

СОГЛАШЕНИЕ

**О ПРИНЯТИИ ЕДИНООБРАЗНЫХ УСЛОВИЙ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
И О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ПРЕДМЕТОВ
ОБОРУДОВАНИЯ И ЧАСТЕЙ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

заключено в Женеве 20 марта 1958 года

Добавление 47: Правила № 48

Пересмотр 1

Включает:

Дополнение 1 к первоначальному варианту Правил — Дата вступления в силу: 27 июня 1987 года
Дополнение 2 к первоначальному варианту Правил — Дата вступления в силу: 8 января 1991 года
Поправки серии 01 — Дата вступления в силу: 9 февраля 1994 года
Исправления, указанные в уведомлении депозитария C.N.453.1993.TREATIES-52 от 9 февраля 1994 года

**ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВКИ УСТРОЙСТВ
ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Правила № 48

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВКИ УСТРОЙСТВ
ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

Содержание

Стр.

ПРАВИЛА

1.	Область применения	5
2.	Определения	5
3.	Заявка на официальное утверждение	11
4.	Официальное утверждение	12
5.	Общие спецификации	13
6.	Отдельные спецификации	19
7.	Изменение типа транспортного средства или установки устройств освещения и световой сигнализации и распространение официального утверждения	47
8.	Соответствие производства	48
9.	Санкции, налагаемые за несоответствие производства	49
10.	Окончательное прекращение производства	49
11.	Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и административных органов	49
12.	Переходные положения	50

ПРИЛОЖЕНИЯ

<u>Приложение 1:</u>	Сообщение, касающееся официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производ- ства типа транспортного средства в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации на основании Правил № 48	51
----------------------	--	----

Содержание (окончание)

	<u>Стр.</u>
<u>Приложение 2:</u> Схемы знаков официального утверждения	53
<u>Приложение 3:</u> Поверхности фары, исходная ось и исходный центр, углы геометрической видимости	54
<u>Приложение 4:</u> Видимость красного огня в направлении вперед и видимость белого огня в направлении назад	56
<u>Приложение 5:</u> Условия нагрузки, учитываемые при определении изменений вертикального направления фары ближнего света	57
<u>Приложение 6:</u> Измерение отклонений угла наклона луча ближнего света в зависимости от нагрузки	59
<u>Приложение 7:</u> Указание первоначальной регулировки, предусмотренной в пункте 6.2.6.1 настоящих Правил	65
<u>Приложение 8:</u> Органы управления устройств регулировки фар, предусмотренных в пункте 6.2.6.2.2 настоящих Правил	66
<u>Приложение 9:</u> Контроль за соответствием производства	68

Правила № 48

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВКИ УСТРОЙСТВ
ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила применяются к официальному утверждению автомобилей с кузовом или без кузова, предназначенных для движения по автомобильным дорогам, имеющих не менее четырех колес и максимальную расчетную скорость не менее 25 км/ч, и их прицепов, за исключением рельсовых транспортных средств, сельскохозяйственных или лесных тракторов и машин и дорожно-строительных машин.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В соответствии с настоящими Правилами:

- 2.1 под "официальным утверждением транспортного средства" подразумевается официальное утверждение типа транспортного средства в отношении количества устройств освещения и световой сигнализации и способа их установки;
- 2.2 под "типом транспортного средства в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации" подразумеваются транспортные средства, не имеющие между собой различий в отношении существенных аспектов, упомянутых в пунктах 2.2.1—2.2.4.
- "Транспортными средствами другого типа" также не считаются те транспортные средства, которые отличаются по смыслу пунктов 2.2.1—2.2.4, но не настолько, что это может повлечь изменение вида, количества, размещения и геометрической видимости огней и наклона луча ближнего света, предусмотренных для транспортного средства данного типа, а также транспортные средства, на которых установлены или отсутствуют факультативные огни:
- 2.2.1 размер и внешняя форма транспортного средства;
- 2.2.2 количество и размещение устройств;
- 2.2.3 система регулировки фар;
- 2.2.4 система подвески;
- 2.3 под "поперечной плоскостью" подразумевается вертикальная плоскость, перпендикулярная среднему продольному сечению транспортного средства;
- 2.4 под "порожним транспортным средством" подразумевается транспортное средство без водителя, экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива, запасным колесом и обычным комплектом инструментов;
- 2.5 под "груженым транспортным средством" подразумевается транспортное средство, нагруженное до технически допустимой максимальной массы, указанной завод-изготовителем, который также устанавливает распределение этой массы по осям в соответствии с методом, описанным в приложении 5;

- 2.6 под "устройством" подразумевается элемент или блок элементов, который выполняет одну или более функций;
- 2.7 под "огнем" подразумевается устройство, предназначенное для освещения дороги или подачи светового сигнала другим участникам дорожного движения. Фонари заднего номерного знака и светоотражающие устройства также рассматриваются в качестве огней;
- 2.7.1 под "источником света применительно к лампам накаливания" подразумевается сама нить накала. В том случае, если лампа имеет несколько нитей накала, каждая такая нить представляет собой отдельный источник света;
- 2.7.2 под "эквивалентными огнями" подразумеваются огни, выполняющие одну и ту же функцию и разрешенные в стране, в которой зарегистрировано транспортное средство; эти огни по своим характеристикам могут отличаться от огней, установленных на транспортном средстве в момент его официального утверждения, при условии что они удовлетворяют требованиям настоящих Правил;
- 2.7.3 под "независимыми огнями" подразумеваются устройства, имеющие разные освещающие поверхности¹, разные источники света и разные корпуса;
- 2.7.4 под "сгруппированными огнями" подразумеваются устройства, имеющие разные освещающие поверхности¹ и разные источники света, но общий корпус;
- 2.5. под "комбинированными огнями" подразумеваются устройства, имеющие разные освещающие поверхности, но общий источник света и общий корпус;
- 2.7.6 под "совмещенными огнями" подразумеваются устройства, имеющие разные источники света или единый источник света, работающий в различном режиме (например, в различном оптическом, механическом или электрическом режиме), полностью или частично общие освещающие поверхности¹ и общий корпус;
- 2.7.7 под "простым огнем" подразумевается часть устройства, которая выполняет одну функцию, связанную с освещением или световой сигнализацией;
- 2.7.8 под "укрываемым огнем" подразумевается фара, которая в нерабочем положении может быть частично или полностью укрыта. Это может быть обеспечено с помощью подвижного кожуха, за счет перемещения фары или любым другим подходящим способом. Термин "убирающийся" используется тогда, когда речь идет о более конкретном случае укрываемого огня, который можно за счет его перемещения полностью укрыть в кузове транспортного средства;
- 2.7.9 под "фарой дальнего света" подразумевается огонь, предназначенный для освещения дороги на большое расстояние спереди от транспортного средства;
- 2.7.10 под "фарой ближнего света" подразумевается огонь, предназначенный для освещения дороги спереди от транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобства водителям встречных транспортных средств и другим участникам дорожного движения;

¹ В случае устройств освещения заднего номерного знака и указателей поворота (категории 5 и 6), у которых нет освещающей поверхности, заменить на "светозлучающую поверхность".

- 2.7.11 под "указателем поворота" подразумевается огонь, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги намерения водителя свернуть вправо или влево;
- 2.7.12 под "стоп-сигналом" подразумевается огонь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения, находящимся сзади транспортного средства, что его водитель приводит в действие рабочий тормоз.
- Стоп-сигналы могут включаться при приведении в действие замедлителя или аналогичного устройства;
- 2.7.13 под "фонарем освещения заднего номерного знака" подразумевается приспособление, которое служит для освещения места, предназначенного для заднего номерного знака, и которое может состоять из различных оптических элементов;
- 2.7.14 под "подфарником" подразумевается огонь, предназначенный для сигнализации спереди транспортного средства и его габаритной ширины;
- 2.7.15 под "задним габаритным фонарем" подразумевается огонь, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;
- 2.7.16 под "светоотражающим устройством" подразумевается устройство, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником, не связанным с этим транспортным средством, для наблюдателя, находящегося вблизи от этого источника света.
- Для целей настоящих Правил светоотражающими устройствами не считаются:
- 2.7.16.1 светоотражающие номерные знаки;
- 2.7.16.2 светоотражающие указатели, упоминаемые в ДОПОГ (Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов);
- 2.7.16.3 прочие светоотражающие таблички и знаки, которые должны использоваться в целях соответствия с национальными предписаниями в отношении определенных категорий транспортных средств или определенных видов операций;
- 2.7.17 под "аварийным сигналом" подразумевается одновременное включение всех указателей поворота в целях сигнализации особой опасности, которую представляет в данный момент транспортное средство для других пользователей дороги;
- 2.7.18 под "противотуманной фарой" подразумевается огонь, предназначенный для улучшения освещенности дороги в туман, снегопад, ливень или пылевую бурю;
- 2.7.19 под "задним противотуманным огнем" подразумевается огонь, предназначенный для улучшения видимости транспортного средства сзади в густом тумане;
- 2.7.20 под "задней фарой" подразумевается огонь, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;
- 2.7.21 под "стояночным огнем" подразумевается огонь, предназначенный для сигнализации транспортного средства, остановившегося в населенном пункте. В этих условиях он заменяет подфарники и задние габаритные фонари;

- 2.7.22 под "контурным огнем" подразумевается огонь, смонтированный как можно выше у крайней точки габаритной ширины транспортного средства и предназначенный для точного указания его габаритной ширины. На некоторых автомобилях и прицепах этот огонь дополняет подфарники и задние габаритные фонари, привлекая особое внимание к их габаритам;
- 2.7.23 под "боковым габаритным фонарем" подразумевается огонь, предназначенный для сигнализации наличия транспортного средства сбоку;
- 2.7.24 под "дневным ходовым огнем" подразумевается огонь, направленный вперед и используемый для обеспечения лучшей видимости транспортного средства при его движении в дневное время²;
- 2.8 под "светоизлучающей поверхностью" "устройства освещения", "устройства световой сигнализации" или светоотражающего устройства подразумевается вся или часть внешней поверхности прозрачного материала, показанная на рисунке, который прилагается заводом — изготовителем устройства к заявке на официальное утверждение (см. приложение 3);
- 2.9 "освещающая поверхность" (см. приложение 3);
- 2.9.1 под "освещающей поверхностью устройства освещения" (пункты 2.7.9, 2.7.10, 2.7.18 и 2.7.20) подразумевается ортогональная проекция полной выходной поверхности отражателя, а в случае фар с отражателем эллиптической формы — "проекционного рассеивателя" на поперечную плоскость. Если устройство освещения не имеет отражателя, то применяется определение, содержащееся в пункте 2.9.2. Если светоизлучающая поверхность огня перекрывает только часть полной выходной поверхности отражателя, то учитывается проекция только этой части.
- Для фары ближнего света освещающая поверхность ограничивается видимым следом линии среза на рассеивателе. Если отражатель и рассеиватель регулируются по отношению друг к другу, то следует использовать среднее положение регулировки;
- 2.9.2 под "освещающей поверхностью устройства световой сигнализации, не являющегося светоотражающим устройством" (пункты 2.7.11—2.7.15, 2.7.17, 2.7.19 и 2.7.21—2.7.24) подразумевается ортогональная проекция огня на плоскость, перпендикулярную его исходной оси и соприкасающуюся с внешней светоизлучающей поверхностью огня, причем эта проекция ограничивается краями экранов, расположенных в этой плоскости, каждый из которых составляет внутри этой поверхности только 98% общей силы света в направлении исходной оси.
- Для определения нижней, верхней и боковых границ освещающей поверхности используются лишь экраны с горизонтальными или вертикальными краями;
- 2.9.3 под "освещающей поверхностью светоотражающего устройства" (пункт 2.7.16) подразумевается ортогональная проекция светоотражающего устройства на плоскость, перпендикулярную его исходной оси, ограничиваемая плоскостями, смежными с крайними частями оптической системы светоотражающего устройства и параллельными этой оси. Для целей определения нижнего, верхнего и боковых краев устройства используются лишь горизонтальные и вертикальные плоскости;

² Национальными предписаниями может допускаться использование других устройств, обеспечивающих эту функцию.

- 2.10 под "видимой поверхностью" в определенном направлении наблюдения подразумевается — по просьбе завода-изготовителя или его надлежащим образом уполномоченного представителя — ортогональная проекция:
- либо границы освещающей поверхности, проецируемой на внешнюю поверхность рассеивателя (a—b),
- либо светоизлучающей поверхности (c—d)
- в плоскости, перпендикулярной направлению наблюдения и касательной к крайней внешней точке рассеивателя (см. приложение 3 к настоящим Правилам);
- 2.11 под "исходной осью" подразумевается характерная ось огня, определяемая заводом — изготовителем огня и служащая ориентиром ($H = 0^\circ$, $V = 0^\circ$) для углов поля при фотометрических измерениях и при установке на транспортном средстве;
- 2.12 под "исходным центром" подразумевается точка пересечения исходной оси с выходной поверхностью света, излучаемого огнем; эта точка пересечения указывается заводом-изготовителем;
- 2.13 под "углами геометрической видимости" подразумеваются углы, определяющие зону минимального телесного угла, в которой должна быть видна видимая поверхность огня. Эта зона телесного угла определяется сегментами сферы, центр которой совпадает с исходным центром огня, а экватор параллелен грунту. Эти сегменты определяются в зависимости от исходной оси. Горизонтальные углы β соответствуют долготе, а вертикальные углы α — широте. С внутренней стороны углов геометрической видимости не должно быть препятствий для распространения света из какой-либо части видимой поверхности огня, наблюдаемого из бесконечно удаленной точки.
- Если измерения проводятся на более близком расстоянии от огня, то направление наблюдения должно быть смещено параллельно, чтобы добиться такой же точности.
- С внутренней стороны углов геометрической видимости не учитываются те препятствия, которые уже существовали в момент официального утверждения огня по типу конструкции.
- Если при установленном огне какая-либо часть видимой поверхности огня закрыта любыми другими частями транспортного средства, то необходимо представить доказательства, что та часть огня, которая не закрыта препятствиями, по-прежнему соответствует фотометрическим параметрам, предусмотренным для официального утверждения данного устройства в качестве оптического элемента (см. приложение 3 настоящих Правил);
- 2.14 под "краем габаритной ширины" с каждой стороны транспортного средства подразумевается плоскость, параллельная среднему продольному сечению транспортного средства, касательная к его боковому ребру без учета выступа, образуемого:
- 2.14.1 шинами вблизи от точки их соприкосновения с землей и подсоединений указателей давления в шинах;
- 2.14.2 приспособлениями противоскольжения, которые могут устанавливаться на колесах;

- 2.14.3 зеркалами заднего вида;
- 2.14.4 боковыми указателями поворота, контурными огнями, подфарниками, задними габаритными фонарями, стоячными огнями, светоотражающими устройствами и боковыми габаритными огнями;
- 2.14.5 таможенными пломбами, накладываемыми на транспортное средство, и приспособлениями для крепления и защиты этих пломб;
- 2.15 под "габаритной шириной" подразумевается расстояние между обеими вертикальными плоскостями, определенными выше, в пункте 2.12;
- 2.16 рассматриваются:
- 2.16.1 как "единый огонь" — устройство или часть устройства, которое (которая) выполняет одну функцию и имеет одну освещающую поверхность и один или более источников света.

С точки зрения установки на транспортном средстве под "единым огнем" также подразумевается любой блок из двух независимых или сгруппированных огней, идентичных или неидентичных, которые выполняют одинаковую функцию, если они установлены таким образом, что проекции освещающих поверхностей огней на данную поперечную плоскость занимают не менее 60% наименьшего прямоугольника, описанного вокруг проекции указанных выше освещающих поверхностей.

Если требуется официальное утверждение, то в таком случае каждый из этих огней утверждается в качестве огня типа "D".

Эта возможная комбинация не касается фар дальнего света, фар ближнего света и передних противотуманных фар.

