

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования  
правил в области транспортных средств****Сто пятьдесят шестая сессия**

Женева, 13–16 марта 2012 года

Пункт 4.9.10 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов  
поправок к действующим правилам,  
представленных GRE****Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 01  
к Правилам № 112 (фары, испускающие  
асимметричный луч ближнего света)****Представлено Рабочей группой по вопросам освещения и  
световой сигнализации\***

Приведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) на ее шестьдесят шестой сессии с целью уточнить требования к испытанию под воздействием тепла, исправить требования, касающиеся ультрафиолетового излучения модулей СИД, и уточнить, что такие модули относятся к типу модулей "с низким уровнем ультрафиолетового излучения", изменить требования, касающиеся соответствия производства, изменить требования, касающиеся фотометрических характеристик модулей СИД с электронным механизмом управления источником света, а также пересмотреть определение понятия "модули СИД" и исправить редакционную ошибку, допущенную в поправках серии 01. В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRE/2011/39 с поправками, внесенными в соответствии с пунктом 20 доклада, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2011/52 без поправок, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2011/45 без поправок, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2011/54 без поправок, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2011/55 без поправок и ECE/TRANS/WP.29/GRE/2011/64 без поправок (ECE/TRANS/WP.29/GRE/66, пункты 20, 27 и 37).

\* 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.

Этот текст передается на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (АС.1).

Пункт 5.7.2 изменить следующим образом:

"5.7.2 в случае ... в соответствии с пунктом 6.2.4; кроме того ..."

Включить новый пункт 5.11 следующего содержания:

- "5.11 Конструкция модуля СИД должна быть такой, чтобы:
- его можно было извлечь из устройства только с помощью инструментов, если только в карточке сообщения не указано, что модуль СИД является несменным, и
  - несмотря на использование инструмента(ов), его нельзя было заменить механическим способом любым иным официально утвержденным сменным источником света."

Пункт 6.2.4, таблицу изменить следующим образом:

"

Фары для правостороннего движения**		Фара класса А		Фара класса В	
Обозначение испытательной точки	Угловые координаты испытательной точки в градусах	Требуемая сила света (кд)		Требуемая сила света (кд)	
		Макс.	Мин.	Макс.	Мин.
50 L	0,86D, 3,43L	13200***		13200***	

\* Фактическое измеренное значение в точках 50R / 50L соответственно.

\*\* Для левостороннего движения буква R заменяется буквой L и наоборот.

\*\*\* В том случае, если фара, в которой модули СИД генерируют луч ближнего света в сочетании с электронным механизмом управления источником света, измеренное значение должно составлять не более 18500 кд."

Включить новый пункт 10.7, следующего содержания:

" 10.7 Точки измерения 1–8, указанные в пункте 6.2.4 настоящих Правил, не учитываются."

Приложение 4, пункты 2.2.1–2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.1 Результат, выраженный в миллирадианах (мрад) считается приемлемым для луча ближнего света, если абсолютное значение  $\Delta r_1 = |r_3 - r_{60}|$ , зарегистрированное на данной фаре, не отличается более чем на 1,0 мрад ( $\Delta r_1 \leq 1,0$  мрад) в направлении вверх и не более чем на 2,0 мрад ( $\Delta r_1 \leq 2,0$  мрад) в направлении вниз.

## 2.2.2 Однако если это значение:

<i>перемещение</i>	
в направлении вверх	превышает более чем на 1,0 мрад, но не более чем на 1,5 мрад ( $1,0 \text{ мрад} < \Delta\gamma_1 \leq 1,5 \text{ мрад}$ )
в направлении вниз	превышает более чем на 2,0 мрад, но не более чем на 3,0 мрад ( $2,0 \text{ мрад} < \Delta\gamma_1 \leq 3,0 \text{ мрад}$ )

то проводится испытание второго образца фары в соответствии с предписаниями пункта 2.1 после трехразового последовательного прохождения цикла, указанного ниже, для стабилизации правильного положения механических частей фары, установленной на основе в таком же положении, в каком она должна устанавливаться на транспортном средстве:

включение огня ближнего света на один час (напряжение устанавливается в соответствии с предписаниями пункта 1.1.1.2),

через час фара этого типа считается приемлемой, если абсолютное значение  $\Delta\gamma$ , измеренное на этом образце, отвечает требованиям, изложенным в пункте 2.2.1 выше."

Приложение 10, пункт 4.2 изменить следующим образом:

## "4.2 Ультрафиолетовое излучение

Ультрафиолетовое излучение модуля СИД низкого уровня УФ-излучения должно быть таким ...

Это значение рассчитывается через интервалы, равные одному нанометру. Величина ультрафиолетового излучения взвешивается по значениям, указанным в таблице ультрафиолетового излучения ниже:

Таблица ультрафиолетового излучения:

**Значения, соответствующие "Руководству МАЗР/МКНИИ по предельным значениям воздействия ультрафиолетового излучения". Выбранные длины волн (в нанометрах) являются репрезентативными; другие значения следует определять методом интерполяции.**

$\lambda$	$S(\lambda)$
250	0,430
255	0,520
260	0,650
265	0,810
270	1,000
275	0,960
280	0,880
285	0,770
290	0,640
295	0,540
300	0,300

$\lambda$	$S(\lambda)$
305	0,060
310	0,015
315	0,003
320	0,001
325	0,000 50
330	0,000 41
335	0,000 34
340	0,000 28
345	0,000 24
350	0,000 20

$\lambda$	$S(\lambda)$
355	0,000 16
360	0,000 13
365	0,000 11
370	0,000 09
375	0,000 077
380	0,000 064
385	0,000 053
390	0,000 044
395	0,000 036
400	0,000 030