



**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҰЛТТЫҚ СТАНДАРТЫ**

---

**АВТОМОТОКӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫ**  
**ҚҰРАСТЫРЫЛЫМЫНА ӨЗГЕРІСТЕР ЕНГІЗУ**  
**Жалпы ережелер мен техникалық талаптар**  
**АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА**  
**ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ**  
**Общие положения и технические требования**

**ҚР СТ 1418-2018**

**Ресми басылым**

**Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Техникалық  
реттеу және метрология комитеті  
(Мемстандарт)**

**Астана**





**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҰЛТТЫҚ СТАНДАРТЫ**

---

**АВТОМОТОКӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫ  
ҚҰРАСТЫРЫЛЫМЫНА ӨЗГЕРІСТЕР ЕНГІЗУ**

**Жалпы ережелер мен техникалық талаптар**

**ҚР СТ 1418-2018**

**Ресми басылым**

**Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Техникалық  
реттеу және метрология комитеті  
(Мемстандарт)**

**Астана**

**Алғысөз**

**1** «Көлік және коммуникациялар ғылыми зерттеу институты» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі («ККҒЗИ» ЖШС) және «Автомобиль жасау өнімдерінің сәйкестігін бағалау және сапа менеджменті жүйелерін сертификаттау орталығы» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі («KAZAUTOCERT» ЖШС) **ӘЗІРЛЕП ЕНГІЗДІ**

**2** Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі Техникалық реттеу және метрология комитеті Төрағасының 2018 жылғы 25 желтоқсандағы № 384-од бұйрығымен **БЕКІТІЛІП, ҚОЛДАНЫСҚА ЕНГІЗІЛДІ**

**3** Осы стандартта БҰҰ Еуропалық экономикалық комиссиясының Ішкі көлік комитеті [23.01.2014 ж. TRANS/WP.29/78/Rev. 3 құжат, 2, 8 тараулар] қабылдаған Көлік құралдарының конструкциясы туралы жиынтық қарардың (ЖҚ.3) механикалық көлік құралдары мен тіркемелерді, автотөлік құралдарының сыртқы шығыңқысын, жүк тасымалдауға арналған механикалық көлік құралдарындағы тұлғаларды жүк тасымалдаудан болатын соққылардан қорғауға, көлік құралының осіндегі салмақ пен жүктемені теңдестіруге, көпшілік пайдаланатын көлік құралының шанағы мен платформасын монтаждауға қойылатын талаптарды жіктеу бөлігіндегі ережелері, сондай-ақ бұл жөніндегі ақпарат кіріспеде берілген Кеден одағының ТР ТС 018/2011 «Дөңгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» Техникалық регламентінің ережелері есепке алынған.

**4** Осы стандартта Қазақстан Республикасының «Жол қозғалысы туралы» 2014 жылғы 17 сәуірдегі № 194-V ҚРЗ Заңының; «Автомобиль көлігі туралы» 2003 жылғы 4 шілдедегі № 476-II ҚРЗ Заңының; Кеден одағы комиссиясының 2011 жылғы 9 желтоқсандағы № 877 шешімімен бекітілген Кеден Одағының КО ТР 018/2011 «Дөңгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» техникалық регламентінің нормалары іске асырылған.

**5 БІРІНШІ ТЕКСЕРУ МЕРЗІМІ  
ТЕКСЕРУДІҢ КЕЗЕҢДІЛІГІ**

**2024 жылы  
5 жыл**

**6 ҚР СТ 1418-2014** «Автокөлік құралдары. Құрастырылымына өзгерістер енгізу. Жалпы ережелер мен техникалық талаптар» **ОРНЫНА ЕНГІЗІЛДІ**

*Осы стандартқа енгізілетін өзгерістер туралы ақпарат жыл сайын басып шығарылатын «Стандарттау жөніндегі нормативтік құжаттар» ақпараттық сілтемесіне, ал өзгерістер мен түзетулердің мәтіні ай сайын басып шығарылатын «Ұлттық стандарттар» ақпараттық сілтемесіне жарияланады. Осы стандарт қайта қаралған (ауыстырылған) немесе жойылған жағдайда, тиісті хабарлар ай сайын басып шығарылатын «Ұлттық стандарттар» ақпараттық көрсеткішіне жарияланады.*

Осы стандарт Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Техникалық реттеу және метрология комитеті рұқсатынсыз ресми басылым ретінде толықтай немесе бөлшектегіп басылып шығарыла, көбейтіле және таратыла алмайды.

## Мазмұны

1 Қолданылу саласы	1
2 Нормативтік сілтемелер	1
3 Терминдер мен анықтамалар	4
4 АМКҚ құрастырылымына өзгерістерді енгізуді келісу шарттары	8
5 АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізуді келісу тәртібі және қайта жабдықталған АМКҚ пайдалануға рұқсат беру	9
6 Құрастырылымға өзгерістер енгізуге келіп түсетін АМКҚ талаптар	15
7 Құрастырылымға енгізілген өзгерістермен АМКҚ техникалық жағдайына және құрастырылымына жалпы талаптар	15
8 АТКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізудің белгілі түрлеріне техникалық талаптар	42
9 Қолдан жасалған жеңіл автомобильдерге талаптар	87
10 Жеңіл автокөліктердің қолдан жасалған тіркемелеріне қойылатын талаптар	89
А қосымшасы ( <i>ақпараттық</i> ) АМКҚ жіктелімі	92
Б қосымшасы ( <i>ақпараттық</i> ) Құрастырылымына өзгеріс енгізуден кейін АМКҚ беру актісінің нысаны	100
В қосымшасы ( <i>ақпараттық</i> ) Көлік құралының құрастырылымына өзгеріс енгізу бойынша жұмыстар көлемі мен сапасы туралы өтініш-декларация	101
Г қосымшасы ( <i>ақпараттық</i> ) Көлік құралының құрастырылымына қауіпсіздік талаптарының енгізілген өзгерістеріне сәйкестік туралы куәлік бланкінің нысаны	103
Д қосымшасы ( <i>ақпараттық</i> ) Көлік құралына оның құрылмасына енгізілген өзгерістердің қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлік бланкісінің нысанын толтыру	109
Библиография	113

## Кіріспе

Осы стандарттың 5-тарауы «АМКҚ құрастырылымына өзгеріс енгізуді және қайта жабдықталған АМКҚ пайдалануға рұқсатты келісу тәртібі» КО ТР 018/2011 «Дөңгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» Кеден одағы техникалық регламентінің 4-тармағымен «Құрастырылымына өзгеріс енгізілген жағдайда, қолданыстағы көлік құралына қойылатын талаптардың орындалуын тексеру» және КО ТР 018/2011 «Дөңгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» Кеден одағы техникалық регламентін қолдану жөніндегі ұсыныстармен үйлестірілген.

Құрастырылымның белгілі түрлеріне өзгерістер енгізуге қойылатын осы стандарттың талаптары:

7.5.1 Бамперге қатысты сыртқа шығыңқы жерлердің құрастырылымдарына қойылатын талаптар.

8.7 N және O санатты көлік құралдарын мамандандырылған және арнайы жылжымалы құрамға қайта жабдықтау.

КО ТР 018/2011 «Дөңгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» Кеден одағының техникалық регламентінің мамандандырылған және арнайы жылжымалы құрамына қойылатын талаптарға сәйкес үйлестірілген.

Осы стандарттың 7.3.1; 7.3.7; 7.5.2; 7.5.3; 7.5.4; 7.24.7; 7.24.8-7.24.13; 7.24.15; 7.24.16; 8.7.1.4; 8.7.9.5-8.7.9.7 талаптары 2-тараумен «Механикалық көлік құралдары мен тіркемелерін жіктеу және анықтау» және 8-тараумен «Ұсыныстар» БҰҰ Еуропалық экономикалық комиссиясының Ішкі көлік комитеті қабылдаған Көлік құралының құрастырылымы туралы жиынтық бұрыштамасымен (ЖБ. 3) үйлестірілген [23.01.2014 жылғы TRANS/WP.29/78/Rev. 3 құжаты].

7.25 талаптары бүйіріне қаатылған орындықтарды пайдалануға жол берілетін көлік құралдарының санаттарына, сыныптары мен типтеріне, сондай-ақ осындай орындықтарға қойылатын талаптарға қатысты БҰҰ № 17-08 Ережелерімен үйлестірілген.

Осы стандарттың 8.7.9.2; 8.7.9.3 талаптары 1970 жылғы 1 қаңтарда Женевада қол қойылған тез бұзылатын азық-түліктерді тасмалдаудың халықаралық тасымалдар туралы және осы тасымалдауларға арналған арнайы көлік құралдары туралы келісіммен үйлестірілген.

Осы стандарттың 8.7.9.8 талаптары 1987 жылы Монреалда қол қойылған озон қабатын бұзатын заттар бойынша Монреал хаттамасымен үйлестірілген.

Жоғарыда көрсетілген құжаттармен үйлестірілген талаптар стандарт мәтінінде курсивпен жазылған.

Қайта жабдықтау түрлеріне қойылатын қалған талаптар КО ТР 018/2011 техникалық регламентіне қарама-қайшы келмейді, онда қайта жабдықтау нәтижесінде қандай да бір әсерлерге немесе өзгерістерге тап болатын көлік құралы жабдығының, құрауыштарының және құрама бөліктерінің заттарына БҰҰ ережесіне сілтемелер бар немесе шамақ баптауларын дайындау және монтаждау жөнінде базалық көлік құралдарының дайындаушылардың ұсыныстары, сонымен қатар қайта жабдықтаудың белгілі түрдеріне арналған басқа техникалық құжаттама негізінде құрылған.

## АВТОМОТОКӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫ

## ҚҰРАСТЫРЫЛЫМЫНА ӨЗГЕРІСТЕР ЕНГІЗУ

## Жалпы ережелер мен техникалық талаптар

Енгізілген күні 2019-07-01

## 1 Қолданылу саласы

Осы стандарт Қазақстан Республикасының аумағында белгіленген тәртіпте тіркелген немесе тіркеуге ұсынылған жіктелімі А қосымшасында келтірілген L (L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub>, L<sub>5</sub>, L<sub>6</sub>, L<sub>7</sub>), M (M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>), N (N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>) және O (O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> және O<sub>4</sub>,) санатты автомотокөлік құралдары (АМКҚ) құрастырылымына өзгеріс енгізуге, сонымен қатар Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарында қозғалуға арналған қолдан жасалған жеңіл автомобильдер мен тіркемелерді дайындауға қолданылады.

Осы стандарт мыналарды белгілейді:

- құрастырылымына және АМКҚ қолдан дайындауға өзгеріс енгізу шарттары;
- АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу үшін қажетті құжаттарды рәсімдеу тәртібі және құрастырылымындарына өзгерістер енгізумен АМКҚ мемлекеттік тіркеу тәртібі ;

- құрылымына өзгерістер енгізуге жататын АҚТС алдын ала техникалық сараптамасына қойылатын талаптар;

- құрастырылымға өзгеріс енгізуге жататын АМКҚ алдын ала техникалық сараптамаға қойылатын талаптар;

- құрастырылымға өзгеріс енгізуге жататын АМКҚ техникалық жағдайына қойылатын талаптар;

- құрастырылымына және қолдан жасалған АМКҚ өзгерістер енгізумен АМКҚ техникалық жағдайына қойылатын талаптар;

Осы стандарт АМКҚ-ға таралмайды:

- дайындаушы белгілеген максимал жылдамдық 25 км/сағ аспайды;

- спорттық жарыстарға қатысуға ғана арналған;

- шынжыр табанды қозғалтқышпен.

- Кеден одағының бірыңғай кедендік аумағына 6 айдан аспайтын мерзімге енгізілетін және иесін ауыстыру мүмкіндігін қарастырмайтын кеден режиміне орналастырылатын немесе Кеден одағының кеден аумағына шетелде тұратын тұлғалардың өз еркімен көшіп келуіне көмек көрсету бойынша ұлттық мемлекеттік бағдарламаларға қатысушылар болып табылатын немесе белгіленген тәртіпте қашқындар немесе көшуге мәжбүр болғандар деп танылған жеке тұлғалардың жекеменшік мүлкі ретінде енгізілетін;

- дипломатиялық және консулдік өкіметке (мемлекетаралық) халықаралық артықшылық қолданылатын ұйымдарға және сәйкес танымал ұстанымдармен иммунитет және халықаралық құқықтың нормалары, сонымен бірге (ұйымдар) өкілдіктердің қызметкерлеріне және олардың отбасыларының мүшелері;

- жол талғамайтын көлік құралдары.

## 2 Нормативтік сілтемелер

Осы стандартты қолдану үшін мынадай сілтемелік нормативтік құжаттар қажет:

## ҚР СТ 1418-2018

Кеден одағы комиссиясының 2011 жылғы 09 желтоқсандағы № 877 шешімімен бекітілген Кеден одағының "Дөңгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы" (КО ТР 018/2011) техникалық регламенті.

ҚР СТ ГОСТ Р 12.4.026-2002 ССБТ. Сигнал түстер, қауіпсіздік белгілері мен сигналды таңбалар. Жалпы техникалық шарттар мен қолдану тәртібі.

ҚР СТ 986-2012 Жол көлігі. Механикалық көлік құралдары мен олардың тіркемелеріне арналған жарықты қайтарғыш беттері бар мемлекеттік тіркеу нөмірлерімен белгілер мен белгілерге арналған дайындамалар. Техникалық шарттар.

ҚР СТ 1863-<sup>1)</sup> Автомобильдер, автобустар мен жедел және арнайы қызметтерге арналған мотоциклдер. Түсті графикалық сызбалар, айқындау белгілері, жазбалар, арнайы жарық және дыбыс сигналдары. Жалпы талаптар.

ҚР СТ ГОСТ Р ИСО 3874-2006 1-топтаманың жүк контейнерлері. Артық жүктеу және бекітпелер.

ҚР СТ ИСО 6549-2009 Жол көлігі. Н - және R-нүктелерді анықтау рәсімі.

ГОСТ 12.1.004-91 ССБТ. Өрт қауіпсіздігі. Жалпы талаптар.

ГОСТ 12.1.010-76 ССБТ. Жарылыс қауіпсіздігі. Жалпы талаптар.

ГОСТ 12.1.012-2004 ССБТ. Діріл қауіпсіздігі. Жалпы талаптар.

ГОСТ 617-2006 Мыс құбарлар. Техникалық шарттар.

ГОСТ 1759.0-87 Бұрандамалар, бұрамалар, түйрегіштер мен сомындар.

Техникалық шарттар.

ГОСТ 1902-74 Жеңіл автомобильдердің буферлері. Өлшемдер.

ГОСТ 2349-75 Автомобиль және трактор поездарының «ілгек-ілгіш» сүйреу-тіркеу жүйесінің құрылғылары. Негізгі параметрлер мен өлшемдер. Техникалық талаптар.

ГОСТ 3163-76 Автомобиль тіркемелері мен жартылай тікемелер. Жалпы техникалық талаптар.

ГОСТ 3940-2004 Автотрактордың электр жабдығы. Жалпы техникалық шарттар.

ГОСТ 4364-81 Автокөлік құралдарының пневматикалық тежегіш жүйелерінің жетегі. Жалпы техникалық талаптар.

ГОСТ 5513-97 Жүк автомобильдеріне, олардың тіркемелеріне, автобустар мен троллейбустарға арналған пневматикалық шиналар. Техникалық шарттар.

ГОСТ 9200-2006 Автомобильдер мен тракторларға арналған жеті байланысты салмалы қосылыстар.

ГОСТ 10409-74 Жиналмалы бүкпесі бар автомобиль дөңгелектері. Негізгі өлшемдер.

Жалпы техникалық талаптар.

ГОСТ 12017-81 Тіркемелі автомобиль жартылай тіркемелерінің шкворндары. Типтері, негізгі параметрлері мен өлшемдері.

ГОСТ 12105-74 Отыратын сүйрегіштер және жартылай тіркемелер. Қосатын өлшемдері.

ГОСТ 14650-69 Автомобиль тіркемелері мен жартылай тіркемелерінің осьтері.

Типтері, негізгі параметрлері мен өлшемдері.

