

30 April 2012

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 Corr.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 17 ноября 2011 года



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

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

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Изложение технических соображений и обоснование	4
A. Введение	4
B. Существующие правила и добровольные международные стандарты.....	6
C. Справочная информация о гтп.....	7
D. Справочная информация процедурного характера и разработка гтп	7
E. Последствия для нормотворческой деятельности и экономическая эффективность	9
II. Текст Правил	10
1. Цель	10
2. Применение и сфера действия.....	10
3. Определения	10
4. Требования	12

I. Изложение технических соображений и обоснование

A. Введение

1. Важно отметить, что многие столкновения транспортных средств происходят в результате снижения концентрации внимания водителя. Одной из вполне объяснимых причин ее снижения является отвлечение внимания водителя от процесса управления транспортным средством. Это может происходить по причине неясности информации, отображаемой в поле зрения водителя, и нечеткости указаний по поводу идентификации, расположения и/или функционирования органов управления, необходимых для эксплуатации транспортного средства.
2. Цель глобальных технических правил (гтп) заключается в снижении рисков для безопасности, обусловленных отвлечением внимания водителя. В частности, данное предложение направлено на уменьшение факторов отвлечения внимания в результате ошибки в выборе органа управления или несогласованности графического изображения контрольных сигналов и индикаторов на разных мотоциклах.
3. При покупке новых транспортных средств в странах, допускающих на свою территорию мотоциклы, сертифицированные в рамках различных юрисдикционных систем, приходится иметь дело с иными контрольными сигналами и средствами идентификации органов управления. Водителям требуется время, чтобы привыкнуть к сигналам, размещенным на приборных панелях, и к идентификационным обозначениям органов управления, которыми снабжены их транспортные средства. В течение периода такого привыкания водителям приходится отвлекаться от постоянно усложняющейся задачи управления транспортным средством и уделять часть внимания тому, чтобы идентифицировать органы управления и понять действие контрольных сигналов, призванных "облегчить" задачу управления транспортным средством.
4. Одна из главных целей настоящих гтп заключается в стандартизации и гармонизации 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, как только они были усвоены и признаны целевой группой, позволяют преодолеть языковые барьеры. Водители могут управлять мотоциклами в условиях безопасности, даже если они не понимают язык страны, в которой находятся. Узнавание, не зависящее от языка, является преимуществом на глобальном рынке мотоциклов.

5. Кроме того, в некоторых Договаривающихся сторонах используется более одного официального языка и требуется, чтобы информация о безопасности мотоцикла отображалась на всех официальных языках. Результатом этого может стать требование предоставлять водителям функцию выбора языка или средства отображения текстовой информации на всех официальных языках, что будет трудно сделать на ограниченных по размеру приборных панелях.
6. Настоящие гтп разрабатываются в целях согласования способа установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.
7. Настоящие гтп 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 согласован также набор символов для обозначения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, если таковые установлены.
8. Цель настоящих гтп заключается в обеспечении доступности, видимости и узнаваемости органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов и в облегчении правильного выбора органов управления в условиях вождения в светлое и темное время суток. Эти гтп призваны также снизить угрозы безопасности по причине отвлечения внимания мотоциклистов в процессе вождения в результате ошибочного выбора органов управления.
9. При введении настоящих гтп в национальное законодательство Договаривающиеся стороны могут продолжать предлагать возможности использования нынешних предписанных надписей, помимо разрешения использования только символов либо символов и дополнительных надписей и других эксплуатационных требований, отличающихся от требований, содержащихся в настоящих глобальных технических правилах.
10. Аналогичным образом Договаривающиеся стороны могут по своему усмотрению принимать альтернативные способы расположения и функционирования, перечисленные в таблице 1, в частности в элементах 11, 12, 13, 14 и 32.
11. Настоящие гтп базируются на существующих правилах, перечисленных ниже. Они включают общие элементы, взятые из существующих правил, с тем чтобы обеспечить возможность для быстрого принятия гтп.
12. В настоящее время данные гтп применяются только к транспортным средствам категории L 3-3, с тем чтобы достичь договоренности по гармонизации символов для органов управления, контрольных сигналов и индикаторов. После введения гтп планируется изучить возможность их дальнейшего распространения на другие транспортные средства категории L.
13. Настоящие гтп являются первым шагом в процессе гармонизации. По мере расширения использования других органов управления, контрольных сигналов и индикаторов существующий перечень будет пополняться.

