



---

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

Женева, 21–24 июня 2022 года

Пункт 4.14.12 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****Предложения по поправкам к существующим  
правилам ООН, представленные GRE и GRSG,  
по которым еще не принято решение****Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 03  
к Правилам № 53 ООН (установка устройств освещения  
и световой сигнализации на транспортных средствах  
категории L<sub>3</sub>)****Представлено Рабочей группой по вопросам освещения и световой  
сигнализации\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) на ее восемьдесят третьей и восемьдесят пятой сессиях (ECE/TRANS/WP.29/GRE/83, пункт 36, и ECE/TRANS/WP.29/GRE/85, пункт 24). Он основан на документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2020/13/Rev.1 с поправками, содержащимися в неофициальном документе GRE-83-51 и документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2021/20. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2022 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения эксплуатационных характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Включить новый пункт 2.21 следующего содержания:

«2.21 “Адаптивный дальний свет” (или “АДС”) означает систему переднего освещения, генерирующую только луч (и) дальнего света и официально утвержденную по типу конструкции в соответствии с Правилами № 149 ООН, у которой схема распределения луча адаптируется в зависимости от наличия встречных и идущих впереди транспортных средств с целью улучшения видимости на большом расстоянии для водителя, не создавая при этом неудобств для других участников дорожного движения, не отвлекая и не ослепляя их.

Если не указано иное, то к АДС применяются административные и технические положения, касающиеся функции луча дальнего света адаптивной системы переднего освещения (АСПО) и содержащиеся в Правилах № 149 ООН.

2.21.1 “Нейтральное состояние АДС” означает состояние АДС, при котором луч дальнего света функционирует в условиях максимальной активации».

Включить новый пункт 3.2.7 следующего содержания:

«3.2.7 В случае установки на транспортном средстве АДС податель заявки должен представить подробное описание, содержащее следующую информацию:

3.2.7.1 технические характеристики, имеющие отношение к функционированию АДС;

3.2.7.2 особые указания, в случае их наличия, для осмотра источников света и визуального наблюдения за лучом;

3.2.7.3 огни, сгруппированные, комбинированные или совмещенные с АДС».

Пункт 5.4 изменить следующим образом:

«5.4 При отсутствии конкретных указаний высота и ориентировка огней проверяются на порожнем транспортном средстве, установленном на плоской горизонтальной поверхности, причем продольная средняя плоскость транспортного средства должна быть расположена вертикально, а руль должен находиться в положении для движения вперед. Давление в шинах должно соответствовать давлению, предписанному изготовителем для конкретных условий загрузки, требуемых в соответствии с настоящими Правилами.

В случае установки АДС система должна находиться в нейтральном состоянии».

Пункт 5.13 изменить следующим образом:

«5.13 Цвета огней

Цвета огней, предусмотренные в настоящих Правилах, являются следующими:

фара дальнего света:	белый
фара ближнего света:	белый
указатель поворота:	автожелтый
сигнал торможения:	красный
фонарь освещения заднего регистрационного знака:	белый

передний габаритный огонь:	белый или автожелтый
задний габаритный огонь:	красный
задний светоотражатель нетреугольной формы:	красный
боковой светоотражатель нетреугольной формы:	автожелтый спереди автожелтый или красный сзади
аварийный сигнал:	автожелтый
передняя противотуманная фара:	белый или селективный желтый
задний противотуманный огонь:	красный
дневной ходовой огонь:	белый
сигнал экстренного торможения:	автожелтый или красный
внешний фонарь освещения подножки:	белый
адаптивный дальний свет (АДС):	белый».

*Включить новый пункт 5.15.7 следующего содержания:*

«5.15.7 адаптивного дальнего света (АДС) (пункт 6.16)».

*Включить новый пункт 5.23 следующего содержания:*

«5.23 В случае установки АДС он должен считаться эквивалентным фаре(ам) дальнего света».

