



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят пятая сессия

Женева, 15–18 ноября 2011 года

Пункт 13.1 предварительной повестки дня

**Рассмотрение АС.3 проектов глобальных технических
правил и/или проектов поправок к введенным глобальным
техническим правилам и голосование по ним**

Предложение по новым глобальным техническим правилам, касающимся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов

Представлено Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности*

Воспроизводимый ниже текст был принят Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее сотовой сессии в целях введения новых глобальных технических правил, касающихся органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2, замененный документом GRSG-100-29, который воспроизводится в приложении VIII к докладу (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/79, пункт 37). Этот текст передается Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (АС.1) для рассмотрения.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

Проект глобальных технических правил, касающихся расположения, идентификации и работы органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов

I. Изложение технических соображений и обоснования

A. Введение

1. В настоящих предложенных глобальных технических правилах (гтп) установлены критерии расположения, идентификации и работы органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов, которые Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), считает крайне важными для обеспечения безопасности. Цель предложения состоит в том, чтобы снизить угрозы для безопасности по причине отвлечения внимания водителя. В частности, данное предложение призвано уменьшить факторы, обусловленные отвлечением внимания в результате ошибки в выборе органа управления либо несогласованности в графическом изображении контрольных сигналов и индикаторов на разных мотоциклах.

2. Одна из главных целей настоящего предложения 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 тот факт, что символы, как только они были усвоены и признаны целевой группой, позволяют преодолеть языковые барьеры. Водители смогут 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.

3. 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 средство отображения текстовой информации на всех официальных языках, что будет трудно сделать на ограниченных по размеру приборных панелях.

4. 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 узнаваемыми, снизить уровень путаницы для водителей.

5. Однако при введении настоящих глобальных технических правил в национальное законодательство Договаривающиеся стороны могут продолжать использовать нынешние обязательные текстовые формулировки в дополнение к символам, предусмотренным в настоящих гтп. Договаривающиеся стороны могут также определить другие эксплуатационные требования помимо тех, которые установлены в настоящих глобальных технических правилах.

6. Поскольку это может привести к ситуации, при которой возникнет слишком много вариаций, 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 определяет обязательные органы управления и соответствующие требования, такие как, например, цвет и наличие контрольных сигналов, в своем регионе в рамках конкретного законодательства.

7. Символы в настоящих глобальных технических правилах базируются на правилах и стандартах, включая стандарт ISO 6727 Международной организации по стандартизации (ИСО). Этот набор символов был выбран на том основании, что в настоящее время он используется в международных масштабах и принят большинством изготовителей и Договаривающихся сторон.

В. Справочная информация процедурного характера

8. В рамках GRSG было решено, что существует необходимость согласовать способ установки и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов и определить общий подход к использованию этих символов во всемирном масштабе, что послужило бы основанием для разработки глобальных технических правил.

С. Обсуждение вопросов, рассмотренных в гтп (символы)

9. 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 контролирующим 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.

10. GRSG удалось достичь согласия по критериям расположения, работы, подсветки и размещения органов управления и индикаторов. Остается открытым вопрос об использовании некоторых символов. Глобальные технические правила предусматривают использование таблицы с описанием 36 функций. Большинство из этих функций связано с тем или иным символом. Договаривающимся сторонам необходимо будет отобрать другие символы безопасности на основе их применимости к мотоциклам и их глобального распознавания, с тем чтобы в еще большей степени согласовать символы, контрольные сигналы и индикаторы.

D. Действующие правила, директивы и добровольные международные стандарты

11. GRSG следовала рекомендациям, изложенным в пункте 4 документа TRANS/WP.29/882. GRSG рассмотрела перечисленные ниже документы:

- Директива ЕК 2009/80/ЕС Европейского парламента и Совета от 13 июля 2009 года, касающаяся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для двух- и трехколесных механических транспортных средств (кодифицированный вариант);
- Федеральный стандарт безопасности автотранспорта (FMVSS) 123: Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
- Правила № 123 по безопасности автотранспорта, Канада – Органы управления и индикаторы для мотоциклов;
- статья 10, Япония;
- статья 46, Япония.

