

Поправка към Правило № 107 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ /ООН) - единни изисквания относно одобрението на моторни превозни средства от категория М2 или М3 по отношение на тяхната обща конструкция

(Официален вестник на Европейския съюз L 373 от 27 декември 2006 г.)

Правило № 107 се чете, както следва:

Правило № 107 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ /ООН) - единни изисквания относно одобрението на моторни превозни средства от категория М2 или М3 по отношение на тяхната обща конструкция

Ревизия 1

Включва целия валиден текст до:

Серия от поправки 01 към Правилото – дата на влизане в сила 12 август 2004 г.

Поправка 1 – 19.10.2004 г.

Поправка 2 – 25.1.2006 г.

1. ОБХВАТ

1.1. Настоящото правило се прилага при одобрението на всяко моторно превозно средство от категория М2 или М3 на един етаж, на два етажа, монолитно и съчленено¹

1.2. При все това, изискванията на настоящото правило не се отнасят за следните моторни превозни средства:

1.2.1. Моторни превозни средства специално конструирани за превоз на лица под стража, например затворници;

1.2.2. Моторни превозни средства специално конструирани за превоз на ранени или болни лица (линейки);

1.2.3. Моторни превозни средства за движение извън пътища.

1.2.4. Моторни превозни средства специално конструирани за превоз на ученици.

1.3. Изискванията на настоящото правило се прилагат към следните моторни превозни средства, само до степен, до която те са съвместими с тяхното предвидено използване и функция:

¹ Както е определено в Консолидираната резолюция относно конструкцията на моторните превозни средства (R.E.3), приложение 7 (Документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

1.3.1. Моторни превозни средства използвани от полицията, от силите за сигурност и въоръжените сили;

1.3.2. Моторни превозни средства:, които съдържат места за сядане, предвидени да се използват само, когато моторното превозно средство е неподвижно, но които не са предвидени да превозват повече от 8 лица (като се изключи водача) когато е в движение. Примери за това са подвижни библиотеки, мобилни църкви и мобилни подслони. Местата в такива моторни превозни средства, които са предвидени да се използват, когато моторното превозно средство е в движение, трябва да бъдат ясно обозначени за ползвателите.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящото правило:

2.1. “Моторно превозно средство” е моторно превозно средство от категория М2 или М3 в обхвата на приложение, определен в параграф 1.

2.1.1. При моторни превозни средства с капацитет повече от 22 пътници, освен водача има три класа моторни превозни средства::

2.1.1.1. “Клас I” моторни превозни средства, конструирани с площи за правостоящи пътници, за да се позволи често придвижване на пътници.

2.1.1.2. “Клас II” моторни превозни средства конструирани основно за превоз на седнали пътници и конструирани да позволяват превоза на правостоящи пътници в пътеката и/или в зона, която не е по-голяма от пространството, предвидено за две двойни седалки.

2.1.1.3. “Клас III” моторни превозни средства, конструирани изключително за превоз на седнали пътници.

2.1.1.4. Моторно превозно средство може да се разглежда, като спадащо в повече от един клас. В такъв случай то може да бъде одобрено за всеки клас, на който отговаря.

2.1.2. За моторни превозни средства с вместимост, която не надвишава 22 пътници, освен водача има два класа моторни превозни средства::

2.1.2.1. “Клас А” моторни превозни средства конструирани да превозват правостоящи пътници; моторно превозно средство от този клас има седалки и има средства за правостоящи пътници.

2.1.2.2. “Клас Б” моторни превозни средства, които не са проектирани да превозват правостоящи пътници; моторно превозно средство от този клас няма средства за правостоящи пътници.

2.1.3. “Съчленено моторно превозно средство” е моторно превозно средство, което се състои от две или повече монолитни секции, които са шарнирно свързани една спрямо друга; отделенията за пътници на всяка секция са свързани така, че пътниците да могат

свободно да се движат между тях; монолитните секции са постоянно свързани, така че те да могат да бъдат разединени само посредством операция, включваща устройства, които нормално се намират само в работилница;

2.1.3.1. “Съчленено моторно превозно средство на два етажа” е моторно превозно средство, което се състои от две или повече неподвижно закрепени секции, които са шарнирно свързани една спрямо друга; отделенията за пътници на всяка секция свързват най-малко на един етаж, така че пътниците да могат да се движат свободно между тях; монолитните секции са постоянно свързани, така, че те да могат да бъдат разединени само посредством операция, включваща устройства, които нормално се намират само в работилница;

2.1.4. “Автобус с нисък под” е моторно превозно средство от клас I, II или A, в който най-малко 35 процента от площта, предвидена за правостоящи пътници, (или в неговата предна секция при съчленени моторни превозни средства или неговия долен етаж при моторни превозни средства на два етажа) образува зона без стъпала и включва най-малко една врата за обслужване.

2.1.5. “Каросерия” е отделен технически възел, включващ цялото вътрешно и външно оборудване на моторното превозно средство.

2.1.6. “Двуетажно моторно превозно средство”, е моторно превозно средство, при което предвидените пространства за пътници са разположени най-малко в едната част, при две нива едно над друго и няма пространства за правостоящи пътници на горния етаж.

2.1.7. “Отделен технически възел” е устройство предвидено да бъде част от моторно превозно средство, което може да бъде одобрено като тип отделно, но само по отношение на един или повече определени типове моторно превозно средство.

2.2. “Определение за тип(ове)”

2.2.1. “Тип моторно превозно средство” означава моторни превозни средства, които не се различават по следните основни аспекти:

- а) производител на каросерия;
- б) производител на шаси;
- в) принцип на моторното превозно средство (> 22 пътници или ≤ 22 пътници);
- г) принцип на каросерията (на един етаж/два етажа, съчленена, с нисък под).
- д) тип на каросерия, ако каросерията е била одобрена като отделен технически възел;

2.2.2. “Тип каросерия” по смисъла на одобрение на типа като отделен технически възел, е каросерия, която не се различава съществено по следните аспекти:

- а) производител на каросерия;
- б) принцип на моторното превозно средство (> 22 пътници или ≤ 22 пътници);
- в) принцип на каросерията (на един етаж/два етажа, съчленена, с нисък под).
- г) маса на изцяло оборудвана каросерия на моторно превозно средство, различаваща се с 10 процента.
- д) определени типове моторно превозно средство, на които може да се монтира каросерията.

2.3. “Одобрение на моторно превозно средство или на отделен технически възел” е одобрението на типа моторно превозно средство или на типа каросерия, както е определено в параграф 2.2. по отношение на конструктивните характеристики определени в настоящото правило;

2.4. “Надстройка” е частта от каросерията, която допринася за якостта на моторното превозно средство в случай на преобръщане;

2.5. “Обслужваща врата” е врата, предназначена за използване от пътници при нормални обстоятелства, когато водачът заема седящо положение.

2.6. “Двойна врата” е врата, която позволява два или равностойни на два прохода за достъп.;

2.7. “Плъзгаща се врата” е врата, която може да бъде отваряна или затваряна единствено чрез плъзгането ѝ върху една или няколко праволинейни или приблизително праволинейни релси.

2.8. “Аварийна врата” е врата, предназначена за използване от пътниците за изход само по изключение, и в частност - при аварийни ситуации.
;

2.9. “Аварийен прозорец” е прозорец, който може да не е остъклен, предназначен за използване от пътниците като изход само в аварийни ситуации.

2.10. “Двоен или множествен прозорец” е аварийен прозорец, който, когато е разделен на две или повече части от въображаема вертикална права(и) (или равнина(и)), представлява съответно две или повече части, всяка от които отговаря по размери и достъп на изискванията за нормален аварийен прозорец.

2.11. “Аварийен люк” е отвор в покрива или пода, предназначен за използване от пътниците като аварийен изход единствено при аварийни ситуации.
;

2.12. “Аварийен изход” е аварийна врата, аварийен прозорец или аварийен люк.

2.13. “Изход” е обслужваща врата, свързваща стълба, полустълба или аварийен изход.

2.14. “Под или етаж” е част от каросерията, чиято горна повърхност служи като опора на правостоящите пътници, краката на седящите пътници и водача и членовете на екипажа и може да служи като опора за закрепването на седалките;

2.15. “Пътека” е пространството, осигуряващо достъп на пътниците от всяко място за сядане или ред от седалки до всяко друго място за сядане или ред от седалки, или до всеки вход към или от всяка обслужваща врата или свързваща стълба и всяко пространство за правостоящи пътници; тя не включва:

:

2.15.1. пространството, простиращо се до 300 mm пред всяка седалка, освен в случаите на странично разположена седалка, монтирана над свода на калника на моторното превозно средство, в които случаи това разстояние може да бъде намалено до 225 mm.

2.15.2. пространството над повърхността на стъпало или стълба, или

2.15.3. всяко пространство, осигуряващо достъп единствено до една седалка или ред от седалки, или двойка или ред от обърнати с лице една към друга напречни седалки.

2.16. “Вход” е пространството, простиращо се от вътрешната страна на моторно превозно средство от обслужващата врата до най-външния ръб на горното стъпало (ръб на пътеката), на свързващата стълба или на полустълбата. Когато няма стъпало на вратата, пространството, което се счита за вход, е това, което е измерено съгласно приложение 3, параграф 7.7.1. до разстояние 300 mm от началното положение на вътрешната повърхност на двойния панел.

2.17. “Отделение за водача” е пространството, предназначено за използване единствено от водача, с изключение на аварийни ситуации, което включва седалката за водача, волана, системите за управление, уредите и другите устройства, необходими за управлението или моторното превозно средство.

2.18. “Маса на превозното средство в готовност за движение” е масата на ненатоварено моторното превозно средство с каросерия и с теглително-прикачно устройство, при моторно превозно средство с теглително-прикачно устройство, при движение или масата на шаси или шаси с кабина, ако производителят не монтира каросерия и/или теглително-прикачно устройство (включително охладителна течност, масла, 90 процента гориво, 100 процента други течности с изключение на вече използвана вода, инструменти, резервно колело и водача (75 kg) и за градски и туристически автобуси, маса на лице от екипажа (75 kg), ако има седалка за него в моторното превозно средство.

2.19. „Технически допустима максимална маса с товар (M)” е максималната маса на моторно превозно средство, базирана на неговата конструкция и експлоатационни характеристики, посочени от производителя. Технически допустимата максимална маса с товар се използва, за да се определи категорията на моторното превозно средство.

2.20. “Пътник” е лице, различно от водача или членовете на екипажа на превозното средство;

2.21. “Пътник с ограничена подвижност” е всяко лице, което среща затруднение при използването на обществения транспорт, като хора с увреждания (включително лицата с нарушени сетивни или умствени способности и ползватели на инвалидни колички), лицата с нарушения на крайниците, лица с нисък ръст, натоварени с обемист багаж пътници, възрастни хора, бременни жени, хора с колички за пазаруване и лица, придружаващи деца (включително деца в детски колички).

2.22. “Ползвател инвалидна количка” е лице, което поради недъг или увреждане използва инвалидна количка за придвижване.

2.23. “Член на екипажа” е лице, на което е възложено да изпълнява ролята на резервен водач или помощник на водача на превозното средство.

2.24. “Отделение за пътници” е пространството, предназначено за ползване от пътници, с изключение на всяко пространство, заемано от закрепени уреди, като барче, кухненски бокс, тоалетни или отделения за съхранение на багаж/товари.

2.25. “Обслужваща врата с механизирано задвижване” е обслужваща врата, която се задвижва единствено чрез сила, различна от мускулната, и отварянето и затварянето на която, ако не се извършва автоматично, е контролирано от разстояние от водача или от член на екипажа.

2.26. “Автоматично функционираща врата за обслужване” е механично задвижвана обслужваща врата, която може да се отваря (не посредством механизми за управление в аварийни ситуации) само след задействане на механизма за управление от пътник и след задействане на механизмите за управление от страна на водача и която след това се затваря автоматично.

2.27. “Устройство, предотвратяващо потеглянето” е автоматично устройство, което предотвратява потеглянето на превозното средство от стационарно положение.

2.28. “Обслужваща врата, задвижвана от водача” е обслужваща врата, която нормално се отваря и затваря от водача на превозното средство.

2.29. “Седалка за ползване с предимство” е седалка с допълнително пространство за пътници с ограничена подвижност, която е специално маркирана..

2.30. “Приспособление за подпомагане на качването” е приспособление за подпомагане достъпа на инвалидни колички до моторните превозни средства, като подемници, рампи и др.

2.31. “Подпорна система” е система, която наклонява или повдига изцяло или частично каросерията на превозното средство спрямо нормалното положение при пътуване.

2.32. “Подемник” е приспособление или система с платформа, което може да се повдига или спуска за осигуряване достъпа на пътници между пода на отделението за пътници и земята или бордюра.

2.33. “Рампа” е приспособление за свързване на разстоянието между пода на отделението за пътници и земята или бордюра.

2.34. “Преносима рампа” е рампа, която може да бъде отделена от конструкцията на моторното превозно средство и може да бъде разгърната от водача или от член на екипажа

2.35. “Разглобяема седалка” означава седалка, която може лесно да се отдели от моторното превозно средство.

2.36. “Предна част” и “задна част” означават съответно предната и задната част на моторното превозно средство в зависимост от нормалната посока на движение и понятията като „отпред”, „най-преден”, „отзад” и „най-заден” и т.н. се интерпретират в съответствие с понятията „предна част” и „задна част”.

2.37. “Свързваща стълба” е стълба, която позволява връзката между горния и долния етаж.

2.38. “Отделно отделение” е пространство в превозното средство, което може да бъде заемано от пътници или екипаж, когато моторно превозно средство е в движение, и което е отделено от което и да е друго отделение за пътници или екипаж, освен ако някоя преграда позволява на пътниците да виждат в съседно пространство за пътници, и което е свързано чрез пътека без врати.

2.39. “Полустълба” е стълба, която изхожда от горния етаж, която завършва с аварийна врата..

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

3.1. Заявлението за одобрение на:

а) тип моторно превозно средство или

б) отделен тип технически възел или

в) тип моторно превозно средство оборудвано с тип каросерия вече одобрена като отделен технически възел

по отношение на конструктивни характеристики, се представя от отговорния производител или от негов надлежно упълномощен представител.

3.2. При заявление за одобрение на моторно превозно средство, изготвено чрез сглобяване на шаси с одобрен тип каросерия, терминът производител се отнася за този, който извършва сглобяването.

3.3. Модел на информационен документ по отношение на конструктивните характеристики е даден в приложение 1, част 1.

3.3.1. Допълнение 1: за тип моторно превозно средство,

3.3.2. Допълнение 2: за тип каросерия,

3.3.3. Допълнение 3: за тип моторно превозно средство оборудвано с вече одобрена каросерия като отделна техническа единица.

3.4. Моторно(и) превозно(и) средство(а) или каросерия(и) представител на типа, който ще се одобрява се представя на техническия сервиз отговорен за провеждане на изпитвания за одобрение на типа.

4. ОДОБРЕНИЕ

4.1. Ако моторното превозно средство или каросерията представени за одобрение, съгласно настоящото правило, отговарят на изискванията на параграф 5, се дава одобрение за този тип моторно превозно средство или каросерия.

4.2. За всеки одобрен тип моторно превозно средство се определя номер на одобрението. Неговите първи две цифри (понастоящем 01, съответстващи на серията от изменения 01), показват серията от изменения, които включват най-новите значителни технически изменения, направени в правилото по време на издаването на одобрението. Същата договаряща се страна няма право да определя същия номер за друг тип моторно превозно средство или тип каросерия, по смисъла на параграф 2.2.

4.3 На страните по спогодбата, които прилагат настоящото правило, се изпраща съобщение за одобрение или за продължаване срока на одобрение на типа моторно превозно средство или типа каросерия съгласно настоящото правило, посредством формуляр, съответстващ на образца в приложение 1 към настоящото правило.

4.4. На всяко моторно превозно средство или каросерия, съответстващи на одобрения тип моторно превозно средство или каросерия, съгласно настоящото правило, се поставя очевиден и на лесно достъпно място, определено във формуляра за одобрение, международна маркировка за одобрение, който се състои от:

4.4.1. окръжност, обграждаща буквата “Е”, последвана от отличителен номер за страната, която е дала одобрение²; и

² 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката република, 9 за Испания, 10 за Сърбия и Черна гора, 11 за Обединеното кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (свободно), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Руската федерация, 23 за Гърция, 24 за Ирландия, 25 за Хърватия, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30 (свободно), 31 за Босна и Херцеговина, 32 за Латвия, 33(свободно), 34 за България, 35 (свободно), 36 за Литва, 37 за Турция, 38 (свободно), 39 Азербайджан, 40 за Бивша югославска република Македония, 41 (свободно), 42 за Европейската общност (Одобренията се предоставят от държавите членки, като използват съответния ИКЕ символ), 43 за Япония, 44 (свободно), 45 за Австралия, 46 за Украйна, 47 за Южна Африка, 48 за Нова Зеландия, 49 за Кипър и 50 за Малта. Следващи номера за другите страни се определят по хронологичния ред, в който те ратифицират или се присъединяват към спогодбата относно приемането на единни технически правила за колесни моторни превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват върху колесни моторни превозни средства и условията за взаимно признаване на одобрения, дадени на базата на тези правила и така определените номера се

- 4.4.2. номерът на настоящото правило, последван от буквата “R”, тире и номер за одобрение в дясно окръжността, посочена в параграф 4.4.1.; и
- 4.4.3. допълнителен символ, състоящ се от римски цифри за клас(ове), за който моторното превозно средство или каросерията са били одобрени. Каросерия, която е получила отделно одобрение, носи допълнително буквата S.
- 4.5. Ако моторното превозно средство съответства на одобрения тип моторно превозно средство в съответствие с едно или повече други правила, които са приложения към спогодбата, в страната, която е дала одобрение съгласно настоящото правило, посоченият символ в параграф 4.4.1. не е необходимо да бъде повторен; в такъв случай правилото, номерата за одобрение и допълнителните обозначения на всички правила, съгласно които е било дадено одобрение в страната, която е дала одобрение съгласно настоящото правило, се разполагат във вертикални колони вдясно от символа, посочен в параграф 4.4.1.
- 4.6. Маркировката за одобрение е ясна, четлива и незаличима.
- 4.7. Маркировката за одобрение се поставя в близост или върху моторното превозно средство или върху табелата с данни на каросерията на моторното превозно средство, поставена от производителя.
- 4.8. Приложение 2 към настоящото правило дава примери за разположения на маркировки за одобрение.

5. ИЗИСКВАНИЯ

- 5.1. Всички моторни превозни средства съответстват на разпоредбите, установени в приложение 3 към настоящото правило (изменено с приложение 9, при моторни превозни средства на два етажа). Каросерии, получили отделно одобрение, съответстват на изискванията на приложения 5 и/или 10, по целесъобразност. Одобрението на моторно превозно средство, включващо каросерия, одобрена в съответствие с приложение 10 се провежда съгласно това приложение.
- 5.2. Моторни превозни средства от клас I са достъпни за лица с ограничена подвижност, включително за ползватели на инвалидни колички съгласно техническите разпоредби, посочени в приложение 8.
- 5.3. Договарящите се страни са свободни да избират най-целесъобразното решение, за да постигнат подобрена достъпност в моторни превозни средства, освен тези от клас I. При все това, ако моторни превозни средства, други освен тези от клас I са оборудвани с устройства за хора с ограничена подвижност и/или ползватели

съобщават от Генералния секретар на Организацията на обединените нации на договарящите се страни по спогодбата.

Следващите номера се определят за другите страни в хронологичен ред, по който ратифицират или се присъединяват към спогодбата относно приемането на единни технически препоръки за колесни моторни превозни средства, оборудване и части, които може да се монтират и/или използвани за колесни моторни превозни средства и условията за взаимно признаване на одобрения, предоставени въз основа на тези препоръки и определените номера се съобщават на Генералния секретар на Организацията на обединените нации за договарящите се страни по спогодбата.

на инвалидни колички, те съответстват на съответните изисквания от приложение 8.

5.4. Нищо в настоящото правило не възпрепятства националните органи от договаряща се страна да обособят определени типове операции, запазени за моторни превозни средства, които са оборудвани за превоз на пътници с ограничена подвижност в съответствие с приложение 8.

6. МОДИФИКАЦИЯ И ПРОДЪЛЖАВАНЕ СРОКА НА ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ИЛИ КАРОСЕРИЯ

6.1. Всяка модификация на типа на моторно превозно средство или каросерия се нотифицира на административния отдел, който е одобрил типа моторно превозно средство. Тогава този отдел може или:

6.1.1. да счете, че е малко вероятно направените модификации да имат осезаемо неблагоприятно въздействие и че във всеки случай, моторното превозно средство или каросерия са още в съответствие с изискванията; или

6.1.2 да изиска допълнителен протокол от изпитване от техническия сервиз, който отговаря за провеждане на изпитванията.

6.2. Потвърждение или отказ за одобрение, в които се определят измененията, се съобщава съгласно процедурата, посочена в параграф 4.3., на договарящите се страни по спогодбата, прилагащи настоящото правило.

6.3. Компетентният орган, издаващ продължаване на одобрението, поставя сериен номер за такова продължаване и информира за това другите договарящи се страни по Спогодбата от 1958 г., които прилагат настоящото правило, чрез формуляр за съобщение, съответстващ на образца в приложение 1, допълнение 2 към настоящото правило.

7. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

Процедурите по съответствие на продукцията са съгласно установените в спогодбата, допълнение 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), със следните изисквания:

7.1. Моторни превозни средства и каросерии, одобрени съгласно настоящото правило, се произвеждат така, че да съответстват на одобрения тип, като отговарят на изискванията, посочени в параграф 5.

7.2. Компетентният орган, който е дал одобрение на типа може по всяко време да проверява съответствието на методите за контрол, използвани при всяко от тези производствени съоръжения. Нормалната честота на тези проверки е един път на всеки две години.

8. НАКАЗАНИЯ ЗА НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

8.1. Одобрение, дадено по отношение на тип моторно превозно средство или каросерия, съгласно настоящото правило, може да бъде оттеглено, ако не съответства на изискванията, посочени в параграф 5.

8.2. Ако договаряща се страна по спогодбата, прилагаща настоящото правило, оттегли одобрение, което е дала преди това, тя незабавно нотифицира на другите договарящи се страни, прилагащи настоящото правило, чрез формуляр за съобщение, съответстващ на образца в приложение 1, допълнение 2 към настоящото правило.

9. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОДУКЦИЯ

Ако притежателят на одобрението изцяло прекрати производството на одобрения тип моторно превозно средство или каросерия по настоящото правило, той информира органа, издал одобрението. При получаване на съответно съобщение, този орган информира за това другите страни по Спогодбата от 1958 г., прилагащи настоящото правило, чрез формуляр за съобщение, в съответствие с образца в приложение 1, част 1 към настоящото правило.

10. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

10.1. От датата на официалното влизане в сила на сериите от изменения 01, никоя от договарящите се страни, прилагаща настоящото правило, не отказва да даде одобрения ИКЕ по настоящото правило, изменено от серията изменения 01.

10.2. Никоя договаряща се страна, прилагаща настоящото правило, не отказва национално типово одобрение на моторно превозно средство, одобрено съгласно сериите от изменения 01 към настоящото правило.

10.3. След изтичане на 36 месеца от датата на влизане в сила, договарящите се страни, прилагащи настоящото правило, дават одобрение само, ако типа моторно превозно средство, което ще бъде одобрявано, отговаря на изискванията на настоящото правило, както е изменено от сериите от изменения 01.

10.4. 72 месеца след влизане в сила на серията от изменения 01 към настоящото правило, договарящите се страни, прилагащи настоящото правило, могат да откажат първа национална регистрация (първо влизане в експлоатация) на моторни превозни средства, които не отговарят на изискванията на серията от изменения 01 към настоящото правило.

11. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЕРВИЗИ ОТГОВОРНИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯ ЗА ОДОБРЕНИЕ И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ

Страните по спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на Секретариата на Организацията на обединените нации наименованията и адресите на техническите служби, отговорни за провеждане на изпитвания за одобрение и на административните отдели, които дават одобрение и на които

трябва да се изпратят формуляри, които удостоверяват одобрение или продължение срока на одобрение или отказ или оттегляне на одобрение, издадено в други страни.

12. ЗАБЕЛЕЖКИ ОТНОСНО ДОПУСТИМИ НАТОВАРВАНИЯ НА ОС ИЛИ ОБЩА МАСА НА МОТОРНОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

Договарящите се страни по спогодбата не са възпрепятствани от член 3 от настоящата спогодба да забраняват регистрацията на тяхна територия на типове моторни превозни средства, одобрени от друга договаряща се страна в съответствие с настоящото правило, винаги когато капацитетът за пътници и багаж се отразява на натоварванията на ос или на технически позволената максимална натоварена маса на моторното превозно средство като са по-високи, отколкото законовите ограничения, които са в сила на техните територии.

СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Документация за типово одобрение на ИКЕ

Част 1 Образец за информационен документ

Част 2 Сертификат за типово одобрение

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Разположение на маркировките за одобрение

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Изисквания, на които трябва да отговарят всички моторни превозни средства

Допълнение: проверка на границата на статично наклоняване чрез изчисление

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 Обяснителни скици

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 Якост на надстройка

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 Указания за измерване на силите при затваряне на обслужващи врати с механизирано задвижване

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 Специални изисквания към моторни превозни средства с вместимост, ненадвишаваща 22 пътници

ПРИЛОЖЕНИЕ 8 Изисквания за технически устройства, улесняващи достъпа на пътници с ограничена подвижност

ПРИЛОЖЕНИЕ 9 Специални изисквания към моторни превозни средства на два етажа

ПРИЛОЖЕНИЕ 10 Типово одобрение на отделни технически възли и одобрение на типа на моторно превозно средство оборудвано с каросерия, вече одобрена като отделен технически възел

ПРИЛОЖЕНИЕ 11 Маса и размери

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ИКЕ

ЧАСТ 1

Образци на информационни документи

Допълнение 1

ОБРАЗЕЦ НА ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ

Съгласно Правило № 107 относно одобрение на типа на моторни превозни средства от Категория М2 или М3 по отношение на тяхната обща конструкция

Следната информация, ако е приложимо, трябва да се предостави в три екземпляра и да включва списък със съдържание. Чертежите трябва да бъдат представени в подходящ мащаб и с достатъчно подробности на формат А 4 или в папка с формат А4. Ако има снимки, трябва да показват достатъчно подробности.

Ако системата, компоненти или отделни технически възли имат електронни системи за управление, трябва да се предостави информация относно техните характеристики.

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ
 - 1.1. Модел, (търговско наименование на производителя):
 - 1.2. Тип:
 - 1.2.1. Шаси:
 - 1.2.2. Каросерии/комплектовано моторно превозно средство:
 - 1.3. Начини за идентификация на типа, когато се маркира върху моторното превозно средство б):
 - 1.3.1. Шаси:
 - 1.3.2. Каросерия/комплектовано моторно превозно средство:
 - 1.3.3. Местоположение на тази маркировка
 - 1.3.3.1. Шаси:
 - 1.3.3.2. Каросерия/комплектовано моторно превозно средство:
 - 1.4. Категория на моторното превозно средство в):
 - 1.5. Име и адрес на производителя:
 - 1.6. Адрес(и) на завода(и) за сглобяване:
2. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА МОТОРНОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
 - 2.1. Снимки и/или чертежи на представително моторно превозно средство:
 - 2.2. Схема с всички размери на цялото моторно превозно средство:
 - 2.3. Брой на осите и колелата:
 - 2.3.1. Брой и местоположение на осите със сдвоени колела:
 - 2.3.2. Брой и местоположение на управляваните оси:
 - 2.4. Шаси (ако има) (сборен чертеж):
 - 2.5. Използван материал за странични детайли г):
 - 2.6. Местоположение и разположение на двигателя:

- 2.7. Кабина на водача (предна или нормална) щ):
- 2.8. Посока на движение при управление:
- 2.8.1. Моторното превозно средство е оборудвано за трафик с дясно/ляво движение³.
- 2.9. Посочете, ако моторното превозно средство е предвидено да тегли ремаркета и ако ремаркетото е с теглително устройство или ремарке с централна ос.
- 3. МАСА И РАЗМЕРИ д) (в kg и mm) (препратка към чертеж, когато е необходимо)
 - 3.1. База(и) на колелата (при пълно натоварване) е):
 - 3.2. Външни размери на моторното превозно средство (габаритни)
 - 3.2.1. За шаси с каросерия,
 - 3.2.1.1. Дължина й):
 - 3.2.1.2. Широчина к):
 - 3.2.1.3. Височина (в готовност за движение) л) (при окачване с регулиране на височината да се посочи стойността при нормалното положение за движение):
 - 3.2.1.4. Конзолна част отпред м):
 - 3.2.1.5. Конзолна част отзад н):
 - 3.3. Местоположение на центъра на тежестта на моторното превозно средство при неговата технически допустима максимална маса с товар в надлъжна, напречна и вертикална посока.
 - 3.4. Маса на моторното превозно средство с каросерия, и при теглещо моторно превозно средство от категория различна от M1, с устройството за прикачване, ако е поставено от производителя, в състояние на пътуване или масата на шасито или шаси с кабина, без каросерия, и/или устройство за прикачване, ако производителят не е поставил каросерия, и/или устройство за прикачване (включително течности, инструменти, резервно колело и водач и за автобуси и автобуси за дълги разстояния, член на екипажа, ако има седалка за екипажа в моторното превозно средство) о) (максимум и минимум за всеки вариант):
 - 3.4.1. Разпределение на тази маса между осите и при полуремарке или ремарке с централна ос, натоварване в точката на свързване (максимално и минимално за всеки вариант):
 - 3.5. Технически допустима максимална натоварена маса обявена от производителя щ) (максимална и минимална за всеки вариант):
 - 3.5.1. Разпределение на тази маса между осите (максимална и минимална за всеки вариант):
 - 3.6. Технически допустимо максимално натоварване/маса за всяка ос:
 - 3.7. Технически допустима максимална маса в точката на свързване.
 - 3.7.1. на моторното превозно средство:
 - 4. **КАРОСЕРИЯ,**
 - 4.1. Тип на каросерията: на един етаж/на два етажа/съчленена/нисък под³ „
 - 4.2. Използвани материали и методи на конструиране:
 - 5. **СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ ЗА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ, КОИТО ИМАТ ПОВЕЧЕ ОТ**

ОСЕМ МЕСТА ЗА СЯДАНЕ В ДОПЪЛНЕНИЕ НА МЯСТОТО НА ВОДАЧА.

- 5.1. Клас на моторно превозно средство (клас I, клас II, клас III, клас A, клас B):
- 5.2. Площ за пътници (m^2):
 - 5.2.1. Обща (S_o):
 - 5.2.2. Горен етаж (S_{oa}):³
 - 5.2.3. Долен етаж (S_{ob}):³
 - 5.2.4. За правостоящи пътници (S_1):
- 5.3. Брой на пътниците (седащи и правостоящи):
 - 5.3.1. Общ (N):
 - 5.3.2. Горен етаж (N_a):³
 - 5.3.3. Долен етаж (N_b):³
- 5.4. Брой на пътниците (седащи):
 - 5.4.1. Общ (A):
 - 5.4.2. Горен етаж (A_a):³
 - 5.4.3. Долен етаж (A_b):³
- 5.5. Седалка за екипажа да/не
- 5.6. Брой на обслужващите врати:
- 5.7. Брой на аварийните изходи (врати, прозорци, аварийни люкове, свързваща стълба и полустълба):
 - 5.7.1. Общо:
 - 5.7.2. Горен етаж:³
 - 5.7.3. Долен етаж:³
- 5.8. Обем на багажното отделение (m^3):
- 5.9. Площ за пренасяне на багаж върху покрива (m^2):
- 5.10. Технически устройства, улесняващи достъпа до моторните превозни средства (например: рампа, подемна платформа, подпорна система), ако са поставени.
- 5.11. ЯКОСТ НА НАДСТРОЙКАТА:
 - 5.11.1. Правило № 66 за номер на типово одобрение, ако има:
 - 5.11.2. При надстройка, която не е още одобрена:
 - 5.11.2.1. Подробно описание на надстройката на типа моторно превозно средство включително неговите размери, конфигурация и съставни материали и нейното закрепване към рамата на шасито.
 - 5.11.2.2. Чертежи на моторното превозно средство и на тези части чието разполагането в интериора има влияние върху якостта на настройката или върху остатъчното пространство.
 - 5.11.2.3. Местоположение на центъра на тежестта на моторното превозно средство в състояние на пътуване в надлъжна, напречна и вертикална посоки:
 - 5.11.2.4. Максимално разстояние между средните линии на седалките за пътници

извън борда

Обяснителни бележки:

- ³ Ненужното се зачерква (има случаи, при които нищо не е необходимо да се зачертае, когато е приложима повече от една точка).
- б) Ако средствата за идентификация на типа съдържат маркировки, неподходящи да се опишат типовете на моторно превозно средство, компонент или отделен технически възел, обхванати от настоящия информационен документ, такива маркировки се представят в документацията със символа “?” (например ABC ??123??).
- в) Както е определено в приложение 7 към Консолидираната резолюция относно конструкцията на моторни превозни средства (R.E.3). (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2)
- г) Ако е възможно, обозначение съгласно Евронорма в противен случай се дава:
- а) описание на материала,
 - б) граница на провлачване,
 - в) разрушаващо напрежение при опън,
 - г) удължение (в проценти),
 - д) твърдост по Бринел.
- д) Когато има един вариант с нормална кабина и друг с кабина за спане, обявяват се и двата комплекта от маси и размери.
- е) Стандарт ISO 612-1978, термин № 6.4.
- ж) Приложение 11, параграф 2.4.1.
- й) Приложение 11, параграф 4.2.
- л) Приложение 11, параграф 2.4.3.
- м) Стандарт ISO 612-1978, термин № 6.6.
- н) Стандарт ISO 612-1978, термин № 6.7.
- о) Масата на водача и, ако е приложимо, на член от екипажа, е приета 75 kg (като е разделена на 68 kg маса на пътуващия и 7 kg маса за багаж, съгласно стандарт ISO 2416 – 1992), резервоарът е пълен на 90 процента с гориво и другите течности, съдържащи се в системите (с изключение на използвана вода) са на 100 процента от капацитета, определен от производителя.
- ш) За ремарке или полуремарке, което упражнява значително вертикално натоварване на прикачното устройство или на петото колело, това натоварване разделено на стандартното ускорение от гравитацията е включено в максималната технически позволена маса.
- щ) Предно управление означава конфигурация, при която повече от половината от дължината на двигателя е отзад спрямо най-предната точка на основата на предното стъкло и кормилото е в предната четвъртина от дължината на моторното превозно средство.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ИКЕ

ЧАСТ 1

Образци на информационни документи

Допълнение 2

ОБРАЗЕЦ ЗА ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ

Съгласно Правило №107 относно одобрение на типа на каросерия на моторни превозни средства от Категория М2 или М3 по отношение на тяхната обща конструкция

Следната информация, ако е приложима, трябва да се предостави в три екземпляра и да включва списък със съдържание. Чертежите трябва да бъдат представени в подходящ мащаб и с достатъчно подробности на формат А 4 или в папка с формат А4. Ако има снимки, те трябва да са достатъчно подробни.

Ако системата, компоненти или отделни технически възли имат електронни системи за управление, трябва да се предостави информация относно техните характеристики.