- 2.16.2 как "два" или как "четное число огней" — одна видимая поверхность, имеющая форму полосы, когда она расположена симметрично по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства и удалена не менее чем на 0,4 м от края габаритной ширины транспортного средства с каждой его стороны, имея минимальную длину 0,8 м. Освещение этой поверхности должно обеспечиваться по крайней мере двумя источниками света, расположенными возможно ближе к ее краям. Видимая поверхность может представлять собой совокупность расположенных рядом элементов, при условии что проекции различных составляющих ее видимых поверхностей на поперечную плоскость занимают не менее 60% поверхности наименьшего прямоугольника, описанного вокруг проекций указанных выше составных видимых поверхностей;
- 2.17 под "расстоянием между двумя огнями", направленными в одну сторону, подразумевается наикратчайшее расстояние между двумя видимыми поверхностями в направлении исходной оси. В том случае, если расстояние между огнями четко соответствует требованиям Правил, точные габариты видимых поверхностей определять не требуется;
- 2.18 под "контрольным сигналом функционирования" подразумевается визуальный или звуковой сигнал (или любой эквивалентный сигнал), указывающий на то, что устройство приведено в действие и что оно функционирует правильно или нет;

- 2.19 под "контрольным сигналом включения" подразумевается визуальный (или любой эквивалентный) сигнал, указывающий на то, что устройство приведено в действие, но не дающий указания о том, действует оно правильно или нет;
- 2.20 под "факультативным огнем" подразумевается огонь, установка которого производится по усмотрению завода-изготовителя;
- 2.21 под "грунтом" подразумевается поверхность, на которой расположено транспортное средство и которая должна быть близкой к горизонтальной;
- 2.22 под "подвижными компонентами" транспортного средства подразумеваются те панели кузова или другие части транспортного средства, положение которых можно изменять за счет наклона, поворота или перемещения без использования инструментов. В эту категорию не включаются откидные кабины водителя на грузовых автомобилях;
- 2.23 под "нормальным рабочим положением подвижного компонента" подразумевается такое(ие) положение(я) подвижного компонента, которое(ые) предусмотрено(ы) заводом—изготовителем транспортного средства для нормального рабочего состояния и стоянки транспортного средства;
- 2.24 под "нормальным рабочим состоянием транспортного средства" подразумевается следующее:
- 2.24.1 в случае автомобиля: состояние, когда транспортное средство готово к движению, его двигатель запущен и его подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), предусмотренном(ых) в пункте 2.23;
- 2.24.2 в случае прицепа: состояние, когда прицеп соединен с тягачом в соответствии с предписаниями пункта 2.24.1, и его подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), как это определено в пункте 2.23;
- 2.25 под "стоянкой транспортного средства" подразумевается следующее:
- 2.25.1 в случае автомобиля: состояние, когда транспортное средство неподвижно, его двигатель не работает и его подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), как это определено в пункте 2.23;
- 2.25.2 в случае прицепа: состояние, когда прицеп соединен с тягачом в соответствии с предписаниями пункта 2.25.1 и его подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), как это определено в пункте 2.23.
3. ЗАЯВКА НА ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ
- 3.1 Заявка на официальное утверждение типа транспортного средства в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации представляется заводом — изготовителем транспортного средства или его надлежущим образом уполномоченным представителем.
- 3.2 К заявке прилагаются перечисленные ниже документы и сведения в трех экземплярах:

- 3.2.1 описание типа транспортного средства с учетом положений, приведенных выше, в пунктах 2.2.1.—2.2.4. Должны быть указаны тип транспортного средства, а также ограничения на нагрузку и, в частности, максимальная допустимая загрузка багажника;
- 3.2.2 перечень предусмотренных заводом-изготовителем устройств, составляющих системы освещения и световой сигнализации. Этот перечень может включать несколько типов устройств для каждой операции. Каждый тип должен соответствующим образом идентифицироваться (названием компонента, знаком официального утверждения по типу конструкции, обозначением завода-изготовителя и т. д.); кроме того, по каждой функции в перечень может быть включено дополнительное указание: "или эквивалентные устройства";
- 3.2.3 схема компоновки оборудования освещения и световой сигнализации в целом, на которой показывается расположение различных устройств на транспортном средстве;
- 3.2.4 при необходимости для проверки соответствия предписаниям, содержащимся в настоящих Правилах, к заявке прилагается(ются) схема(ы) компоновки для каждого отдельного огня с указанием освещающей поверхности, определение которой дается в пункте 2.9; светоизлучающей поверхности, определение которой дается в пункте 2.8; исходной оси, определение которой дается в пункте 2.11; и исходного центра, определение которого дается в пункте 2.12. Эта информация не является необходимой в случае фонаря заднего номерного знака (пункт 2.7.13).
- 3.2.5 В заявке указывается метод, используемый для определения видимой поверхности (см. пункт 2.10).
- 3.3 Технической службе, уполномоченной проводить испытания для официального утверждения, должно быть представлено одно порожнее транспортное средство с полным комплектом оборудования освещения и световой сигнализации в том виде, как оно описано в пункте 3.2.2, представляющее тип транспортного средства, подлежащего официальному утверждению.
- 3.4 К документации, предусмотренной для официального утверждения по типу конструкции, прилагается документ, содержащийся в приложении 1 к настоящим Правилам.
- 3.5 До предоставления официального утверждения по типу конструкции компетентный орган должен удостовериться в наличии удовлетворительных условий для обеспечения эффективного контроля за соответствием производства.

4. ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ

- 4.1 Если тип транспортного средства, представленного на официальное утверждение в соответствии с настоящими Правилами, удовлетворяет предписаниям настоящих Правил, касающихся всех устройств, указанных в описании, то данный тип транспортного средства считается официально утвержденным.
- 4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения. Первые две цифры номера (в настоящее время 01, что соответствует поправкам серии 01, вступившим в силу 9 февраля 1994 года) указывают серию поправок, соответствующих последним наиболее значительным техническим изменениям, внесенным в Правила к моменту официального утверждения. С учетом положений пункта 7 настоящих Правил одна и та же Договаривающаяся сторона не

может присвоить этот номер другому типу транспортного средства или тому же типу транспортного средства, представленному с оборудованием, не указанным в описании, упомянутом выше, в пункте 3.2.2.

- 4.3 Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении, о распространении официального утверждения, об отказе в официальном утверждении или об окончательном прекращении производства типа/части транспортного средства на основании настоящих Правил посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.
- 4.4 На каждом транспортном средстве, соответствующем типу транспортного средства, официально утвержденному на основании настоящих Правил, должен проставляться на видном и легкодоступном месте, указанном в регистрационной карточке официального утверждения, международный знак официального утверждения, состоящий:
- 4.4.1 из круга, в котором проставлена буква "E", за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение³;
- 4.4.2 из номера настоящих Правил, буквы "R", тире и номера официального утверждения, проставленных справа от круга, предусмотренного в пункте 4.4.1.
- 4.5 Если транспортное средство соответствует типу транспортного средства, официально утвержденному на основании других приложений к Соглашению Правил в той же стране, которая предоставила официальное утверждение на основании настоящих Правил, не следует повторять обозначение, предусмотренное в пункте 4.4.1; в этом случае дополнительные номера Правил и официального утверждения и обозначения всех Правил, в отношении которых предоставляется официальное утверждение в стране, предоставившей официальное утверждение на основании настоящих Правил, должны быть помещены в вертикальных колонках, расположенных справа от обозначения, предусмотренного в пункте 4.4.1.
- 4.6 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.
- 4.7 Знак официального утверждения помещается рядом с прикрепляемой заводом-изготовителем табличкой, на которой указываются характеристики транспортного средства, или наносится на эту табличку.
- 4.8 В приложении 2 к настоящим Правилам изображены в качестве примера схемы знаков официального утверждения.
5. ОБЩИЕ СПЕЦИФИКАЦИИ
- 5.1 Устройства освещения и световой сигнализации должны быть установлены таким образом, чтобы в нормальном рабочем состоянии, определение которого дается в

³ 1 — Германия; 2 — Франция; 3 — Италия; 4 — Нидерланды; 5 — Швеция; 6 — Бельгия; 7 — Венгрия; 8 — Чешская Республика; 9 — Испания; 10 — Югославия; 11 — Соединенное Королевство; 12 — Австрия; 13 — Люксембург; 14 — Швейцария; 15 — (не присвоен); 16 — Норвегия; 17 — Финляндия; 18 — Дания; 19 — Румыния; 20 — Польша; 21 — Португалия; 22 — Российская Федерация; 23 — Греция; 24 и 25 — (не присвоены); 26 — Словения и 27 — Словакия. Следующие порядковые номера будут присваиваться другим странам в хронологическом порядке ратификации или Соглашения о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств или в порядке их присоединения к этому Соглашению, и присвоенные им таким образом номера будут сообщены Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам Соглашения.

пунктах 2.24, 2.24.1 и 2.24.2, и несмотря на вибрацию, которой они могут подвергаться, они сохраняли характеристики, предписанные настоящими Правилами, и чтобы транспортное средство продолжало удовлетворять предписаниям настоящих Правил. В частности, должна быть исключена возможность случайного нарушения регулировки этих огней.

- 5.2 Огни для освещения, описанные в пунктах 2.7.9, 2.7.10 и 2.7.18, должны быть установлены таким образом, чтобы можно было легко осуществить регулировку направления световых лучей.
- 5.3 Исходные оси всех установленных на транспортном средстве устройств световой сигнализации, в том числе устройств, расположенных на боковых панелях, должны быть параллельны опорной плоскости транспортного средства на дороге; кроме того, в случае боковых светоотражающих устройств и боковых габаритных фонарей эти оси должны быть перпендикулярны средней продольной транспортного средства, а в случае всех других устройств сигнализации они должны быть параллельны этой плоскости. В каждом направлении допускается отклонение $\pm 3^\circ$. Кроме того, в отношении установки должны соблюдаться конкретные технические условия, предусмотренные заводом-изготовителем.
- 5.4 При отсутствии особых предписаний высота и ориентировка огней проверяются на порожнем транспортном средстве, расположенном на плоской и горизонтальной поверхности, в условиях, определенных в пунктах 2.24, 2.24.1 и 2.24.2.
- 5.5 При отсутствии особых указаний огни одной и той же пары должны:
- 5.5.1 устанавливаться на транспортном средстве симметрично средней продольной плоскости (с учетом внешней геометрической формы огня, а не края его освещающей поверхности, о которой говорится в пункте 2.9);
- 5.5.2 быть симметричными относительно друг друга по отношению к средней продольной плоскости; это требование не распространяется на внутреннюю конструкцию огня;
- 5.5.3 удовлетворять одним и тем же колориметрическим предписаниям; и
- 5.5.4 иметь практически одинаковые фотометрические характеристики.
- 5.6 На транспортных средствах с асимметричной внешней формой вышеописанные условия должны соблюдаться по мере возможности.
- 5.7 Огни могут быть сгруппированными, комбинированными или совмещенными, при условии что выполняются все предписания, которые установлены для каждого огня, в отношении цвета, размещения, направления, геометрической видимости и электрической схемы, а также все прочие предписания, если таковые имеются.
- 5.8 Максимальная высота над уровнем грунта измеряется от самой высокой точки, а минимальная высота — самой низкой точки видимой поверхности в направлении исходной оси.

В случае фар ближнего света минимальная высота над уровнем грунта измеряется от нижней точки эффективной выходной поверхности оптической системы (например, отражателя, рассеивателя, проекционного рассеивателя) независимо от ее использования.

Когда (максимальная и минимальная) высота над уровнем грунта четко соответствует требованиям Правил, точные габариты любой поверхности определять не требуется.

Расположение огней по ширине определяется по тому краю видимой поверхности в направлении исходной оси, который наиболее удален от средней поперечной плоскости транспортного средства, если речь идет об общей габаритной ширине, и по внутренним краям видимой поверхности в направлении исходной оси, если речь идет о расстоянии между огнями.

Когда расположение по ширине четко соответствует требованиям Правил, точные габариты любой поверхности определять не требуется.

- 5.9 При отсутствии особых указаний никакой огонь не должен быть мигающим, за исключением огней указателей и огней аварийного сигнала.
- 5.10 Никакой свет красного цвета, который может ввести в заблуждение других участников дорожного движения, не должен излучаться в направлении вперед огнем, соответствующим определению в пункте 2.7, и никакой свет белого цвета, который может ввести в заблуждение других участников дорожного движения, за исключением света от фонаря заднего хода, не должен испускаться в направлении назад огнем, соответствующим определению в пункте 2.7. В расчет не принимаются устройства освещения, устанавливаемые для внутреннего освещения транспортного средства. В случае сомнений соответствие данному требованию устанавливается следующим образом:
- 5.10.1 в отношении видимости красного света в направлении вперед нужно, чтобы светоизлучающая поверхность красного огня не была непосредственно видима для наблюдателя, перемещающегося в зоне 1 поперечной плоскости на расстоянии 25 м спереди от транспортного средства (см. приложение 4);
- 5.10.2 в отношении видимости белого света в направлении назад нужно, чтобы светоизлучающая поверхность белого огня не была непосредственно видима для наблюдателя, перемещающегося в зоне 2 поперечной плоскости на расстоянии 25 м сзади от транспортного средства (см. приложение 4);
- 5.10.3 в своих соответствующих плоскостях зоны 1 и 2, просматриваемые глазом наблюдателя, ограничиваются:
- 5.10.3.1 по высоте — двумя горизонтальными плоскостями соответственно на расстоянии 1 м и 2,2 м от уровня грунта;
- 5.10.3.2 по ширине — двумя вертикальными плоскостями, образующими соответственно в направлении вперед и в направлении назад внешний угол 15° относительно плоскости, проходящей через середину транспортного средства, и проходящими через точку или точки контакта вертикальных плоскостей, параллельных средней продольной плоскости транспортного средства и ограничивающих его габаритную ширину. При наличии нескольких точек контакта самая передняя соответствует передней плоскости, а самая задняя — задней плоскости.
- 5.11 Функциональная электрическая схема должна быть такой, чтобы подфарники и задние габаритные фонари, контурные огни, если таковые имеются, боковые габаритные фонари, если таковые имеются, и фонарь заднего номерного знака могли включаться

и выключаться только одновременно. Это условие не применяется при использовании подфарников и задних габаритных фонарей, а также боковых габаритных фонарей, когда они комбинируются или совмещаются с вышеуказанными огнями, в качестве стояночных огней.

5.12 Функциональная электрическая схема должна быть такой, чтобы фары дальнего и ближнего света и передние противотуманные фары могли быть включены только в том случае, если включены также огни, упоминаемые в пункте 5.11. Однако это требование не применяется к фарам дальнего и ближнего света, когда излучение световых предупредительных сигналов производится за счет периодического включения фар дальнего света через короткие промежутки времени, периодического включения фар ближнего света через короткие промежутки времени или попеременного включения фар дальнего и ближнего света через короткие промежутки времени.

5.13 Световые контрольные сигналы

Если настоящими Правилами предусматривается наличие контрольного сигнала включения, он может быть заменен контрольным сигналом функционирования.

5.14 Укрываемые огни

5.14.1 Укрываемые огни запрещаются, за исключением фар дальнего света, фар ближнего света и передних противотуманных фар, которые могут быть укрыты в тех случаях, когда они не используются.

5.14.2 В случае любой неисправности, отражающейся на функционировании устройств(а) укрытия огней, фары должны оставаться в рабочем положении, если они уже находятся в таком положении, или должны приводиться в рабочее положение без помощи инструментов.

5.14.3 Следует обеспечить возможность установки фар в рабочее положение и их включения при помощи одного органа управления; вместе с тем это не должно исключать возможность их установки в рабочее положение без их включения. Однако в случае сгруппированных фар дальнего и ближнего света наличие вышеупомянутого органа управления требуется только для включения фар ближнего света.

5.14.4 Необходимость предусмотреть, чтобы с сиденья водителя нельзя было по собственному усмотрению остановить движение включенных фар до установки их в рабочее положение. Если есть опасность ослепления других пользователей дороги при перемещении фар, необходимо предусмотреть возможность включения этих фар только после установки их в рабочее положение.

5.14.5 Когда температура устройства укрытия огней составляет от -30°C до $+50^{\circ}\text{C}$, должна быть обеспечена возможность установки фары в рабочее положение в течение трех секунд после приведения в действие органа управления.

5.15 Цвета огней, излучаемых фарами:

фара дальнего света:	белый
фара ближнего света:	белый
передняя противотуманная фара:	белый или желтый

фонарь заднего хода:	белый
указатель поворота:	автожелтый
аварийный сигнал:	автожелтый
стоп-сигнал:	красный
фонарь освещения заднего номерного знака:	белый
подфарник:	белый
задний габаритный фонарь:	красный
задняя противотуманная фара:	красный
стояночный огонь:	белый спереди, красный сзади, автожелтый, если он совмещен с боковыми указателями поворота или боковыми габаритными фона- рями
боковой габаритный фонарь:	автожелтый; однако крайний сзади боковой габаритный фонарь может быть красным, если он сгруппирован, комбинирован или совмещен с задним габаритным фонарем, задним контурным огнем, задней противоту- манной фарой или стоп-сигналом, сгруппи- рован или имеет отчасти общую светоизлу- чающую поверхность с задним светоотража- ющим устройством
контурный огонь:	белый спереди, красный сзади
дневной ходовой огонь:	белый
заднее светоотражающее устройство нетреугольной формы:	красный
заднее светоотражающее устройство треугольной формы:	красный
переднее светоотражающее устройство нетреугольной формы:	идентичен аварийному огню*
боковое светоотражающее устройство нетреугольной формы:	автожелтый; однако крайнее сзади боковое светоотражающее устройство может быть красным, если оно сгруппировано или имеет отчасти общую светоизлучающую поверхность с задним габаритным фонарем, задним контурным огнем, задней противоту- манной фарой, стоп-сигналом или крайним сзади боковым габаритным фонарем крас- ного цвета.

5.16

Число огней

Число огней, установленных на транспортном средстве, должно равняться числу огней, предусмотренному в подпункте 2 каждого из пунктов 6.1—6.19.