12. GRSG рассмотрела также Правила № 60 ЕЭК ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, и известные добровольные стандарты по этому вопросу, перечисленные в предложении, а именно:

- ISO 6727-1981 *Автотранспортные средства – Мотоциклы – Символы для обозначения органов управления, индикаторов и сигнальных устройств*
- ISO 9021-1988 *Мотоциклы – Органы управления – Типы, расположение и функции*

13. В ходе разработки проекта правил ЕЭК ООН были рассмотрены все известные правила и добровольные стандарты по вопросу об установке и идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов. GRSG решила использовать перечисленные документы и стандарты в качестве основы для разработки новых глобальных технических правил.

E. Последствия для нормотворческой деятельности и экономическая эффективность

14. Хотя в данном предложении конкретно не определена и не создается какая-либо поддающаяся измерению угроза безопасности мотоциклов, GRSG решила, что необходимо согласовать вопросы идентификации, работы и расположения органов управления, контрольных сигналов и индикаторов для мотоциклов.

15. Кроме того, 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.

16. Поскольку символы, предписанные в глобальных технических правилах, в настоящее время приняты большинством Договаривающихся сторон, издержки будут минимальными. Глобальные технические правила обеспечат лучшее понимание символов безопасности мотоциклистами по всему миру.

17. Определение порядка расположения, работы и идентификации органов управления и индикаторов достаточно важно, чтобы служить основанием для разработки настоящих глобальных технических правил. Предлагаемые технические правила являются только первым шагом. По мере использования и признания других органов управления, контрольных сигналов и индикаторов существующий перечень будет пополняться посредством пересмотров и добавлений к глобальным техническим правилам. Время от времени таблица 1 будет обновляться в целях введения дополнительных символов и дальнейшего повышения уровня глобального согласования.

Е. Сфера действия и применение

18. Необходимо изучить и проанализировать вопрос о применении настоящих глобальных технических правил в отношении категорий, помимо категории 3-3¹. Однако Договаривающимся сторонам следует рассмотреть соответствующие элементы для введения в национальное законодательство.

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

II. Текст Правил

1. Цель

Настоящие глобальные технические правила определяют требования в отношении расположения, идентификации, подсветки и работы 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.1², 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 изменяет состояние или функционирование транспортного средства или любой его части.

² Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СпР.1) (ECE/TRANS/WP.29/1045 и Amend.1).

- 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 "Педаль" 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 систему работы (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, работы, 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 не обязательно 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 не обязательно 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, чтобы 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. В случае такой подсветки:
- 4.4.1.1 Индикаторы, такие как спидометры и тахометры, их идентификационные символы и идентификационные символы органов управления не должны подсвечиваться при подаче фарами мигающих сигналов или при использовании фар в качестве дневных ходовых огней, за исключением тех случаев, когда такие фары включаются автоматически в условиях темноты.
- 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.
- 4.4.3 По усмотрению изготовителей идентификационные символы, предусмотренные на органах управления, могут подсвечиваться без ущерба для требований пункта 4.4.1.1.
- 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 *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;


- 4.5.3.3 *зеленый*: безопасное, нормальное рабочее состояние (за исключением тех случаев, когда в таблице 1 предписано использование синего или желтого 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.