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Модел, (търговско наименование на производителя):
- 1.2. Тип:
- 1.3. Начини за идентификация на типа, когато се маркира върху моторното превозно средство б):
 - 1.3.1. Каросерия/комплектовано моторно превозно средство:
 - 1.3.2. Местоположение на тази маркировка
 - 1.3.3. Каросерия/комплектовано моторно превозно средство:
- 1.4. При компоненти и отделни технически възли, местоположение и метод за поставяне на ИКЕ маркировка за типово одобрение.
- 1.5. Адрес(и) на завода(и) за сглобяване:

2. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА МОТОРНОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

- 2.1. Снимки и/или чертежи на представително моторно превозно средство:
- 2.2. Размерен чертеж на цялото моторно превозно средство:
- 2.3. Брой на оси и колела:
- 2.4. Шаси (ако има) (общ чертеж):
- 2.5. Използван материал за странични детайли г):
- 2.6. Местоположение и разположение на двигателя:
- 2.7. Кабина за водача (предно управление или с кожух) щ):
- 2.8. Посока на движение при шофиране:
- 3. МАСА И РАЗМЕРИ д) (в kg и mm) (схема, ако има такава)
 - 3.1. База(и) на колела (напълно натоварено) е):
 - 3.2. Диапазон на размери на моторното превозно средство (габаритни)
 - 3.2.1. За каросерия одобрена без шаси:
 - 3.2.1.1. Дължина й):

- 3.2.1.2. Ширина к):
- 3.2.1.3. Височина (в състояние за пътуване) л) (при окачване, което се регулира по височина, посочва се нормалното положение при пътуване):
- 4. КАРОСЕРИЯ
- 4.1. Тип на каросерията: на един етаж/на два етажа/съчленена/нисък под ¹»
- 4.2. Използвани материали и методи на изграждане:
- 5. СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ ЗА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ, КОИТО ИМАТ ПОВЕЧЕ ОТ ОСЕМ МЕСТА ЗА СЕДЕНЕ В ДОПЪЛНЕНИЕ НА МЯСТОТО НА ВОДАЧА.
- 5.1. Клас на моторно превозно средство (клас I, клас II, клас III, клас A, клас B):
- 5.1.1. Типове шаси, където одобрен тип каросерия може да се монтира (производител(и) и типове на моторното превозно средство(а):
- 5.2. Площ за пътници (m²):
- 5.2.1. Обща (S_o):
- 5.2.1.1. Горен етаж(S_{oa}):¹
- 5.2.1.2. Долен етаж (S_{ob}):¹
- 5.2.2. За правостоящи пътници (S₁):
- 5.3. Брой на пътниците (седнали и правостоящи):
- 5.3.1. Общ ((N):
- 5.3.2. Горен етаж (N_a): ¹
- 5.3.3. Долен етаж (N_b): ¹
- 5.4. Брой на седалки за пътници:
- 5.4.1. Общ (A):
- 5.4.2. Горен етаж (A_a):¹
- 5.4.3. Долен етаж (A_b):¹
- 5.5. Брой на обслужващите врати:
- 5.6. Брой на аварийните изходи (врати, прозорци, аварийни люкове, свързваща стълба и полустълба):
- 5.6.1. Общо:
- 5.6.2. Горен етаж: ¹
- 5.6.3. Долен етаж: ¹
- 5.7. Обем на багажното отделение (m³):
- 5.8. Площ за пренасяне на багаж върху покрива (m²):
- 5.9. Технически устройства улесняващи достъпа до моторните превозни средства (например: рампа, подемна платформа, подпорна система), ако са поставени.
- 5.10. ЯКОСТ НА НАДСТРОЙКАТА:
- 5.10.1. Правило № 66 за номер на типово одобрение, ако има:
- 5.10.2. При надстройки, която все още не одобрена:
- 5.10.2.1. Подробно описание на надстройката на типа моторно превозно средство включително неговите размери, конфигурация и съставни материали, както и

- нейното закрепване към рамата на шасито.
- 5.10.2.2. Чертежи на моторното превозно средство и на тези части, чието разполагането в вътрешната страна има влияние върху якостта на надстройката или върху остатъчното пространство.
- 5.10.2.3. Местоположение на центъра на тежестта на моторното превозно средство в състояние на пътуване в надлъжна, напречна и вертикална посоки:
- 5.10.2.4. Максимално разстояние между средните линии на седалките за пътници извън борда.
- 5.11. Параграфи от настоящото правило, които следва да се изпълнят и да се докажат за настоящия отделен технически възел.

Обяснителни бележки: Виж приложение 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ИКЕ

ЧАСТ 1

Образци на информационни документи

Допълнение 3

ОБРАЗЕЦ ЗА ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ

съгласно Правило №107 относно одобрение на типа на моторни превозни средства от категория М2 или М3, когато преди това каросерията е получила типово одобрение като отделен технически възел по отношение на нейната обща конструкция

Следната информация, ако е приложима, трябва да се предостави в три екземпляра и да включва списък със съдържание. Чертежите трябва да бъдат представени в подходящ мащаб и с достатъчно подробности на формат А 4 или в папка с формат А4. Ако има снимки, трябва да показват достатъчно подробности.

Ако системата, компоненти или отделни технически възли имат електронни системи за управление, трябва да се предостави информация относно техните характеристики.

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ
 - 1.1. Модел, (търговско наименование на производителя):
 - 1.2. Тип:
 - 1.2.1. Шаси:
 - 1.2.2. Каросерия/комплектовано моторно превозно средство:
 - 1.3. Начини за идентификация на типа, когато се маркира върху моторното превозно средство б):
 - 1.3.1. Шаси:
 - 1.3.2. Каросерия/комплектовано моторно превозно средство:
 - 1.3.3. Местоположение на маркировката:
 - 1.3.3.1. Шаси:
 - 1.3.3.2. Каросерия/комплектовано моторно превозно средство:
 - 1.4. Категория на моторното превозно средство в):
 - 1.5. Име и адрес на производителя
 - 1.6.. Адрес(и) на завода(и) за сглобяване:
2. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА МОТОРНОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
 - 2.1. Снимки и/или чертежи на представително моторно превозно средство:
 - 2.2. Схема с всички размери на цялото моторно превозно средство:
 - 2.3. Брой на осите и колелата:
 - 2.3.1. Брой и местоположение на осите със сдвоени колела:
 - 2.4. Шаси (ако има) (сборен чертеж):
 - 2.5. Използван материал за странични детайли г):
 - 2.6. Местоположение и разположение на двигателя:

- 2.7. Посока на движение при управление:
- 2.7.1. Моторното превозно средство е оборудвано за трафик с дясно/ляво движение¹
- 3. Маса и размери д) (в kg и mm) (препратка към чертеж, когато е необходимо)
 - 3.1. База(и) на колелата (при пълно натоварване) е):
 - 3.2. Външни размери на моторното превозно средство (общи)
 - 3.2.1. За шаси с каросерия
 - 3.2.1.1. Дължина й):
 - 3.2.1.2. Ширина к):
 - 3.2.1.2.1. Максимална ширина:
 - 3.2.1.3. Височина (в готовност за движение) л) (при окачване с регулиране на височината да се посочи стойността при нормалното положение за движение):
 - 3.3. Маса на моторното превозно средство с каросерия, и при теглещо моторно превозно средство от категория различна от М1, с устройството за прикачване, ако е поставено от производителя, в състояние на пътуване или маса на шасито или шаси с кабина, без каросерия, и/или устройство за прикачване, ако производителят не е поставил каросерия, и/или устройство за прикачване (включително течности, инструменти, резервно колело и водач и за автобуси и автобуси за дълги разстояния, член на екипажа, ако има седалка за екипажа в моторното превозно средство): о) (максимално и минимално за всеки вариант):
 - 3.3.1. Разпределение на тази маса между осите и при полуремарке или ремарке с централна ос, натоварване в точката на свързване (максимално и минимално за всеки вариант):
 - 3.4. Технически допустима максимална маса/натоварване за всяка ос ш)
 - 3.4.1. Разпределение на тази маса между осите и при полуремарке или ремарке с централна ос, натоварване в точката на свързване (максимално и минимално)
 - 3.5. Технически допустима максимална натоварена маса/на всяка ос:
 - 4. **ЯКОСТ НА НАДСТРОЙКАТА:**
 - 4.1. Правило № 66 номер за типово одобрение, ако има:
 - 4.2. При надстройка, която все още не е одобрена:
 - 4.2.1. Подробно описание на надстройката на типа моторно превозно средство, включително неговите размери, конфигурация и съставни материали и нейното закрепване към рамата на шасито.
 - 4.2.2.2. Чертежи на моторното превозно средство и на тези части, чието разполагане в интериора има влияние върху якостта на надстройката или върху остатъчното пространство.
 - 4.3. Местоположение на центъра на тежестта на моторното превозно средство в състояние на пътуване в надлъжна, напречна и вертикална посоки:
 - 4.4. Максимално разстояние между средните линии на седалките за пътници извън борда

Обяснителни бележки: Виж приложение 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ЧАСТ 2

Допълнение 1

СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: А4 (210x297 mm))

Издадено от:

Наименование на
администрацията:

.....



Съобщение относно²
ПРЕДОСТАВЕНО ОДОБРЕНИЕ
ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
ОТКАЗ НА ОДОБРЕНИЕ
ОТНЕМАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
на тип моторно превозно средство/компонент/отделен
технически възел² по отношение на Правило № 107

Одобрение №:

Причина за продължаване:

РАЗДЕЛ I

1. Модел (търговско наименование на производителя):
2. Тип:
3. Начини за идентификация на типа, ако са маркирани върху моторното превозно средство/компонент/отделен технически възел^{2 3}
- 3.1. Местоположение на тази маркировка:

4. Категория на моторното превозно средство^{2 4}
5. Име и адрес на производителя:
6. При компоненти и отделни технически възли, местоположение и метод на поставяне на маркировка за типово одобрение:
7. Адрес(и) на завода(и) за сглобяване:

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (когато има): виж допълнението
2. Технически сервиз отговорен за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола за изпитване:
4. Номер на протокола от изпитване:
5. Забележки (ако има): виж добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Индекс на информационния пакет депозиран при органа за одобрение и той може да се получи при поискване.

Добавка към сертификат за типово одобрение №...
относно одобрение на типа на моторно превозно средство по отношение на Правило №
107

1. Допълнителна информация
 - 1.1. Категория на моторното превозно средство (M_2 , M_3): ²
 - 1.2. Концепция на каросерията (единична/на два етажа/съчленена/с нисък под ²
 - 1.3. Технически допустима максимална маса (kg):
 - 1.4. Дължина (обща):.....mm
 - 1.5. Ширина (обща):.....mm
 - 1.6. Височина (обща):.....mm
 - 1.7. Брой на пътниците (седащи и правостоящи):
 - 1.7.1. Общ ((N):
 - 1.7.2. Горен етаж (N_a): ²
-

- 1.7.3. Долен етаж (N_b):²
 - 1.7.4. Брой на седящи пътниците:
 - 1.7.4.1. Общ (A):
 - 1.7.4.2. Горен етаж (A_a):²
 - 1.7.4.3. Долен етаж (A_b):²
 - 1.8. Обем на багажното отделение (m^3):
 - 1.9. Площ за пренасяне на багаж върху покрива (m^2):
 - 1.10. Технически устройства, улесняващи достъпа до моторните превозни средства (например: рампа, подемна платформа, подпорна система);
 - 1.11. Местоположение на центъра на тежестта на натоварено моторно превозно средство в състояние на пътуване в надлъжна, напречна и вертикална посоки:
 - 1.12. Якост на надстройката:
 - 1.12.1. Номер на типово одобрение, ако се изисква:
 - 1.13. Одобрение, дадено в съответствие с приложение 11, параграф 7.6.3.1. А)/параграф 7.6.3.1. Б)²
2. Забележки:

¹ Отличителен номер на страната, която е дала/продължила/отказала/отнела одобрение (виж разпоредбите за одобрение в правилото.)

² Ненужното се зачерква.

³ Ако средствата за идентификация на типа съдържат маркировки, неподходящи да се опишат типовете на моторно превозно средство, компонент или отделен технически възел, обхванати от настоящия сертификат за типово одобрение, такива маркировки се представят в документацията със символа: “?” (например ABC ??123??).

⁴ Както е определено в консолидираната резолюция относно конструкцията на моторни превозни средства (R.E.3).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ЧАСТ 2
Допълнение 2

СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: А4 (210x297 mm))

Издадено от:

Наименование на
администрацията:

.....



Съобщение относно²
ПРЕДОСТАВЕНО ОДОБРЕНИЕ
ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
ОТКАЗ НА ОДОБРЕНИЕ
ОТНЕМАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
на тип моторно превозно средство/компонент/отделен
технически възел² по отношение на Правило № 107

Номер на одобрение на типа:

Причина за удължаване на срока:

РАЗДЕЛ I

1. Модел (търговско наименование на производителя):
 2. Тип:
 3. Начини за идентификация на типа, ако са маркирани върху моторното превозно средство/компонент/отделен технически възел^{2 3}
—
 - 3.1. Местоположение на тази маркировка:
 4. Категория на моторното превозно средство^{2 4}
—
 5. Име и адрес на производителя:
 6. При компоненти и отделни технически възли, местоположение и метод на
-

поставяне на ИКЕ маркировка за типово одобрение:

7. Адрес(и) на завода(и) за сглобяване:

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (когато има такава): виж допълнението
2. Техническа служба отговорна за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола за изпитване:
4. Номер на протокола от изпитване:
5. Забележки (ако има): виж добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Индекс на информационния пакет, депозиран при органа за одобрение и той може да се получи при поискване.

Добавка към сертификат за одобрение на типа №....
относно одобрение на типа на каросерия, като отделен технически възел
по отношение на Правило № 107

1. Допълнителна информация
 - 1.1. Категория на моторното превозно средство, когато каросерията може да се монтира (M2, M3):²
 - 1.2. Обща представа относно каросерията (единична/двуетажна/съчленена/с нисък под²
 - 1.3. Шаси -тип(ове), когато каросерията може да се монтира:
 - 1.4. Брой на пътниците (седащи и правостоящи):
 - 1.4.1. Общ ((N):
 - 1.4.2. Горен етаж (N_a):²
 - 1.4.3. Долен етаж (N_b):²
 - 1.4.4. Брой на седащи пътници:
 - 1.4.4.1. Общ (A):
 - 1.4.4.2. Горен етаж (A_a):²
 - 1.4.4.3. Долен етаж (A_b):²
 - 1.5. Обем на багажното отделение (m³):
 - 1.6. Площ за пренасяне на багаж върху покрива (m²):
 - 1.7. Технически устройства, улесняващи достъпа до моторните превозни средства (рампа, подемна платформа, подпорна система);
 - 1.8. Якост на надстройката:
 - 1.8.1. Номер на типово одобрение, ако се изисква:
2. Забележки:
3. Реализирани и доказани точки за настоящия отделен технически възел:

¹ Отличителен номер на страната, която е дала/разширила/отказала/отнела одобрение (виж разпоредбите за одобрение в правилото).

² Ненужното се зачертава.

³ Ако средствата за идентификация на типа съдържат маркировки, неподходящи да се опишат типовете на моторно превозно средство, компонент или отделен технически възел, обхванати от настоящия сертификат за одобрение на типа, такива маркировки се представят в документацията със символа: “?” (например ABC ??123??).

⁴ Както е определено в консолидираната резолюция R.E.3

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ЧАСТ 2

Допълнение 3
СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: А4 (210x297 mm))

Издадено от:

Наименование на
администрацията:

.....

Съобщение относно ²



ПРЕДОСТАВЕНО ОДОБРЕНИЕ
ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ
ОТКАЗ НА ОДОБРЕНИЕ
ОТНЕМАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ

на тип моторно превозно средство/компонент/отделен
технически възел ² по отношение на Правило № 107

Номер на типово одобрение:

Причина за продължаване:

РАЗДЕЛ I

1. Модел (търговско наименование на производителя):
2. Тип:
3. Начини за идентификация на типа, ако са маркирани върху моторното превозно средство/компонент/отделен технически възел ^{2 3}
- 3.1. Местоположение на тази маркировка:
4. Категория на моторното превозно средство ^{2 4}
5. Име и адрес на производителя:
6. При компоненти и отделни технически възли, местоположение и метод на поставяне на маркировка за типово одобрение:
7. Адрес(и) на завода(и) за сглобяване:

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (при необходимост): виж допълнението
2. Техническа служба, отговорна за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола за изпитване:
4. Номер на протокола за изпитване:
5. Забележки (ако има): виж добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Индекс на информационния пакет, депозиран при органа за одобрение, и той може да се получи при поискване.

Добавка към сертификат за типово одобрение №....
относно одобрение на типа на моторно превозно средство, оборудвано с
каросерия, която вече е одобрена, като отделен технически възел
по отношение на Правило № 107.

1. Допълнителна информация
 - 1.1. Категория на моторното превозно средство (M_2 , M_3): ²
 - 1.2. Технически позволена максимална маса (kg):
 - 1.3. Местоположение на центъра на тежестта на натовареното моторно превозно средство в надлъжна, напречна и вертикална посоки:
 - 1.4. Якост на надстройката
 - 1.4.1. Номер на типово одобрение, ако се изисква
 - 1.5. Одобрение, дадено в съответствие с приложение 11, параграф 7.6.3.1. А)/ параграф 7.6.3.1. Б) ²
2. Забележки:

¹ Отличителен номер на страната, която е дала/продължила/отказала/отнела одобрение (виж разпоредбите за одобрение в правилото).

² Ненужното се зачерква.

³ Ако средствата за идентификация на типа съдържат маркировки, неподходящи да се опишат типове на моторно превозно средство, компонент или отделен технически възел, обхванати от настоящия сертификат за одобрение на типа, такива маркировки се представят в документацията със символа: “?” (например ABC ??123??).

⁴ Както е определено в консолидираната резолюция R.E.3

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

РАЗПОЛАГАНЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Модел А

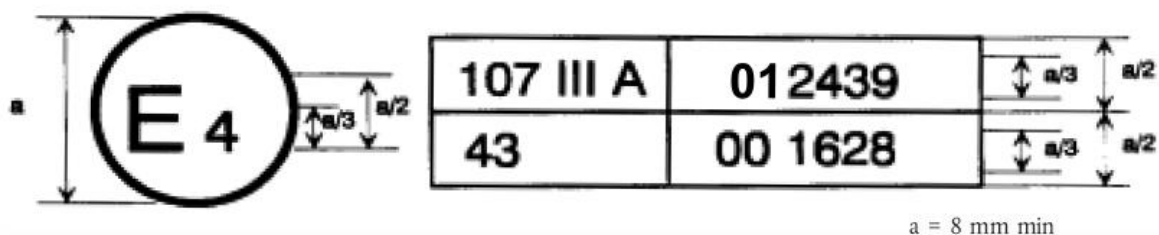
(Виж параграф 4.4. от настоящото правило)



Горният знак за одобрение, поставен на моторно превозно средство, показва, че въпросният тип моторно превозно средство е бил одобрен в Нидерландия (Е 4), по отношение на неговите конструктивни характеристики за клас III, съгласно Правило № 107 под номер на одобрение 0012439. Номерът на одобрение показва, че одобрението е дадено в съответствие с изискванията на Правило №107, изменено от сериите изменения 01.

Модел Б

(Виж параграф 4.5. от настоящото правило)



Горният знак за одобрение, поставен на моторно превозно средство, показва, че въпросният тип моторно превозно средство е бил одобрен в Нидерландия (Е 4), съгласно Правило № 107 и Правило № 43*. Първите две цифри от номера на одобрение показват, че до датата, когато съответното одобрение е било дадено, Правило № 107, включва сериите от изменения 01 и Правило № 43 е в неговия оригинален вид.

* Номерът е даден само като пример.

Модел В

(Виж параграф 4.4.3. от настоящото правило)



Горният знак за одобрение, поставен на каросерия на моторно превозно средство, показва, че по отношение на нейните конструктивни характеристики, въпросният тип каросерия е била одобрена отделно в Нидерландия (E 4), за клас III като отделна каросерия, (буква S) съгласно Правило №107 под номер за одобрение 0012439. Номерът на одобрение показва, че одобрението е било дадено в съответствие с изискванията на Правило №107, изменено от серията от изменения 01

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ИЗИСКВАНИЯ, НА КОИТО ТРЯБВА ДА ОТГОВАРЯТ ВСИЧКИ МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

1.-6. (запазени)

7. ИЗИСКВАНИЯ

7.1. **Общи положения**

7.1.1. Освен ако не е посочено друго, всички измервания се правят, когато моторното превозно средство е с неговата маса в състояние на пътуване и е поставено върху повърхнина на гладък хоризонтален терен и при нормално състояние за пътуване. Ако е поставена подпорна система, тя се закрепва, така че моторното превозно средство да е в неговата нормална височина при пътуване. Когато се одобрява каросерия като отделен технически възел, местоположението на каросерията спрямо плоска хоризонтална повърхнина се определя от производителя.

7.1.2. Когато в настоящото правило има изискване за повърхнината в моторното превозно средство да бъде хоризонтална или под определен ъгъл, когато моторното превозно средство е с неговата маса в състояние на пътуване, в случая на моторно превозно средство с механично окачване, повърхнината може да надвиши този наклон или притежава наклон когато моторното превозно средство е с неговата маса за състояние на пътуване, при условие че е изпълнено това изискване, когато моторното превозно средство е в натоварено състояние, обявено от производителя. Ако е поставена подпорна система, тя не е активирана.

7.2. Маса и размери

7.2.1. Моторните превозни средства съответстват на изискванията от приложение 11.

7.2.2. Площ на разположение на пътниците

7.2.2.1 Общата площ на повърхнината на разположение на пътниците S_0 се изчислява като се извади от общата площ на пода на моторното превозно средство:

7.2.2.1.1. площта на отделението за водача;

7.2.2.1.2. площта на стъпалата при врати и площта на всяко друго стъпало с дълбочина по-малко от 300 mm и площта ометена от вратата и нейните механизми когато се задействат;

7.2.2.1.3. площта на всяка част, над която вертикалното свободно разстояние (клиренс) е по-малко от 1350 mm измерено от пода, като се пренебрегнат

позволените навлизания определени в параграфи 7.7.8.6.3. и 7.7.8.6.4. При моторни превозни средства от класове А или Б, този размер може да бъде намален до 1200 mm;

- 7.2.2.1.4. площта на всяка част от моторното превозно средство, до която е предотвратен достъп на пътници, както е посочено в параграф 7.9.4.;
- 7.2.2.1.5. площта на всяко пространство, запазено единствено за превоз на стоки или багаж и до което пътници не се допускат.
- 7.2.2.1.6. площта, необходима за да се осигури чиста работна зона около плота на бюфета.
- 7.2.2.1.7. площта от пода, заета от стълбище, половин стълбище, свързваща стълба или повърхнината на всяко стъпало.
- 7.2.2.2. повърхнината на зоната S_1 , която е на разположение на правостоящите пътници, се изчислява, като от S_0 се извадят:
 - 7.2.2.2.1. площта на всички части от пода, при които наклонът превишава максимално допустимите стойности, посочени в параграф 7.7.6.;
 - 7.2.2.2.2. площта на всички части, които не са достъпни за правостоящите пътници, когато всички места за сядане са заети - с изключение на сгъваемите седалки;
 - 7.2.2.2.3. площта на всички части, където разстоянието от пода е по-малко от височината над пътеката, посочена в параграф 7.7.5.1. (в тази връзка дръжките не се вземат под внимание);
 - 7.2.2.2.4. площта пред напречната вертикална равнина, минаваща през центъра на повърхността за сядане на седалката на водача (когато последната е в крайно задно положение).
 - 7.2.2.2.5. площта от 300 mm пред всички седалки, с изключение на сгъваемите седалки, освен когато става дума за странично разположена седалка, монтирана над свода на колелото на моторното превозно средство, където това разстояние може да бъде намалено до 225 mm. Когато се предвижда да се използва променливо разположение на която и да е седалка, виж параграф 7.2.2.4.
 - 7.2.2.2.6. всяка повърхност, която не е изключена от изискванията на параграфи 7.2.2.2.1. - 7.2.2.2.5. по-горе, на която е невъзможно да се разположи правоъгълник с размери 400 mm x 300 mm;
 - 7.2.2.2.7. при превозните средства от клас II площта, в която не се допускат правостоящи пътници.
 - 7.2.2.2.8. при двуетажните моторни превозни средства площта на горния етаж.
 - 7.2.2.2.9. площта, заемана от инвалидна количка (инвалидни колички), когато в нея е (са) ползвател (и), виж параграф 7.2.2.4.

7.2.2.3. Моторното превозно средство разполага с определен брой седящи места (Р), без да се броят съгъваемите седалки, които съответстват на изискванията на параграф 7.7.8. Ако моторното превозно средство принадлежи към класове I, II или А, броят на седящите места на всеки етаж е поне равен на квадратурата на съответния етаж, който е достъпен за пътниците и екипажа (ако такъв има), закръглена до най-близкото по-малко цяло число; Тази квадратура може да бъде намалена с 10 процента при моторни превозни средства от клас I, с изключение на горния етаж.

7.2.2.4. За моторни превозни средства, оборудвани брой места за сядане, площта за правостоящи пътници (S1) и изискванията на параграф 7.2.3. се определят за всяко от условията, където е приложимо, съответно:;

7.2.2.4.1. при заети всички възможни места за сядане, последвана от останалата площ за правостоящи пътници, и ако остава място - от площта, заета от инвалидни колички;

7.2.2.4.2. при заета всяка възможна площ за правостоящи пътници, последвана от останалите места за сядане на пътниците, и ако остава място - от площта, заета от инвалидни колички;

7.2.2.4.3. при заета всяка възможна площ от инвалидни колички, последвана от останалата площ за правостоящи пътници, и след това - от възможните заети останали места за сядане.

7.2.3. Обозначения на моторни превозни средства.

7.2.3.1. Моторното превозно средство има ясни обозначения, видими от вътрешната страна и в близост до предната врата, с букви или пиктограми с височина не по-малка от 15 mm и с цифри с височина не по-малка от 25 mm, за:

7.2.3.1.1. максималния брой места за сядане, за които моторното превозно средство е конструирано;

7.2.3.1.2. максималния брой правостоящи места, за които моторното превозно средство е конструирано, ако има такива;

7.2.3.1.3. максималния брой инвалидни колички, за които моторното превозно средство е конструирано, ако има такива;

7.2.3.2. Когато моторното превозно средство е конструирано с възможност за промяна на броя на местата за сядане, площта за заемане от правостоящи пътници или броя на инвалидните колички, изискванията на параграф 7.2.3.1. се прилагат по отношение на всеки максимален брой места за сядане, съответстващия му брой инвалидни колички и правостоящи пътници, където е приложимо.

7.2.3.3. В площта, предназначена за водача, следва да бъде осигурено пространство, разположено така, че да е ясно видимо от него, където се нанасят

обозначения с букви или пиктограми с височина не по-малка от 10 mm и цифри с височина не по-малка от 12 mm за:

7.2.3.3.1. масата на багажа, който може да бъде превозван, когато моторното превозно средство е натоварено с максимален брой пътници и екипаж, и моторното превозно средство не надвишава технически допустимата максимална маса или допустимото натоварване за всяка ос. Това включва масата на багажа:

7.2.3.3.1.1. в багажното отделение (маса Б, параграф 7.4.3.3.1. от приложение 11);

7.2.3.3.1.2. върху покрива, когато той е оборудван за превоз на багаж (маса ВХ, параграф 7.2.3.3.1. от приложение 11).

7.3. Якост на надстройката.

7.3.1. Всички моторни превозни средства на един етаж от клас II и клас III, имат надстройка, която отговаря на изискванията на приложение 5.

7.4. Изпитване на устойчивост

7.4.1. Устойчивостта на моторно превозно средство е такава, че точката, в която настъпва преобръщане на моторното превозно средство, да не бъде премината, когато повърхността, върху която моторното превозно средство стои, бъде наклонена последователно в двете посоки под ъгъл 28° спрямо хоризонталата.

7.4.2. По смисъла на горепосоченото изпитване, моторното превозно средство е с масата си в състояние на пътуване, както е описано в параграф 2.18 от настоящото правило, и с допълнително:

7.4.2.1. Товари, равни на Q (както е определено в параграф 7.4.3.3.1. от приложение 11), се поставят на всяка седалка за пътник. Ако моторното превозно средство е предвидено за правостоящи или с член на екипажа, който не е седнал, центърът на тежестта на товарите Q или 75 kg, които ги заместват са равномерно разпределени през площта за правостоящи или площта за екипажа съответно, на височина 875 mm. Когато моторното превозно средство е оборудвано да носи багаж на покрива равномерно се закрепва разпределена маса (ВХ), заместваща багажа, с не по-малко от обявената от производителя маса в съответствие с параграф 7.4.3.3.1. от приложение 11. Другите отделения за багаж не съдържат багаж.

7.4.2.2. Ако моторното превозно средство има променлива вместимост за седящи, за правостоящи или е предвидено да носи една или повече инвалидни колички, по отношение на площта за отделението за пътници, в което такива вариации се получават, товарите от параграф 7.4.2.1. са по-големи от:

а) масата, заместваща броя на седящите пътници, които могат да заемат площта, включително масата на всички седалки, които могат да се демонтират; или

б) масата, заместваща броя на правостоящите пътници, които могат да заемат площта или

в) масата на инвалидните колички и ползвателите, които могат да заемат площта при обща маса 250 kg, всяка поставена на височина от 500 mm над пода в центъра на всяко пространство за инвалидна количка; или

г) масата на седналите пътници, правостоящи пътници и ползватели на инвалидни колички и всяка комбинация от тях, която може да се получи в площта.

7.4.3. Височината на всяко стъпало, предназначено да предотврати страничното приплъзване на колело на моторното превозно средство, на стенда за изпитване за накланяне трябва да бъде не по-голяма от две трети от разстоянието между повърхността, върху която моторното превозно средство стои преди накланянето, и онази част от джантата на въпросното колело, която се намира най-близо до повърхността, когато моторното превозно средство е натоварено в съответствие с параграф 7.4.2.

7.4.4. По време на изпитването няма части от моторното превозно средство, които да влизат в контакт помежду си, ако същите в нормални експлоатационни условия не трябва да правят това, както и части, претърпяващи увреждане или изместване спрямо обичайното си положение.

7.4.5. Алтернативно може да се използва метод на изчисление, който да покаже, че моторното превозно средство няма да се преобърне при условията, описани в параграф 7.4.1. и 7.4.2. При изчисленията се взимат под внимание следните параметри:

7.4.5.1. маси и размери;

7.4.5.2. височина на центъра на тежестта;

7.4.5.3. коефициенти на еластичност на окачването;

7.4.5.4. вертикални и хоризонтални коефициенти за гумите;

7.4.5.5. характеристики на регулатора на въздушното налягане в пневматичните ресори;

7.4.5.6. разположение на центъра на моментите;

7.4.5.7. съпротивление на усукване на каросерията.

Методът на изчисляване е описан в приложение 1 от настоящата спогодба.

7.5. Противопожарна защита

7.5.1. Отделение за двигателя

7.5.1.1. За изработката на отделението за двигателя не трябва да се използват леснозапалими звукоизолиращи материали или материали, които са податливи на импрегниране с гориво, масло или други запалими материали, освен ако те не са обвити с непромокаемо покритие.

7.5.1.2. За да се избегне, доколкото е възможно, натрупването на гориво, масло или други запалими материали в която и да е част от отделението на

двигателя, се вземат предпазни мерки чрез подходящо разполагане на отделението на двигателя или чрез дренажни отвори.

- 7.5.1.3. Между отделението на двигателя или който и да е друг източник на топлина (например устройства за поглъщане на енергията, освободена при продължително спускане на моторното превозно средство по наклонена повърхност, т.е. забавители, или устройства за отопляване на вътрешността на каросерията, различни от устройствата, работещи чрез циркулация на гореща вода) и останалата част на моторното превозно средство трябва да се монтира разделяща преграда от топлоизолационен материал. Всички фиксиращи скоби, уплътнения и т.н., използвани съвместно с разделящата преграда, трябва да бъдат огнеустойчиви.

В отделението за пътници може да се инсталира нагревателно устройство, което не функционира с гореща вода, ако е поместено в кожух от материал, устойчив на създадените от устройството температури, не отделя токсични газове и е разположено по начин, предотвратяващ евентуалния контакт на който и да е от пътниците с нагорещени повърхности.

- 7.5.2. Електрооборудване и кабели на електрическата инсталация

- 7.5.2.1. Всички кабели да са надеждно изолирани. Всички кабели и цялото електрооборудване трябва да издържат на условията на температура и влажност, на които са изложени. В отделението на двигателя да се обърне особено внимание на пригодността им да издържат на температурата в него, както и на влиянието на всички възможни замърсители.

- 7.5.2.2. По никой от кабелите, използвани в електрическата верига, да не минава ток, по-голям от допустимия за съответния кабел, определен от начина на инсталиране и максималната температура на обкръжаващата среда.

- 7.5.2.3. Всяка електрическа верига, захранваща която и да е точка от оборудването с изключение на стартера, запалителната уредба (принудително запалване), нагревателните свещи, устройството за спиране на двигателя, зарядната верига и свързването към маса на акумулатора, да е снабдена с предпазител или разединител. Електрическите вериги могат да бъдат предпазвани чрез обикновен предпазител или обикновен разединител, ако номиналната им сила на тока не е по-голяма от 16А.

- 7.5.2.4. Всички кабели следва да са добре защитени и здраво закрепени по такъв начин, че да не могат да бъдат повредени от срязване, протриване или прищипване.

- 7.5.2.5. Когато в една или няколко от електрическите вериги на моторното превозно средство напрежението надхвърля 100 V (средноквадратична стойност), всеки от полюсите на главното електрозахранване, който не е свързан към маса, да се свързва с ръчноуправляем прекъсвач, който да прекъсва връзката на тези вериги с главното електрозахранване. Той се разполага във вътрешната част на моторното превозно средство на място, леснодостъпно за водача. Прекъсвачът да не изключва електрическите вериги, осигуряващи задължителното захранване за външните светлини на моторното превозно средство. Изискването не се отнася до

високоволтовите вериги на запалителната уредба или самостоятелни вериги в отделните възли на оборудването на моторното превозно средство.

7.5.2.6. Всички електрически кабели се разполагат така, че никоя от частите им да не влиза в контакт с тръбопроводи за гориво или която и да било част от системата за отработили газове и да не бъде изложена на интензивно топлинно въздействие, освен ако не е осигурена подходяща специална изолация и защита, както например при изпускателните клапани с електромагнитно управление.

7.5.3. Акумулаторни батерии

7.5.3.1. Всички акумулатори следва да бъдат надеждно монтирани и леснодостъпни.

7.5.3.2. Акумулаторното отделение следва да бъде отделено от отделението за пътници и отделението за водача и проветрявано с външен въздух.

7.5.3.3. Клемите на акумулаторните батерии са защитени от опасност срещу късо съединение.

7.5.4. Пожарогасители и средства за оказване на първа долекарска помощ

7.5.4.1. Следва да се осигури свободно пространство за разполагане на един или няколко пожарогасителя, като поне единият от тях да се намира в близост до мястото на водача. При моторно превозно средство от класове А или В пространството да е не по-малко от 8 dm³, а при класове I, II или III - не по-малко от 15 dm³.

7.5.4.2. Следва да се осигури свободно пространство за разполагане на един или няколко комплекта със средства за оказване на първа долекарска помощ. Така осигуреното пространство да е не по-малко от 7 dm³, а минималният му размер трябва да е не по-малък от 80 mm.

7.5.4.3. За пожарогасителите и комплектите със средствата за оказване на първа долекарска помощ може да се предвиди защита срещу кражби и вандализъм (например разполагане в обособени шкафчета или зад чупливо стъкло), при условие местоположенията на посочените средства са ясно обозначени и е предвидена възможност за безпрепятственото им изваждане при аварийни обстоятелства.

7.5.5. Материали

Не се позволява в близост от 100 mm около изпускателната уредба или друг значим източник на топлина леснозапалими материали, освен ако материалите са надеждно защитени. При необходимост се осигурява защита за предотвратяване на контакта на греста или други леснозапалими материали с изпускателната уредба или останалите значими източници на топлина. По смисъла на настоящия параграф, под леснозапалим материал се разбира всеки материал, за който не е предвидено да издържи температурите, които са вероятни за конкретното място.

7.6. Изходи

7.6.1. Брой на изходите

7.6.1.1. Минималният брой врати в моторното превозно средство е две, или две обслужващи врати, или една обслужваща врата и една аварийна врата. Необходимият минимален брой на обслужващите врати е, както следва:

Брой на пътници	Брой на обслужващите врати		
	КЛАС I & A	КЛАС II	КЛАС III & B
9-45	1	1	1
46-70	2	1	1
71-100	3	2	1
> 100	4	3	1

7.6.1.2. Минималният брой на обслужващите врати във всяка отделна секция на съчленените моторни превозни средства е една, с изключение на предната секция на съчленено моторно превозно средство от клас I, където този брой да е две.

7.6.1.3. По смисъла на това изискване, обслужващите врати оборудвани с механизирана система за управление, не се считат за аварийни врати, освен ако те могат да бъдат лесно отворени ръчно, в случай на активиране на устройството по параграф 7.6.5.1., при необходимост.

7.6.1.4. Минималният брой изходи е такъв, че общият брой на изходите във всяко отделение да е, както следва:

Брой на пътниците и членовете на екипажа за съответното отделение	Минимален общ брой на изходите
1-8	2
9-16	3
17-30	4
31-45	5
46-60	6
61-75	7
76-90	8
91-110	9
111-130	10
> 130	11

Аварийните люкове могат да се броят само като един от посочените аварийни изходи.

7.6.1.5. Всяка отделна секция от съчленено моторно превозно средство се възприема като отделно моторно превозно средство за целите на определяне на минималния брой и положението на изходите, с изключение на случая по параграф 7.6.2.4. като обособени отделения във връзка с определянето на броя на аварийните изходи. Броят на пътниците се определя за всяка отделна секция.

7.6.1.6. Двойните обслужващи врати се броят за две врати, а двойните или множествени прозорци - за два аварийни прозореца.