* Также называется белым или бесцветным светоотражающим устройством.

- 5.17 За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 5.18, 5.19 и 5.21, огни могут устанавливаться на подвижных компонентах.
- 5.18 Задние габаритные фонари, задние указатели поворота и задние светоотражающие устройства треугольной и нетреугольной формы могут устанавливаться на подвижных компонентах только в том случае, если эти огни, расположенные на подвижных компонентах, отвечают — при любом положении данных подвижных компонентов — всем требованиям, предъявляемым к этим огням с точки зрения размещения, геометрической видимости и фотометрических параметров.
- При обеспечении указанных выше функций с помощью блока, состоящего из двух огней типа "D" (см. пункт 2.16.1), вышеупомянутым требованиям должен отвечать только один из этих огней.
- 5.19 На транспортном средстве не должно быть подвижных компонентов, оснащенных или не оснащенных устройством световой сигнализации, которые в каком-либо фиксированном положении закрывают — если смотреть в направлении исходной оси данного конкретного устройства — более 50% видимой поверхности подфарников и задних габаритных фонарей, передних и задних указателей поворота и светоотражающих устройств.
- Если это неосуществимо, то тогда:
- 5.19.1 в одной из граф бланка сообщения (пункт 10.1 приложения 1) другие административные органы должны информироваться о том, что более 50% видимой поверхности в направлении исходной оси может закрываться подвижными компонентами;
- 5.19.2 в тех случаях, которые предусмотрены в пункте 5.19.1, транспортное средство должно быть снабжено табличкой, указывающей его пользователю на то, что при определенном(ых) положении(ях) подвижных компонентов другие участники дорожного движения должны быть предупреждены о наличии транспортного средства на дороге, например с помощью предупреждающего треугольника или других устройств в соответствии с национальными предписаниями, регламентирующими их использование на дороге.
- 5.20 Когда подвижные компоненты находятся в положении, отличном от "нормального положения", определенного в пункте 2.23, установленные на них устройства не должны причинять излишнего неудобства участникам дорожного движения.
- 5.21 Когда огонь установлен на подвижном компоненте и подвижный компонент находится в нормальном(ых) рабочем(их) положении(ях) (см. пункт 2.23), огонь должен всегда возвращаться в положение(я), предусмотренное(ые) заводом-изготовителем в соответствии с настоящими Правилами. Для фар ближнего света и передних противотуманных фар настоящее требование считается выполненным, если при десятикратном перемещении подвижных компонентов и их возвращении в нормальное положение каждая из величин угла наклона этих фар по отношению к основанию, измеряемая после каждого перемещения подвижного компонента, отличается не более чем на 0,15% от среднего арифметического десяти измеренных величин.

Если отклонение превышает эту величину, то каждое предельное значение, предусмотренное в пункте 6.2.6.1.1, изменяется на величину превышения с целью уменьшения допустимого диапазона наклона при проверке транспортного средства в соответствии с предписаниями приложения 6.

5.22 За исключением светоотражающих устройств, огонь, даже со знаком официального утверждения, считается неустановленным, если его нельзя включить хотя бы посредством установки лампы накаливания.

6. ОТДЕЛЬНЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ

6.1 ФАРА ДАЛЬНОГО СВЕТА

6.1.1 Установка

Обязательна на автомобилях. Запрещена на прицепах.

6.1.2 Число

Две или четыре.

Если транспортное средство оснащено четырьмя укрываемыми фарами, то две дополнительные фары разрешается устанавливать только для световой сигнализации, состоящей в периодическом включении фар через короткие промежутки времени (см. пункт 5.12) при дневном свете.

6.1.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.1.4 Размещение

6.1.4.1 По ширине: специальных предписаний нет.

6.1.4.2 По высоте: специальных предписаний нет.

6.1.4.3 По длине: спереди транспортного средства; устанавливается таким образом, чтобы излучаемый свет не мешал водителю ни непосредственно, ни косвенно за счет отражения зеркалами заднего вида и/или другими светоотражающими поверхностями транспортного средства.

6.1.5 Геометрическая видимость

Видимость освещающей поверхности, даже зон, кажущихся неосвещенными в рассматриваемом направлении наблюдения, должна обеспечиваться внутри расширяющегося пространства, ограниченного образующими, опирающимися на весь контур освещающей поверхности и составляющими с исходной осью фары угол минимум 5° . Основанием углов геометрической видимости служит периметр проекции освещающей поверхности на поперечную плоскость, касательную крайней передней части рассеивателя фары.

6.1.6 Направление

Вперед.

Помимо устройств, необходимых для поддержания правильной регулировки, и при наличии двух пар фар, положение одной из них, состоящей из фар, единственным назначением которых является обеспечение дальнего света, может изменяться в зависимости от угла поворота руля, причем ее поворот происходит вокруг более или менее вертикальной оси.

6.1.7 Функциональная электрическая схема

6.1.7.1 Фары дальнего света могут включаться одновременно или попарно. При переключении ближнего света на дальний должна включаться по крайней мере одна пара фар дальнего света. При переключении дальнего света на ближний все фары дальнего света должны выключаться одновременно.

6.1.7.2 Фары ближнего света могут оставаться включенными одновременно с фарами дальнего света.

6.1.7.3 При наличии четырех укрываемых фар, установленных в рабочем положении, возможность одновременного функционирования любых дополнительных фар, если они используются для обеспечения световых сигналов, представляющих собой периодическое включение огня через короткие промежутки времени (см. пункт 5.12) при дневном свете, должна быть исключена.

6.1.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным.

6.1.9 Прочие предписания

6.1.9.1 Максимальная сила света всех фар дальнего света, которые могут быть включены одновременно, не должна превышать 225 000 кд, что соответствует контрольному значению, равному 75.

6.1.9.2 Эта максимальная сила света представляет собой сумму отдельных контрольных значений, которые указаны на каждой фаре. На каждой из фар с маркировкой "R" или "CR" проставляется контрольное значение "10".

6.2 ФАРА БЛИЖНЕГО СВЕТА

6.2.1 Установка

Обязательна на автомобилях. Запрещена на прицепах.

6.2.2 Число

Две.

6.2.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.2.4 Размещение

6.2.4.1 По ширине: тот край видимой поверхности в направлении исходной оси, который в наибольшей степени удален от средней продольной плоскости транспортного средства, должен находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства. Расстояние между внутренними краями видимых поверхностей в направлении исходных осей должно составлять не менее 600 мм.

Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если общая габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм.

- 6.2.4.2 По высоте: над уровнем грунта — минимум 500 мм, максимум 1200 мм.
- 6.2.4.3 По длине: в передней части транспортного средства. Это условие считается выполненным, если излучаемый свет не мешает водителю ни непосредственно, ни косвенно за счет отражения зеркалами заднего вида и/или другими отражающими поверхностями транспортного средства.

6.2.5 Геометрическая видимость

Определяется углами α и β , определение которых дается в пункте 2.13.

$\alpha = 15^\circ$ вверх и 10° вниз,

$\beta = 45^\circ$ наружу и 10° внутрь.

Поскольку фотометрические параметры, которым должны отвечать фары ближнего света, соблюдаются не во всех зонах геометрического поля обзора, для официального утверждения по типу конструкции необходимо, чтобы минимальная сила света в таких "остаточных" зонах составляла 1 кд. Наличие стенок или другого оборудования, расположенного вблизи фары, не должно давать побочного эффекта, причиняющего неудобства другим участникам дорожного движения.

6.2.6 Направление

Вперед.

- 6.2.6.1 После регулировки первоначального наклона вертикальный наклон фары ближнего света, выраженный в процентах, должен измеряться в статических условиях при всех условиях нагрузки, определенных в приложении 5.

Первоначальный наклон свето-теневого границы фары ближнего света вниз в случае порожнего транспортного средства с одним человеком на сиденье водителя должен устанавливаться заводом-изготовителем с точностью до 0,1% и указываться на каждом транспортном средстве рядом с фарами или табличкой завода-изготовителя с помощью четкого и нестираемого условного обозначения, показанного в приложении 7.

Величина указанного наклона вниз определяется в пункте 6.2.6.1.1.

- 6.2.6.1.1 В зависимости от высоты в метрах (h), на которой расположен нижний край видимой поверхности в направлении исходной оси фары ближнего света и которая измеряется на порожних транспортных средствах, вертикальный наклон свето-теневого границы фары ближнего света при всех статических условиях, предусмотренных в приложении 5, должен оставаться в следующих пределах, а первоначальная направленность должна иметь следующие величины:

$h < 0,8$

пределы: от $-0,5\%$ до $-2,5\%$
первоначальная направленность: от $-1,0\%$ до $-1,5\%$

$0,8 \leq h \leq 1,0$

пределы: от $-0,5\%$ до $-2,5\%$

первоначальная направленность: от -1,0% до -1,5%

или же, по усмотрению завода-изготовителя,

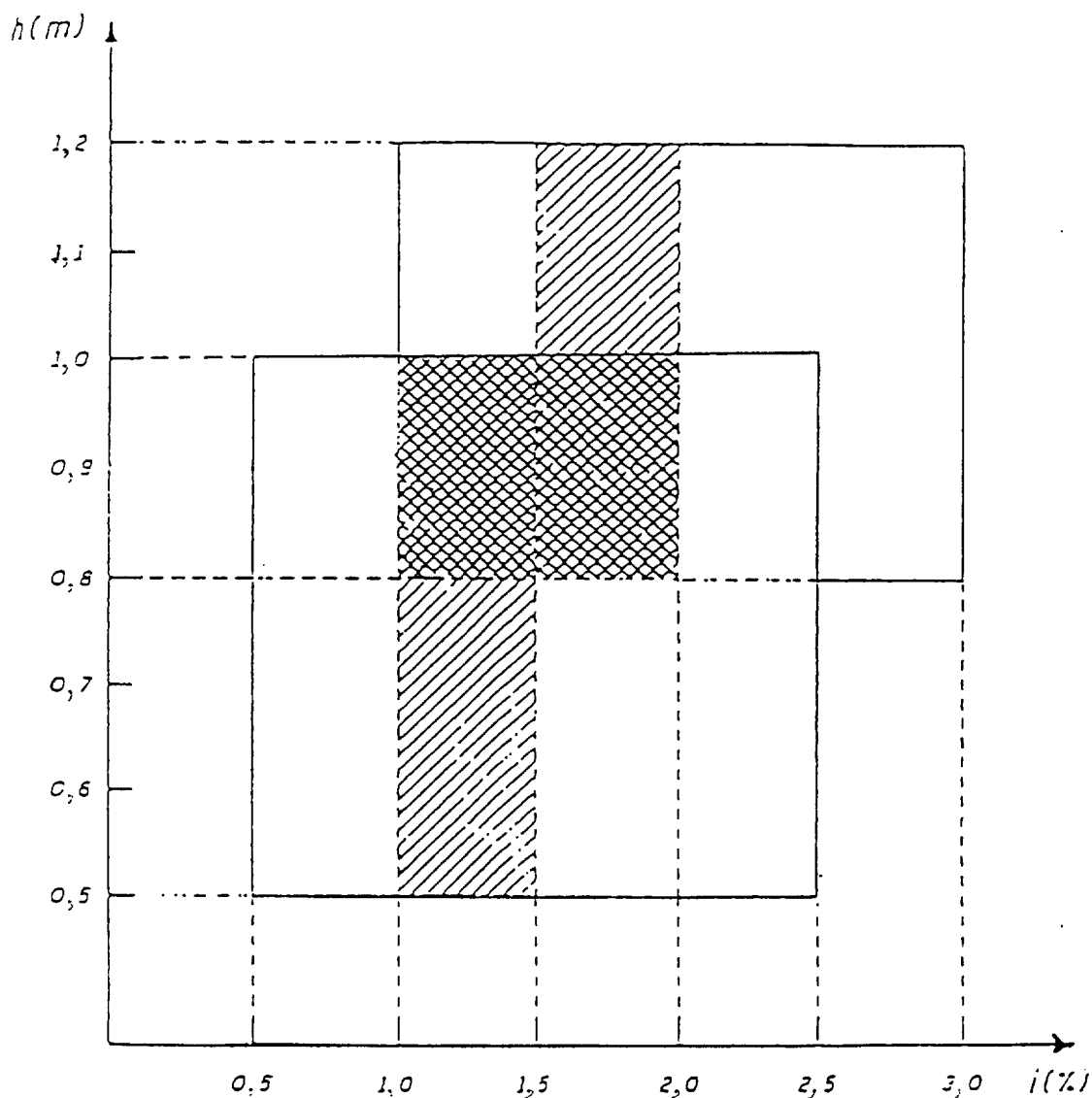
пределы: от -1,0% до -3,0%
 первоначальная направленность: от -1,5% до -2,0%

В этом случае в заявке на официальное утверждение транспортного средства по типу конструкции следует указывать, какой из приведенных двух альтернативных вариантов необходимо использовать.

$h > 1,0$

пределы: от -0,1% до -3,0%
 первоначальная направленность: от -1,5% до -2,0%

Вышеуказанные пределы и величины первоначальной направленности показаны на следующей диаграмме:



6.2.6.2 Если вышеизложенное условие обеспечивается при помощи устройства, регулирующего положение фары относительно транспортного средства, то в случае отказа этого устройства должна быть исключена возможность возвращения луча в положение более низкое, чем то, при котором произошла поломка данного устройства.

6.2.6.2.1 Условия, изложенные выше, в пункте 6.2.6.2, должны обеспечиваться автоматически.

6.2.6.2.2 Тем не менее ручные регулирующие устройства, будь то непрерывного типа или ступенчатые, допускаются к установке в том случае, если в них предусмотрено такое нейтральное положение, из которого огни могут быть возвращены в положение первоначального наклона, указанное в пункте 6.2.6.1, с помощью обычных регулировочных винтов.

Эти ручные регулировочные устройства должны приводиться в действие с сиденья водителя.

На регулировочных устройствах непрерывного типа должны быть нанесены контрольные метки, указывающие условия нагрузки, при которых необходимо проводить регулировку ближнего света.

Необходимо, чтобы число позиций на регулировочных устройствах ступенчатого типа обеспечивало значения во всем диапазоне, предусмотренном в пункте 6.2.6.1.1, при всех условиях нагрузки, определенных в приложении 5.

На этих устройствах рядом с органом управления также должны четко указываться условия нагрузки, определенные в приложении 5, при которых необходима регулировка фар ближнего света (см. приложение 8).

6.2.6.2.3 Измерение колебаний наклона фары ближнего света в зависимости от нагрузки должно проводиться в соответствии с процедурой испытаний, изложенной в приложении 6.

6.2.7 Функциональная электрическая схема

Переключение на ближний свет должно вызывать одновременное выключение всех фар дальнего света.

Огни ближнего света могут оставаться включенными одновременно с огнями дальнего света.

6.2.8 Контрольный сигнал

Факультативный.

6.2.9 Прочие предписания

Предписания, содержащиеся в пункте 5.5.2, не применяются к фарам ближнего света.

Положение фар ближнего света не должно меняться в зависимости от угла поворота руля.

6.3 ПЕРЕДНЯЯ ПРОТИВОТУМАННАЯ ФАРА

6.3.1 Установка

Факультативна на автомобилях, запрещена на прицепах.

6.3.2 Число

Две.

6.3.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.3.4 Размещение

6.3.4.1 По ширине: та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

6.3.4.2 По высоте: не менее 250 мм над уровнем грунта. Ни одна точка видимой поверхности в направлении исходной оси не должна находиться выше наиболее высокой точки видимой поверхности в направлении исходной оси фары ближнего света.

6.3.4.3 По длине: спереди транспортного средства. Это условие считается выполненным, если излучаемый свет не мешает водителю ни непосредственно, ни косвенно за счет отражения зеркалами заднего вида и/или другими светоотражающими поверхностями транспортного средства.

6.3.5 Геометрическая видимость

Она определяется углами α и β , указанными в пункте 2.13:

$\alpha = 5^\circ$ вверх и вниз,

$\beta = 45^\circ$ наружу и 10° внутрь.

6.3.6 Направление

Вперед.

Ориентация передних противотуманных фар не должна меняться в зависимости от угла поворота руля.

Они должны быть направлены вперед, но при этом не ослеплять и не создавать излишнего неудобства водителям встречных транспортных средств и другим участникам дорожного движения.

6.3.7 Функциональная электрическая схема

Электрическая схема должна обеспечивать возможность включения и выключения передних противотуманных фар независимо от фар дальнего света, фар ближнего света или любой комбинации фар дальнего и ближнего света.

6.3.8 Контрольный сигнал

Факультативный.

6.3.9 Прочие предписания

Нет.

6.4 ЗАДНЯЯ ФАРА

6.4.1 Установка

Обязательна на автомобилях и факультативна на прицепах.

6.4.2 Число

Одна или две.

6.4.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.4.4 Размещение

6.4.4.1 По ширине: специальных предписаний нет.

6.4.4.2 По высоте: минимум 250 мм и максимум 1200 мм над уровнем грунта.