ГОСТ 14771-76 Қорғаныс газындағы доғалап дәнекерлеу. Дәнекерлеу қоспалары.

Негізгі типтер, құрастырылымдық элементтер мен өлшемдер.

ГОСТ 15150-69 Машиналар, құралдар мен басқа техникалық заттар. Түрлі климаттық аудандар үшін орындау. Сыртқы орта климаттық факторларының әсер ету бөлігіндегі санаттары, пайдалану шарттары, сақтау және тасымалдау.

ГОСТ ИСО 612-2009 Жол көлігі. Көлемі. Терминдер мен анықтамалар

ГОСТ ISO/IEC 17020-2013 Сәйкестікті бағалау. Инспекция жүргізетін

---

<sup>1)</sup> Стандарт жариялануы тиіс.



органдардың әр түрлі типтерінің жұмысына қойылатын жалпы талаптар.

ГОСТ 18477-79 Әмбебап контейнерлер. Типтері, негізгі параметрлер мен өлшемдер.

ГОСТ 20527-82 Ірі тоннажды контейнерлердің бұрыштық жалғастықтары. Құрастырылым мен өлшемдер.

ГОСТ 20961-75 Көлік құралдарының жарықты қайтарғыштары. Жалпы техникалық шарттар.

ГОСТ 22748-77 Автомобиль көлік құралдары. Сыртқы өлшемдерінің номенклатурасы. Өлшеу әдістері.

ГОСТ 23000-78 «Адам-машина» жүйесі. Басқару тетіктері. Жалпы эргономикалық талаптар.

ГОСТ 24350-88 Пышақты жеңіл автомобильдерді басқару органдары. Орналасуы.

Жалпы техникалық талаптар мен сынау әдістері.

ГОСТ 28247-89 Отыратын-ілгекті сүйрегіштерді орналастыру. Типтері, негізгі өлшемдер мен техникалық талаптар.

ГОСТ 30242-97 Металды балқытып пісірген кездегі біріктіру ақаулары. Жіктелім, белгіленуі мен анықтамалар.

ГОСТ 30551-98 Көлік құралының шанағы (кабинасы) төбесіне жүксалғышты орналастыру.

ГОСТ 31507-2012 Автокөлік құралдары. Басқару және тұрақтылық техникалық талаптар. Сынау әдістері.

ГОСТ 33669-2015 Автокөлік құралдары. Бұрыштық жылдамдықтардың теңсіз топсалары бар карданды автомобильдердің берілісі. Жалпы техникалық шарттар.

ГОСТ 33988-2016 Автокөлік құралдары. Жүргізуші орнынан шолу. Техникалық талаптар және сынау әдістері.

ГОСТ Р 51190-98 Полиамид құбырларын қолданатын автокөлік құралдарының тежегіш пневматикалық жетегінің құбыржолдары. Жалпы техникалық талаптар.

ГОСТ 33466-2015 Ғаламдық навигациялық спутниктік жүйе. Апат кезінде шұғыл әрекет ету жүйесі. Шұғыл оперативтік қызметтерді шақыру құрылғыларының/жүйелерінің электромагниттік үйлесімділік бойынша талаптарға сәйкестігін сынау әдісі.

ГОСТ 33467-2015 Ғаламдық навигациялық спутниктік жүйе. Апат кезінде шұғыл әрекет ету жүйесі. Шұғыл оперативтік қызметтерді шақыру құрылғыларын/жүйелерін және деректерді беру хаттамаларын функционалдық тестілеу әдістері.

ГОСТ 33468-2015 Ғаламдық навигациялық спутниктік жүйе. Апат кезінде шұғыл әрекет ету жүйесі. Шұғыл оперативтік қызметтерді шақыру құрылғыларының/жүйелерінің көлік құралының кабинасындағы дауыс зорайтқыш байланыстың сапасына қойылатын талаптарға сәйкестігін сынау әдістері.

ГОСТ 33469-2015 Ғаламдық навигациялық спутниктік жүйе. Апат кезінде шұғыл әрекет ету жүйесі. Шұғыл оперативтік қызметтерді шақыру құрылғыларының/жүйелерінің апаттық сәтті анықтау бойынша талаптарға сәйкестігін сынау әдістері.

ГОСТ 33470-2015 Ғаламдық навигациялық спутниктік жүйе. Апат кезінде шұғыл әрекет ету жүйесі. Шұғыл оперативтік қызметтерді шақыру құрылғыларының/жүйелерінің сымсыз байланыс модульдерін сынау әдістері.

ГОСТ 33471-2015 Ғаламдық навигациялық спутниктік жүйе. Апат кезінде шұғыл әрекет ету жүйесі. Шұғыл оперативтік қызметтерді шақыру құрылғыларының/жүйелерінің навигациялық модульдерін сынау әдістері.

Ескертпе - Осы стандартты пайдалану кезінде сілтемелік стандарттар мен жіктеуіштердің қолданысын ағымдағы жылдағы жай-күйі бойынша жыл сайын басылып шығарылатын «Стандарттау жөніндегі нормативтік құжаттар» ақпараттық сілтемесі бойынша және ағымдағы жылда жарияланған

## ҚР СТ 1418-2018

тиісті ай сайын басылып шығарылатын ақпараттық сілтемелер бойынша тексерген дұрыс. Егер сілтемелік құжат ауыстырылса (өзгертілсе), онда осы стандартты пайдалану кезінде ауыстырылған(өзгертілген) стандартты басшылыққа алу керек. Егер сілтемелік құжат ауыстырусыз жойылса, онда оған сілтеме берілген ереже осы сілтемені қозғамайтын бөлікте қолданылады.

### 3 Терминдер мен анықтамалар

Осы стандартта КО ТР 018/2011 бойынша терминдер, сондай-ақ тиісті анықтамалары бар келесі терминдер қолданылады:

**3.1 Базалық көлік құралы:** Шанақ немесе шасси түрінде тұтас немесе оның негізгі компоненттері басқа көлік құралын құру үшін пайдаланылған айналымға шығарылған көлік құралы.

**3.2 Көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу (қайта жабдықтау)<sup>1)</sup>:** Көлік құралын айналымға шығарғаннан кейін орындалған және бағдарламалық кодпен көзделген басқару алгоритмінің өзгеруіне әкеп соқтыратын көлік құралын басқарудың электрондық блоктарына әсерін қоса алғанда, жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсер ететін және конструкцияға күш құрылымының өзгеруіне әкеп соғатын өзгерістер енгізуді немесе раманы немесе көтергіш шанақты ауыстыруды қоса алғанда, нақты көлік құралының конструкциясында көзделген құрамдас бөліктері мен жабдықтау заттарын алып тастау немесе орнату<sup>2)</sup>.

**3.3 Жылжымалы білік:** Көлік құралын пайдаланудың қарапайым жағдайлары кезінде беткі тірегінің үстінде біліктің жүктен жеңілдету құрылғысының көмегімен көтеріліп тұруы мүмкін болатын білік.

**3.4 Газ өткізбейтін қаптама:** Газ желдеткіш шлангты қоса алғанда, көлік құралынан тыс жерде аққан жағдайда газды бұратын құрылғы.

**3.5 Мемлекеттік уәкілетті орган:** Кеден одағына мүше мемлекеттің нормативтік құқықтық актілерінде белгіленген тәртіппен жол жүрісі қауіпсіздігі саласындағы орталық мемлекеттік басқару органы және оның аумақтық бөлімшелері.

**3.6 Жүк көтергіштігі:** Көлік құралының конструкциясында көзделген барлық жолаушылардың массасына ұлғайтылған техникалық рұқсат етілген ең жоғары массасы мен жаракталған күйдегі көлік құралының салмағы арасындағы айырмашылық.

**3.7 Дара көлік құралы:** Көлік құралы:

- Кеден одағына мүше мемлекеттерде дайындалған:

айналымға шығарылғанға дейін, сериялық өндіріс жағдайларында конструкциясына жеке тәртіппен өзгерістер енгізілген; немесе

немесе кәсіпкерлік қызметпен байланысты емес жеке техникалық шығармашылық нәтижесі болып табылатын;

немесе

мемлекеттік қорғаныс тапсырысы бойынша бұрын жеткізілген қатарынан айналымға шығарылатын;

- Кеден одағының Бірыңғай кеден аумағына әкелінетін:

жеке тұлға өз мұқтажы үшін; немесе

көлік құралы дайындалған сәттен бастап үш жылдан астам уақыт өткен жағдайда, Кеден одағына мүше болып табылмайтын мемлекеттерде бұрын жол қозғалысына қатысқан адамдар;

- бұрын Еуразиялық экономикалық одақтың Бірыңғай кедендік аумағында

---

<sup>1)</sup> Стандарттың кейбір ережелерінде "көлік құралының конструкциясына өзгерістер енгізу" терминіне тең мағыналы "қайта жабдықтау" термині қолданылады.

<sup>2)</sup> Күш құрылымының өзгеруіне әкелетін конструкцияға өзгерістер енгізу немесе раманы немесе көтергіш шанақты ауыстыру кезінде бірлі-жарым көлік құралдары үшін көзделген схема бойынша сәйкестікті бағалау жүргізіледі

айналымға шығарылған, оның рамасы немесе шанағы бар, олардың күш құрылымының өзгеруіне әкеп соқтыратын қайта өңдеуге ұшыраған немесе ауыстырылған.

**3.8 Көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігіне конструкцияларды алдын ала техникалық сараптаманың қорытындысы:** Көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізгеннен кейін көлік құралын айналымға шығару сәтіне күшінде болған техникалық регламенттерге оның сәйкестігі сақталатындығын растайтын автомобиль жасау саласындағы құзыретті ұйымдармен немесе әзірлеушімен берілетін құжат.

**3.9 Өтініш беруші:** АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу жүргізуді ұсынатын көлік құралын жүргізу немесе пайдалану және (немесе) басқару құқығы бар жеке немесе заңды тұлға.

**3.10 Орындаушы:** АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу Еуразиялық экономикалық одақтың мүше-мемлекетінің белгіленген заңнама тәртібінде жүзеге асыратын Еуразиялық экономикалық одақтың мүше-мемлекетінің заңды немесе жеке тұлғасы.

**3.11 Дайындаушы:** Сатуға немесе меншікті пайдалануға оларды айналымға шығаруды көздейтін көлік құралын (шассиді) немесе оның компоненттерін дайындауды жүзеге асыратын тұлға.

**3.12 Қауіпсіздік қаңқасы:** Пайдаланудың ерекше жағдайларында көлік құралының салонындағы/кабинасындағы адамдардың қауіпсіздігін арттыруға арналған кеңістік конструкциясы, автомобильдің шанағы бар біртұтас болып табылатын және оның қатаңдығы мен аударылғанда (ROPS аударылғанда қорғау құрылғысы) немесе ауыр заттардың жоғарыдан құлағанда (FOPS құлайтын заттардан қорғау құрылғысы) туындайтын жүктемелерге қарсы тұруын айтарлықтай арттыратын кеңістік конструкциясы.

**3.12.1 ROPS (roll-over protective structure) аударғанда қорғау құрылғысы:** Қауіпсіздік белдігін қолдану шартымен автокөлік құралы аударылғанда жүргізушіге және жолаушыларға зақым келтіру қаупін азайтуға арналған құрылымдық элементтер жүйесі.

**3.12.2 Fops (falling-object protective structure) құлайтын заттардан қорғау құрылғысы:** Жүргізуші мен жолаушыларды құлайтын заттардан (ағаштардан, жартасты жыныстың кесектерінен, шағын бетон блоктарынан, қол құрал-сайманынан және т. б.) қорғауды қамтамасыз ететіндей орналасқан құрылымдық элементтер жүйесі.

Ескертпе - көлік құралының рамасымен интеграцияланған элементтерді қоспағанда, машина рамасында бекіту үшін пайдаланылатын кез келген жақтау, сақтандырғыш доғалар, кронштейндер, тіректер, тіректер, тіректер, болттар, шплинттер, аспалар немесе серпімді амортизаторлар құрылымдық элементтерге жатады.

**3.13 АМКҚ санаты:** Көлік құралдарының құрастырылымы туралы Жиынтық қарарда қабылданған жіктеуге сәйкес АМКҚ бөлімшесі (СР. 3) [2], Женев Келісімін толықтыратын 1958 ж. [3], А қосымшасын қараңыз.

**3.14 Барынша көп рұқсат етілетін масса:** Пайдаланушылық құжаттамаға сәйкес барынша рұқсат етілетін ретінде дайындаушымен белгіленген жүргізуші және жолаушылары бар жүкпен жасақталған АМКҚ массасы.

**3.15 Көлік құралының жасақталған күйдегі массасы:** Көлік құралының шанағы және тіркеу құрылғысы бар (оны орнатқан жағдайда) жүксіз дайындаушы айқындаған массасы. Шассиге қатысты-кабинасы және (немесе) тіркеу құрылғысы бар шассидің массасы. Бұл масса  $m$  және  $N$  санаттары үшін салқындату сұйықтығының, майлардың, отынның кемінде 90% - ы, басқа да пайдалану сұйықтықтарының 100% - ы, құрал-саймандар, жүргізуші (75 кг) ( $L$  санатындағы көлік құралдарынан басқа), егер көлік

құралында ол үшін орын көзделген болса, экипаж мүшесі-автобустар үшін (75 кг), м, n және O санаттары үшін-қосалқы доңғалақ (бар болса) қамтиды..

**3.16 Нөмірлік агрегат (бұйым):** Дайындаушымен сәйкестендіру нөмірінің бар болуы көзделген жеңіл автомобильдер мен автобустардың шанағы, АМКҚ рамасы немесе кабинасы.

**3.17 Н-нүктені анықтаудың көлемді механизмі (three-dimensional H-point machine):** Көлік құралында отырған жүргізушінің немесе жолаушының денесінің нақты Н-нүктесін және көлбеу бұрышын анықтауға арналған құрылғы.

**3.18 Көлік құралының (шассидің) паспорты:** Келісімге сәйкес әрбір көлік құралына (шассиге) ресімделетін құжат [3].

**3.19 Жүргізіп жаттықтыру иіні:** Тіреу бетіндегі доңғалақтың айналуының орталық жазықтығындағы қиылысу сызығынан осы тіреу бетіндегі доңғалақтың айналу білігінің қиылысу нүктесіне дейінгі ара-қашықтық.

**3.20 Өнеркәсіптік конструктивтік үйлестік:** Құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін көлік құралының тиісті конструктивтік белгілеріне (мақсатына, көрсеткіштеріне, мөлшерлеріне, сипаттамаларына) қатысты айтарлықтай айырмашылығы жоқ өнеркәсіптік жинау режимінде әзірленген АМКҚ.

**3.21 Көлік құралы құрастырылымына енгізілген өзгерістермен оның құрастырылымының қауіпсіздігін тексеру:** көлік құралының құрастырылымына өзгерістерді енгізгеннен кейін оның қауіпсіздігі КО ТР 018/2011 талаптарға немесе үйлестіру стандарттарына сәйкес келетіндігін қанағаттандыру нәтижесінде сәйкестігін бағалау рәсімі.

**3.22 Қолдан жасалған жеңіл автомобильдер мен оларға тіркемелер:**

дайындалуы жеке тұлғалардың жеке пайдалану үшін жеке техникалық шығармашылығының нәтижесі болып табылатын жеңіл автомобильдер мен оларға тіркемелер.

**3.23 Көлік құралын мемлекеттік тіркеу туралы куәлік:** Көлік құралының жол қозғалысына қатысуға рұқсат беруді растайтын құжат.

**3.24 Көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлік:** Көлік құралының құрастырылымына енгізілген

**3.25 Жанына қаратылған орындықтар:** Көлік құралының қозғалысы кезінде пайдаланылуы мүмкін және көлік құралының жанымен айналдырылған орындықтар осы орындықтың симметриясының тік жазықтығы көлік құралының симметриясының тік жазықтығымен  $90^\circ (\pm 10^\circ)$  бұрыш құрайды.