В. Существующие правила и добровольные международные стандарты

14. GRSG следовала рекомендациям, изложенным в пункте 4 документа TRANS/WP.29/882. GRSG рассмотрела перечисленные ниже документы:
- a) Директиву ЕК 2009/80/ЕС Европейского парламента и Совета от 13 июля 2009 года, касающуюся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для двух- и трехколесных механических средств (кодифицированный вариант);
 - b) Федеральный стандарт безопасности автотранспорта (FMVSS) 123: Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
 - c) Правила № 123 по безопасности автотранспорта в Канаде – Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
 - d) статью 10, Япония;
 - e) статью 46, Япония;
 - f) Правила № 60 ЕЭК, прилагаемые к Соглашению 1958 года.
15. GRSG рассмотрела также известные добровольные стандарты по этому вопросу, а именно:
- a) ISO 6727-1981 Автотранспортные средства – Мотоциклы – Символы для обозначения органов управления, индикаторов и сигнальных устройств;
 - b) ISO 9021-1988 Мотоциклы – Органы управления – Типы, расположение и функции.
16. Вышеперечисленные правила и добровольные стандарты по вопросу установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов использовались в качестве основы для разработки гтп.
17. Символы являются одним из эффективных способов сообщения информации водителям. Согласованное использование выбранного символа на всех новых мотоциклах повысит его узнаваемость. Символы способны упростить конструкцию мотоциклов и – после того как они будут усвоены и станут узнаваемы – снизить уровень путаницы для водителей.
18. В настоящих гтп предпринимается попытка уменьшить разнообразие путем охвата требований в отношении максимально возможного числа органов управления. Это не означает, что все такие органы управления и предусмотренные для них требования, включенные в настоящие гтп, обязательны. Каждая Договаривающаяся сторона по-прежнему определяет обязательные органы управления и соответствующие требования, такие как, например, цвет и наличие контрольных сигналов, в своем регионе в рамках конкретного законодательства.

С. Справочная информация о гтп

19. Предложение по введению настоящих гтп было принято Исполнительным комитетом (АС.3) Глобального соглашения 1998 года на его двадцать пятой сессии в марте 2009 года. Его описание приводится в документе ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22 (который прилагается к настоящим гтп в соответствии с пунктом 6.2.7 Соглашения).
20. Италия вызвалась исполнять роль спонсора при подготовке предложения о гтп, и в 2008 году Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ) рассмотрела вопрос о сходстве между символами, используемыми для легковых автомобилей и мотоциклов, узнаваемости символов и рыночной практике.
21. Результаты исследования МАЗМ по использованию символов были представлены девяносто пятой сессии GRSG и сто тридцать девятой сессии WP.29. В исследовании утверждалось, что перечисленные МАЗМ символы используются по всему миру. Это послужило основанием для их использования в гтп, тогда как символы, применяющиеся только в некоторых регионах, могут быть рассмотрены на предмет включения будущих поправок в гтп.
22. В исследовании был также сделан вывод о том, что несколько Договаривающихся сторон допускают использование текста в качестве альтернативного средства маркировки органов управления и что принятие гтп такими администрациями не должно отразиться на этой практике.
23. Первое обстоятельное обсуждение, основанное на сопоставительном документе МАЗМ, состоялось на девяносто седьмой сессии GRSG.
24. На девяносто седьмой сессии GRSG было предложено создать неофициальную группу по вопросу об органах управления, контрольных сигналах и индикаторах для мотоциклов (ОУКСИМ) под председательством Италии и при секретариатской поддержке МАЗМ. Совещания были открыты для всех заинтересованных сторон. В состав участников неофициальной группы вошли представители Индии, Канады, Кореи, США, Японии, Европейской комиссии и МАЗМ.