6.4.4.3 По длине: сзади транспортного средства.

6.4.5 Геометрическая видимость

Она определяется углами α и β , указанными в пункте 2.13:

$\alpha = 15^\circ$ вверх и 5° вниз;

$\beta = 45^\circ$ вправо и влево, если установлен только один огонь, 45° наружу и 30° внутрь, если имеется два огня.

6.4.6 Направление

Назад.

6.4.7 Функциональная электрическая схема

Должна допускать включение задней фары лишь в том случае, если включено управление для движения назад и если устройство, управляющее запуском или остановкой двигателя, находится в положении, при котором возможна работа двигателя. Она не должна включаться или оставаться включенной в тех случаях, когда не выполняется какое-либо из указанных условий.

6.4.8 Контрольный сигнал

Факультативный.

6.4.9 Прочие предписания

Нет.

6.5 УКАЗАТЕЛЬ ПОВОРОТА

6.5.1 Установка (см. рисунок, ниже)

Обязательна. Указатели поворота различного типа подразделяются на категории (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 и 6), сочетание которых на транспортном средстве представляет определенную схему монтажа ("А" и "В").

Схема монтажа "А" применяется ко всем автомобилям.

Схема монтажа "В" применяется только к прицепах.

6.5.2 Число

В зависимости от схемы монтажа.

6.5.3 Схемы монтажа (см. рисунок ниже)

А: два передних указателя поворота следующих категорий:

1, или 1a, или 1b,
если расстояние между краем видимой поверхности в направлении исходной оси этого огня и краем видимой поверхности в направлении исходной оси фары ближнего света и/или передней противотуманной фары, если она установлена, составляет не менее 40 мм;

1a или 1b,
если расстояние между краем видимой поверхности в направлении исходной оси этого огня и краем видимой поверхности в направлении исходной оси фары ближнего света и/или передней противотуманной фары, если она установлена, составляет более 20 мм, но менее 40 мм;

1b,
если расстояние между краем видимой поверхности в направлении исходной оси этого огня и краем видимой поверхности в направлении исходной оси фары ближнего света и/или передней противотуманной фары, если она установлена, составляет не более 20 мм;

два задних указателя поворота (категория 2a или 2b);

два боковых указателя поворота категории 5 или 6 (минимальные требования):

5

для всех транспортных средств категории M1;
для транспортных средств категорий N1, M2 и M3, длина которых не превышает 6 метров;

6

для всех транспортных средств категорий N2 и N3;
для транспортных средств категорий N1, M2 и M3, длина которых превышает 6 метров.

Во всех случаях допускается замена боковых указателей поворота категории 5 боковыми указателями поворота категории 6.

Когда установлены огни, сочетающие функции передних указателей поворота (категорий 1, 1a, 1b) и боковых указателей поворота (категории 5 или 6), могут устанавливаться два дополнительных боковых указателя поворота (категории 5 или 6) в целях выполнения требований в отношении видимости, содержащихся в пункте 6.5.5.

В: два задних указателя поворота (категория 2a или 2b).

6.5.4 Размещение

6.5.4.1 По ширине: край видимой поверхности в направлении исходной оси, который в наибольшей степени удален от средней продольной плоскости транспортного средства, должен находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Расстояние между внутренними краями обеих видимых поверхностей в направлении исходной оси должно быть не менее 600 мм.

Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если общая габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм.

6.5.4.2 По высоте: над уровнем грунта.

6.5.4.2.1 Высота расположения светоизлучающей поверхности боковых указателей поворота категории 5 или 6 должна быть не менее 500 мм, если она измеряется от самой низкой точки, и не более 1500 мм, если она измеряется от самой высокой точки.

6.5.4.2.2 Высота расположения указателей поворота категорий 1, 1a, 1b, 2a и 2b, измеряемая в соответствии с положениями пункта 5.8, должна быть не менее 350 мм и не более 1500 мм.

6.5.4.2.3 Если соблюдение этих верхних пределов, измеряемых согласно вышеупомянутым положениям, представляется невозможным из-за конструкции транспортного средства, то они могут быть увеличены до 2300 мм в случае боковых указателей поворота категорий 5 и 6 и до 2100 мм в случае указателей поворота категорий 1, 1a, 1b, 2a и 2b.

6.5.4.3 По длине: см. рисунок, ниже.

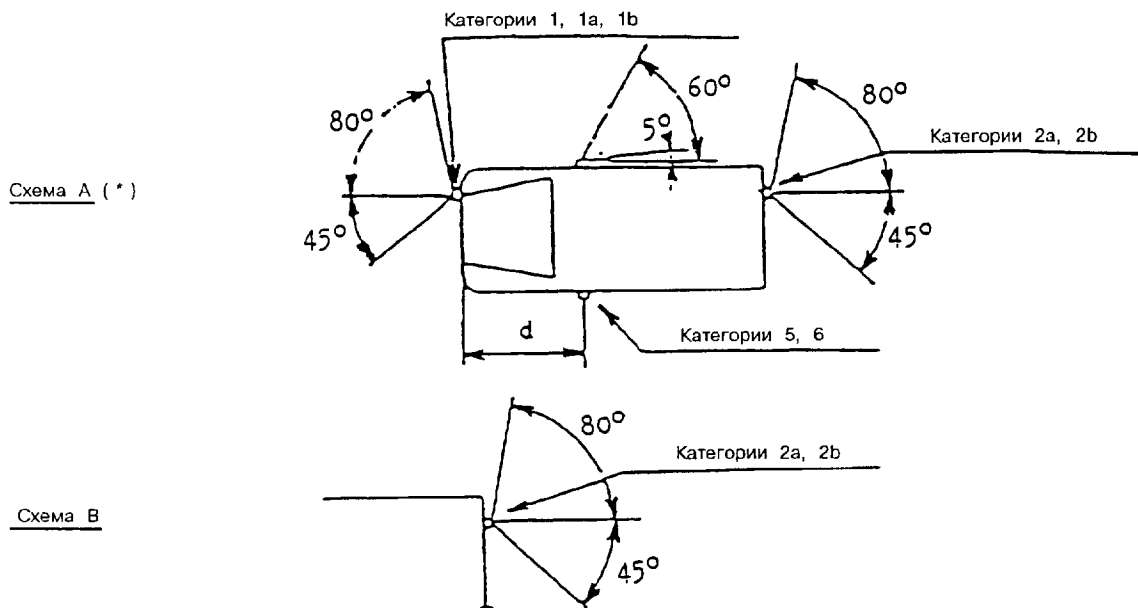
Расстояние между светоизлучающей поверхностью бокового указателя поворота (категорий 5 и 6) и поперечной плоскостью, которая ограничивает спереди габаритную длину транспортного средства, не должно превышать 1800 мм. Если соблюдение минимальных углов видимости невозможно из-за конструкции транспортного средства, то это расстояние может быть увеличено до 2500 мм.

6.5.5 Геометрическая видимость

Горизонтальные углы: см. рисунок, ниже.

Вертикальные углы: 15° вверх и вниз от горизонтали для указателей поворота категорий 1, 1a, 1b, 2a, 2b и 5. Вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5°, если высота расположения огней составляет менее 750 мм над уровнем грунта; 30° вверх и 5° вниз от горизонтали — для указателей поворота категории 6.

Рисунок (см. пункт 6.5)



* Значение 5° для мертвого угла видимости в направлении назад от бокового указателя поворота представляет собой верхний предел.

$$d \leq 1,80 \text{ м.}$$

6.5.6 Направление

В соответствии с указаниями по монтажу, предусмотренными заводом-изготовителем.

6.5.7 Функциональная электрическая схема

Включение указателей поворота производится независимо от включения других огней. Все указатели поворота, расположенные на одной и той же стороне транспортного средства, должны включаться и выключаться одним и тем же устройством и работать в одной фазе.

6.5.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал функционирования является обязательным для передних и задних указателей поворота. Он может быть визуальным, звуковым или визуально-звуковым. Если он является визуальным, то он должен быть мигающим и гаснуть или оставаться включенным и не мигать или заметно менять установленную частоту мигания по крайней мере в случае неисправности любого из передних или задних указателей поворота. Если он является полностью звуковым, то он должен быть отчетливо слышен и должен заметно менять установленную частоту, по крайней мере в случае неисправности любого из передних или задних указателей поворота.

Если автомобиль оборудован для буксировки прицепа, то в тех случаях, когда с помощью контрольного сигнала на тягаче невозможно определить выход из строя любого из указателей поворота на данном составе транспортных средств, на нем должен быть установлен специальный визуальный контрольный сигнал функционирования для указателей поворота, установленных на прицепе.

6.5.9 Прочие предписания

Этот сигнал должен работать в мигающем режиме с частотой 90 ± 30 миганий в минуту.

Приведение в действие органа управления световым контрольным сигналом должно вызывать включение огня с задержкой максимум в одну секунду и первое выключение огня с задержкой максимум в полторы секунды. В том случае, если автомобиль оборудован для буксирования прицепа, орган управления указателями поворота на буксирующем транспортном средстве должен также обеспечивать приведение в действие указателей поворота прицепа. В случае неисправности (кроме короткого замыкания) одного указателя поворота другие должны продолжать мигать, причем в этих условиях частота может отличаться от предписанной частоты.

6.6 АВАРИЙНЫЙ СИГНАЛ

6.6.1 Установка

Обязательна.

Сигнал, получаемый в результате одновременной работы указателей поворота, соответствующий предписаниям пункта 6.5, выше.

6.6.2 Число

Как указано в пункте 6.5.2.

6.6.3 Схема монтажа

Как указано в пункте 6.5.3.

6.6.4 Размещение

6.6.4.1 По ширине

Как указано в пункте 6.5.4.1.

6.6.4.2 По высоте

Как указано в пункте 6.5.4.2.

6.6.4.3 По длине

Как указано в пункте 6.5.4.3.

6.6.5 Геометрическая видимость

Как указано в пункте 6.5.5.

6.6.6 Направление

Как указано в пункте 6.5.6.

6.6.7 Функциональная электрическая схема

Включение сигнала должно производиться отдельным приводом, обеспечивающим синхронное мигание всех указателей поворота.

6.6.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным. Он представляет собой мигающий сигнал предупреждения, который может функционировать вместе с контрольным(и) сигналом(ами), указанным(и) в пункте 6.5.8.

6.6.9 Прочие предписания

Как указано в пункте 6.5.9, если механическому транспортному средству разрешается буксировать прицеп, то при включении аварийного сигнала должны одновременно включаться указатели поворота прицепа. Аварийный сигнал должен продолжать функционировать даже в том случае, когда устройство управления пуском или остановкой двигателя находится в положении, исключающем работу двигателя.

6.7 СТОП-СИГНАЛ

6.7.1 Установка

Устройства категории S1 или S2: обязательна на транспортных средствах всех категорий.

Устройства категории S3: обязательна на транспортных средствах категории M1; факультативна на транспортных средствах других категорий.

6.7.2 Два устройства категории S1 или S2 и одно устройство категории S3 на транспортных средствах всех категорий.

В том случае, если средняя продольная плоскость транспортного средства не проходит через стационарную панель кузова, а разделяет одну или две подвижные части транспортного средства (например, двери) и если нет достаточного пространства для

установки одного устройства категории S3 на средней продольной плоскости над такими подвижными частями:

могут устанавливаться два устройства типа "D" категории S3 или

может устанавливаться одно устройство категории S3, смещенное влево или вправо от средней продольной плоскости.

6.7.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.7.4 Размещение

6.7.4.1 По ширине

Для устройств категории S1 или S2: расстояние между обоими огнями должно составлять не менее 600 мм. Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если общая габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм.

Для устройств категории S3: исходным центром считается точка, расположенная на средней продольной плоскости транспортного средства. Однако в случае установки в соответствии с пунктом 6.7.2 двух устройств категории S3 они должны находиться как можно ближе к средней продольной плоскости, по одному устройству с каждой стороны этой плоскости.

В этом случае, если разрешена установка огня категории S3, смещенного по отношению к средней продольной плоскости в соответствии с пунктом 6.7.2, это смещение, рассчитанное от средней продольной плоскости до исходного центра огня, не должно превышать 150 мм.

6.7.4.2 По высоте

Для устройств категории S1 или S2: на высоте над уровнем грунта в пределах от 350 мм до 1500 мм (максимум 2100 мм, если соблюдение указанной выше величины 1500 мм невозможно из-за формы кузова).

Для устройств категории S3 горизонтальная плоскость, касательная к нижнему краю видимой поверхности, должна находиться:

максимум на 150 мм ниже горизонтальной плоскости, касательной к нижнему краю внешней поверхности или покрытия заднего стекла, или

минимум на 850 мм выше уровня грунта.

Однако горизонтальная плоскость, касательная к нижнему краю видимой поверхности устройства категории S3, должна проходить выше горизонтальной плоскости, касательной к верхнему краю видимой поверхности устройств категории S1 или S2.

6.7.4.3 По длине

Для устройств категории S1 или S2: на задней части транспортного средства.

Для устройств категории S3: специальных предписаний нет.

6.7.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: для устройств категории S1 или S2 — 45° влево и вправо от продольной оси транспортного средства;

для устройств категории S3 — 10° влево и вправо от продольной оси транспортного средства.

Вертикальный угол: для устройств категории S1 или S2 — 15° вверх и вниз от горизонтали. Однако вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5°, если высота расположения огня составляет менее 750 мм;

для устройств категории S3 — 10° вверх и 5° вниз от горизонтали.

6.7.6 Направление

Назад.

6.7.7 Функциональная электрическая схема

Стоп-сигналы должны зажигаться при приведении в действие рабочего тормоза. Стоп-сигналы могут не зажигаться, если устройство включения и/или остановки двигателя находится в положении, исключающем работу двигателя.

Стоп-сигналы могут включаться посредством использования замедлителя или аналогичного устройства.

6.7.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал является факультативным; если он устанавливается, то он должен представлять собой контрольный сигнал включения в виде немигающего светового сигнала предупреждения, зажигающегося в случае неисправности стоп-сигналов.

6.7.9 Прочие предписания

6.7.9.1 Совмещение устройства категории S3 с другими огнями не допускается.

6.7.9.2 Устройство категории S3 может устанавливаться снаружи или внутри транспортного средства.

В случае его установки внутри транспортного средства:

излучаемый свет не должен создавать неудобств для водителя за счет его отражения зеркалами заднего вида и/или другими поверхностями транспортного средства (например, задним стеклом).

6.8 ФОНАРЬ ОСВЕЩЕНИЯ ЗАДНЕГО НОМЕРНОГО ЗНАКА

6.8.1 Установка

Обязательна.

6.8.2 Число

Необходимо, чтобы данное устройство могло освещать место расположения номерного знака.

6.8.3 Схема монтажа

Должна обеспечивать освещение места установки номерного знака.

6.8.4 Размещение

6.8.4.1 По ширине: должно обеспечивать освещение места установки номерного знака.

6.8.4.2 По высоте: должно обеспечивать освещение места установки номерного знака.

6.8.4.3 По длине: должно обеспечивать освещение места установки номерного знака.

6.8.5 Геометрическая видимость

Должна обеспечивать освещение места установки номерного знака.

6.8.6 Направление

Должно обеспечивать освещение места установки номерного знака.

6.8.7 Функциональная электрическая схема

Специальных предписаний нет.

6.8.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал является факультативным. Если он установлен, то его функции должны осуществляться контрольным сигналом, предусмотренным для подфарников и задних габаритных фонарей.

6.8.9 Прочие предписания

В том случае, если фонарь заднего номерного знака комбинируется с задним габаритным фонарем, совмещенным со стоп-сигналом или задней противотуманной фарой, фотометрические характеристики фонаря заднего номерного знака могут изменяться во время включения стоп-сигнала или задней противотуманной фары.

6.9 ПОДФАРНИК

6.9.1 Установка

Обязательна на всех автомобилях.

Обязательна на прицепах шириной более 1600 мм.

Факультативна на прицепах шириной не более 1600 мм.

6.9.2 Число

Два.

6.9.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.9.4 Размещение

6.9.4.1 По ширине: та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

В случае прицепа: та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости, должна находиться на расстоянии не более 150 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Расстояние между внутренними краями обеих видимых поверхностей в направлении исходной оси должно быть не менее 600 мм.

Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм в том случае, если общая габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм.

6.9.4.2 По высоте: над грунтом — минимум 350 мм, максимум — 1500 мм (максимум — 2100 мм, если соблюдение указанной выше величины 1500 мм невозможно вследствие формы кузова).

6.9.4.3 По длине: специальных предписаний нет.

6.9.4.4 В тех случаях, когда подфарник совмещен с каким-либо другим огнем, для проверки выполнения предписаний в отношении размещения необходимо использовать видимую поверхность в направлении исходной оси вышеупомянутого другого огня (пункты 6.9.4.1—6.9.4.3).

6.9.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол для обоих габаритных фонарей:

45° внутрь и 80° наружу.

В случае прицепов угол внутрь может быть уменьшен до 5°.