**3.26 Жедел қызметтерді асығыс шақыру жүйесі:** Автоматикалық режимде жол-көліктік және өзге де оқиғалар кезінде көлік құралы туралы хабарламаны беруді қамтамасыз ететін жедел қызметтерді асығыс шақыру құрылғысының функцияларын орындайтын жүйе.

**3.27 Арнайы уәкілетті ұйым:** ГОСТ ISO/IEC 17020 талаптарына сәйкестігіне аккредиттелген және баллондарды дайындаушы белгілеген және баллонға (Баллондарға) паспортта көрсетілген баллондарды куәландыру кезеңділігіне сәйкес келетін кезеңділікпен газ баллонды жабдықты мерзімді сынауды жүргізуге, сондай-ақ газ баллонды жабдықты жөндеу кезінде енгізілетін өзгерістерді куәландыруға (редукторды немесе баллонды ауыстыру) Уәкілетті инспекция жөніндегі орган.

**3.28 Мамандандырылған жолаушылар көлік құралы:** N<sub>1</sub>G, N<sub>2</sub>G немесе N<sub>3</sub>G санаттарының артқан өткізгіштігі бар көлік құралының шассіне әзірленген M<sub>2</sub>G немесе M<sub>3</sub>G санатының көлік құралы.

**3.29 Мамандандырылған көлік құралы:** Жүктердің нақты түрлерін (мұнай өнімдерін, азық-түлік сұйықтықтар, сұйытылған көміртекті газдар, азық-түлік

тағамдары және т.с.с.) тасымалдауға арналған көлік құралы.

**3.30 БҰҰ Ережелеріне қатысты типін ресми бекіту туралы хабарлама:** Көлік құралының немесе оның компонентінің БҰҰ<sup>1)</sup> Ежелерінің талаптарына сәйкестігін куәландыратын Женев Келісімі негізінде 1958 жылғы [3] берілетін құжат.

**3.31 Арнайы көлік құралы:** Арнайы жабдық (автокрандар, өрт автомобильдері, жұмыс платформалары бар көтергіштермен жасақталған автомобильдер, автоэвакуаторлар және т.б.) талап етілетін арнайы функцияларды орындау үшін арналған көлік құралы.

**3.32 Отырғыш-тіркейтін құрылғы:** Тіркеме кіндік темірі бар жартылай тіркеме рамасының плитасы қосылатын екі немесе үш дәрежелі бостандығы бар тартқыш-автомобиль рамасындағы тербелмелі алаң түріндегі құрылғы.

**3.33 Күш агрегаты:** Қозғалтқыштан, ажырату және беріліс қорабынан тұратын толық комплектілі агрегат.

**3.34 Құрамдас бөліктер және АМКҚ жабдығының заттары:** Нормативтік актілермен регламенттелетін талаптар қойылатын АМКҚ конструкцияларына орнатылатын және (немесе) пайдаланылатын агрегаттар, тораптар және бөлшектер.

**3.35 АМКҚ техникалық жарамдылығы (АМКҚ құрамдас бөліктері):** Дайындаушымен олар үшін нормаландырылған параметрлердің барлығы оларға белгіленген нормативтік мәндердің шегінде тұратын АМКҚ техникалық құрамы (АМКҚ құрамдас бөліктері).

**3.36 Көлік құралының құрастырылымына техникалық сараптама:** Көлік құралының құрастырылымын және оған сынаулар жүргізеусіз техникалық құжаттамасын талдау.

**3.37 Техникалық байқау:** Диагностикалық жабдық пен аспаптарды пайдалана отырып, көлік құралын пайдалануда тұрған техникалық жағдайын тексеру.

**3.38 Техникалық сипаттама:** Сәйкестігін бағалау үшін өтінілген дайындаушымен (өтінушімен) дайындалған көлік құралының құрастырылымын (компонентін) сәйкестендіретін негізгі параметрлер мен техникалық сипаттамаларды сипаттау.

**3.39 "Н" нүктесі (N-point):** адам денесі мен сан тірегінің орталығын имитациялайтын Н-нүктені анықтаудың көлемді механизмінің денесінің және санның айналу осі нақты Н-нүктесін анықтау үшін қолданылады.

Ескертпе - Айналу осі құрылғының осінің ортасында, Н-нүктенің визирлік белгілері арасында, Н-нүктені анықтау механизмінің екі жағынан орналасады.

**3.40 "R" нүктесі (отыруға арналған орынның бақылау нүктесі, R-point):** көлік құралын дайындаушы көрсеткен бақылау нүктесі:

- көлік құралының конструкциясына қатысты анықталған координаттары бар;
- көлік құралын дайындаушының отыруға арналған әрбір жағдай үшін көзделген басқару немесе пайдалану кезінде неғұрлым төмен және артқы қалыпты жағдайда денесіне қатысты санның айналу орталығының теориялық жағдайына ("Н" нүктесі) сәйкес келеді.

**3.41 нақты Н-нүкте (actual N-point):** Н-нүкте дененің сызығы мен санның орталық сызығының айналу ортасында Н-нүктені анықтаудың үшөлшемді механизмінің Н-нүктесінің көмегімен өлшенеді, онда орындыққа арналған орын дайындаушы зауыттың нұсқауына сәйкес бастапқы нүктеде орнатылады.

**3.42 Панардың тартқышы:** Көлденең бағытта доңғалақтың аспасына тәуелді болатын белағашының (белдігінің) алып өтуіне кедергі жасайтын реактивті қарнақ болып табылатын автомобиль аспасы құрастырылымының элементі.

<sup>1)</sup> Осы Стандартта сілтемелері бар БҰҰ Ережелерінің тізбесі Библиографияда көрсетілген.

**3.43 Жедел қызметтерді асығыс шақыру құрылғысы:** Кем дегенде екі әрекет ететін ғаламдық навигациялық спутниктік жүйелердің сигналдары арқылы көлік құралы қозғалысының координаттарын, жылдамдығын және қозғалыс бағытын, жол-көліктік және өзге де оқиғалар кезінде қол режимінде көлік құралы туралы хабарламаны беруді және жылжымалы радиотелефон байланысының желілері бойынша жедел асығыс қызметтерімен екі жақты дыбыстау байланысын жүзеге асыратын және қамтамасыз ететін құрылғы.

**3.44 АМКҚ экологиялық қауіпсіздігі:** Жол қозғалысы қатысушыларына және қоршаған ортаға іштен жанатын қозғалтқыштың (бұдан әрі мәтін бойынша – ІЖК), пайдаланылған газының, АМКҚ сыртқы және ішкі шуының, ажырату дискілерінің тозған өнімдерінің, тежегіш қалыптардың, шиналардың және т.с.с.), АМКҚ жұмыс істейтін тораптары мен агрегаттарынан болатын радиобөгесіндердің (тұтандыру және отын бүрку жүйесі, электрлік шыны көтергіштер, шыны тазалағыштар, жылытқыштар, коммутациялық құрылғылар және т.с.с.) теріс әсерін азайтатын АМКҚ конструктивтік және пайдаланушылық қасиеттерінің кешені.

**3.45 Экологиялық класс:** Төгінділердің деңгейіне, сонымен бірге борттық диагностика жүйелеріне талаптар деңгейіне байланысты көлік құралының құрастырылымын немесе ІЖК сипаттайтын классификациялық код.

#### **4 АМКҚ құрастырылымына өзгерістерді енгізуді келісу шарттары**

4.1 АМКҚ құрастырылымына өзгерістерді енгізу мемлекеттік уәкілетті органның аймақтық бөлімшелерімінің келісімімен және бақылауымен жүзеге асырылады.

4.2 Құрастырылымға өзгерістерді енгізгеннен кейін АМКҚ өнеркәсіптік конструктивті ұқсастығы болуы тиіс.

4.3 Базалық АМКҚ рұқсат етілетін барынша көп массасын өзгертуге әкеліп соқтыратын құрастырылымға өзгерістер енгізу, оны біліктер бойынша, қозғалтқыш моделі, оның салмағы, қуаттылығы, қуат беру және отынды беру жүйесі, доңғалақты базасы немесе доңғалақты формула, тежегішпен, меңгерікпен басқару және трансмиссия, сыртқы жарықтандырғыш құралдар бойынша үлестіруді келесі шарттардың бірін сақтаған кезде жүргізуге рұқсат етіледі:

4.3.1 базалық АМКҚ дайындаушыларының рұқсат берулері бар болуы;

4.3.2 базалық АМКҚ дайындаушыларының құрастырылымға өзгерістер енгізудің белгіленген нақты түріне ресми технологиялық құжаттар (қондырмалардың монтажы бойынша нұсқаулық, құрастырылымға өзгерістер енгізудің белгіленген нақты түріне типтік құжаттар);

4.3.3 мемлекеттік уәкілетті органның жеке рұқсатының бар болуы;

4.3.4 Жол жүру қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік уәкілетті органмен келісілген, белгіленген тәртіппен бекітілген конструкторлық құжаттаманың мынадай құрамда болуы тиіс: конструкцияға тікелей өзгерістер енгізуге жататын бұйымдардың сызбалары; монтаждау схемалары; габариттік сызбалар (егер қайта жабдықтау нәтижесінде габариттік өлшемдері өзгеруі тиіс болса); қайта жабдықтаудың тиісті түріне арналған ұйымдардың техникалық шарттары немесе стандарттары; қажеттілігі конструкцияның алдын ала техникалық сараптамасын айқындайтын көлік құралының қауіпсіздік жүйелері жұмысының беріктігіне, орнықтылығына, тиімділігіне арналған есептер.

4.3 АМКҚ қозғалтқышы моделінің, оның салмағының, қуатының, қоректендіру және отын беру жүйелерінің; доңғалақ базасының немесе доңғалақ формуласының; тежегіш, рульдік басқару және трансмиссияның; сыртқы жарық беру аспаптарының өзгеруіне алып келетін конструкцияға өзгерістер енгізуді мынадай шарттардың бірі сақталған кезде жүргізуге жол беріледі:

4.3.1 Конструкцияға өзгерістер енгізудің тиісті түріне базалық АҚТС дайындаушылардың рұқсаттарының болуы;

4.3.2 Базалық АМКҚ дайындаушылардың конструкцияға өзгерістер енгізудің тиісті түріне ресми технологиялық құжаттарының (қондырмаларды монтаждау жөніндегі нұсқаулықтардың, конструкцияға өзгерістер енгізудің белгілі бір нақты түрлеріне үлгілік технологиялардың) болуы;

4.3.3 Конструкцияға өзгерістер енгізудің тиісті түріне мемлекеттік уәкілетті органның жеке рұқсатының болуы;

4.3.4 Жол жүрісі қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік уәкілетті органмен келісілген, белгіленген тәртіппен бекітілген конструкторлық құжаттаманың мынадай құрамда болуы: конструкцияға тікелей өзгерістер енгізуге жататын бұйымдардың сызбалары; монтаждау схемалары; габариттік сызбалар (егер қайта жабдықтау нәтижесінде габариттік өлшемдері өзгеруі тиіс болса); қайта жабдықтаудың тиісті түріне арналған ұйымдардың техникалық шарттары немесе стандарттары.; көлік құралының қауіпсіздік жүйелері жұмысының беріктігіне, орнықтылығына, тиімділігіне арналған есептер, олардың қажеттілігін конструкцияның алдын ала техникалық сараптамасын айқындайды.

Шасси габариттерінің және базалық АҚТС рұқсат етілген ең жоғары массасының өзгеруіне әкеп соқтыратын N3 және O4 санатындағы көлік құралдарының конструкциясына өзгерістер енгізу, оны осьтер бойынша бөлу, доңғалақ формулалары (қосымша осьтерді орнату) осы тармақтың 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3-тармақшаларында көрсетілген шарттарды сақтаған кезде ғана жүргізуге жол беріледі.

4.4 АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізуді келісу кезінде габариттік мөлшерлерді, рұқсат етілетін барынша көп массаны, жолға білік жүктемесін, экологиялық көрсеткіштерді және т.б. шектейтін нормативтік және нормативтік құқықтық актілердің талаптарын ескеру қажет.

4.5 АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу кезінде орындаушы мыналарды:

- өртке қарсы қорғауды және ГОСТ 12.1.004 талаптарына сәйкес ұйымдастырушылық-техникалық іс-шараларды;

- жұмыс орындарында ҚР СТ ГОСТ Р 12.4.026 сәйкес қауіпсіздік белгілерін орнатуды қамтамасыз етуі тиіс.

4.6 Өрт техникасына АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу кезінде уәкілетті мемлекеттік органмен өртке қарсы қауіпсіздік саласында техникалық құжаттаманы міндетті келісу қажет.

4.7 Медициналық жедел жәрдемнің арнайы автомобильдеріне АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу кезінде уәкілетті мемлекеттік органмен денсаулық сақтау саласында техникалық құжаттаманы міндетті келісу қажет.

4.8 Қауіпті жүктерді тасымалдау үшін АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу кезінде көлік құралын дайындаушымен міндетті келісу қажет.

4.9 Дайындаушының немесе уәкілеттік берілген олардың өкілдерінің ресми рұқсатынсыз жүргізілген құрастырылымға өзгерістер енгізілгеннен кейін дайындаушының кепілдікті міндеттемесі АМКҚ шығарылған жылына қарамастан тоқтатылады.

## **5 АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізуді келісу тәртібі және қайта жабдықталған АМКҚ пайдалануға рұқсат беру**

5.1 АМКҚ құрастырылымына өзгерістерді енгізуді келісу үшін өтініш берушілер жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге мемлекеттік қадағалау мен бақылауды жүзеге асыруға уәкілетті мемлекеттік органның аймақтық бөлімшелеріне мыналарды көрсетіп, өтініш берулері керек:

## ҚР СТ 1418-2018

- заңды тұлға туралы мәліметтер (ұйымның деректемелері) немесе тегі, аты, әкесінің аты, пошталық мекенжайы (жеке тұлғалар үшін);

- заңды тұлғаны тіркеу туралы куәліктің нөмірі және берілген күні;

- базалық АМКҚ маркасы, моделі;

- АМКҚ шығарылған жылы;

- базалық АМКҚ мемлекеттік нөмірлік белгісі;

- құрастырылымға болжанып отырған өзгерістерді енгізудің мәні бойынша дәлелді ұсыныстар;

- ұйымның мөрімен расталған (заңды тұлғалар үшін) ұйым басшысының қолы қойылған немесе өтініш берушінің қолдары (жеке тұлғалар үшін) өтінішті жасаған күн.

5.2 Өтінішті қарау нәтижелері бойынша мемлекеттік уәкілетті органның аймақтық бөлімшелері көлік құралының құрастырылымына тиісті өзгерістерді енгізу мүмкіндігі туралы шешім қабылдайды, онда оң шешім болған жағдайда қажеттілігіне қарай мыналар көрсетіледі:

а) көлік құралының құрастырылымына өзгерістерді енгізу және техникалық регламенттің талаптарына сәйкестігін бағалауды жүргізу тәртібі;

б) көлік құралының конструкциясына және осындай сараптама объективтілік пен әділдікті қамтамасыз ете отырып жүргізілуі мүмкін құзыретті ұйымдар (аккредиттелген сынақ зертханалары, автомобиль жасау саласындағы құзыретті мекемелер) туралы ақпаратқа өзгерістер енгізу мүмкіндігі мәніне алдын ала техникалық сараптама жүргізу қажеттілігі.

Қазақстан Республикасының «АТМЕКЕН» Ұлттық кәсіпкерлер палатасының еңбек жөніндегі уәкілетті мемлекеттік орган белгілеген тәртіпте бекіткен, алдын ала техникалық сараптама саласындағы мамандардың біліктілік және құзыреттілік деңгейіне, еңбек мазмұнына, сапасына және жағдайларына қойылатын талаптар Қазақстан Республикасы Еңбек кодексінің 101-бабының 8-тармағына сәйкес анықталады [4].

Егер жазбаша жауапта көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігіне алдын ала техникалық сараптама жүргізу қажеттілігі көзделсе, онда өтініш беруші мемлекеттік уәкілетті органның аймақтық бөлімшесінің шешіміне сәйкес көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігіне алдын ала техникалық сараптама жүргізу туралы өтініммен тиісті қорытындыны беруге құзыретті ұйымға жүгінеді.