*Пункт 6.1.3.1.1 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):*

«6.1.3.1.1 независимый огонь дальнего света может устанавливаться выше, ниже или сбоку от другого переднего огня: если эти огни расположены один над другим, то исходный центр огня дальнего света должен находиться в средней продольной плоскости транспортного средства; если эти огни расположены сбоку друг от друга, то их исходный центр должен быть симметричен средней продольной плоскости транспортного средства».

*Пункт 6.1.6 изменить следующим образом:*

«6.1.6 Схема электрических соединений

6.1.6.1 Огонь (огни) ближнего света может (могут) оставаться включенным(и) одновременно с огнем (огнями) дальнего света.

Однако если транспортное средство оснащено источником вторичного(ых) луча(ей) дальнего света, официально утвержденного(ых) на основании правил ООН №№ 113 или 149, то одновременно с вторичным(и) лучом(ами) дальнего света должен оставаться включенным по меньшей мере один из следующих огней:

- a) огонь (огни) ближнего света;
- b) первичный луч дальнего света, официально утвержденный на основании правил ООН №№ 113 или 149;
- c) огонь дальнего света класса А или В, официально утвержденный на основании поправок серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН».

6.1.6.2 Управление включением и выключением фары (фар) дальнего света может осуществляться в автоматическом режиме, когда контрольные сигналы генерируются системой датчиков, способной идентифицировать каждый из нижеследующих входных параметров и реагировать на него:

- a) окружающие условия освещенности;
- b) свет, испускаемый устройствами переднего освещения и передней световой сигнализации встречных транспортных средств;
- c) свет, испускаемый устройствами задней световой сигнализации идущих впереди транспортных средств.

В целях повышения эффективности допускается использование дополнительных функций датчика.

Для целей настоящего пункта термин “транспортные средства” означает транспортные средства категорий L, M, N, O, T, а также велосипеды при условии, что такие транспортные средства оснащены светоотражающими устройствами и устройствами освещения и световой сигнализации, которые находятся в положении “включено”.

6.1.6.3 Во всех случаях необходимо предусмотреть возможность ручного включения и выключения фары (фар) дальнего света и ручного выключения системы автоматического управления фарой(ами) дальнего света. Кроме того, выключение фары (фар) дальнего света и системы автоматического управления ею (ими) должно производиться посредством простой и мгновенной ручной операции; использование подменю не допускается».

*Включить новый пункт 6.1.7.3 следующего содержания:*

«6.1.7.3 Если управление фарой(ами) дальнего света производится в автоматическом режиме, то водитель должен быть предупрежден о том, что система автоматического управления лучом дальнего света включена. Эта информация должна высвечиваться до тех пор, пока не будет выключена система автоматического управления».

*Включить новый пункт 6.1.8.3 следующего содержания:*

«6.1.8.3 Автоматическое включение и выключение фары (фар) дальнего света:

6.1.8.3.1 Система датчиков, используемая для контроля за автоматическим включением и выключением фары (фар) дальнего света, должна соответствовать следующим требованиям:

6.1.8.3.1.1 Границы минимальных зон, в пределах которых данный датчик может идентифицировать свет, испускаемый другими транспортными средствами, упомянутыми в пункте 6.1.6.2 выше, определяются указанными ниже углами.

6.1.8.3.1.1.1 Горизонтальные углы: 15 градусов влево и 15 градусов вправо.

Вертикальные углы: 5 градусов вверх и 2 градуса вниз.

Эти углы измеряются от центра апертуры датчика по отношению к горизонтальной прямой линии, проходящей через центр параллельно продольной средней плоскости транспортного средства.

6.1.8.3.1.2 Система датчиков должна быть способна идентифицировать на горизонтальном участке дороги:

- a) встречное автотранспортное средство на расстоянии не менее 400 м;
- b) идущее впереди транспортное средство или состав “транспортное средство с прицепом” на расстоянии не менее 100 м;

- с) встречный велосипед на расстоянии не менее 75 м, у которого система освещения представляет собой белый огонь светосилой 150 кд со светоиспускающей поверхностью  $10 \pm 3 \text{ см}^2$  и высотой над уровнем грунта 0,8 м.

