ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р 58226— 2018

Авиационная техника

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПОСАДКИ В ВОЗДУШНОЕ СУДНО ЛЮДЕЙ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Общие технические требования и критерии разработки

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2018

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Федеральным государственным унитарным предприятием «Российский научно-технический центр информации по стандартизации, метрологии и оценке соответствия» и Союзом авиапроизводителей России

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 323 «Авиационная техника»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 5 октября 2018 г. № 713-ст

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Правила применения настоящего стандарта установлены в статье 26 Федерального закона от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации». Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок — в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (www.gost.ru)

© Стандартинформ, оформление, 2018

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

Содержание

1 Область применения 1
2 Нормативные ссылки 2
3 Термины и определения 2
4 Общие положения и критерии разработки 4
5 Общие технические требования 5
5.1 Требования к оборудованию для транспортировки 5
5.2 Требования к кузову-фургону 6
5.3 Требования к посадочной платформе 8
5.4 Требования к органам управления 9
6 Устойчивость и мобильность 10
6.1 Требования к устойчивости 10
6.2 Стабилизаторы 11
6.3 Мобильность 11
7 Контроль качества 12
8 Инструкции и маркировка 12
8.1 Инструкции изготовителя 12
8.2 Маркировка 12
Библиография 14

Введение

Настоящий стандарт устанавливает критерии разработки и общие технические требования оборудования, применяемого для посадки в воздушное судно людей с ограниченными возможностями.

При отсутствии специализированного оборудования люди с ограниченными возможностями могут столкнуться со значительными сложностями при посадке на борт воздушного судна. Ступени на трапах, эскалаторах могут становиться непреодолимым препятствием для данной категории пассажиров, а при посадке в воздушное судно при неблагоприятных погодных условиях могут нести угрозу безопасности как для самих пассажиров, так и для сопровождающих их лиц.

Альтернативным методом является применение специализированного оборудования, в том числе подъемного, для посадки в воздушное судно людей с ограниченными возможностями. Однако применение подобного оборудования также несет в себе определенные риски как для пассажиров, так и для сопровождающих их лиц, что требует унификации критериев разработки, общих технических требований, функциональных требований и требований к безопасности, предъявляемых к подобному оборудованию. Совместно с национальным стандартом ГОСТ Р 58225 настоящий стандарт образует единую серию, направленную на минимизацию указанных рисков.

В настоящем стандарте минимальные требования обозначены с помощью ключевого слова «должен/необходимо». Рекомендуемые положения обозначаются с помощью ключевых слов «следует», при этом, не являясь обязательными, они считаются первостепенными по важности при разработке оборудования, применяемого для посадки в воздушное судно людей с ограниченными возможностями.

Отклонение от рекомендуемых положений может иметь место только на основании тщательного рассмотрения, всесторонних испытаний и после того, как эксплуатационная оценка показала, что альтернативные методы отвечают требованиям.

В соответствии с законодательством Российской Федерации об обеспечении единства измерений, требования настоящего стандарта выражаются в соответствующих СИ единицах. В тоже время, в связи с использованием значительного числа воздушных судов и оборудования зарубежного производства в информационных целях в рамках настоящего стандарта предоставлен перевод единиц измерения в дюйм-фунтовую систему (приведен в скобках). При этом указанный перевод приведен исключительно в справочных целях, и во всех случаях, когда представляется необходимым использовать точные значения, следует руководствоваться значениями величин, указанными в единицах СИ.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Авиационная техника

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПОСАДКИ В ВОЗДУШНОЕ СУДНО ЛЮДЕЙ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Общие технические требования и критерии разработки

Aircraft ground equipment. Boarding vehicle for persons with reduced mobility.
Design requirements and technical specifications

Дата введения — 2019—07—01

1 Область применения

1.1 Настоящий стандарт устанавливает общие технические требования и критерии разработки в отношении оборудования, предназначенного для посадки (высадки) лиц с ограниченными способностями к передвижению на/с борт(а) гражданского воздушного судна, выполняющего коммерческие перевозки.

1.2 Настоящий стандарт определяет в том числе требования к конструкции оборудования, но не устанавливает функциональные требования и требования к безопасности, а также не определяет критерии, являющиеся существенными для эффективной и безопасной эксплуатации оборудования на гражданском воздушном судне в условиях как региональных, так и международных аэропортов.

1.3 Настоящий стандарт содержит требования, которые должны выполняться предприятиями авиационной промышленности, предприятиями—производителями оборудования, а также авиакомпаниями и администрациями аэропортов. Данные требования следует выполнять с учетом положений действующего законодательства и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих, в том числе:

- основные требования, предъявляемые к транспортным средствам, либо аналогичные нормы аэропортов местных воздушных линий;
- санитарно-гигиенические требования в отношении конструкции, очистки, дезинфекции и технического оснащения оборудования, которые могут использоваться для перевозки больных граждан с или без медицинского сопровождения;
- требования к безопасности, применяемые к подъемно-транспортному оборудованию, с помощью которого осуществляется транспортировка пассажиров.

Ни одно из положений настоящего стандарта не может быть рассмотрено в качестве замены каких-либо действующих нормативных правовых актов, кроме тех случаев, когда разрешение на подобное исключение было получено от соответствующего органа власти.

1.4 Положения настоящего стандарта изложены с учетом того, что недееспособного пассажира или пассажира с ограниченными возможностями может сопровождать по крайней мере один сопровождающий; а сам недееспособный пассажир или пассажир с ограниченными возможностями может находиться в кресле-коляске или на каталке.

1.5 Настоящий стандарт допускает, что при перемещениях могут использоваться любые типы кресел-колясок, например, стандартный тип с или без системы пристегивания человека, кресла-коляски по ширине прохода воздушного судна без подлокотников, кресла-коляски, управляемые сопровождающим лицом, кресла-коляски с питанием от аккумуляторной батареи и т. д., или могут использоваться любые типы каталок для перевозки больных.

Примечание — Предполагается, что кресла-коляски с питанием от аккумуляторной батареи не принимаются в салон воздушного судна.