Өтінімде мыналар көрсетілген болуы тиіс: өтініш берушінің атауы, алдын ала техникалық сараптаманы жүргізуге онымен шарт жасасу үшін қажетті мәліметтер, көлік құралының маркасы, типі, санаты, сәйкестендіру нөмірі және шығарылған жылы (модельдің жылы), көлік құралын дайындаушының атауы.

Өтінімге мыналар қоса берілуі тиіс:

- өтініш берушінің жеке тұлғасын куәландыратын құжат;

- көлік құралын иелік етуге немесе пайдалануға және (немесе) басқаруға құқығын растайтын құжат;

- көлік құралын сәйкестендіретін құжат (көлік құралының паспорты), сондай-ақ көлік құралын мемлекеттік тіркеуді растайтын құжат (көлік құралын мемлекеттік тіркеу туралы куәлік);

- көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігі туралы мемлекеттік уәкілетті органның шешімі;

- жол жүрісі қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік басқару органының аумақтық бөлімшесінің шешімі;

- қажетті сызбаларды қоса берумен, оның құрастырылымына енгізілетін өзгерістерді көрсете отырып, көлік құралының жалпы техникалық сипаттамасы;



- көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу жүзеге асырылатын болатын конструкторлық немесе өзге де техникалық құжаттама.

Көлік құралы құрастырылымының өзгерістер енгізу мүмкіндігі үшін алдын ала техникалық сараптама белгіленген тәртіпте бекітілген «Құрастырылымға ықтимал өзгерістерді енгізуді және қайта жабдықталған көлік құралдарының параметрлерін кейінгі бақылауды бағалау әдістері»<sup>1)</sup> негізінде жүргізілуі, АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігі мен тәртібі туралы тиісті Қорытындымен ресімделуі тиіс. Бұл ретте көлік құралының конструкциясына, оның жабдықтарының немесе құрамдас бөліктерінің конструкциясына құрылымдық қауіпсіздікті қамтамасыз ету тұрғысынан өзгерістер енгізу мүмкіндігін бағалау: сараптамалық бағалау, есептік немесе эксперименттік әдістер арқылы жүргізілуі мүмкін.

Сараптамалық бағалау, егер алып тасталатын және (немесе) орнатылатын және өзгертілетін автомобиль компоненттері мен жабдықтары КО ТР 018/2011 оларға қатысты белгіленген қауіпсіздік көрсеткіштеріне және онымен байланысты стандарттар мен ережелерге елеулі әсер етпейтіндігіне сендіру болған жағдайда қолданылады.

Есептік әдіс, егер сараптамалық бағалау конструкцияға өзгерістер енгізудің қауіпсіздік көрсеткіштерін өзгертуге әсерін бағалау үшін жеткіліксіз болған жағдайда пайдаланылады. Есептеулерді жүргізу кезінде БҰҰ ережелерімен белгіленген, КО ТР 018/2011 стандарттарымен үйлестірілген немесе автомобиль қозғалысының теориясы, Теориялық механика, Материалдардың кедергісі және т.б. шеңберінде (мысалы, осьтік жүктемелерді, статикалық орнықтылықты және өлшеуді есептеу, автомобильді немесе оның элементтерін тарту есебі, тежеу жүйелерінің тиімділігі, шанақтың немесе оның элементтерінің күш жүйесінің беріктігі, қосымша электр жабдығын орнату кезінде электр балансы) стандартты есептеу әдістері қолданылуы тиіс. Бұл ретте есептеудің бағдарламалық әдістері қолданылуы мүмкін.

Егер жойылатын және (немесе) орнатылатын және өзгертілетін құрамдас бөліктердің параметрлері белгісіз болса не оларды нақтылау қажеттілігі бар болса, өлшеу құралдарын немесе арнайы жабдықтарды (мысалы, масса орталығын және статикалық тұрақтылық көрсеткіштерін анықтау кезінде көтеру немесе бүйірлік аударылу әдісі) пайдалана отырып, эксперименттік әдістер қолданылуы мүмкін.

Алдын ала техникалық сараптама жүргізілмейді, егер:

- көлік құралының конструкциясына КО ТР 018/2011 № 9 қосымшасында көзделген, оларға қатысты көлік құралы үлгісінің құрамында сәйкестігіне бағалау жүргізілген жабдық компоненттері мен элементтерін орнатуға байланысты өзгерістер енгізіледі;

- өтініш беруші базалық көлік құралын дайындаушы немесе көлік құралының конструкциясына өзгерістер енгізу жөніндегі жұмыстарды жүргізуші әзірлеген, белгіленген тәртіппен базалық көлік құралын дайындаушы бекіткен және мемлекеттік уәкілетті органмен келісілген көлік құралының конструкциясына өзгерістер енгізуге арналған техникалық шарттарды, ұйымдардың стандарттарын ұсынды.

<sup>1)</sup> "Қайта жабдықталған көлік құралдарының конструкциясына рұқсат етілген өзгерістер енгізуді бағалау және параметрлерін кейіннен бақылау әдістемесі" ретінде шанақтарды және көлік құралдарын (шасси) дайындаумен аяқтамаған үшін қондырмалардың басқа да түрлерін өндірушілер үшін және конструкцияға жекелеген өзгерістер енгізу бойынша базалық АҚТС дайындаушылардың нұсқауы мен ұсынымдары, сондай-ақ белгіленген тәртіппен бекітілген және мемлекеттік уәкілетті органмен келісілген көлік құралдарын (шасси) қайта жабдықтаудың нақты түрлеріне ұйымдардың техникалық шарттары мен стандарттары.

Егер базалық көлік құралының ерекшелігі әзірленген техникалық шарттармен, ұйымның стандарттарымен келісілетін осындай өзгерістерді оның құрастырылымына енгізу мүмкіндігі қарастырылатын болса, онда базалық көлік құралын дайындаушыда

## ҚР СТ 1418-2018

техникалық шарттарды, ұйымның стандарттарын бекіту талап етілмейді. Сонымен бірге көлік құралы құрастырылымының өзгертілген элементтерінің КО ТР 018/2011 талаптарына сәйкестігі расталған болуы тиіс немесе базалық көлік құралын әзірлеушімен конструкцияның өзгертілген элементтерімен көлік құралының сәйкестігін бағалау жүргізілген болуы тиіс. Сәйкесетін негіздемелер әзірленген техникалық шарттарды, оның құрастырылымына өзгерістер енгізуге ұйымның стандарттары базалық көлік құралын әзірлеушімен келісу қажеттілігі жоқ екендігін растауы тиіс мемлекеттік уәкілетті органға ұсынылған болуы тиіс.

Алдын ала техникалық сараптаманы жүргізу кезінде құзіретті ұйым КО ТР 018/2011 және осы стандартпен оның құрастырылымына өзгерістер енгізгеннен кейін көлік құралымен, бірыңғай көлік құралдарына қатысты белгіленген талаптарды орындау мүмкіндігін тексереді. КО ТР 018/2011 және осы стандарттың талаптарын орындау мүмкіндігін қамтамасыз ету мақсатында уәкілетті ұйым көлік құралының құрастырылымына өзгерістерді енгізу кезінде ескерілуі тиіс талаптарды құрады. Осы талаптар орындалуы қажет етілетін өзгерістерді енгізу бойынша жұмыстардың тізбесін анықтайды.

Алдын ала техникалық сараптаманың нәтижелері бойынша құзіретті ұйым көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігі және тәртібі туралы келесілерден тұратын қорытындыны ресімдейді:

а) жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көлік құралын айналымға шығару сәтінде әрекетте болған конструктивті қауіпсіздіктің (соның ішінде активті, пассивті, экологиялық) деңгейін сақтау және құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін көлік құралына жататын көлік құралдары типтеріне қатысты қолданыстағы техникалық регламенттерді және өзге де арнайы талаптарды орындау ұстанымымен көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігінің негіздемесі;

б) көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізгеннен кейін жүргізу қажет болатын жұмыстардың сипаттамасы;

в) көлік құралының құрастырылымына (осы жұмыстарды орындау мүмкін болатын өндірістік базаға) өзгерістер енгізу жөніндегі жұмыстарды жүргізушінің таңдауы бойынша ұсынымдар;

г) өтініш беруші өздігінен жүргізе алатын жұмыстардың тізбесі;

д) құрастырылымға енгізілген өзгерістермен көлік құралына сынау жүргізу қажеттілігіне нұсқама.

Жұмыстардың едәуір көлемі және (немесе) үлкен күрделілігі кезінде Техникалық сараптаманың қорытындысы тиісті техникалық құжаттамаға – қондырмаларды монтаждау бойынша дайындаушылардың нұсқаулығына, базалық АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізудің белгілі нақты түрлеріне типтік технологияларға, құрастырылымға өзгерістер енгізудің нақты түріне нақты талаптардан тұратын (барлық көрсеткіштерді, нормалардың, ережелер мен қағидалардың жиынтығы) стандарттар немесе техникалық шарттар кіретін конструкторлық құжаттамаға сілтемеден тұруы тиіс.

5.3 Құрастырылымға өзгерістер енгізу жүргізілгеннен кейін өтініш берушіге атқарушымен келесі құжаттар ұсынылады:

- құрастырылымға енгізілген өзгерістерімен АМКҚ тапсыру актісін (Б қосымшасын қараңыз);

- егер құрастырылымға өзгерістер енгізу КО ТР 018/2011 сәйкес сериялық ретінде сәйкестікті бағалаудан өткен жағдайда сәйкестікті растау туралы құжаттың көшірмесін;

- құрастырылымға өзгерістер енгізу бойынша жұмыстардың көлемі мен сапасы туралы өтініш-декларацияны (В қосымшасын қараңыз).

Өтініш берушімен өздігінен жүргізілген көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу жөніндегі жұмыстарға (егер алдын ала техникалық сараптаманың

қорытындысында мұндай мүмкіндік қарастырылса) соңғысы сондай-ақ тиісті өтініш-декларацияны ресімдейді және қол қояды.

5.4 АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу егер бұл КО ТР 018/2011 көзделген болса, сәйкестігі туралы сертификаттармен немесе декларациямен сәйкестігі расталған компоненттерді, жабдықтар мен бөлшектердің заттарын пайдалана отырып жүргізіледі.

5.5 АМКҚ құрастырылымға енгізілген өзгерістермен [4]-ге сәйкес конструкция қауіпсіздігін тексеру формасында КО ТР 018/2011 талаптарға сәйкес сәйкестігін қайтадан бағалауға, сонымен бірге мемлекеттік уәкілетті органда қарап шығуға жатады.

Өтініш беруші конструкцияның қауіпсіздігіне тексеру жүргізу үшін аккредиттеу саласы қайта жабдықтауға арналған техникалық құжаттамада немесе алдын ала техникалық сараптама қорытындысында көрсетілген дайындаушының нұсқамаларына сәйкес тексеруге жататын қауіпсіздік көрсеткіштерін қамтуы тиіс аккредиттелген сынақ зертханасына және көлік құралының техникалық жай-күйіне тексеру жүргізу үшін техникалық байқау орталығына жүгінеді.

Өтініш беруші сынақ зертханасына көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу жөніндегі жұмыстардың көлемі мен сапасы туралы өтініш-декларацияны ұсынады.

Көлік құралы құрастырылымының қауіпсіздігін тексеруді жүргізгеннен кейін, сондай-ақ құрастырылымға өзгерістер енгізу жөніндегі орындалған жұмыстардың көлемі мен сапасының алдын ала техникалық сараптамада және өтініш-декларацияда көрсетілген жұмыстарға сәйкестігі тексеріледі.

Сынақ зертханасы конструкцияның қауіпсіздігін тексерудің нәтижелері бойынша көлік құралының құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен осы стандарттың КО ТР 018/2011 -дегі талаптарына сәйкестігін тексеруге қатысты қорытындысында енгізілген конструкцияның қауіпсіздігін тексеру хаттамасын ресімдейді және өтініш берушіге береді.

Техникалық байқау орталықтарында техникалық жай-күйді тексеруге жалпы негіздерде кейін өтініш берушіге диагностикалық картаны берумен құрастырылымға енгізілген өзгерістері бар көлік құралдары жатады.

*КО ТР 018/2011 сәйкес көлік құралдары конструкцияның қауіпсіздігін тексеруге келесі жағдайларда жатпайды:*

*- осы көлік құралына арналған және компоненттерді дайындаушының құжаттамасымен расталған осы көлік құралының құрамында сәйкестікті бағалаудан өткен осы көлік құралына арналған компоненттерді орнатқан кезде;*

*- көлік құралын дайындаушымен көзделген пайдаланушылық құжаттамада;*

*- белгіленген тәртіпте әзірленген және келісілген, егер оның негізінде енгізілген өзгерістердің сәйкестігін бағалау орындалған болса, құрастырылымға өзгерістер енгізудің, оны жүзеге асырудың, бақылаудың, қабылдаудың нақты түріне (барлық көрсеткіштердің, нормалардың, ережелер мен қағидалардың жиынтығы) стандарттар немесе техникалық шарттар кіретін конструкторлық құжаттама негізінде құрастырылымға сериялық өзгерістер енгізген кезде.*

5.6 Өтініш беруші 5.3-5.5-де және құрастырылымға енгізілген өзгерістермен АМКҚ көрсетілген құжаттарды оны жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында нормативтік құжаттардың талаптарына сәйкестігіне қарау үшін және көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістермен қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы тиісті куәлікті алу үшін мемлекеттік уәкілетті органға ұсынуы тиіс.

5.7 Көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістермен қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы тиісті куәлікті ресімдеу үшін өтініш беруші құрастырылымға енгізілген өзгерістерімен көлік құралын және алдын ала техникалық сараптаманы жүргізу үшін ұсынылуы тиіс құжаттарды қоса бере отырып, өтінішті

## ҚР СТ 1418-2018

мемлекеттік уәкілетті органға ұсынады, сондай-ақ қажеттілігіне қарай келесі құжаттарды:

- көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігі және тәртібі туралы қорытындыны;
- белгіленген тәртіпте расталған көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізген кезде пайдаланылатын компоненттерге сәйкестік сертификаттарының көшірмелерін (болған жағдайда);
- көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу жөніндегі жұмыстардың көлемі мен сапасы туралы өтініш-декларацияны;
- конструкцияның қауіпсіздігін тексеру хаттамасын;
- құрастырылымға енгізілген өзгерістермен көлік құралының техникалық жағдайын тексеру нәтижелері бойынша техникалық байқау орталығымен ресімделген диагностикалық картаны.

Көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу мүмкіндігі және тәртібі туралы қорытындының орнына өтініш берушімен базалық көлік құралын дайындаушымен немесе базалық көлік құралын дайындаушымен белгіленген тәртіпте бекітілген және мемлекеттік уәкілетті органмен келісілген көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу жөніндегі жұмысты жүргізушімен әзірленген көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізуге ұйымның техникалық шарттары, стандарттары ұсынылуы мүмкін.

Ұсынылған құжаттардың негізінде көлік құралын сәйкестендіру жүргізіледі. «Сәйкестендіру» деп көлік құралын оған ұсынылған құжаттамаға сәйкестігін, әсіресе маркасының, типінің категориясының, сәйкестендіру нөмірінің және шығарылған жылының (модельді жылының) сәйкес келуін тексеру түсіндіріледі.

Ұсынылған құжаттарды қарау нәтижелері бойынша мемлекеттік уәкілетті орган № 18 КО ТР 018/2011 Қосымшасымен көзделген нысан бойынша көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлікті ресімдейді, тіркейді және өтініш беруші береді немесе № 5 [5] Қосымшасымен (Г қосымшасын қараңыз) сәйкес дәлелді себепін көрсете отырып, оны беруден бас тартады.

Көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәліктің бланкісін толтыру тәртібі Д-Қосымшасында келтірілген.

5.8 Көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәліктің нөмірі мемлекеттік уәкілетті органмен көлік құралын сәйкестендіретін құжатқа енгізіледі. Көрсетілген құжатқа сондай-ақ көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлікте болатын көлік құралын қолдануды шектеу туралы және құрастырылымға жүргізілген өзгерістер енгізудің мәні туралы барлық ерекше белгілер де енгізіледі.