Для целей проверки соответствия требованиям подпунктов а) и б) выше на встречном и идущем впереди автотранспортном средстве (или составе “транспортное средство с прицепом”) должны быть включены габаритные огни (если это применимо) и фара(ы) ближнего света.

- 6.1.8.3.2 Переключение с дальнего света на ближний и наоборот может производиться в автоматическом режиме и не должно вызывать неудобств, отвлекать или создавать ослепляющий эффект.
- 6.1.8.3.3 Общая эффективность системы автоматического управления должна проверяться с помощью:
- 6.1.8.3.3.1 метода моделирования или иного метода проверки, признаваемого органом по официальному утверждению типа, указанного подателем заявки;
- 6.1.8.3.3.2 испытательный пробег в соответствии с пунктом 1 приложения 9. Эффективность системы автоматического управления оформляется документально и сверяется с описанием, представленным подателем заявки. Любые очевидные сбои в работе (например, чрезмерное угловое перемещение или мерцание) должны становиться предметом разбирательства.
- 6.1.8.3.4 Устройство управления фарой(ами) дальнего света должно быть таким, чтобы фара(ы) дальнего света включалась(лись) автоматически только тогда, когда:
- а) ни одно транспортное средство, упомянутое в пункте 6.1.6.2 выше, не идентифицируется в пределах зон и расстояний, указанных в пунктах 6.1.8.3.1.1 и 6.1.8.3.1.2; и
- б) идентифицируемые уровни окружающего освещения соответствуют предписаниям пункта 6.1.8.3.5 ниже.
- 6.1.8.3.5 В том случае, если фара(ы) дальнего света включается(ются) автоматически, она(и) должна(ы) и выключаться(ся) автоматически, когда в пределах зон и расстояний, указанных в пунктах 6.1.8.3.1.1 и 6.1.8.3.1.2, идентифицируются встречные или идущие впереди транспортные средства, упомянутые в пункте 6.1.6.2 выше.

Кроме того, она(и) должна(ы) выключаться автоматически, когда освещенность в условиях окружающего освещения превышает 7000 лк.

Соблюдение этого требования подтверждается подателем заявки с помощью соответствующего метода моделирования или иного метода проверки, признанного органом по официальному утверждению типа. В случае необходимости освещенность измеряется на горизонтальной поверхности с помощью датчика, скорректированного на косинус угла, на той же высоте, на которой установлен датчик транспортного средства. Этот параметр может подтверждаться изготовителем с помощью достаточной документации или другими способами, признанными органом по официальному утверждению типа».

*Пункт 6.2.1.1 изменить следующим образом:*

«6.2.1.1 Для мотоциклов с объемом цилиндров  $\leq 125 \text{ см}^3$

Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:

- а) классом В, С, D или Е, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
- б) Правилами № 112 ООН;

- c) Правилами № 1 ООН;
- d) Правилами № 8 ООН;
- e) Правилами № 20 ООН;
- f) Правилами № 57 ООН;
- g) Правилами № 72 ООН;
- h) Правилами № 98 ООН;
- i) классом А, В, D, CS, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН;
- j) классом С или V, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН».

*Пункт 6.2.1.2* изменить следующим образом:

«6.2.1.2 Для мотоциклов с объемом цилиндров >125 см<sup>3</sup>

Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:

- a) классом В, D или E, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
- b) Правилами № 112 ООН;
- c) Правилами № 1 ООН;
- d) Правилами № 8 ООН;
- e) Правилами № 20 ООН;
- f) Правилами № 72 ООН;
- g) Правилами № 98 ООН;
- h) классом А, В, D, DS или ES, предусмотренным в Правилах № 149 ООН;
- i) классом С или V, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.

Две официально утвержденного типа в соответствии с:

- j) классом С, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
- k) классом CS, предусмотренным Правилами № 149 ООН».

*Пункт 6.2.3.1.4* изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«6.2.3.1.4 При установке дополнительного(ых) светового(ых) модуля(ей), который(е) обеспечивает(ют) подсветку поворотов и официально утвержден(ы) в качестве части ближнего света в соответствии с правилами ООН №№ 113 или 149, должны соблюдаться следующие условия:

В случае пары (пар) дополнительных световых модулей они устанавливаются так, чтобы их исходный(е) центр(ы) был(и) симметричен (симметричны) средней продольной плоскости транспортного средства.