- 7.6.1.7. Когато отделението за водача не осигурява достъп до отделението за пътници чрез коридор, удовлетворяващ едно от условията, описани в параграф 7.5.1.1., са изпълнени следните условия:
- 7.6.1.7.1. Отделението за водача има два изхода, които не се намират върху една и съща странична стена; когато единият от изходите е прозорец, той удовлетворява изискванията, посочени в параграфи 7.6.3.1. и 7.6.8. за аварийните прозорци.
- 7.6.1.7.2. Допуска се разполагане на едно или две места за сядане до седалката на водача за настаняване на допълнителни лица; в този случай двата изхода, посочени в параграф 7.6.1.7.1. са врати. Вратата за водача се възприема като аварийна врата за заемащите въпросните седалки, при условие че седалката на водача, кормилното колело, корпусът на отделението за двигателя, лостът за скоростите, механизмът за задействане на ръчната спирачка и т.н. не са твърде съществена пречка за преминаването на пътниците; предвидената за допълнителните лица врата се възприема като аварийна врата за водача; в отделението, съединено с отделението за водача, могат да се разположат до пет допълнителни места за сядане, при условие че те и пространството, предназначено за разполагането им, удовлетворяват всички изисквания на тази наредба и поне една от вратите, предоставящи достъп до отделението за пътници, отговаря на изискванията на параграф 7.6.3. за аварийни врати.
- 7.6.1.7.3. При обстоятелствата, посочени в параграфи 7.6.1.7.1. и 7.6.1.7.2.. предвидените за отделението за водача изходи не се възприемат като врати по смисъла на параграфи 7.6.1.1. - 7.6.1.2., нито като изходи по смисъла на параграф 7.6.1.4., с изключение на случаите, посочени в параграфи 7.6.1.7.1. и 7.6.1.7.2. Параграфи 7.6.3. - 7.6.7., 7.7.1., 7.7.2. и 7.7.7. не се прилагат по отношение на такива изходи.
- 7.6.1.8. Когато отделението на водача и съседно разположените до него места за сядане са достъпни откъм основното отделение за пътници чрез коридор, който съответства на едно от изискванията, посочени в параграф 7.7.5.1.1., не се изисква външен изход от отделението за водача.
- 7.6.1.9. Когато във връзка с обстоятелствата, описани в параграф 7.6.1.8., е предвидена врата за водача или друг изход от отделението, тази врата или изход се възприема като изход за пътниците, при условие че:
- 7.6.1.9.1. не се налага напускащите отделението лица да се провират между кормилното колело и седалката на водача, за да използват изхода;
- 7.6.1.9.2. тя удовлетворява изискванията относно размерите за аварийна врата, посочени в параграф 7.6.3.1.
- 7.6.1.10. Параграфи 7.6.1.8. и 7.6.1.9. не изключват възможността за наличие на врата или друга преграда между седалката на водача и отделението за пътници, при условие че тази преграда може да се премахва бързо от

водача при аварийни обстоятелства. Вратата за водача в отделение, защитено с подобна преграда, не се възприема като изход за пътниците.

- 7.6.1.11. Освен с аварийни врати и прозорци моторни превозни средства от класове II, III и В се оборудват с аварийни люкове. С такива люкове може да бъдат снабдени и моторни превозни средства от класове I и А. Минималният брой люкове е:

Брой на пътници	Брой люкове
Не повече от 50	1
Повече от 50	2

- 7.6.2. Местоположение на изходите

Превозните средства с вместимост, превишаваща 22 пътници да удовлетворяват изискванията, посочени по-долу. Моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници, може да удовлетворяват или посочените по-долу изисквания, или изискванията, или изискванията на приложение 7, параграф 1.2.

- 7.6.2.1. Обслужващата(те) врата(и) е(са) разположена(и) от тази страна на моторното превозно средство, която е по-близо до банката на пътя, в съответствие с посоката на движение за държавата, в която ще бъде разрешена експлоатацията на моторното превозно средство, и най-малко една от вратите да се намира в предната половина на моторно превозно средство. Това не изключва възможността за осигуряване на врата за използване от пътници в инвалидни колички в задната част на моторното превозно средство.
- 7.6.2.2. Две от посочените в параграф 7.6.1.1. врати да са отделени една от друга по начин, при който разстоянието между напречните вертикални равнини през централната линия на съответната врата е не по-малко от 40 % от общата дължина на отделението за пътници. Ако една от тези две врати представлява съставна част от двойна врата, измерването на въпросното разстояние се извършва между двете врати, които са възможно най-отдалечени една от друга.
- 7.6.2.3. Изходите се разполагат по начин, при който техният брой върху всяка от двете страни на моторното превозно средство е приблизително еднакъв.
- 7.6.2.4. Поне един аварийен изход се разполага съответно върху задната или предната страна на моторното превозно средство. За моторни превозни средства от клас I и за моторни превозни средства със задна част, която е постоянно затворена откъм отделението за пътници, това изискване се счита за удовлетворено при положение, че е осигурено наличие на аварийен люк..
- 7.6.2.5. Изходите от една и съща страна на моторното превозно средство са подходящо разпределени по дължината на моторното превозно средство.

7.6.2.6. В задната страна на моторното превозно средство може да има врата, при условие че тя не е обслужваща врата.

7.6.2.7. Ако моторното превозно средство е оборудвано с аварийни люкове, те са разположени, както следва: ако има само един люк, той е разположен в средната третина от моторното превозно средство; ако има два аварийни люка, те са на разстояние най-малко 2 m един от друг, измерено между най-близките краища на отворите им, и да са разположени в права линия, успоредна на надлъжната ос на моторно превозно средство

7.6.3. Минимални размери на изходите

7.6.3.1. Различните видове изходи имат следните минимални размери:

			Клас I	Клас II и III	Бележки
		Височина (mm)	1800	1650	
Обслужваща врата	Отвор на вратата	Ширина (mm)	Единична врата: 650 Двойна врата: 1200		Тези размери могат да бъдат намалени със 100 mm, когато измерването е направено на нивото на дръжките
Аварийна врата		Височина (mm)	1250		
		Ширина (mm)	550		
Аварийен прозорец	Площ: (mm ²)		400 000		Възможно да се впише в тази площ правоъгълник 500 mm x 700 mm.
Аварийен прозорец, разположен в задната страна на моторното превозно средство, ако производителят не е предвидил аварийен прозорец с минималните размери, предписани по-горе.			Възможно в отвора на аварийния прозорец да се впише правоъгълник с 350 mm височина и широчина 1550 mm.		
Аварийен люк	Отвор на люка	Площ (mm ²)	400 000		Възможно е да се впише в тази площ правоъгълник 500 mm x 700 mm.

- 7.6.3.2. Моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници, могат да удовлетворяват или изискванията, показани в параграф 7.6.3.1. или тези, съдържащи се в приложение 7. параграф 1.1.
- 7.6.4. Технически изисквания към всички обслужващи врати
- 7.6.4.1. Всяка обслужваща врата може лесно да се отваря отвътре и отвън при спряло моторно превозно средство, когато моторното превозно средство е неподвижно (но не необходимо) когато моторното превозно средство е в движение. Това изискване може да не се тълкува като изключващо възможността от заключване на вратата отвън, при условие, че вратата може винаги да бъде отворена отвътре.
- 7.6.4.2. Всеки механизъм или устройство за отваряне на врата отвън е между 1000 mm и 1500 mm от земята и на не повече от 500 mm от вратата. При моторни превозни средства от класове I, II и III всеки механизъм или устройство за отваряне на врата отвън е на разстояние между 1000 mm и 1500 mm от горната повърхност на пода или стъпало най-близо до органа за управление и да бъде на не повече от 500 mm от вратата. Това не се отнася за системи за управление, разположени в зоната на водача.
- 7.6.4.3. Всяка монолитна обслужваща врата с ръчно задвижвана, закрепена с панти или шарнирно, се монтира така, че ако в отворено състояние вратата влезе в контакт с неподвижен обект, докато моторното превозно средство се движи напред, тя се затваря.
- 7.6.4.4. Когато обслужващата врата с ръчно задвижване е снабдена със самозатварящ механизъм, тя следва да бъде двустъпален тип.
- 7.6.4.5. По вътрешната страна на обслужващата врата няма устройство, предназначено да закрива вътрешните стъпала, когато вратата е затворена. Това не изключва наличието в стълбищното пространство му при нишата на стъпало, когато вратата е затворена от механизма, задвижващ вратата и от друго оборудване поставено отвътре на вратата, което не образува удължение на пода, на който пътници могат да стоят. Този механизъм и оборудване следва да не са опасни за пътниците.
- 7.6.4.6. Ако директната видимост не е достатъчна, монтират се оптически или други устройства, позволяващи на водача да забелязва от седящо положение присъствието на пътник в непосредствена близост, отвътре или отвън, на всяка страна на обслужващата врата, която не се управлява автоматично.
- При обслужваща врата в задната челна страна на моторното превозно средство, което има вместимост не повече от 22 пътници, това изискване се удовлетворява, ако водачът може да забележи присъствието на лице с ръст 1.3 m, което отстои на 1 m зад моторното превозно средство.
- 7.6.4.7. Всяка отваряща се навътре към моторното превозно средство врата и нейният механизъм са конструирани така, че нейното движение да не

причинява наранявания на пътниците при нормални условия на употреба. При необходимост, се монтират подходящи предпазни устройства.

- 7.6.4.8. Ако обслужваща врата е разположена в близост до врата на тоалетна или друго вътрешно отделение, обслужващата врата е обезопасена срещу непреднамерено отваряне.
Но, това изискване не се прилага, ако вратата се заключва автоматично, когато моторното превозно средство се движи със скорост по-голяма от 5 km/h.
- 7.6.4.9. При моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници, крилата на обслужващите врати, намиращи се в задната част на моторно превозно средство, да не могат да се отворят на повече от 115 ° и по-малко от 85 ° и в отворено положение да може да се задържат автоматично в съответното положение. Това не изключва възможността от превишаване на посоченото ограничение и отваряне на вратата на по-голям от посочения ъгъл, когато това е безопасно: например при придвижване на заден ход към висока платформа за товарене или отваряне на вратите на 270 ° с цел осигуряване на достатъчно свободно пространство зад моторното превозно средство при товарене.
- 7.6.5. Допълнителни технически изисквания по отношение на обслужващите врати с механизирано задействане.
- 7.6.5.1. При аварийна ситуация, всяка обслужваща врата с механизирано задвижване може, когато моторното превозно средство е неподвижно (но не е необходимо, когато моторното превозно средство е в движение) да бъде отворена отвътре и когато не е заключена-отвън, посредством механизъм за управление, който работи независимо от наличието на захранване:
- 7.6.5.1.1. имат преимущество пред всички други системи за управление на врата;
 - 7.6.5.1.2. в случаите на вътрешно разположени механизми, те да са разположени върху вратата или на разстояние до 300 mm от вратата, на височина не по-малка от 1600 mm над първото стъпало;
 - 7.6.5.1.3. могат да бъдат лесно видени и ясно идентифицирани при приближаване на вратата и когато се застане пред нея и ако служат като допълнение към обикновените механизми за отваряне на вратата, да са ясно обозначени за използване при аварийни обстоятелства;
 - 7.6.5.1.4. могат лесно да бъдат задействани от едно лице, то се намира непосредствено пред вратата;
 - 7.6.5.1.5. предизвикват отваряне или създават условия за лесно ръчно отваряне на вратата;
 - 7.6.5.1.6. могат да бъдат защитени чрез устройство, което лесно да се отстранява или счупва, за да се осигури достъп до аварийния механизъм; начините за действие с аварийните механизми и начините за отстраняване на покриващите ги предпазни капаци да са показвани на водача звуково и визуално; и
 - 7.6.5.1.7. в случай на автоматична врата, която не се съответства на изискванията на параграф 7.6.5.6.2., тя е такава, че след като те са били задействани за

отваряне на вратата и са се върнали в тяхното нормално положение, тя да не се затваря, докато водачът не задейства механизма за затваряне.

- 7.6.5.2. Възможно е да бъде осигурено устройство, което се задейства от място на водача, с цел да дезактивира външните аварийни механизми, за да заключи отвън обслужващите врати. В този случай външните аварийни механизми да се активират отново автоматично или при стартиране на двигателя, или преди достигането от моторно превозно средство на скорост 20 km/h. Впоследствие дезактивирането на външните аварийни механизми да не става автоматично, а само след намеса от страна на водача.
- 7.6.5.3. Всяка задвижвана обслужваща врата може да се задейства от мястото на водача с помощта на устройства, които, с изключение в случая на крачноуправляемите механизми, са ясно и еднозначно обозначени.
- 7.6.5.4. Всяка обслужваща врата с механизирано задействане да активира визуално предупредително устройство, което да предупреждава за ненапълно затворена врата. Това устройство да се вижда ясно от водача при нормално положение за управление, при всякакви условия на осветеност на околната среда. Устройството да предупреждава винаги, когато панелът на вратата е между напълно отворено положение и на 30 mm от напълно затвореното положение. Едно и също устройство може да обслужва една или няколко врати. С подобно устройство не се оборудват разположените в предната половина на моторното превозно средство обслужващи врати, които не удовлетворяват изискванията на параграфи 7.6.5.6.1.1. и 7.6.5.6.1.2.
- 7.6.5.5. Когато са предвидени устройства за отваряне и затваряне от водача на обслужващи врати с механизирано задействане, те да позволяват на водача да сменя посоката на движение на вратата във всеки един момент от процеса на отваряне или затваряне.
- 7.6.5.6. Конструкцията и системата за управление на всяка обслужваща врата с механизирано задействане да ограничават риска от нараняване на пътник от вратата или притисването му от вратата при нейното затваряне.
- 7.6.5.6.1. Това изискване се счита за удовлетворено, ако са изпълнени следните две условия:
- 7.6.5.6.1.1. Когато се затваря вратата и във всяка измервателна точка, описана в приложение 6, се приложи противодействаща на затварянето сила не по-голяма от 150 N и вратата се отваря отново автоматично до крайното си положение, докато не се задейства механизмът за затваряне, с изключение на случая на автоматична обслужваща врата. Противодействащата сила може да се измери по метод, използван по преценка на компетентния орган. Указания са дадени в приложение 6 към настоящото правило. Максималната сила може да е по-голяма от 150 N за кратък период от време, при условие че не превишава 300 N. Системата за повторно отваряне може да се проверява посредством изпитване с

щанга с напречно сечение с височина 60 mm, широчина 30 mm и закръгления на ъглите с радиус 5 mm.

- 7.6.5.6.1.2. Второто изискване е, че винаги, когато при затваряне вратите затиснат китка или пръсти на пътник:
 - 7.6.5.6.1.2.1. вратата се отваря отново автоматично до крайното си положение и, с изключение на случаите на автоматично задействани обслужващи врати, остава отворена, докато не се задейства механизмът за затваряне, или
 - 7.6.5.6.1.2.2. китката или пръстите да могат лесно да се издърпат от вратата без риск от нараняване на пътника. Това изискване може да се провери ръчно или посредством изпитване с щанга, посочена в параграф 7.6.5.6.1.1., скосена в единия край по протежение на 300 mm от дължината и от 30 до 5 mm от дебелината ѝ; тя не трябва да бъде полирана или смазвана; ако вратата затисне щангата, тя да може да се издърпа лесно, или
 - 7.6.5.6.1.3. вратата се задържа в положение, даващо възможност за свободно провиране на щанга с напречно сечение с височина 60 mm, широчина 20 mm и ръбове с радиус на закръгление 5 mm; това положение да бъде при не повече от 30 mm от напълно затвореното положение на вратата.
- 7.6.5.6.2. В случай на предни обслужващи врати, изискванията на параграф 7.6.5.6. се считат за изпълнени, ако вратата:
 - 7.6.5.2.1. изпълнява изискванията на параграфи 7.6.5.6.1.1. и 7.6.5.6.1.2. или
 - 7.6.5.2.2. е оборудвана с еластични ръбове; те не трябва да са толкова меки, че при врата, затворена върху щангата, посочена в параграф 7.6.5.6.1.1., панелът на вратата да може да достигне напълно затворено положение.
- 7.6.5.7. Когато обслужваща врата с механизирано задействане се задържа затворена само при непрекъснато захранване, е осигурено визуално предупредително устройство, което да информира водача за всяко прекъсване на захранването към вратите.
- 7.6.5.8. Когато е монтирано предпазно устройство против потегляне, е ефективно само при скорости по-малки от 5 km/h и да не може да се задейства при по-висока скорост.
- 7.6.5.9. Когато моторното превозно средство не е оборудвано с предпазно устройство против потегляне, се активира звуково предупреждение към водача, че моторното превозно средство е потеглило с ненапълно затворена обслужваща врата с механизирано задействане. Звуковото предупреждение се задейства при скорост, по-голяма от 5 km/h, за врати, отговарящи на изискванията на параграф 7.6.5.6.1.2.3.
- 7.6.6. Допълнителни технически изисквания за автоматично задействаните обслужващи врати

7.6.6.1. Задействане на механизмите за отваряне

- 7.6.6.1.1. С изключение на посоченото в параграф 7.6.5.1., механизмите за отваряне на всяка автоматично задействана обслужваща врата да могат да се активират и дезактивират само от мястото на водача.
- 7.6.6.1.2. Активирането и деактивирането може да са или директни, посредством превключвател, или индиректни - чрез отваряне и затваряне на предната обслужваща врата.
- 7.6.6.1.3. Задействането на механизмите за отваряне да е индикирано отвътре, а когато вратата се отваря отвън, също и от външната страна на моторното превозно средство; индикаторът (например осветяван бутон или знак) да се намира върху или в близост до вратата, за която се отнася.
- 7.6.6.1.4. При директно задействане с превключвател функционалното положение на системата да е ясно индикирано на водача, например чрез положението на превключвателя или чрез индикаторна лампичка или светващ бутон. Превключвателят да е специално обозначен и разположен по начин, по който да не може да се обърка с друг механизъм.

7.6.6.2. Отваряне на автоматично задействаните обслужващи врати

- 7.6.6.2.1. След задействане от водача на механизмите за отваряне на вратата пътниците трябва да могат да отворят вратата по следния начин:
 - 7.6.6.2.1.1. отвътре, например чрез натискане на бутон или преминаване през светлинна бариера, и
 - 7.6.6.2.1.2. отвън, например с изключение на случаите, в които вратата е предназначена за използване единствено като изход и е обозначена като такава, например чрез натискане на осветен бутон, бутон, разположен под осветен знак или подобно устройство, обозначено с подходяща инструкция.
- 7.6.6.2.2. Натискането на бутоните, упоменати в параграф 7.6.6.2.1.1. и използването на средства за връзка с водача, посочени в параграф 7.7.9.1., може да подава сигнал, който се регистрира и след задействането от страна на водача на механизмите за отваряне води до отварянето на вратата.

7.6.6.3. Затваряне на автоматично задействани обслужващи врати

- 7.6.6.3.1. След отваряне на автоматично задействана обслужваща врата тя трябва да се затвори автоматично след изтичане на определен времеви интервал. Ако пътник влезе или излезе във/от моторното превозно средство по време на този интервал от време, предпазното устройство (например контактно устройство на пода, светлинна бариера или еднопосочна врата) да осигури достатъчно продължаване на времето до затварянето на вратата.

- 7.6.6.3.2. Ако пътникът влезе или излезе във/от моторното превозно средство, докато вратата се затваря, процесът на затваряне да се прекъсва автоматично и вратата да се върне в отворено положение. Връщането може да се осигури чрез някое от предпазните устройства, посочени в параграф 7.6.6.3.1., или посредством друго устройство.
- 7.6.6.3.3. Врата, която се затваря автоматично в съответствие с изискванията на параграф 7.6.6.3.1. може да бъде отворена отново от пътник в съответствие с параграф 7.6.6.2.; изискването не се прилага, ако водачът е дезактивирал механизмите за отваряне.
- 7.6.6.3.4. След деактивиране от водача на механизмите за отваряне на автоматично задействани обслужващи врати от водача отворените врати се затварят съгласно параграфи 7.6.6.3.1. и 7.6.6.3.2.
- 7.6.6.4. Преустановяване на процеса на автоматично затваряне на врати, обозначени за специално предназначение, например за пътници с детски колички, пътници с ограничена подвижност и др.
- 7.6.6.4.1. Водачът може да преустанови процеса на автоматично затваряне на вратата чрез задействане на специален механизъм. Пътникът също може преустановява процеса на автоматично затваряне директно чрез натискане на специален бутон.
- 7.6.6.4.2. Преустановяването на процеса на автоматично затваряне на вратата да е указано на водача посредством визуално предупредително приспособление.
- 7.6.6.4.3. Връщането към режима на автоматично затваряне във всеки случай се възобновява от водача.
- 7.6.6.4.4. Параграф 7.6.6.3. се прилага до последващото затваряне на вратата.
- 7.6.7. Технически изисквания към аварийните врати
- 7.6.7.1. Аварийните врати да могат да се отворят лесно отвътре и отвън при спряло моторно превозно средство. Но това изискване не се тълкува, като изключващо възможността от заключване на вратата отвън, при условие че тя би могла да се отвори във всички случаи отвътре посредством обичайния механизъм за отваряне.
- 7.6.7.2. Когато аварийните врати се използват като такива, не са от тип с механизмирано задействане, освен ако след задействането на механизма, описан в параграф 7.6.5.1., и се е върнал в неговото нормално положение, вратите не се затварят отново, преди водачът да задейства отново механизма за затваряне. Те също така не са от плъзгащ тип, освен в случаите на превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници. За тези моторни превозни средства, плъзгаща врата може да се приеме като аварийна врата, когато е доказано, че може да бъде отворена без използване на инструменти след изпитване за челен удар в преграда в съответствие с Правило № 33.
- 7.6.7.3. Всеки механизъм или устройство за отваряне на аварийна врата отвън да е на разстояние между 1000 и 1500 mm от земята и на не повече от 500 mm от

вратата. При моторни превозни средства от класове I, II и III всеки механизъм или устройство за отваряне на аварийна врата откъдето да е на разстояние между 1000 и 1500 mm от горната повърхност на пода или най-близко разположеното до механизма стъпало, и на не повече от 500 mm от вратата. Това изискване не се прилага за механизми, разположени в зоната около водача.

7.6.7.4. Окачените аварийни врати, монтирани странично на моторното превозно средство следва да са закрепени с панти за техния преден край и да се отварят навън. Допуска се използването на ремъци, вериги или други устройства, при условие че те не възпрепятстват отварянето и задържането в отворено положение на вратата под ъгъл най-малко 100 °. Ако има начин да се гарантира свободно преминаване до аварийната врата, изискването за минимален ъгъл 100 ° не се прилага.

7.6.7.5. Аварийните врати да са обезопасени срещу непреднамерено отваряне. Това изискване не се прилага, ако аварийната врата се затваря автоматично, когато моторното превозно средство се движи със скорост, по-голяма от 5 km/h.

7.6.7.6. Всички аварийни врати да са снабдени със звуково устройство за предупреждение на водача, когато те не са затворени надеждно. Предупредителното устройство да се задейства от движението на ключалката или дръжката на вратата, а не от движението на самата врата.

7.6.8. Технически изисквания към аварийните прозорци

7.6.8.1. Всеки окачен или изваждащ се аварийен прозорец да се отваря навън. Всеки окачен или изваждащ се аварийен прозорец да се отваря навън от моторното превозно средство. Действието на изваждащия се прозорец е такова, че да предотврати изваждането му по невнимание.

7.6.8.2. Всеки аварийен прозорец следва:

7.6.8.2.1. или да може да се отваря лесно и моментално от вътрешната и външната страна на моторното превозно средство посредством устройство, признато като удовлетворително, или

7.6.8.2.2. да бъде изработен от лесно чупливо безопасно стъкло. Последното изискване не изключва възможността за използване на ламинирано (многопластово) стъкло или пластмасови материали. Постава се устройство (чукче) в близост до всеки аварийен прозорец, лесно достъпно за лицата в моторното превозно средство, за да се гарантира, че всеки прозорец може да бъде счупен.

7.6.8.3. Всеки аварийен прозорец, който може да се заключва отвън, да е конструиран така, че да може да се отваря по всяко време от вътрешната страна на моторното превозно средство.

7.6.8.4. Ако аварийният прозорец е от тип, хоризонтално окачен в горния му край, да е осигурено подходящо устройство, което да го задържа напълно отворен. Всеки окачен аварийен прозорец да дава възможност за безпрепятствено преминаване от вътрешната към външната или от външната към вътрешната страна на моторното превозно средство.

7.6.8.5. Височината на долния край на аварийния прозорец, монтиран странично на моторното превозно средство, от основното ниво на пода непосредствено под дадения прозорец (с изключение на всички локални отклонения, като наличието на калник или отделение за предавателната кутия) да е между 1200 mm и 650 mm в случаите на окачени аварийни прозорци или по-малка от 500 mm в случаите на прозорци, изработени от чупливо стъкло.

В случай на окачени аварийни прозорци височината на долния край може да бъде намалена до 500 mm, при условие че отворът на прозореца е снабден с преграда на височина до 650 mm, за премахване на риска от падане на пътници от моторното превозно средство. В случай на окачени аварийни прозорци височината на долния край може да бъде намалена до 500 mm, при условие че отворът на прозореца е снабден с преграда на височина до 650 mm, за премахване на риска от падане на пътници.

7.6.8.6. Всеки аварийен прозорец на панти, който не е ясно видим от седалката на водача, се оборудва със звуково предупредително устройство, за да предупреждава водача, когато не е напълно затворен. Това предупредително устройство се задейства от ключалката на прозореца и не от движението на самия прозорец.

7.6.9. Технически изисквания към аварийни люкове

7.6.9.1. Всеки аварийен люк да се отваря и затваря по начин, който не възпрепятства свободното преминаване от вътрешната към външната и от външната към вътрешната страна на моторното превозно средство.

7.6.9.2. Покривните аварийни люкове да са изваждащи се, окачени или изработени от лесно чупливо безопасно стъкло. Подовите люкове да са окачени или изваждащи се и оборудвани със звуково предупредително устройство, което да сигнализира водача, че люкът не е надеждно затворен. Това устройство да може да се задейства от ключалката на подовия аварийен люк, а не от движението на самия люк. Подовите аварийни люкове да са обезопасени срещу отваряне по невнимание. Но, изискване не се прилага за подов аварийен люк, заключващ се автоматично, когато моторното превозно средство се движи със скорост по-голяма от 5 km/h.

7.6.9.3. Изваждащите се типове люкове не се откачват напълно от моторното превозно средство при отваряне и затваряне, така че да застрашават сигурността на останалите участници в пътното движение. Действието на изваждащите се аварийни люкове да изключва напълно възможността от отваряне по непредпазливост. Подовите изваждащи се аварийни люкове да се изваждат единствено в посока към отделението за пътници.

- 7.6.9.4. .Окачените аварийни люкове да са закачени с панти по дължина на края от предната към задната част на моторното превозно средство, като завъртането на капаците да е под ъгъл, не по-малък от 100 °. Окачените подови аварийни люкове се закрепят в отделението за пътници.
- 7.6.9.5. да се отварят лесно или да се отстраняват както отвън, така и отвътре. Това изискване не трябва да изключва възможността от заключване на аварийния люк с цел обезопасяването на моторното превозно средство, когато в него няма никой, при условие че аварийният люк може винаги да бъде отворен или премахнат отвътре посредством обичайните механизми за отваряне или премахване. В случаите на лесно чупливи люкове в близост до люка да е осигурено средство за чупене, свободно достъпно за лицата, намиращи се в моторното превозно средство.
- 7.6.10. Технически изисквания към подвижните стъпала
- Ако има монтирани подвижни стъпала, те съответстват на следните изисквания:
- 7.6.10.1. действието на подвижните стъпала да бъде синхронизирано с това на съответната обслужваща врата или аварийна врата;
- 7.6.10.2. когато вратата е затворена, няма части от подвижните стъпала, които да излизат повече от 10 mm извън най-близко разположената линия на каросерията;
- 7.6.10.3. при отворено положение на вратата и изнесени стъпала площта съответства на изискванията на параграф 7.7.7. от настоящото приложение;
- 7.6.10.4. при стъпало с механизмирано задвижване, не е възможно моторното превозно средство да потегля на собствен ход, когато стъпалото е изнесено. При стъпало с ръчно задвижване, звукова сигнализация предупреждава водача, че стъпалото не е напълно прибрано.
- 7.6.10.5. стъпалата с механизмирано задвижване не могат да се изнасят, когато моторното превозно средство е в движение; при възникване на неизправност на устройството за задействане стъпалото се прибира или остава в прибрано положение; действието на съответната врата не е възпрепятствано в случай на такава неизправност, както и при повреждане или задържане на стъпалото.
- 7.6.10.6. когато пътник стои върху стъпало с механизмирано задвижване, съответната врата не може да се затвори. Удовлетворяването на това изискване се проверява чрез поставяне в средата на съответното стъпало на товар с маса 15 kg, съответстваща на теглото на малко дете; това изискване не се прилага за вратите, намиращи се в прякото поле на видимост на водача.

- 7.6.10.7. движението на подвижното стъпало да не причинява телесни повреди нито на пътниците, нито на лицата, чакащи на автобусните спирки;
- 7.6.10.8. предните и задните ъгли на подвижните стъпала са закръглени с радиус не по-малък от 5 mm; ръбовете са закръглени с радиус не по-малък от 2,5 mm;
- 7.6.10.9. когато обслужващата врата е отворена, подвижното стъпало е надеждно застопорено в изнесеното си положение; при разполагане в центъра на единично стъпало на товар с маса 136 kg или 272 kg в центъра на двойно стъпало огъването на стъпалото в която и да е точка е не по-голямо от 10 mm.

7.6.11. Обозначения

- 7.6.11.1. Всеки аварийен изход се обозначава от вътрешната и от външната страна на моторното превозно средство с надпис “Аварийен изход” допълнен, при необходимост с международен представителен символ.
- 7.6.11.2. Механизмите за аварийно управление на обслужващите врати и всички аварийни изходи се обозначават като такива от вътрешната и от външната страна на моторното превозно средство или чрез съответни знаци, или чрез ясно четливи надписи.
- 7.6.11.3. Върху всеки механизъм за аварийно управление на даден изход или в близост до него да има ясни указания относно начина за работа с него.
- 7.6.11.4. Езикът, на които са написани текстовите маркировки, предвидени да съответстват на параграфи 7.6.11.1. - 7.6.11.3. се определя съгласувано с компетентния орган, като се има предвид страната/страните, в които заявителят предвижда да продава моторното превозно средство и ако е необходимо с компетентния орган във въпросната/ите страна/и. Ако органът от страната, в която моторното превозно средство предстои да се регистрира, промени езика, тази промяна не налага нов процес на одобрение на типа.

7.7. Разположение във вътрешността

7.7.1. Достъп до обслужващите врати (виж приложение 4, фигура 1)

- 7.7.1.1. Свободното пространство, простиращо се във вътрешността на моторното превозно средство от страничната стена, върху която е разположена вратата, да позволява свободно преминаване на вертикален правоъгълен панел с дебелина 20 mm, ширина 400 mm и височина над нивото на пода 700 mm, над който симетрично е разположен втори панел с ширина 550 mm. Височината на втория панел отговаря на предписанията за съответния клас моторното превозно средство. Този двоен панел да се държи успоредно на отвора на вратата при придвижването му от изходното положение, където равнината на страната на панела отвътре към моторно превозно средство е

допирателна към най-външния ръб на отвора, до положение, в което панелът докосва първото стъпало, след което да бъде задържан под прав ъгъл спрямо вероятната посока на движение на лицето, използващо входа.

- 7.7.1.2. Височината на горния правоъгълен панел да съответства на величината, предписана за съответния клас и категория моторно превозно средство в съответствие с таблицата. Като алтернатива може да се използва трапецовидна секция с височина 500 mm, образуваща прехода между различната широчина на горния и долния панел. В този случай общата височина на правоъгълната секция и трапецовидната секция на горния панел да е 1100 mm за всички класове моторни превозни средства с вместимост, превишаваща 22 пътници, и 950 mm за класовете моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници.

Клас моторно превозно средство	Височина на горния панел (mm) (Размер „А” на фигура 1)	Обща височина	Широчина
Клас А*	950	950	550 **
Клас В*	700	950	
Клас I	1100	1100	
Клас II	950	1100	
Клас III	850	1100	

* За моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници, долният панел може да заеме мястото на съответния горен панел, при условие че е в същата посока.

** Широчината на горния панел може да бъде намалена във върха до 400 mm чрез скосяване под ъгъл, непревишаващ 30 ° спрямо хоризонталата.

- 7.7.1.3. Когато разстоянието, преминало от панела спрямо изходното му положение по осовата линия на въпросния двоен панел, достигне 300 mm, и двойният панел докосне повърхността на стъпалото, той трябва да се задържи в това положение.

- 7.7.1.4. За изпитване на просвета на пътеката се използва цилиндричното тяло (виж приложение 4, фигура 6), което се премества от пътеката във вероятната посока на движение на лице, напускащо моторното превозно средство, докато осовата линия на цилиндричното тяло достигне вертикалната равнина, минаваща през горния ръб на най-горното стъпало, или докато равнина, допирателна към горната част на цилиндричното тяло, докосне двойния панел, в зависимост от това кое от тези две събития настъпва по-рано, и остане в това положение (виж приложение 4, фигура 2).

- 7.7.1.5. Между цилиндричното тяло, намиращо се в положение, определено в параграф 7.7.1.4. и двойния панел, намиращ се в положение, определено в параграф 7.7.1.3., има свободно пространство, чиито горни и долни

граница на което са показани в приложение 4, фигура 2. Това свободно пространство осигурява свободното преминаване на вертикален панел, чиято форма и размери са същите както на цилиндричното тяло (параграф 7.7.5.1.), с централното сечение и дебелина, не по-голяма от 20 mm. Този панел се премества от допирателното положение на цилиндричното тяло, докато неговата външна страна влезе в контакт с вътрешната страна на двойния панел, докосвайки равнината или равнините, определени от горните краища на стъпалото, във вероятната посока на движение на лицето, което използва входа (виж приложение 4, фигура 2).

- 7.7.1.6. Просветът за свободно преминаване на това тяло не включва пространство, простиращо се до 300 mm, пред която и да е ненатисната възглавница на ориентирана напред или назад седалка, или 225 mm за седалки, монтирани над свода на калник и до височината на върха на възглавницата
- 7.7.1.7. При сгъваемите седалки това пространство се определя за седалка в нормално положение за употреба.
- 7.7.1.8. Допуска се сгъваема седалка, предназначена за употреба от екипажа, да възпрепятства свободния достъп до обслужващата врата, когато е в положение за употреба, при условие че:
 - 7.7.1.8.1. е посочена ясно, както в самото моторно превозно средство, така и в образеца за съобщение (виж приложение 1), че тази седалка е предназначена за ползване само от екипажа.
 - 7.7.1.8.2. когато седалката не се използва, тя се сгъва автоматично, за да даде възможност да се изпълнят изискванията на параграфи 7.7.1.1. или 7.7.1.2. и 7.7.1.3., 7.7.1.4. и 7.7.1.5.
 - 7.7.1.8.3. вратата не се счита за задължителен изход по смисъла на параграф 7.6.1.4.,
 - 7.7.1.8.4. когато седалката е в положение за употреба и в сгънато положение никоя част от нея да не бъде пред вертикалната равнина, минаваща през центъра на повърхността на възглавницата на седалката на водача, когато седалката се намира в нейното най-задно положение, и през центъра на външното огледало за задно виждане, монтирано на противоположната страна на моторното превозно средство.
- 7.7.1.9. При моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници, входът и пътят за достъп на пътниците до него се считат за невъзпрепятствани, ако те имат:
 - 7.7.1.9.1. просвет, измерен успоредно на надлъжната ос на моторното превозно средство, не по-малък от 220 mm във всяка точка и 550 mm във всяка точка, която е на разстояние повече от 500 mm над пода или стъпалата (виж приложение 4, фигура 3).