Издание официальное

1.6 Предполагается, что оборудование, на которое распространяются положения настоящего стандарта, может использоваться применительно к широкофюзеляжным воздушным судам, узкофюзеляжным судам, выполняющим гражданские перевозки, а также применительно к воздушным судам, выполняющим региональные перевозки.

1.7 Настоящий стандарт не распространяется на оборудование, которое может использоваться для погрузки на борт воздушного судна недееспособных пассажиров или пассажиров с ограниченными возможностями, но которое при этом не было разработано специально для подобных целей, например, транспортеры, телескопические трапы или наружные модули, используемые на санитарных вертолетах.

1.8 Настоящий стандарт не распространяется на немодифицированные системы, агрегаты и компоненты воздушного судна в случае их применения для посадки на борт воздушного судна недееспособных пассажиров или пассажиров с ограниченными возможностями.

1.9 Некоторые требования настоящего стандарта относятся к особому доступу к дверям через крыло, существующему на некоторых типах воздушных судов, и, следовательно, не могут распространяться на иные типы воздушных судов.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте применены нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 5746 (ISO 4190-1:2010) Лифты пассажирские. Основные параметры и размеры

ГОСТ ISO 13849-1 Безопасность оборудования. Элементы систем управления, связанные с безопасностью. Часть 1. Общие принципы конструирования

ГОСТ Р 50602 Кресла-коляски. Максимальные габаритные размеры

ГОСТ Р 57880 Система защиты от фальсификаций и контрафакта. Электронные изделия. Предотвращение получения, методы обнаружения, сокращение рисков применения и решения по использованию фальсифицированной и контрафактной продукции

ГОСТ Р 57882 Система защиты от фальсификации и контрафакта. Изделия электронные. Критерии верификации для оценки соответствия практики и методов организаций требованиям по противодействию обороту фальсифицированной и контрафактной продукции

ГОСТ Р 58225 Авиационная техника. Оборудование для посадки в воздушное судно людей с ограниченными возможностями. Функциональные требования и требования к безопасности

ГОСТ Р ИСО 9001 Системы менеджмента качества. Требования

ГОСТ Р ИСО 14122-2 Безопасность машин. Средства доступа к машинам стационарные. Часть 2. Рабочие площадки и проходы

ГОСТ Р МЭК 60601-1-6 Изделия медицинские электрические. Часть 1-6. Общие требования безопасности с учетом основных функциональных характеристик. Дополнительный стандарт. Эксплуатационная пригодность

Примечание — При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого стандарта с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **антиблокировочная система** (anti-lock braking system): Система, предотвращающая блокировку колес оборудования.

3.2 **башмак безопасности** (safety shoe): Чувствительный к давлению датчик, размещаемый под открытой дверью воздушного судна для определения чрезмерного проседания корпуса воздушного судна.

3.3 **боковая защита** (side-guard): Жесткое устройство, предназначенное для предохранения другого транспортного средства от застревания под боковым бортом транспортного средства при ударе с обеих сторон.

3.4 **защитный барьер** (safety barrier): Съемный элемент для предотвращения доступа в какую-либо зону.

3.5 **каталка** (stretcher trolley): Оснащенная колесами тележка со встроенными или съемными носилками, которую можно сложить или разобрать, управляемая сопровождающим лицом; не приводится в движение самостоятельно.

3.6 **кресло-коляска** (wheelchair): Кресло, оснащенное колесами, приводимое в движение толканием либо пользователем, либо имеющее механизированный привод, которое можно сложить или разобрать, с или без системы пристегивания человека.

Примечание — Специальные более узкие кресла-коляски, приводимые в движение толканием, ограничены использованием в аэропортах и предназначены для продвижения в проходе между креслами пассажирского салона воздушного судна.

3.7 **кузов-фургон** (van body): Закрытый кузов для перевозки, например, недееспособных пассажиров или пассажиров с ограниченными возможностями, кресел-колясок, каталок.

3.8 **недееспособный пассажир** (disabled person): Лицо с одним или более нарушением (поражением), ограничением физических или умственных возможностей, физическим недостатком или комбинацией нарушений (поражений), ограничений физических или умственных возможностей и/или физических недостатков, которые ограничивают его способность к передвижению.

3.9 **номинальная нагрузка** (rated load): Максимальная масса (включая пассажиров), для перевозки которой предназначено транспортное средство.

Примечание — Является наименьшим из применяемых ограничений, общая конструктивная прочность (включая подъем), нагрузочная способность используемых поверхностей для пола, общая рабочая масса транспортного средства, максимально допустимая вместимость (например, аварийные выходы) и т. д.

3.10 **ограничительное устройство (устройство пристегивания)** (restraint device): Устройство, предупреждающее перемещение человека или груза.

3.11 **пассажир с ограниченными возможностями** (incapacitated person): Лицо, чья способность к передвижению временно нарушена.

Примечание — Нарушение способности к передвижению варьируется от лиц, имеющих трудности при хождении вследствие использования протеза, до лиц с диагнозом квадриплегия.

3.12 **пассажир с ограниченной способностью к передвижению (с ограниченными физическими возможностями)** (person with reduced mobility); PRM: Лицо, отвечающее описанию 3.8 или 3.11, которое может передвигаться либо самостоятельно, либо на кресле-коляске, либо на носилках.

3.13 **перекатной пандус** (transfer plate): Съемный аксессуар, используемый для перекрытия порога двери воздушного судна для плавного закатывания и выкатывания кресел-колясок или каталок.

3.14 **противоподкатная защита** (under-run guard): Жесткое или пружинистое противоударное устройство (бампер), предназначенное для предохранения другого транспортного средства от застревания под задней частью (подката) транспортного средства при ударе сзади.

3.15 **посадочная платформа** (boarding platform): Платформа для перегрузки между кузовом-фургоном транспортного средства и воздушным судном.

3.16 **система заноса** (antiskid system): Система, обеспечивающая курсовую устойчивость оборудования.

3.17 **сопровождающее лицо** (attendant): Сотрудник авиакомпании, аэропорта или компании по уходу, оказывающий помощь недееспособному пассажиру или пассажиру с ограниченными возможностями.

Примечание — Сопровождающее лицо может помогать недееспособному пассажиру, например, толкая кресло-коляску, управляя подъемными устройствами, помогая сесть и встать из кресла, с носилок, из кресла-коляски.