Вертикальный угол:

15° вверх и вниз от горизонтали. Вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5°, если высота расположения огня над уровнем грунта составляет менее 750 мм.

6.9.6 Направление

Вперед.

6.9.7 Функциональная электрическая схема

Специальных предписаний нет.

6.9.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным. Этот контрольный сигнал должен быть немигающим; он не требуется, если устройство освещения приборного щитка может включаться только одновременно с подфарниками.

6.9.9 Прочие предписания

Нет.

6.10 ЗАДНИЙ ГАБАРИТНЫЙ ФОНАРЬ

6.10.1 Установка

Обязательна.

6.10.2 Число

Два.

6.10.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.10.4 Размещение

6.10.4.1 По ширине: та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Расстояние между внутренними краями видимых поверхностей в направлении исходной оси должно быть не менее 600 мм. Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если общая габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм.

6.10.4.2 По высоте: над уровнем грунта — минимум 350 мм, максимум — 1500 мм (максимум 2100 мм, если соблюдение указанного выше значения 1500 мм невозможно вследствие формы кузова).

6.10.4.3 По длине: сзади транспортного средства.

6.10.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 45° внутрь и 80° наружу.

Вертикальный угол: 15° вверх и вниз от горизонтали. Вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5° в том случае, если высота расположения огня над уровнем грунта составляет менее 750 мм.

6.10.6 Направление

Назад.

6.10.7 Функциональная электрическая схема

Специальных предписаний нет.

6.10.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным. Он должен быть скомбинирован с контрольным сигналом включения подфарников.

6.10.9 Прочие предписания

Нет.

6.11 ЗАДНИЙ ПРОТИВОТУМАННЫЙ ОГОНЬ

6.11.1 Установка

Обязательна.

6.11.2 Число

Один или два.

6.11.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.11.4 Размещение

6.11.4.1 По ширине: если имеется только один задний противотуманный огонь, то он должен находиться с противоположной стороны средней продольной плоскости транспортного средства по отношению к направлению движения, принятому в стране регистрации, при этом исходный центр может также быть расположен на средней продольной плоскости транспортного средства.

6.11.4.2 По высоте: над уровнем грунта — минимум 250 мм, максимум — 1000 мм.

6.11.4.3 По длине: сзади транспортного средства.

6.11.5 Геометрическая видимость

Она определяется углами α и β , определение которых дано в пункте 2.13:

$\alpha = 5^\circ$ вверх и 5° вниз;
 $\beta = 25^\circ$ вправо и влево.

6.11.6 Направление

Назад.

6.11.7 Функциональная электрическая схема

Она должна быть такой, чтобы:

- 6.11.7.1 задний(е) противотуманный(е) огонь (огни) можно было включить только в том случае, если включены фары дальнего света, фары ближнего света или передние противотуманные фары;
- 6.11.7.2 задний(е) противотуманный(е) огонь (огни) можно было включать независимо от любого другого огня;
- 6.11.7.3 применялось одно из следующих положений:
- 6.11.7.3.1 задний(е) противотуманный(е) огонь (огни) может (могут) оставаться включенным(и) до тех пор, пока не выключены габаритные фонари, после чего задний(е) противотуманный(е) огонь (огни) должен (должны) оставаться выключенным(и) до тех пор, пока он(они) не будет(ут) включен(ы) еще раз;
- 6.11.7.3.2 если переключатель заднего противотуманного огня находится в положении "включено", то независимо от того, включены ли огни, упомянутые в пункте 6.11.7.1, в тех случаях, когда выключено зажигание или вынут ключ зажигания и дверь водителя открыта, в дополнение к обязательному контрольному сигналу (пункт 6.11.8) должен подаваться как минимум звуковой сигнал предупреждения;
- 6.11.7.4 за исключением тех случаев, которые предусмотрены в пунктах 6.11.7.1 и 6.11.7.3, функционирование заднего(их) противотуманного(ых) огня(ей) не должно зависеть от включения или выключения любого другого огня.

6.11.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным. Он представляет собой независимый и немигающий световой сигнал предупреждения.

6.11.9 Прочие предписания

Во всех случаях расстояние между задним противотуманным огнем и каждым стоп-сигналом должно превышать 100 мм.

6.12 **СТОЯНОЧНЫЙ ОГОНЬ**

6.12.1 Установка

Факультативна на автомобилях, длина которых не превышает 6 м и ширина не превышает 2 м.

Запрещена на всех других транспортных средствах.

6.12.2 Число

В зависимости от схемы монтажа.

6.12.3 Схема монтажа

Либо два огня спереди и два огня сзади, либо по одному огню с каждой стороны.

6.12.4 Размещение

6.12.4.1 По ширине: наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства точка видимой поверхности в направлении исходной оси не должна находиться на расстоянии более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства. Кроме того, если имеются два огня, они должны располагаться по обеим сторонам транспортного средства.

6.12.4.2 По высоте: над уровнем грунта — минимум 350 мм, максимум — 1500 мм (максимум 2100 мм, если соблюдение установленного выше значения 1500 мм невозможно вследствие формы кузова).

6.12.4.3 Размещение по длине: специальных предписаний нет.

6.12.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 45° наружу, вперед и назад.

Вертикальный угол: 15° вверх и вниз от горизонтали. Однако вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5°, если высота огня не превышает 750 мм.

6.12.6 Направление

Должно быть таким, чтобы огни удовлетворяли условиям видимости спереди и сзади.

6.12.7 Функциональная электрическая схема

Электрическая схема должна обеспечивать возможность того, чтобы стояночный(е) огонь (огни), расположенный(е) с одной и той же стороны транспортного средства, зажегся(ись) независимо от любого другого огня.

Необходимо, чтобы стояночный(е) огонь (огни) мог(ли) функционировать даже в том случае, если устройство включения и/или выключения двигателя находится в таком положении, которое исключает возможность работы двигателя.

6.12.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является факультативным. Необходимо, чтобы при наличии такого сигнала его нельзя было спутать с контрольным сигналом подфарников и задних габаритных фонарей.

6.12.9 Прочие предписания

Работа этого огня может также обеспечиваться за счет одновременного включения подфарников и задних (боковых) габаритных фонарей на одной стороне транспортного средства.

6.13 КОНТУРНЫЙ ОГОНЬ (габаритный огонь)

6.13.1 Установка

Обязательна на транспортных средствах, габаритная ширина которых превышает 2,10 м. Факультативна на транспортных средствах, габаритная ширина которых составляет от 1,80 до 2,10 м. На грузовых автомобилях без кузова задние контурные огни являются факультативными.

6.13.2 Число

Два видимых спереди и два видимых сзади.

6.13.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.13.4 Размещение

6.13.4.1 По ширине

Спереди и сзади: как можно ближе к краю габаритной ширины транспортного средства. Это условие считается выполненным в том случае, когда та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, находится на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

6.13.4.2 По высоте

Спереди: Автомобили: горизонтальная плоскость, касательная к верхнему краю видимой поверхности в направлении исходной оси устройства, не должна находиться ниже горизонтальной плоскости, касательной к верхнему краю прозрачной зоны ветрового стекла.

Прицепы и полуприцепы: на максимальной высоте, соответствующей требованиям, предъявляемым к габаритной ширине, конструкционным и эксплуатационным характеристикам транспортного средства и к симметричности огней.

Сзади: На максимальной высоте, соответствующей требованиям, которые предъявляются к габаритной ширине, конструкционным и эксплуатационным характеристикам транспортного средства и к симметричности огней.

6.13.4.3 По длине: специальных предписаний нет.

6.13.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 80° наружу.

Вертикальный угол: 5° вверх и 20° вниз от горизонтали.

6.13.6 Направление

Должно быть таким, чтобы огни удовлетворяли условиям видимости спереди и сзади.

6.13.7 Функциональная электрическая схема

Специальных предписаний нет.

6.13.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал является факультативным. Если он установлен, то его функции должны выполняться контрольным сигналом, предусмотренным для подфарников и задних габаритных фонарей.

6.13.9 Прочие предписания

При условии соблюдения всех других требований видимый спереди огонь и видимый сзади огонь с одной и той же стороны транспортного средства могут быть совмещены в одном устройстве.

Положение контурного огня по отношению к соответствующему габаритному фонарю должно быть таким, чтобы расстояние между проекциями на поперечную вертикальную плоскость наиболее близких друг к другу точек видимых поверхностей в направлении соответствующих исходных осей двух рассматриваемых огней составляло не менее 200 мм.

6.14 ЗАДНЕЕ СВЕТООТРАЖАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО НЕТРЕУГОЛЬНОЙ ФОРМЫ

6.14.1 Установка

Обязательна на автомобилях.

Факультативна на прицепах, при условии что эти светоотражающие устройства сгруппированы с другими задними устройствами световой сигнализации.

6.14.2 Число

Два устройства, рабочие характеристики которых должны соответствовать предписаниям для светоотражающих устройств класса IA, изложенным в Правилах № 3. Дополнительные светоотражающие устройства и материалы разрешаются при том

условии, что они не снижают эффективность обязательных устройств освещения и световой сигнализации.

6.14.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.14.4 Размещение

6.14.4.1 По ширине: наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства точка освещающей поверхности должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Расстояние между внутренними краями светоотражающих устройств — минимум 600 мм. Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если габаритная ширина транспортного средства меньше 1300 мм.

6.14.4.2 По высоте: на высоте от 250 мм до 900 мм над уровнем грунта (максимум 1500 мм, если соблюдение величины в 900 мм невозможно из-за формы кузова).

6.14.4.3 По длине: на задней части транспортного средства.

6.14.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 30° наружу и внутрь.

Вертикальный угол: 15° вверх и вниз от горизонтали. Однако вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5°, если высота светоотражающего устройства над уровнем грунта составляет менее 750 мм.

6.14.6 Направление

Назад.

6.14.7 Прочие предписания

Освещающая поверхность светоотражающего устройства может иметь общие части с видимой поверхностью любого другого заднего огня.

6.15 **ЗАДНЕЕ СВЕТООТРАЖАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО ТРЕУГОЛЬНОЙ ФОРМЫ**

6.15.1 Установка

Обязательна на прицепах.

Запрещена на автомобилях.

6.15.2 Число

Два устройства, рабочие характеристики которых должны соответствовать предписаниям для светоотражающих устройств класса ША, изложенным в Правилах № 3. Дополнительные светоотражающие устройства и материалы разрешатся при том условии, что они не снижают эффективность обязательных устройств освещения и световой сигнализации.

6.15.3 Схема монтажа

Вершина треугольника должна быть направлена вверх.

6.15.4 Размещение

6.15.4.1 По ширине: наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства точка освещающей поверхности должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Расстояние между внутренними краями светоотражающих устройств — минимум 600 мм. Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если габаритная ширина транспортного средства меньше 1300 мм.

6.15.4.2 По высоте: от 250 мм до 900 мм над уровнем грунта (максимум 1500 мм, если соблюдение величины в 900 мм невозможно из-за формы кузова).

6.15.4.3 По длине: на задней части транспортного средства.

6.15.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 30° наружу и внутрь.

Вертикальный угол: 15° вверх и вниз по отношению к горизонтали. Однако вертикальный угол вниз от горизонтали может быть доведен до 5°, если высота светоотражающего устройства над уровнем грунта составляет менее 750 мм.

6.15.6 Направление

Назад.

6.15.7 Прочие предписания

Внутри треугольника не должно быть никаких огней.

6.16 ПЕРЕДНЕЕ СВЕТООТРАЖАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО НЕТРЕУГОЛЬНОЙ ФОРМЫ

6.16.1 Установка

Обязательна на прицепах.

Факультативна на автомобилях.

6.16.2 Число

Два устройства, рабочие характеристики которых должны соответствовать предписаниям для светоотражающих устройств класса IA, изложенным в Правилах № 3. Дополнительные светоотражающие устройства и материалы разрешаются при том условии, что они не снижают эффективность обязательных устройств освещения и световой сигнализации.

6.16.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.16.4 Размещение

6.16.4.1 По ширине: наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства точка освещающей поверхности должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Для прицепа точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 150 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Расстояние между внутренними краями светоотражающих приспособлений должно быть не менее 600 мм. Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если габаритная ширина транспортного средства меньше 1300 мм.

6.16.4.2 По высоте: от 250 мм до 900 мм над уровнем грунта (максимально 1500 мм, если соблюдение величины в 900 мм невозможно из-за формы кузова).

6.16.4.3 По длине: на передней части транспортного средства.

6.16.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 30° внутрь и наружу. Для прицепов угол внутрь может быть уменьшен до 10°. Если из-за конструкции прицепа этот угол не может быть обеспечен с помощью обязательных светоотражающих устройств, то устанавливаются дублирующие (дополнительные) светоотражающие устройства без ограничения по ширине (пункт 6.16.4.1), которые вместе с обязательными светоотражающими устройствами обеспечивают необходимый угол видимости.

Вертикальный угол: 15° вверх и вниз от горизонтали. Вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5° в том случае, если высота расположения светоотражающего устройства над уровнем грунта составляет менее 750 мм.

6.16.6 Направление

Вперед.

6.16.7 Прочие предписания

Освещающая поверхность светоотражающего устройства может иметь общие части с видимой поверхностью любого другого огня, расположенного спереди.

6.17 **БОКОВОЕ СВЕТООТРАЖАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО НЕТРЕУГОЛЬНОЙ ФОРМЫ**

6.17.1 Установка

Обязательна:

на всех автомобилях, длина которых превышает 6 м;

на всех прицепах.

Факультативна:

на автомобилях, длина которых не превышает 6 м.

6.17.2 Число

Число светоотражающих устройств должно быть таким, чтобы выполнялись предписания в отношении размещения по длине. Характеристики этих устройств должны соответствовать предписаниям для светоотражающих устройств класса IA, изложенным в Правилах № 3. Дополнительные светоотражающие устройства и материалы разрешаются при том условии, что они не снижают эффективность обязательных устройств освещения и световой сигнализации.

6.17.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.17.4 Размещение

6.17.4.1 По ширине: специальных предписаний нет.

6.17.4.2 По высоте: от 250 мм до 900 мм над уровнем грунта (максимум 1500 мм, если соблюдение величины в 900 мм невозможно из-за формы кузова).

6.17.4.3 По длине: по крайней мере одно боковое светоотражающее устройство должно быть установлено на средней трети транспортного средства, причем крайнее спереди боковое светоотражающее устройство должно находиться на расстоянии не более 3 м от передней оконечности транспортного средства; в случае прицепов это расстояние включает длину сцепного устройства.

Расстояние между двумя смежными боковыми светоотражающими устройствами не должно превышать 3 м.

Если такое предписание невозможно выполнить из-за конструкции транспортного средства, то это расстояние может быть увеличено до 4 м. Расстояние между крайним сзади боковым светоотражающим устройством и задней оконечностью транспортного средства не должно превышать 1 м.

Однако на автомобилях, длина которых не превышает 6 м, достаточно иметь одно боковое светоотражающее устройство, установленное в первой трети, и/или одно — в последней трети по длине транспортного средства.

6.17.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 45° вперед и назад.

Вертикальный угол: 15° вверх и вниз от горизонтали. Вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5° в том случае, если высота расположения светоотражающего устройства над уровнем грунта составляет менее 750 мм.

6.17.6 Направление

В сторону.

6.17.7 Прочие предписания

Освещающая поверхность бокового светоотражающего устройства может иметь общие части с видимой поверхностью любого другого бокового огня.

6.18 **БОКОВЫЕ ГАБАРИТНЫЕ ФОНАРИ**

6.18.1 Установка

Обязательна:

на всех транспортных средствах, длина которых превышает 6 м, за исключением грузовых автомобилей без кузова; длина прицепов должна рассчитываться с учетом сцепного устройства.

Боковой габаритный фонарь типа SM1 должен использоваться на транспортных средствах всех категорий; однако боковые габаритные фонари типа SM2 могут использоваться на транспортных средствах категории M1.

Факультативна:

на всех других транспортных средствах.

Могут использоваться боковые габаритные фонари типа SM1 или SM2.

6.18.2 Минимальное число с одной стороны

Такое, чтобы соблюдались правила размещения огней по длине транспортного средства.

6.18.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

6.18.4 Размещение

6.18.4.1 По ширине: специальных предписаний нет.

6.18.4.2 По высоте: от 250 мм до 1500 мм над уровнем грунта (максимум 2100 мм, если соблюдение величины в 1500 мм невозможно из-за формы кузова).

6.18.4.3 По длине: по крайней мере один боковой габаритный фонарь должен быть установлен на средней трети транспортного средства, причем крайний спереди боковой габаритный фонарь должен находиться на расстоянии не более 3 м от передней оконечности транспортного средства; в случае прицепов это расстояние включает длину сцепного устройства.

Расстояние между двумя смежными боковыми габаритными фонарями не должно превышать 3 м. Если соблюдение данного требования невозможно из-за конструкции транспортного средства, то это расстояние может быть увеличено до 4 м.

Расстояние между крайним сзади габаритным фонарем и задней оконечностью транспортного средства не должно превышать 1 м.