- 7.7.1.9.2. имат просвет, измерен перпендикулярно на надлъжната ос на моторното превозно средство, не по-малък от 300 mm във всяка точка и 550 mm във всяка точка, която е на разстояние повече от 1200 mm над пода или стъпалата, или на по-малко от 300 mm под покрива (виж приложение 4, фигура 4).
- 7.7.1.10. Размерите на обслужващата врата и на аварийната врата от параграф 7.6.3.1. и изискванията на параграфи 7.7.1.1. - 7.7.1.7., 7.7.2.1. - 7.7.2.3., 7.7.5.1. и 7.7.8.5. не се прилагат към моторно превозно средство от клас В с технически допустима максимална маса, непревишаваща 3.5 t и до 12 места за пътници, от всяко от които има свободен достъп до поне две врати..
- 7.7.1.11. Максималният наклон на пода на входната пътека не надвишава 5 %, измерен разположено върху хоризонтална повърхност с маса, каквата е при движение. Няма задействано подпорно устройство.
- 7.7.2. Достъп до аварийните врати (виж приложение 4, фигура 5)
- Следните изисквания не се отнасят до врати за водача, използвани като аварийни изходи при моторни превозни средства с капацитет, който не надвишава 22 пътници.
- 7.7.2.1. Свободното пространство между пътеката и отвора на аварийната врата позволява свободно преминаване на вертикален цилиндър с диаметър 300 mm и на височина 700 mm от пода и поддържащ втори вертикален цилиндър с диаметър 550 mm, като общата височина на устройството е 1400 mm.
- Диаметърът на горния цилиндър може да бъде намален в горната част до 400 mm, с включено скосяване под ъгъл, не по-голям от 30 ° спрямо хоризонталата.
- 7.7.2.2. Основата на първия цилиндър се намира в проекцията на втория цилиндър.
- 7.7.2.3. Когато покрай тази пътека са монтирани сгъваеми седалки по протежението на пътеката, свободното пространство за цилиндъра се определя, когато седалката е в положение за употреба.
- 7.7.2.4. Като алтернатива на двойния цилиндър може да се използва устройството, описано в параграф 7.7.5.1. (виж приложение 4, фигура 6).
- 7.7.3. Достъп до аварийните прозорци
- 7.7.3.1. Възможно е придвижването на изпитвателно устройство от пътеката в посока навън от моторното превозно средство през всеки аварийен прозорец.

- 7.7.3.2. Посоката на движение на изпитвателното устройство следва посоката, в която се очаква да се движи пътник. евакуиращ се от моторното превозно средство. Изпитвателното устройство да остава перпендикулярно спрямо тази посока на движение.
- 7.7.3.3. Изпитвателното устройство е във формата на тънка пластина с размери 600 mm x 400 mm с радиус на закръгление на ъглите 200 mm. В случай на аварийен прозорец, разположен върху задната страна на моторното превозно средство, изпитвателното устройство може алтернативно да има размери 1400 x 350 mm с радиус на закръгление на ъглите 175 mm.
- 7.7.4. Достъп до аварийните люкове
- 7.7.4.1. Аварийни люкове, разположени на покрива
- 7.7.4.1.1. С изключение на моторно превозно средство от клас I поне един аварийен люк се разполага така, че четиристенна пресечена пирамида с наклон на стената 20° и височина 1600 mm да докосва част от седалка или еквивалентна опора. Оста на пирамидата трябва да бъде вертикална, а по-малкото ѝ сечение трябва да бъде в контакт с отвора на аварийния люк. Оста на пирамидата е вертикална, а по-малкото ѝ сечение трябва да бъде в контакт с отвора на аварийния люк. Опорите могат да бъдат сгъваеми или подвижни, при условие че те могат да се застопоряват в положение за употреба. Това положение се взема предвид при проверката.
- 7.7.4.1.2. Когато конструктивната дебелина на покрива е по-голяма от 150 mm, по-малкото сечение на пирамидата трябва да бъде в контакт с отвора на аварийния люк на нивото външната повърхност на покрива.
- 7.7.4.2. Аварийни люкове в пода
- Когато на пода има монтирани аварийен люк,, той осигурява пряк и свободен достъп до външната част на превозното средство и да бъде разположени на места, където над люковете остава свободно пространство, равно на височината на пътеката. Всякакви източници на топлина или подвижни компоненти да са на разстояние най-малко 500 mm от която и да е част от отвора на люка.
- Възможно е придвижване на изпитвателно устройство под формата на тънка пластина с размери 600 mm x 400 mm и радиус на закръгление на ъглите 200 mm в хоризонталното му положение от височина 1 m над пода до земята.
- 7.7.5. Пътеки (виж приложение 4, фигура 6)
- 7.7.5.1. Пътеката на моторното превозно средство се проектира и конструира, така че да осигурява възможност за свободното преминаване на изпитвателно устройство, състоящо се от два коаксиални цилиндъра и обърнат пресечен конус, разположен в пространството между тях, при което въпросната конструкция има следните размери (в mm):

	Клас I	Клас II	Клас III	Клас A	Клас B
Диаметър на долния цилиндър „А”	450	350	300	350	300
Височина на долния цилиндър	900	900	900	900	900
Диаметър на горния цилиндър „С”	550	550	450	550	450
Височина на горния цилиндър „В”	500)(*)	500)(*)	500)(*)	500)(*)	300
Обща височина „Н”	1900*	1900*	1900*	1900*	1500

*Височината на горния цилиндър и чрез това общата височина може да бъде намалена с 100 mm във всяка част от пътеката, която се намира зад:

а) напречната вертикална равнина, разположена на 1,5 m пред средната линия на задната ос (в случаите на превозни средства с повече от една задна ос - първата задна ос), и

б) напречната вертикална равнина, минаваща през задния ръб на обслужващата врата или на най-задната обслужваща врата, ако превозното средство разполага с повече от една обслужваща врата.

Диаметърът на горния цилиндър в горната му част може да се намали до 300 mm чрез скосяване под ъгъл не по-голям от 30 ° спрямо хоризонталата.

Изпитвателното устройство може да влезе в контакт с висящи ремъчни дръжки за правостоящи пътници, ако има такива, или други гъвкави обекти, например компоненти на предпазни колани, и да ги избутва настрани.

7.7.5.1.1. Ако пред седалка или ред от седалки няма изход:

7.7.5.1.1.1. в случай на седалки, ориентирани напред, предният край на цилиндричното устройство от параграф 7.7.5.1. достига поне до напречната вертикална равнина, допирателна на най-предната точка на облегалка от най-предния ред седалки, и да се задържи в това положение; трябва да е възможно да се придвижва панелът, показан на фигура 7 от приложение 4, като се започне от положението на контакт с цилиндричното устройство; страната на панела, ориентирана в посоката навън от моторното превозно средство, се придвижва напред на разстояние 660 mm.

7.7.5.1.1.2. в случай на странично ориентирани седалки предната част на цилиндричното устройство трябва да достига поне до напречната равнина, съвпадаща с вертикалната равнина, минаваща през центъра на предната седалка. (виж приложение 4, фигура 7).

- 7.7.5.1.1.3. случай на задно ориентирани седалки предната част на цилиндричното устройство трябва да достига поне напречната вертикална равнина, допирателна на предната страна на възглавницата на предния ред седалки или седалка. (виж приложение 4, фигура 7).
- 7.7.5.2. При моторни превозни средства от клас I, диаметърът на долния цилиндър може да бъде намален от 450 mm на 400 mm във всяка част от пътеката зад:
- 7.7.5.2.1. напречната вертикална равнина, разположена на 1,5 m пред централната линия на задната ос (първата задна ос в случаите на моторно превозно средство с повече от една задна ос), и
- 7.7.5.2.2. напречната вертикална равнина, минаваща през задния край на най-задната обслужваща врата.
- 7.7.5.3. При моторни превозни средства от клас III, седалките от едната страна или от двете страни на пътеката могат да бъдат подвижни странично, като тогава е възможно да се намали ширината на пътеката до стойност съответстваща на диаметъра на долния цилиндър 220 mm, при условие, че действието на устройството при всяка седалка, е лесно достъпно за лице стоящо на пътеката, ще бъде достатъчно да предизвика седалката да се върне лесно и ако е възможно, автоматично, даже когато е натоварена, в положение съответстващо на минимална ширина 300 mm.
- 7.7.5.4. При съчленени моторни превозни средства, устройството, определено в параграф 7.7.5.1. може да преминава безпрепятствено през участъка на съчленяването. Някоя част от мекото покритие на този участък, включително части от меката връзка, които да имат вертикална проекция върху пътеката.
- 7.7.5.5. На пътеката могат да се разположат стъпала. Широчината на тези стъпала да не е по-малка от широчината на пътеката в горния им край.
- 7.7.5.6. Не се допускат сгъваеми седалки, позволяващи на пътниците да седят на пътеката.
- 7.7.5.7. се допускат странично плъзгащи се седалки, които в някое от своите положения нарушават пространството на пътеката, освен при клас III, и при положение, че са удовлетворени изискванията в параграф 7.7.5.3.
- 7.7.5.8. За моторни превозни средства, за които се прилага параграф 7.7.1.9., не е необходимо да има пътека, при условие че размерите за достъп, посочени в тази точка, са спазени.
- 7.7.5.9. Повърхността на пътеката и входните пътеки да не е хлъзгава.
- 7.7.6. Наклон на пътеката

Наклонът на пътеката, измерен на ненатоварено моторно превозно средство върху хоризонтална повърхнина и при неактивирана подпорна система не превишава:

- 7.7.6.1. 8 процента при моторно превозно средство от клас I, II или A, или
- 7.7.6.2. (запазена)
- 7.7.6.3. 12.5 процента при моторно превозно средство от клас III и B, и
- 7.7.6.4. 5 процента при равнина перпендикулярна на надлъжната ос на симетрия на моторно превозно средство.
- 7.7.7. Стъпала (виж приложение 4, фигура 8)
- 7.7.7.1. Максималната и минимална височина при неактивирана подпорна система и минимална дълбочина на стъпала за пътници при обслужващите врати и аварийните врати и вътре в моторното превозно средство е, както следва:

Класове		I и A	II, III и B
Първо стъпало от земята „D”	Максимална височина (mm)	340 ¹	380 ^{1 2 3}
	Минимална дълбочина (mm)	300 *	
Други стъпала „E”	Максимална височина (mm)	250 ⁴	350 ⁵
	Минимална височина (mm)	120	
	Минимална дълбочина (mm)	200	

* 230 mm за моторни превозни средства с вместимост, ненадвишаваща 22 пътници.

¹ 700 mm при аварийна врата.

1500 mm при аварийна врата на горния етаж при двуетажно моторно превозно средство.

² 430 mm при моторно превозно средство на механично окачване единствено.

300 mm при стъпала при врата зад най-задната ос.

³ поне за една обслужваща врата: 400 mm за други обслужващи врати

⁴ 300 mm при стъпала при врата зад най-задната ос.

⁵ 250 mm при пътеки за моторни превозни средства с вместимост, надвишаваща 22 пътници.

Забележка: 1. При двоен вход стъпалата при всяка половина от прохода за достъп се разглеждат поотделно.

2. Приложение 4, фигура 8, размер Е не е необходимо да бъде същия за всяко стъпало.

7.7.7.1.1. Всеки преход от по ниска пътека към зона за сядане не се счита да е стъпало. Но вертикалното разстояние между повърхнината на пътеката и на зоната за сядане не е по-голямо от 350 mm.

7.7.7.2. За целите на параграф 7.7.7. височината на стъпало се измерва в центъра на неговата ширина. Освен това, производителят следва особено да държи сметка за достъпа на пътници с ограничена подвижност, в частност по отношение на това височината на стъпало да се придържа към минимум.

7.7.7.3. Височината на първото стъпало от земята се измерва при моторно превозно средство на ниво терен, с неговата маса в състояние на пътуване, както е определено в параграф 2.18. от настоящото правило и оборудвано с гуми и налягане както е определено от производителя, за технически допустима максимална натоварена маса (М), обявена в съответствие с параграф 2.19 от настоящото правило

7.7.7.4. Когато има повече от едно стъпало, всяко стъпало може да се навлиза в площта на вертикалната проекция на следващото стъпало до 100 mm и проекцията над стъпелката отдолу да оставя свободна повърхнина най-малко 200 mm (виж приложение 4, фигура 8) като всички защитни ръбове на стъпалата са така проектирани, че да минимизират риска от препъване и да бъдат в контрастен цвят или цветове.

7.7.7.5. Ширината и формата на всяко стъпало е такава, че да може да бъде поставен правоъгълник, както е посочен в таблицата по-долу, на това стъпало с не повече от 5 процента от площта на съответния правоъгълник надвиснал над стъпалото. При двойни входове, всяка половина от входа изпълнява това изискване.

Брой на пътниците		> 22	≤ 22
Площ	Първо стъпало (mm)	400 x 300	400 x 200
	Други стъпала (mm)	400 x 200	400 x 200

7.7.7.6. Всички стъпала следва да бъдат с повърхнина против подхлъзване.

7.7.7.7. Максималният наклон на стъпало във всяка посока не е по-голям от 5 процента, когато не натовареното моторно превозно средство стои на гладка и хоризонтална повърхнина в неговото нормално състояние на пътуване (по специална подпорна система не следва да бъде включено).

7.7.8. Седалки за пътници и пространство за седнали пътници

7.7.8.1. Минимална ширина на седалка

7.7.8.1.1. Минималната ширина на възглавницата на седалка, размер F (Приложение 4, фигура 9) измерен от вертикалната равнина, минаваща през центъра на това място за сядане е:

Клас I, II, A, B	200 mm
Клас III	225 mm

7.7.8.1.2. Минималната ширина от разполагаемото пространство за всяко място за сядане, размер G (Приложение 4, фигура 9), измерена от вертикалната равнина минаваща през центъра на това място за сядане на височина между 270 mm и 650 mm над не натисната възглавница на седалката, е не по-малко от:

Индивидуални седалки 250 mm

Непрекъснати редици от седалки за двама или повече пътници 225 mm

7.7.8.1.3. За моторни превозни средства със ширина 2.35 m или по-малко, ширината на разполагаемото пространство за всяко място за сядане, измерена от вертикална равнина минаваща през центъра на това място за сядане на височина между 270 mm и 650 mm над не натисната възглавница на седалката, е 200 mm (виж приложение 4, фигура 9 A). В случай съответствие с настоящата параграф, не се прилага изискването от параграф 7.7.8.1.2.

7.7.8.1.4. За моторни превозни средства с вместимост, ненадвишаваща 22 пътници, при седалки в близост до стената на моторното превозно средство, разполагаемото пространство не включва в неговата горна част триъгълна площ със ширина 20 mm на височина 100 mm (виж приложение 4, фигура 10). В допълнение, необходимото пространство за обезопасителни колани и техните закрепвания и за сенника не следва да се разглеждат като изключени.

7.7.8.2. Минимална дълбочина на възглавницата на седалка (размер K, виж приложение 4, фигура 11)

Минимална дълбочина на възглавницата на седалка е:

7.7.8.2.1. 350 mm при моторни превозни средства от клас I, A и B, и

7.7.8.2.2. 400 mm от клас II, и клас III.

7.7.8.3. Височина на възглавницата на седалка (размер Н, виж приложение 4, фигура 11)

Височината на ненатиснатата възглавница на седалка спрямо пода е такава, че разстоянието от пода до хоризонталната равнина тангенциална на предната горна повърхнина на възглавницата за седалка да е между 400 mm и 500 mm: но тази височина може да бъде намалена до не по-малко от 350 mm при дъгата на колело и при двигателния отсек.

7.7.8.4. Разстояние между седалки (виж приложение 4, фигура 12)

7.7.8.4.1. При седалки гледащи в същата посока, разстоянието между предната страна на тапицерията на седалката и задната страна на тапицерията на предната седалка (размер Н) когато се измерва хоризонтално и при всички височини над пода между нивото на горната повърхнина на възглавницата на седалката и точка на 620 mm над пода, е не по-малко от:

Н	
Клас I, A и B	650 mm
Клас II и III	680 mm

7.7.8.4.2. Всички измервания се провеждат при възглавница на седалката и тапицерия не натиснати, във вертикална равнина минаваща през средната линия на индивидуално място за сядане.

7.7.8.4.3. При напречни седалки, насочени една към друга, минималното разстояние между предните страни на тапицериите на седалки, насочени една към друга, се измерва при най-високите точки на възглавниците на седалките, и е не по-малко от 1300 mm.

7.7.8.4.4. Измерванията на наклонящи се седалки за пътници, регулируеми седалки за водача с техните облегалки и други регулировки на седалките се провеждат при нормално положение на използване посочено от производителя.

7.7.8.4.5. Измерванията се провеждат с сгъваща се масичка, закрепена към облегалката на седалка в сгънато положение.

7.7.8.4.6. Седалки монтирани на релси или друга система, която позволява на оператора или на ползвателя лесно да изменя конфигурацията на интериора на моторното превозно средство се измерват в нормално положение на използване посочено от производителя в заявлението за одобрение.

7.7.8.5. Пространство за седнали пътници (виж приложение 4, фигура 13)

7.7.8.5.1. Пред всеки пътник осигурява минимално свободно пространство, както е посочено в приложение 4, фигура 13. Облегалката на седалка на предшестващата седалка или преграда, чийто контур отговаря приблизително на този на наклонена облегалка на седалка може да

навлезе в това пространство, както е предвидено в параграф 7.7.8.4. В това пространство се позволява също наличието на крака на седалка, при условие, че остава достатъчно пространство за краката на пътника. При седалки в близост до седалката на водача, в моторни превозни средства до 22 пътници, се позволява навлизането на контролното табло, таблото с уреди, предното стъкло, сенника, коланите към седалка и закрепвания на обезопасителни колани.

7.7.8.5.2. Но при клас I и клас II най-малко две насочени напред седалки и една при клас А, насочена напред или назад седалки, специално предвидени и маркирани за пътници с ограничена подвижност, освен ползвателите на инвалидна количка, се осигуряват в тази част от автобуса, която е най-подходяща за качване. Тези седалки са предвидени за пътници с ограничена подвижност, за да се осигури достатъчно пространство и имат подходящо проектирани и поставени дръжки, за да се улесни влизането и излизането от седалката и да се осигури комуникация в съответствие с параграф 7.7.10. от седнало положение.

7.7.8.5.2.1. Тези седалки се предоставят най-малко 110 процента от пространството, определено в параграф 7.7.8.5.1.

7.7.8.6. Свободна височина над местата за сядане

7.7.8.6.1. Над всяко място за сядане и, с изключение на случая на преден ред седалки в моторно превозно средство с капацитет не надвишаващ 22 пътници, неговото пространство за крака, има измерено свободно пространство с височина не по-малка от 900 mm измерена от най-високата точка на не натиснатата възглавница и най-малко 1350 mm от средното ниво на пода при пространството за крака. При моторни превозни средства, за които се прилага параграф 7.7.1.10., този размер може да бъде намален на 1200 mm измерен от пода.

7.7.8.6.2. Това свободно пространство може да се разпростира над зоната определена:

7.7.8.6.2.1. от надлъжните вертикални равнини на 200 mm от всяка страна на средната (медианната) вертикална равнина на местото за сядане и

7.7.8.6.2.2. от напречна вертикална равнина през най-задната горна точка на облегалката на седалка и от напречна вертикална равнина на 280 mm пред най-предната точка на не натиснатата възглавница на седалка, измерено при всеки случай през средна (медианна) равнина на местото за сядане.

7.7.8.6.3. От краищата на свободното пространство, определено от параграфи 7.7.8.6.1. и 7.7.8.6.2., могат да се изключат следните зони:

7.7.8.6.3.1. горната част от външни седалки - площта с правоъгълно напречно сечение с височина 150 mm и ширина 100 mm.

- 7.7.8.6.3.2. горната част от външни седалки- площта с триъгълно напречно сечение, чийто връх се намира на 650 mm от нивото на пода и чиято основа има широчина 100 mm (виж приложение 4, фигура 15);
- 7.7.8.3.3. в случай на вдлъбнатина за крака на външни седалки - площта на напречното сечение не по-голяма от 0,02 m² (0,03 m² за моторно превозно средство с нисък под от клас I), с максимална широчина не по-голяма от 100 mm (150 mm за моторно превозно средство с нисък под от клас I) (виж приложение 4, фигура 16).
- 7.7.8.6.3.4. При моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници, в случай на места за сядане, разположени в близост до задните ъгли на каросерията, външният заден край на свободното пространство с изглед в хоризонталната равнина може да бъде закръглен с радиус не по-голям от 150 mm (виж приложение 4, фигура 17).
- 7.7.8.6.4. В свободното пространство, определено в т. 7.8.6.1, 7.8.6.2 и 7.8.6.3, могат да навлизат следните допълнителни елементи:
- 7.7.8.6.4.1. облегалката на друга седалка, нейните опори и нейните приспособления (например сгъваема масичка);
- 7.7.8.6.4.2. При моторни превозни с вместимост, непревишаваща 22 пътници - свод на калник, при положение че е изпълнено едно от следните две условия:
- 7.7.8.4.2.1. навлизането на свода на калника да не преминава след вертикалната разполовяваща равнина на мястото за сядане (виж приложение 4, фигура 18), или
- 7.7.8.4.2.2. най-близкият край на площта с дълбочина 300 mm, предназначена за разполагане на краката на седящ пътник, навлиза на не повече от 200 mm пред края на ненатисната възглавница на седалката и на не повече от 600 mm пред облегалката на седалката
тези измервания се извършват в разполовяващото мястото за сядане вертикална равнина (виж приложение 4, фигура 19). В случай на две седалки, ориентирани една срещу друга, това изискване се прилага само за една от седалките, като пространството, оставащо за разполагане на краката на седящите пътници, трябва да е не по-малко от 400 mm
- 7.7.8.6.4.3. В случай на седалки, разположени до седалката на водача, в моторното превозно средство с вместимост, която не ненадвишава 22 пътници - падащи прозорци, когато са отворени, и техните приспособления, калник/арматурно табло, челно стъкло, сенник, обезопасителни колани и закрепващи устройства за тях и преден свод.
- 7.7.9. Връзка с водача
- 7.7.9.1. Превозните средства от класове I, II и A да са оборудвани със средства, с помощта на които пътниците да могат да сигнализират на водача да

преустанови движението на моторното превозно средство. Механизмите за управление на всички средства за връзка да притежават бутони, издадени напред, които при моторното превозно средство от класове I и A се разполагат на височина от нивото на пода не по-голяма от 1200 mm, оцветени с контрастни цвят/цветове. Механизмите за управление да са разпределени подходящо и равномерно в моторното превозно средство. Задействането на механизмите да е указано и на пътниците чрез един или повече осветени знаци. Знакът да показва надписа „Спиране на автобуса” или аналогичен текст и/или подходяща пиктограма, и трябва да остават осветени до отварянето на обслужващата врата(-и). Съчленените моторното превозно средство да имат такива знаци във всяка отделна секция на моторното превозно средство, а двуетажните моторното превозно средство - на всеки етаж.

7.7.9.2. Връзка с отделението за екипажа

Ако отделението за екипажа няма достъп до отделенията за пътници или за водача, да са осигурени средства за връзка между водача и отделението за екипажа.

7.7.10. Машини за топли напитки и готварско оборудване

7.7.10.1. Машини за топли напитки и готварско оборудване са така инсталирани или защитени, че да не е вероятно да се разсипе гореща храна или напитка върху пътник вследствие на аварийно спиране или сили при завой.

7.7.10.2. На моторни превозни средства оборудвани с машини за топли напитки или готварско оборудване, всички седалки за пътници имат съответните средства за поставяне на гореща храна или напитка, докато моторното превозно средство е в движение.

7.7.11. Врати за помещения в интериора

Всяка врата към тоалетна или друго помещение в интериора:

7.7.11.1. е самозатваряща се и не е оборудвана с устройство да я държи отворена, ако когато е отворена, може да пречи на пътниците при аварийна ситуация,

7.7.11.2. когато е отворена, да не закрива някоя дръжка, контролно устройство за отваряне или задължителна маркировка свързана с врата за обслужване, аварийна врата, аварийен изход, пожарогасител или комплект за първа помощ;

7.7.11.3. да бъде снабдена със средства позволяващи вратата да бъде отворена отвън помещението при аварийна ситуация.

- 7.7.11.4. да не може да бъде заключена отвън, освен, ако тя може винаги да бъде отворена отвътре.
- 7.8. Изкуствено осветление
 - 7.8.1. Осигурява се вътрешно електрическо осветление за осветяването на:
 - 7.8.1.1. всички отделения за пътници, отделения за екипажа, тоалетни и съчленените участъци от съчленените моторни превозни средства;
 - 7.8.1.2. всяко стъпало или стъпала;
 - 7.8.1.3. достъпа към всички изходи и пространството, непосредствено до обслужващата врата(-и);
 - 7.8.1.4. вътрешните обозначения и вътрешните механизми за управление на всички изходи;
 - 7.8.1.5. всички места, на които има препятствия.
 - 7.8.2. има най-малко две вериги за вътрешно осветление, при което евентуална повреда на едната да не засяга действието на другата. верига, обслужваща само постоянното осветление на входа и изхода, може да бъде приета за една от тези вериги.
 - 7.8.3. Осигурява се защитата на водача от различните заслепяващи или светлинно отразяващи ефекти, причинявани от изкуственото вътрешно осветление.
- 7.9. Съчленен участък на съчленени моторни превозни средства
 - 7.9.1. Съчлененият участък, който осигурява връзката между отделните секции от моторното превозно, е така проектирани и конструирани, че да дава възможност извършването на поне едно въртеливо движение около поне една хоризонтална и една вертикална ос.
 - 7.9.2. Когато съчлененото моторно превозно средство с маса, каквато е при движение, стои неподвижно върху хоризонтална равна повърхност, не трябва да има непокрита пролука между пода на която и да е от отделните му секции и пода на въртящата се основа или елемента, който замества тази основа, широчината на която да е по-голяма от:
 - 7.9.2.1. когато всички колела на моторно превозно средство са разположени в една и съща равнина - 10 mm, или
 - 7.9.2.2. когато колелата на оста в близост до участъка на съчленяване лежат върху повърхност, която е на разстояние 150 mm над повърхността, върху която се намират колелата на останалите оси - 20 mm.

- 7.9.3. Разликата в нивата между пода на отделните секции и пода на въртящата се основа, измерена в мястото на съединяването, да не е по-голяма от:
- 7.9.3.1. 20 mm при условията, посочени в параграф 7.9.2.1., или
 - 7.9.3.2. 30 mm при условията, посочени в параграф 7.9.2.2.
- 7.9.4. В съчленените превозни средства са осигурени средства за физическо предотвратяване на достъпа на пътниците до която и да е част на участъка на съчленяване, където:
- 7.9.4.1. има непокрита пролука в пода, която не отговаря на изискванията от параграф 7.9.2.;
 - 7.9.4.2. подът не може да издържи масата на пътниците;
 - 7.9.4.3. движението на стените представлява опасност за пътниците.
- 7.10. Поддържане на посоката при съчленени моторни превозни средства
- Когато съчленено моторно превозно средство се движи по права линия, надлъжните разполовяващи равнини на отделните му секции трябва да съвпадат и да образуват непрекъсната равнина без каквито и да е отклонения.
- 7.11. Перила и дръжки
- 7.11.1. Общи изисквания
 - 7.11.1.1. Перилата и дръжките са достатъчно здрави.
 - 7.11.1.2. Те са проектирани и монтирани по такъв начин, че да не представляват опасност за причиняване на телесни повреди на пътниците.
 - 7.11.1.3. Перилата и дръжките имат напречно сечение, което позволява лесното им и здраво хващане от пътниците. Всяко перило да осигурява участък за разполагане на ръка с дължина не по-малка от 100 mm. Никой от размерите на сечението да не е по-малък от 20 mm или по-голям от 45 mm, с изключение на перилата за врати и седалки и в случай на моторно превозно средство от класове II, III и B - перилата на входните пътеки. В тези случаи се допуска разполагане на перила с минимален размер 15 mm, при условие че има друг размер не по-малък от 25 mm. Перилата не следва да имат остри извивки.
 - 7.11.1.4. Свободното разстояние между перило или дръжка и съседната част от каросерията или стените на моторно превозно средство е най-малко 40 mm. Но при перило на врата, седалка или вход на моторно превозно средство от класове II, III или B, се позволява минимално свободно разстояние от 35 mm.

- 7.11.1.5. Повърхнината на всяко перило, дръжка или подпора да е оцветена контрастно и да не е хлъзгава.
- 7.11.2. Перила и дръжки за правостоящи пътници
- 7.11.2.1. Осигуряват се достатъчен брой перила и/или дръжки за всяка точка от площта на пода, предназначена в съответствие с параграф 7.2.2. за правостоящи пътници. За тази цел висящите дръжки, ако има такива, могат да се възприемат като нормални дръжки, при условие че са закрепени по подходящ начин. Счита се, че изискването от тази точка е удовлетворено, ако при всички възможни местоположения на изпитвателното устройство, показано в приложение 4, фигура 20 към него, най-малко две перила и две дръжки могат да бъдат достигнати с подвижната ръка на устройството. Изпитвателното устройство да може да се върти свободно около своята вертикална ос.
- 7.11.2.2. Когато се прилага процедурата, описана в параграф 7.11.2.1., следва да се имат предвид само такива перила и дръжки, които са на разстояние не по-малко от 800 mm и не повече от 1900 mm от нивото на пода.
- 7.11.2.3. За всяко положение, което може да бъде заемано от правостоящ пътник, най-малко едното от двете необходими - перила или дръжки, да е на не повече от 1500 mm над нивото на пода в съответното място. Това условие не се прилага за участъци, разположени в близост до врати, в които при отворено положение вратите или техните механизми биха направили невъзможно използването на съответната дръжка.
- 7.11.2.4. В участъците за правостоящи пътници, които не са отделени чрез седалки от страничните или задната стена на моторното превозно средство, се предвиждат хоризонтални перила, успоредни на стените и разположени на височина между 800 и 1500 mm над нивото на пода.
- 7.11.3. Перила и дръжки за обслужващите врати
- 7.11.3.1. Отворите на вратите са съоръжени с парапети и/или ръкохватки от всяка страна. При двойни врати това изискване може да бъде изпълнено чрез монтирането на една централна подпора или едно централно перило.
- 7.11.3.2. Осигуряват се перила и/или дръжки да са такива, че да включват точка за хващане, достъпна за лице, стоящо върху земята в близост до обслужващата врата или на което и да е от последващите стъпала. Тези точки се разполагат вертикално на височина между 800 и 1100 mm над земята или над повърхността на което и да е от стъпалата и хоризонтално:
- 7.11.3.2.1. на не повече от 400 mm навътре от външния ръб на първото стъпало за обичайното положение на стоящо върху земята лице; и
- 7.11.3.2.2. на не повече от 600 mm навътре от същия ръб, без да излизат отвъд външния ръб на съответното стъпало, за обичайното положение на стоящо върху някое от стъпалата лице.

- 7.11.4. Перила за местата за сядане с предимство
- 7.11.4.1. Да се осигурява перило на височина между 800 и 900 mm над нивото на пода между местата за сядане с предимство, описани в параграф 7.7.8.5.2., и обслужващата врата, подходяща за качване и слизване. Допуска се локално нарушаване на непрекъснатостта на перилата в случаите, когато се налага осигуряване на достъп до пространството за инвалидни колички, до места за сядане, разположени над свода на калника, до стълбище, до входна пътека или пътека. Всеки участък на прекъсване на перилото да е с дължина не по-голяма от 1050 mm, като поне от едната страна на участъка на прекъсването е предвидено наличие на вертикално перило.
- 7.12. Защитно ограждане на стълбищното пространство
- 7.12.1. Когато има вероятност от залитане на който и да е от седящите пътници към стълбищното пространство в резултат на внезапно спиране, следва да защитно ограждане на това пространство. Защитното ограждане да има минимална височина 800 mm над пода, върху който са разположени краката на пътниците, и се простира навътре от стената на моторно превозно средство на не по-малко от 100 mm зад надлъжната централна линия на всяко място за сядане, в което пътникът е изложен на риск, или до подпората на най-вътрешното стъпало в зависимост от това кое от двете разстояния е по-малко.
- 7.13. Багажни рафтове и защита на пътниците
- Пътниците в моторното превозно средство да са защитени от предмети, падащи от багажните рафтове при спиране и под въздействието на центробежните сили при смяна на посоката на движение. Когато са монтирани багажни отделения, те се проектират така, че се изключва падането на багаж в случай на рязко спиране.
- 7.14. Подови люкове, когато са предвидени такива
- 7.14.1. Всеки разположен върху пода на моторното превозно средство люк, който не е аварийен, се монтира и обезопасява по начин, който изключва възможността от неговото разместване или отваряне без използването на инструмент или ключове, като никое от повдигащите или обезопасяващите устройства да не излиза на повече от 8 mm над нивото на пода. Ръбовете на издадените части да са закръглени.
- 7.15. Визуалноразвлекателни средства
- 7.15.1. Предназначените за пътниците визуалноразвлекателни средства, например телевизионни монитори или видеокасетофони, се разполагат извън полето на видимост на водача, когато той заема обичайното положение за управление на моторно превозно средство. Това не изключва възможността от използване на телевизионни монитори или други подобни устройства за управление и насочване на моторно

превозно средство от водача, например за наблюдение на обслужващите врати.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Допълнение

ПРОВЕРКА НА ГРАНИЦАТА НА СТАТИЧНО НАКЛОНЯВАНЕ ЧРЕЗ ИЗЧИСЛЕНИЕ

1. За моторно превозно средство може да се докаже, че удовлетворява изискването определено в параграф 7.4. от приложение 3, чрез метод на изчисление, одобрен от техническата служба, отговорна за провеждане на изпитванията.
2. Техническата служба, отговорна за провеждане на изпитванията, може да изиска да се проведат изпитвания върху части на моторното превозно средство, за да се проверят допусканията, направени чрез изчислението.
3. Подготовка за изчисление.
 - 3.1. Моторното превозно средство е представено като пространствена система.
 - 3.2. В зависимост от местоположението на центъра на тежестта на каросерията на моторното превозно средство и различните пружинни константи на окачването и гумите на моторното превозно средство осите обикновено не се повдигат едновременно от едната му страна в резултат на страничното ускорение. Следователно страничното наклоняване на каросерията над всяка ос да бъде установено, като се допусне, че колелата на другата ос (-и) остават върху земята.
 - 3.3. За опростяване трябва да се допусне, че центърът на тежестта на неподресорните маси лежи в хоризонталната равнина на моторното превозно средство върху линията, минаваща през центъра на оста на въртене на колелото. Малкото изместване на центъра на въртенето в резултат на отклонението на оста може да бъде пренебрегнато. Не следва да се взема под внимание устройството за управление на пневматичното окачване.
 - 3.4. Най-малко следните параметри се вземат под внимание:

данни за моторното превозно средство, като междуосово разстояние, широчина на колеята и подресорните/неподресорните маси, местоположение на центъра на тежестта на моторното превозно средство, деформацията и еластичното отклонение и коефициентът на еластичност на окачването на моторното превозно средство вземат предвид отклоненията от праволинейност, хоризонталната и вертикалната пружинна константа на гумите, усукване на надстройката, местоположението на централните осове на въртене на осите.
4. Достоверност на метода за изчисление.

- 4.1. Достоверността на метода за изчисление се определя в съответствие с изискванията на техническата служба, например, чрез провеждане на сравнително изпитване върху подобно моторно превозно средство.

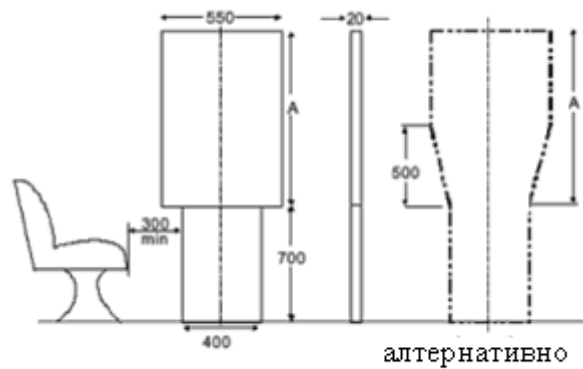
ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПОЯСНИТЕЛНИ СХЕМИ

Фигура 1

ДОСТЪП ДО ОБСЛУЖВАЩИТЕ ВРАТИ

(виж приложение 3, параграф 7.7.1.)



алтернативи

Клас I, II и III: A = 1100 mm

Клас A и B: A = 950 mm

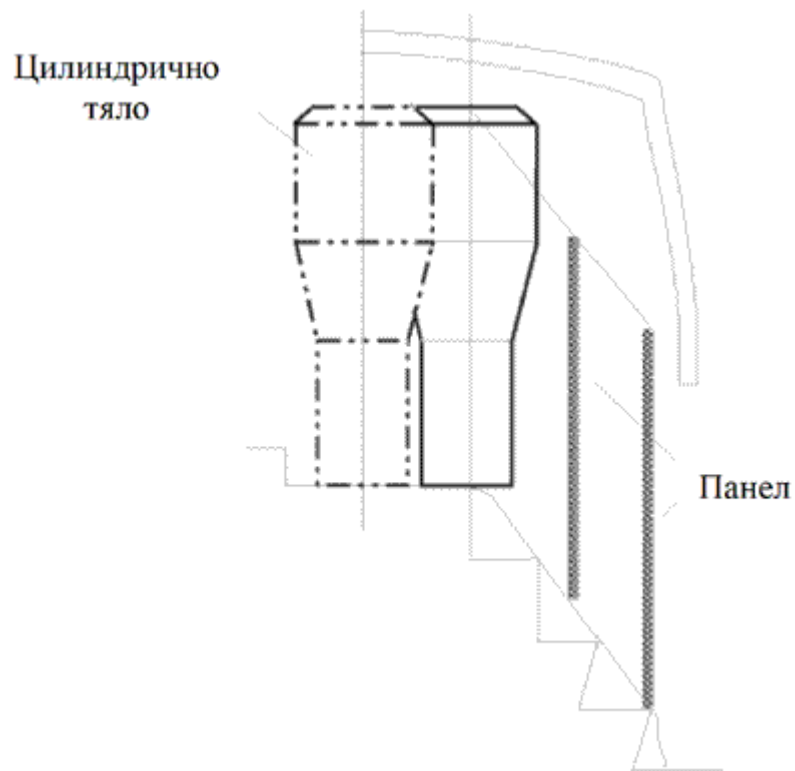
Брой на пътници	$\leq 22^1$		> 22		
Клас	A	B	I	II	III
Размер A (mm)	950	700	1100	950	850
Обща височина двойния панел	1650	1400	1800	1650	1550

¹ Виж съответната бележка под линия в приложение 3, параграф 7.7.1.2.