В случае единого дополнительного светового модуля его исходный центр должен совпадать со средней продольной плоскостью транспортного средства».

*Пункт 6.13.4.1.1* изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«6.13.4.1.1 Независимый дневной ходовой огонь может быть установлен сверху, снизу или сбоку от другого переднего огня: если эти огни расположены

один над другим, то установочный центр дневного ходового огня должен находиться в пределах средней продольной плоскости транспортного средства; если эти огни расположены один рядом с другим, то край освещающей поверхности должен находиться на расстоянии не более 250 мм от средней продольной плоскости транспортного средства».

*Включить новый пункт 6.16 следующего содержания:*

- «6.16           Адаптивный дальний свет (АДС) (Правила № 149 ООН)
- Если ниже не указано иное, то к АДС применяются требования настоящих Правил (пункт 6.1), касающиеся фары (фар) дальнего света.
- 6.16.1           Число
- 6.16.1.1         Один.
- 6.16.1.2         Число встраиваемых модулей: один или два.
- 6.16.2           Схема монтажа
- Никаких особых требований не предусмотрено.
- 6.16.3           Размещение
- До последующих процедур испытания система АДС должна находиться в нейтральном состоянии.
- 6.16.3.1         По ширине и высоте:
- Все размеры определяются по отношению к ближайшему краю видимой(ых) поверхности(ей) встраиваемого(ых) модуля(ей), наблюдаемой(ых) в направлении оси отсчета.
- 6.16.3.1.1       Независимый встраиваемый модуль АДС может устанавливаться выше, ниже или сбоку от другого переднего огня: если эти огни расположены один над другим, то исходный центр встраиваемого модуля АДС должен находиться в средней продольной плоскости транспортного средства; если эти огни расположены сбоку друг от друга, то их исходные центры должны располагаться симметрично относительно средней продольной плоскости транспортного средства.
- 6.16.3.1.2       Встраиваемый модуль АДС, совмещенный с другим передним огнем, должен устанавливаться таким образом, чтобы его исходный центр находился в средней продольной плоскости транспортного средства. Однако если транспортное средство оснащено также независимой фарой, дающей основной луч ближнего света, или фарой, дающей основной луч ближнего света, совмещенной с передним габаритным огнем и расположенной сбоку от встраиваемого модуля АДС, то их исходные центры должны располагаться симметрично относительно средней продольной плоскости транспортного средства.
- 6.16.3.1.3       Два встраиваемых модуля АДС, из которых один или оба совмещены с другим передним огнем, должны устанавливаться таким образом, чтобы их исходные центры располагались симметрично относительно средней продольной плоскости транспортного средства.
- 6.16.3.2         По длине: в передней части транспортного средства. Это требование считается выполненным, если испускаемый свет, отраженный зеркалами заднего вида и/или другими светоотражающими поверхностями транспортного средства, не мешает водителю ни непосредственно, ни косвенно.
- 6.16.3.3         В любом случае расстояние между краем освещающей поверхности любого независимого встраиваемого модуля АДС и краем освещающей поверхности фары, дающей основной луч ближнего света, не должно превышать 200 мм. Расстояние между краем освещающей поверхности