Однако на транспортных средствах, длина которых не превышает 6 м, и на грузовых автомобилях без кузова достаточно иметь один боковой габаритный фонарь, установленный в первой трети, и/или один такой фонарь, установленный в последней трети по длине транспортного средства.

6.18.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 45° вперед и назад; однако для транспортных средств, на которых установка боковых габаритных фонарей является факультативной, эта величина может быть уменьшена до 30°.

Вертикальный угол: 10° вверх и вниз от горизонтали. Вертикальный угол вниз от горизонтали может быть уменьшен до 5° в том случае, если высота расположения бокового габаритного фонаря над уровнем грунта составляет менее 750 мм.

6.18.6 Направление

В сторону.

6.18.7 Функциональная электрическая схема

Специальных предписаний нет.

6.18.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал является факультативным. Если он установлен, то его функции должны выполняться контрольным сигналом, предусмотренным для подфарников и задних габаритных фонарей.

6.18.9 Прочие предписания

В том случае, если крайний сзади боковой габаритный фонарь комбинируется с задним габаритным фонарем, совмещенным с задней противотуманной фарой или стоп-сигналом, фотометрические характеристики бокового габаритного фонаря при включенной задней противотуманной фаре или стоп-сигнале могут изменяться.

6.19 ДНЕВНОЙ ХОДОВОЙ ОГОНЬ⁴

6.19.1 Установка

Факультативна на автомобилях. Запрещена на прицепах.

6.19.2 Число

Два.

6.19.3 Схема монтажа

Специальных предписаний нет.

⁴ Установка этого устройства может быть запрещена национальными правилами.

6.19.4 Размещение

6.19.4.1 По ширине: та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

Расстояние между внутренними краями обеих видимых поверхностей в направлении исходной оси должно быть не менее 600 мм.

Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм в том случае, если общая габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм.

6.19.4.2 По высоте: от 250 мм до 1500 мм над уровнем грунта.

6.19.4.3 По длине: на передней части транспортного средства. Это требование считается выполненным, если излучаемый свет не мешает водителю непосредственно или косвенно в результате отражения зеркалами заднего вида и/или другими светоотражающими поверхностями транспортного средства.

6.19.5 Геометрическая видимость

Горизонтальный угол: 20° наружу и 20° внутрь.

Вертикальный угол: 10° вверх и 10° вниз.

6.19.6 Направление

Вперед.

6.19.7 Функциональная электрическая схема

Дневной ходовой огонь должен быть подсоединен таким образом, чтобы он мог включаться только одновременно с включением задних габаритных фонарей. Дневной ходовой огонь должен выключаться автоматически при включении фар, за исключением тех случаев, когда фары используются для подачи периодических световых сигналов предупреждения через короткие промежутки времени.

6.19.8 Контрольный сигнал

Факультативен.

6.19.9 Прочие предписания

Нет.

7. ИЗМЕНЕНИЕ ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ИЛИ УСТАНОВКИ
УСТРОЙСТВ ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ И РАСПРО-
СТРАНЕНИЕ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

7.1 Любое изменение типа транспортного средства или установки его устройств освещения и световой сигнализации или любое изменение в описании, упомянутом выше, в

пункте 3.2.2, доводится до сведения административного органа, который предоставил официальное утверждение данному типу транспортного средства. Этот орган может:

- 7.1.1 либо прийти к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительного отрицательного влияния и что во всяком случае это транспортное средство еще отвечает предписаниям;
- 7.1.2 либо потребовать нового протокола технической службы, уполномоченной проводить испытания.
- 7.2 Сообщение о подтверждении официального утверждения или об отказе в официальном утверждении с указанием изменения направляется в соответствии с процедурой, предусмотренной выше, в пункте 4.3, Сторонам Соглашения, применяющим настоящие Правила.
- 7.3 Компетентный орган, распространивший официальное утверждение, присваивает такому распространению соответствующий серийный номер и уведомляет об этом другие Стороны Соглашения 1958 года, применяющие настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

8. СООТВЕТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

- 8.1 Любое транспортное средство, утвержденное в соответствии с настоящими Правилами, должно быть изготовлено таким образом, чтобы оно соответствовало официально утвержденному типу, удовлетворяя требованиям, изложенным выше, в пунктах 5 и 6.
- 8.2 В целях проверки выполнения требований, изложенных в пункте 8.1, проводится соответствующий контроль за производством.
- 8.3 Владелец официального утверждения должен, в частности:
 - 8.3.1 обеспечить разработку процедур эффективного контроля качества транспортного средства по всем параметрам соблюдения предписаний, изложенных в пунктах 5 и 6, выше;
 - 8.3.2 иметь доступ к необходимому контрольному оборудованию для проверки соответствия каждого официально утвержденного типа;
 - 8.3.3 обеспечить, чтобы по каждому типу транспортного средства проводились по крайней мере те испытания, которые предусмотрены в приложении 9 к настоящим Правилам, или такой физический контроль, который позволяет получить равноценные данные;
 - 8.3.4 обеспечить регистрацию данных результатов испытаний и/или соответствующих производственных данных, а также хранение прилагаемой документации в течение периода времени, определяемого по согласованию с административной службой;
 - 8.3.5 проводить оценку данных в целях проверки и обеспечения стабильности технических характеристик с учетом отклонений, допускаемых в промышленном производстве;
 - 8.3.6 обеспечить в том случае, если в ходе проверки обнаруживается несоответствие требованиям, изложенным в пунктах 5 и 6, выше, принятие всех необходимых мер в целях восстановления соответствия данной продукции.

- 8.4 Компетентный орган, выдавший официальное утверждение по типу конструкции, может в любое время проверить соответствие применяемых методов контроля в отношении каждой производственной единицы.
- 8.4.1 В ходе любой проверки инспектору предъявляются протоколы испытаний и производственные журналы.
- 8.4.2 Компетентный орган может проводить любые испытания, предусмотренные в настоящих Правилах. Эти испытания проводятся на произвольной выборке без нарушения графика завода-изготовителя по поставкам продукции.
- 8.5 Компетентный орган должен, как правило, проводить одну проверку в год. Однако этот вопрос решается по усмотрению компетентного органа и в зависимости от того, насколько он уверен в эффективности процедур контроля за соответствием производства. При выявлении нарушений компетентный орган должен обеспечить принятие всех необходимых мер в целях восстановления соответствия производства в максимально короткие сроки.

9. САНКЦИИ, НАЛАГАЕМЫЕ ЗА НЕСООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА

- 9.1 Официальное утверждение типа транспортного средства, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются соответствующие требования или если транспортное средство, на котором проставлен знак официального утверждения, не соответствует официально утвержденному типу.
- 9.2 Если какая-либо Сторона Соглашения, применяющая настоящие Правила, отменяет предоставленное ею ранее официальное утверждение, она немедленно сообщает об этом другим Договаривающимся сторонам, применяющим настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

10. ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Если владелец официального утверждения полностью прекращает производство типа транспортного средства, официально утвержденного на основании настоящих Правил, он должен информировать об этом компетентный орган, предоставивший официальное утверждение. По получении соответствующего сообщения данный компетентный орган информирует об этом другие Стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящим Правилам.

11. НАЗВАНИЯ И АДРЕСА ТЕХНИЧЕСКИХ СЛУЖБ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ ПРОВОДИТЬ ИСПЫТАНИЯ ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ, И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ОРГАНОВ

Стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, сообщают Секретариату Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, а также административных органов, которые предоставляют официальное утверждение и которым следует направлять выдаваемые в других странах регистрационные карточки официального утверждения, отказа в официальном утверждении, распространения официального утверждения или отмены официального утверждения.

12. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 12.1 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 01 к настоящим Правилам (9 февраля 1994 года) ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официального утверждения на основании поправок серии 01 к настоящим Правилам.
- 12.2 По истечении 48 месяцев после даты вступления в силу, упомянутой выше, в пункте 12.1, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны предоставлять официальные утверждения только в том случае, если в отношении числа и схемы установки устройств освещения и световой сигнализации данный тип транспортного средства соответствует предписаниям поправок серии 01 к настоящим Правилам.
- 12.3 Действующие официальные утверждения, предоставленные в соответствии с настоящими Правилами до даты, упомянутой в пункте 12.2, выше, остаются в силе. Однако Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут не допустить к эксплуатации тот тип транспортного средства, который не отвечает предписаниям поправок серии 01 к настоящим Правилам в отношении числа и схемы установки устройств освещения и световой сигнализации. Это касается:
- 12.3.1 транспортных средств, для которых национальное или индивидуальное официальное утверждение по типу конструкции предоставлено по прошествии более 24 месяцев с даты вступления в силу, упомянутой в пункте 12.1, выше;
- 12.3.2 транспортных средств, впервые зарегистрированных по прошествии более пяти лет с даты вступления в силу, упомянутой в пункте 12.1, выше.
- 12.4 Сроки, указанные в пунктах 12.2—12.3.2, в отношении передних указателей поворота категорий 1a и 1b (см. пункт 6.5.3) применяются только к транспортным средствам, официальное утверждение которых обусловлено новой конструкцией или изменением конструкции и/или изменением формы кузова, могущим повлиять на размеры передних указателей поворота и на их расположение по отношению к фарам ближнего света и передним противотуманным фарам.
-

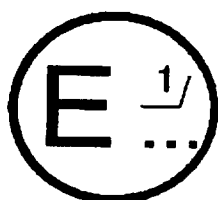
Приложение 1

СООБЩЕНИЕ

[Максимальный формат: A4 (210 × 297 мм)]

направленное: Название административного органа:

.....
.....
.....



касающиеся²: ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОТКАЗА В ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ
ОТМЕНЫ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ
ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА

типа транспортного средства в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации на основании Правил № 48.

Официальное утверждение № Распространение №

1. Фабричная или торговая марка транспортного средства:
2. Наименование, присвоенное типу транспортного средства заводом-изготовителем:
3. Название и адрес завода-изготовителя:
4. В соответствующих случаях — фамилия и адрес представителя завода-изготовителя:
5. Представлено на официальное утверждение (дата):
6. Техническая служба, уполномоченная проводить испытания для официального утверждения:
7. Дата протокола испытания:
8. Номер протокола испытания:
9. Краткое описание:

Устройства освещения и световой сигнализации, установленные на транспортном средстве

- | | | | |
|-----|-------------------------------|---|---------------------------|
| 9.1 | Фары дальнего света | : | да/нет ² |
| 9.2 | Фары ближнего света | : | да/нет ² |
| 9.3 | Передние противотуманные фары | : | да/нет ² |
| 9.4 | Фонари заднего хода | : | да/нет ² |
| 9.5 | Передние указатели поворота | : | да/нет ² |
| 9.6 | Задние указатели поворота | : | да/нет ² |

9.7	Боковые указатели поворота	:	да/нет ²	.....
9.8	Аварийный сигнал	:	да/нет ²	.....
9.9	Стоп-сигналы	:	да/нет ²	.....
9.10	Фонарь заднего номерного знака	:	да/нет ²	.....
9.11	Подфарники	:	да/нет ²	.....
9.12	Задние габаритные фонари	:	да/нет ²	.....
9.13	Задние противотуманные огни	:	да/нет ²	.....
9.14	Стояночные огни	:	да/нет ²	.....
9.15	Контурные огни	:	да/нет ²	.....
9.16	Задние светоотражающие устройства нетреугольной формы	:	да/нет ²	.....
9.17	Задние светоотражающие устройства треугольной формы	:	да/нет ²	.....
9.18	Передние светоотражающие устройства нетреугольной формы	:	да/нет ²	.....
9.19	Боковые светоотражающие устройства нетреугольной формы	:	да/нет ²	.....
9.20	Боковые габаритные фонари	:	да/нет ²	.....
9.21	Дневные ходовые огни	:	да/нет ²	.....
9.22	Эквивалентные огни	:	да/нет ²	.....
9.23	Максимально допустимая масса багажа в багажнике:			.....

10. Замечания

- 10.1 Любые замечания в отношении подвижных компонентов
- 10.2 Метод, используемый для определения видимой поверхности: граница освещающей поверхности² или светоизлучающая поверхность²
- 10.3 Другие замечания (действительно для транспортных средств, предназначенных для правостороннего или левостороннего движения):
- 11. Расположение знака официального утверждения:
- 12. Причина(ы) распространения официального утверждения (в случае необходимости):
- 13. Официальное утверждение предоставлено/в официальном утверждении отказано, официальное утверждение распространено/официальное утверждение отменено²:
- 14. Место:
- 15. Дата:
- 16. Подпись:
- 17. По запросу предоставляются следующие документы, имеющие указанный выше номер официального утверждения:

¹ Отличительный номер страны, которая предоставила/распространила/отменила официальное утверждение или отказала в официальном утверждении (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

² Не нужно зачеркнуть или повторить "да" или "нет".

Приложение 2

СХЕМЫ ЗНАКОВ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Образец А

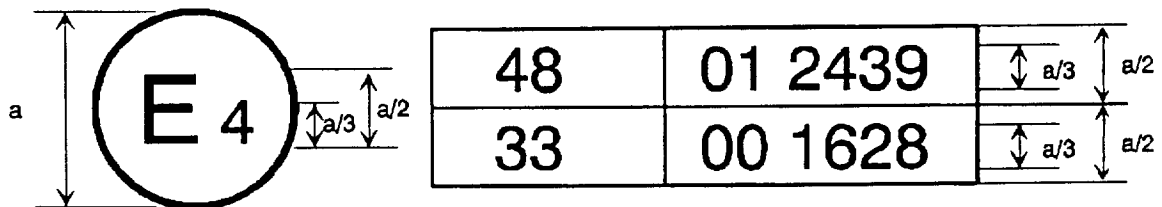
(См. пункт 4.4 настоящих Правил)



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации на основании Правил № 48 с внесенными в них поправками серии 01. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было выдано в соответствии с положениями настоящих Правил № 48 с внесенными в них поправками серии 01.

Образец В

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)

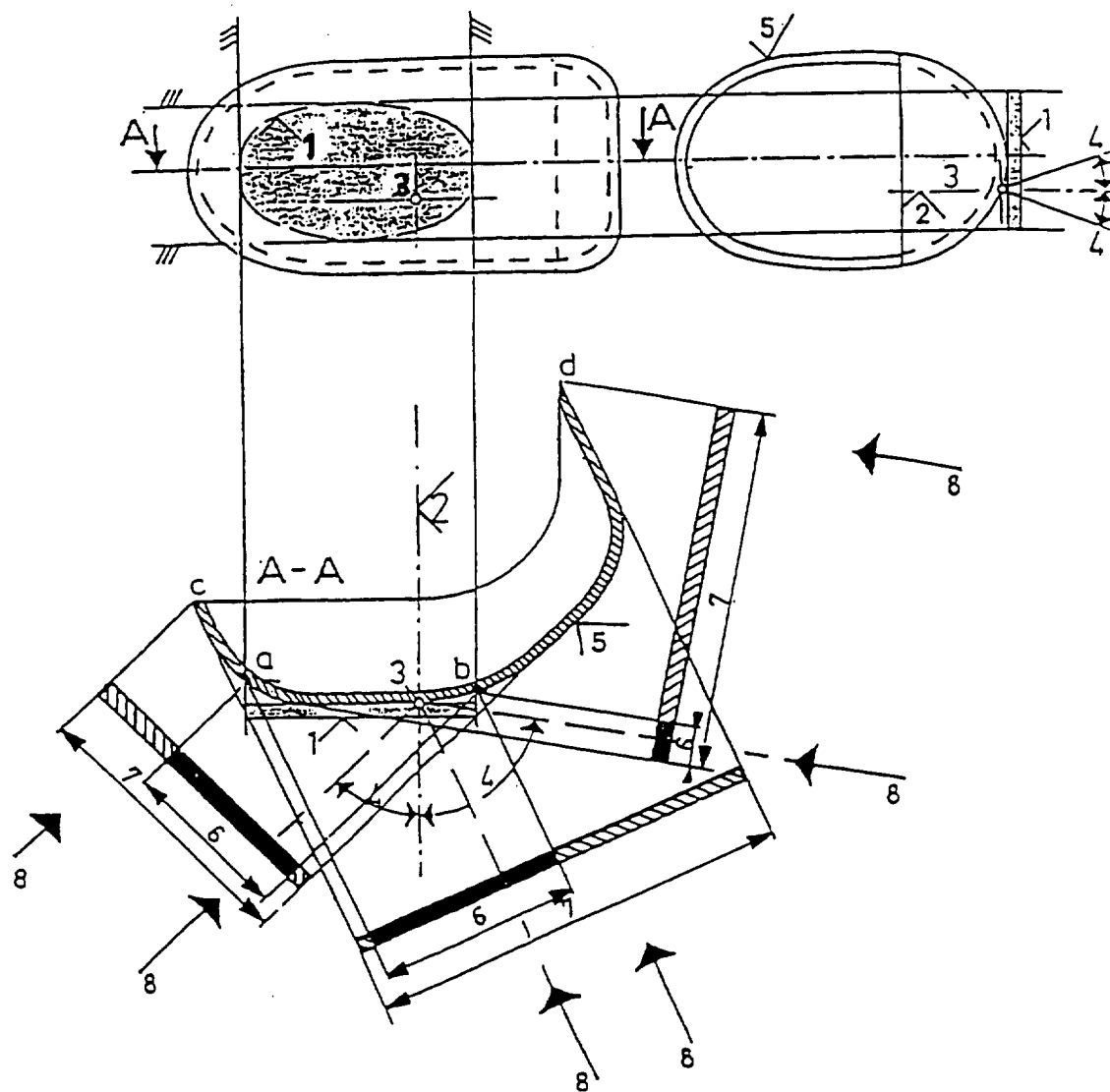


Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 48 с внесенными в них поправками серии 01 и Правил № 33¹. Номера официального утверждения указывают, что к моменту выдачи соответствующих официальных утверждений в первоначальный вариант Правил № 48 были внесены поправки серии 01, а Правила № 33 были в их первоначальном варианте.