D. Справочная информация процедурного характера и разработка гтп

25. Настоящие гтп были разработаны неофициальной группой GRSG по вопросу об органах управления, контрольных сигналах и индикаторах для мотоциклов (ОУКСИМ).
26. Первое совещание неофициальной группы, на котором были согласованы круг ведения и правила процедуры, состоялось в апреле 2010 года. Затем текст согласованных положений был передан для одобрения девяносто восьмой сессии GRSG. С учетом разработки аналогичных гтп для легковых автомобилей было решено, что на первом этапе в гтп будут включены только символы, получившие

- общее распространение и приемлемые для Договаривающихся сторон.
27. Неофициальная группа согласовала план работы, предусматривающий представление гтп Всемирному форуму WP.29 для принятия в марте 2011 года. Первоначальный график не был соблюден, поскольку сбор и рассмотрение замечаний заняли больше времени, чем планировалось.
28. Один из ключевых вопросов при подготовке настоящих гтп состоял в том, каким образом также разрешить эксплуатацию мотоциклов только с символами в тех случаях, когда в качестве альтернативного способа маркировки органов управления администрациями применялись текстовые надписи. Неофициальная группа отметила, что существование гтп никоим образом не снизит возможности Договаривающихся сторон допускать к эксплуатации мотоциклы с текстовыми надписями вместо символов либо в дополнение к символам на их территории, если изделия, соответствующие гтп, также допускаются. Утверждалось, что значение некоторых символов не вполне ясно и что мотоциклистам придется проверять их значение в руководстве пользователя. По общему мнению, распознавание символов безопасности должно стать частью процесса обучения езде на мотоцикле. Унифицируя символы по всему миру, Рабочая группа GRSG предоставит в распоряжение школ по обучению вождению и контролирующих организаций стандарт, с помощью которого можно будет обучать и проверять знания и навыки новых водителей. Мотоциклистов будут информировать о значении новых символов по мере их появления. По существу ожидается, что сам факт принятия глобальных технических правил может улучшить информированность мотоциклистов о символах безопасности. Договаривающиеся стороны несут ответственность за информирование своего населения о наборе требований.
29. Другой ключевой вопрос при разработке настоящих гтп сводился к тому, что некоторые администрации хотели по своему усмотрению использовать разные варианты расположения органов управления. Неофициальная группа отметила, что применение разных вариантов не только отдалит настоящие гтп от целей гармонизации, но и снизит уровень безопасности, поскольку мотоциклисты могут столкнуться с необходимостью использования разных способов расположения или идентификации органов управления. Однако в ограниченных случаях, когда определенные технические решения привели бы к физическим трудностям при одновременном задействовании многочисленных органов контроля, предусмотрена возможность их размещения в разных местах.
30. Настоящие гтп были разработаны в ходе трех совещаний неофициальной группы, а также в межсессионный период и были одобрены GRSG на ее сотовой сессии.

Е. Последствия для нормотворческой деятельности и экономическая эффективность

31. Хотя в настоящих гтп не определена какая-либо поддающаяся измерению угроза безопасности мотоциклов, GRSG решила, что необходимо согласовать вопросы идентификации, функционирования и расположения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.
32. Значительным фактором, способствующим дорожно-транспортным происшествиям с участием мотоциклов, является отвлечение внимания водителя. Унификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов может снизить степень отвлечения внимания водителя, что приведет к повышению безопасности всех пользователей дороги.
33. Поскольку все символы, предписанные в гтп, в настоящее время приняты большинством Договаривающихся сторон, издержки будут минимальными. Гтп обеспечат лучшее понимание символов безопасности мотоциклистами во всем мире.
34. Определение порядка расположения, функционирования и идентификации органов управления и индикаторов достаточно важно, чтобы служить основанием для разработки этих гтп. Настоящие гтп служат лишь первым шагом. По мере использования и признания других органов управления, контрольных сигналов и индикаторов существующий перечень будет пополняться на основе пересмотров и добавлений к гтп.

II. Текст Правил

1. Цель

Настоящие глобальные технические правила определяют требования в отношении расположения, идентификации, подсветки и функционирования органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов. В настоящих глобальных технических правилах также согласован набор символов для обозначения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов, если таковые установлены.

Цель настоящих глобальных технических правил заключается в обеспечении доступности, видимости и узнавания органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов и в облегчении правильного выбора органов управления в условиях вождения в дневное и ночное время. Эти глобальные технические правила призваны также снизить угрозы безопасности по причине отвлечения внимания мотоциклистов в процессе вождения в результате ошибочного выбора органов управления.

2. Применение и сфера действия

Настоящие глобальные технические правила применяются к механическим транспортным средствам категории 3-3, определенной в СпР.1¹, которые эксплуатируются на дорогах общего пользования.

3. Определения

Для целей настоящих глобальных технических правил применяются следующие определения.