- любого независимого встраиваемого модуля АДС и уровнем грунта должно составлять 500–1300 мм.
- 6.16.3.4 В случае двух встраиваемых модулей АДС расстояние между освещающими поверхностями этих встраиваемых модулей АДС не должно превышать 200 мм.
- 6.16.4 Геометрическая видимость
- Углы геометрической видимости, указанные в пункте 6.1.4 настоящих Правил, должны обеспечиваться по крайней мере одной из указанных функций встраиваемых модулей в соответствии с описанием подателя заявки. Для выполнения требований в отношении различных углов могут использоваться отдельные встраиваемые модули.
- 6.16.5 Направление
- Вперед.
- 6.16.5.1 Вертикальный наклон центра зоны максимального освещения АДС должен оставаться в пределах  $\pm 0,5\%$ , за исключением случая, когда имеется внешнее регулирующее устройство.
- В случае если АДС регулируется вместе с лучом(ами) ближнего света, это положение не применяется.
- 6.16.6 Схема электрических соединений
- 6.16.6.1 Для переключения с АДС на ближний свет должны одновременно отключаться все световые модули луча дальнего света.
- 6.16.6.2 Конструкция должна предусматривать адаптацию АДС при условии, что соблюдаются положения пункта 6.16.8.1 и что контрольные сигналы генерируются системой датчиков, которая способна идентифицировать каждый из нижеследующих входных параметров и реагировать на него:
- окружающие условия освещенности;
  - свет, испускаемый устройствами переднего освещения и передней световой сигнализации встречных транспортных средств;
  - свет, испускаемый устройствами задней световой сигнализации идущих впереди транспортных средств.
- В целях повышения эффективности допускается использование дополнительных функций датчика.
- Для целей настоящего пункта термин “транспортные средства” означает транспортные средства категорий L, M, N, O, T, а также велосипеды при условии, что такие транспортные средства оснащены светоотражающими устройствами и устройствами освещения и световой сигнализации, которые находятся в положении “включено”.
- 6.16.6.3 Во всех случаях необходимо предусмотреть возможность ручного включения и выключения АДС и ручного выключения системы автоматического управления.
- Кроме того, выключение АДС и системы автоматического управления АДС должно производиться посредством простой и мгновенной ручной операции; использование подменю не допускается.
- 6.16.6.4 Огонь (огни) ближнего света может (могут) оставаться включенным(и) одновременно с АДС.
- 6.16.6.5 Водитель всегда должен иметь возможность перевести АДС в нейтральное состояние и вернуть АДС в режим автоматического функционирования.



- 6.16.7 Контрольный сигнал:
- 6.16.7.1 В отношении соответствующих частей АДС применяют положения пункта 6.1.7 (для фары (фар) дальнего света) настоящих Правил.
- 6.16.7.2 Визуальное устройство для сигнализации несрабатывания АДС является обязательным. Оно не должно быть мигающим. Такое устройство должно активироваться при поступлении сигнала о несрабатывании в соответствии с пунктом 4.13 Правил № 149 ООН. Оно должно оставаться активированным на протяжении всего периода несрабатывания. Оно может быть временно отключено, но должно вновь включаться всякий раз, когда включается или отключается устройство запуска и остановки двигателя.
- 6.16.7.3 Необходимо предусмотреть визуальный контрольный сигнал, указывающий водителю на активирование функции адаптации дальнего света. Эта информация должна высвечиваться в течение всего времени, пока активирована функция адаптации.
- 6.16.8 Прочие требования
- 6.16.8.1 Адаптация дальнего света
- 6.16.8.1.1 Система датчиков, используемая для управления адаптацией дальнего света, как описано в пункте 6.16.6.2 выше, должна удовлетворять следующим требованиям:
- 6.16.8.1.1.1 Границы минимальных зон, в пределах которых данный датчик может идентифицировать свет, испускаемый другими транспортными средствами, упомянутыми в пункте 6.16.6.2 выше, определяются углами, указанными в пункте 6.1.8.3.1.1 настоящих Правил.
- 6.16.8.1.1.2 Чувствительность системы датчиков должна удовлетворять требованиям пункта 6.1.8.3.1.2 настоящих Правил.
- 6.16.8.1.1.3 Адаптивный дальний свет должен выключаться, когда освещенность в условиях окружающего освещения превышает 7000 лк.
- Соблюдение этого требования подтверждается подателем заявки с помощью соответствующего метода моделирования или иного метода проверки, признанного органом, ответственным за официальное утверждение типа. В случае необходимости освещенность измеряется на горизонтальной поверхности с помощью датчика, скорректированного на косинус угла, на той же высоте, на которой установлен датчик транспортного средства. Этот параметр может подтверждаться изготовителем с помощью достаточной документации или другими способами, признанными органом по официальному утверждению типа.
- 6.16.8.1.1.4 Общая эффективность системы автоматического управления подтверждается подателем заявки с помощью соответствующей документации или другими способами, признанными органом по официальному утверждению типа. Кроме того, изготовитель должен представить пакет документации, позволяющей ознакомиться с “концепцией обеспечения безопасности” данной системы. Эта “концепция обеспечения безопасности” представляет собой описание мер, предусмотренных конструкцией системы, например электронными компонентами, с целью обеспечить надежность системы и тем самым ее безопасную работу даже в случае сбоя в работе механических или электрических компонентов, которые могут вызывать неудобства, отвлекать или создавать ослепляющий эффект для водителя или встречных и идущих впереди транспортных средств. В этом описании должно содержаться простое объяснение всех контрольных функций “системы” и используемых методов достижения этих целей,