№	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 необязательно 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)						
10	Спидометр		Индикатор				Дисплей должен подсвечиваться при включении габаритного огня (если имеется) или фары.
11	Звуковое преду-		Орган	С левой стороны на			Включается нажатием



№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
	преждающее устройство (звуковой сигнал)		управления	руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от системы сцепления, имеющей ручной привод. Однако Договаривающиеся стороны могут принимать следующие требования и условия: 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			

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
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. Однако Договаривающиеся стороны могут принимать следующие требования и условия: 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		
13	Ближний свет		Орган управления	С левой стороны на руле для транспортных средств, имеющих механизм переключения передач, функционирующий независимо от сис-			

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
				темы сцепления, имеющей ручной привод. Однако Договаривающиеся стороны могут принимать следующие требования и условия: 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 предупреждающее 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				
			Контрольный сигнал		Зеленый		


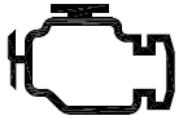
№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
16	Противотуманные огни – задние		Орган управления	.			
			Контрольный сигнал		Автожелтый		
17	Указатели поворота		Орган управления	Орган(ы) управления должен (должны) располагаться на руле и быть четко виден (видны) с сиденья водителя и четко обозначены			Орган управления должен быть сконструирован таким образом, чтобы включение левой части переключателя со стороны водителя или перемещение влево обеспечивало включение левого указателя и наоборот – включение правого указателя.
			Контрольный сигнал		Зеленый		Парные стрелки представляют собой один символ. Однако если органы управления или контрольные сигналы левого и правого поворота приводятся в действие обособленно, то обе стрелки могут рассматриваться как разные символы и могут быть соответствующим образом разнесены.
18	Аварийный сигнал		Орган управления				
			Контрольный сигнал		Красный	Обозначается либо (одновременно) мигающим(и) контрольным(и) сигналом(ами) указателей поворота, либо установленным символом треугольни-	
			Контрольный сигнал		Зеленый		

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
						ка.	
19	Габаритный огонь		Орган управления			Зеленый	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				
20	Выключатель основных огней		Орган управления			Зеленый	
			Контрольный сигнал				
21	Стояночный огонь		Орган управления			Зеленый	
			Контрольный сигнал				
22	Уровень топлива		Индикатор			Автожелтый	
			Контрольный сигнал				
23	Температура охлаждающей жидкости в двигателе		Индикатор			Красный	
			Контрольный сигнал				

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
24	Состояние аккумуляторной батареи		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		
25	Давление масла в двигателе		Индикатор				
			Контрольный сигнал		Красный		
26	Регулятор числа оборотов двигателя		Орган управления	С правой стороны на руле			Ручное управление. Вращение против часовой стрелки увеличивает число оборотов. 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. Однако на транспортных средствах, оснащенных комбинированной тормозной системой, передний колесный тормоз может включаться одновременно с задним колесным тормозом при включении комбинированной тормозной системы.			Ручной рычаг

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
28	Ножной орган управления задним колесным тормозом		Орган управления	С правой стороны на раме. Однако на транспортных средствах, оснащенных комбинированной тормозной системой, задний колесный тормоз может включаться одновременно с передним колесным тормозом при включении комбинированной тормозной системы.			Педадь
29	Ручной орган управления задним колесным тормозом		Орган управления	С левой стороны на руле. Однако на транспортных средствах, оснащенных комбинированной тормозной системой, задний колесный тормоз может включаться одновременно с передним колесным тормозом при включении комбинированной тормозной системы.			Ручной рычаг Не допускается для транспортных средств, оборудованных сцеплением с ручным управлением.
30	Стояночный тормоз		Орган управления				Ручной рычаг или педадь
31	Сцепление		Орган управления	С левой стороны на руле			Ручной рычаг При нажатии на рычаг сцепление выключается. Не запрещается ис-

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
							пользование 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 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>Однако Договаривающиеся стороны могут принять следующие требования и условия:</p> <p>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 следую-

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5	Колонка 6	Колонка 7
	ЭЛЕМЕНТ	СИМВОЛ	ФУНКЦИЯ	РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЦВЕТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
							<p>щим образом:</p> <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			<p>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.</p> <p>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-...).</p>
34	Несрабатывание антиблокировочной тормозной системы		Контрольный сигнал		Автожелтый		
35	Индикатор, сигнализирующий о несрабатывании системы выброса		Контрольный сигнал		Автожелтый	Используется для сигнализации сбоя в системе привода, которые могут отразиться на выбросах	