3.18 **хвостовые подъемники** (tail lift, tailgate): Съемная платформа позади транспортного средства, используемая для содействия входу или выходу пассажиров с/без кресел-колясок или каталок, в или из транспортного средства с поверхности земли.

4 Общие положения и критерии разработки

4.1 Под оборудованием для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями в рамках настоящего стандарта понимается оборудование, используемое как для посадки, так и для высадки пассажиров с ограниченными возможностями, пассажиров с ограниченной способностью к передвижению, недееспособных пассажиров.

4.2 В общем случае оборудование для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями должно выполнять следующие функции:

а) транспортировать пассажиров с ограниченными способностями и сопровождающих лиц;

б) поднимать пассажиров с ограниченными возможностями и сопровождающих лиц;

в) обеспечивать перемещение пассажиров с ограниченными возможностями и сопровождающих лиц с/на подъемной(ую) платформы(у) на/с борт(а) воздушного судна.

4.3 В аэропортах, обслуживающих значительное число рейсов коммерческих перевозок, оборудование может быть предназначено для применения на конкретных типах воздушных судов, при этом использоваться для транспортировки одновременно нескольких пассажиров и сопровождающих лиц. В то же время, региональные аэропорты предполагают применение универсального оборудования, которое может быть предназначено для применения на различных типах воздушных судов, но при этом использоваться для транспортировки одного-двух пассажиров и сопровождающих лиц. Данные факторы должны быть учтены при разработке оборудования.

4.4 При разработке оборудования для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями должны быть однозначно определены типы воздушных судов и дверей, для обслуживания которых предназначено данное оборудование.

4.5 При разработке оборудования для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями должно быть учтено, осуществляется ли размещение пассажиров на это оборудование с уровня земли либо с подъемного оборудования, либо с отдельных технических сооружений аэропорта (например, телескопического трапа).

4.6 При разработке оборудования для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями должно быть учтено:

а) предназначено ли оборудование исключительно для транспортировки пассажиров либо также и для подъема пассажиров;

б) максимальная скорость передвижения и рекомендуемая скорость передвижения оборудования;

в) временной период, необходимый для размещения пассажира на/с оборудование(ия);

г) временной период, необходимый для перемещения пассажира на/с воздушное(ого) судно(а);

д) подвержено ли оборудование влиянию внешних погодных факторов (дождь, снег, гололед);

е) защищены ли пассажиры оборудования от влияния внешних погодных факторов (дождь, снег, гололед);

ж) предусмотрено ли у оборудования наличие антиблокировочных систем, систем антизаноса и противоподкатной защиты;

и) каким образом оборудование присоединяется к воздушному судну (при наличии подобного присоединения);

к) предполагается ли дополнительное освещение оборудования при использовании в темное время суток;

л) управляется ли оборудование вручную либо под воздействием двигателя;

м) в том случае, если оборудование предназначено для управления вручную, какие силы должны быть приложены для управления;

н) количество операторов, требуемое для управления оборудованием;

п) навыки оператора, требуемые для управления оборудованием;

р) необходимость соответствия оборудования требованиям применимых технических регламентов, национальных стандартов, прочих нормативно-технических и нормативных правовых документов.

4.7 При разработке оборудования для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями должны быть приняты во внимание следующие показатели, элементы конструкции и конфигурации воздушного судна:

а) высота порога двери воздушного судна;

б) ширина дверного проема воздушного судна;

в) расположение дверей воздушного судна (левая сторона, правая сторона, перед крылом, после крыла и т. д.);

г) элементы конструкции воздушного судна, соединенные с дверью, которые могут создавать дополнительные препятствия;

д) наличие порогов и ступеней;

е) наличие поручней.

4.8 При разработке оборудования для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями должны быть приняты во внимание следующие факторы, связанные с облуживанием оборудования:

а) возможность обслуживания систем и компонентов оборудования персоналом аэропортовых служб или авиакомпании;

б) возможность приобретения отдельных запасных частей оборудования;

в) наличие требований к приобретению и к поставщикам отдельных запасных частей оборудования (например, в соответствии с ГОСТ Р 57880, ГОСТ Р 57882, ГОСТ Р ИСО 9001);

г) установление срока службы оборудования, а также его систем и компонентов.

4.9 Типовую конструкцию оборудования для посадки в воздушное судно лиц с ограниченными возможностями следует утверждать на основании подтверждения соответствия требованиям настоящего стандарта и ГОСТ Р 58225. Изготовитель должен представить документ о подтверждении соответствия, в качестве которого может выступать сертификат соответствия либо одобрение типа в случаях, предусмотренных законодательством.

5 Общие технические требования

5.1 Требования к оборудованию для транспортировки

5.1.1 Оборудование для транспортировки должно быть оборудовано полностью закрытым поднимающимся кузовом-фургоном, способным безопасно поднимать максимальную допустимую номинальную нагрузку, определенную в 5.2.3, а также посадочными платформами, способными обеспечить подъем на высоту порога пассажирской двери воздушного судна того типа, для обслуживания которого предназначено транспортное средство.

Примечание — Высота дверных порогов современных транспортных воздушных судов обычно превышает 2,50 м (100 дюймов) и может достигать 8,40 м (330 дюймов) над землей.

5.1.2 В случае, когда планируется использовать автомобильные дороги общего назначения характеристики должны соответствовать применяемым нормативным документам для транспортных средств.

5.1.3 Габаритная высота оборудования для транспортировки с убранными стабилизаторами не должна превышать 2,60 м (102 дюйма). Габаритная высота оборудования для транспортировки в условиях полной загрузки не должна превышать 4,00 м (157 дюймов), чтобы обеспечить совместимость оборудования с инфраструктурой аэропорта. Для облегчения процесса использования применительно к воздушному судну габаритная длина оборудования для транспортировки предпочтительно не должна превышать 12,20 м (40 футов).

5.1.4 Радиус поворота стрелы оборудования для транспортировки должен быть сведен к минимуму и не должен превышать 12,20 м (40 футов). Шасси оборудования для транспортировки следует защищать от других транспортных средств посредством задних защитных противоподкатных устройств и боковой защиты. Клиренс загруженного оборудования для транспортировки должен обеспечивать перемещение без помех двух поверхностей, пересекающихся под углом 3° (5 %), образующих как мост, так и гребень.