¹ Этот номер приведен только в качестве примера.

Приложение 3

ПОВЕРХНОСТИ ФАРЫ, ИСХОДНАЯ ОСЬ И ИСХОДНЫЙ ЦЕНТР,
 УГЛЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ВИДИМОСТИ



ОБОЗНАЧЕНИЯ

1. Освещающая поверхность
2. Исходная ось
3. Исходный центр
4. Угол геометрической видимости
5. Светоизлучающая поверхность
6. Видимая освещающая поверхность
7. Видимая светоизлучающая поверхность
8. Направление видимости

Примечание: Видимая поверхность должна рассматриваться как касательная к светоизлучающей поверхности (на чертеже не показано).

ОСВЕЩАЮЩАЯ ПОВЕРХНОСТЬ В СРАВНЕНИИ СО СВЕТОИЗЛУЧАЮЩЕЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ

(См. пункты 2.9 и 2.8 настоящих Правил)

Рис. А

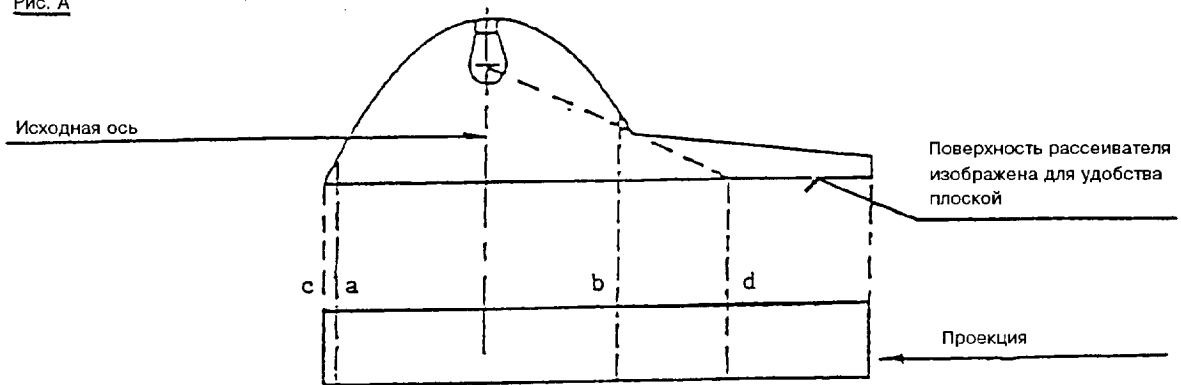
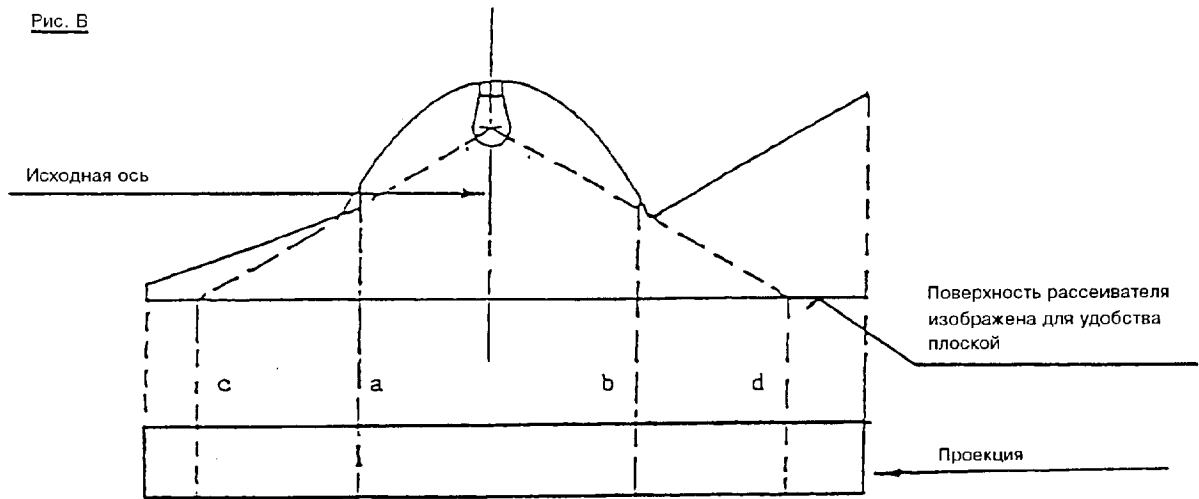


Рис. В

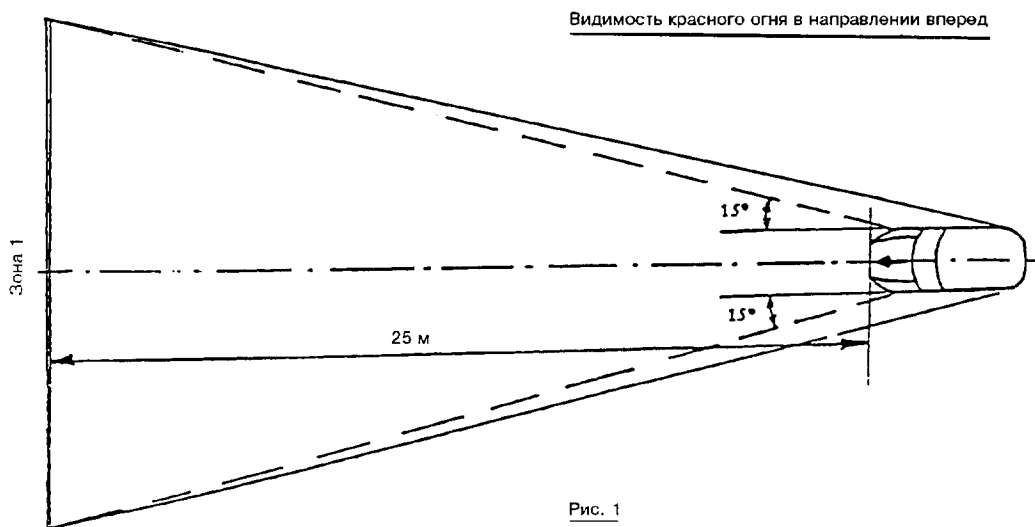


	Освещающая поверхность	Светозлучающая поверхность
Рис. А края	а и б	с и d
Рис. В края	а и б	с и d

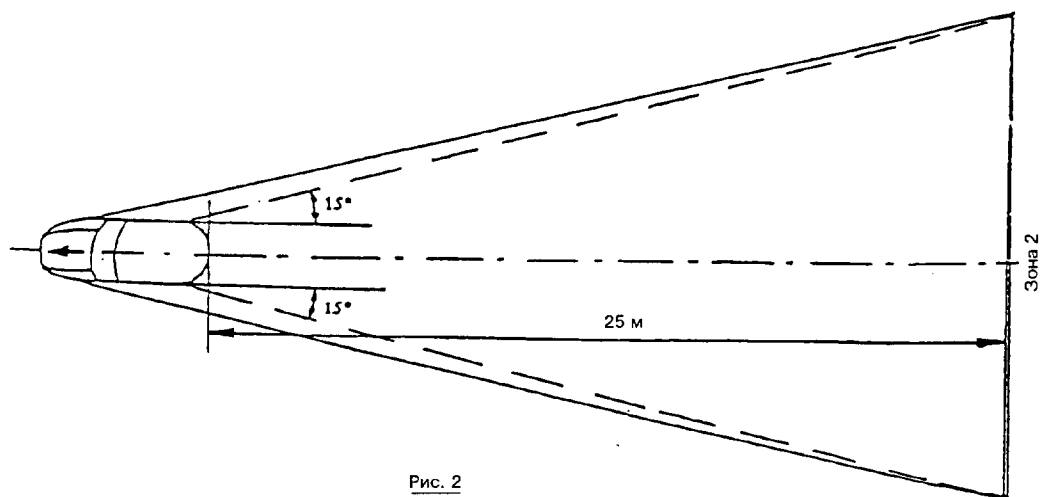
Приложение 4

**ВИДИМОСТЬ КРАСНОГО ОГНЯ В НАПРАВЛЕНИИ ВПЕРЕД И ВИДИМОСТЬ
БЕЛОГО ОГНЯ В НАПРАВЛЕНИИ НАЗАД**

(См. пункты 5.10.1 и 5.10.2 настоящих Правил)



Видимость белого огня в направлении назад



Приложение 5

УСЛОВИЯ НАГРУЗКИ, УЧИТЫВАЕМЫЕ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ ВЕРТИКАЛЬНОГО НАПРАВЛЕНИЯ ФАРЫ БЛИЖНЕГО СВЕТА

Условия нагрузки на оси, о которых говорится в пункте 6.2.6.1

1. Масса пассажиров при проведении нижеуказанных испытаний принимается из расчета 75 кг на одного человека.
2. Условия нагрузки для различных типов транспортных средств
 - 2.1 Транспортные средства категории M1¹
 - 2.1.1 Угол наклона луча ближнего света должен определяться при следующих условиях нагрузки:
 - 2.1.1.1 один человек на сиденье водителя;
 - 2.1.1.2 водитель и один пассажир на переднем сиденье, наиболее удаленном от водителя;
 - 2.1.1.3 водитель, один пассажир на переднем сиденье, наиболее удаленном от водителя, и все наиболее удаленные задние сиденья заняты;
 - 2.1.1.4 все сиденья заняты;
 - 2.1.1.5 все сиденья заняты плюс груз, равномерно распределенный в багажнике таким образом, чтобы достигалась допустимая нагрузка на заднюю или на переднюю ось, если багажник расположен спереди. Если на транспортном средстве имеются передний и задний багажники, то дополнительный груз должен соответственно распределяться таким образом, чтобы достигалась допустимая нагрузка на оси. Однако если максимально допустимая масса в груженом состоянии достигнута раньше, чем допустимая нагрузка на одну из осей, то загрузка багажника(ов) должна ограничиваться значением, позволяющим достичь этой массы;
 - 2.1.1.6 водитель плюс груз, равномерно распределенный в багажнике таким образом, чтобы обеспечить допустимую нагрузку на соответствующую ось.

Однако если максимально допустимая масса в груженом состоянии достигнута раньше, чем допустимая нагрузка на ось, то загрузка багажника(ов) должна ограничиваться значением, позволяющим достичь этой массы.
 - 2.1.2 При определении вышеуказанных условий нагрузки необходимо учитывать все ограничения, предусмотренные заводом-изготовителем в отношении нагрузки.
 - 2.2 Транспортные средства категории M2 и M3¹
 - Угол наклона луча ближнего света должен определяться при следующих условиях нагрузки:
 - 2.2.1 порожнее транспортное средство и один человек на сиденье водителя;

- 2.2.2 транспортные средства, загружаемые до достижения максимальной технически допустимой нагрузки на каждую ось, или до достижения максимально допустимой массы транспортного средства за счет загрузки передних и задних осей пропорционально предусмотренной для них максимальной технически допустимой нагрузки в зависимости от того, какая из этих нагрузок достигается сначала.
- 2.3 Транспортные средства категории N, имеющие грузовые площадки
- 2.3.1 Угол наклона луча ближнего света должен определяться при следующих условиях нагрузки:
- 2.3.1.1 порожнее транспортное средство и один человек на сиденье водителя;
- 2.3.1.2 водитель плюс груз, распределенный таким образом, чтобы достигалась максимальная технически допустимая нагрузка на заднюю ось или задние оси либо максимально допустимая масса транспортного средства в зависимости от того, какая из этих нагрузок достигается сначала, без превышения нагрузки на переднюю ось, рассчитываемой как сумма нагрузки на переднюю ось в случае порожнего транспортного средства плюс 25% максимально допустимой полезной нагрузки на переднюю ось. В том случае, когда грузовая площадка находится спереди, аналогичным образом рассматривается передняя ось.
- 2.4 Транспортные средства категории N, не имеющие грузовой площадки
- 2.4.1 Тягачи для полуприцепов:
- 2.4.1.1 порожнее транспортное средство без нагрузки на прицепное устройство и один человек на сиденье водителя;
- 2.4.1.2 один человек на сиденье водителя: технически допустимая нагрузка на прицепное устройство, которое находится в положении, соответствующем наибольшей нагрузке на заднюю ось.
- 2.4.2 Тягачи для прицепов:
- 2.4.2.1 порожнее транспортное средство и один человек на сиденье водителя;
- 2.4.2.2 один человек на сиденье водителя, при этом все другие места в кабине водителя заняты.

¹ Определения различных категорий см. в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3, приложение 7) (документ TRANS/SC1/WP29/78/Amend.3).

Приложение 6

ИЗМЕРЕНИЕ ОТКЛОНЕНИЙ УГЛА НАКЛОНА ЛУЧА БЛИЖНЕГО СВЕТА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ НАГРУЗКИ

1. Область применения

В настоящем приложении описывается метод измерения отклонений угла наклона луча ближнего света на транспортном средстве по отношению к его первоначальному наклону, обусловленных изменением положения транспортного средства под действием нагрузки.

2. Определения

2.1 Первоначальный наклон

2.1.1 Указанный первоначальный наклон

Величина угла первоначального наклона луча ближнего света, указанная заводом—изготовителем транспортного средства и служащая исходной величиной для расчета допустимых отклонений.

2.1.2 Измеренный первоначальный наклон

Средняя величина наклона луча ближнего света или наклона транспортного средства, измеряемая на транспортном средстве в положении № 1, которое определено в приложении 5 для испытываемой категории транспортного средства. Она служит в качестве исходной величины для оценки отклонения угла наклона светового луча по мере изменения нагрузки.

2.2 Наклон луча ближнего света

Он может быть определен следующим образом:

угол, выраженный в миллирадианах, между направлением луча в сторону характеристической точки на горизонтальной части линии свето-теневого границы распределения света фары и горизонтальной плоскостью;

или тангенс этого угла, выраженный в процентах наклона, так как эти углы являются малыми (для таких малых углов 1% равен 10 мрад).

Если наклон выражается в процентах, то он может быть рассчитан по следующей формуле:

$$\frac{(h_1 - h_2)}{L} \times 100 ,$$

где:

h_1 — высота вышеупомянутой характеристической точки в миллиметрах над уровнем грунта, измеряемая на вертикальном экране, перпендикулярном средней продольной плоскости транспортного средства и расположенном на расстоянии L по горизонтали;

h_2 — высота исходного центра (за который принимается изначальное положение характеристической точки, выбранной на высоте h_1) в миллиметрах над уровнем грунта;

L — расстояние в миллиметрах от экрана до исходного центра.

Отрицательные величины означают наклон вниз (см. рис. 1).

Положительные величины означают наклон вверх.

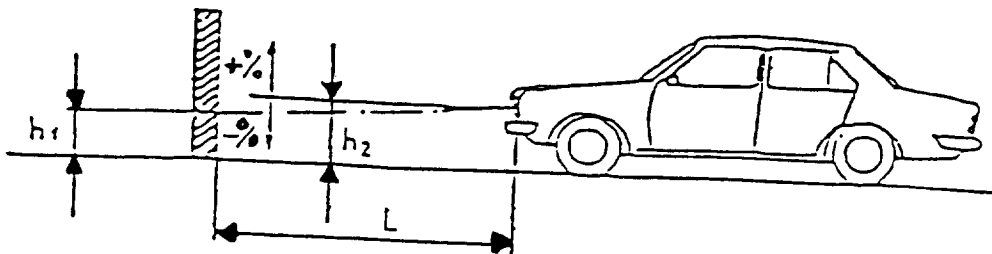


Рис. 1

Наклон луча ближнего света вниз на транспортном средстве категории М1

Примечания:

1. На данном рисунке представлено транспортное средство категории М1, однако изложенный принцип в равной степени применяется и к транспортным средствам других категорий.
2. В том случае, если транспортное средство не оснащено системой регулировки фар, отклонения угла наклона луча ближнего света идентичны отклонениям угла наклона самого транспортного средства.

3. Условия проведения измерений

3.1 Если наклон луча ближнего света определяется визуально по распределению света на экране или с помощью фотометрического метода, то измерения должны проводиться в темноте (например, в темном помещении) и на достаточной площади, позволяющей расположить транспортное средство и экран таким образом, как это показано на рис. 1. Расстояние между исходными центрами фар и экраном должно составлять по меньшей мере 10 м.