Көрсетілген құжатта көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәліктің нөмірінің бар болуы көлік құралын құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен әрі қарай пайдалануға рұқсат ету үшін қажетті шарт болып табылады.

5.9 Жеке техникалық шығармашылық нәтижесі болып табылатын көлік құралдарын (қолдан жасалған жеңіл автомобильдер және олардың тіркемелері деп аталатын) дайындау Кеден одағының сертификаттау жөніндегі органдарының және сынақ зертханаларының (орталықтарының) бірыңғай тізіліміне енгізілген аккредиттелген сынақ зертханаларының сәйкестігін бағалауды жүргізгеннен кейін сәйкестендіру нөмірін бере отырып, мемлекеттік уәкілетті органның рұқсаты бойынша

жеке көлік құралының конструкциясына техникалық сараптама нысанында жүзеге асырылады.

Жеке техникалық шығармашылықтың нәтижесі болып табылатын көлік құралын дайындаушы оған кемінде бір орында (рамаға немесе жеңіл алынатын болып табылмайтын шанақтың бөлігіне) мемлекеттік уәкілетті орган берген сәйкестендіру нөмірін салады, ол белгілердің арасындағы бос орынсыз, оның беріктігін қамтамасыз ететін және оның белгілерінің жеңіл өзгеруін болдырмайтын тәсілмен анық жазылуы тиіс.

Сәйкестендіру нөмірін бір немесе екі жолға салуға жол беріледі.

Сәйкестендіру нөмірі екі жолға енгізілген жағдайда, 1-ден 9-шы қоса алғанда белгілер бірінші жолда орналасады; 10-нан 17-ші қоса алғанда белгілер екінші жолда орналасады. Жолдардың басында және соңында көлік құралдарын (шасси) дайындаушы белгілейтін белгіш қойылуы тиіс (мысалы, «\*» белгісі).

Сәйкестендіру нөмірі, мүмкіндігінше, көлік құралының (шассидің) алдыңғы жартысында, оқу үшін оңай қол жетімді жерде оң жағынан жазылуы тиіс.

## **6 Құрастырылымға өзгерістер енгізуге келіп түсетін АМКҚ талаптар**

6.1 Құрастырылымға өзгерістер енгізуге пайдалануда, жөндеуде тұрған немесе жаңа АМКҚ қабылдануы тиіс.

6.2 Атқарушы АМКҚ техникалық жағдайының немесе құрамдас бөліктерінің немесе жиынтықтылығының техникалық жағдайының АМКҚ дайындаушының пайдаланушылық және техникалық құжаттамасында көрсетілген құрастырылымға өзгерістер енгізуге келіп түсетін АМКҚ талаптарына сәйкес келмеушілігіне байланысты өтініш берушіге құрастырылымға өзгерістер енгізуді жүргізуден бас тартуға құқылы.

6.3 АМКҚ немесе шасси құрастырылымына өзгерістер енгізу бойынша жұмыстарды жүргізетін орынға өзінің жүрісімен немесе тапсырыс беруші мен орындаушы арасындағы уағдаластық бойынша жеткізілуі мүмкін, тіркеп сүйреуге немесе оларды эвакуаторларда жеткізуге рұқсат етіледі.

Борттық платформаларды шанақтардың әр түрлі типтеріне және цистерналарға айырбастау кезінде АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізуге шанақсыз қабылдауға рұқсат етіледі.

6.4 Құрастырылымға өзгерістер енгізу жөніндегі жұмыстарды жүргізу үшін АМКҚ қабылдау кезінде ерікті түрде қабылдау актісі жасалады, онда қабылданатын АМКҚ жиынтықтылығы және оның тораптарының, агрегаттарының және жүйелерінің жалпы техникалық жағдайы көрсетілуі тиіс.

## **7 Құрастырылымға енгізілген өзгерістермен АМКҚ техникалық жағдайына және құрастырылымына жалпы талаптар**

### **7.1 Құрастырылымға енгізілген өзгерістермен АМКҚ техникалық жағдайына жалпы талаптар**

7.1.1 Қазақстан Республикасының аумағында пайдалануға арналған құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен АМКҚ ГОСТ 15150 бойынша У1, У2, УХЛ1, УХЛ2 климаттық орындаушылыққа сәйкес келуі тиіс.

7.1.2 Жол қозғалысы қауіпсіздігінің шарттары бойынша АМКҚ техникалық жағдайы

№ 8 КО ТР 018/2011 Қосымшасының талаптарына сәйкес келуі тиіс. Арнайы және мамандандырылған көлік құралдары конструкцияға өзгерістер енгізілгеннен кейін КО ТР 018/2011 № 6 қосымшасында белгіленген қосымша талаптарға сәйкес болуы тиіс. Құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін арнайы және арнайыландырылған

## ҚР СТ 1418-2018

көлік құралдары № 6 КО ТР 018/2011 Қосымшасында белгіленген қосымша талаптарға сәйкес келуі тиіс. Көлік құралдарының құрастырылымына енгізілген жекелеген өзгерістерге қатысты № 9 КО ТР 018/2011 Қосымшасында және осы стандартта белгіленген талаптар сақталуы тиіс.

7.1.3 Құрастырылымға өзгерістерді енгізу кезінде АМКҚ орнатылатын немесе ауыстырылатын құрамдас бөліктері толық комплектілі, техникалық жарамды және

№ 10 КО ТР 018/2011 Қосымшасында белгіленген талаптарға сәйкес келуі тиіс. Егер құрастырылымға өзгерістер енгізу кезінде жаңа құрамдас бөліктер, жабдықтар заттары пайдаланылса, олардың сәйкестігі КО ТР 018/2011 талаптарына сәйкес компоненттің түріне байланысты сәйкестік сертификатымен немесе сәйкестік декларациясыменмен расталуы тиіс.

7.1.4 Құрастырылымға өзгерістер енгізу кезінде қолданылатын құрамдас бөліктер, тежегіш жүйе, меңгерікпен басқару жабдығының бөлшектері мен заттарының комплектілері, фаралар, аспалар, пайдаланылған газдарды шығару жүйесі, алдыңғы, артқы және бүйірлік қорғағыш құрылғылар, тіркеме құрылғылар, газ-баллондық жабдықтар, жел әйнегі, қолмен басқару органдары, бақылау сигналдары және индикаторлар, жылыту жүйесі өзінің мақсатына қарай оларға сәйкестікті растау туралы құжаттарда көрсетілген көлік құралының типіне, моделіне немесе модификациясына сәйкес келуі тиіс.

7.1.5 Құрастырылымға өзгерістер енгізу кезінде АМКҚ құрамдас бөліктерін біріктіру үшін қолданылатын бекіткіш бұйымдар зауытта дайындалған болуы және өндірушімен белгіленген осы модельге және құрамдас бөлігіне, АМКҚ жабдығының затына сәйкес келуі тиіс.

7.1.6 Тежегіштік және меңгерікпен басқару элементтерінің, сондай-ақ талаптары КО ТР 018/2011 -де белгіленген АМКҚ өзге құрамдас бөліктерінің көзделмеген конструкцияларын орнатуға немесе көзделген элементтерін өздігінен алып тастауға АМКҚ дайындаушының немесе осыған уәкілетті ұйымның және мемлекеттік уәкілетті органның келісімінсіз рұқсат етілмейді.

*7.1.7 Монтаждық тесіктердің және/немесе дәнекерленетін жіктердің мөлшері мен орналасуы олар шасси рамасының беріктілігіне теріс әсерін тигізбейтіндей болуы тиіс. Шассиді өндірушінің тиісті рұқсатынсыз шасси рамасы лонжеронының сөрелерінде және оларға жалғасатын қабырғаның шеттерінде тесіктер мен дәнекерленетін жіктерді жасауға тыйым салынады. Содан басқа, егер шассиді өндірушімен оған тыйым салынған болса, ешқандай дәнекерлеуге рұқсат етілмейді.*

## **7.2 Құрастырылымға енгізілген өзгерістермен көлік құралдарына қатысты әрекет ететін аумақты және салмақты шектеулер**

7.2.1 Құрастырылымға енгізілген өзгерістермен көлік құралдары өздерінің аумақты және салмақты параметрлері бойынша тиісті нормативтік құқықтық актілерде белгіленген шектеулерге сәйкес келуі тиіс.

7.2.2 Егер көлік құралының аумақты мөлшерлері 7.2.1-де көрсетілген нормативтік заңнамалық актілерде белгіленген мәндерден асып түссе, онда көлік құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен сәйкестігі туралы куәлікте осындай көлік құралының Кеден одағы мемлекет-мүшелерінің немесе Қазақстан Республикасының аумағында жүруіне арнайы рұқсатты ресімдеу қажеттілігі туралы жазба жасалады.

7.2.3 Егер көлік құралының техникалық түрде ұйғарынды барынша көп массасы немесе автопойыздың техникалық түрде ұйғарынды барынша көп массасы немесе білікке (біліктер тобына) келетін техникалық түрде ұйғарынды барынша көп масса 7.2.1-де көрсетілген нормативтік заңнамалық актілерде белгіленген мәндерден асып түссе, көлік құралы белгіленген салмақты шектеулерден нақты асып кеткен жағдайда, көлік

құралының оның құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен сәйкестігі туралы куәлікте осындай көлік құралының Кеден одағы мемлекет-мүшелерінің немесе Қазақстан Республикасының аумағында жүруіне арнайы рұқсатты ресімдеу қажеттілігі туралы жазба жасалады.

7.2.4 Құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін көлік құралының рұқсат етілетін барынша көп массасы көлік құралын өндірушімен белгіленген техникалық түрде ұйғарында барынша көп массада асып түспеуі тиіс.

### **7.3 Ауырлық ортасының массасын, биіктігінің орнын үлестіру**

7.3.1 Білікке шекті жүктеме көлік құралын жүктеген кезде оның барынша көп рұқсат етілетін салмағына дейін асып кетпеуі тиіс және де пайдалы жүктемесі оған бөлінген кеңістікте біркелкі үлестірілуі тиіс.

7.3.2 Автомобильдің құрастырылымына өзгерістер енгізген кезде оның жүктемесін көбіне артқы бөлігінде көздейтін конструктивті шешімдерден аулақ болу керек.

7.3.3 Автомобильді жүктеген кезде доңғалаққа жүктеменің артуы (мостқа 1/2 жүктеме) 4 %-дан көп құрамауы тиіс. Шиналарға түсірілген тиісті таңбалау бойынша өндірушімен көлік құралы жинақталынатын шиналарға барынша көп жүктемені ескеру қажет.

7.3.4 Жүк автомобильдердің шанақтары мен қондырмаларының және олардың тіркемелерінің конструктивті шешімдерін таңдау кезінде өндірушімен БҰҰ № 13-10<sup>1)</sup> БҰҰ Ережелеріне сәйкес тежегіш тетіктерінің тиімді жұмысына кепілдік берілетін жүктемені ескере отырып, автомобильдің ауырлық ортасының шекті биіктігінің факторы ескерілуі тиіс. Тежегіш жүйелер үшін пайдалану жағдайларында қолданылатын әдістер бойынша тексеру үшін БҰҰ № 13-10 Ережелерінің талаптары бойынша құрастырылымға енгізілген өзгерістермен автомобильді қабылдау кезінде автомобильде барынша көп рұқсат етілетін массасының ауырлық ортасы қалыпының биіктігін тексерушілік есептеуі ұсынылуы тиіс.

7.3.5 Техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массасына дейін тиелген N санатының (жалғыз және автопоезд құрамында көлік құралының жетекші немесе жетекші емес білігіне келетін жүктеме осы білікке (біліктерге) техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп жүктемеден асып түспеуі тиіс.

7.3.6 N санатының көлік құралы техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массаға дейін жүктелген кездегі жағдайда техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп жүктеме кезінде оның артқы білігіне (біліктер тобына) басқарылатын білікке немесе біліктерге келетін масса осы көлік құралының техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массасынан кем дегенде 20 % болуы тиіс.

7.3.7 Жүктемені қалааралық және қалалық автобустардың біліктеріне үлестіру жолдың жүретін бөлігінде тоқтаған кезде көлік құралының жалпы салмағынан жоқ дегенде 25 % басқарылатын білікке немесе басқарылатын біліктерге келетіндей етілген болуы тиіс.

*Бұл шарт мыналарға сақталуы тиіс:*

- жүргізушінің орындығына жүргізушінің салмағына тең салмақ келетін кезде жүктемесіз көлік құралында,

- сол сияқты толық жүктемесі бар көлік құралына да, мыналарды көрсететін:

а) отыруға арналған бар орындардың біреуінде отырған жолаушының салмағына<sup>1)</sup> тең салмақ;

<sup>1)</sup> Мұнда және бұдан әрі мәтін бойынша қос таңбалы цифрлық нөмірден кейін БҰҰ Ережесі, дефис арқылы осы БҰҰ Ережесі қолданылатын [1] сәйкес редакцияға сәйкес түзетулердің сериясының қос таңбалы нөмірі келтірілген.

<sup>1)</sup> Бір жолаушының салмағы 70 кг-ға тең қабылданады.

## **ҚР СТ 1418-2018**

*б) жолаушыларға бөлінген аймақта біркелкі үлестірілген түрегеліп тұрған жолаушылардың рұқсат етілген санының салмағына тең салмақ; және*

*в) багаждарға бөлінген жерлерге үлестірілген бағаждың жалпы рұқсат етілетін салмағына тең салмақ.*

7.3.8 Толық қозғалтқыш автомобильдердің, әсіресе жалаң (сыңар итарқалы) доңғалақтармен оңтайлы параметрлерін қамтамасыз ету үшін алдыңғы біліктің шиналары арқылы жүктемені үлестіруге автомобильдің нақты массасынан кем дегенде 33 %-ға рұқсат етіледі.

7.3.9 М<sub>1</sub> санатының көлік құралын тіркеп сүйреуге арналған тіркеменің массасы дайындаушымен тіркеп сүйрейтін көлік құралына белгіленген техникалық түрде рұқсат етілетін массасынан асып түспеуі тиіс, және:

- егер тіркеменің жұмыс тежегіш жүйесі болса: тіркеп сүйрейтін көлік құралының немесе М<sub>1G</sub> санатының көлік құралдары үшін техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп масса – тіркеп сүйрейтін көлік құралының техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массасы 1,5-еселік мән, бірақ 3500 кг-нан көп емес;

- егер тіркеменің жұмыс тежегіш жүйесі жоқ болса: тіркеп сүйрейтін көлік құралының жабдықталған күйдегі массасының жартысы, барлық жағдайларда 750 кг-нан көп емес.

7.3.10 М<sub>2</sub> және М<sub>3</sub> санаттарының көлік құралдарын тіркеп сүйреуге арналған тіркеменің массасы 3500 кг-нан аспауы тиіс.

7.3.11 Орталық білігімен тіркемені тіркеп сүйреуге арналған М және N санаттарының көлік құралының тартып тіркейтін құрылғысына келетін барынша көп күш:

- 3500 кг-нан асып түсетін тіркеменің техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массасы кезінде оның техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массасынан кем дегенде 10 % немесе 1000 кг (аз мән алынады) болуы тиіс;

- 3500 кг-нан асып түспейтін тіркеменің техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массасы кезінде оның техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп массасынан кем дегенде 4 % немесе 25 кг (аз мән алынады) болуы тиіс.

7.3.12 Автомобильдің барынша көп рұқсат етілетін массасынан жоғары жүктеменің салдарынан автомобильдің шиналарына барынша көп рұқсат етілетін жүктемеден асып кетуге болмайды.

7.3.13 Жабдықталған күйде бір білікті тіркеменің (тарқату-тіркемесінің) тіркеме топсасынан автомобильдің тартқыш құрылғысына вертикальды статикалық күш 490 Н көп болмауы тиіс. 490 Н аса тіркеменің тіркеме топсасынан вертикальды статикалық жүктеме кезінде алдыңғы тірек тіреуі тіркеме топсасын тартқышы бар тіркеменің тіркеу (ағытқыш) қалпын қамтамасыз ететін көтеру-түсіру тетігімен жабдықталған болуы тиіс.