5.1.5 Ширина любых зазоров между разными настилами кузова-фургона, посадочной платформы и хвостового подъемника либо их частями, находящимися в состоянии транспортировки (передачи) груза, должна составлять менее 10 мм (3/8 дюймов). Перепад высот между настилом кузова-фургона, посадочной платформой, хвостовым подъемником или их частями не должен превышать 6 мм (1/4 дюйма). В случае, когда перепад высот составляет более 6 мм в состоянии транспортировки (передачи) груза следует предусмотреть покатую рампу (пандус), наклонно установленную максимум под углом 15°.

5.1.6 При всех режимах работы оператор оборудования для транспортировки должен обладать максимально свободным обзором сопряжения платформы и воздушного судна, а также любых зон воз-

можных помех (например, двигатели, крыло). В частности, при позиционировании по отношению к воздушному судну, которое осуществляет движение на скорости пешехода, рабочее место оператора за рулем управления должно обеспечивать свободный прямой обзор таких критических зон. В случае, когда рабочее место оператора (см. 5.3) не поднимается вместе с кузовом-фургоном, указанное поле обзора можно получить с помощью соответствующей оконной секции (либо секций) в крыше кабины, оборудованной дворниками и защитой от обледенения, и одним из следующих способов:

а) посадочной платформой в полностью убранном положении, оставляющей свободным минимальное поле обзора;

б) в процессе позиционирования позволить ей подняться на достаточную высоту, чтобы оставить свободным поле обзора.

5.1.7 Номинальную нагрузку транспортного средства должен определять изготовитель. Номинальная нагрузка транспортного средства должна соответствовать максимально допустимой загрузке, как определено в 5.2.3 (требования к маркировке номинальной нагрузки указаны в 8.2).

5.1.8 Стабильность и прочность конструкции оборудования, предназначенного для посадки пассажиров, должны отвечать применимым требованиям. Это необходимо соответствующим образом подтверждать испытаниями или методами численного моделирования, приведенными в качестве равнозначного доказательства.

Расчеты, испытания и моделирование следует проводить с использованием норм прочности для пассажирских лифтов с учетом положений ГОСТ 5746.

Необходимо выполнять требования к стабильности и прочности конструкции, приведенные в разделе 6, а также применимые нормативные правовые акты.

5.1.9 При разработке электрического оборудования необходимо принимать во внимание любое влияние, которое оно может оказывать на пассажиров с кардиостимуляторами или на медицинское оборудование. Применительно к любому медицинскому оборудованию, которое может использоваться на борту транспортного средства для посадки пассажиров, необходимо руководствоваться ГОСТ Р МЭК 60601-1-6.

5.2 Требования к кузову-фургону

5.2.1 Кузов-фургон должен обладать необходимым пространством для размещения пассажиров на креслах-колясках или на носилках, сопровождающего лица, а также вспомогательного оборудования при наличии такового (параметры кресел-колясок согласно ГОСТ Р 50602).

5.2.2 Структура пола кузова-фургона должна быть разработана для нагрузки, составляющей 2000 Н · м$^{-2}$ (42 фунта/кв. фут), равно распределенной по всей поверхности, выдерживающей остаточную деформацию местной нагрузки, составляющей 3600 Н · м$^{-2}$ (75 фунтов/кв. фут) на любом отдельном участке, равном 0,9 м^2 (10 кв. фут) или менее. При проведении расчетов следует руководствоваться максимальной массой одного кресла-коляски в пределах поверхности пола, равной 320 кг (700 фунтов).

Примечание — В эту величину входят максимальная масса средства передвижения, равная 160 кг (350 фунтов) и максимальная масса пассажира с ограниченной способностью к передвижению, равная 160 кг (350 фунтов). Принято считать, что влияние массы каталки всегда меньше.

5.2.3 Величину максимальной заполняемости кузова-фургона (креслами-колясками, носилками, другими лицами) должен определять изготовитель (8.1). Номинальная нагрузка оборудования для транспортировки должна составлять как минимум 400 кг (880 фунтов) при расчете для одного кресла-коляски, с добавлением 160 кг (350 фунтов) для каждого последующего кресла-коляски или каталки, и с добавлением 80 кг (175 фунтов) для сопровождающего или другого лица (8.2).

5.2.4 Материал покрытия пола кузова-фургона должен быть гладким, без стыков или углублений, в которых может собираться грязь или мусор. Материал должен обеспечивать легкое удаление воды и снега. Выбор материала покрытия пола следует осуществлять таким образом, чтобы свести к минимуму его износ, при этом должны быть выполнены все применимые санитарные требования и требования по очистке. Данное покрытие, даже будучи влажным, должно обеспечивать износостойкую нескользкую поверхность. Для удаления любых пролитых жидкостей следует предусмотреть дренаж. Любые щели или изменения высоты в покрытии пола должны отвечать требованиям 5.1.6.

В случае, если поверхность пола имеет ковровое покрытие, оно должно иметь короткий ворс, быть устойчивым к истиранию, иметь толщину, не превышающую 13 мм (0,5 дюйма). Также в полной мере применяются указанные выше требования по сопротивлению скольжению и удалению жидкости.

5.2.5 Внутренняя полезная высота кузова-фургона, с открытыми или закрытыми дверями, должна составлять не менее 2,00 м (79 дюймов). При этом предпочтительная внутренняя полезная высота кузова-фургона составляет не менее 2,10 м (83 дюйма). Полезная ширина должна составлять не менее 2,30 м (91 дюйм), если позволяет размер и конструкция оборудования для транспортировки в рамках применимых в данной местности ограничений по внешним габаритам транспортных средств.

5.2.6 Кузов-фургон должен иметь по крайней мере две двери — в передней части (посадочная платформа) и задней части (доступ с земли) с минимальной полезной шириной, равной 0,90 м (36 дюймов), и минимальной полезной высотой, равной 2,00 м (79 дюймов) в открытом состоянии. В случае, если для доступа персонала или сопровождающих лиц предусмотрена еще одна дверь, она должна иметь минимальную полезную ширину, равную 0,75 м (30 дюймов), и минимальную полезную высоту, равную 2,00 м (79 дюймов) в отрытом состоянии.

