



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

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

105-я сессия

Женева, 8–11 октября 2013 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

Правила № 107 (транспортные средства категорий М₂ и М₃):

Предложения по дальнейшим поправкам

Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 04 к Правилам № 107 (транспортные средства категорий М₂ и М₃)

Представлено экспертом от Германии*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Германии в целях уточнения технических положений, касающихся барьеров, устанавливаемых в проходах салонов транспортных средств классов I и A. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/3. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

* 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.

I. Предложение

Приложение 3, пункт 7.7.5.1 изменить следующим образом:

"7.7.5.1 Основной(ые) проход(ы) в транспортном средстве должен (должны) быть спроектирован(ы) и выполнен(ы) таким образом ...

... они должны оставаться в задвинутом положении.

Если в салоне транспортного средства класса I или A установлен барьер, то контрольное устройство, указанное на рис. 6 приложения 4, может касаться этого барьера при условии, что максимальное усилие, необходимое для перемещения такого барьера в сторону и прилагаемое перпендикулярно ему, не превышает [100] ньютонов в точке соприкосновения контрольного устройства, указанного на рис. 6 приложения 4, и этого барьера.

Требование в отношении максимального усилия действует применительно к обоим направлениям движения контрольного устройства.

Если транспортное средство оборудовано подъемником, установленным рядом с барьером, то барьер может быть временно заблокирован во время работы подъемника".

II. Обоснование

1. Транспортные операторы зачастую требуют установки барьеров. Они используются, например, в качестве систем контроля доступа пассажиров при посадке в транспортное средство и для удовлетворения других оперативных потребностей. Таким образом, существует необходимость в разработке соответствующих согласованных требований. В этой связи предлагается обеспечить беспрепятственное перемещение барьера в обоих направлениях при применении усилия в 100 ньютонов.

2. Поскольку контрольное устройство, указанное на рис. 6 приложения 4, состоит из цилиндров и конуса, это устройство и барьер будут соприкасаться в одной точке. Эта точка является наиболее подходящей для приложения измеряемого усилия. Поскольку барьер имеет шарнирное сочленение, усилие прилагается перпендикулярно барьеру и его открытие при испытании производится при помощи контрольного устройства.

3. В этом предложении также учитывается возможность использования иного подхода, когда на входе/выходе устанавливается подъемник.
