

# Geoff Draper 針對 DVN 新聞快訊-近光照準需要大幅調整發表回應

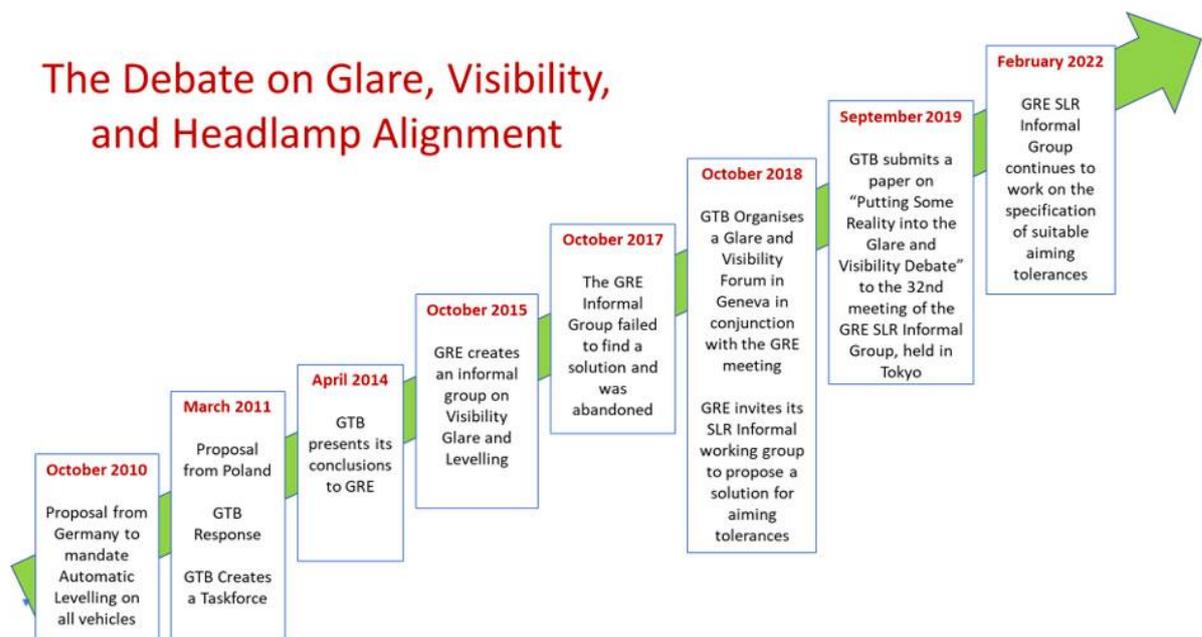
[以下原文源於 2022-02-01 DVN](#)

免責聲明：以下轉載文章，所發內容不代表本平臺立場。



仔細閱讀過 1 月 25 日 DVN 新聞快訊卷首語和深度報導文章後，我完全同意以下觀點：精准的前照燈照準是前照燈性能達標的基本要求，也是確保夜間道路安全的基本要求。這是一個被各級政府代表廣泛研究和探討的課題，聯合國世界車輛法規協調論壇（WP29）及其車輛照明和燈光信號（GRE）工作組、原始設備製造商和一級、二級供應商也都在討論這個問題。

我曾在一級供應商企業工作與整車廠共事，也曾在 GTB、SAE 和 CIE 工作多年，更在 2008 年至 2020 年期間擔任 GTB 主席，這些工作經歷讓我研究這個問題長達 50 年。我的結論是：要解決這個問題實屬不易！



我的 DVN 同事 Daniel Stern 顯然花了大量時間試圖理解這些想法、建議和反建議、政府和 GTB 研究結果等。這不是一項簡單的任務，因為有數百份文檔需要閱讀，很多文檔在 UNECE 網站上被細緻歸檔且面向所有人開放，但如果不熟悉 WP29 和 GRE 的討論和決策進展，是很難找到它們的。很幸運，因為我代表 GTB 積極參與日內瓦工作逾 25 年，所以深諳此道。

