

19 July 2013

Глобальный регистр

Создан 18 ноября 2004 года в соответствии со статьей 6 Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (ECE/TRANS/132 и Согг.1)
Совершено в Женеве 25 июня 1998 года

Добавление 12: Глобальные технические правила № 12

Глобальные технические правила, касающиеся расположения, идентификации и функционирования органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов

(Введены в Глобальный регистр 27 июня 2013 года)

Поправка 1 – Добавление

Предложение и отчет в соответствии с пунктом 6.2.7 статьи 6 Соглашения

- Разрешение на разработку поправок к Глобальным техническим правилам № 12, касающимся единообразных предписаний относительно расположения и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/35)
- Доклад о разработке поправки 1 к Глобальным техническим правилам № 12, касающимся единообразных предписаний относительно расположения и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов (документ ECE/TRANS/WP.29/2013/35, принятый AC.3 на его тридцать восьмой сессии (ECE/TRANS/ WP.29/1104, пункт 103)



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

GE.13-23068 (R) 130614 130614



Просьба отправить на вторичную переработку



Разрешение на разработку поправок к Глобальным техническим правилам № 12 (органы управления, контрольные сигналы и индикаторы для мотоциклов)

I. Введение

1. Одна из главных целей ГТП № 12, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов, заключается в стандартизации и согласовании маркировки, идентифицирующей органы управления, контрольные сигналы и индикаторы. Один из способов достижения этого – использование символов. Явным преимуществом символов или пиктограмм по сравнению с буквенным написанием является то, что символы – после их усвоения и признания целевой группой – позволяют преодолевать языковые барьеры. Водители должны быть в состоянии управлять мотоциклами в условиях безопасности, даже если они не понимают язык страны, в которой находятся. Узнавание, не зависящее от языка, служит одним из преимуществ на глобальном рынке мотоциклов.
2. ГТП № 12 разрабатываются в целях согласования способа установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.
3. ГТП № 12 применяются ко всем дорожным мотоциклам. В них определены требования в отношении расположения, идентификации, функционирования, цвета и подсветки контрольных сигналов, индикаторов и органов управления для мотоциклов. В них также согласован набор символов для обозначения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, если таковые установлены.
4. Цель настоящего предложения состоит в уточнении нынешнего текста ГТП № 12, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов, с тем чтобы не допустить его неверного толкования и внести редакционные исправления. Настоящее предложение обеспечит правильное использование в тексте таблицы 1 определенных в ней терминов.
5. Настоящее предложение обеспечит согласование текста с положениями Правил № 60 и включение в рубрику *Ручное управление механической коробкой передач* таблицы 1 схемы переключения передач, вопрос о которой ранее обсуждался в рамках неофициальной группы GRSG ЕЭК ООН, но не нашел отражения в нынешнем тексте.

II. Обоснование изменений

A. Поправки, предлагаемые в контексте редакционных изменений для использования определенных в таблице терминов

6. **Пункт 4.2.1:** повторное введение недостающего текста:

"Однако органы управления "устройством для холодного запуска двигателя" и "ручным отключением подачи топлива" должны быть расположены

таким образом, чтобы водитель мог приводить их в действие со своего сиденья".

7. Пункт 4.2.3 не был пронумерован.

8. В контексте подсветки органов управления и контрольных сигналов в качестве альтернативы автожелтому цвету был введен желтый цвет.

9. Таблица 1, колонка 4, термин "с левой стороны на руле" был заменен термином "на руле: с левой стороны".

10. В рубрику *Ручное управление механической коробкой передач* таблицы 1 была включена схема переключения передач, так как такая схема, хотя и предусмотрена в ряде стран, не была принята во внимание.

"...положение, оно должно быть **либо** в первой, **либо во второй позиции** последовательности переключения передач (т.е.: N-1-2-3-4-... или **1-N-2-3-4...**)".

III. Предлагаемые поправки

В тексте глобальных технических правил (часть В)

Пункт 3.19 исключить.

~~3.19 — "Подножка" означает выступ с каждой стороны транспортного средства, на которые водитель помещает свои ступни, находясь в положении вождения.~~

Пункт 3.20 (прежний), изменить нумерацию на 3.19.

Пункт 3.21 (прежний), изменить нумерацию на 3.20, а текст следующим образом:

«3.20 "Против часовой стрелки" означает направление, противоположное направлению "**по часовой стрелке**"».

Пункты 3.22–3.26 (*прежние*), изменить нумерацию на 3.21–3.25.

Пункт 4.1 изменить следующим образом:

4.1 Общие положения

~~Мотоцикл~~ **Транспортное средство**, на котором установлены органы управления, контрольные сигналы или индикаторы, указанные в таблице 1, должно отвечать требованиям настоящих глобальных технических правил в отношении расположения, идентификации, функционирования, подсветки и цвета данных органов управления, контрольных сигналов или индикаторов.