Фигура 2

ДОСТЪП ДО ОБСЛУЖВАЩИТЕ ВРАТИ

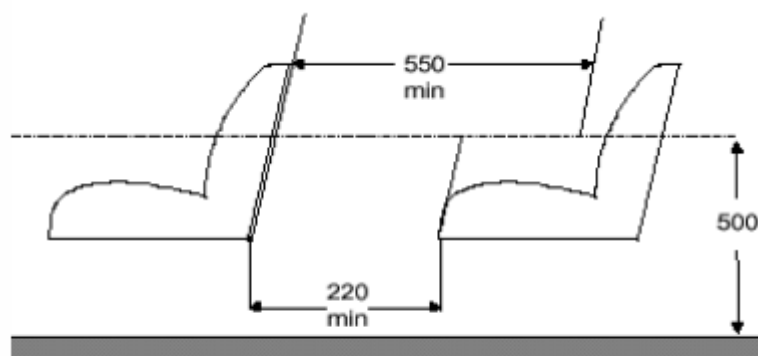
(виж приложение 3, параграф 7.7.1.4.)



Фигура 3

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА БЕЗПРЕПЯТСТВЕНИЯ ДОСТЪП ДО ВРАТАТА

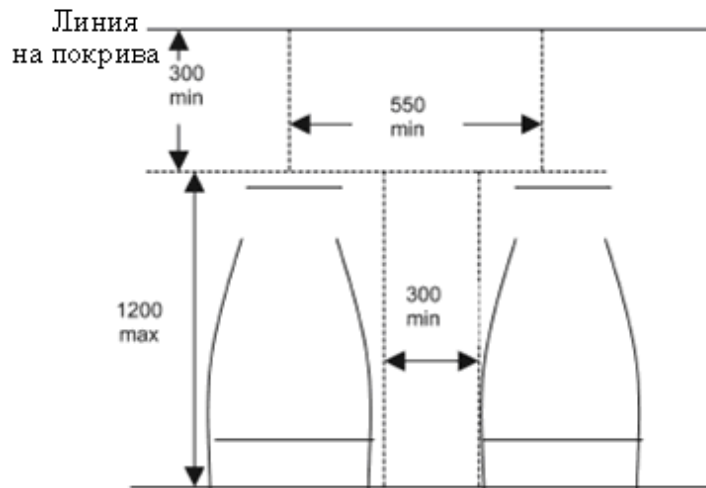
(виж приложение 3, параграф 7.7.1.9.1.)



Фигура 4

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА БЕЗПРЕПЯТСТВЕНИЯ ДОСТЪП ДО ВРАТАТА

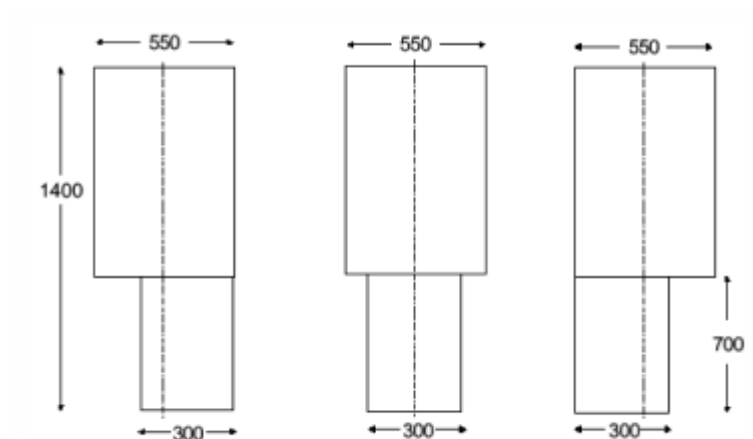
(виж приложение 3, параграф 7.7.1.9.2.)



Фигура 5

ДОСТЪП ДО АВАРИЙНА ВРАТА

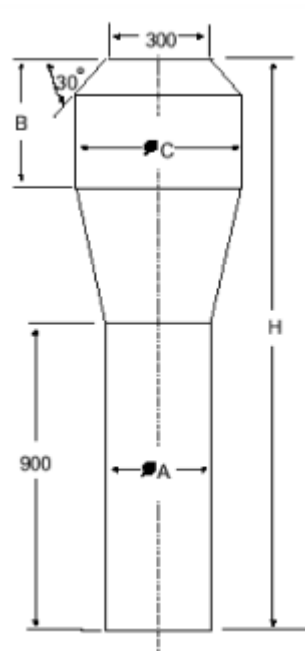
(виж приложение 3, параграф 7.7.2.)



Фигура 6

ПЪТЕКИ

(виж приложение 3, параграф 7.7.5.)



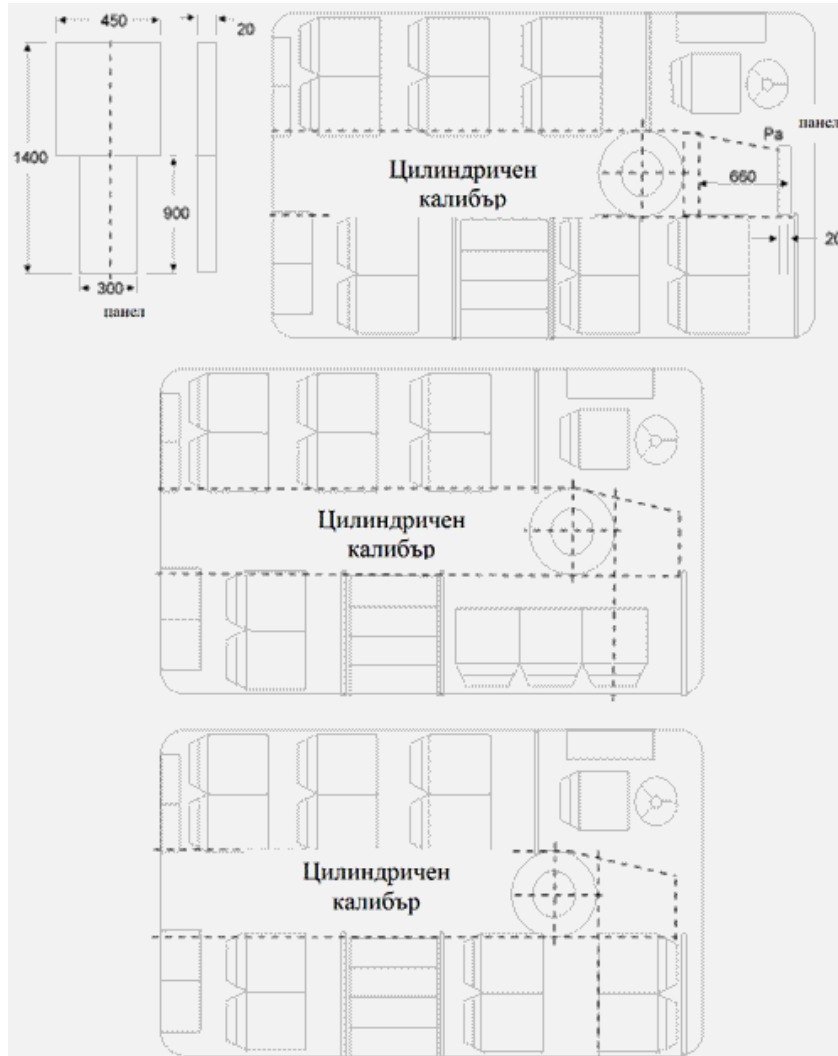
Класове		A	B	I	II	III
Размери (mm)	A	350	300	450	350	300
	C	550	450	550	550	450
	B	500 (*)	300	500 (*)	500 (*)	500 (*)
	H	1900 (*)	1500	1900 (*)	1900 (*)	1900 (*)

* Виж съответната бележка под черта (“*”) в приложение 3, параграф 7.7.5.1.

Фигура 7

ОГРАНИЧЕНИЕ НА ПЪТЕКАТА ОТПРЕД

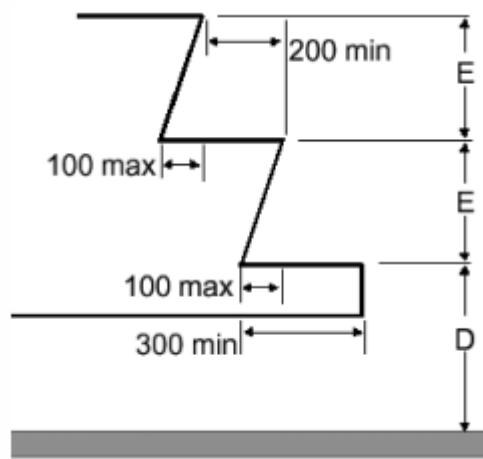
(виж приложение 3, параграф 7.7.5.1.1.1.)



Фигура 8

СТЪПАЛА ЗА ПЪТНИЦИТЕ

(виж приложение 3, параграф 7.7.7.)



Височина над земята, на ненатоварено моторно превозно средство

Класове		I и A	II, III и B
Първо стъпало над пътното платно „D”	Максимална височина (mm)	340 ¹	380 ^{1 2 5 1} (2) (5)
	Максимална дълбочина (mm)	300(*)	
Други стъпала „E”	Максимална височина (mm)	250 ³ (3)	350 ⁴ (4)
	Минимална височина (mm)	120	
	Минимална дълбочина (mm)	200	

(*) 230 mm за моторни превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници.

¹ 700 mm за аварийна врата.

1500 mm за аварийни врати, разположени на горния етаж на двуетажно превозно средство=

² 430 mm при моторно превозно средство с изцяло механично окачване..

³ 300 mm за стъпала на врата зад крайната задна ос.

⁴ За най-малко една обслужваща врата; 400 mm за всички останали обслужващи врати.

⁵ За най-малко една обслужваща врата; 400 mm за всички останали обслужващи врати.

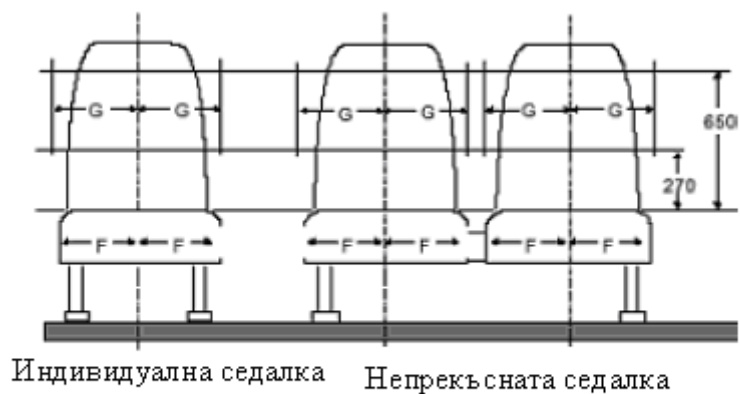
Забележка: 1. При двойните врати стъпалата във всяка половина на входа се разглеждат поотделно.

2. Размерът Е не е еднакъв за всяко стъпало.

Фигура 9

РАЗМЕРИ НА МЕСТАТА ЗА ПЪТНИЦИ

(виж приложение 3, параграф 7.7.8.1.)



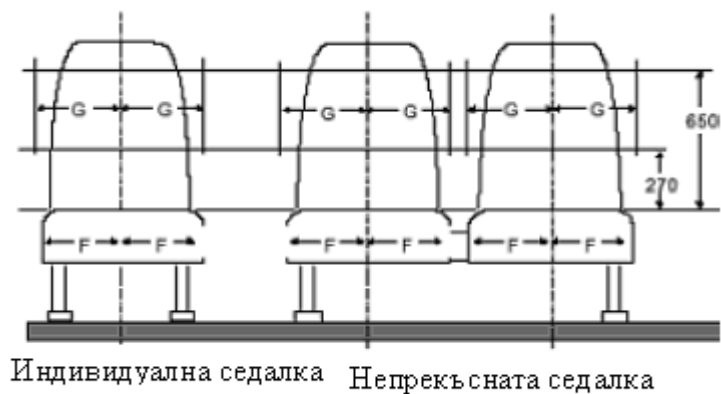
	G (mm) минимум	
F (mm) минимум	Непрекъсната седалка	Индивидуална седалка
200 (*)	225	250

* 225 за клас III

Фигура 9 А

РАЗМЕРИ НА СЕДАЛКИ ЗА ПЪТНИЦИ

(виж приложение 3, параграф 7.7.8.1.3.)



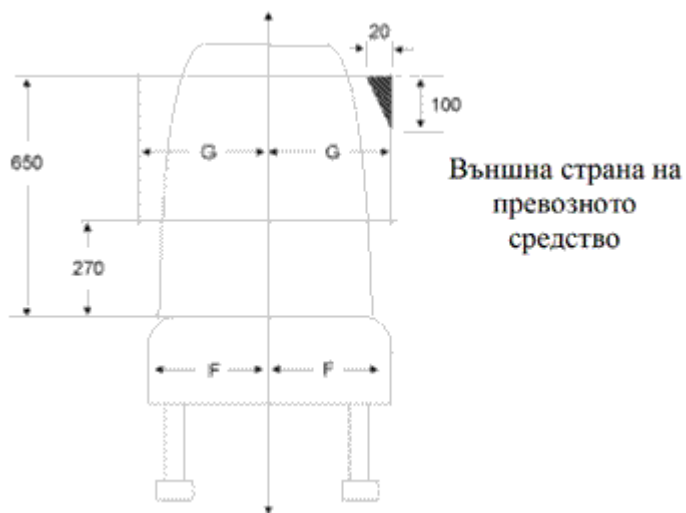
	G (mm) минимум	
F (mm) минимум	Непрекъсната седалка	Индивидуална седалка
200	200	200

Фигура 10

ПОЗВОЛЕНО НАВЛИЗАНЕ НА ВИСОЧИНА НА РАМЕНЕТЕ

Напечното сечение на минималното разполагаемо пространство на височина на раменете за седалки в близост до стената на моторното превозно средство

(виж приложение 3, параграф 7.7.8.1.4.)



$G = 225$ mm при непрекъснатата седалка

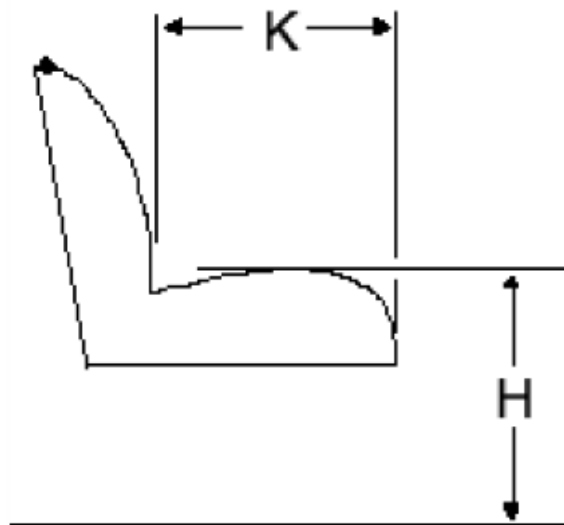
$G = 250$ mm за индивидуална седалка

$G = 200$ mm за моторни превозни средства със ширина по-малка от 2,5 m.

Фигура 11

ДЪЛБОЧИНА И ВИСОЧИНА НА ВЪЗГЛАВНИЦАТА НА СЕДАЛКА

(виж приложение 3, параграфи 7.7.8.2. и 7.7.8.3.)



$H = 400/500$ mm (*)

$K = 350 \text{ mm}$ минимум (**)

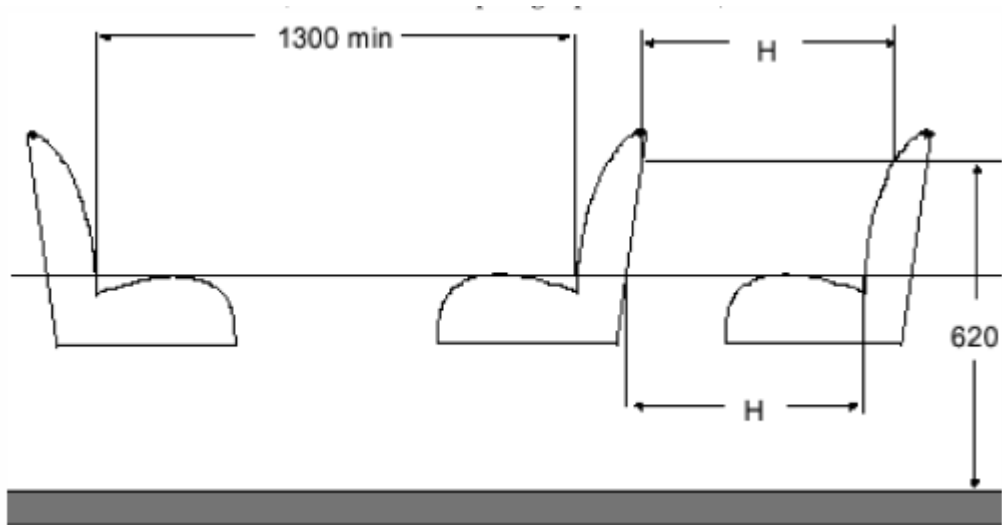
(*) 350 mm над свода на калниците или отделението за двигателя.

(**) 400 mm за моторни превозни средства от класове II и III.

Фигура 12

РАЗСТОЯНИЕ МЕЖДУ СЕДАЛКИТЕ

(виж приложение 3, параграф 7.7.8.4.)

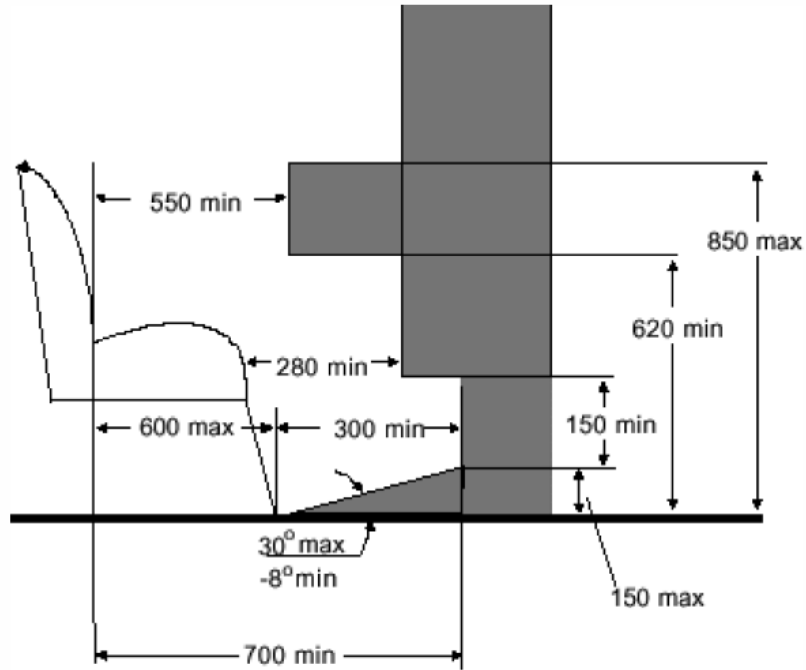


	H
Класове I, A и B	650 mm
Класове II и III	680 mm

Фигура 13

ПРОСТРАНСТВО ЗА СЕДЯЩИ ПЪТНИЦИ

(виж приложение 3, параграф 7.7.8.5.)

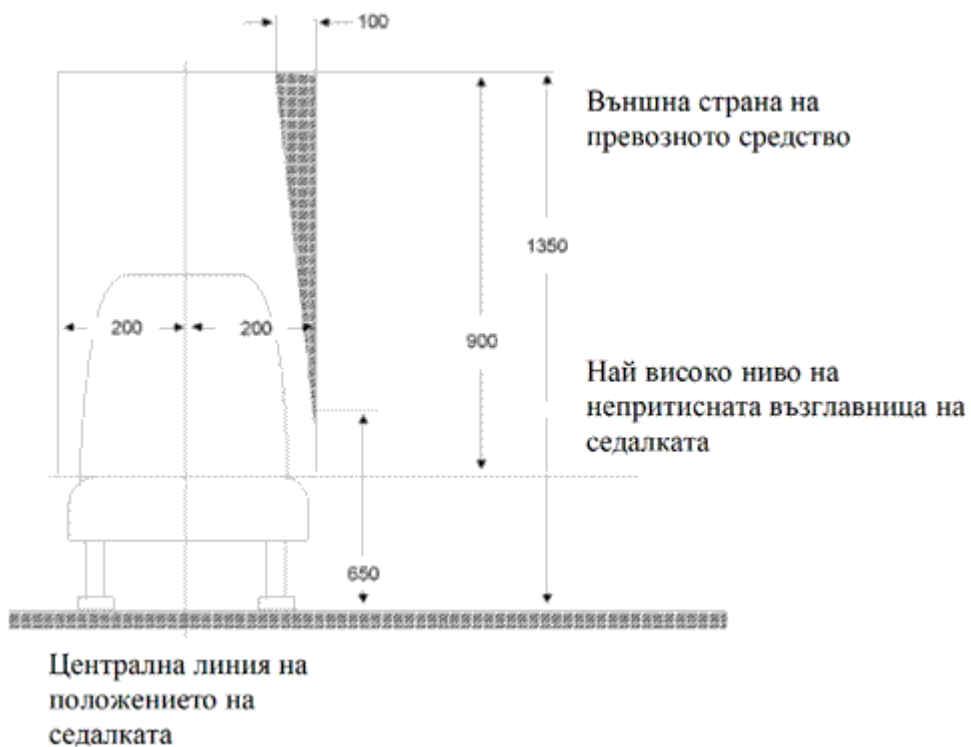


Фигура 14

ДОПУСТИМО НАВЛИЗАНЕ В ПРОСТРАНСТВОТО НАД СЕДАЛКАТА

Напречно сечение на минималното свободно пространство над място за сядане в непосредствена близост до стената на превозното средство

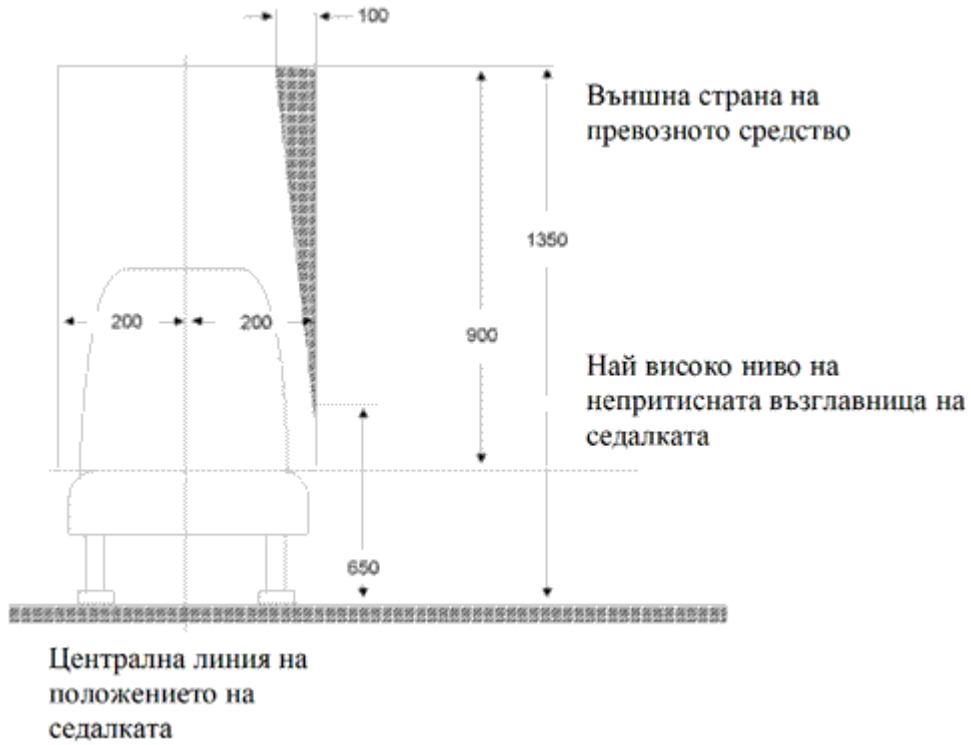
(виж приложение 3, параграф 7.7.8.6.3.1.)



Фигура 15

ДОПУСТИМО НАВЛИЗАНЕ В ПРОСТРАНСТВОТО НАД МЯСТО ЗА СЯДАНЕ

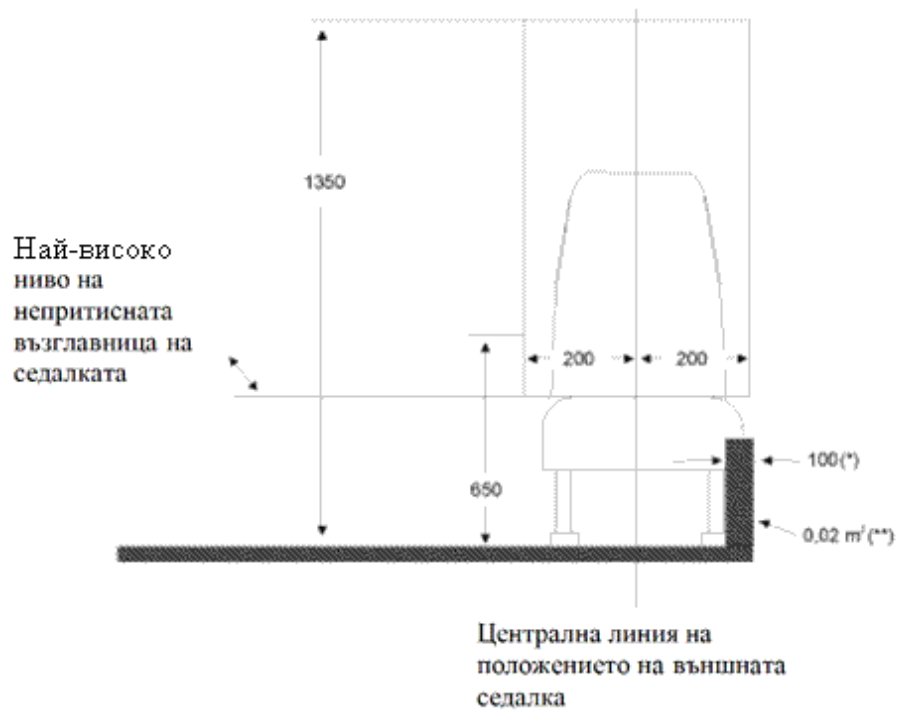
(виж приложение 3, параграф 7.7.8.6.3.2.)



Фигура 16

ДОПУСТИМО НАВЛИЗАНЕ В ДОЛНАТА ЧАСТ НА ПРОСТРАНСТВОТО ЗА ПЪТНИКА

(виж приложение 3, параграф 7.7.8.6.3.3.)



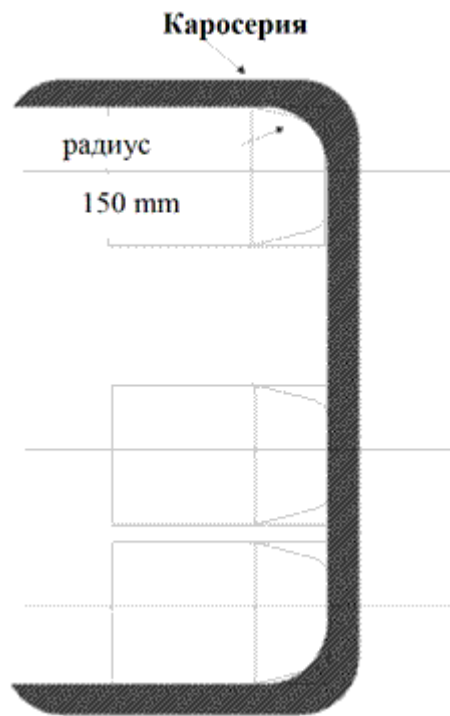
- (*) 150 mm за моторни превозни средства от клас I с нисък под.
- (**) 0,03 m² за моторни превозни средства от клас I с нисък под.

Фигура 17

ПОЗВОЛЕНО НАВЛИЗАНЕ ПРИ ЗАДНИ ЪГЛОВИ СЕДАЛКИ

Поглед на определената зона на седалката (седалки в двете страни на задната част)

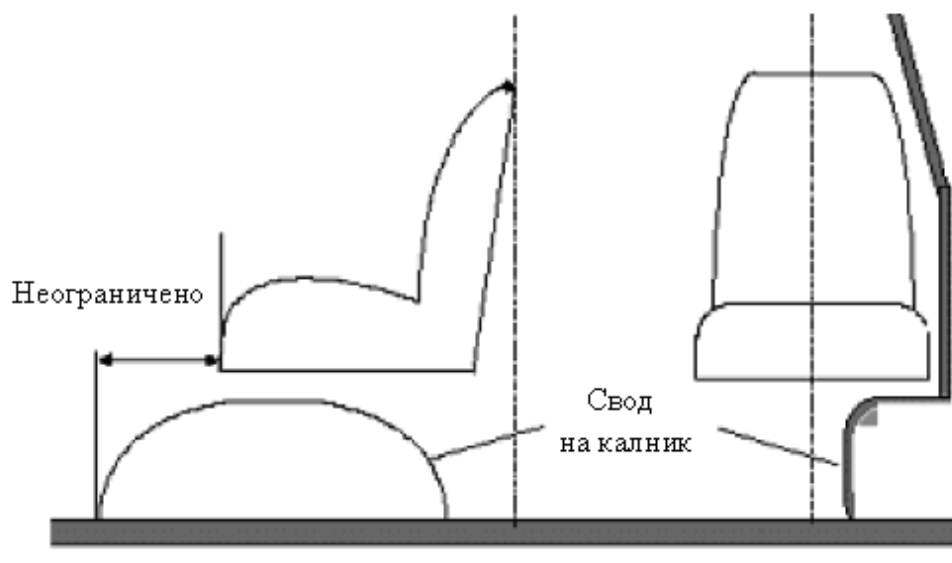
(виж приложение 3, параграф 7.7.8.6.3.4.)



Фигура 18

**ДОПУСТИМО НАВЛИЗАНЕ НА СВОДА НА КАЛНИКА, БЕЗ ДА
НАВЛИЗА НАД ВЕРТИКАЛНАТА ЦЕНТРАЛНА ЛИНИЯ НА
СТРАНИЧНАТА СЕДАЛКА**

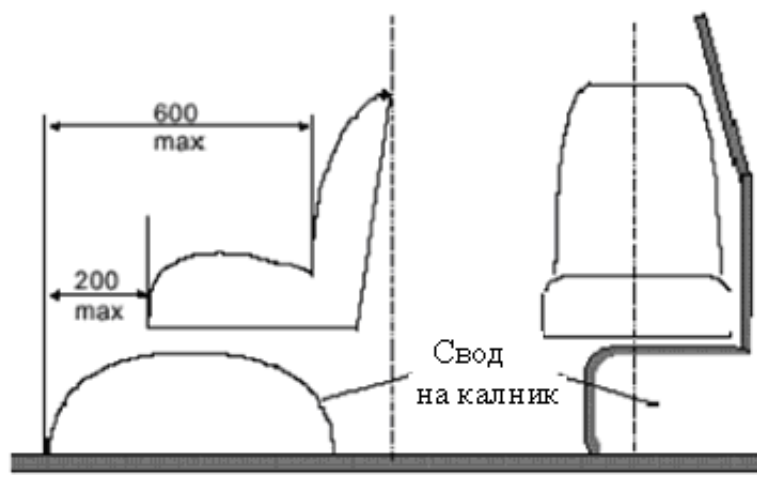
(виж приложение 3, параграф 7.7.8.6.4.2.1.)



Фигура 19

ДОПУСТИМО НАВЛИЗАНЕ НА СВОДА НА КАЛНИКА, КОЙТО НАВЛИЗА НАВЪТРЕ СЛЕД ВЕРТИКАЛНАТА ЦЕНТРАЛНА ЛИНИЯ НА СТРАНИЧНАТА СЕДАЛКА

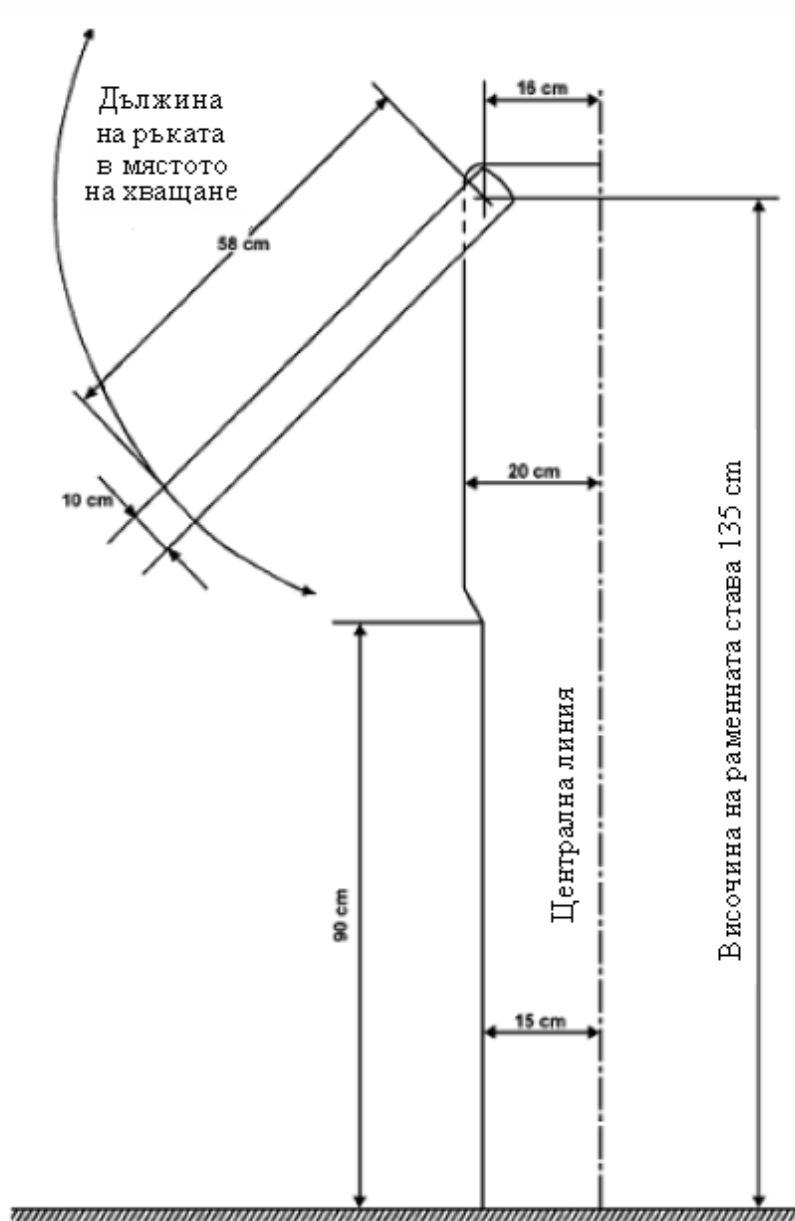
(виж приложение 3, параграф 7.7.8.6.4.2.2.)



Фигура 20

ИЗПИТВАТЕЛНО УСТРОЙСТВО ЗА РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА РЪКОХВАТКИТЕ

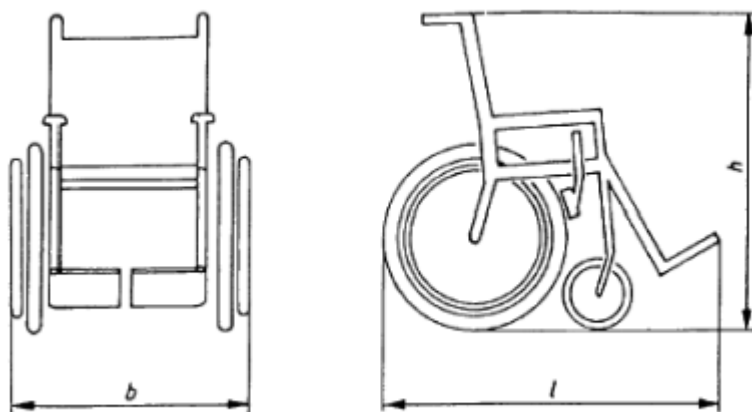
(виж приложение 3, параграф 7.11.2.1.)



