японией	3	A	Замечание Японии по проекту гтп, касающихся установки устройств освещения и световой сигнализации
14.	БРГ	5	A	Предложение БРГ по согласованной схеме распределения луча ближнего света
15.	Нидерландами	1.5	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 48
16.	Италией	3	A	Проект гтп "Установка устройства освещения и световой сигнализации на транспортных средствах" (замечания и предложения)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
17.	Италией	6.3	A	Сигнализация аварийного тормоза; рассмотрение предложений Германии
18.	БРГ	5	A	Резюме предложения БРГ по техническим требованиям к согласованной схеме распределения луча ближнего света
19.	КСАОД	6.9	A	Толкование поспешных решений ЕЭК по вопросам освещения с изменяющимся углом наклона луча
20.	Секретариатом	1.5	A	Решение WP.29 о внесении поправок в документ TRANS/WP.29/2002/10: Предложение по проекту дополнения 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 48
21.	Европейской комиссией	6.2	A	Предложение по внесению поправок в Правила № 48 ЕЭК ООН (и гтп № 48)
22 и 22R1	Председателем	3	A	Область применения и строгость глобальных технических правил (гтп) в соответствии с Соглашением 1998 года
23.	МОПАП	1.3	A	Предложение по поправке к пункту 2.7.1 документа TRANS/WP.29/GRE/2001/31
24.	МОПАП	3	A	Предложение по проекту поправки к документу TRANS/WP.29/GRE/2001/6 (предусмотренная в гтп установка источника света)
25.	Германией	2.1	A	Поправки к Правилам № 7
26.	Обществом инженеров автомобильной промышленности и транспорта	3	A	Рекомендации целевой группы Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта относительно высоты установки фары

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
27.	Обществом инженеров автомобильной промышленности и транспорта	3	A	Высота установки фары на легковых транспортных средствах и грузовых автомобилях малой грузоподъемности
28.	БРГ	1.2/4.2	A	Демонстрация: регулирующиеся системы переднего освещения (РСПО)
29.	Францией	6.3	A/Ф	Правила № 48: электрические соединения
30.	БРГ	1.2/4.2	A	РСПО: история разработки и научное обоснование
31.	БРГ	1.5	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 48

Повторное распространение неофициальных документов предыдущих сессий GRE (со ссылками на пункты повестки дня нынешней сессии)

Сорок седьмая сессия GRE

3.	Беларусью	2.5	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 86
10.	Францией	2.7	A	Информация, касающаяся официального утверждения фары, а также лучей ближнего и дальнего света в соответствии с Правилами № 98
5.	Секретариатом	6.6	A	Пересмотр стандартов на электрические системы, работающие на напряжении 42 вольта, для автотранспортных средств

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
<u>Сорок пятая сессия GRE</u>				
1.	США	6.2	A	Толкование S5.5.4, FMVSS No. 108 (документация по первоначальному толкованию НАБД)
2.	США	6.2	A	Толкование S5.5.4, FMVSS No. 108 (документация по первоначальному толкованию НАБД)
<u>Сорок четвертая сессия GRE</u>				
4.	США	6.2	A	Запрос относительно толкования и ходатайство относительно нормотворческой деятельности: FMVSS No. 108 (Ходатайство, касающееся требований в отношении освещения стоп-сигнала)

Приложение 2

(ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ TRANS/WP.29/CRE/2001/35, ПРИНЯТЫЕ GRE)

Заголовок изменить следующим образом (исключив слова "МОТОЦИКЛОВ И ИХ ПРИЦЕПОВ"):

"ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО
УТВЕРЖДЕНИЯ БОКОВЫХ ОГНЕЙ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ"

Общая поправка, по всему тексту заменить слово "измерительный" на "светометрический".

Пункт 1.2 следует исключить.

Пункты 1.3 (прежний) - 1.3.4, изменить нумерацию на 1.2-1.2.4.

Пункт 4.3 изменить следующим образом:

"...в месте, указанном в пункте **3.3** выше...".

Пункт 3.3.1.1 (сразу же после пункта 4.3.1), исправить номер пункта на 4.3.1.1.

Пункт 4.3.2 изменить следующим образом:

"...состоящий из **буквы** "К", как показано...".

Пункт 4.3.3 изменить следующим образом:

"...дополнительная **буква** "К"".

Пункт 4.6 изменить следующим образом:

"... , в котором буква **"К"** указывает...".

Пункт 6.1 изменить следующим образом:

"...указанный в **пунктах 6.2 и 6.3. Сила** должна быть...".

Пункт 6.2 изменить следующим образом:

"6.2 В случае устройств, предназначенных для левостороннего движения, минимальная сила света в указанных точках измерения должна быть следующей:

- 1) 2,5D - 30L: 240 кд
...".

Пункт 6.3 изменить следующим образом:

"...над горизонтальной поверхностью, **600 кд на линии 0,57D-L и R и 10 000 кд под этой линией**".

Пункт 8.1 изменить следующим образом (исключить слова "или желтые"):

"...должен быть белым".

Приложение 1,

Пункт 9, исключить позицию "Цвет излучаемого света: белый/желтый" и ссылку на сноску.

Приложение 2,

Техническое требование относительно минимальной высоты "а" маркировки, изложенное возле рис. 1, изменить следующим образом:

"а = **5** мм в мин".

Примечание после рис. 2 изменить следующим образом:

"...устройство было официально утверждено **в Японии** (E43)...".

Приложение 3,

Пункт 2, после рисунка, изменить следующим образом:

"... = **минимальная сила** в кд
...".

Пункт 3.2 изменить следующим образом (с целью согласования с пунктами 3.2 и 3.3 приложения 4 к документу TRANS/WP.29/2001/43, принятому на сто двадцать пятой сессии WP.29):

"3.2 Для сменных ламп накаливания:

в случае оснащения лампами накаливания, работающими на напряжении 6,75 В, 13,5 В или 28,0 В, получаемые значения силы света должны корректироваться. Поправочный коэффициент представляет собой отношение между контрольным световым потоком и средним значением величины светового потока, отмечаемым при применяемом напряжении (6,75 В, 13,5 В или 28,0 В). Фактические значения величины светового потока каждой используемой лампы накаливания не должны отклоняться от среднего значения более чем на 5%. В альтернативном порядке в каждом из отдельных положений можно также последовательно использовать стандартную лампу накаливания при напряжении, соответствующем ее контрольному световому потоку, причем в этом случае учитывается суммарная величина отдельных измерений в каждом положении".

Добавить новый пункт 3.3 следующего содержания:

"3.3 Для любых сигнальных огней, за исключением огней, оснащенных лампой (лампами) накаливания: значения силы света, измеренные по истечении одной минуты и 30 минут функционирования, должны соответствовать минимальным и максимальным требованиям. Распределение силы света по истечении одной минуты функционирования можно рассчитать на основе значения распределения силы света по истечении 30 минут функционирования посредством использования в каждой точке испытания соотношения между значениями силы света, измеренными в точке HV по истечении одной минуты и 30 минут функционирования".

Приложение 4,

Пункт, касающийся "желтого цвета", исключить весь пункт, в том числе три последующие строки, касающиеся трехцветных координат.

Пункт 1) исправить следующим образом:

"...при цветовой температуре 2 856 К, ...".

Пункт 2) исправить следующим образом:

"...сила, с которой обеспечивается такой же **цвет**, как и в случае **источника света А МКС**".