- 3.1 "*Расположенный вплотную*", в отношении символа, идентифицирующего орган управления, контрольный сигнал или индикатор, означает, что символ расположен в непосредственной близости от органа управления, контрольного сигнала или индикатора и что между идентификационным символом и органом управления, контрольным сигналом или индикатором, которые этот символ идентифицируют, не находится никаких других символов, идентифицирующих орган управления, контрольный сигнал или индикатор, либо источников освещения.
- 3.2 "*Общее пространство*" означает участок, на котором могут отображаться, но не совмещаться более одного контрольного сигнала, индикатора, идентификационного символа или иной инструкции.
- 3.3 "*Орган управления*" означает любую часть транспортного средства или устройство, непосредственно включаемое водителем, которое

¹ Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СпР.1) (ECE/TRANS/WP.29/1045 и Amend.1).

- изменяет состояние или функционирование транспортного средства или любой его части.
- 3.4 "*Устройство*" означает элемент или блок элементов, который выполняет одну или более функций.
- 3.5 "*Руль*" означает любую часть перекладины или перекладин, соединенных с головкой вилки (рулевым управлением), с помощью которой управляется транспортное средство.
- 3.6 "*Руль: правая сторона*" означает любую часть руля, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с правой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.7 "*Руль: левая сторона*" означает любую часть руля, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с левой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.8 "*Руль: передняя часть*" означает любую часть руля, расположенную со стороны, находящейся дальше всего от водителя, занимающего водительское место.
- 3.9 "*Рукоятка*" означает ту часть руля, расположенную дальше всего от центра, с помощью которой руль удерживается водителем транспортного средства.
- 3.10 "*Поворотная рукоятка*" означает рукоятку, управляющую каким-либо функциональным механизмом транспортного средства, которая свободно поворачивается при воздействии на нее водителем транспортного средства.
- 3.11 "*Рама*" означает любую часть рамы, шасси или каркаса транспортного средства, к которой крепятся двигатель и/или трансмиссия, и/или сам блок двигателя и трансмиссии.
- 3.12 "*Рама: левая сторона*" означает любую часть рамы, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с левой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.13 "*Рама: правая сторона*" означает любую часть рамы, которая, если смотреть в направлении движения вперед, расположена с правой стороны от продольной средней плоскости транспортного средства.
- 3.14 "*Рычаг*" означает любое устройство, которое состоит из плеча, поворачивающегося в точке вращения, и с помощью которого управляется тот или иной функциональный механизм транспортного средства.
- 3.15 "*Ручной рычаг*" означает рычаг, управляемый рукой водителя.
- Примечание. Если не указано иное, ручной рычаг приводится в действие выжимом (т.е. перемещением верхней части рычага в направлении опоры), например для включения тормозного механизма или отключения механизма сцепления.
- 3.16 "*Ножной рычаг*" означает рычаг, приводимый в действие за счет контакта между ступней водителя и задней пятой, выступающей из плеча рычага.
- 3.17 "*Педаля*" означает рычаг, приводимый в действие за счет контакта между ступней водителя и передней пятой рычага, размещенный

таким образом, чтобы можно было оказывать воздействие на плечо рычага.

Примечание. Если не указано иное, педаль приводится в действие нажатием вниз, например для включения тормозного механизма.

- 3.18 "*Качающееся плечо*" означает рычаг, поворачивающийся в своем центре или около него и имеющий с каждого конца переднюю или заднюю пятю, приводимый в действие за счет контакта между ступней водителя и указанными передней или задней пятями.
- 3.19 "*Подножка*" означает выступы с каждой стороны транспортного средства, на которых водитель помещает свои ступни, находясь в положении вождения.
- 3.20 "*По часовой стрелке*" означает направление вращения вокруг оси рассматриваемой части в соответствии с движением стрелки часов, когда на нее смотрят сверху или с внешней стороны рассматриваемой части.
- 3.21 "*Против часовой стрелки*" означает противоположное значение.
- 3.22 "*Комбинированный тормоз*" означает функциональную систему (за счет гидравлического или механического действия либо обоих действий), с помощью которой с использованием только одного органа управления, по крайней мере частично, приводятся в действие передний и задний тормоза транспортного средства.
- 3.23 "*Индикатор*" означает устройство, отображающее информацию о функционировании или состоянии системы либо части системы, например уровень жидкости.
- 3.24 "*Контрольный сигнал*" означает оптический сигнал, указывающий на приведение в действие устройства, правильное или неправильное функционирование или состояние или же на несрабатывание.
- 3.25 "*Символ*" означает графическое изображение, позволяющее идентифицировать орган управления, контрольный сигнал или индикатор.
- 3.26 "*Оптическое предупреждающее устройство*" означает фонарь с мигающим огнем для подачи сигналов встречному или впереди идущему транспорту, например, когда транспортное средство собирается обогнать более медленно движущееся перед ним транспортное средство.