5.2.7 Для обеспечения доступа пассажиров с ограниченной способностью к передвижению с поверхности земли в кузов-фургон следует предусмотреть средства с заниженным положением, например, возможность подъемной системы опуститься до уровня земли или установки хвостового подъемника (см. раздел 8). Для доступа кресла-коляски или носилок не допускается наличие ступеней. В случае, когда для доступа кресла-коляски или носилок используется покатая рампа (пандус), угол ее наклона не должен превышать 5° (коэффициент соотношения 1/12) или 7° (коэффициент соотношения 1/8), если длина покатой рампы (пандуса) не превышает 1,5 м (5 футов).

5.2.8 Салон кузова-фургона должен быть полностью покрыт гладким, не впитывающим влагу, не токсичным материалом, одобренным для утилизации в санитарно-технических установках. В дополнение к этому:

а) материал покрытия должен выдерживать многократную очистку с использованием сильных моющих средств и дезинфицирующих веществ, а также выдерживать очистку паром и напором воды;

б) любые места соединения (стыки или дополнительные приспособления внутри кузова-фургона) должны быть гладкими, округлыми, скошенными или как-либо иначе защищенными с целью предотвращения любого скопление грязи или мусора и облегчения полной очистки;

в) внутренние поверхности кузова-фургона не должны иметь выступающие части или углы, которые могут вызвать телесные повреждения, например, углы следует скашивать или закруглять до минимального радиуса, равного 6 мм (1/4 дюйма), за исключением случаев, когда сглаженные углы предусмотрены характерным дизайном стандартных профилей материала, который используется в конструкции.

5.2.9 Кузов-фургон должен иметь окна на каждой продольной стороне. Окна должны быть расположены таким образом, чтобы пассажиры на сиденьях, в креслах-колясках или на носилках имели возможность смотреть в окно.

5.2.10 Следует обеспечить наличие откидных сидений с привязным ремнем или, как минимум, стоячие места с перилами для того количества сопровождающих или других лиц, которое предполагается перевозить в кузове-фургоне.

5.2.11 Следует обеспечить наличие устройств удерживания для такого количества кресел-колясок и/или каталок, которое предполагается перевозить в кузове-фургоне. Конструкция удерживающих устройств и точек крепления должна выдерживать прилагаемые нагрузки (5.2.2) в условиях движения вплоть до максимальной скорости движения транспортного средства для посадки пассажиров.

5.2.12 Кузов-фургон должен быть оснащен системой вентиляции с минимальной величиной подачи свежего воздуха, равной 50 $м^3 \cdot ч^{-1}$ (30 куб. фут/мин). Возможность обогрева и/или кондиционирования воздуха должна рассматриваться в соответствии с погодными условиями в аэропорте назначения. Не допускается использовать обогреватели с открытым пламенем, обогревающие теплом, выделяющимся в результате горения.

5.2.13 В кузове-фургоне следует предусмотреть общее освещение для обеспечения минимальной освещенности, равной 150 лк (15 фут-кд) в любой точке пола, включая зоны доступа, и 200 лк (20 фут-кд) в горизонтальной плоскости, расположенной на высоте 0,8 м (30 дюймов) над полом. В случае отказа основной системы освещения должна автоматически включаться аварийная система освещения с минимальной необходимой освещенностью пола, равной 10 лк (1 фут-кд).

5.3 Требования к посадочной платформе

5.3.1 Оборудование для транспортировки следует оснастить посадочной платформой, обеспечивающей безопасное перемещение пассажиров с ограниченной способностью к передвижению из кузова-фургона на борт воздушного судна и обратно. Посадочная платформа может состоять из фиксированной части и подвижной(ых) части(ей) (подвижных частей), которые в свою очередь могут быть телескопическими (выдвижными), сдвижными, поворотными, откидными или могут настраиваться иным способом и должны располагаться на одном уровне с поверхностью пола кузова-фургона в пределах необходимого диапазона рабочей высоты в соответствии с обслуживаемыми типами воздушных судов.

Примечания

1 Посадочные платформы могут представлять собой выпускаемую составную часть кузова-фургона. По желанию они могут быть полностью закрыты или иметь фиксированный или выдвижной навес (5.3.10).

2 В случае, когда транспортное средство предназначено для обслуживания верхней палубы воздушного судна, применяются дополнительные требования для обеспечения возможности нависания над крылом воздушного судна.

5.3.2 Посадочная платформа должна иметь минимальную полезную длину, равную 1,20 м (48 дюймов), при использовании только для кресел-колясок, или равную 2,10 м (83 дюйма), при использовании для носилок. Ее минимальный габарит по ширине между боковыми панелями должен составлять 0,90 м (36 дюймов).

5.3.3 Посадочную платформу с обеих сторон следует оснастить сплошными боковыми панелями высотой не менее 1,10 м (43 дюйма) с тем, чтобы при эксплуатации исключить наличие разрыва между кузовом-фургоном и воздушным судном. Боковые панели должны состоять из фиксированной части и передней части, которая корректируется по отношению к воздушному судну. Они должны быть полностью закрытыми, служить опорой непрерывных поручней и соответствовать требованиям, установленным в ГОСТ Р ИСО 14122-2.

5.3.4 Корректируемая часть боковых панелей должна быть оборудована надежным замковым устройством, оснащенным расцеплением с помощью рукоятки, либо в раскрытом, либо в нерабочем положении с необходимым количеством промежуточных положений. Следует обеспечить возможность разблокировки и уборки корректируемой части боковых панелей, не подвергая оператора опасности.

5.3.5 Рекомендуется, чтобы обеспечение электроэнергией и управление маневрами по корректировке осуществлялось за счет верхней панели управления (см. 5.4.7). Корректируемые секции, предназначенные для сокращения разрыва с фюзеляжем воздушного судна, могут сохранять ручное управление, но при этом рабочее усилие не должно превышать 100 Н (22 фунт-силы).