3.2 Площадка, на которой проводятся измерения, должна быть максимально ровной и горизонтальной, с тем чтобы воспроизводимость результатов измерений наклона луча ближнего света обеспечивалась с точностью $\pm 0,5$ мрад ($\pm 0,05\%$ величины наклона).

3.3 Если используется экран, то его разметка, местоположение и направленность по отношению к площадке и к средней продольной плоскости транспортного средства должны быть такими, чтобы воспроизводимость результатов измерений наклона луча ближнего света обеспечивалась с точностью $\pm 0,5$ мрад ($\pm 0,05\%$ величины наклона).

3.4 Окружающая температура во время измерений должна быть в пределах 10—30°C.

4. Подготовка транспортного средства

4.1 Измерения должны проводиться на транспортном средстве с пробегом 1000—10 000 км, предпочтительно 5000 км.

4.2 Колеса должны быть накачаны до давления, соответствующего полной нагрузке и предусмотренного заводом — изготовителем транспортного средства. Транспортное средство должно быть полностью заправлено (топливом, водой, маслом) и оснащено всеми вспомогательными принадлежностями и инструментами, предусмотренными заводом-изготовителем. Полная заправка топливом подразумевает, что топливный бак должен быть наполнен не менее чем на 90%.

4.3 Стояночный тормоз на транспортном средстве должен быть отпущен, а коробка передач — находиться в нейтральном положении.

4.4 В течение не менее 8 часов транспортное средство должно находиться при температуре, предусмотренной в пункте 3.4, выше.

4.5 Если используется фотометрический или визуальный метод, то в целях упрощения измерений на испытываемом транспортном средстве предпочтительно устанавливать фары с хорошо различимой свето-теневогой границей распределения ближнего света. Для получения более точных данных разрешается использовать и другие средства (например, снимать рассеиватель фары).

5. Процедура испытаний

5.1 Общие положения

Отклонения угла наклона луча ближнего света или транспортного средства, определяемые в зависимости от выбранного метода, должны измеряться отдельно на каждой стороне транспортного средства. Результаты, полученные для левой и правой фар при всех условиях нагрузки, предусмотренных в приложении 5, должны находиться в пределах, установленных в пункте 5.5, ниже. Нагрузку следует увеличивать постепенно, не подвергая транспортное средство резким ударам.

5.2 Определение фактического первоначального наклона

Транспортное средство должно быть подготовлено согласно положениям, содержащимся в пункте 4, выше, и загружено согласно положениям, содержащимся в приложении 5 (первое условие нагрузки для транспортного средства соответствующей категории).

Перед проведением каждого измерения транспортное средство должно раскачиваться по схеме, предусмотренной в пункте 5.4, ниже.

Измерения должны проводиться три раза.

5.2.1 Если ни один из трех результатов измерений не отличается более чем на 2 мрад (0,2% величины наклона) от средней арифметической всех результатов, то данная средняя арифметическая берется в качестве конечного результата.

5.2.2 Если какой-либо из результатов измерений отличается от средней арифметической всех результатов более чем на 2 мрад (0,2% величины наклона), то проводится еще 10 измерений, средняя арифметическая которых берется в качестве окончательного результата.

5.3 Методы измерения

Для измерения отклонений угла наклона может использоваться любой метод при том условии, что результаты измерений обеспечиваются с точностью $\pm 0,2$ мрад ($\pm 0,02\%$ величины наклона).

5.4 Испытание транспортного средства при каждом условии нагрузки

Подвеска и любая другая часть транспортного средства, которая может повлиять на наклон луча ближнего света, должны быть приведены в действие в соответствии с методами, описанными ниже.

Однако органы технического надзора и заводы-изготовители могут совместно предложить другие методы (экспериментальные или расчетные), в частности в тех случаях, когда испытания вызывают особые проблемы, и при условии, что такие расчеты должным образом обоснованы.

5.4.1 Транспортные средства категории М1 с обычной подвеской

Транспортное средство, установленное на испытательной площадке, при необходимости, колесами на плавающие платформы (которые должны использоваться в том случае, если при их отсутствии будет ограничиваться движение подвески, что может отразиться на результатах измерений), непрерывно раскачивается по меньшей мере в течение трех полных циклов, при этом в ходе каждого цикла сначала нажимают на заднюю, а потом на переднюю оконечность транспортного средства.

Под полным циклом понимается время, в течение которого транспортное средство раскачивается. Прежде чем проводить измерения, необходимо выждать, чтобы транспортное средство само остановилось. Помимо плавающих платформ такого же эффекта можно добиться за счет перемещения транспортного средства взад и вперед, по крайней мере, до полного оборота колес.

5.4.2 Транспортные средства категорий М2, М3 и N с обычной подвеской

5.4.2.1 Если метод испытания, предусмотренный в пункте 5.4.1 для транспортных средств категории М1, применить нельзя, то можно использовать метод, изложенный в пунктах 5.4.2.2 или 5.4.2.3.

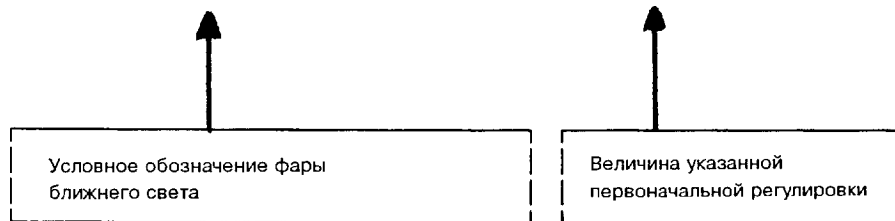
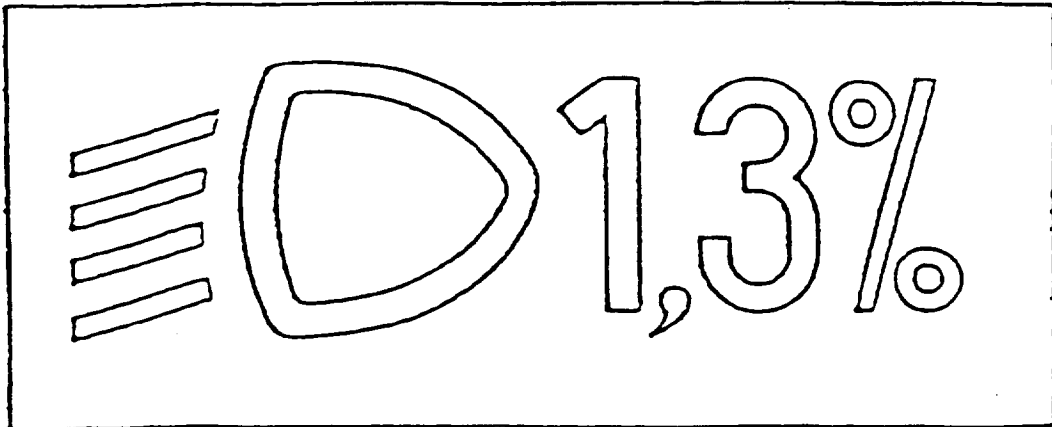
- 5.4.2.2 Транспортное средство, установленное на испытательной площадке колесами на грунт, раскачивается за счет периодического изменения нагрузки.
- 5.4.2.3 Подвеска и все другие части транспортного средства, установленного на испытательной площадке колесами на грунт, которые могут повлиять на наклон луча ближнего света, приводятся в действие с помощью вибрационной установки. В качестве таковой может использоваться вибрационная платформа, на которую опираются колеса.
- 5.4.3 Транспортные средства с нетрадиционной подвеской, когда требуется завести двигатель
Прежде чем проводить измерения, следует выждать, пока транспортное средство не займет стабильное положение при работающем двигателе.
- 5.5 Измерения
- Отклонения угла наклона луча ближнего света должны определяться для всех условий нагрузки по отношению к фактическому первоначальному наклону, определяемому в соответствии с положениями пункта 5.2, выше.
- Если транспортное средство оснащено ручной системой регулировки фар, то она должна устанавливаться в положение, предусмотренное заводом-изготовителем для данных условий нагрузки (в соответствии с приложением 5).
- 5.5.1 При каждом условии нагрузки должно проводиться одно измерение. Предписания считаются выполненными в том случае, если отклонение угла наклона луча для всех условий нагрузки остаются в расчетных пределах (например, в пределах разницы между указанным первоначальным наклоном и нижними и верхними значениями, предусмотренными для официального утверждения) с допуском 4 мрад (0,4% величины наклона).
- 5.5.2 Если результат(ы) измерения(й) не выходит(ят) за пределы допуска, указанного в пункте 5.5.1, или превышает(ют) предельные значения, то необходимо провести еще три измерения, как указано в пункте 5.5.3, при тех условиях нагрузки, которые соответствуют этому(этим) результату(ам).
- 5.5.3 Для каждого из вышеуказанных условий нагрузки:
- 5.5.3.1 если ни один из трех результатов измерений не отличается более чем на 2 мрад (0,2% величины наклона) от средней арифметической полученных результатов, то это среднее арифметическое берется в качестве конечного результата;
- 5.5.3.2 если какой-либо результат измерений отличается от средней арифметической всех результатов более чем на 2 мрад (0,2% величины наклона), то проводится еще 10 измерений, среднее арифметическое которых берется в качестве конечного результата;
- 5.5.3.3 если транспортное средство оснащено автоматической системой регулировки фар, для которых характерна петля гистерезиса, то в качестве значимых величин принимаются средние результаты на верхней и нижней точках петли гистерезиса.
- Все эти измерения должны проводиться в соответствии с положениями пунктов 5.5.3.1 и 5.5.3.2.

- 5.5.4 Предписания считаются выполненными, если разница между первоначальным наклоном, измеренным в соответствии с положениями пункта 5.2, и наклоном, измеренным при каждом условии нагрузки, меньше величин, рассчитанных в соответствии с пунктом 5.5.1 (без допуска).
- 5.5.5 В случае превышения только одного из расчетных верхних или нижних пределов отклонений заводу-изготовителю разрешается выбрать в пределах, предусмотренных для официального утверждения, другую величину указанного первоначального наклона.
-

Приложение 7

УКАЗАНИЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ РЕГУЛИРОВКИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ
В ПУНКТЕ 6.2.6.1 НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛ

Пример



Размер условного обозначения и знаков выбирается заводом-изготовителем.

Приложение 8

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ УСТРОЙСТВ РЕГУЛИРОВКИ ФАР, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ В ПУНКТЕ 6.2.6.2.2 НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛ

1. Предписания
- 1.1 Наклон луча ближнего света вниз должен во всех случаях обеспечиваться с помощью одной из следующих операций:
- a) перемещением органа управления вниз или влево;
 - b) вращением органа управления против часовой стрелки;
 - c) нажатием кнопки (реверсивный орган управления).

Если для регулировки света используется несколько кнопок, то кнопка, с помощью которой обеспечивается наибольший наклон вниз, должна быть установлена слева или снизу от кнопки(ок), соответствующей(их) другим положениям фары ближнего света.

Вращающийся орган управления, у которого видна вся шкала регулировки или только ее край, должен действовать по принципу, предусмотренному для органов управления типа a) или c).

- 1.1.1 На этом органе управления с помощью условных обозначений должны четко указываться движения, соответствующие наклону луча ближнего света вниз и вверх.
- 1.2 Положение "0" соответствует первоначальному наклону согласно пункту 6.2.6.1 настоящих Правил.
- 1.3 Положение "0", которое, согласно пункту 6.2.6.2.2 настоящих Правил, должно представлять собой "нейтральное положение", не обязательно должно быть крайним.
- 1.4 Обозначения, указанные на органе управления, должны разъясняться в инструкции по эксплуатации.
- 1.5 Для идентификации органов управления могут использоваться только следующие условные обозначения:



или сочетание

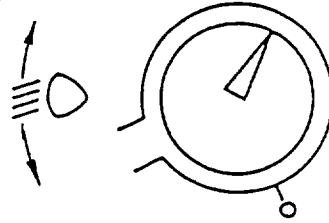


и

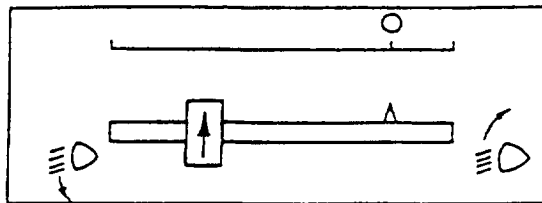


Могут также использоваться условные обозначения с пятью черточками вместо четырех.

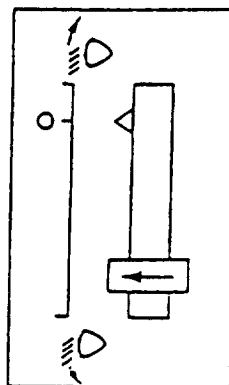
Пример 1:



Пример 2:



Пример 3:



Приложение 9

КОНТРОЛЬ ЗА СООТВЕТСТВИЕМ ПРОИЗВОДСТВА

1. ИСПЫТАНИЯ

1.1 Размещение огней

Размещение огней, определение которых дается в пункте 2.7 настоящих Правил, по ширине, по высоте и по длине должно проверяться в соответствии с общими предписаниями, изложенными в пунктах 2.8—2.10, 2.14 и 5.4 настоящих Правил.

Измеренные расстояния должны быть такими, чтобы выполнялись особые требования, предусмотренные для каждого огня.

1.2 Видимость огней

1.2.1 Углы геометрической видимости должны проверяться в соответствии с положениями пункта 2.13 настоящих Правил.

Измеренные величины углов должны быть такими, чтобы выполнялись особые требования, предъявляемые к каждому огню, с учетом допускаемого отклонения $\pm 3^\circ$, предусмотренного в пункте 5.3 в отношении установки устройств световой сигнализации.

1.2.2 Видимость красного огня в направлении вперед и белого огня в направлении назад должна проверяться в соответствии с пунктом 5.10 настоящих Правил.

1.3 Регулировка фар ближнего света в направлении вперед

1.3.1 Первоначальный наклон вниз

Первоначальный наклон свето-теневого границы распределения ближнего света вниз должен устанавливаться на уровне, который указан на табличке, предусмотренной в приложении 7.

Кроме того, завод-изготовитель может установить первоначальный наклон на уровне, отличном от указанного на табличке, если он докажет, что этот наклон является репрезентативным для данного официально утвержденного типа при проведении испытаний в соответствии с процедурами, изложенными в приложении 6, и в частности в пункте 4.1.

1.3.2 Изменение наклона в зависимости от нагрузки

Отклонения угла наклона луча ближнего света вниз в зависимости от условий нагрузки, предусмотренных в настоящем пункте, должны оставаться в следующих пределах:

0,2—2,8% при высоте установки фары $h < 0,8$;

0,2—2,8% при высоте установки фары $0,8 \leq h \leq 1,0$
или (в соответствии с наклоном, выбранным заводом-изготовителем во время
0,7—3,3% официального утверждения);

0,7—3,3% при высоте установки фары $h > 1,0$.

Как указано в приложении 5 к настоящим Правилам, для каждой системы, отрегулированной надлежащим образом, используемые нагрузки должны быть следующими.

1.3.2.1 Транспортные средства категории M1:

Пункт 2.1.1.1.

Пункт 2.1.1.6 с учетом пункта 2.1.2.

1.3.2.2 Транспортные средства категорий M2 и M3:

Пункт 2.2.1.

Пункт 2.2.2.

1.3.2.3 Транспортные средства категории N, имеющие грузовые площадки

Пункт 2.3.1.1.

Пункт 2.3.1.2.

1.3.2.4 Транспортные средства категории N, не имеющие грузовых площадок

1.3.2.4.1 Тягачи для полуприцепов:

Пункт 2.4.1.1.

Пункт 2.4.1.2.

1.3.2.4.2 Тягачи для прицепов:

Пункт 2.4.2.1

Пункт 2.4.2.2.

1.4 Функциональная электрическая схема и контрольные сигналы

Функциональная электрическая схема должна проверяться путем включения каждого из огней, источником питания для которых является электрическая система транспортного средства.

Огни и контрольные сигналы должны функционировать в соответствии с положениями пунктов 5.11—5.13 настоящих Правил и в соответствии со специальными предписаниями, установленными для каждого огня.

1.5 Сила света

1.5.1 Фары дальнего света

Максимальная сила света всех фар дальнего света должна проверяться в соответствии с процедурой, изложенной в пункте 6.1.9.2 настоящих Правил. Полученная величина должна быть такой, чтобы выполнялись предписания, изложенные в пункте 6.1.9.1 настоящих Правил.

1.6 Установка, число, цвет, схема монтажа и, в случае необходимости, категория огней должны проверяться путем осмотра огней и их маркировки.

Указанные выше параметры должны быть такими, чтобы выполнялись предписания, изложенные в пунктах 5.15 и 5.16, а также специальные требования, установленные для каждого огня.