4. Требования

4.1 Общие положения

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

Для функций, для которых в таблице 1 не предусмотрено никакого символа, изготовитель может использовать символ в соответствии с

надлежащими стандартами. При отсутствии символов изготовитель может использовать символ по своему усмотрению. Такой символ не должен вызывать путаницы с любым другим символом, указанным в таблице 1.



- 4.2 Расположение
 - 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.
 - 4.2.2 Контрольные сигналы и индикаторы, перечисленные в таблице 1, и их идентификационные символы должны быть расположены таким образом, чтобы они были видимы для водителя со своего сиденья при вождении в дневное и ночное время. Контрольные сигналы, индикаторы и их идентификационные символы необязательно должны быть видимы в выключенном положении.
 - 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.




Органы управления огнями аварийной сигнализации, фарами ближнего и дальнего света, указателями поворотов, дополнительным выключателем двигателя, звуковым предупредительным устройством, тормозами и сцеплением должны быть всегда доступны для водителя в качестве первичной функции соответствующего органа управления без перемещения рук водителя с соответствующих рукояток.
 - 4.2.4 Пункт 4.2.3 не применяется к многофункциональным органам управления, если данный орган управления связан с многозадачным дисплеем, который:
 - 4.2.5.1 видим для водителя; и
 - 4.2.5.2 идентифицирует орган управления, с которым он связан; и
 - 4.2.5.3 идентифицирует все системы транспортного средства, которыми можно управлять с помощью многофункционального органа управления. Подфункции этих систем необязательно должны быть показаны на самом верхнем слое многозадачного дисплея; и
 - 4.2.5.4 не отображает контрольные сигналы, перечисленные в таблице 1.
 - 4.3 Идентификация
 - 4.3.1 Каждый орган управления, контрольный сигнал и индикатор, перечисленные в таблице 1, должны идентифицироваться соответствующим установленным символом.
 - 4.3.2 В сочетании с любым символом, словом или аббревиатурой, указанными в таблице 1, по усмотрению изготовителя могут использоваться дополнительные символы, слова или аббревиатуры.
 - 4.3.3 Каждый используемый изготовителем дополнительный или добавочный символ, слово или аббревиатура должны быть такими, что-

- бы их нельзя было спутать с любым символом, установленным в настоящих глобальных технических правилах.
- 4.3.4 Если орган управления, индикатор или контрольный сигнал, отвечающие за одну и ту же функцию, совмещены, то для идентификации их совмещения может использоваться один символ.
- 4.3.5 Все символы для идентификации контрольных сигналов, индикаторов и органов управления, расположенные на руле или приборной панели, должны располагаться таким образом, чтобы находиться перед глазами водителя вертикально, за исключением звукового предупредительного устройства. Для органов управления поворотного типа, имеющих положение "выкл", данное требование применяется к органу управления в положении "выкл".
- 4.3.6 Каждый имеющийся в наличии орган управления, обеспечивающий функционирование какой-либо системы в непрерывном режиме, должен иметь опознавательные обозначения, соответствующие пределам зоны регулирования.
- 4.4 Подсветка
- 4.4.1 По усмотрению изготовителя может предусматриваться возможность подсветки любого органа управления, индикатора и их соответствующих идентификационных символов.
- 4.4.2 Контрольный сигнал должен излучать свет в случае сигнализации неисправности или указания состояния транспортного средства. Он не должен излучать свет в любое другое время, кроме контрольного включения ламп.
- 4.5 Цвет
- 4.5.1 Свет каждого контрольного сигнала должен иметь цвет, указанный в таблице 1.
- 4.5.2 Цвет контрольных сигналов, не перечисленных в таблице 1, может выбираться изготовителем в соответствии с пунктом 4.5.3. Выбранный цвет не должен мешать восприятию идентификационного символа любого контрольного сигнала, органа управления или индикатора, указанных в таблице 1, либо скрывать его.
- 4.5.3 Цвета рекомендуются в соответствии со следующим цветовым кодом:
- 4.5.3.1 *красный*: опасность для людей или непосредственное либо неизбежное очень серьезное повреждение оборудования;
- 4.5.3.2 *автожелтый*: 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;
- 4.5.3.3 *зеленый*: безопасное, нормальное рабочее состояние (за исключением тех случаев, когда в таблице 1 предписано использование синего или автожелтого цвета).