включая описание механизма(ов), который(е) выполняет(ют) функцию управления. В “концепции безопасности” должны быть описаны меры, принимаемые для обеспечения срабатывания режима неисправности, если какой-либо внешний фактор (например, вызванный грязью) препятствует прохождению входного сигнала от датчика.

Должен быть представлен перечень всех входных параметров и регистрируемых переменных и определен их рабочий диапазон.

Функции системы и концепция обеспечения безопасности, изложенные изготовителем, должны быть разъяснены. Документация должна быть краткой, но при этом должна содержать данные, подтверждающие, что в процессе проектирования и разработки был использован опыт, накопленный во всех областях, имеющих отношение к данной системе.

Для целей периодических технических осмотров в документации должно содержаться описание методов проверки рабочего режима “системы” в данный момент времени.

Для целей официального утверждения типа эту документацию принимают в качестве базовой справочной документации, используемой в процессе проверки.

6.16.8.1.1.5 Для проверки того, что адаптация луча дальнего света не вызывает никаких неудобств, не отвлекает и не создает ослепляющий эффект ни для самого водителя, ни для водителей встречных или идущих впереди транспортных средств, техническая служба проводит испытание в соответствии с пунктом 2 приложения 9. Оно должно включать проверку любой ситуации, имеющей отношение к управлению системой, на основе описания, представленного подателем заявки. Эффективность адаптации дальнего света оформляется документально и сверяется с описанием, представленным подателем заявки. Любые очевидные сбои в работе (например, чрезмерное угловое перемещение или мерцание) должны становиться предметом разбирательства.

6.16.8.2 Совокупная максимальная сила света световых модулей, которые могут одновременно находиться под напряжением для обеспечения дальнего света или его режимов, если таковые предусмотрены, не должна превышать 430 000 кд, что соответствует контрольному значению 100.

Эта максимальная сила света представляет собой сумму отдельных контрольных значений, указанных на нескольких встраиваемых модулях, которые используются одновременно для обеспечения дальнего света».

*Включить новое приложение 9 следующего содержания:*

## «Приложение 9

### Испытательный прогон

1. Условия проведения испытания системы автоматического управления фарой(ами) дальнего света.
  - 1.1 Испытание проводится в ясную погоду<sup>1</sup> на чистой(ых) фаре(ах).
  - 1.2 Испытательная трасса должна включать испытательные участки, соответствующие условиям дорожного движения; испытание проводят на скорости, соответствующей данному типу дороги, как указано в таблице 1 ниже:

Таблица 1

Испытательный участок	Условия дорожного движения	Тип дороги		
		Городская зона	Дорога с несколькими полосами движения, например автомагистраль	Проселочная дорога
	Скорость	50 ± 10 км/ч	100 ± 20 км/ч	80 ± 20 км/ч
Средняя доля в процентах всей протяженности испытательной трассы	10 %	20 %	70 %	
A	Одинокое встречное транспортное средство или одинокое впереди идущее транспортное средство с такими интервалами, которые обеспечивают включение и выключение дальнего света		X	X
B	Сочетание дорожных ситуаций с участием встречных и впереди идущих транспортных средств с такими интервалами, которые обеспечивают включение и выключение дальнего света		X	X
C	Активные и пассивные маневры по обгону с такими интервалами, которые обеспечивают включение и выключение дальнего света		X	X
D	Встречное двухколесное транспортное средство, как указано в пункте 6.1.8.3.1.2			X
E	Сочетание дорожных ситуаций со встречными и идущими впереди транспортными средствами	X		