在此，我要對 Daniel 關於“源自歐洲的聯合國法規”的說法提出異議，因為 GRE 和 WP29 制定的聯合國法規是 57 個締約方共議的結果，其中 45 個是 UNCEC 成員國。其它締約方包括歐盟（區域經濟一體化組織 - REIO）、澳大利亞、紐西蘭、日本、韓國、馬來西亞、泰國、南非、突尼斯、埃及、奈及利亞和巴基斯坦。也有來自中國、印度和美國的意見，因此聯合國條例不能被認為是歐洲的。

Daniel 試圖關注 WP29 和 GRE 對眩光和能見度的激烈辯論。這場辯論已持續了數十年，並在德國提案（文檔編號 [GRE-64-57](#)（第 64 屆 GRE，2010 年 10 月 4 日至 7 日）後愈演愈烈，該提案要求所有車輛必須安裝自動調平系統。汽車行業曾聲稱使用 25W 氣體放電燈意味著汽車製造商將不再需要安裝自動前照燈調平裝置！德國對此說法提出了反對意見。

德國的倡議為代表波蘭的 Targosiński 博士提供了發聲機會，他提出了自己長期持有的觀點：提高能見度和減少眩光將改善道路安全。他在 2011 年 3 月 28 日至 31 日的第 65 屆會議上向 GRE 提交了提案（文檔 [GRE-65-13-Rev.1](#)）。

Targosiński 博士的想法，以正式的波蘭提案形式提交，在 GRE 遭到了大量反對，為了將意見討論轉換成科學研究，GRE 接受了 GTB 的提議，創建和領導汽車能見度和眩目研究協調工作組（GTB TF-CAVGS）。該工作組涉及 OICA、CLEPA、GRE 主席、GRE 非政府組織和各個 GTB 工作組組長。

GTB 提交了 [GRE-65-17](#) 號文檔（第 65 屆 GRE 會議，2011 年 3 月 28-31 日），主題為“自動靜態前照燈調平—強制安裝對所有車輛的影響—前進之路—GTB 的第一次評估”。

GTB 工作組 CAVGS 在 2014 年 4 月召開的第 71 屆會議上的 [GRE-71-32](#) 號文檔中向 GRE 提交了自己的結論。它佔據了整個上午的 GRE 會議，在非常詳細的介紹之後進行了建設性的討論。

GRE-71 ([ECE/TRANS/WP.29/GRE/71](#))的官方報告指出：

11. GTB 專家介紹了他們對能見度和眩光 ([GRE-71-15](#) 和 [GRE-71-32](#)) 的研究結果。該研究側重於與負載相關的調平，其主要目標是提高對影響能見度和眩光不同因素的理解，並確定可能揭示自動靜態調平替代方案的研究結果。OICA 專家回顧了他們關於負載定義和可實現照準公差的介紹（另見 [GRE-67-27](#) 和 [GRE-68-20](#)）。

12. 來自波蘭的專家介紹了關於近光燈初始照準的修正提案 [ECE/TRANS/WP.29/GRE/2014/11](#)，它考慮了最初 75 +/- 25 m 的能見距離要求。

13. GRE 認為，研究指出光源類型及其光通量並非前照燈眩光的決定因素。相反，最重要的因素似乎是車輛俯仰角、負載條件和初始前照燈照準方向。因此，聯合國第 48 號條例中的光源選擇 (LED) 和光源 2,000 lm 標準被認為是非必要限制，且對新技術造成阻礙。對於自動調平是否應該成為所有類型車輛和光源的要求，存在不同意見。工作電壓也被認作是眩光產生的額外因素。

14. GRE 邀請來自波蘭、GTB 和 OICA 的專家向下一屆 GRE 會議提交了一份連貫提案，以修訂聯合國第 48 號條例，用於解決能見度和眩光問題。

隨後，波蘭、GTB 和 OICA 未能取得任何實質性進展，原因在於缺乏 OICA 建設性支持且遭到 Targosiński 博士以波蘭代表身份的持續反對，Targosiński 博士大力推行自己想法，但 GRE 和 GTB 的大多數利益相關者並不支持。