Примечание — В качестве альтернативы, боковые панели может заменить встроенная посадочная платформа с навесом. Те же самые требования применяются для открывания и корректировки дверей воздушного судна.

Максимальное значение силы, прикладываемой к воздушному судну телескопическими (выдвижными) частями посадочной платформы и ограждениями (поручней/боковыми панелями, не должна превышать 400 Н (90 фунт-силы). В случае, когда максимальное значение силы, вызванное колебаниями воздушного судна, превышает 400 Н (90 фунт-силы), указанные телескопические (выдвижные) части следует убрать.

5.3.6 Схема (конфигурация) стыковки воздушного судна должна обеспечивать безопасное положение для открывания и закрывания двери воздушного судна. В конфигурации стыковки минимальная габаритная ширина между внутренними поверхностями боковых панелей должна быть равна добавленной ширине двери воздушного судна в открытом и закрытом положениях плюс клиренс позиционирования (установки в требуемое положение), соответствующего с типом и точностью систем стыковки/устройств корректировки ширины.

5.3.7 Фиксированная часть посадочной платформы должна обладать конструкцией, выдерживающей минимальную общую распределенную нагрузку, равную 5900 Н (1320 фунтов), или 3000 Н · м$^{-2}$ (63 фунт/кв. футов), либо минимум 3140 Н (700 фунтов) сосредоточенной нагрузки на одной или другой передней четверти фиксированной части, без отклонений более чем на 6 мм (1/4 дюймов). Остаточные деформации не допускаются.

5.3.8 Подвижные секции и платформы должны обладать конструкцией, выдерживающей минимальную общую распределенную нагрузку, равную 3450 Н (770 фунтов), или 3000 Н · м$^{-2}$ (63 фунт/кв. футов) максимальной разблокированной области, в зависимости от того, что больше, либо

минимальную местную единичную сосредоточенную нагрузку, равную 980 Н (220 фунтов) на их передней кромке в полностью выпущенном состоянии. Максимальное отклонение передней кромки не должно превышать 20 мм (0,8 дюймов) при максимально допустимых нагрузках на платформу. Остаточные деформации не допускаются.

5.3.9 Между боковыми панелями следует предусмотреть сплошное покрытие пола, включая временное положение стыковки или рабочее положение, отличающееся от состояния передвижения. Материал напольного покрытия, даже во влажном состоянии, должен обеспечивать износостойкую нескользкую поверхность. Для удаления любых пролитых жидкостей следует предусмотреть дренаж (осушение, сток). Любые щели или изменения высоты в покрытии пола должны отвечать требованиям 5.1.6.

5.3.10 Посадочная платформа и боковые панели, прилегающие к воздушному судну, должны обеспечивать настройку к его контурам. Расстояние до фюзеляжа воздушного судна при настройке боковых панелей должно составлять не более 120 мм (5 дюймов).

5.3.11 Передний край посадочной платформы и боковых панелей следует разрабатывать таким образом, чтобы избегать повреждения воздушного судна. Это может быть обеспечено наличием прокладки для сопряжения с воздушным судном по рабочей ширине, которая:

- состоит из не оставляющего следов материала с твердостью поверхности по шкале Шора, не превышающей показатель А50;
- обеспечивает возможность смятия не менее 60 мм;
- создана для снижения любого усилия, оказывающего местное давление на воздушное судно (см. 5.3.5).

Прокладку можно дополнить устройствами индикации сближения или гибкими устройствами индикации контакта с воздушным судном. В этом случае должен быть предусмотрен электрический сигнал, который можно использовать для прекращения движения транспортного средства при достижении или до контакта с воздушным судном. Соответствующие системы блокировки должны обеспечивать характеристики функционирования уровня «b» в соответствии с ГОСТ ISO 13849-1.

5.3.12 Посадочную платформу следует конструировать таким образом, чтобы не допускать повреждения двери воздушного судна, открытой в процессе погрузки пассажиров на борт/выгрузки с борта воздушного судна в результате колебаний воздушного судна. Этого можно добиться следующим образом:

- оставляя пространство под дверью в открытом положении свободным. При этом должны соблюдаться все требования безопасности по 5.3.3 и 5.3.6;
- наличием механизма, например, датчика или башмака безопасности, не допускающего проседания двери воздушного судна на посадочную платформу во время погрузки на воздушное судно. Соответствующие системы должны обеспечивать характеристики функционирования уровня «b» в соответствии с ГОСТ ISO 13849-1.

5.3.13 Для предотвращения рисков, обусловленных подъемом и перемещением пассажиров и тяжеловесных грузов высоко над поверхностью земли без должных мер предосторожности, питание и управление всеми движениями подвижных частей платформы должно осуществляться через верхнюю панель управления (5.4.5).

5.3.14 Безопасное местоположение оператора следует предусмотреть либо на фиксированной части посадочной платформы, либо на передней части кузова-фургона в целях обеспечения прямого обзора области сопряжения с воздушным судном в процессе позиционирования оборудования для транспортировки. Оно должно находиться в пределах досягаемости верхней панели управления (5.4.5) и защищать оператора от риска падения в тот промежуток времени, когда подвижная(ые) часть(и) платформы и соответствующие боковые панели еще не выпущены и не закреплены.

5.3.15 Для того чтобы облегчить позиционирование при сопряжении с дверями воздушного судна в темное время суток и в условиях плохой видимости, следует предусмотреть рабочее освещение на платформе или на передней внешней поверхности кузова-фургона, которое должно обеспечить области сопряжения платформы и воздушного судна неослепляющим минимальным освещением, равным 200 люкс (20 фут-кд).

5.4 Требования к органам управления

5.4.1 Органы управления для подъема и снижения кузова-фургона, а также посадочной платформы следует предусмотреть на рабочем месте водителя, а также на рабочем месте оператора (верхняя

панель). Эти органы управления должны быть взаимосвязаны таким образом, чтобы в заданный момент времени была задействована только одна позиция. Выбор высшего и низшего приоритета между обеими системами управления должен располагаться только на рабочем месте оператора. Соответствующая система блокировки должна обеспечивать характеристики функционирования уровня «с» в соответствии с ГОСТ ISO 13849-1.