7.3.14 Дайындаушының пайдаланушылық немесе конструкторлық құжаттамасында көрсетілген көпірлерге және автомобильдің техникалық түрде рұқсат етілетін барынша көп масса мәнінің рұқсат етілетін жүктемелерінен асып кетуге рұқсат етілмейді.

### **7.4 N санатты автомобиль құламасының рұқсат етілетін ұзындығы және дөңгелек базасының техникалық мәні**

7.4.1 Құлама ұзындығы кез келген жағдайда көпірлерге рұқсат етілетін жүктемелер мен алдыңғы білікке минимал жүктеме есебімен орнатылуға тиіс.

7.4.3 Жүктемелердің өзгеруін есептеу кезінде артқы құлама артқан жағдайда қосымша жинақталым салмағын есепке алған жөн.



7.4.4 Максимал шекті артқы құламалар:

- екі білікті автомобильдер үшін дөңгелек базасынан 65 %;
- үш білікті автомобильдер үшін техникалық дөңгелек базасынан 70 % және
- төрт білікті автомобильдер үшін                      автомобильдердің техникалық дөңгелек базасынан 75 %.

### **7.5 Сыртқы шығыңқы жерлер**

7.5.1 M1 және N1 санаттарының көлік құралдарына болаттан немесе осыған ұқсас беріктілік сипаттамалары бар материалдардан әзірленетін тіректің бетіндегі көлденең жазықтыққа көлік құралы проекциясының сыртқы пішініне сәйкес келетін бампердің сызығына қатысты алға шығатын конструкцияларды орнатуға тыйым салынады. Осы талап көлік құралының штаттық комплектациясымен көзделген және (немесе) белгіленген тәртіпте сәйкестікті бағалаудан өткен конструкцияларға, сондай-ақ тек шамдарын және мемлекеттік тіркеу белгісі мен оны бекіту элементтерін ғана қорғау үшін арналған массасы 0,5 кг кем емес металл торларға қолданылмайды.

7.5.2 Жеңіл автомобильдерге қатысты БҰҰ № 26-02 Қағидаларында тұратын ережелер қолданылады.

7.5.3 БҰҰ № 26-02 Қағидаларында тұратын ережелер қолданылмайтын құрылғыларға қатысты келесі төмендегі ережелер қолданылады.

7.5.3.1 Кез келген кішкене қосымша бөлік (декоративтік немесе өзге де бағыттағы) көлік құралына тек егер ол көлік құралын адамды басып кеткен кезде ол оны іліп әкетпейтіндей немесе жарақаттамайтындай түрде ғана орнатылуы мүмкін немесе егер бұл бөлік жеңіл басу әсерінен иіلمесе, онда ол ешқандай қауіптілікті тәндірмейді. Қайткен жағдайда оның шеті үшкір немесе кескіш бөліктері, ілмектері немесе шоқылары болмауы тиіс.

7.5.3.2 Көлік құралын пайдаланушымен орнатылған немесе ауыстырылған кез келген құрылғы (фаралардың жиіектері, бампер және т.с.с) БҰҰ № 26-02 Ережелерінде осыған ұқсас көзделген нұсқамаларға жауап беруі тиіс.

7.5.3.3 Шатырға орнатылған торлар, жарнамалық немесе маршруттық паннолар, маңдайшалар және таксидің басқа жабдықтары көлік құралына мықты етіп бекітілуі тиіс және ешқандай шеті үшкір немес кесетін бөліктері немес үшкір шығыңқы жерлері болмауы тиіс. Бекіткіш бөліктерді қоса алғанда, сыртқы элементтердің дөңгелектету радиусы кем дегенде 2,5 мм болуы тиіс.

7.5.3.4 Көлік құралының сыртқы контурына шығып тұратын тіркеме құрылғысының бөліктері БҰҰ № 26-02 Ережелерінде осыған ұқсас көзделген нұсқамаларға жауап беруі тиіс.

7.5.3.5 Жалаулардың саптары және осындай түрдегі басқа да құрылғылар жеңіл басқа кезде бір жағына қисаюы тиіс.

7.5.3.6 Жел шынысының күнқағары болған кезде оның шет жақтарындағы радиусы мен бекіткіш бөліктерінің радиусы кем дегенде 2,5 мм болуы тиіс.

7.5.3.7 Терезелердегі немесе шатырлардағы желден немесе жаңбырдан қорғағыш жабылмалар көлік құралының тыс жерде тұрған және онымен жанасуы мүмкін жол қозғалысына қатысушыларға қауіп тәндіруге қабілетті сыртқы жағынан шығыңқы шеті үшкір немесе кескіш бөліктері болмауы тиіс.

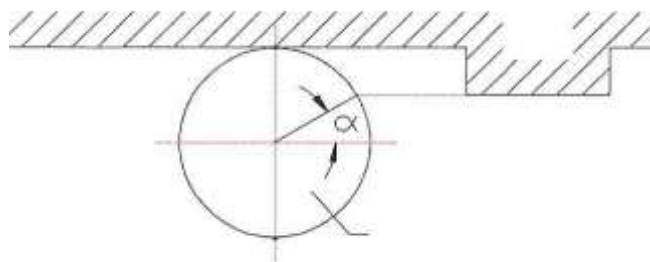
7.5.4 L санатының көлік құралдарының сыртқы шығыңқы жерлері

7.5.4.1 Жол қозғалысына басқа қатысушылар жанасуға кіруі мүмкін болатын L санатының көлік құралдары құрастырылымының құрамды бөліктері мен элементтерінің, оның құрастырылымына енгізілген өзгерістермен сыртқы шығыңқы жерлері төменде 7.5.4.2 және 7.5.4.3 тармақтарында тұрған талаптарға жауап

## ҚР СТ 1418-2018

беруі тиіс.

1-топ пен 2-топ бөліктері немесе элементтері арасындағы айқын айырмашылықты жүргізу үшін келесі әдіс қолданылады (1-сурет):



Сынақ  
құрылғысы

$\alpha > 45^\circ$ : 1-топ  
 $\alpha < 45^\circ$ : 2-топ

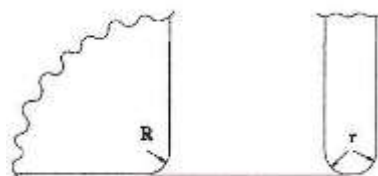
Бұл тікелей соққыға сәйкес келетін байланысқа қатысты,  $\alpha = 0^\circ$ .

**1-сурет**

Режеңкеден немесе қаттылығы Шору бойынша 60 А төмен жұмсақ пластикалық материалдан әзірленген немесе олармен жабылған кез келген сыртқы шошақтар төменде 7.5.4.2 және 7.5.4.3 тармақтарының талаптарына жауап беретін ретінде қарастырылуы тиіс.

7.5.4.2 1-топқа арналған талаптар: айналасы жырымдалған жарамен байланысты жарақатты тудыруы мүмкін болатын белгілі бір жағдайларда сынау құрылғысы бойынша сүйкей ұруды келтіретін көлік құралының бөлшектері немесе элементтері.

7.5.4.2.1 Тілімше үшін (2-сурет) бұрыштарының кем дегенде 3 мм дөңгелектеу радиусы ( $R$ ) болуы тиіс; шеттері кем дегенде 0,5 мм дөңгелектеу радиусы ( $r$ ) болуы тиіс.



**2-сурет**

7.5.4.2.2 Өзекше үшін (3-сурет):

- өзекше диаметрі ( $d$ ) кемінде 10 мм болуға тиіс;

- өзекше ұшының шеттерінде дөңгелектеу радиусы ( $r$ ) кемінде 2 мм болуға тиіс.



**3-сурет**

7.5.4.3 2-топқа арналған талаптар: ойық жарамен байланысты жарақатты тудыруы мүмкін болатын белгілі бір жағдайларда сынау құрылғысы бойынша сүйкей

ұруды келтіретін көлік құралының бөлшектері немесе элементтері.

7.5.4.3.1 Тілімше үшін (2-сурет):

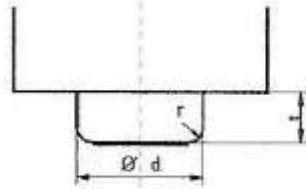
- бұрыштары кем дегенде 2 мм дөңгелектеу радиусы ( $R$ ) болуы тиіс;

- шеттері кем дегенде 0,2 мм дөңгелектеу радиусы ( $r$ ) болуы тиіс.

7.5.4.3.2 Өзек үшін (4-сурет):

- ұзындығы ( $t$ ) кем дегенде  $d/$  болуы тиіс, егер өзектің диаметрі ( $d$ ) 20 мм аз құрайтын болса;

- өзектің ұшының шеттерінің дөңгелектеу радиусы ( $r$ ) кем дегенде 2 мм болуы тиіс, егер өзектің диаметрі ( $d$ ) 20 мм-ге тең болса немесе асып түссе.



4-сурет

7.5.4.4 Жел шынысының немесе айнала ағудың үстіңгі шеті дөңгелектеу радиусы кем дегенде 2 мм болуы тиіс немесе қорғағыш материалмен жабық болуы тиіс.

7.5.4.5 Тіркесу және тежегіштің қолмен иінтіректердің сыртқы шеттері дөңгелектетілген болуы тиіс, оларды дөңгелектеудің ең аз радиусы 7 мм құрауы тиіс.

7.5.4.6 Алдыңғы шашыратқыштың алдыңғы шетінің кем дегенде 2 мм дөңгелектеу радиусы болуы керек.

7.5.4.7 Оның үстіңгі бөлігінде орналасқан және жүргізуші кез келген қақтығысуда жанасуға кіретін отын бағы қылтасының қақпағы қоршаған беттің үстінен 15 мм<sup>1)</sup> көп емес өзінің артқы бөлігіне шықпауы тиіс; оның қоршаған бетпен қосылысы жалпақ немесе дөңгелектетілген болуы тиіс.

7.5.4.8 Декоративтік өңдеудің элементтері іргелес бетінің үстінен 10 мм-ге көп көтерілмеуі тиіс.

Оның қалыңдығы 5 мм-ге дейін болғанда дөңгелектетілген шеттері, ал қалыңдығы 5 мм-ден көп болғанда дөңгелектетілген радиусы кем дегенде 2,5 мм болуы тиіс.

## 7.6 АМКҚ құрастырылымына өзгерістерді енгізген кезде рамалардың өзгерісі

7.6.1 Доңғалақты базаны өзгерту және раманы ұзарту кезінде ұзартуға арналған материал мен күшейткіш элементтер өзінің сапасы және мөлшерлері бойынша шассидің сериялық рамасын орындауға сәйкес келуі тиіс (Болат 20ГЮТ және оған ұқсастар).

7.6.2 Ер тоқым тартқыштарының шасси рамасының сериялық асылмасына өзгерістер енгізуге рұқсат етілмейді.

7.6.3 Артқы қорғағыш құрылғы автомобильдің рамасына оның өнеркәсіптік конструктивтік аналогқа бекітілуіне немесе базалық автомобильді өндірушімен ұсынылған конструктивті сызбаға және технологияға сәйкес бекітілген болуы тиіс.

### 7.6.5 Раманың лонжеронын кесу

7.6.5.2 Раманы кесу сызығы көлік құралын немесе конструктивті шешімнің шассиін өндірушімен келісілген өзгедейлері болмаса ұзарту кезінде лонжерондар жазықтығына қатысты 45 немесе 90 градус бұрышта болуы тиіс. 7.6.5.3 Кескен жерлері раманың лонжерондарындағы бар саңылауларымен бірдей болмауы тиіс.

<sup>1)</sup> Егер 15 мм мәніне қатысты талап орындалмайтын болса, онда баламалы шараларды қолдануға рұқсат етіледі (мысалы, отын бағы қылтасының ішінен көлбеу қалқанды пайдалану)

### **7.6.6 Раманы ұзарту**

7.6.6.1 Кесілген кескіндегі бірнеше кесінділерден тұратын ендірмелерді ұзартуға рұқсат етілмейді.

7.6.6.3 Ұзартылған элементтермен раманың лонжерондарын қосқан кезде дәнекерленген жіктің күшейткіштерімен дәнекерленген жікті күшейту жөніндегі шараларды қолдану қажет. Раманың лонжерондарында бар саңылауға жартылай салуды шығарып тастауды есепке ала отырып, дәнекерленетін жіктің күшейткіштерін оңтайлы орналастыру көзделген болуы тиіс.

Сонымен бірге ұштастырылатын бөлшектер (жікті күшейткіш + раманың лонжероны) орнатылған жерлерде дәнекерленетін жік рама лонжеронында бар саңылаулар бойынша бұрғылап кеңейту жолымен рама лонжерондарының дәнекерленетін жіктерінің күшейткіштеріндегі жабық саңылауларды қажеттілігіне қарай қайта қалпына келтірумен күшейткіштерді ерітіп жабыстыру алдында қорғалған болуы тиіс. Дәнекерлеуден кейін едендер мен қабырғалардың жазықтылығының рұқсаты рама лонжеронының ұзындығы бойынша 2 мм, ал тігіс ауданында 0,5 мм шектерінде болуы тиіс.

Дәнекерленетін жікті күшейткіштердің материалы 7.6.1-тармағының талаптарына сәйкес келуі тиіс.

7.6.6.4 Артқы құламасын ұзартқан кезде артқы біліктің рессорын артқы кронштейндері арасындағы лонжерондарды қосатын штаттық арқалықтарды ауыстыруға немесе жоюға рұқсат етілмейді.

7.6.6.5 Рама лонжерондарын қосатын қосымша арқалықтарды орнату тек алдыңғы рамадан келесі рамаға дейін немесе раманың шетіне дейін ара-қашықтық 1500 мм аса құраған жағдайда ғана қажет. Шегі бұл ретте +100 мм құрайды. Раманың шетіндегі арқалық барлық жағдайларда болмауы тиіс.

7.6.6.6 Раманы 250 мм-ге көп ұзарту кезінде қосымша арқалық монтаждалуы тиіс. Егер раманың қолда бар тұйықтаушы арқалығының артқа жылжуы жүргізілмесе, онда раманың сериялық тұйықтаушы арқалығын монтаждау қажет. Осындай орындауда құжаттарда көрсетілген автомобильге сүйреп тіркелетін тіркеменің рұқсат етілетін массасы сақталады.

7.6.6.8 Артқы рессордың алдыңғы кронштейні мен монтаждық раманың шеті арасында монтаждық раманың шассидің рамасымен қосылысының жылжуына беріктілігі орындалуы тиіс. Монтаждық рамада диагональдық күшейткіш крестовинаны мотаждауға рұқсат етіледі.

### **7.6.7 Раманы қысқарту**

7.6.7.1 Раманың артқы арқалығы тіпті тіркемені сүйрет тіркеу көзделмеген жағдайда да үнемі орнатылған болуы тиіс.

7.6.7.2 Раманың артқы құламасын қысқартқан кезде раманың артқы арқалығы қалған раманың шетімен араласқан болуы тиіс.

7.6.7.3 Егер раманың құламасы аспаның элементтері бекітілген жерге дейін қысқартылған болса (мысалы, рессордың артқы кронштейніне, тұрақтандырғышты ұстағышқа дейін), онда онда бар арқалықтар орнында қалуы немесе шасси рамасының тиісті өзіндік артқы арқалықтармен ауыстырылған болуы тиіс.

### **7.6.8 Қосымша арқалықтардың монтажі**

Қосымша өзіндік арқалықтарды монтаждау кезінде 7.1.5-тармағының талаптарына сәйкес келетін жаңа бекіткіш элементтерді (бұрандамаларды және сомындарды) міндетті түрде пайдалану керек.

### **7.6.9 Көлік құралының рамасында бұрғылап тесу**

7.6.9.1 Рама лонжерондарын бұрғылау кезінде рамада бар саңылауды керек диаметрге дейін бұрғылап тесе отырып, пайдалану ұсынылады.