- 1.3 Городские зоны должны включать освещенные и неосвещенные дороги.
- 1.4 Проселочные дороги должны включать участки с двумя полосами движения и участки с четырьмя или более полосами движения, а также пересечения, подъемы и/или спуски, уклоны и извилистые участки.
- 1.5 Дороги с несколькими полосами движения (например, автомагистрали) и проселочные дороги должны включать прямые горизонтальные участки протяженностью более 600 м. Кроме того, на них должны быть участки с левыми и правыми виражами.
- 1.6 Учитываются ситуации, характеризующиеся интенсивным движением транспорта.
2. Условия проведения испытания адаптивной(ых) фары(фар) дальнего света
- 2.1 Испытание проводится в ясную погоду<sup>1</sup> на чистой(ых) фаре(ах).

<sup>1</sup> Хорошие условия видимости (метеорологическая оптическая дальность МОД > 2000 м, определенная в соответствии с Руководством ВМО по метеорологическим приборам и методам наблюдений, шестое издание, ISBN: 92-63-16008-2, pp. 1.9.1/1.9.11, Geneva 1996).

- 2.2 Испытательная трасса должна включать испытательные участки, соответствующие условиям дорожного движения; испытание проводят на скорости, соответствующей данному типу дороги, как указано в таблице 2 ниже:

Таблица 2

Испытательный участок	Условия дорожного движения	Тип дороги		
		Городская зона	Дорога с несколькими полосами движения, например автомагистраль	Проселочная дорога
	Скорость	50 ± 10 км/ч	100 ± 20 км/ч	80 ± 20 км/ч
Средняя доля в процентах всей протяженности испытательной трассы	10 %	20 %	70 %	
A	Одинокое встречное транспортное средство или одинокое впереди идущее транспортное средство с такими интервалами, которые обеспечивают реагирование адаптивного дальнего света, демонстрирующее процесс адаптации		X	X
B	Сочетание дорожных ситуаций с участием встречных и впереди идущих транспортных средств с такими интервалами, которые обеспечивают реагирование адаптивного дальнего света, демонстрирующее процесс адаптации		X	X
C	Активные и пассивные маневры по обгону с такими интервалами, которые обеспечивают реагирование адаптивного дальнего света, демонстрирующее процесс адаптации		X	X
D	Встречное двухколесное транспортное средство, как указано в пункте 6.16.8.1.1.2			X
E	Сочетание дорожных ситуаций со встречными и идущими впереди транспортными средствами	X		

- 2.3 Городские зоны должны включать освещенные и неосвещенные дороги.
- 2.4 Проселочные дороги должны включать участки с двумя полосами движения и участки с четырьмя полосами движения или более, а также пересечения, подъемы и/или спуски, уклоны и извилистые участки.
- 2.5 Дороги с несколькими полосами движения (например, автомагистрали) и проселочные дороги должны включать прямые горизонтальные участки протяженностью более 600 м. Кроме того, на них должны быть участки с левыми и правыми виражами.
- 2.6 Учитываются ситуации, характеризующиеся интенсивным движением транспорта.
- 2.7 В случае испытательных участков A и B, указанных в таблице выше, инженеры, которые проводят испытание, должны оценить и зарегистрировать приемлемость уровня эффективности процесса

адаптации при наличии встречных и идущих впереди транспортных средств. Это означает, что инженеры-испытатели должны управлять испытуемым транспортным средством и, кроме того, должны управлять встречными и идущими впереди транспортными средствами.

По просьбе органа по официальному утверждению типа соответствие условиям дорожного движения, которые не перечислены в таблице 2, может подтверждаться изготовителем путем предоставления достаточной для этого документации или с помощью других методов, признаваемых органом по официальному утверждению типа».

---