5.4.2 Возможность запуска и остановки двигателя транспортного средства должна быть предусмотрена как с рабочего места оператора, так и с верхней панели управления.

5.4.3 На панелях управления должны быть предусмотрены кнопки аварийного отключения. В случае, когда предусмотрено дополнительное аварийное отключение, оно должно находиться на транспортном средстве со стороны, противоположной рабочему месту водителя. Срабатывание аварийного отключения не должно активировать процесс торможения движения.

5.4.4 Для всех функций, кроме функции движения транспортного средства, следует использовать приводы органа управления с автоматическим возвратом в исходное состояние без блокировки. Все средства управления должны быть идентифицированы графическими символами в соответствии с их функциями.

5.4.5 Верхняя панель управления должна быть расположена в носовой части кузова-фургона или на фиксированной секции посадочной платформы при условии выполнения требования, что соответствующее рабочее место оператора будет полностью защищено боковыми панелями и защитными барьерами платформы. Ее расположение должно обеспечивать свободный обзор платформы, боковых панелей и области сопряжения с воздушным судном.

5.4.6 Управление всеми функциями по позиционированию и настройке оборудования для транспортировки по отношению к воздушному судну, кроме функции движения, должно осуществляться с верхней панели управления (5.3.14). Управление всеми подвижными частями посадочной платформы, секциями боковых панелей и навесом (при наличии), должно быть предусмотрено только на верхней панели управления.

5.4.7 Рабочее место водителя должно быть оборудовано креслом и может располагаться либо на шасси на уровне земли (на нижнем уровне), либо на поднимающейся платформе, поддерживающей кузов-фургон. В первом случае рабочее место должно помещаться в кабине транспортного средства или аналогичном отгороженном месте. Во втором случае рабочее место должно отделяться от внутреннего пространства кузова-фургона, по крайней мере, половинной перегородкой или воротами и не должно мешать беспрепятственному прохождению кресел-колясок или носилок на/с борт(а) воздушного судна.

5.4.8 Органы управления движением должны быть предусмотрены только на рабочем месте водителя.

5.4.9 Органы управления для выпуска и уборки стабилизаторов, если они предусмотрены (см. 6.2), должны быть расположены только на панели управления на рабочем месте водителя защищены от непреднамеренного перевода в рабочее состояние. На рабочем месте водителя и на верхней панели управления следует предусмотреть световую предупредительную сигнализацию или ее аналог, подтверждающую, что стабилизаторы либо полностью убраны, либо полностью выпущены и поддерживают нагрузку транспортного средства на опорную поверхность.

5.4.10 На рабочем месте водителя следует предусмотреть индикаторы, указывающие на случаи неполного опускания кузова-фургона.

5.4.11 При наличии устройства предупреждения (аварийной сигнализации) о случаях открытия двери кузова-фургона это устройство следует устанавливать на рабочем месте водителя.

6 Устойчивость и мобильность

6.1 Требования к устойчивости

6.1.1 Оборудование для транспортировки в условиях с максимальной полезной нагрузкой и в пустом состоянии должно отвечать требованиям статической прочности и устойчивости к ветру вместе с кузовом-фургоном и передней платформой в максимально поднятых положениях и с максимально неблагоприятным распределением нагрузки.

6.1.2 Необходимой устойчивости можно достичь либо изначально при разработке конструкции, либо посредством использования стабилизаторов.

6.1.3 Дополнительно к фактически рассчитанной или испытанной устойчивости, то есть предотвращению опрокидывания транспортного средства, максимальное внимание при разработке конструк-

ции следует уделить снижению любого ощущения неустойчивости, возникающего у лиц, стоящих на посадочной платформе в процессе ее подъема, в результате колебаний конструкции транспортного средства и вибраций вследствие порывов ветра или движения людей и грузов, находящихся на борту транспортного средства.

В целях исключения любой подвижности:

- следует свести к минимуму механические зазоры между элементами конструкции или частями подъемной системы;
- элементы конструкции, относительно которых установлено, что они способствуют подвижности колебаниям (вибрации), следует закреплять;
- там, где это является эффективным, следует предусмотреть демпфирующие устройства;
- поверхности качения кресел-колясок или каталок должны быть как можно более гладкими;
- боковые панели должны быть оснащены надежными замковыми устройствами, благодаря чему они не отклоняются.

6.1.4 Предполагаемую устойчивость в условиях эксплуатации должен демонстрировать изготовитель в соответствии с 5.1.8.

6.2 Стабилизаторы

6.2.1 Для подъема кузова-фургона следует предусмотреть как минимум четыре убирающихся стабилизатора. В случае, когда они предусмотрены, система управления этими стабилизаторами должна быть расположена на рабочем месте водителя (см. 5.4.9).

6.2.2 Стабилизаторы должны быть сконструированы таким образом, чтобы было возможно компенсировать неровности на земле и углы наклона до 1,5° (2,5 %). Опорные плиты должны быть способны поворачиваться (качаться) во всех направлениях минимум на 5° от горизонтальной плоскости в рабочем состоянии.

6.2.3 Стабилизаторы в полностью убранном состоянии не должны выступать за пределы габаритной ширины, определенной в 5.1.3.

6.2.4 Стабилизаторы в выпущенном положении с кузовом-фургоном, поднятым на высоту верхней палубы воздушного судна (до 5,60 м над поверхностью земли), не должны выступать за пределы габаритной ширины оборудования для транспортировки и не должны выступать за пределы габаритной ширины транспортного средства более чем на 0,30 м (12 дюймов) с каждой стороны.

6.2.5 Стабилизаторы в развернутом положении с кузовом-фургоном, поднятым на высоту верхней палубы воздушного судна, могут выступать за пределы габаритной ширины транспортного средства на расстояние, необходимое для достижения технических требований устойчивости, но не должны выступать за пределы ширины оборудования для транспортировки более чем на 0,75 м (30 дюймов) с каждой стороны.

6.2.6 Разрушение стабилизаторов или неконтролируемое снижение кузова-фургона и/или посадочной платформы в случае сбоя системы или в результате случайного сдвига, следует предотвращать посредством самоотключающихся механизмов как в рабочем положении, так и в убранном положении.