Фигура 21

ЕТАЛОН НА ИНВАЛИДНА КОЛИЧКА

(виж приложение 8, параграф 3.6.4.)



Обща дължина, l: 1200 mm
 Обща ширина, b: 700 mm
 Обща височина, h: 1090 mm

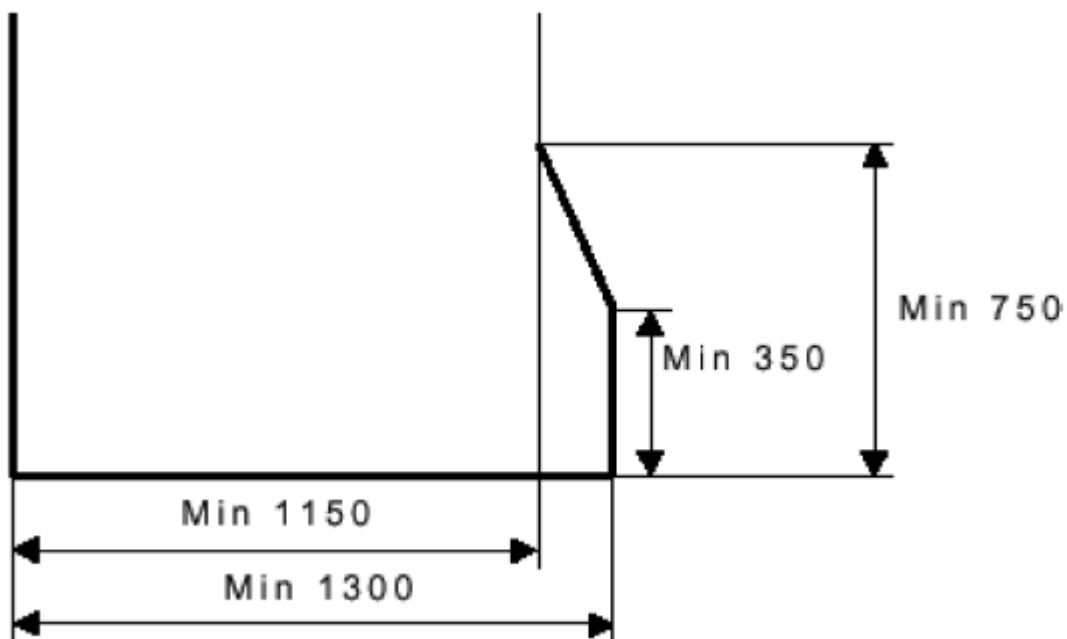
Забележка:

Ползвателят на инвалидната количка, седнал в нея, добавя към общата ѝ дължина 50 mm и прави височината 1350 mm над пода.

Фигура 22

МИНИМАЛНО СВОБОДНО ПРОСТРАНСТВО ЗА ПОЛЗВАТЕЛ НА ИНВАЛИДНА КОЛИЧКА В ПРОСТРАНСТВОТО ЗА ИНВАЛИДНА КОЛИЧКА

(виж приложение 8, параграф 3.6.1.)



Фигура 23

(виж приложение 8, параграф 3.4.)

Фигура 23

ПИКТОГРАМА ЗА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА ИНВАЛИДНИ КОЛИЧКИ



Фигура 23 Б

**ПИКТОГРАМА ЗА ПЪТНИЦИ С ОГРАНИЧЕНА ПОДВИЖНОСТ, РАЗЛИЧНИ
ОТ ПОЛЗВАТЕЛИ НА ИНВАЛИДНИ КОЛИЧКИ**



ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ЯКОСТ НА НАДСТРОЙКАТА

(виж приложение 3, параграф 7.3.)

1. ОБЕКТ И ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Настоящото приложение се отнася за моторни превозни средства на един етаж от клас I и III.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящото приложение:

- 2.1. “остатъчно пространство” означава пространство, което следва да се запази в отделението за пътници, по време и след като конструкцията е била подложена на едно от изпитванията посочени в настоящото приложение.
- 2.2. “надстройка” е част(и) от конструкцията на моторно превозно средство, която/които допринася(т) за якостта на моторното превозно средство, в случай на преобръщане;
- 2.3. “секция от каросерията” е секция съдържаща най-малко два идентични вертикални стълба на всяка страна, представителни за част или части от конструкцията на моторното превозно средство;
- 2.4. “обща енергия” е енергията, която се предполага да бъде погълната от комплектованата конструкция на моторното превозно средство. Това може да се определи както е показано в настоящото приложение.

3. ОБЩИ СПЕЦИФИКАЦИИ И ИЗИСКВАНИЯ.

Ако надстройката е получила одобрение съгласно Правило № 66, счита се, че съответства на тези общи спецификации и изисквания.

- 3.1. Надстройката на моторното превозно средство е с достатъчна якост, за да осигури, че по време на и след като е била подложена на един от методите за изпитване или изчисление, определени в параграф 4.:
 - 3.1.1. никоя от преместените части на моторното превозно средство да не навлиза в оставащото пространство, посочено в параграф 5. и
 - 3.1.2. никоя част от оставащото пространство да не излиза извън границите на деформираната конструкция
- 3.2. Изискванията на параграф 3.1. по-горе се прилагат към моторното превозно средство, включително всички конструктивни части, елементи и панели и всички издадени твърди части като рафтове за багаж,

вентиляционно оборудване и т.н.. Но прегради, вътрешни стени, обръчи и други части, които укрепват надстройката на моторното превозно средство, както и стационарното оборудване, като барчета, кухнички или тоалетни не се вземат под внимание по смисъла на параграф 3.1.

3.3. При съчленено моторно превозно средство, всяка част от моторното превозно средство съответства на изискванията, определени в параграф 3.1. по-горе.

4. МЕТОДИ ЗА ИЗПИТВАНЕ.

4.1. Всеки тип моторно превозно средство се проверява съгласно един от следните методи по преценка на производителя или съгласно друг метод, одобрен от компетентния орган:

4.1.1. за преобръщане на комплектовано моторно превозно средство в съответствие с процедурата, установена в допълнение 1;

4.1.2. изпитване за преобръщане на част или части от каросерията, представителна и за комплектованото моторно превозно средство в съответствие с допълнение 2;

4.1.3. изпитване с махало на част или части от каросерията в съответствие с допълнение 3; или

4.1.4. проверка на якостта на надстройката чрез изчисление в съответствие с допълнение 4.

4.2. Ако методите, определени в параграфи 4.1.2., 4.1.3. или 4.1.4., не могат да вземат под внимание значителни отклонения между отделни части на моторното превозно средство, например климатична инсталация върху покрива, следва да се представят на техническата служба допълнителни методи за изпитване или изчисления. При липсата на такава допълнителна информация, може да се изиска моторното превозно средство да се подложи на изпитване по метода, посочен в параграф 4.1.1.

5. ОСТАВАЩО ПРОСТРАНСТВО

5.1. За целите на параграф 2.1., оставащо пространство означава обемът от отделението за пътници, който се простира при преместването на напречната вертикална равнина, показаната на фигура 1 а) по права линия или линии, така че точката R на фигура 1 а) да минава от точка R на най-задната външна седалка през точка R на всяка междинна външна седалка до точка R на най-предната външна седалка.

5.2. Допуска се, че точката R, показана на фигура 1 б), е разположена на 500 mm над пода под краката на пътниците, на 300 mm от вътрешната повърхност на стената на превозното средство и на 100 mm пред облегалката върху централната линия на външните седалки,

6. ОЦЕНКА НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ИЗПИТВАНЕТО

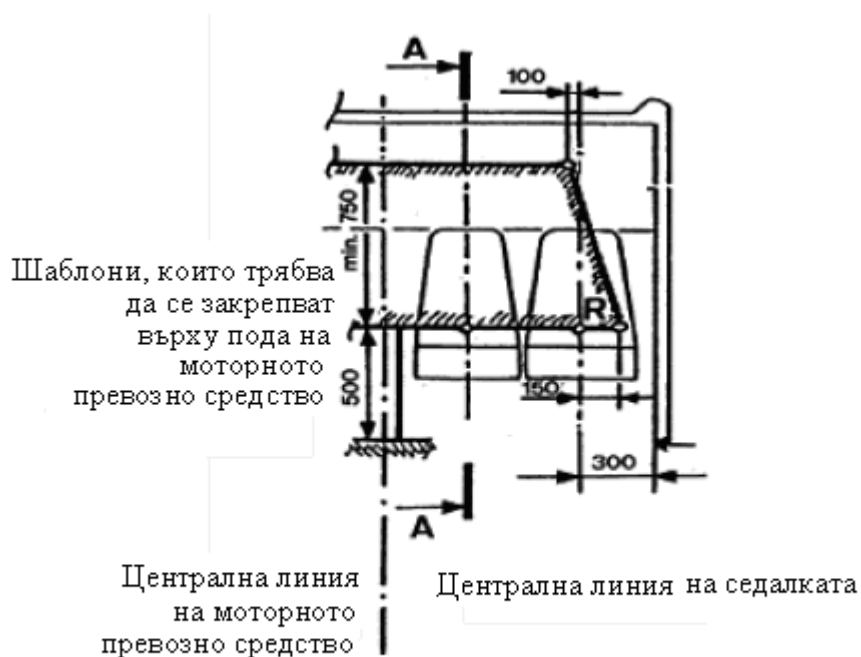
6.1. При изпитване на част от каросерията техническата служба, отговорна за провеждане на изпитването, гарантира, че моторното превозно средство се съответства на условията, определени в Поддопълнение 2 от допълнение 3, която съдържа изисквания за разпределението на основните енергопоглъщащи части от надстройката на моторно превозно средство.

Фигура 1

ОСТАВАЩО ПРОСТРАНСТВО

(Всички размери в милиметри)

1 а) Странично



Забележка: виж изискването от параграф 5.1.

1 б) Надлъжно

Сечение А-А на моторното превозно средство във вертикалната равнина на централната линия на вътрешните седалки.



Забележка: Виж изисквания от параграф 5.2.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

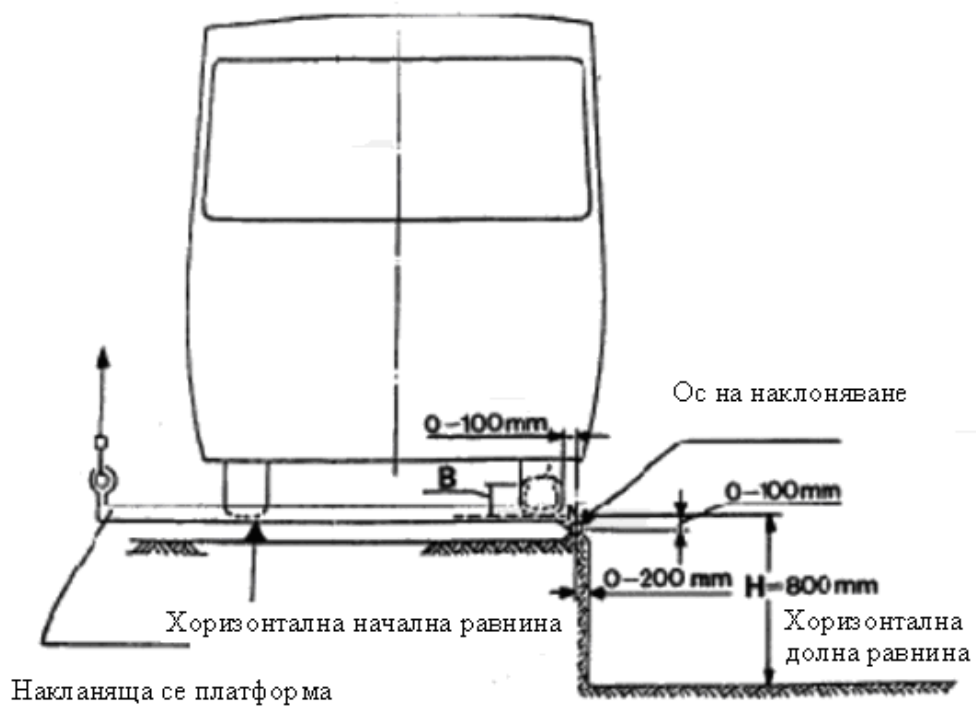
Допълнение 1

ИЗПИТВАНЕ ЗА ПРЕОБРЪЩАНЕ НА КОМПЛЕКТОВАНО МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

1. Условия за изпитване
 - 1.1. При все че не е необходимо моторното превозно средство да бъде напълно оборудвано, то е представително за произвежданите моторни превозни средства по отношение на масата на моторното превозно средство в състояние на движение, центъра на тежестта и разпределение на масата, както е обявено от производителя.
 - 1.2. Седалките за водача и пътниците да са разположени с облегалки в най-изправено положение, ако са регулируеми. Височината на седалките да е в най-високото си положение, когато са регулируеми.
 - 1.3. Всяка врата и отварящ се прозорец на моторното превозно средство са затворени и застопорени, но не заключени. Прозорците и стъклените прегради или екрани могат да бъдат остъклени или неостъклени по преценка на заявителя. Ако те не са остъклени, на моторното превозно средство трябва да бъде приложена еквивалентна маса на съответните им места.
 - 1.4. Гумите са напompани до налягане, определено от производителя на моторното превозно средство и ако моторното превозно средство има система за пневматично окачване, да е осигурено подаването на въздух към пневморесорите. Всяка система за автоматично поддържане на нивото се регулира за моторно превозно средство, разположено върху равна хоризонтална повърхност, до ниво, посочено от производителя. Амортизаторите работят нормално.
 - 1.5. Горивото, акумулаторната киселина и останалите запалителни смеси, експлозивни или корозионни материали може да се заменят с други материали, при условие че са изпълнени условията, определени в параграф 1.1. по-горе.
 - 1.6. Зоната на удара е от бетон или друг твърд материал.
2. Изпитвателна процедура (виж фигура 1)
 - 2.1. Моторното превозно средство се разполага върху платформа, позволяваща преобръщането му на една страна. Тази страна се определя от производителя.
 - 2.2. Положението на моторното превозно средство върху платформата е такова, че когато платформата е хоризонтална:

- 2.2.1. оста на завъртане е успоредна на надлъжната ос на моторното превозно средство;
- 2.2.2. оста на завъртане е от 0 mm до 200 mm от вертикалното стъпало между двете нива.
- 2.2.3. оста на завъртане е от 0 mm до 100 mm от страната на гумата при нейната най-широка ос,
- 2.2.4. оста на завъртане е от 0 mm до 100 mm под хоризонталната изходна равнина, върху която стоят гумите, и
- 2.2.5. разликата между височината на хоризонталната изходна равнина и хоризонталната долна равнина, върху която става ударът, да бъде не по-малка от 800 mm.
- 2.3. Вземат се мерки за предотвратяване на движението на моторно превозно средство по неговата надлъжна ос.
- 2.4. Изпитвателното оборудване да предотвратява странично плъзгане на гумите в посоката на преобръщане посредством странични стени.
- 2.5. Изпитвателното оборудване осигурява едновременното повдигане на осите на моторното превозно средство.
- 2.6. Превозното средство да се наклонява без люлеене и динамични въздействия, докато то се преобръне. Ъгловата скорост да не е по-голяма от 5 °/s (0,087 rad/s).
- 2.7. Използва се високоскоростна фотография, деформируеми шаблони и други подходящи средства да се определи дали са спазени изискванията на параграф 3.1. от настоящото приложение. Това се проверява в не по-малко от две места, обикновено в предната и задната част на отделението за пътници; точното положение е по преценка на техническата служба. Шаблоните да се закрепят към практически недеформируеми части на конструкцията.

Фигура 1



ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Допълнение 2

ИЗПИТВАНЕ НА ПРЕОБРЪЩАНЕ НА КАРОСЕРИЯТА

1. Условия на изпитването:
 - 1.1. Каросерията е част от ненатоварено моторно превозно средство.
 - 1.2. Геометричните характеристики на каросерията, оста на завъртане и положението на центъра на тежестта във вертикална и странична посока да са представителни за комплектованото моторно превозно средство.
 - 1.3. Масата в раздела на каросерията, изразена като процент от масата в състояние на движение на моторното превозно средство, се определя от производителя.
 - 1.4. Енергията, която се поглъща от частта на каросерията, изразена като процент от общата енергия, която ще бъде погълната от комплектовано моторно превозно средство, се определя от производителя.
 - 1.5. Процентът на общата енергия, определена в параграф 1.4. е не по-малък от процента от общата маса на моторното превозно средство в състояние на движение, посочена в параграф 1.3.
 - 1.6. Прилагат се условията на изпитване, посочени в параграф 1.6. от допълнение 1 и параграфи 2.1. - 2.6. от допълнение 3.
2. Процедура за изпитване
 - 2.1. Процедурата за изпитване е същата както процедурата, посочена в допълнение 1, с изключение на това, че се използва частта на каросерията, посочена по-горе, вместо комплектовано моторно превозно средство.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

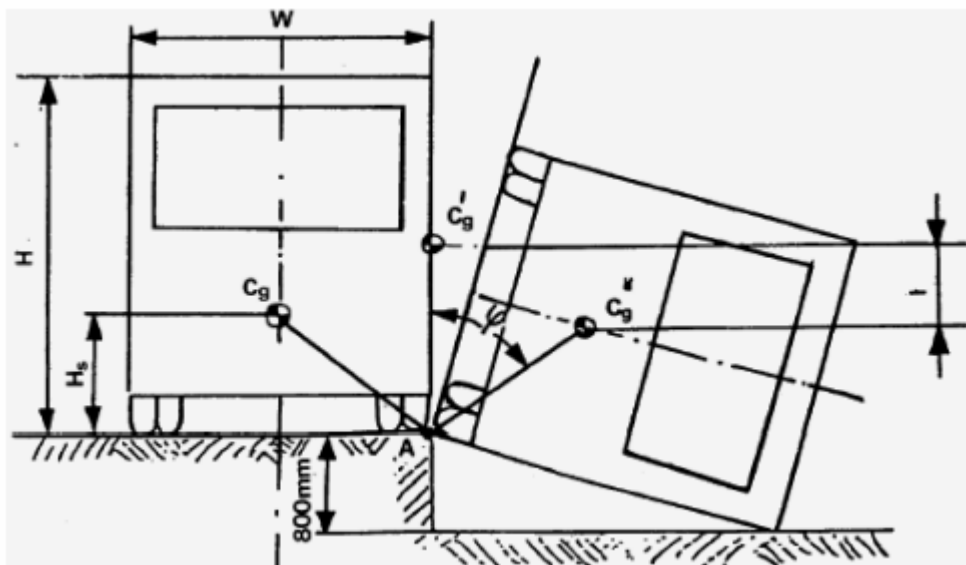
Допълнение 3

ИЗПИТВАНЕ НА КАРОСЕРИЯ С МАХАЛО

1. Ниво на енергия и посока на удара
 - 1.1. Енергията, която се предава към конкретна част от каросерията, да е равна на сумата на енергиите, посочени от производителя, разпределена към всеки от контурите на напречното сечение, съставляващи конкретната каросерия.
 - 1.2. Съответната част от енергията, определена в Поддопълнение 1 към настоящото допълнение, се прилага върху конкретната част от каросерията с помощта на махало, така че в момента на удара посоката на движение на махалото да сключва ъгъл 25° ($+ 0^{\circ}$; $- 5^{\circ}$) с централната надлъжна вертикална равнина на каросерията. Точният ъгъл в рамките на този диапазон се определя от производителя моторното превозно средство.
2. Условия на изпитване
 - 2.1. Провеждат се достатъчен брой изпитвания, за да може техническата служба, провеждаща изпитванията да се увери, че изискванията, определени в параграф 3.1. от настоящото приложение, са изпълнени.
 - 2.2. За целите на изпитването частите от каросерия са от части от нормалната конструкция, поставена между колоните спрямо пода, рамката на шасито, страните и покрива. Частите на такива компоненти като полици за багаж, вентилационни тръбопроводи и други, където са поставени, също се включват.
 - 2.3. Всяка врата и отварящ се прозорец от секцията на каросерия са бъдат затворени и фиксирани, но не заключени. Прозорци и остъклени прегради или екрани могат да бъдат остъклени или неостъклени по усмотрение на заявителя.
 - 2.4. По целесъобразност, могат да бъдат включени и седалки по преценка на производителя, които да са разположени в обичайните си места от конструкцията на каросерията. Включват се и обичайните закрепващи елементи и съединения между всички части и принадлежности на конструкцията. Когато са регулируеми, облегалките да са в най-изправено положение. В случай, че седалките са регулируеми, те се нагласяват в най-високо положение.
 - 2.5. Върху коя страна на каросерията се нанася ударът, се избира по преценка на производителя. Когато е необходимо да бъдат изпитани повече от една части от каросерията, ударът се прилага върху тях от една и съща страна.

- 2.6. Използват се високоскоростна фотография, деформируеми шаблони или други подходящи средства, за да се установи дали са били изпълнени изискванията на параграф 3.1. от настоящото приложение. Шаблоните се прикрепват към практически недеформируеми части на конструкцията.
- 2.7. Частта от каросерията, която подлежи на изпитване, се закрепва здраво и надеждно към монтажната рама посредством напречници или елементите, които ги заместват, по начин, по който не може да бъде погълната значителна енергия от носещата рама и нейното закрепване по време на удара.
- 2.8. Махалото се пуска от такава височина, че то удря частта от каросерията със скорост между 3 и 8 m/s.
3. Описание на махалото
- 3.1. Ударната повърхност на махалото да е изработена от стомана или шперплат с дебелина 20 mm - 5 mm и с равномерно разпределена маса. Ударната повърхност да е правоъгълна и плоска с широчина не по-малка от широчината на изпитваната част от каросерията, а височината да е не по-малка от 800 mm. Неговите ръбове да са закръглени с радиус не по-малък от 15 mm.
- 3.2. Тялото на махалото се закрепва здраво върху два твърди лоста. Осите на лостовете са на не по-малко от 3500 mm от геометричния център на тялото на махалото.

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ОБЩАТА ЕНЕРГИЯ (E*)



Допускания:

1. Допуска се, че формата на напречното сечение на каросерията е правоъгълна.
2. Допуска се, че системата на окачване е твърдо закрепена.
3. Допуска се, че движението на каросерията е идеално завъртане около точката А.

Изчисляване на общата енергия (E*)

Когато падането на центъра на тежестта (h се определя с помощта на графични методи, E* се определя с помощта на графични методи:

$$E^* = 0.75 M \cdot g \cdot h \text{ (Nm)}$$

Алтернативно E* може да бъде изчислено от формулата:

$$E^* = 0.75 M \cdot g \cdot \left[\sqrt{\left(\frac{W}{2}\right)^2 + H_s^2} - \frac{W}{2H} \sqrt{H^2 - 0.8^2} + 0.8 \frac{H_s}{H} \right] \text{ (Nm)}$$

(Nm) където:

M = масата в състояние на движение на моторното превозно средство (kg)

$$G = 9.8 \text{ m/s}^2$$

W = общата ширина на моторното превозно средство (m)

H_s = височината на центъра на тежестта на ненатовареното моторно превозно средство (m)

H = височината на моторното превозно средство (m)

Поддопълнение 2

ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО НА ОСНОВНИТЕ ЧАСТИ НА НАДСТРОЙКАТА, ПОГЛЪЩАЩИ ЕНЕРГИЯТА

1. Провеждат се достатъчен брой изпитвания, за да може техническата служба, провеждаща изпитванията, да се увери, че комплектованото моторно превозно средство отговаря на изисквания, определени в параграф 3.1. от настоящото приложение. Това не означава, че винаги е необходимо да се провежда повече от едно изпитване.
2. Изчисленията, базирани върху данните, получени при изпитването на каросерията, могат да се използват за доказване на необходимата якост на друга част от каросерията, която не е еднаква с вече изпитаната, ако много от конструктивните ѝ характеристики са еднакви с конструктивните характеристики на изпитаната част.
3. Производителят определя кои колони от надстройката се разглеждат като допринасящи за нейната якост и посочва количеството енергия (E_i), която всяка колона се предвижда да издържи. Тези посочени стойности удовлетворяват следните критерии:

(1)
$$\sum_{i=1}^{i=m} E_i > E^*$$
 където m е общият брой на посочените колони.

(2)а)
$$\sum_{i=1}^{i=n} E_{iF} \geq 0.4E^*$$
 където n е броят на посочените колони пред центъра на тежестта на моторното превозно средство

б)
$$\sum_{i=1}^{i=p} E_{iR} \geq 0.4 E^*$$
 където p е броят на посочените колони зад центъра на тежестта на моторното превозно средство.

(3) $L_F \geq 0.4.l_f$

(4) $L_R \geq 0.4 l_r$

(5)
$$\frac{d_{\max}}{d_{\min}} \leq 2.5$$
 това се прилага, само когато d_{\max} е по-голямо от $0.8x$ максималното отклонение, допустимо без навлизане в останалото пространство.

където:

E_i е посочената енергия, на която може да издържи i -тата колона на надстройката,

E_{iF} е посочената енергия, на която може да издържи i -тата колона пред центъра на тежестта на моторното превозно средство,
 E_{iR} е посочената енергия, на която може да издържи i -тата колона пред центъра на тежестта на моторното превозно средство,

E^* е общата енергия, на която може да издържи цялата конструкция на моторното превозно средство

d_{max} е най-голямото отклонение, измерено в посоката на удара, във всяко сечение от конструкцията на каросерията, след като е поело своята собствена част от енергията на удара.

d_{min} е най-малкото отклонение, измерено в посоката на удара в същата точка в светлия отвор като d_{max} , на всеки раздел от конструкцията на каросерията, след е поело своята собствена част от енергията на удара.

$$L_F = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} (E_{iF} l_{if})}{\sum_{i=1}^{i=n} E_{iR}} = \text{среднопретегленото разстояние между посочените колони}$$

пред центъра на тежестта на моторното превозно средство.

$$L_R = \frac{\sum_{i=1}^{i=p} (E_{iR} l_{iR})}{\sum_{i=1}^{i=p} E_{iR}} \text{ среднопретегленото разстояние между посочените колони зад}$$

центъра на тежестта на моторното превозно средство

където:

l_{if} е разстоянието от центъра на тежестта на моторното превозно средство до i -тата колона пред центъра на тежестта.

l_{iR} е разстоянието от центъра на тежестта на моторното превозно средство до i -тата колона зад центъра на тежестта.

l_f е разстоянието между предната част на моторното превозно средство и центъра на тежестта на моторното превозно средство

l_r е разстоянието между задната част от моторното превозно средство и центъра на тежестта на моторното превозно средство

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Допълнение 4

ПРОВЕРКА НА ЯКОСТТА НА НАДСТРОЙКАТА ЧРЕЗ ИЗЧИСЛЕНИЕ

1. За надстройка или части от надстройка може да бъде доказано, че отговарят на изискванията, определени в параграф 3.1. от настоящото приложение, чрез метод за изчисление, одобрен от техническия сервиз, отговорен за провеждане на изпитванията.
2. Когато конструкцията може да бъде деформирана над границата на еластичност на използваните материали, изчислението симулира поведението на конструкцията, ако тя претърпява съществени пластични деформации.
3. Техническата служба, отговорна за провеждането на изпитванията, може да поиска провеждане на изпитвания върху съединения или части от конструкцията, за да се проверят допусканията, извършени при изчисленията.
4. Подготовка за изчисленията
 - 4.1. Изчисленията не могат да започнат, докато конструкцията не се анализира и не се разработи математическият ѝ модел. Това определя отделните елементи, които се изследват, и определя точките, в които може да настъпи пластична деформация. Посочват се размерите на елементите и характеристиките на използваните материали. Извършва се физическо изпитване в точките на деформиране, за да се определят характеристиките на силата за настъпване на пластичната деформация (въртящия момент), като тези данни са основни за изчисленията. Определя се степента на деформация и якостта на динамично натоварване, подходящи за тази степен на деформация. Когато методът на изчисление не може да покаже кога ще настъпи значимо счупване, е съществено това да се определи посредством експеримент, отделни анализи или подходящо разпределение на динамичното натоварване. Посочва се разпределението на натоварването по дължината на моторното превозно средство.
 - 4.2. Изчислителният метод включва деформациите до границите на еластичност на материала, последвани от определяне на това, къде ще настъпят пластични деформации, както и последващото настъпване на други пластични деформации, освен ако местоположението и последователността на настъпването на пластични деформации не са известни от предишен опит. Методът да се приспособи към измененията на геометрията на съответната конструкция поне до степента, при която деформациите надхвърлят допустимите граници. Изчисленията да симулират силата и посоката на удара, които могат да се появят, ако конкретната надстройка е подложена на изпитването за преобръщане, описано в допълнение 1. Достоверността на метода за изчисление да бъде установена чрез сравняване с резултатите от физически изпитвания, за които не е задължително да са били проведени по отношение на заявеното за одобряване към настоящия момент.
5. Изпитване на част от надстройката

Когато методът за изчисление се използва за част от цялата надстройка на каросерията, за комплектуваното моторно превозно средство се прилагат същите условия като посочените.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

УКАЗАНИЯ ЗА ИЗМЕРВАНЕ НА СИЛИТЕ НА ЗАТВАРЯНЕ НА ОБСЛУЖВАЩИ ВРАТИ С МЕХАНИЗИРАНО ЗАДВИЖВАНЕ

(виж приложение 3, параграф 7.6.5.6.1.1.)

1. Общи изисквания

Затварянето на вратите с механизирано задействане е динамичен процес. Когато движещата се врата срещне препятствие, резултатът от това се изразява във възникването на динамична противодействаща сила, която във времето зависи от няколко фактора (например масата на вратата, ускорението, размерите).

2. Определения

2.1. Силата на затваряне $F(t)$ е времева функция, измерена върху затварящите ръбове на вратата. (виж параграф 3.2. по-долу).

2.2. Максимална сила F_s е максималната стойност на силата на затваряне.

2.3. Действителната сила F_E е средната стойност на силата на затваряне, отнесена към продължителността на импулса

$$F_E = \frac{1}{T} \int_{t_1}^{t_2} F(t) dt$$

2.4. Продължителността на импулса T е времето между t_1 и t_2 :

$$T = t_2 - t_1$$

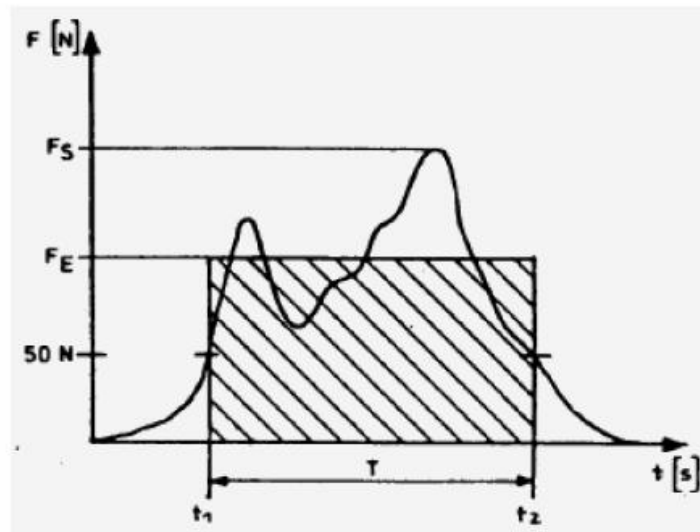
където,

t_1 = праг на чувствителност, когато силата на затваряне е по-голяма от 50 N.

t_2 = праг на заглъхване, когато силата на затваряне става по-малка от 50 N.

2.5. Зависимостта между горните параметри е показана на фигура 1 по-долу (като пример):

Фигура 1



2.6. Силата на притискане F_c е средноаритметичната стойност на действителните сили, измерени в една и съща измервателна точка последователно няколко пъти:

$$F = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} (F_E)_i}{n}$$

3. Измервания

3.1. Условия на измерванията:

3.1.1. Температурен обхват: $10^0 - 30^0$ C

3.1.2. Моторното превозно средство е разположено на хоризонтална повърхнина.

3.2. Точки на измерване са:

3.2.1. върху основните затварящи ръбове на вратата:

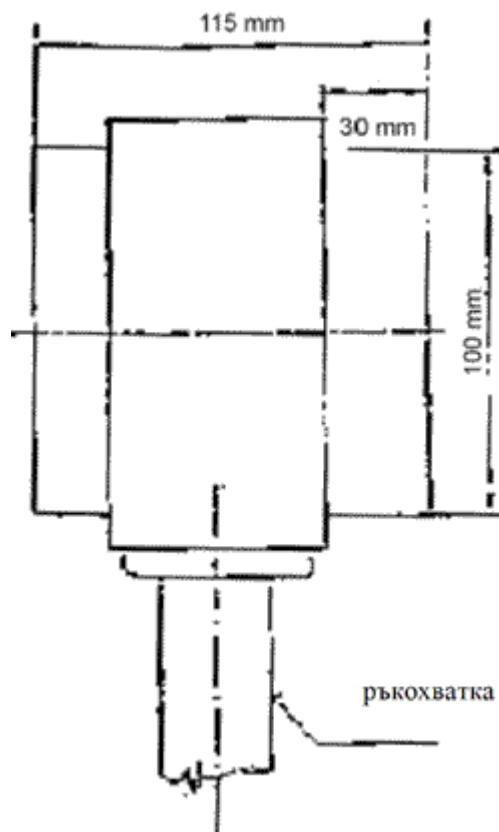
една в средата на вратата;
една на 150 mm над долния ръб на вратата.

3.2.2. при врати, оборудвани с устройства за предотвратяване на притискането в процеса на отваряне - върху вторичните затварящи ръбове на вратата в точката, която се счита за най-опасното място за притискане.

3.3. Извършват се най-малко три измервания при всяка точка на измерване, за да се определи силата на притискане съгласно параграф 2.6.

- 3.4. Импулсът за силата на затварянето се записва посредством нискочестотен филтър с пределна честота 100 Hz. Прагът на чувствителност и прагът на затихване се настройват на 50 N, за да се ограничи продължителността на импулса.
- 3.5. Отклоненията на показанията от номиналната стойност не може да бъдат по-големи от +/- 3 %..
4. Измервателно устройство
- 4.1. Измервателното устройство се състои от две части: една ръкохватка и една измервателна част, която е динамометър (виж фигура 2).
- 4.2. Динамометърът има следните характеристики:
- 4.2.1. Той състои се от два плъзгащи се корпуса с външен размер 100 mm в диаметър и широчина 115 mm. Във вътрешността на динамометъра се монтира пружина между двата корпуса, така че той да може да бъде притискан, ако се приложи съответна сила.
- 4.2.2. Коефициентът на еластичност на динамометъра е $10 \pm 0.2 \text{ N/mm}$. Максималната деформация на пружината е ограничена до 30 mm, така че да се достигне максимална сила от 300 N.

Фигура 2



ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕВОЗНИТЕ
СРЕДСТВА С ВМЕСТИМОСТ, НЕПРЕВИШАВАЩА 22 ПЪТНИЦИ**

1.1. Минимални размери за изходите

Различните видове изходи имат следните минимални размери:

Отвор	Размери	Забележки
Обслужваща врата	Височина на входа Клас А 1650 mm В 1500 mm	Височината на входа на обслужващата врата се измерва като вертикалното разстояние, измерено във вертикалната равнина, между хоризонталните проекции на средната точка на отвора на вратата и горната повърхнина на най-ниското стъпало.
	Отвор височина	Вертикалната височина на отвора на вратата за обслужване е такава, че да позволява свободното преминаване на двойния панел, посочен в параграф 7.7.1.1. от приложение 3. Горните ъгли могат да бъдат намалени посредством закръгление с радиус, не по-голям от 150 mm.
	Широчина Единична врата: 650 mm Двойна врата: 1200 mm	За превозни средства от клас В, при които височината на отвора на обслужващата врата е между 1400 и 1500 mm, минималната широчина на отвора на единичната врата е 750 mm. За всички превозни средства широчината на която и да е обслужваща врата може да бъде намалена със 100 mm, когато измерването е извършено на нивото на дръжките, и с 250 mm в случаите, когато сводовете на калниците или задвижващите механизми за автоматично или дистанционно управление на вратите, или наклонът на предното стъкло го изискват.
Аварийна врата	Височина: 1250 mm Ширина 550 mm	Широчината може да бъде намалена до 300 mm в случаите, когато това се изисква от сводовете на калниците, при условие че широчината на вратата е 550 mm на височина не по-малка от 400 mm над най-ниската част на отвора на вратата. Горните ъгли могат да бъдат със закръгление с радиус, не по-голям от 150 mm.
Аварийен прозорец	Площ на отвора: 4000 cm ²	Но се позволява 5 процента допуск по отношение на тази площ за типови одобрения, издадени до една година след влизането в сила на настоящото правило. В тази площ е възможно изчертаването на правоъгълник с размери 500 mm x 700 mm.