- 4.5.4 Каждый символ, используемый для идентификации контрольного сигнала, органа управления или индикатора, должен четко выделяться на соответствующем фоне.
- 4.5.5 Вместо заполненной части любого символа может использоваться его контурная линия, и контурная линия любого символа может быть заполнена.
- 4.6 Общее пространство для указания многофункциональной информации
- Общее пространство может использоваться для отображения информации, поступающей из любого источника, при условии соблюдения следующих требований:
- 4.6.1 Отображенные в общем пространстве контрольные сигналы и индикаторы должны отвечать требованиям пунктов 4.3, 4.4 и 4.5 и подсвечиваться при возникновении состояния, которое они предназначены идентифицировать.
- 4.6.2 Контрольные сигналы и индикаторы, перечисленные в таблице 1 и указанные в общем пространстве, должны подсвечиваться в момент наступления любого из определяющих условий.
- 4.6.3 За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 4.6.4, 4.6.5 и 4.6.6, при наличии условия для приведения в действие двух или более контрольных сигналов информация должна:
- либо передаваться автоматически с повторным чередованием, либо
 - указываться при помощи видимых средств, обеспечивающих возможность их зрительного различения водителем со своего сиденья при вождении.
- 4.6.4 Контрольные сигналы, предназначенные для сигнализации неисправности тормозной системы, обозначения дальнего света и указателей поворота, не должны размещаться в одном и том же общем пространстве.
- 4.6.5 При наличии условия для приведения в действие следующих контрольных сигналов, обозначающих: неисправность тормозной системы, дальний свет и указатели поворота, которые размещены в общем пространстве с другим контрольным сигналом, – они обладают приоритетом над любым другим обозначением в этом общем пространстве.
- 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, если существуют условия для их приведения в действие.


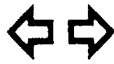
Таблица 1



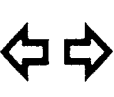



№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
1	Дополнительный выключатель двигателя (ВЫКЛ)		Орган управления	Расположен с правой стороны на руле	—		Для остановки двигателя вместо основного выключателя или декомпрессора транспортное средство может оснащаться прерывателем подачи электрической энергии в двигатель (дополнительный выключатель двигателя).
2	Дополнительный выключатель двигателя (ВКЛ)						
3	Замок зажигания		Орган управления		—	Устройство, которое позволяет включить двигатель, а также может обеспечивать функционирование других электрических систем на транспортном средстве	В случае замка поворотного типа направление движения должно быть по часовой стрелке из положения ключа "выкл" в положение "вкл".
4	Электрический стартер		Орган управления		—		
5	Устройство для холодного запуска двигателя		Орган управления	Орган управления обязательно должен быть виден с сиденья мотоциклиста	—		
			Контрольный сигнал		Автожелтый		
6	Нейтральное положение (указатель нейтрального положения коробки передач)		Контрольный сигнал		Зеленый		Контрольный сигнал зажигается, когда рычаг переключения передач находится в нейтральном положении.



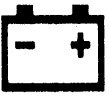

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
7	Ручное отключение подачи топлива (ВЫКЛ)		Орган управления	Орган управления необязательно должен быть виден с сиденья водителя		"	<p>Орган управления должен иметь отдельные положения "ВЫКЛ", "ВКЛ" и "РЕЗЕРВ" (когда предусмотрен резерв топлива).</p> <p>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.</p> <p>В случае системы, в которой подача топлива прекращается с выключением двигателя, если установлен такой орган управления, символы и порядок размещения должны быть такими же, какие установлены для ручных систем прекращения подачи топлива.</p>
8	Ручное отключение подачи топлива (ВКЛ)						
9	Ручное отключение подачи топлива (РЕЗЕРВ)						

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
10	Спидометр		Индикатор				Дисплей должен подсвечиваться при включении габаритного огня (если имеется) или фары.
11	Звуковое предупреждающее устройство (звуковой сигнал)		Орган управления	С левой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод. Или же с правой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод			Включается нажатием
12	Дальний свет		Орган управления	С левой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод. Или же с правой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод			
			Контрольный сигнал		Синий		