7.6.9.2 Бұрғылау келесі жерлерге рұқсат етілмейді:

- рама лонжеронының үстіңгі және төменгі сөрелерінде. Ерекшелікті раманың артқы шеттеріндегі саңылаулар көрсетеді. Бұл ретте саңылауларды бұрғылауға жетекші функцияларды орындайтын рамаға бекітіліп тұрған бөлшектермен қатар соңғы көпірдің аймағында рұқсат етіледі;

- рама лонжеронының бағытын өзгерту аймақтарында, мысалы, раманың иілістері мен тартқыштары;

- жүктеменің әсер ететін орындарында (мысалы, рессор кронштейнерлерді тікелей бекіту орындарында).

7.6.9.3 Раманың лонжерондарының үстіңгі және төменгі сөрелеріндегі зауыттық саңылауларын бұрғылап кеңейтуге тыйым салынған (ерекшесі: тұйықталатын рама арқалығына арналған бекіткіш саңылаулар).

Осы саңылауларды агрегаттарды бекіту үшін пайдалануға тыйым салынады.

7.6.9.4 Саңылауларды бұрғылау раманың бүкіл пайдаланылатын ұзындығы бойынша мүмкін. Бірақ та бұл ретте келесі ықтимал ара-қашықтар мен мөлшерлер сақталуы тиіс:

- лонжеронның ішкі шетінен саңылаудың шетіне дейін кем дегенде 40 мм;

- саңылаулардың орталары арасында кем дегенде 50 мм;

- саңылаудың шетінен лонжеронның шетіне дейін кем дегенде 25 мм;

- саңылаудың барынша көп диаметрі 16 мм.

7.6.9.5 Күш салу нүктесі лонжеронның вертикаль қабырғасының ортасына келтірілмейтін шартты қамтамасыз етуі қажет (мембран әсері). Осы жерлерде күш салуды болдырмау мүмкіндігі болмайтын кезде қабырғаның екі жағынан да кең тіреулерді құруды қамтамасыз ету қажет.

7.6.9.6 Саңылаудың шеттерін бұрғылағаннан кейін құлаулардан қорғалған және қашаумен өңделген болуы тиіс.

#### **7.6.10 Көлік құралының рамасында дәнекерлеу жұмыстары**

7.6.10.1 Қауіпті қиылыстағы рамада, көпір аспасының жерлеріндегі дәнекерлеу жұмыстарына, сондай-ақ сертификатталған компоненттерге тыйым салынады. Шасси рамасы швеллерінің үстіңгі және төменгі тақталарында дәнекерлеу жұмыстарын орындауға тыйым салынады (ерекше жағдай: доңғалақ базасы мен рамасын ұзарту қажеттілігі).

7.6.10.2 Құрастырылымға өзгерістер енгізуді жүзеге асыратын кәсіпорынның шассиіне дәнекерлеу жұмыстарын жүргізу үшін келесі талаптарды<sup>1)</sup> сақтаумен осы түрдегі жұмыстарды жүргізуге рұқсаты бар лайықты түрде дайындалған және білікті персонал болуы тиіс:

- дәнекерлеу үшін негізгі типтегі жабынмен тек жақсы кептірілген электродтарды ғана пайдалану керек;

- 1 мм диаметр электродқа есептегенде ток күші - 40 А көп емес;

- дәнекерлеу базалық АМКК өндірушімен ұсыныс берілетін немесе техникалық құжаттаманың белгіленген тәртібінде бекітілген нұсқамаларымен оң полюс арқылы тек тұрақты токпен ғана қоректенетін электродтармен жүргізілуі тиіс;

- вертикальді тігістерді дәнекерлеу төменгі жағынан жоғары қарай жүргізіледі;

- қорғағыш газ ортасында дәнекерлеуге рұқсат етіледі;

- дәнекерлеу материалы жоқ дегенде созылған кездегі аққыштық шегі сияқты үзілуге беріктілік шегі сияқты сондай дәнекерленетін материалға ие болуы тиіс;

<sup>1)</sup> Талаптарды орындау кәсіпорында тиісті түрде аттестатталған қызметкерлердің, шасси элементтеріне дәнекерлеу операциясының технологиялық карталарының және құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін жүргізілген жұмыстардың сапасын бақылау әдістемелерінің бар болуымен расталады және көлік құралдарының конструкциясына өзгерістер енгізуді келіскен кезде тексеріледі.

## ҚР СТ 1418-2018

- пісірулер салдарынан кернеулердің шоғырлануын болдырмау үшін дәнекерленетін жіктер қырнап өңделген және бұрыштық бағыттарымен күшейтіле түскен болуы тиіс.

- бүгілген радиустарда дәнекерленген жіктерді орындаудан аулақ болу керек. Дәнекерленген жіктерден сыртқы ернеулеріне дейінгі ара-қашықтық кем дегенде 15 мм құрауы тиіс;

- рама бөлшектерін әзірлеу үшін пайдаланылатын ең аз аққыштық шегі  $> 380 \text{ Н/мм}^2$  бар арнайы ұсақ түйірлі болаттар алдын ала қыздыруға ұшырамауы тиіс.

7.6.10.3 Шасси рамасында дәнекерленетін біріктірулердің келесі сыртқы ақауларына рұқсат етілмейді: жарықшақтар; қуыстар; кездер; қатты қосулар; қоспа қылып шығарылмайтындар мен пісірілмейтіндер; тігіс формаларының бұзылуы және ГОСТ 30242 бойынша басқа да ақаулар. Лонжерондардағы біріктіретін тігістер бір жақты немесе екі жақты бірнеше өткелдермен орындалуы мүмкін.

### 7.6.11 Күшейткіш элементтер.

7.6.11.1 Қаттылық бұрыштарын орнату бұрандалы байланыстарда немесе рама лонжерондарының үстіңгі және төменгі орындарының дөңбек төселген бөліктерімен тойтармаларда жүргізілуі тиіс. Сонымен бірге мүмкіндігінше шасси рамасында бар саңылаулар пайдалаған болуы тиіс.

7.6.11.2 Рама лонжеронындағы вертикальды қабырғада қаттылықтың үстіңгі және төменгі бұрыштары арасында жеткілікті ара-қашықтықты тастау қажет.

### 7.7 Домалатуға қарсы артқы қорғағыш құрылғы.

7.7.1 Зауыттан жеткізілген кезде автомобильдер (шассилер) домалатуға қарсы артқы қорғағыш құрылғымен (АҚҚ) жасақталуы мүмкін. Ол жоқ болған кезде N (ер тоқым тартқыштарынан басқасы) және O санаттарының көлік құралдары БҰҰ № 58-01 Ережелерінің талаптарына сәйкес келетін домалатуға қарсы артқы қорғағыш құрылғымен жасақталған болуы тиіс немесе СТ 7.7.2 Сертификатталған АҚҚ қайта жасауға (мысалы, дәнекерленген жіктерді, саңылауларды, кронштейндерді өзгертуге) тыйым салынады.

### 7.8 Домалауға қарсы алдыңғы қорғағыш құрылғы.

7.8.1 Кем дегенде төрт доңғалағы бар және 3,5 т. асатын рұқсат етілген барынша көп массасы бар жүктерді тасымалдауға арналған автомобильдер БҰҰ № 93-00 немесе ҚР СТ 41.93 Ережелеріне сәйкес домалатуға қарсы алдыңғы қорғағыш құрылғымен жасақталуы тиіс, мыналарды қоспағанда:

- толық тартпалы автомобильдерді,

- мақсаты домалатуға қарсы алдыңғы қорғағыш құрылғысы бар болуымен үйлеспейтін автомобильдерді.

7.8.2 Домалатуға қарсы алдыңғы қорғағыш құрылғы қайта жасауға (мысалы, дәнекерленетін жіктерді, кронштейндерді өзгертуге, саңылауларды бұрғылауға) тыйым салынады.

### 7.9 Бүйірлік қорғағыш құрылғы

7.9.1 БҰҰ № 73-00 сәйкес N санатының, ер тоқым тартқыштарынан және арналуы бүйірлік қорғағыш құрылғылардың бар болуына рұқсат бермейтін арнайы автомобильдерден басқасы және рұқсат етілетін толық массасы 3,5 т көп O санатының автомобильдері бүйірлік қорғағыш құрылғылармен жасақталуы тиіс.

7.9.2 Бүйірлік қорғағыш құрылғыға мысалы, аккумуляторлық батареялары бар жәшіктерді, ресиверлер, отын бактары, багаждық бөліктер, фонарьлар, қосалқы доңғалақтар және нұсқама жазылған мөлшерлер мен ара-қашықтарды сақтаған кездегі

бүйірлік құрал-саймандардың жинағы сияқты элементтерді ішіне салуға рұқсат етіледі. Тежегіш жүйе магистральдарын, ауа магистральдарын немесе гидравликалық жүйе құбырларын және басқа элементтерді бүйірлік қорғау құрылғыларына бекітуге тыйым салынады.

7.9.3 Қорғағыш құрылғыларды орнату автомобильдің барлық агрегаттарының жұмыс істеуіне және кіруіне кедергі жасамауы тиіс.

7.9.4 Бүйірлік қорғау құрылғысының алдынан артқа барынша көп тегіс ұзақтығы болуы тиіс.

7.9.5 Бір-біріне іргелес элементтер соғылатындай орнатылуы мүмкін. Қайта жабылатын жиегі артқа немесе алға қаратылған болуы тиіс.

## **7.10 Рама үстіндегілер**

### **7.10.1 Рама үстіндегілерді орнату**

7.10.1.1 Рама үстіндегі немесе рама үстіндегінің функциясын орындайтын негіздеме шасси мен барлық шанақ түрлері арасындағы және бір уақытта шанақтардың негіздемесі болып қызмет ететін қондырмалардың, өзінен өзі салмақ түсетін конструкция мен рама үстіндегілердің қондырмаларын қоспағанда сенімді біріктіру үшін көзделуі тиіс.

Рама үстіндегіні пайдалану келесі мақсаттарды көздеуі мүмкін:

- жүктемені шасси рамасына біркелкі үлестіруді.
- автомобильдің доңғалақтары немесе басқа тораптары мен рама лонжерондары тақталарынан жоғары орналастырылатын басқа бөлшектері арасында саңылауды қамтамасыз етуі.

- шанақтық жабдықтың рамамен қосылысын қамтамасыз етуі.

- қаттылықты қамтамасыз ету және раманың артқы құламасындағы кернеуді азайту.

7.10.1.2 Рама үстіндегінің лонжероны тегіс болуы, рама кескіндемесіне сәйкес келуі

және шасси рамасының үстіңгі тақталарына сүйенуі тиіс.

7.10.1.3 Шанақтар мен қондырмалардың белгілі типтері үшін рама үстіндегілерді әзірлеу бойынша өндірушілердің арнайы технологиялық нұсқамалары жоқ болған кезде рама үстіндегінің арқалықтары шасси рамасы арқалықтарының үстінде орналасқан болуы тиіс.

7.10.1.4 Лонжерондар және рама үстіндегінің арқалығы үшін оның бұрауға икемділігін қамтамасыз ету мақсатында егер шанақтық жабдық осындай деформациялардың мүмкіндігін қамтамасыз етсе, ашық бағыттағы элементтер (әдетте, U-тәрізді бағыт) немесе автомобиль құрылысында қабылданған швеллерлік бағыттар пайдаланылған болуы тиіс. Сорттық прокатты қолдануға рұқсат етілмейді.

Шанақтарды бұрауға қажетті қажеттілікті қамтамасыз ету үшін бұрауға жүктемелерді қабылдауға рұқсат бермейтін жабдық, арқалықтар жабық бос қимамен, мысалы құбырлардан немесе тік бұрышты қималардың аралықтарымен орындала алады.

Рама үстіндегіні бүрситудің деформациясының алдын алу үшін шанақтың жабдығын бекіту кронштейндерінен күшті салған кезде арқалықтар осы кронштейндармен біріктірілетіндей етіп орналастырылуы тиіс.

Раманың кішкене конструктивті биіктігіне қарсыласу сәтін біруақытта қамтамасыз етумен және бұрауға қаттылық шегіне қол жеткізу үшін рама үстіндегі лонжерондарының U-тәрізді бейімін күш беретін тұйықтаумен қосылған кезде мыналар болуы мүмкін:

- қорап түрінде жабық,
- басқаға біреуде қойылған немесе

## ҚР СТ 1418-2018

- соғуға қойылған.

7.10.1.5 Рама үстіндегінің және оның элементтерінің (лонжерондарының, аркалықтарының, диагональдық байланыстардың және т.б.) габаритті мөлшері шанақ пен шасси үшін қарсыласудың талап етілетін сәтін есепке алумен негізделуі тиіс.

7.10.1.6 Шассидің алдыңғы бөлігінде, артқы бөліктің рамасының еніне қарағанда раманың еніне тікелей рама үстіндегіге шасси рамасы лонжеронынан тыс шығып тұратын неғұрлым көп ені рама үстіндегі лонжеронының бөлігі оның жалпы енінен 1/3 асып кетпейтін жағдайда рұқсат етіледі.

### 7.10.2 Рама үстіндегіні орындау

Тегіс ұзындықтағы рама үстіндегілер қондырмаларды әзірлеу кезінде қолданылады:

- ауырлықтың жоғары ортасымен;
- күшті нүктелік жүктемемен;
- бір жақты жүктемемен;
- жүргізуші кабинетінің үстіндегі қондырмамен.

Мысалы, мыналар үшін: төкпелі қондырғылар, шыныны тасымалдауға арналған қондырмалар, эвакуаторлардың қондырмалары, жүк тиетін крандар, жүк көтергіш борттар және т.с.с.

### 7.10.3 Рама үстіндегінің алдыңғы бөлігі

7.10.3.1 Шасси рамасында кернеуді төмендету және жайлылыққа теріс айтылатын раманың ауытқуларын азайту үшін рама үстіндегінің алдыңғы шеті автомобильдің алғы белдігіне мүмкіндігінше жақын орналасқан болуы тиіс.

7.10.3.2 Алдыңғы рессорлық аспасы бар автомобильдерде рама үстіндегінің шеті алдыңғы рессордың артқы шетін бекітудің кронштейнінің орталығынан алыс емес орналастырылуы тиіс. Серіппелі элементтердің көмегімен рамаға қатысты рама үстіндегінің алдыңғы бөлігінің шапшаңдығын қамтамасыз еткен жағдайда осы талаптан шегіну мүмкін. Қажеттілігіне қарай қондырманың дұрыс жұмысын қамтамасыз ету үшін рама үстіндегіні қатты бекіту алдыңғы рессордың артқы шетінен шегіну есептік жолмен расталған болуы тиіс.

7.10.3.3 Рама үстіндегі шасси рамасында раманың кез келген ауытқуы рама лонжерондары мен рама үстіндегінің арасындағы үйкеліс есебінен демпферленетіндей жатуы керек.

7.10.3.5 Рама үстіндегінің алдыңғы бөлігінің құрастырылымы иіліске қарсыласу сәтін ақырын-ақырын ұлғайтудың талаптарына сәйкес келуі тиіс.

Бұған рама үстіндегіні бекітпесінің бірінші және екінші тораптарына арналған "иілгіш" кронштейндерді пайдалану есебінен, рама үстіндегінің лонжерондарын қисайту немесе рама үстіндегі лонжерондарының биіктігін алдыңғы шетінен 500 мм ұзындыққа азайту есебінен қол жеткізіледі.

7.10.3.6 Жүктемені біркелкі үлестіру үшін рама үстіндегінің лонжерондарының алдыңғы шеттері 45° бұрышқа қисайған болуы тиіс.

7.10.3.7 Кернеулердің шоғырлануын және жарықшақтардың пайда болуын болдырмау үшін лонжерондардың алдыңғы жиектері дөңгелектетілген болуы тиіс. Дөңгелектету радиусы 5 мм құрауы тиіс.