--	--	--

1.1.1. Моторно превозно средство, по отношение на което се прилага параграф 7.7.1.9. от приложение 3, следва да отговаря на изискванията на параграф 7.6.3.1. от приложение 3 или параграф 1.1. от настоящото приложение, по отношение на аварийни прозорци и аварийни люкове и следните минимални изисквания по отношение на обслужващите врати и аварийни врати:

Отвор	Размери	Забележки
Обслужваща врата	Височина на отвора: 1100 mm	Този размер може да бъде намален чрез закръгляване на ъглите на отвора с радиус, не по-голям от 150 mm.
	Ширина: Единична врата: 650 mm Двойна врата: 1200 mm	Този размер може да бъде намален чрез закръгляване на ъглите на отвора с радиус не по-голям от 150 mm. Широчината може да бъде намалена със 100 mm, когато измерването е извършено на нивото на дръжките, и с 250 mm в случаите, когато сводовете на калниците или задвижващите механизми за автоматично или дистанционно управление на вратите, или наклонът на предното стъкло го изискват.
Аварийна врата	Височина: 1100 mm Ширина 550 mm	Широчината може да бъде намалена до 300 mm в случаите, когато сводът на калника го изисква, при условие че широчината на вратата е 550 mm на височина не по-малка от 400 mm над най-ниската част от отвора на вратата. Горните ъгли могат да бъдат закръглени с радиус не по-голям от 150 mm.

1.2. Разположение на изходите

1.2.1. Обслужващата(-ите) врата(-и) се разполага(-т) върху тази страна на моторното превозно средство, която се намира по-близо до страничния край на пътя в съответствие с посоката на движение в страната, в която моторното превозно средство е регистрирано или на задната страна на моторното превозно средство.

1.2.2. Изходите се разполагат по такъв начин, че да има най-малко един изход от всяка страна на моторното превозно средство.

1.2.3. В предната половина и в задната половина на отделението за пътници има най-малко по един изход.

1.2.4. Най-малко един изход да е разположен или върху задната, или върху предната страна на моторното превозно средство, освен ако не е монтиран аварийен люк.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИ УСТРОЙСТВА, ПОДПОМАГАЩИ ДОСТЪПА НА ЛИЦАТА С ОГРАНИЧЕНА ПОДВИЖНОСТ

1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Настоящото приложение съдържа разпоредби, които се прилагат по отношение на моторно превозно средство, предвидено за лесен достъп на пътници с ограничена подвижност и ползватели на инвалидни колички.

2. ОБЕКТ И ОБЛАСТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Тези изисквания се прилагат към моторни превозни средства, позволяващи лесен достъп за лица с ограничена подвижност.

3. ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Стъпала

Височината от земята до първото стъпало на поне една обслужваща врата да е не по-голяма от 250 mm за моторни превозни средства от клас I и A и 320 mm за моторни превозни средства от класове II, III и B.

Като алтернатива за моторно превозно средство от клас I и A, първото стъпало от земята не надвишава 270 mm при отваряне на две врати, един вход и един изход.

Могат да бъдат добавени подпорна система и/или прибиращо се стъпало.

Височината на стъпалата от земята, освен първото стъпало, при горе упоменатата(ите) врата(и) при вход и при пътека е не бъде повече от 200 mm за моторни превозни средства от клас I и A и 250 mm за моторни превозни средства от класове II, III и B.

Преходът от пътека с ниво, по-ниско от нивото на зоната за седящи места, не се възприема като стъпало.

3.2. Седалки и участъци, ползвани с предимство от пътници с ограничена подвижност

3.2.1. Минимален брой седалки, ориентирани по посоката или срещу посоката на движението и конструирани като седалки за ползване с предимство от инвалиди, да са разположени в близост до обслужващата (-ите) врата(-и), подходящи за качване и слизане.. Минималният брой седалки за ползване с предимство да са четири за клас I, две за класове II и III и една за клас A и B. Седалка, която се сгъва, когато не се използва, да не е определяна като седалка за ползване с предимство. Параграф 7.7.8.5.2. от приложение 3 не се прилага към моторни превозни средства, които съответстват на настоящото изискване.

- 3.2.2. Има достатъчно пространство за куче водач под или в близост до поне една от седалките, предназначени за ползване с предимство.
- 3.2.3. На седалките между местата за сядане и пътеката се монтират подлакътници, които да позволяват да бъдат лесно премествани от пътя за безпрепятствен достъп до седалката.

В близост до седалките, предназначени за ползване с предимство, да са монтирани перила или дръжки, позволяващи на пътниците лесно да се хващат за тях.

- 3.2.4. Минималната широчина на възглавницата на седалките, предназначени за ползване с предимство, измерена от вертикалната равнина, минаваща през центъра на мястото за сядане, да е 220 mm от двете страни, а при непрекъснати седалки - по 220 mm от двете страни за всяко място за сядане.
- 3.2.5. Височината на ненатисната възглавница на седалката спрямо пода да е такава, че разстоянието от пода до хоризонталната равнина, допирателна към предната горна повърхност на възглавницата на седалката, да бъде между 400 и 500 mm.
- 3.2.6. Мястото за краката при местата за сядане, предназначени за ползване с предимство, трябва да се простира напред от седалката, от вертикалната равнина, минаваща през предния край на възглавницата на седалката. Наклонът на мястото за краката да не е по-голям от 8 % в която и да е посока.
- 3.2.7. Всяко място за сядане, предназначено за ползване с предимство, да има свободно пространство с височина не по-малка от 1300 mm за моторни превозни средства от клас I и A и 900 mm за моторни превозни средства от клас II измерена от най-високата точка на ненатисната възглавница на седалката. Това пространство се простира над вертикалната проекция на цялата седалка и принадлежащото към нея място за краката. Допуска се проникване на облегалката на седалка или друг предмет в това пространство, при условие че е осигурено минимално свободно вертикално пространство 230 mm пред възглавницата на седалката. Когато седалка, предназначена за ползване с предимство, е разположена към преграда с височина по-голяма от 1,2 m, това пространство трябва да бъде 300 mm.

3.3 Устройства за връзка

- 3.3.1 В близост до всяка седалка, предназначена за ползване с предимство, и във всеки участък, предназначен за инвалидни колички, се монтират устройства за връзка на височина между 700 и 1200 mm над пода.
- 3.3.2. Където няма седалки, устройствата за връзка се разполагат на височина между 800 mm и 1500 mm от пода.
- 3.3.3. Управлението на всички устройства за връзка следва да може да се задейства с дланта на ръката и следва да е в контрастен цвят или цветове и нюанси.

3.3.4. Ако моторно превозно средство е с рампа или подежник, средствата за връзка с водача се монтират отвън, в близост до вратата и на височина не по-голяма от 1300 mm от земята.

3.4. Пиктограми

3.4.1. Моторни превозни средства, оборудвани с пространство за инвалидна количка и/или за ползване с предимство, да имат пиктограми в съответствие с приложение 4, фигура 23 А, видими отвън, както върху предната част на страната за качване на моторното превозно средство, така и в близост до вратата(ите) за обслужване. Подходящи пиктограми се поставят също вътрешно в близост до пространството за инвалидни колички или седалката за ползване с предимство.

3.5. Наклон на пода

Наклонът на която и да е пътека, вход или участък от пода, между която и да било седалка, предназначена за ползване с предимство, или пространство за инвалидни колички и най-малко един вход или изход, или комбинация от вход и изход да не е по-голям от 8 %. Зоните с наклон да не са с хлъзгава повърхност.

3.6. Изисквания към разполагането на инвалидните колички

3.6.1. За всеки ползвател на инвалидна количка в отделението за пътници да има специален участък с широчина най-малко 750 mm и дължина най-малко 1300 mm. Надлъжната посока на плоскостта на специалния участък да е успоредна на надлъжната посока на плоскостта на моторното превозно средство и повърхността на пода на специалния участък да не е хлъзгава.

В случай на пространство за инвалидни колички, проектирано за ориентирани в посоката на движението инвалидни колички, горният край на разположените отпред облегалки на седалки може да навлиза в пространството за инвалидни колички, при условие че е осигурено свободно пространство, показано в приложение 4, фигура 23.

3.6.2. Следва да има най-малко един вход, през който могат да преминават ползвателите на инвалидни колички. При моторни превозни средства от Клас I, най-малко една врата за достъп на инвалидна количка е обслужваща врата. Вратата за достъп на инвалидна количка има помощно приспособление за качване в съответствие с разпоредбите на параграф 3.11.2. (подпорна система) от настоящото приложение.;това е в комбинация с разпоредбите на параграф 3.11.3. (подежник) или 3.11.4. (за рампа) към настоящото приложение.

3.6.3. Врата за инвалидни колички, която не е обслужваща врата, има височина не по-малка от 1400 mm. Минималната широчина на всички врати, осигуряващи достъп за инвалидни колички до моторното превозно средство, е 900 mm, която може да се намали с 100 mm, когато измерването се извършва на нивото на дръжките.

3.6.4. Възможно е придвижването от външната страна на моторното превозно средство през поне една от вратите за достъп на инвалидни колички до специалния(-те) участък на еталонна инвалидна количка с размери, показани в приложение 4, фигура 21

3.7. Седалки в пространството за инвалидна количка

3.7.1. Могат да бъдат монтирани сгъваеми седалки в пространството за инвалидни колички. Но такива седалки, когато са сгънати и не са в употреба, следва да не навлизат в пространството за инвалидните колички.

3.7.2. Моторно превозно средство може да бъде оборудвано с разглобяеми седалки, монтирани в пространството за инвалидни колички, при условие че такива седалки могат лесно да бъдат демонтирани от водача или член на екипажа.

3.7.3. Когато пространството за крака, при някоя седалка или част от сгъваема седалка при ползване, навлиза в пространството за инвалидна количка, тези седалки имат надпис, поставен в близост до тях със следния текст:

“Моля оставете това пространство за ползватели на инвалидна количка”.

3.8. Стабилност на инвалидни колички

3.8.1. Система за обездвижване на инвалидните колички. Като алтернатива на изискванията, съдържащи се в параграфи 3.8.1.1. - 3.8.1.2.3. системите за обездвижване могат да съответстват на изискванията, съдържащи се в параграфи 3.8.2. - 3.8.2.11.

3.8.1.1. При моторно превозно средство, където не се изисква седалките за пътници да бъдат оборудвани със система за обезопасяване на пътниците, пространството за инвалидни колички се оборудва система за обезопасяване, за да гарантира стабилността на инвалидните колички;

Провежда се статично изпитване в съответствие със следните изисквания:

а) да се приложи върху системата за обездвижване сила от $250 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ за всяка инвалидна количка;

б) силата се прилага в хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към предната му част, ако системата за обездвижване не е закрепена към пода на моторното превозно средство. Ако системата за обездвижване е закрепена към пода, силата се прилага под ъгъл $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ спрямо хоризонталната равнина и в посока към предната част на моторното превозно средство;

в) силата се прилага за период не по-малък от 1,5. секунди;

г) системата за обездвижване може да издържи изпитването. Постоянни деформации, частично или пълно разкъсване на системата за обездвижване, не се считат за неудовлетворяване на изпитването, ако

системата е издържала натоварването с определената сила за определеното време. По целесъобразност, заключващото устройство, което дава възможност на инвалидната количка да напусне моторното превозно средство, може да задейства ръчно след преустановяване на задвижващата сила.

- 3.8.1.2. Когато се изисква оборудване на местата за пътници със системи за обезопасяване на пътниците, всяко пространство за инвалидни колички се оборудва със система за обездвижване, даваща възможност за обездвижване на инвалидните колички и техните ползватели.

Системата за обездвижване и нейното закрепване се конструират така, че да могат да издържат силите, равни на силите, изисквани за местата за пътници и системите за обезопасяване на пътници.

Провежда се статично изпитване в съответствие със следните изисквания:

- а) посочените сили са приложени върху системата за обездвижване поотделно в посока към предната и към задната част;
- б) силата се прилага за период не по-малък от 0,2 s;
- в) системата за обездвижване да издържи изпитването. Постоянни деформации, включително частично или пълно разкъсване на системата за обездвижване, не се считат за неудовлетворяване на изпитването, ако системата е издържала натоварването с определената сила за определеното време. По целесъобразност, заключващото устройство, което дава възможност на инвалидната количка да напусне на моторното превозно средство, се използва ръчно, след отстраняването на теглещата сила

- 3.8.1.2.1. В посока към предната част на моторното превозно средство при наличие на отделни системи за обездвижване на количка и обезопасяване на ползвател

- 3.8.1.2.1.1. За Категория M_2 :

- а) 1110 daN +/- 20 daN при използване на надбедрен колан; силата се прилага върху системата за обезопасяване на ползвателя на инвалидната количка в хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част, ако системата за обезопасяване не е закрепена за пода на моторното превозно средство; ако системата за обезопасяване е закрепена за пода, силата се прилага под ъгъл $45^\circ \pm 10^\circ$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част;
- б) 675 daN +/- 20 daN в хоризонталната равнина на моторното превозно средство, в посока към предната му част върху надбедрената част от колана и 675 daN +/- 20 daN в хоризонталната равнина на моторното

превозно средство в посока към предната му част върху торсовата част от колана - в случай на триточков колан;

- в) 1715 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^\circ \pm 10^\circ$ спрямо хоризонталната равнина на моторно превозно средство в посока към предната му част, върху системата за обездвижване на инвалидната количка;
- г) силите се прилагат едновременно.

3.8.1.2.1.2. За категория M_3 :

- а) 740 daN +/- 20 daN при използване на надбедрен колан; силата се прилага върху системата за обезопасяване на ползвателя на инвалидната количка в хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част, ако системата за обезопасяване не е закрепена за пода на моторното превозно средство; ако системата за обезопасяване е закрепена за пода, силата се прилага под ъгъл $45^\circ \pm 10^\circ$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част;
- б) 450 daN +/- 20 daN в хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част върху надбедрената част от колана и 450 daN +/- 20 daN в хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част върху торсовата част от колана - в случай на триточков колан;
- в) 1130 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^\circ \pm 10^\circ$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство и към предната му част върху системата за обездвижване на инвалидната количка;
- г) силите се прилагат едновременно.

3.8.1.2.2. В посока напред в случая на комбинирана система за задържане на инвалидна количка и ползвателя.

3.8.1.2.2.1. За категория M_2

- а) 1110 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^\circ \pm 10^\circ$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към предната му част, върху системата за обезопасяване на ползвателя на инвалидната количка - при използване на надбедрен колан;
- б) 675 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^\circ \pm 10^\circ$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част, върху надбедрената част от колана, и 675 daN +/- 20 daN в хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към предната част на моторното превозно средство, върху торсовата част от колана - в случай на триточков колан;

- в) 1715 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част, върху системата за обездвижване на инвалидната количка;
- г) силите се прилагат едновременно.

3.8.1.2.2.2. За категория M_3 :

- а) 740 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към предната му част върху системата за обезопасяване на ползвателя на инвалидната количка - при използване на надбедрен колан;
- б) 450 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към предната част на моторното превозно средство, върху надбедрената част от колана, и 450 daN +/- 20 daN в хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към предната част на моторното превозно средство, торсовата част от колана - в случай на триточков колан;
- в) 1130 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към предната му част върху системата за обездвижване на инвалидната количка;
- г) силите се прилагат едновременно.

3.8.1.2.3. В посока към задната част:

- а) 810 daN +/- 20 daN под ъгъл $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ спрямо хоризонталната равнина на моторното превозно средство и в посока към задната му част върху системата за обездвижване на инвалидната количка.

3.8.2. Алтернативни системи за обездвижване на инвалидната количка:

3.8.2.1. Пространството за инвалидни колички се оборудва със система за тяхното обездвижване, подходяща за инвалидни колички с общо предназначение. Тя трябва да позволява превоз на инвалидна количка и нейния ползвател, разположени по посока на движението на моторното превозно средство;

3.8.2.2. Пространството за инвалидни колички се оборудва със система за обезопасяване на ползвателите им, която се състои най-малко от две точки на закрепване и ограничител на таза (надбедрен колан), проектиран и конструиран от компоненти, изпълняващи аналогични функции като компонентите на предпазния колан в съответствие с Правило № 16;

3.8.2.3. Всяка система за обездвижване, монтирана в пространството за инвалидни колички, трябва да може лесно да се освобождава при аварийни ситуации.

3.8.2.4. Всяка система за обездвижване на инвалидна количка следва или:

- 3.8.2.4.1. да съответства на изискванията за динамично изпитване, посочени в параграф 3.8.2.8. и да е надеждно закрепена към предвидените за това елементи на моторното превозно средство, като удовлетворява изискванията по отношение на статичното изпитване от параграф 3.8.2.6.; или
- 3.8.2.4.2. да е надеждно закрепена към предвидените за това елементи на моторното превозно средство, така че комбинацията от ограничаване и закрепване да съответства на изискванията от параграф 3.8.2.8.
- 3.8.2.5. Всяко обезопасяване на ползвател на инвалидна количка следва или:
- 3.8.2.5.1. да съответства на изискванията за динамично изпитване, посочени в параграф 3.8.2.9. и да е надеждно закрепена към предвидените за това елементи на моторно превозно средство, като удовлетворява изискванията по отношение на статичното изпитване от параграф 3.8.2.6.; или
- 3.8.2.5.2. да е надеждно закрепена към предвидените за това елементи на моторното превозно средство, така че комбинацията от ограничаване и закрепване да удовлетворява изискванията по отношение на динамичното изпитване, посочени в параграф 3.8.2.8.9, когато закрепването към предвидените за това елементи съответства на параграф 3.8.2.6.7.
- 3.8.2.6. Провежда се статично изпитване върху точките на закрепване както на системата за обездвижване на инвалидната количката, така и на системата за обезопасяване на ползвателя ѝ в съответствие със следните изисквания:
- 3.8.2.6.1. прилагат се силите, определени в параграф 3.8.2.7., чрез устройство, което възпроизвежда геометричните характеристики на системата за обездвижване на инвалидната количка;
- 3.8.2.6.2. силите, определени в параграф 3.8.2.7.3., са приложени с помощта на устройство, което възпроизвежда геометричните характеристики на системата за обезопасяване на ползвателя на инвалидната количка, и с помощта на теглително устройство, описано в параграф 6.3.4. от Правило № 14.
- 3.8.2.6.3. силите от параграф 3.8.2.6.1. и параграф 3.8.2.6.2. са приложени едновременно в посока към предната част на моторното превозно средство и под ъгъл $10^{\circ} \pm 5^{\circ}$ над хоризонталната равнина;
- 3.8.2.6.4. силите от параграф 3.8.2.6.1. са приложени едновременно в посока към предната част на моторното превозно средство и под ъгъл $10^{\circ} \pm 5^{\circ}$ над хоризонталната равнина
- 3.8.2.6.5. силите са приложени възможно най-бързо през централната вертикална ос на пространството за инвалидни колички; и

- 3.8.2.6.6. силите са приложени в продължение на най-малко 0,2 s.
- 3.8.2.6.7. изпитването се провежда върху представителен за конструкцията на моторното превозно средство, заедно с всяко приспособление, поставено в моторното превозно средство, което е вероятно да допринесе за якостта или устойчивостта на конструкцията.
- 3.8.2.7. Силите, посочени в параграф 3.8.2.6., са:
- 3.8.2.7.1. в случай на елементи за закрепване, предназначени за системи за обездвижване на инвалидни колички, монтирани на моторно превозно средство от категория M₂:
- 3.8.2.7.1.1. 1110 daN, приложена в надлъжната равнина на моторното превозно средство по посока към предната му част на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на пространството за инвалидни колички, и
- 3.8.2.7.1.2. 550 daN, приложена в надлъжната равнина на моторното превозно средство и в посока към задната му част на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на пространството за инвалидни колички,
- 3.8.2.7.2. в случай на елементи за закрепване, предназначени за системи за обездвижване на инвалидни колички, монтирани на моторно превозно средство от категория M₃:
- 3.8.2.7.2.1. 740 daN, приложена в надлъжната равнина на моторното превозно средство по посока към предната му част на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на пространството за инвалидни колички, и
- 3.8.2.7.2.2. 370 daN, приложена в надлъжната равнина на моторното превозно средство по посока към задната му част на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на пространството за инвалидни колички,
- 3.8.2.7.3. в случай на елементи за закрепване на системата за обезопасяване на ползвателя на инвалидната количка силите са в съответствие с изискванията на параграф 6.4. от Правило № 14.
- 3.8.2.8. Системата за обездвижване на инвалидната количка се подлага на динамично изпитване, провеждано в съответствие със следните изисквания:
- 3.8.2.8.1. изпитвателна количка, представителна за инвалидна количка, с маса 85 kg, се подлага на въздействието на импулсно натоварване, съответстващо на забавяне от скорост между 48 и 50 km/h до състояние на покой:

- 3.8.2.8.1.1. по-голямо от 20 g по посока към предната част при обща продължителност най-малко 0,015 s;
- 3.8.2.8.1.2. по-голямо от 15 g по посока към предната част при обща продължителност най-малко 0,04 s;
- 3.8.2.8.1.3. с продължителност по-голяма от 0,075 s;
- 3.8.2.8.1.4. ускорение не по-голямо от 28 g и продължителност не по-голяма от 0,08 s;
- 3.8.2.8.1.5. с продължителност по-голяма от 0.12 секунди, и
- 3.8.2.8.2. изпитвателна количка, представителна за инвалидната количка, с маса 85 kg, се подлага на въздействието на импулсно натоварване, съответстващо на забавяне от скорост между 48 и 50 km/h до състояние на покой:
 - 3.8.2.8.2.1. с ускорение, превишаващо 5 g, по посока към задната част при обща продължителност най-малко 0,015 s;
 - 3.8.2.8.2.2. непревишаващо 8 g, по посока към задната част с продължителност не по-голяма от 0,02 s;
- 3.8.2.8.3. изпитванията от параграф 3.8.2.8.2. не се провеждат, при условие едни и същи ограничители се използват в посоките напред и назад или ако е било проведено еквивалентно изпитване;
- 3.8.2.8.4. за горното изпитване, системата за задържане на инвалидна количка се закрепва или:
 - 3.8.2.8.4.1. елементите за закрепване, поставени на изпитвателния стенд, представителни за геометричните характеристики на елементите на закрепване в моторно превозно средство, за което е предназначена системата за обездвижване, или
 - 3.8.2.8.4.2. елементите за закрепване, съставляващи част от представителен за превозното средство участък, за който е предназначена системата за обездвижване, съответстващи на параграф 3.8.2.6.7.
- 3.8.2.9. Обезопасяване за ползвателя на инвалидна количка съответства на изпитвателните изисквания, определени в параграф 7.7.4. от Правило № 16 или на изпитвания, еквивалентни на изпитване с импулсно натоварване, съответстващо на забавяне от параграф 3.8.2.8.1. Обезопасителният колан за седалка, одобрен и носещ маркировка за одобряване в съответствие с Правило № 16, се счита, че съответства на изискванията.
- 3.8.2.10. Изпитване съгласно параграфи 3.8.2.6., 3.8.2.8. или 3.8.2.9. се счита за неудовлетворително, освен ако не са изпълнени следните условия:

- 3.8.2.10.1. никая част от системата не е повредена или не се е отделила от нейните елементи за закрепване или от моторното превозно средство по време на изпитването;
- 3.8.2.10.2. механизми за освобождаване на инвалидна количка и ползвателя, могат да функционират след завършване на изпитването;
- 3.8.2.10.3. при изпитване по параграф 3.8.2.8. инвалидната количка не се придвижва повече от 200 mm в надлъжното направление на моторното превозно средство по време на изпитването;
- 3.8.2.10.4. след завършване на изпитването никая част от системата не се деформира до такава степен, че да може да причини телесни повреди поради наличие на остри ръбове или други изпъкналости.
- 3.8.2.11. Инструкциите за използване са ясно обозначени в близост до нея.
- 3.8.3. Като алтернатива на разпоредбите на параграф 3.8.1.1., пространството за инвалидна количка се проектира за ползвателя на инвалидна количка да пътува неограничен с инвалидната количка, обърната назад срещу опора или облегалка, в съответствие със следните изисквания:
- а) една от надлъжните страни на пространството за инвалидни колички да стига до страна или стена на моторното превозно средство;
 - б) опора или облегалка, перпендикулярна на надлъжната ос на моторното превозно средство осигурява в предния край на пространството за инвалидни колички;
 - в) опората или облегалката е конструирана така, че колелата или задната част на количката да стигат до опората или облегалката с цел предотвратяване преобръщането на инвалидната количка;
 - г) опората или облегалката на разположения отпред ред от седалки издържа на сила 250 daN +/- 20 daN за една инвалидна количка. Силата се прилага в хоризонталната равнина на моторното превозно средство в посока към предната му част, в средата на опората или облегалката. Силата се прилага в продължение на най-малко 1,5 s.
 - д) монтира се перило или дръжка върху страната или стената на моторното превозно средство по такъв начин, че ползвателят на инвалидната количка да може лесно да се хваща за него.
 - е) подвижно перило или друго подобно устройство се монтира на противоположната страна на пространството за инвалидни колички с цел ограничаване на всяко странично преместване на инвалидната количка и ползвателят ѝ може лесно да се хваща за него;

- ж) повърхнината на пода в специалния участък не трябва да бъде хлъзгава.
- з) в близост до участъка за инвалидни колички има обозначение със следния текст:

“ Пространството е предназначено за инвалидна количка. Инвалидната количка трябва да бъде ориентирана назад, да бъде опряна до опора или облегалка и да бъде със задействани спиращки”

3.9. Механизми за управление на врата

- 3.9.1. Всеки механизъм за отваряне в близост до врата, посочен в параграф 3.6., независимо дали е разположен от външната или от вътрешната страна на моторното превозно средство, не е на височина по-голяма от 1300 mm от земята или от пода.

3.10 Осветление

- 3.10.1. Осигурява се подходящо осветление за осветяване на участъка вътре и непосредствено отвън на моторното превозно средство, за да позволи на лица с ограничена подвижност да се качват и слизат безопасно. Всяко осветление, което може да ограничи видимостта на водача, трябва да може да се включва, единствено когато моторното превозно средство не се движи.

3.11. Разпоредби по отношение на приспособленията за подпомагане на качването

3.11.1. Общи изисквания:

- 3.11.1.1. за управление на приспособленията за подпомагане на качването са ясно обозначени като такива. Разгънатото или долно положение на помощното средство за качване се указва с индикатор при водача.
- 3.11.1.2. В случай на повреда на предпазно устройство, подемници, рампи и подпорни системи не могат да функционират, освен, ако те лесно могат безопасно да бъдат задействани ръчно. Типът и местоположението на механизъм, действащ при аварийна ситуация се маркира ясно. При прекъсване на силовото захранване, подемници и рампи могат да работят ръчно.
- 3.11.1.3. Достъпът до една от обслужващите врати или аварийните врати на моторното превозно средство препречен от приспособление за подпомагане на качването, при условие че са изпълнени следните две условия както от вътрешната, така и от външната страна на моторното превозно средство.
 - 3.11.1.3.1. Приспособлението за подпомагане на качването не възпрепятства достъпа до дръжката или друго приспособление за отваряне на вратата.

- 3.11.1.3.2. Приспособлението за подпомагане на качването не възпрепятства достъпа до дръжката или друго приспособление за отваряне на вратата.
- 3.11.2. Подпорна система
- 3.11.2.1. Изисква се наличие на превключвател за задействане на подпорната система.
- 3.11.2.2. Всеки механизъм, който задейства спускането или вдигането на която и да е част или на цялата каросерия по отношение на пътното платно, трябва да бъде ясно обозначен и да бъде под пряко управление от водача.
- 3.11.2.3. Може да бъде спрян процесът на спускане или вдигане и незабавно обърнат в обратна посока с помощта на устройство за управление, разположено в близост както до водача, когато той заема седящо положение в кабината и в близост до всички останали устройства за задействане, осигуряващи функционирането на подпорната система.
- 3.11.2.4. Всяка монтирана на превозно средство подпорна система не следва да:

дава възможност за движение на превозното средство със скорост, по-голяма от 5 km/h, когато то е спуснато под обичайното за нормално движение ниво, или

дава възможност за вдигане или спускане на моторното превозно средство, когато по каквато и да е причина функционирането на обслужващата врата е преустановено.
- 3.11.3. Подемник
- 3.11.3.1. Общи изисквания
- 3.11.3.1.1. Подемниците трябва да могат да бъдат задействани, единствено когато моторното превозно средство е неподвижно. При повдигането на платформата и преди началото на нейното спускане автоматично се задейства устройство, което предотвратява опасността от падане на инвалидната количка..
- 3.11.3.1.2. Широчината и дължината на платформата на подемника трябва да бъдат не по-малки съответно от 800 и 1200 mm, а товароподемността ѝ - не по-малка от 300 kg.
- 3.11.3.2. Допълнителни технически изисквания по отношение на подемниците с механизирано задвижване
- 3.11.3.2.1. Устройството за управление е проектирано по такъв начин, че ако бъде освободен, той автоматично да се върне в неговото изключено положение. Същевременно те трябва да позволяват движението на подемника да бъде преустановено незабавно, както и възможност подемникът да бъде задвижен в която и да е посока.

- 3.11.3.2.2. Предпазно устройство (например реверсивен механизъм) обхваща участъците, недостъпни за наблюдение от управляващото подемна лице, в които съществува риск от захващане или притискане от движещия се подежник.
- 3.11.3.2.3. В случай, че едно от тези предпазни устройства се задейства, движението на подетника се преустановяват незабавно и започва движение в обратна посока.
- 3.11.3.3. Действие на подемниците с механизирано задвижване
- 3.11.3.3.1. Когато подежникът е към обслужваща врата, разположена в полето на директна видимост на водача на моторното превозно средство, подежникът може да се управлява от водача в седящо положение.
- 3.11.3.3.2. Във всички останали случаи механизмите за задвижване са в близост до подетника. Те могат да се задействат или изключват единствено от водача от неговото седящо положение.
- 3.11.3.4. Подемници с ръчно задвижване
- 3.11.3.4.1. Подемникът следва да бъде конструиран така, че да може да се задейства от разположени в близост до него механизми за управление.
- 3.11.3.4.2. Подемникът следва да бъде конструиран така, че за неговото задействане не се налага прилагането на прекомерно големи усилия.
- 3.11.4. Рампа
- 3.11.4.1. **ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ**
- 3.11.4.1.1. Рампата следва да може да бъде задействана, единствено когато моторното превозно средство е неподвижно.
- 3.11.4.1.2. Външните ръбове трябва да бъдат закръглени с радиус не по-малък от 2,5 mm. Външните ъгли трябва да бъдат закръглени с радиус не по-малък от 5 mm.
- 3.11.4.1.3. Широчината на рампата трябва да бъде най-малко 800 mm. Наклонът на рампата, когато тя е изнесена или опряна върху тротоар с височина 150 mm, да не бъде по-голям от 12 %. За да се проведе това изпитване, може да се използва подпорната система.
- 3.11.4.1.4. Всяка рампа, която в положение на готовност за използване има дължина по-голяма от 1200 mm, трябва да бъде снабдена с приспособление, което предпазва инвалидната количка от странично падане.
- 3.11.4.1.5. Всяка рампа може да функционира безопасно при натоварване 300 kg.

- 3.11.4.2. Режими на работа
- 3.11.4.2.1. Изнасянето и прибирането на рампата може да се извършва или ръчно, или чрез механизирано задвижване.
- 3.11.4.3. Допълнителни технически изисквания към рампите с механизирано задвижване
- 3.11.4.3.1. Изнасянето и прибирането на рампата трябва да бъде показано от мигащи жълти светлини и звуков сигнал. Рампата следва да има ясно видими червени и бели светлоотражателни обозначения за опасност по външните си ръбове.
- 3.11.4.3.2. Изнасянето на рампата в хоризонтална посока трябва да бъде защитено чрез предпазно устройство.
- 3.11.4.3.3. При задействане на което и да е предпазно устройство движението на рампата се преустановява незабавно.
- 3.11.4.3.4. Хоризонталното движение на рампата се преустановява, когато е натоварена с товар 15 kg.
- 3.11.4.4. Действие на рампите с механизирано задвижване
- 3.11.4.4.1. Когато рампата е пред обслужваща врата, която попада в полето на директна видимост на водача на моторното превозно средство, рампата следва да може да бъде управлявана от водача от неговото седящо положение.
- 3.11.4.4.2. Във всички останали случаи механизмите за задвижване са в близост до рампата. Те трябва да могат да се задействат или изключват единствено от водача от неговото седящо положение.
- 3.11.4.5. Функциониране на ръчно привеждана в движение рампа
- 3.11.4.5. Рампата се конструира така, че за нейното задействане да не се налага прилагането на прекомерно големи усилия.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ДВУЕТАЖНИ МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Настоящото приложение съдържа изисквания към двуетажни моторни превозни средства, когато те се различават от основните изисквания от приложение 3. Параграфите и алинеите по-долу заместват тези параграфи или алинеи с еквивалентни номера в приложение 3. Освен, ако не е посочено друго по-долу, всички други изисквания от приложение 3 се прилагат относно двуетажни моторни превозни средства. Номерацията на параграфите следва тази от приложение 3.

7.7.2.1. Натоварвания равни на Q (както е определено в параграф 7.4.3.3.1. от приложение 11) се поставят на всяка седалка за пътник от горния етаж. Ако моторното превозно средство е проектирано да се използва с член на екипажа, който не е седнал, центърът на тежестта на маса от 75 kg, която замества член на екипажа, се поставя в пътеката на горния етаж на височина 875 mm. Багажното отделение не съдържа никакъв багаж.

7.5.4. Пожарогасители и оборудване за първа помощ

7.5.4.1. Осигурява се пространство за поставяне на два пожарогасителя, като един е в близост до седалката на водача и един на горния етаж. Пространството е не по-малко от 15 dm³.

7.6. Изходи

7.6.1. Брой на изходи

7.6.1.1. Всяко моторното превозно средство на два етажа има две врати на долния етаж (виж също параграф 7.6.2.2.). Минималният изискван брой врати за обслужване е следният:

Брой на пътници	Брой на обслужващите врати при двуетажно моторно превозно средство		
	КЛАС I и A	КЛАС II	КЛАС III и B
9-45	1	1	1
46-70	2	1	1
71-100	2	2	1
> 100	4	3	1

7.6.1.4. Минималният брой аварийни изходи е такъв, че общият брой изходи за всеки отделен етаж е следният, и всяко отделно отделение се определя поотделно. Тоалетни отделения или кухненски бокс не се считат да са отделни отделения за целите на определяне на броя на аварийни изходи. Аварийни люкове могат да се броят, като един от горе упоменатия брой аварийни изходи.

Брой на пътници и екипаж, който трябва да се поберат във всяко	Минимален общ брой на аварийни изходи
--	---------------------------------------

отделение или етаж	
1-8	2
9-16	3
17-30	4
31-45	5
46-60	6
61-75	7
76-90	8
91-110	9
111-130	10
> 130	11

- 7.6.1.11. На покрива на горния етаж в моторни превозни средства от клас II и клас III се поставят аварийни люкове, в допълнение към аварийните врати и прозорци. Те могат също да бъдат поставени при моторни превозни средства от клас I. В такъв случай минималният брой люкове е:

Общ брой на пътници на горния етаж (A _a)	Брой на люкове
Не повече от 50	1
Повече от 50	2

- 7.6.1.12. Всяко стълбище за връзка се счита да е изход от горния етаж.
- 7.6.1.13. Всички лица, които се намират в долния етаж, при аварийна ситуация имат достъп до екстериора на моторното превозно средство без да се налага да влизат в горния етаж.
- 7.6.1.14. Пътеката на горния етаж се свързва с едно или повече стълбища за връзка към пътеката за достъп до врата за обслужване или към пътеката на долния етаж в рамките на 3 m от врата за обслужване:
- две или най-малкото едно и половина стълбища, се предвиждат за моторни превозни средства от клас I и клас II, ако се превозват повече от 50 пътници на горния етаж;
 - две или най-малкото едно и половина стълбища, се предвиждат за моторни превозни средства от клас III, ако се превозват повече от 30 пътници на горния етаж;

7.6.2. Местоположение на изходи

- 7.6.2.2. Две от вратите посочени в параграф 7.6.1.1. са разделени, така, че разстоянието между напречните вертикални равнини през техните центрове на повърхнината е не по-малко от 25 процента от общата дължина на моторното превозно средство или 40 процента от общата дължина на отделението за пътници на долния етаж.; това не се прилага ако двете врати са на различни страни в моторното превозно средство. Ако една от тези две врати образува част от двойна врата, това разстояние се измерва между двете врати, които са най отдалечени.

