



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**

106-я сессия

Женева, 5–9 мая 2014 года

Пункт 10 предварительной повестки дня

**Правила № 121 (идентификация органов управления,
контрольных сигналов и индикаторов)**

**Предложение по дополнению 9 к Правилам № 121
(идентификация органов управления, контрольных
сигналов и индикаторов)**

**Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях обеспечения учета технического прогресса в контексте положений, касающихся многофункциональных устройств визуального изображения. В его основу положен неофициальный документ GRSG-105-21 (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/84, пункт 44). Изменения к действующему тексту Правил № 121 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых элементов и зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункты 5.5.1.2–5.5.1.6 изменить следующим образом:

- "5.5.1.2 если возникает соответствующее базовое условие для включения двух или более контрольных сигналов, то соответствующая информация должна:
- 5.5.1.2.1 либо передаваться автоматически с повторным чередованием,
 - 5.5.1.2.2 либо указываться при помощи видимых средств, позволяющих водителю увидеть тот сигнал, который ему нужен, в условиях, указанных в пункте 5.6.2,
 - 5.5.1.2.3 **либо указывать на то несрабатывание, которое больше всего влияет на безопасность;**
 - 5.5.1.2.4 **если две или более функции интегрированы в единую функцию или если функции связаны друг с другом таким образом, что могут считаться единой функцией, то информация, касающаяся этой единой функции, может указываться одним контрольным сигналом;**
 - 5.5.1.3 контрольные сигналы, указывающие на неисправность тормозной системы, **красного цвета** или контрольные сигналы дальнего света, указателей поворота и ремней безопасности **водителя** не должны размещаться в одном и том же общем пространстве;
 - 5.5.1.4 если контрольный сигнал, указывающий на неисправность тормозной системы, **красного цвета** или контрольные сигналы дальнего света, указателей поворота и ремней безопасности **водителя** отображаются в каком-либо общем пространстве, то в случае возникновения базового условия для их включения яркость этих сигналов должна значительно превышать яркость любого другого условного обозначения в таком общем пространстве;
 - 5.5.1.5 за исключением контрольного сигнала, указывающего на неисправность тормозной системы, **красного цвета** и контрольных сигналов дальнего света, указателей поворота и ремней безопасности **водителя**, подача информации может прерываться автоматически или самим водителем;
 - 5.5.1.5.1 **это требование не препятствует замене указаний на неисправности указаниями на более серьезные неисправности;**
 - 5.5.1.6 требования в отношении цвета не применяются к контрольным сигналам, размещенным в общем пространстве, если это не предписано конкретными Правилами".

II. Обоснование

1. Уровень развития технологий, применяемых в устройствах визуального изображения, привел к тому, что ряд пунктов действующих Правил ООН стал неуместным, поскольку основывался на устаревших технологиях, между тем как новые технологии позволяют использовать более совершенные многофункциональные устройства визуального изображения.

2. При использовании современных экранов на основе жидкокристаллических индикаторов (ЖКИ) (технология тонкопленочных транзисторов (TFT)) технические ограничения, связанные с недостаточной гибкостью обычных контрольных сигналов в контексте их положения, символики и цвета, теряют актуальность.
3. С другой стороны, новые правила и новые функции транспортных средств (например, автоматическая система переднего освещения) требуют увеличения объема информации, предназначенной для водителя. Несмотря на ограничение, накладываемое ввиду того, что область, отводимая для устройств визуального изображения, не может расширяться бесконечно, соответствующая информация по-прежнему должна представляться водителю в удобочитаемом, опознаваемом и четком виде при любых условиях вождения.
4. Существующие положения, касающиеся многофункциональных устройств визуального изображения, в настоящее время допускают размещение контрольных сигналов устройства визуального изображения в общем пространстве. Однако эти положения следует обновить, с тем чтобы они допускали также замену контрольных сигналов.
5. В двух основных случаях замена контрольных сигналов позволяет устранить неопределенность, которая может вызвать замешательство у водителя. Речь идет о следующем:
 - а) Информация, подлежащая отображению в ситуации, когда сигналы о серьезных неисправностях должны заменить сигналы о менее серьезных неисправностях.

Например, уже допускается замена контрольного сигнала "Степень износа тормозных накладок" (№ 37) желтого цвета сигналом "Неисправность тормозной системы" (№ 25) красного цвета. Кроме того, эта замена может производиться в случае автоматических систем помощи при вождении или систем безопасности для указания того, что тот или иной уровень помощи больше недоступен.
 - б) Информация, подлежащая отображению в ситуации, когда функции высокого уровня или интегрированные функции должны заменить связанные с ними функции или функции более низкого уровня.

Например, следует допустить замену контрольного сигнала боковых габаритных фонарей (№ 19) контрольным сигналом ближнего света (№ 2), если включены фары ближнего света. Сам же этот контрольный сигнал следует заменить контрольным сигналом дальнего света (№ 2), если включены фары дальнего света.
6. Пункты 5.5.1.3–5.5.1.5 также необходимо обновить, поскольку в существующем виде они запрещают использование, в одном и том же общем пространстве, желтого контрольного сигнала, указывающего на несрабатывание электрического тормоза (см. рис.1). Это требуется также в целях глобального согласования, поскольку стандарт FMVSS 101 и директива 78/316/ЕЕС ЕС (приложение II) регулируют только использование контрольных сигналов красного цвета. Аналогичным образом обстоит дело с рядом необязательных сигналов, которыми оснащаются транспортные средства, например с сигнализатором непристегнутых ремней безопасности пассажиров (см. также рис.1), между тем как ограничения на размещение таких сигналов в общем пространстве касаются только сигнализаторов непристегнутого ремня безопасности водителя.

Рис. 1
Примеры контрольных сигналов



7. И наконец, предлагается внести редакционную поправку в целях замены слов "seat belt" словами "safety belt" (к тексту на русском языке не относится), которая позволила бы обеспечить большую последовательность текста Правил ООН.