..."

Пункт 4.2.1 изменить следующим образом:

"4.2.1 Органы управления, перечисленные в таблице 1, должны быть расположены таким образом, чтобы водитель мог приводить их в действие со своего сиденья при вождении. **Однако органы управления "устройством для холодного запуска двигателя" и "ручным отключением подачи топлива" должны быть расположены таким образом, чтобы водитель мог приводить их в действие со своего сиденья**".

Пункт 4.2.3 изменить следующим образом:

"4.2.3 Идентификационные символы для органов управления, контрольных сигналов и индикаторов должны быть размещены на органах управления, контрольных сигналах или индикаторах, которые они идентифицируют, либо вплотную к ним, кроме случаев, предусмотренных в пункте 4.2.5".

Включить новый пункт 4.2.4 следующего содержания:

"4.2.4 Органы управления огнями аварийной сигнализации, фарами ближнего и дальнего света, указателями поворотов, дополнительным выключателем двигателя, звуковым предупредительным устройством, тормозами и сцеплением должны всегда быть доступны для водителя в качестве первичной функции соответствующего органа управления без перемещения рук водителя с соответствующих рукояток".

Пункт 4.2.4 (прежний), изменить нумерацию на 4.2.5.

Пункт 4.35 изменить следующим образом:

«4.3.5 Все символы для идентификации контрольных сигналов, индикаторов и органов управления, расположенные на руле или приборной панели, должны размещаться таким образом, чтобы они находились перед глазами водителя вертикально, за исключением **символа органа управления звуковым предупредительным устройством**. Для органов управления поворотного типа, имеющих положение "выкл", данное требование применяется к органу управления в положении "выкл"».






Пункт 4.5.3.2 изменить следующим образом:



"4.5.3.2 *автожелтый (желтый)*: осторожно, превышены обычные пределы функционирования, несрабатывание какой-либо системы транспортного средства, вероятно повреждение транспортного средства либо другое состояние, которое может привести к возникновению опасности в будущем;"




Пункт 4.6.6 изменить следующим образом:



"4.6.6 Отображение информации в общем пространстве может прекращаться автоматически или водителем, кроме контрольных сигналов, предназначенных для сигнализации неисправности тормозной системы, дальнего света и указателей поворота, а также контрольных сигналов, для которых в таблице 1 предписан красный цвет, ~~подача которых не должна прекращаться при подаче которых~~ **должна быть исключена возможность ее прекращения**, если существуют условия для их приведения в действие".

Таблицу № 1 изменить следующим образом:

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	Элемент	Символ	Функция	Расположение	Цвет	Определение	Функционирование
1	Дополнительный выключатель двигателя (ВЫКЛ)		Орган управления	Расположен с правой стороны на руле: с правой стороны	–		Для остановки двигателя вместо основного выключателя или декомпрессора транспортное средство может оснащаться прерывателем подачи электрической энергии в двигатель (дополнительный выключатель двигателя).
2	Дополнительный выключатель двигателя (ВКЛ)						
7	Ручное отключение подачи топлива (ВЫКЛ)		Орган управления	Орган управления необязательно должен быть виден с сиденья водителя			Орган управления должен иметь отдельные положения "ВЫКЛ", "ВКЛ" и "РЕЗЕРВ" (когда предусмотрен резерв топлива). Орган управления должен быть в положении "ВКЛ", когда он находится в направлении подачи топлива из бака к двигателю; в положении "ВЫКЛ", когда он расположен перпендикулярно направлению подачи топлива, и в положении "РЕЗЕРВ" (если это предусмотрено), когда он находится в направлении, противоположном направлению подачи топлива. В случае системы, в которой подача топлива прекращается с выключением двигателя, если установлен такой орган управления, символы и порядок размещения должны быть теми же, что и установлены для ручных систем прекращения подачи топлива.
8	Ручное отключение подачи топлива (ВКЛ)						
9	Ручное отключение подачи топлива (РЕЗЕРВ)						

11	Звуковое предупреждающее устройство (звуковой сигнал)		Орган управления	<p>С левой стороны На руле: с левой стороны для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод, либо для транспортных средств, не имеющих механизма переключения передач.</p> <p>Или же с правой стороны на руле: с правой стороны для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле: с левой стороны и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод</p>			Включается нажатием
12	Дальний свет		Орган управления	<p>С левой стороны На руле: с левой стороны для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод, либо для транспортных средств, не имеющих механизма переключения передач.</p> <p>Или же с правой стороны на руле: с правой стороны для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле: с левой стороны и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод</p>			
			Контрольный сигнал		Синий		