GRE 決定成立一個“能見度、眩光和調平 (VGL)”非正式工作組，由波蘭 (Targosiński 博士代表) 擔任組長，英國代表擔任副組長。VGL 工作組在 2015 年至 2017 年期間舉行了 10 次會議，但未能達成共識，並於 2018 年被 GRE 解散。VGL 失敗的主要原因在於其組長 (波蘭) 堅持推行自己的倡議，通過自己的反提案不斷超越工作組提出的提案創造了一個動態目標。

2018 年在第 79 屆會議上 GRE 繼續辯論；在第 80 屆會議上，GTB 報告了 2018 年 10 月 22 日在日內瓦萬國宮舉行的眩光和能見度論壇成果，GRE 締約方也有參與。作為回應，GRE 邀請其非正式簡化工作組 (IWG-SLR) 制定解決方案，以期打破照準公差僵局。

在 SLE 會議上與 Targosiński 博士（代表波蘭官方立場）進行多次爭論後，我（代表 GTB）在東京舉行的 GRE SLR 非正式小組第 32 次會議上提交了文檔 [SLR-32-10](#)。該文檔可以從以下連結下載 <https://wiki.unece.org/download/attachments/87622074/SLR-32-10e.pptx?api=v2>。

所有 GRE SLR 文檔均可以在以下連結下載 <https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=23759699>

我想指出，我只提到了 GRE 試圖就眩光和能見度問題以及初始照準公差問題達成一致的部分場景。GRE 和聯合國世界論壇無法就該問題得出結論，該問題最初由德國於 2001 年提出，很大程度是由於以 Targosiński 博士為代表的波蘭的頑固態度所致，他不準備就無法在真實車輛和路況上實施的想法做出妥協。這個問題的答案顯然無法通過一些簡單的數學公式和對照明系統設計和製造知識認識不足的學者推導出。

還有另一個與眩光和能見度主題相關的問題被波蘭阻止。它涉及由 GRE 簡化工作組制定的 GTB 提案，旨在為前照燈光型導入改進光度要求。同樣地，波蘭的官方立場是基於 Targosiński 博士的想法。

對於“利用”其撰寫的深度報導做文章，我向 Daniel Stern 致歉。但我想指出，解決方案遠比從檔中提取論文調查結論要複雜得多。

我還想明確表示，多年來，我一直代表 GTB 試圖與波蘭（Targosiński 博士代表）達成一致意見，為此我投入大量時間和金錢前往波蘭拜訪他並在世界各地召開的會議上與他進行會議。GTB 還在其工作組和全體會議上專門討論了 Targosiński 博士的想法，因為波蘭是重要的 GTB 成員。遺憾的是，GTB 的努力未能使波蘭滿意，除非能克服政治上障礙，否則 GRE 將無法取得成功。

個人而言，我對這種政治格局感到非常不適，因為作為 GTB 主席，我與波蘭的高級代表保持著非常好的關係，他們在日內瓦的 WP29 上非常活躍。波蘭是 UNECE 及其 WP29 工作組受人尊敬的締約方，並在車輛以及部件安全各方面做出了積極貢獻。

最後，雖然我已從積極參與汽車照明社區事務的工作上卸任，且目前僅擔任 DVN 顧問；但我仍然相信，如果 GRE 能夠協調政治，就有辦法改善涉及前照

燈照準的監管要求。然而，它不是一個魔幻的解決方案，可以突然解決更廣泛的眩光和能見度問題。我相信：

- DVN 無法參與法規的制定，但可以鼓勵其會員積極支援 GTB 工作。GTB 是一家在 ECOSOC 具有特別諮商地位的非政府組織，在 WP29 和 GRE 中擁有受人尊敬的地位；
- DVN 可以召集會員，甚至與 GTB 一起組織活動討論眩光和能見度問題，提出有望被 GRE 採納的建議。

總之，我支持 Hector Fratty 的論斷，好的前照燈照準“是實現好照明的主要條件之一”，也是眩光和能見度探討的主要因素。