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
13	Ближний свет		Орган управления	С левой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод. Или же с правой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, расположенный с левой стороны на руле и соединенный с системой сцепления, имеющей ручной привод			
			Контрольный сигнал		Зеленый		
14	Оптическое предупредительное устройство		Орган управления	Вплотную к органу управления дальним светом/ближним светом			Может выполнять дополнительную функцию органа управления дальним светом/ближним светом. При отпускании органа управления фара должна вернуться в прежнее состояние.
15	Противотуманные огни – передние		Орган управления				



№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
			Контроль- ный сигнал		Зеленый		
16	Противотуман- ные огни – зад- ние		Орган управления	.			
			Контроль- ный сигнал		Автожел- тый		
17	Указатели пово- рота		Орган управления	Орган(ы) управления дол- жен (должны) располагать- ся на руле и быть четко виден (видны) с сиденья водителя и четко обозначе- ны			Орган управления должен быть сконструирован таким образом, чтобы включение левой части переключателя со стороны води- теля или перемещение влево обеспечивало включение левого указателя и наоборот – включение правого указателя.
			Контроль- ный сигнал		Зеленый		Парные стрелки представляют собой один символ. Однако если органы управления или контроль- ные сигналы левого и правого поворота приводятся в действие обособленно, то обе стрелки мо- гут рассматриваться как разные символы и могут быть соответст- вующим образом разнесены.

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
18	Аварийный сигнал		Орган управления				
			Контрольный сигнал		Красный	Обозначается либо (одновременно) мигающим(и) контрольным(и) сигналом(ами) указателей поворота, либо установленным символом треугольника.	
			Контрольный сигнал		Зеленый		
19	Габаритный огонь		Орган управления			Обозначается установленными символами для габаритных огней, переключателя основных огней и стояночных огней, однако если при включении двигателя транспортного средства все огни включаются автоматически, символы для габаритных огней или переключателя основных огней не требуются.	В случае переключателя поворотного типа перемещение переключателя по часовой стрелке последовательно включает габаритные огни транспортного средства, а затем основные огни транспортного средства. Это не исключает возможности использования дополнительных положений переключателя при условии, что они четко указаны. Переключатель органа управления светом может быть также совмещен с замком зажигания.
			Контрольный сигнал		Зеленый		
20	Выключатель основных огней		Орган управления			Функция контрольного сигнала может выполняться путем подсветки приборной панели.	
			Контрольный сигнал		Зеленый		
21	Стояночный огонь		Орган управления			Если функция стояночного огня встроена в замок зажигания, идентификация факультативна	
			Контрольный сигнал		Зеленый		

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
22	Уровень топлива		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Автожелтый		
23	Температура охлаждающей жидкости в двигателе		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		
24	Состояние аккумуляторной батареи		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		
25	Давление масла в двигателе		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		
26	Регулятор частоты вращения двигателя		Орган управления	С правой стороны на руле			<p>Ручное управление.</p> <p>Вращение против часовой стрелки увеличивает число оборотов.</p> <p>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.</p>

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
27	Передний колесный тормоз		Орган управления	С правой стороны на руле.			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.			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.			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.
30	Стояночный тормоз		Орган управления				Ручной рычаг или педаль
31	Сцепление		Орган управления	С левой стороны на руле			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.

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
32	Ножное управление механической коробкой передач		Орган управления	С левой стороны рамы			<p>Ножной рычаг или качающееся плечо</p> <p>Движение передней части ножного плеча 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-...).</p> <p>В качестве варианта для транспортных средств с двигателем рабочим объемом менее 200 см³ могут устанавливаться системы трансмиссии со следующими типами последовательности переключения передач:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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: <ul style="list-style-type: none"> – 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			Если управление осуществляется вращением рукоятки, то вращение против часовой стрелки обеспечивает последовательное переключе-

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
							чение передач, соответствующее увеличению скорости при движении вперед, а в обратном направлении – переключение передач, соответствующее уменьшению скорости. Если предусмотрено отдельное фиксированное "нейтральное" положение, оно должно быть либо в первой, либо во второй позиции последовательности переключения передач (т.е. N-1-2-3-4-...).
34	Несрабатывание антиблокировочной тормозной системы		Контрольный сигнал		Автожелтый		
35	Индикатор, сигнализирующий о несрабатывании системы выброса		Контрольный сигнал		Автожелтый	Используется для сигнализации сбоев в системе привода, которые могут отразиться на выбросах	