13	Ближний свет		Орган управления	<p>С левой стороны На руле: с левой стороны для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод, либо для транспортных средств, не имеющих механизма переключения передач.</p> <p>Или же с правой стороны на руле: с правой стороны для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле: с левой стороны и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод</p>			
			Контрольный сигнал		Зеленый		
18	Аварийный сигнал		Орган управления				
			Контрольный сигнал		Красный	Обозначается либо (одновременно) мигающим(и) контрольным(и) сигналом(ами) указателей поворота, либо установленным символом треугольника.	
		(неключить)					
			Контрольный сигнал		Зеленый		

18	Аварийный сигнал		Орган управления			Обозначается либо (одновременно) мигающим(и) контрольным(и) сигналом(ами) указателей поворота, либо установленным символом треугольника.
			Контрольный сигнал		Красный	
			Контрольный сигнал		Зеленый	
26	Регулятор частоты вращения двигателя		Орган управления	С правой стороны На руле: с правой стороны		Ручное управление. Поворотная рукоятка Вращение против часовой стрелки увеличивает скорость. Орган управления должен самостоятельно возвращаться в положение холостого хода в направлении по часовой стрелке после снятия усилия, если только не включено устройство автоматического поддержания скорости транспортного средства.
27	Передний колесный тормоз		Орган управления	С правой стороны На руле: с правой стороны спереди		Ручной рычаг В случае комбинированной тормозной системы передний колесный тормоз может включаться одновременно с задним колесным тормозом.
28	Ножной орган управления задним колесным тормозом		Орган управления	С правой стороны На раме: с правой стороны		Педаль В случае комбинированной тормозной системы задний колесный тормоз может включаться одновременно с передним колесным тормозом.
29	Ручной орган управления задним колесным тормозом		Орган управления	С левой стороны На руле: с левой стороны спереди		Ручной рычаг Не допускается для транспортных средств, оборудованных сцеплением с ручным управлением. В случае комбинированной тормозной системы задний колесный тормоз может включаться одновременно с передним колесным тормозом.

31	Сцепление		Орган управления	С левой стороны На руле: с левой стороны			Ручной рычаг При нажатии на рычаг сцепление выключается. Не запрещается использование устройств с левой стороны транспортного средства, в которых совмещено управление сцеплением и коробкой передач.
32	Ножное управление механической коробкой передач		Орган управления	С левой стороны На раме: с левой стороны			Ножной рычаг или качающееся плечо Движение передней части ножного рычага или качающегося плеча обеспечивает последовательное переключение передач: движение передней части рычага вверх обеспечивает переключение на более высокую, а вниз – на более низкую передачу. Если предусмотрено отдельное фиксированное "нейтральное" положение, оно должно быть либо в первой, либо во второй позиции последовательности переключения передачи (т.е. 1-N-2-3-4- или N-1-2-3-4-...).
							Однако для транспортных средств с двигателем рабочим объемом менее 200 см ³ могут устанавливаться системы трансмиссии со следующими схемами переключения передач: – круговая последовательность (т.е. N-1-2-3-4-5-N-1.) – обратная последовательность, в которой движение передней части ножного рычага или качающегося плеча обеспечивает последовательное переключение передач следующим образом: – движение передней части рычага вверх обеспечивает переключение на более низкую передачу, и – движение вниз обеспечивает переключение на более высокую передачу.

33	Ручное управление механической коробкой передач		Орган управления	С левой стороны На руле: с левой стороны			Если управление осуществляется вращением рукоятки, то вращение против часовой стрелки обеспечивает последовательное переключение передач, соответствующее увеличению скорости при движении вперед, а в обратном направлении – переключение передач, соответствующее уменьшению скорости. Если предусмотрено отдельное фиксированное "нейтральное" положение, то оно должно быть либо в первой, либо во второй позиции последовательности переключения передач (т.е. N-1-2-3-4-... или 1-N-2-3-4...).
----	---	--	------------------	--	--	--	--

Технический доклад о разработке поправки 1 к глобальным техническим правилам № 12 (органы управления, контрольные сигналы и индикаторы для двухколесных транспортных средств)

1. Глобальные технические правила (ГТП) № 12 были разработаны в целях согласования способа установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.
2. ГТП № 12 применяются ко всем дорожным мотоциклам. В них определены требования в отношении расположения, идентификации, работы, цвета и подсветки контрольных сигналов, индикаторов и органов управления для мотоциклов. В них согласован также набор символов для обозначения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, если таковые установлены.
3. Целью поправки 1 к ГТП № 12 является уточнение нынешнего текста ГТП, с тем чтобы исключить возможность его неверного толкования и внести некоторые исправления редакционного характера. Настоящее предложение обеспечит правильное использование определенных терминов в тексте таблицы 1.
4. Настоящая поправка обеспечит также согласование положений ГТП с положениями Правил № 60, прилагаемых к Соглашению 1958 года. Она предусматривает включение в рубрику "Ручное управление механической коробкой передач" понятия типа последовательности переключения передач, которое ранее обсуждалось в рамках неофициальной группы Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), но не нашло отражения в нынешнем тексте ГТП.