7.6.2.3. Изходите на всеки етаж се разполагат по такъв начин, че техния брой на всяка от двете страни на моторното превозно средство да е по същество същия.

7.6.2.4. На всеки горен етаж се разполага най-малко един аварийен изход или на задната челна страна или на предната челна страна на моторното превозно средство съответно.

7.6.4. Технически изисквания към всички врати за обслужване

7.6.4.6. Ако не е достатъчна пряката видимост, се монтират оптични или други устройства, позволяващи на водача да открива от седалката си наличието на пътник в непосредствена близост до външната страна на всяка врата за обслужване, която не е автоматична обслужваща врата. При моторни превозни средства от клас I, това изискване също се прилага към интериора на всички врати за обслужване в непосредствена близост до всяко стълбище за връзка на горния етаж

7.6.7. Технически изисквания към аварийни врати

7.6.7.3. Всяка система за управление или устройство за отваряне отвън на аварийна врата на долния етаж е между 1000 mm и 1500 mm от земята и на не повече от 500 mm от вратата. При моторни превозни средства от класове I, II и III всяка система за управление или устройство за отваряне на аварийна врата отвън следва да бъде между 1000 mm и 1500 mm от горната повърхнина на пода или стъпало най-близко до системата за управление и на не повече от 500 mm от вратата. Това не се отнася за системи за управление, разположени в зоната на водача.

7.7.5. Пътеки (виж фигура 1)

7.7.5.1. Пътеката в моторно превозно средство се проектира и конструира да позволява свободно преминаване на устройство, състоящо се от два коаксиални цилиндъра с вмъкнат между тях, обратен пресечен конус като устройството има следните размери (в mm):

	Клас I (*)		Клас II (*)		Клас III (*)	
	ГЕ (UD)	ДЕ (LD)	ГЕ (UD)	ДЕ (LD)	ГЕ (UD)	ДЕ (LD)
Горен/долен етаж						
Диаметър на долния цилиндър	450	450	350	350	300	300
Височина на долния цилиндър	900	1020 (900/990)	900	1020 (900/990)	900	1020 (900/990)
Диаметър	550	550	550	550	450	450

на горния цилиндър						
Височина на горния цилиндър	500	500	500	500	500	500
Обща височина	1680	1800 (1680/1770)	1680	1800 (1680/1770)	180	1800 (1680/1770)

(*)Размерите в скоби се отнасят само за най-задната част от долния етаж и най-близо до предната ос (виж параграф 7.7.5.10).

Шаблонът може да докосва лентови окачалки за правостоящи пътници, ако са поставени и да ги премества. Диаметърът на горния цилиндър може да бъде намален при горния край на 300 mm, когато има скосяване на не повече от 30 градуса спрямо хоризонталата (фигура 1).

7.7.5.4. При съчленени автобуси или автобуси за дълги разстояния, шаблонът определен в параграф 7.7.5.1. може да премине безпрепятствено през съчленената секция на всяка палуба, където двете секции позволяват преминаване на пътници. Никоя част от меката обшивка на тази секция, включително части от хармониката не стърчат в пътеката.

7.7.5.10. Общата височина на шаблона от параграф 7.7.5.1. може да бъде намалена:

- а) от 1800 mm на 1680 mm при всяка част от пътеката на долния етаж към задната напречната вертикална равнина разположена на 1500 mm пред центъра на задната ос (най-предната задната ос при моторни превозни средства с повече от една задна ос),
- б) от 1800 на 1770 mm при обслужваща врата, която е разположена пред предната ос във всяка част от пътеката, намираща се между две напречни вертикални равнини разположени на 800 mm отпред и зад средната линия на предната ос.

7.7.7. Стъпала

7.7.7.1. Бележка под линия¹: 850 mm максимум за аварийна врата на долния етаж и 1500 mm максимум при аварийна врата на горния етаж.

7.7.8.6. Свободна височина над местата за сядане

7.7.8.6.1. Над всяко място за сядане, има свободна височина не по-малка от 900 mm измерена от най-високата точка на не натиснатата възглавница на седалка. Тази свободна височина се разпростира над цялата площ на седалката и прилежащото пространство за крака. За горния етаж, тази свободна височина може да бъде намалена до 850 mm.

7.7.12. Свързваща стълба (виж приложение 4, фигура 1).

- 7.7.12.1. Минималната ширина на всяка свързваща стълба се проектира така, че да позволява свободното преминаване на шаблона за достъп до единична врата, както е посочено на фигура 1 от приложение 4. Плочата се придвижва, като се започне от пътеката на долния етаж до последното стъпало, във вероятната посока на движение на лице, използващо стълбището.
- 7.7.12.2. Свързваща стълба се проектира така, че по време на рязко спиране на моторното превозно средство движещо се в посока напред, да няма опасност пътник да бъде изхвърлен надолу.
- Това изискване се счита за изпълнено, ако отговаря най-малко на едно от следните условия:
- 7.7.12.2.1. никоя част от стълбището не е спускаща се напред;
- 7.7.12.2.2. стълбището е оборудвано със защитни прегради или подобни средства;
- 7.7.12.2.3. В горната част на стълбището има автоматично устройство, което не позволява използването на стълбището, когато моторното превозно средство е в движение; това устройство е лесно използваемо при аварийна ситуация.
- 7.7.12.3. Проверява се чрез използването на цилиндъра от параграф 7.7.5.1., дали условията за достъп от пътеката (горна и долна) към стълбището са добри.
- 7.11. Перила и дръжки
- 7.11.5. Перила и дръжки за стълбища за свързване
- 7.11.5.1. Осигуряват се подходящи перила и дръжки от всяка страна на всички стълбища за свързване. Те са разположени между 800 mm и 1100 mm над ръба за стъпване на всяко стъпало.
- 7.11.5.2. Перилата и/или дръжките, които доставят, следва да бъдат такива, че да включват място за хващане достъпно за лице стоящо на долния или горен етаж в близост до стълбището за свързване и на всяко следващо стъпало. Такива места за хващане се разполагат вертикално на височина между 800 mm и 1100 mm над долния етаж или всяко над повърхнината на всяко стъпало, и
- 7.11.5.2.1. на мястото подходящо за лице, стоящо на долния етаж, не на повече от 400 mm навътре от външния ръб на първото стъпало, и
- 7.11.5.2.2. на място подходящо за конкретно стъпало, не извън външния ръб на разглежданото стъпало и на не повече от 600 mm навътре от същия ръб.
- 7.12. Защита на ниши за стъпала и изложени седалки

- 7.12.2. На горния етаж, при моторно превозно средство на два етажа, нишата на стълбището за свързване следва да бъде обезопасена чрез обграждане със защитна преграда с минимална височина 800 mm мерено от пода. Долният ръб на защитната преграда следва да не бъде на повече от 100 mm от пода.
- 7.12.3. Предното стъкло пред пътници заемащи предни седалки на горния етаж следва да бъде снабдено с тапицирана защитна преграда. Най-високият ръб на тази защита се разполага вертикално на височина между 800 mm и 900 mm над пода, където се намират краката на пътниците
- 7.12.4. Челото на всяко стъпало в стълбище следва да бъде затворено.

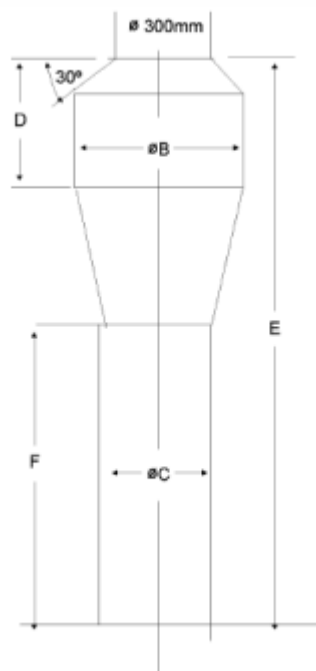
ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Допълнение

Фигура 1

ПЪТЕКИ

(виж параграф 7.7.5. от приложение 9)



	B (mm)	C (mm)	D (mm)	E (mm) ¹	F (mm)
Клас I	550	450	500	1800 (1680/1770)	1020 (900/990)
Клас II	550	350	500	1800 (1680/1770)	1020 (900/990)
Клас III	450	300 (220 при седалки със странично преместване)	500	1800 (1680/1770)	1020 (900/990)

¹ Размерите в скоби се отнасят само за горния етаж и/или най-задната част на долния етаж и/или само за долния етаж близо до предната ос (виж параграф 7.7.5.11.)

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ ЗА ОТДЕЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЛИ И ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ОБОРУДВАНО С КАРОСЕРИЯ, ВЕЧЕ ОДОБРЕНА КАТО ОТДЕЛЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ

1. Типово одобрение за отделен технически възел
 - 1.1. За да бъде дадено одобрение на типа за отделен технически възел по настоящото правило за каросерия на моторно превозно средство, производителят следва да докаже, по усмотрение на органа за одобрение, изпълнението на условията обявени от производителя. Останалите условия от настоящото правило са изпълнени и доказани, съгласно параграф 2.
 - 1.2. Одобрение може да бъде дадено при условията, на които следва да отговаря комплектованото моторно превозно средство (като например, характеристики на подходящо шаси, ограничение при използване на инсталация), тези ограничения се документират в сертификата за одобрение.
 - 1.3. Такива условия се съобщават в подходяща форма на купувача на каросерия за моторно превозно средство или на изграждащия на следващ етап моторното превозно средство..
2. Одобрение на типа на моторно превозно средство, оборудвано с каросерия, вече одобрена като отделен технически възел
 - 2.1. За да бъде дадено одобрение на типа по настоящото правило на моторно превозно средство, оборудвано с каросерия, вече одобрена като отделен технически възел, производителят следва да докаже, по усмотрение на органа за одобрение, съответствие с изискванията по настоящото правило, които не са все още изпълнени и да докаже съгласно параграф 1, като вземе предвид предходни одобрения на типа като некомплектовано моторно превозно средство.
 - 2.2. Всички изисквания, установени съгласно параграф 1.2. следва да бъдат изпълнени.

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

МАСИ И РАЗМЕРИ

1. Настоящото приложение се прилага за масата и размерите на моторни превозни средства от категории М2 и М3, доколкото те са необходими при одобрението на моторно превозно средство по отношение на неговата обща конструкция.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящото приложение:

2.1. (Запазено)

2.2. (Запазено)

2.3. “Група оси” означава, че са част от талига. Група от две оси се нарича тандем и група от три оси талига с три оси. Условно единична ос се счита като група от една ос.

2.4. Размери на моторни превозни средства означава размерите на моторното превозно средство базирани на неговата конструкция, както са обявени от производителя.

2.4.1. “Дължина на моторно превозно средство” е размер, който се измерва съгласно стандарта ISO 612-1978, термин № 6.1.

В допълнение на разпоредбите на този стандарт, когато се измерва дължината на моторно превозно средство, следва да се имат предвид следните устройства:

- стъклочистачка и устройство за измиване,
- предни или задни обозначаващи табели.
- митнически запечатвания и тяхната защита,
- устройства за закрепване на брезент тяхната защита,
- оборудване за осветяване,
- огледала и други устройства за непряка видимост,
- помощни средства за наблюдение,
- смукателни тръби за въздух,
- стопове за дължина за разглобяеми части,
- стъпала за достъп и ръкохватки,
- гумени уплътнения и подобно оборудване,
- подъемни платформи, рампи за достъп и подобно оборудване в състояние на пътуване, не по-големи от 300 mm, при условие, че не се увеличава товароподемността на моторното превозно средство,
- прикачни устройства за моторни превозни средства,
- тролейни стрели за електрически задвижвани превозни средства,
- външни слънчеви козирки.

2.4.2. “Широчина на моторно превозно средство” е размер, който е измерен съгласно стандарта ISO 612-1978, термин № 6.2.

В допълнение на разпоредбите на този стандарт, когато се измерва ширината на моторно превозно средство, следва да се имат предвид следните устройства:

- митнически запечатвания и тяхната защита,
- устройства за закрепване на брезент тяхната защита,
- указателни устройства за повреда в гумата,
- стърчащи гъвкави части срещу пръски,
- оборудване за осветяване,
- рампи за достъп в състояние на пътуване, подечни платформи и подобно оборудване в състояние на пътуване, при условие, че не надвишават 10 mm странично на моторното превозно средство и ъглите на рампите гледащи напред или назад са закръглени с радиус не по-малък от 5 mm; ръбовете следва да бъдат закръглени с радиус не по-малък от 2.5. mm,
- огледала и други устройства за непряка видимост,
- индикатори за налягане в гумите,
- прибиращи се стъпала,
- повредените части от стените на гумата непосредствено над точката на допир със земята,
- помощни средства за наблюдение,
- прибиращи се странични направляващи устройства за автобуси и автобуси за дълги разстояния, предвидени за използване в направляващите системи на автобус, ако не са прибори.

2.4.3. „Височина на моторно превозно средство” е размер, който е измерен съгласно стандарта ISO 612-1978, термин № 6.3.

В допълнение на разпоредбите на този стандарт, когато се измерва височината на моторно превозно средство, следва да се имат предвид следните устройства:

- антени,
- пантограф или тролейни стрели в тяхното издигнато положение.

За моторни превозни средства с устройство за повдигане на ос, следва да се има предвид ефектът от това устройство.

2.5. (Запазена)

2.6. (Запазена)

2.7. „Технически допустима максимална маса на оста (m)” е масата, съответстваща на максималното допустимо статично вертикално натоварване, упражнено от оста върху повърхността на пътя, базирано на конструкцията на моторното превозно средство и на оста и както е обявено от производителя на моторното превозно средство.

2.8. „Технически допустима максимална маса на група оси (μ)” е масата, съответстваща на максималното допустимо статично вертикално натоварване, упражнено от група оси върху повърхността на пътя, базирано както на конструкцията на моторното превозно средство, така и на групата оси и както е обявено от производителя на моторното превозно средство.

- 2.9. “Теглена маса” е общото натоварване упражнявано на повърхнината на пътя от ос(и) на тегленото моторно(и) превозно(и) средство(а).
- 2.10. “Технически допустима максимална маса с товар (ТМ)” е максималната теглена маса обявена от производителя.
- 2.11. “Технически допустима максимална маса при точката на свързване на моторно превозно средство” е масата съответстваща на максимално допустимото статично вертикално натоварване при точката на свързване базирано на конструкцията на моторното превозно средство и/или прикачното устройство и както е обявена от производителя. По дефиниция тази маса не включва масата на прикачното устройство на моторното превозно средство.
- 2.12. (Запазено)
- 2.13. “Технически допустима максимална маса с товар от комбинацията (МС)” е общата маса от комбинацията на моторно превозно средство и ремарке(та), както е обявена от производителя.
- 2.14. “Устройство за повдигане на ос” е устройство, постоянно вградено в моторно превозно средство с цел намаляване или увеличаване на натоварването на ос(и), съгласно условията за натоварване на моторното превозно средство:
- а) или посредством пълно повдигане на колелата от земята/свалянето им до земята,
 - б) или без повдигане на колелата от земята (например при системи с въздушно окачване или други системи),

за да се намали износването на гумите, когато моторното превозно средство не напълно натоварено и/или да успее да тръгне (потегли) на хлъзгав терен по-лесно за моторни превозни средства или комбинация моторно превозно средство, посредством увеличаване натоварването на задвижващата ос.

3. (Запазена)

4. (Запазена)

5. (Запазена)

6. (Запазена)

7. ИЗИСКВАНИЯ

- 7.1. Измервания на масата на моторното превозно средство в състояние на пътуване и нейното разпределение между осите

Масата на моторното превозно средство в състояние на пътуване и нейното разпределение между осите се измерват на представеното моторно(и)

превозно(и) средство(а) в съответствие с параграф 3.4. от настоящото правило, поставено(и) в неподвижно положение с колелата си право напред. Ако измерените маси се различават с не повече от 3 процента от масата обявена от производителя за съответната техническа конфигурация на типа, или с не повече от 5 процента, ако моторното превозно средство е от категория М2 не превишаващо 3500 kg, масите в състояние на пътуване и тяхното разпределение между осите, както е обявено от производителя се използват за целта на изискванията по-долу. В противен случай следва да се използват измерените маси и техническият сервиз тогава може, при необходимост, да проведе допълнителни измервания върху друго моторно(и) превозно(и) средство(а), освен това представено в съответствие с параграф 3.4. от настоящото правило.

7.2. (Запазено)

7.3. (Запазено)

7.4. Разпределение на масата посредством изчисления

7.4.1. Изчислителна процедура

7.4.1.1. За целите на изчисленията за разпределение на масата, от тук нататък, производителят следва да предостави на техническия сервиз натоварен с изпитванията, информация (в таблична или друга подходяща форма) необходима за да се идентифицира всяка техническа конфигурация в рамките на типа моторно превозно средство, съответните технически допустими максимални маси с товар на моторното превозно средство, технически допустимите максимални маси на ос или група от ос, технически допустимата максимална теглена маса и технически допустимата максимална маса с товар на комбинацията.

7.4.1.2. Провеждат се съответни изчисления, за да се гарантира, че са изпълнени следните изисквания за всяка техническа конфигурация в рамките на типа. За тази цел изчисленията могат да бъдат ограничени до най-лошите случаи.

7.4.1.3. В следните изисквания, обозначенията M , m_i , μ_j T_M , и M_C съответно означават следните параметри, за които следва да се изпълнят изискванията от 7.4:

M = технически допустимата максимална маса с товар на моторното превозно средство

m_i = технически допустимата максимална маса на ос, обозначена с "i", където "i" варира от 1 до общия брой ос на моторното превозно средство,

μ_j = технически допустимата максимална маса на самостоятелна ос или група от ос, обозначена с "j", където "j" варира от 1 до общия брой самостоятелни ос и група от ос,

T_M = технически допустимата максимална теглена маса, и

MC = технически допустимата максимална маса с товар на комбинацията.

7.4.1.4. При самостоятелна ос, обозначена с “i”, като една ос и “j”, като група от оси, $m_i = \mu_j$ по дефиниция.

7.4.1.5. При моторни превозни средства снабдени с подходящи за натоварване оси, следва да се направят следните изчисления с натоварено окачване на осите при нормална конфигурация на пътуване. При моторни превозни средства, оборудвани с прибиращи се оси, следва да се направят следните изчисления при свалени оси.

7.4.1.6. За групи от оси, производителят следва да покаже законите на разпределение между осите на общата маса приложена към групата (например, като посочи формулата за разпределение или като покаже графики на разпределение).

7.4.1.7. (запазена)

7.4.2. (запазена –виж 7.4.3.1. и 7.4.4. по-долу)

7.4.2.1. Сумата от масите m_i не следва да бъде по малка от масата M.

7.4.2.2. За всяка група оси обозначена с “j”, сумата от масите m_i върху нейните оси следва да не бъде по-малка от масата μ_j . В допълнение, всяка от масите m_i не следва да бъде по-малка от тази част от μ_j приложена на ос “i”, както е определено от законите за разпределение на масата за тази група оси.

7.4.2.3. Сумата от масите μ_j не следва да бъде по-малка от масата M.

7.4.2.4. Масата в състояние на пътуване, плюс масата отговаряща на 75 kg умножена по броя на пътниците, плюс технически допустимата максимална маса в точката на свързване, не следва да надвишава масата M.

7.4.2.5. (запазена)

7.4.2.6. (запазена)

7.4.2.7. MC не следва да надвишава $M + TM$.

7.4.3. Изисквания към автобуси и автобуси за дълги разстояния

7.4.3.1. Прилагат се изискванията на параграфи 7.4.2.1. - 7.4.2.3., и 7.4.2.7.

7.4.3.2. Масата на моторното превозно средство в състояние на пътуване, плюс масата Q умножена по броя на седналите и правостоящи пътници, плюс масите WP, B и VX както е посочено в параграф 7.4.3.3.1., плюс технически допустимата максимална маса в точката на свързване, ако е поставено прикачно устройство от производителя, не следва да надвишава масата M.

7.4.3.3. Когато моторното превозно средство в състояние на пътуване е натоварено, както е посочено в параграф 7.4.3.3.1., масата съответстваща на натоварването на всяка ос следва да не надвишава масата m_i на всяка ос и масата

съответстваща на натоварването на всяка самостоятелна група ос или група от оси, не следва да надвишава масата μ_j за тази група от оси. Освен това, масата съответстваща на натоварването на задвижващата ос или сумата от масите на съответстваща на натоварванията на задвижващите оси следва да бъде най-малко 25 процента от M .

7.4.3.3.1. Моторното превозно средство в състояние на пътуване е натоварено с: маса съответстваща на броя P седящи пътници с маса Q ; - маса съответстваща на броя SP правостоящи пътници с маса Q , равномерно разпределена по повърхнината на разположение за правостоящи пътници S_1 ; при необходимост – маса WP равномерно разпределена върху всяко пространство за инвалидна количка; - маса равна на B (kg) равномерно разпределена в отделението за багаж; - маса равна на BX (kg) равномерно разпределена върху покрива оборудван да пренася багаж, където:

P е броя на местата за сядане.

S_1 е площта за правостоящи пътници. При моторни превозни средства от класове III или B, $S_1 = 0$.

SP , обявена от производителя, не следва да надхвърля стойността S_1/S_{Sp} където S_{Sp} е обичайното пространство предвидено за правостоящи пътници посочено в таблицата по-долу.

WP (kg), е броят на пространствата за инвалидни колички, умножени с 250 kg, означаваща масата на инвалидната количка и ползвателя.

B (kg) обявена от производителя, следва да има цифрова стойност не по-малка от $100 \times V$. Това следва да включва отделенията за багаж или полици, които могат да бъдат прикрепени отвън на моторното превозно средство.

V е общия обем на отделенията за багаж в m^3 . Когато се одобрява моторно превозно средство от клас I или A, обемът на отделенията за багаж достъпни само отвън на моторното превозно средство се пренебрегват.

BX , е обявена от производителя, следва да има цифрова стойност не по-малка от 75 kg/m^2 .

Моторни превозни средства на два етажа не се оборудват за пренасяне на багаж на покрива и следователно BX за моторни превозни средства на два етажа е равен на нула.

Q и S_{Sp} имат стойности установени в следната таблица:

Клас на моторно превозно средство	Q (kg) Маса на един пътник	S_{Sp} (m^2 /пътник) обичайно пространство за един правостоящ пътник
Клас I и A	68	0.125
Клас II	71(*)	0.15
Клас III и B	71 (*)	Никаква

(*) Включително 3 kg за ръчен багаж.

7.4.3.3.2. При моторно превозно средство оборудвано за променлив капацитет за сядане, площта на разположение за правостоящи пътници (S1) и/или оборудвана да пренася инвалидни колички, изискванията от раздели 7.4.3.2. и 7.4.3.3. се определят за всяко от следните условия, ако е подходящо:

7.4.3.3.2.1. с всички възможни седалки заети, последвано от останалата зона за правостоящи пътници (до границата на капацитета за правостоящи, обявена от производителя, ако се достига) и, ако остане пространство всяко заето пространство за инвалидни колички;

7.4.3.3.2.2. с всички възможни зони за правостоящи заети (до границата на капацитета за правостоящи, обявена от производителя,), последвано от останалите седалки на разположение за седнали пътници и, ако остане пространство всяко заето пространство за инвалидни колички;

7.4.3.3.2.3. с всички възможни пространства за инвалидни колички заети последвано от останалата зона за правостоящи пътници (до границата на капацитета за правостоящи, обявена от производителя, ако се достига) и, тогава останалите налични седалки за използване, заети.

7.4.3.4. Когато моторно превозно средство е в състояние на пътуване или натоварено, както е посочено в раздел 7.4.3.3.1., масата съответстваща на натоварване на предната ос или група от оси, следва да не бъде по-малка от процента от масата на моторното превозно средство в състояние на пътуване или от технически позволената максимално натоварена маса „M” установен в следната таблица:

Класове I и A		Клас II		Класове III и B	
Монолитно	Съчленено	Монолитно	Съчленено	Монолитно	Съчленено
20	20	25 ¹	20	25 ¹	20

¹ Тази стойност е намалена до 20% за моторни превозни средства с 3 оси от класове II и III имащи две управлявани оси.

7.4.3.5. Когато моторното превозно средство следва да се одобрява за повече от един клас, прилагат се параграфи 7.4.3.2 и 7.4.3.3. към всеки клас.

7.4.4. (Запазена)

7.5. (запазена)

7.6. Маневреност

7.6.1. Всяко моторно превозно средство може да маневрира на всяка страна на пълна кръгова траектория от 360⁰ вътре в една зона определена от два концентрични кръга с радиус 12.50 m и вътрешния кръг имащ радиус 5.30 m, без някоя от най-външните точки на моторното превозно средство (с изключение на стърчащи части изключени при измерване ширината на моторното превозно средство) да стърчи извън перифериите на окръжностите. За моторни превозни средства с устройства за повдигане на ос, това изискване също се прилага при прибираща се ос(и) в повдигнато положение или годна за натоварване ос(и) в не натоварено състояние.

Посочените по-горе изисквания се проверят, както следва:

7.6.1.1. Моторни превозни средства

Най-външната предна точка на моторното превозно средство се направлява по контура на външния кръг (виж фигура А).

7.6.1.2. (Запазена)

7.6..2. (Запазена)

7.6.3. Допълнителни изисквания за моторни превозни средства от категории М 2 или М 3

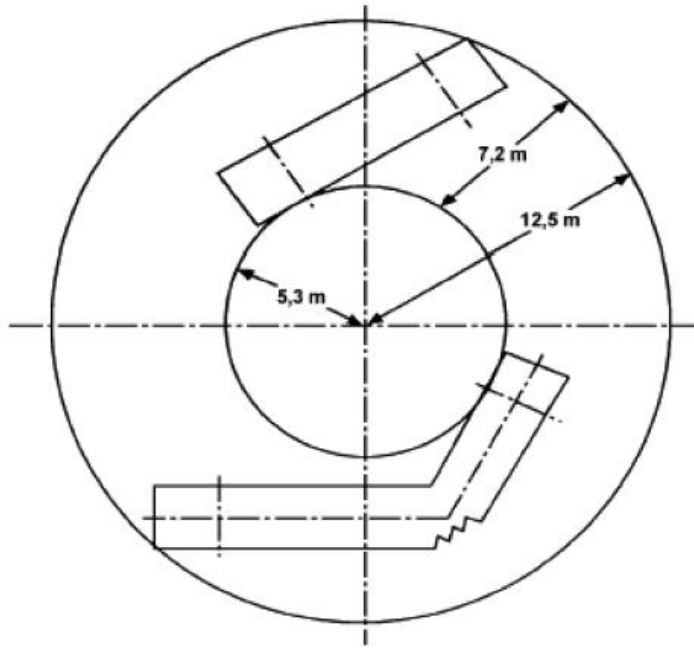
Има два алтернативни метода за осигуряване на съответствие с тази параграф – 7.6.3.1.А) или 7.6.3.1.Б) по долу.

Обединеното кралство и Португалия могат, в рамките на техните територии до 9 март 2005 г., да отказват да дават национално типово одобрение на моторно превозно средство, или да отказват или забраняват продажбата, регистрацията, пускането в експлоатация или използване на моторно превозно средство, ако моторното превозно средство не съответства на критерия за маневреност посочен в параграф 7.6.3.1. Б) по-долу.

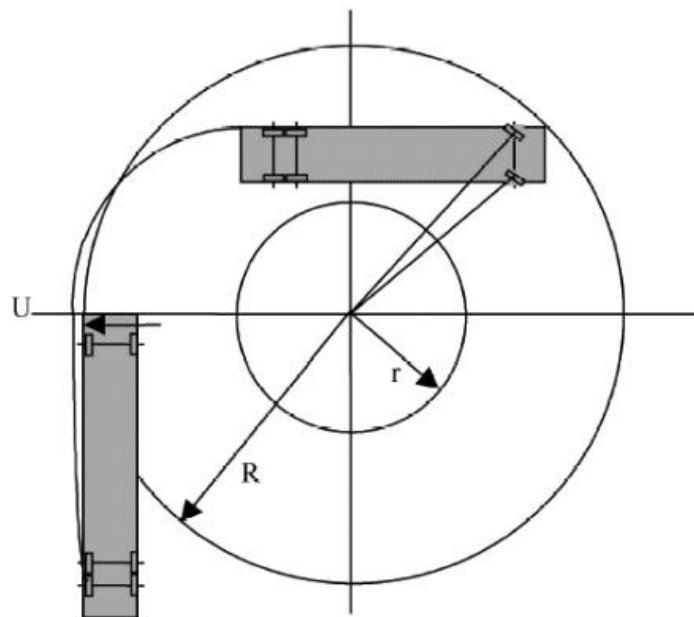
С горните изключения, договарящите се страни дават одобрения на базата на параграф 7.6.3.1. (А).

7.6.3.1. А) При неподвижно моторно превозно средство, вертикална равнина тангенциална на страната на моторното превозно средство и насочена навън от окръжността се установява чрез обозначаване на линия върху земята. При съчленено моторно превозно средство, двете монолитни части се подравняват в равнината. Когато моторното превозно средство като се движи по права линия приближава в зоната на кръга посочен в параграф 7.6.1., никоя част от него не се движи извън тази вертикална равнина с повече от 0.60 m (виж фигури Б и В).

Фигура А

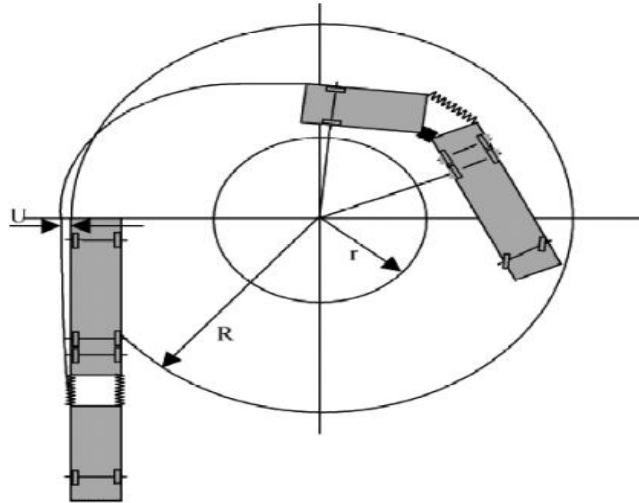


Фигура Б



$R = 12.5 \text{ m}$
 $R = 5.3 \text{ m}$
 $U = \text{максимум } 0.6 \text{ m}$

Фигура В



$$R = 12.5 \text{ m}$$

$$R = 5.3 \text{ m}$$

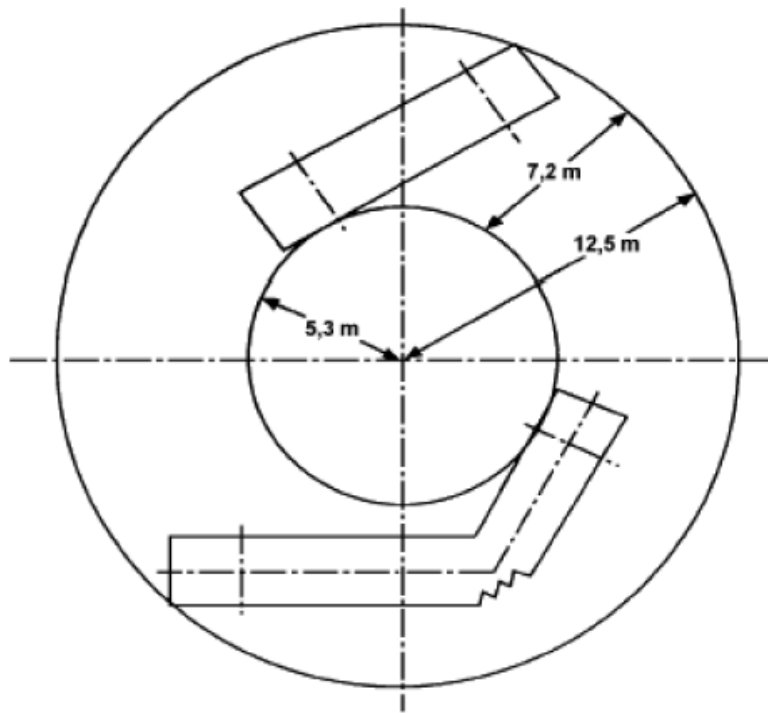
$$U = \text{максимум } 0.6 \text{ m}$$

7.6.3.1. Б) Когато моторното превозно средство е неподвижно и неговите управляеми колела така насочени, че ако моторното превозно средство се движи, неговата най-външна предна точка би описала окръжност с радиус 12.50 m, вертикална равнина тангенциална на страната на моторното превозно средство и гледаща навън от окръжността се установява чрез обозначаване на линия върху земята. При съчленено моторно превозно средство от категория М2 или М3, двете монолитни части се подравняват в равнината.

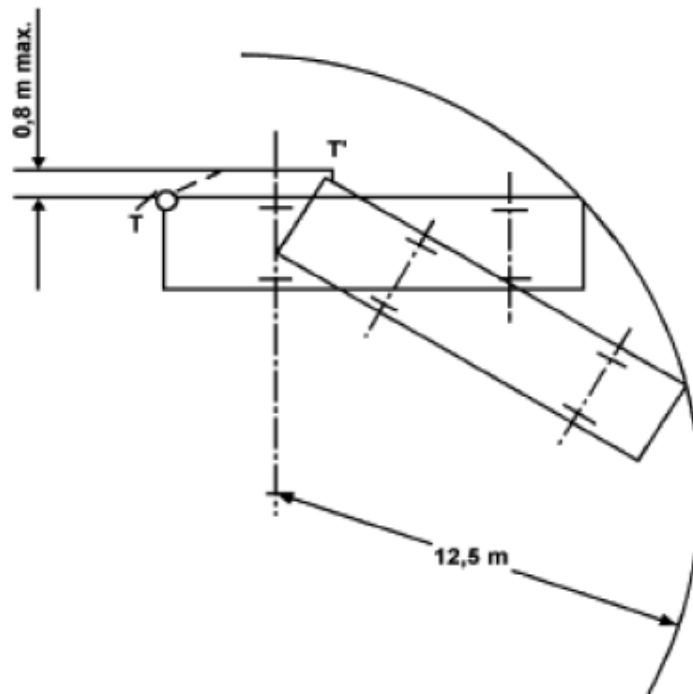
Когато моторното превозно средство се движи напред във всяка посока, като следва окръжността с радиус 12.50 m никоя част от него не се движи извън тази вертикална равнина с повече от 0.80 m (виж фигури Б) при монолитно моторно превозно средство до 12 m дължина или с повече от 1.20 m (виж фигура В)) при монолитно моторно превозно средство над 12 m дължина или съчленено моторно превозно средство от категория М2 или М3.

За моторни превозни средства с устройство за повдигане на ос, тези изисквания се прилагат също към ос(и) в повдигнато положение (по смисъла на параграф 2.14.)

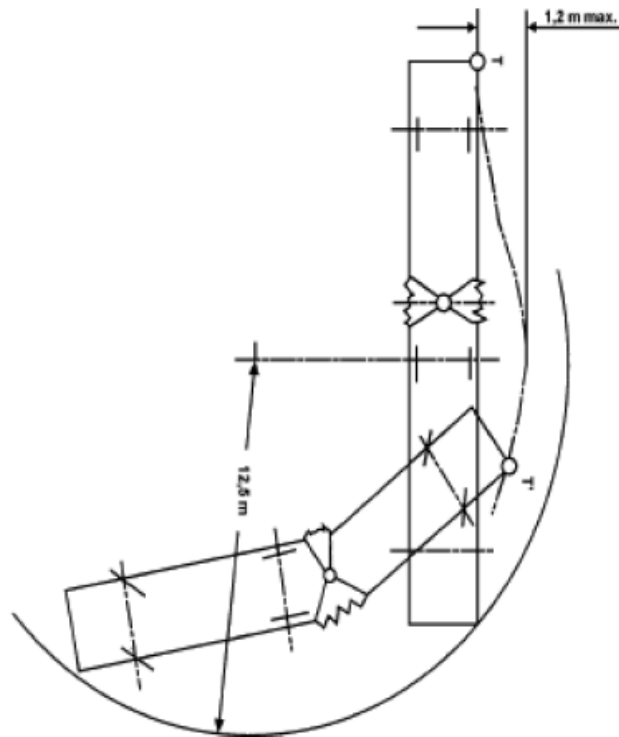
Фигура А



Фигура Б



Фигура В



7.6.4. Изискванията от параграфи 7.6.1. - 7.6.3. могат също да бъдат проверени, по искане на производителя, със съответно еквивалентно изчисление или геометрично доказателство.”

7.6.5. При некомплектовани моторни превозни средства, производителят се обявяват максимално допустимите размери, за които да се провери моторното превозно средство по изискванията от 7.6.1. до 7.6.3.

7.7. (Запазена)

7.8. (Запазена)

7.9. (Запазена)

7.10. (Запазена)

7.11. (Запазена)