6.3 Мобильность

6.3.1 Должна быть полностью исключена возможность приведения в движение оборудования для транспортировки при не убранных стабилизаторах, либо не полностью опущенном кузове-фургоне.

6.3.2 Как в обычных, так и в аварийных условиях должна быть полностью исключена возможность уборки стабилизаторов прежде, чем кузов-фургон будет опущен на высоту 2,50 м (100 дюймов).

6.3.3 Должна быть полностью исключена возможность подъема кузова-фургона на высоту свыше 2,50 м (100 дюймов) прежде, чем стабилизаторы будут полностью выпущены и поддерживают вес транспортного средства на опорную поверхность.

6.3.4 Должна быть полностью исключена возможность подъема посадочной платформы, когда стабилизаторы не выпущены.

6.3.5 Оборудование для транспортировки должно обладать возможностью осуществления плавного движения без рывков на скорости, не превышающей 0,7 м · с$^{-1}$ (2,5 км · ч$^{-1}$, 1 1/2 миль/ч). В случае, когда конструкция предназначена для движения с поднятым кузовом-фургоном или посадочной платформой, скорость должна быть ограничена до 6 км · ч$^{-1}$ (3 3/4 миль/ч) как при движении вперед, так и назад, когда они находятся в поднятом положении. Для заключительного позиционирования следует обеспечивать возможность передвижения транспортного средства на малой скорости, не превышаю-

щей 0,2 м · $с^{-1}$ (0,8 км · $ч^{-1}$, 1/2 миль/ч). Заключительное позиционирование может быть обеспечено посредством телескопической (выдвигаемой) секции посадочной платформы. В этом случае скорость выдвижения не должна превышать 0,1 м · $с^{-1}$ (0,4 км · $ч^{-1}$, 1/4 миль/ч).

6.3.6 Системы блокировки, соответствующие требованиям, указанным в 6.3.1—6.3.5, должны обеспечивать характеристики функционирования уровня «с» в соответствии с ГОСТ ISO 13849-1. Для требований, указанных в 6.3.1 и 6.3.2, следует обеспечить переход на ручное управление такого переключения в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

7 Контроль качества

7.1 Производитель должен произвести необходимое количество испытаний оборудования для того, чтобы убедиться, что поставляемое оборудование отвечает функциональным требованиям, требованиям к безопасности, приведенным в ГОСТ Р 58225.

7.2 Рекомендуется, что после осуществления поставки производителем в присутствии эксплуатирующей организации была произведена демонстрация следующих функциональных возможностей оборудования:

а) эксплуатация при нагрузке, равной 200 % от номинальной, указанной разработчиком;

б) испытания на ускорение и торможение при номинальной загрузке оборудования;

в) испытания на стабильность при номинальной загрузке оборудования.

Демонстрацию следует проводить на площадях, предназначенных для дальнейшей эксплуатации оборудования.

8 Инструкции и маркировка

8.1 Инструкции изготовителя

Вместе с каждой единицей оборудования для транспортировки изготовитель должен предоставлять инструкции по эксплуатации и обслуживанию. Они должны содержать информацию, соответствующую конструкции оборудования, включающую следующее:

- типы воздушных судов и дверей, для обслуживания которых предназначено данное оборудование;
- допустимые ограничения по ветру;
- максимальная допустимая заполняемость, номинальная нагрузка, обоснование и условия нагружения;
- техника безопасности для пассажиров, каталок и кресел-колясок;
- эксплуатация посадочной платформы и хвостового подъемника;
- позиционирование транспортного средства относительно воздушного судна;
- правила техники безопасности при открывании и закрывании дверей воздушного судна;
- меры, предпринимаемые при возникновении чрезвычайных ситуаций или при поломке транспортного средства;
- текущая проверка, которую должен проводить оператор;
- минимальная программа обучения для операторов;
- требования по обеспечению безопасности при проведении технического обслуживания, обусловленные специфической конструкцией транспортного средства;
- позиционирование и использование перекатного пандуса.

8.2 Маркировка

8.2.1 На транспортное средство должна быть нанесена маркировка общего назначения, включая максимальную номинальную нагрузку.

8.2.2 Внутри кузова-фургона на видном месте должен быть расположен информационный знак с указанием максимальной допустимой заполняемости при использовании для кресел-колясок, носилок и сопровождающих лиц.

8.2.3 Аналогичным образом следует указать максимальную допустимую заполняемость посадочной платформы на информационном знаке, который следует разместить на внешней лобовой поверх-

ности кузова-фургона таким образом, чтобы она была видна с любой точки платформы и со стороны воздушного судна.

8.2.4 Всю необходимую информацию для пассажиров и сопровождающих лиц следует размещать внутри кузова-фургона, желательно используя соответствующие международные графические символы* вследствие многообразия языковых возможностей пассажиров международных авиалиний.

8.2.5 Там, где это применимо, расположение точек крепления и положения ограничительных устройств должно быть обозначено линиями, нанесенными краской на полу или на внутренней облицовке.

* См. [1], [2].

Библиография

[1] ИСО 7000 (ISO 7000) Графические символы, наносимые на оборудование. Зарегистрированные символы (Graphical symbols for use on equipment — Registered symbols)

[2] ИСО 7010 (ISO 7010) Символы графические. Цвета и знаки безопасности. Зарегистрированные знаки безопасности (Graphical symbols — Safety colours and safety signs — Registered safety signs)

УДК 629.735:006.354 ОКС 11.180.01

Ключевые слова: авиационная техника, оборудование, посадка в воздушное судно, лица с ограниченными возможностями, критерии разработки, общие технические требования

БЗ 8—2018/30

Редактор *Л.В. Коретникова*
Технический редактор *И.Е. Черепкова*
Корректор *М.С. Кабашова*
Компьютерная верстка *И.А. Налейкиной*

Сдано в набор 08.10.2018. Подписано в печать 18.10.2018. Формат 60×84 1/8. Гарнитура Ариал.
Усл. печ. л. 2,32. Уч.-изд. л. 2,10.
Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком стандарта

Создано в единичном исполнении ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ» для комплектования Федерального информационного фонда стандартов, 117418 Москва, Нахимовский пр-т, д. 31, к. 2.
www.gostinfo.ru info@gostinfo.ru