### 7.10.4 Рама үстіндегінің артқы бөлігі

Бұрауға жоғары икемділігі бар шанақтарды орнату үшін раманың артқы асылмасында рама үстіндегінің құрастырылымын таңдау (самосвалдарды, бетон араластырғыштарды, раманың артқы бөлігінде бекітілген крандары немесе кранманипуляторлық қондырғысы бар автомобильдерді және т.б.) пайдаланушылық жүктемелерге немесе әзірлеушінің тиісті ұсынымдарына бұрауға қаттылығының сәйкестігі бойынша есептеумен негізделген болуы тиіс.



**7.10.5 Рама үстіндегі шанақтың табаны ретінде**

Тегіс лонжерондары бар рама үстіндегі талап етілмейді, егер шанақтың табаны рама үстіндегінің функциясын орындаса.

**7.10.6 Рама үстіндегіні бекіту**

7.10.6.1 Қондырмаларды орнатуды жүзеге асыратын кәсіпорын қондырмадан рама үстіндегі бойынша жүктемені дұрыс үлестіруге, пайдалану жағдайларында қабылданатын жүктемелерді есепке ала отырып, рамада қондырманы дұрыс орналастыруға және оларды көлік құралының біліктері бойынша үлестіруге, сондай-ақ раманың табанымен тиісті қосуға жауапты болады. Шасси рамасы мен ағаш немесе эластикалық қондырмалардың надрамнигі арасындағы қондырғыға рұқсат етілмейді.

7.10.6.2 Бекіткішті таңдау шаси типіне және көзделген қондырмаға, сондай-ақ көлік құралының мақсаты мен оны пайдалану шарттарына байланысты жүргізілуі тиіс. Бекіткіштердің саны тежеу кезінде қондырмалардың араласуынан және көлік құралын пайдаланған кезде шанақтың ауытқуларындағы бүйірлік күштерден жүктемелерді қабылдау қамтамасыз етілетіндей таңдалуы тиіс.

7.10.6.3 Рама үстіндегіні көлденең бекіту үшін сәйкес келетін мөлшердің бағыттаушы тілігі көзделуі тиіс. Бағыттаушы тілік пен рама үстіндегілердің арасында саңылау болмауы тиіс.

7.10.6.4 Рама үстіндегіні шассидің рамасына бекіту қатты емес (қозғалмалы), жартылай қатты және қатты (қозғалмалы емес) бекіту нүктелерінен құрамдастырылған жүйесін білдіруі тиіс. Рама үстіндегіні бекіткен кезде өздігінен қайырылып кетпеуден (өзін-өзі бақылайтын немесе ернемектік бұрандама мен сомындар) сенімді бекітуді қамтамасыз ете отырып, беріктілік класы 10.9-дан төмен болмайтын бұрандалы байланысты қолдану қажет. Өзінен-өзі қайырылудан сақтау ретінде гроверлі немесе серіппелі шайбаларды пайдалануға рұқсат етілмейді.

Рама үстіндегіні алдыңғы бөліктегі шассидің рамасына қатты емес бекіткен жағдайда қондырма жұмысының шарттары бойынша рұқсат етілмейтін (мысалы, крандық-манипуляторлық қондырғыларды монтаждау кезінде) рама үстіндегінің басталуы және оны бүкіл ұзындығы бойынша бекіту қатты болуы тиіс.

7.10.6.5 Бекіту нүктелерінің жалпы саны қондырмалардың автомобиль шассиіне сенімді бекітілуін қамтамасыз етуі тиіс, бірақ та кез келген жағдайда бекітудің көршілес элементтері арасындағы барынша көп ара-қашықтық 1200 мм-ден аспауы тиіс.

7.10.6.6 Рамаға орнатылатын бекіту кронштейндерін бұрандамалармен немесе тойтарма шегелермен бекіту қажет. Бұл ретте лонжеронда бар саңылауды пайдаланған жөн. Егер рамада қажетті жерде саңылау жоқ болса, онда оларды 7.6.12-тармағында көрсетілген ұсынымдарға сәйкес бұрғылап тесу қажет. Әзірлеудің дәл еместігін өтемақылау және монтаж кезінде саңылауларды араластыру үшін рама үстіндегіні рамамен біріктіретін бұрандамалар астындағы кронштейндердегі саңылаулар сопақ болып орындалуы тиіс. Сонымен бірге кронштейндердің біреуінде сопақ раманың бойында, ал екіншісі – көлденең орналасқан болуы тиіс. Егер сопақ саңылауларды орындау әзірлеушіге қиындықтар туғызып жатса, онда кронштейндердің біреуінде шеңбер саңылау, ал екіншісінде – орны бойынша монтаждау кезінде саңылауды бұрғылап тесуге рұқсат етіледі.

7.10.6.7 Кронштейндерді орнату кезінде рама үстіндегінің раманы тығыз қысып тұруын қамтамасыз ету үшін жоғарғы және төменгі кронштейндердің арасында саңылауды қарастыру қажет. Саңылау біріктіргіш бұрандамаларды ішке тартқаннан кейін де оның көлемі 5 мм-ден 10 мм-ге дейін құрап тұратындай болуы тиіс.

7.10.6.8 Рама үстіндегі мен раманың өзара араласуын болдыратын бекіткіштің қозғалмалы нүктелері белгілі бір шектерде иілгіш элемент арқылы (цилиндрлік серіппе, тәрелкелік серіппелі шайбалар және т.с.с.) біріктіргіш бұрандамаларды ішке тарту

есебінен қамтамасыз етіледі.

7.10.6.9 Біріктіргіш элементтерді деформациялау есебінен үлкен күш салуларда едәуір емес араласуды болдыратын бекітудің жартылай қатты нүктелері үлкен ұзындықтағы біріктіргіш бұрандаларды немесе асылмалы басқыштарды пайдалану есебінен қамтамасыз етіледі.

Асылмалы басқыштарды бекіту кезінде ішке тарту сәтінің тұрақтылығын қамтамасыз ету үшін лонжерондардың ішіне асылмалы басқышты ішке тарту кезінде лонжеронның төбелерін қысуға кедергі келтіретін төсеме элементтерді орнату қажет. Егер асылмалы басқыштардың ұзындығы оның 25 мм диаметрінен асып кетсе, онда ішке тарту немесе пайдалану кезінде асылмалы басқыштардың (бөшке тәрізділік) деформациясының алдын алу үшін рама лонжероны мен рама үстіндегінің арасында асылма басқыштарды қосып тұратын пластинаны орнату ұсынылады.

7.10.6.10 Қозғалмайтын (қатты) бекітулер рама мен рама үстіндегінің салыстырмалы араласуы шанақтың жұмыс істеу немесе белгіленген жабдықтың шарттары бойынша шығарылып тасталған болуы тиіс.

Барынша қатты бекітуді қамтамасыз ету үшін қапталған пластиналармен бекітуді пайдалану қажет. Пластинаны рамаға тойтармамен бекіту қажет. Бұрандама мен тесіктің арасындағы саңылау 0,2 мм-ден аспайтын жағдайда пластинаны рамаға бұрандамалармен бекітуге рұқсат етіледі. Саңылаудың қабырғалары бұрандаманың бұрандасымен үйкеспеуі тиіс, ол үшін дистанциялық төлкелерді пайдалануға болады. Пластина материалының қалыңдығы құрылыспен шартталған күштер мен массаларға байланысты таңдалуы, бірақ рама лонжероны қабырғасының қалыңдығынан кем емес болуы тиіс. Пластинаны рама үстіндегіге бекіту дәнекерлеумен қамтамасыз етіледі.

Лонжеронның екі надрамнигіне (рама мен рама үстіндегі) қатты бекіту арқылы орнатылатын құрылыстардың беріктілігіне есептеулерде бір торап ретінде қарастырылуы тиіс.

Бетон араластырғыштарды монтаждау кезінде автомобильдің артындағы кран-манипулятор, аударылмалы шанағы бар өзі аударғыштар және автомобиль шассиінің рамасында рама үстіндегіні бекітуге ұқсас қондырмалар жылжуды берік орындауды жүзеге асыруы тиіс. Бұл ретте рама үстіндегі артқы жағында қорап түрінде жабық және қиғаштап қойылған тіректердің көмегімен қатты орындалған болуы тиіс.

Бекіткіш тіліктер шасси рамасына жоқ дегенде бір-біріне жақын орналасқан үш ернемек бастиекпен бекітілген болуы тиіс. Бекіткіш тіліктер арасындағы ең көп арақашықтық 700 мм.

### **7.11 Құбыр желісін төсеу**

7.11.1 Құбыр желісін төсеу кезінде жылу көзіне дейін үшкір шеттері және қозғалмалы бөлшектері бар қауіпсіз ара-қашықтық қамтамасыз етілген болуы тиіс.

7.11.2 Құбыр желісін бекіту үшін пластикалық қамыттар пайдаланылуы тиіс.

Қамыттар арасындағы ара-қашықтық 500 мм көп емес құрауы тиіс.

7.11.3 Айналасындағы температура 80 °С-тан асып кетуі мүмкін, ауа компрессоры мен жерлерде сығылған ауаны кептірудің арасында, сондай-ақ гидравликалық жүйелерде пластикалық құбырды пайдалануға рұқсат етілмейді.

7.11.4 Құбыр желісін монтаждау кезінде келесі шарттар сақталуы тиіс:

- құбыр желісін бүгу шектерінде құбыр желісін біріктіргіш келте құбырлар арқылы ұзартуға рұқсат етілмейді;

- құбыр желісі аймақтың көрінбейтін сыртынан тыс төселген болуы тиіс;

- жаңа автомобильде қондырмаларды монтаждау кезінде зақымданған немесе сынған құбыр желілері ауыстырылған болуы тиіс;

- бір есілген жерде төселген бірнеше құбыр желісін ұзартқан кезде қосылған

жерлері бір-біріне жылжумен орындалуы тиіс;

- құбыр желісінің 10 м аса жалпы ұзындығы кезінде<sup>1)</sup> екі біріктіргіш келте құбырды пайдалануға рұқсат етіледі, яғни бір аралық құбырды кесуге рұқсат етіледі.

Құбыр желілерінің жалпы ұзындығы<sup>1)</sup> 10 м кем болған жағдайда бір ғана келте құбырды пайдалануға рұқсат етіледі, яғни біріктіргіш келте құбырдан құбыр желісін ұзартудың барлық қалған қалдығы тұтас болуы тиіс.

Құбыр желісіне өзгерістер енгізу немесе жоғарыда жазылған ұзартудан кейін қосымша біріктіргіш элементтерді пайдаланумен жөндеуге одан әрі болмайды. Бұндай жағдайда магистраль ұзарту нүктесінен бастап ауыстыруға жатады.

7.11.5 Құбыр желілері үшін келесі материалдар пайдаланылуы тиіс:

- пластикалық құбыр желілері – ПА-11 полиамидтік құбырлар бойынша немесе сипаттамалары мен пайдаланушылық қасиеттері ГОСТ Р 51190 бойынша белгіленгеннен төмен емес ГОСТ Р 51190 бойынша құбырлар;

- металл құбырлар – сипаттамалар мен пайдаланушылық қасиеттері ГОСТ 617 белгіленгеннен төмен емес ГОСТ 617 бойынша жез немесе құбырлар.

## 7.12 Сығылған ауаны іріктеу

Пневмотартпада қосымша тұтынушыларды монтаждау кезінде келесі шарттар сақталуы тиіс:

- қосымша тұтынушылар үшін сығылған ауаны іріктеуді тұтынушылардың контурынан жүзеге асыру қажет, қажет болған жағдайда тиісті ұшайырдың қысымды құбыр желісінде монтаждауға рұқсат етіледі;

- әуе резервуарынан сығылған ауаны іріктеу тежегіштердің қызмет көрсететін контурында және әзірлеушімен регламенттелген пайдаланушылық құжаттамадан төмен қосымша контурда жұмыс қысымының түсіп кетуін болдырмайтын тек кері клапан арқылы ғана жүргізілуі тиіс;

- штаттық әуе резервуарлары қамтамасыз ете алатыннан сығылған ауаның көп мөлшерін талап ететін тұтынушыларға қызмет көрсету үшін қосымша әуе резервуарларын орнатқан кезде – базалық автомобильді және уақытша аралықтардың тұтынушыларының жабдығын әзірлеушімен белгіленген штаттық компрессордың өнімділігінің сәйкестік шарты қамтамасыз етілген болуы тиіс. Қажеттілігіне қарай штаттық компрессор үлкен өнімділіктің компрессорына ауыстырылған болуы тиіс.

## 7.13 Кабиналардың құрастырылымына өзгерістер енгізу

### 7.13.1 Кабиналардың құрастырылымына өзгерістер енгізуге жалпы талаптар

N санатының автомобильдері үшін кабинаның құрастырылымын өзгерткен кезде (мысалы, жекелеген бөліктерін кесу немесе ұзарту, отырғыштарды және оларды бекіткіштерді қоса алғанда жетекші конструкцияларды өзгерту, кабиналарды ұзарту), сондай-ақ кабинаның бекіткішін және оның аударуларына арналған құрылғыны өзгерту кезінде ішкі шуға, жылытуға, желдетуге, сыртқы шығыңқы жерлерден жарақаттану қауіпсіздігіне, ішкі өңдеу материалдарына, аударылуы механизмдері деңгейінің КО ТР 018/2011 белгіленген талаптарына және БҰҰ № 29-02 Ережелерінің талаптарына немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес беріктілігіне олардың сәйкестігінің шарттары бойынша сынақ зертханаларында конструкцияның қауіпсіздігіне тексеру жүргізілген болуы тиіс.

### 7.13.2 Төбесіндегі спойлерлер, қондырмалар

7.13.2.1 Келісімдерді жүргізусіз төбесіне түпнұсқалық спойлерді немесе аэропакетті (айнала аққыштардың жинақталымы) орнатуға рұқсат етіледі. Түпнұсқалық спойлерлерге және аэропакеттерге автомобильдерді жеткізуге шартты ресімдеген кезде

<sup>1)</sup> Ұзартуды есекере отырып, бастапқыдан түпкіге дейін түйіскен жерді санай отырып.

## ҚР СТ 1418-2018

тапсырыс берілуі мүмкін. Осы бөлшектерді төбесіне орнатқан кезде осы үшін көзделген бекіту нүктелері пайдаланылуы тиіс.

7.13.2.2 Спойлерлерді, аэропакеттерді және қондырмаларды орнату кезінде төбенің және кабинаның артқы панелінің жоғарғы бөлігінің периметрі бойынша бекіту үшін дәнекерленетін фланецтер пайдаланылуы тиіс.

7.13.2.3 Төбесіне қосымша жабдықты орнату кезінде, әзірлеушінің тиісті техникалық нұсқамалары жоқ болса келесі ережелерді орындауды қамтамасыз ету керек:

- қақпағына барынша көп жүктеме – 100 кг-нан көп емес;
- бекітудің бір нүктесіне барынша көп жүктеме – 5 кг-нан көп емес;
- тым жоғары төбелері бар кабиналар (екі жататын жері бар кабиналар) үшін кабиналық алаңдардың үстінен қондырмаларды орнатуға рұқсат етілмейді;
- қондырмаларды пайдалану авариялық шығатын жер ретінде люкті пайдалануға бөгет жасамауы тиіс;
- жүктемелерді үлестіру кабинаның салыстырмалы бойлық білігі үшін біркелкі болуы тиіс.

### 7.13.3 Кабиналардың артқы бөлігіндегі қондырмалар

Әуе сүзгілерінің, айнала аққыштардың, қаптамалардың және қосымша қондырмалардың элементтерін орнату және бекіту кезінде бар бекіту нүктелері және қысқыштар арқылы дәнекерленетін фланецтерді пайдалана отырып, бекіткіштерді пайдалану қажет.

### 7.13.4 Қосымша бекіткіштердің астынан кабиналарды жөндеу

Қосымша жабдықты бекіту үшін қажетті штаттық орындар жоқ болған кезде бұрандамалы бекіткіш үшін қосымша нүктелерді енгізу бойында жөндеулерге рұқсат етіледі.

Сонымен бірге келесі шарттар сақталған болуы тиіс:

- аэропакетті қоса есептегенде, кабинадағы барлық қосымша жабдықтың барынша көп жалпы массасы – 130 кг-нан көп емес;
- бетіне перпендикуляр бұрғылау бағыты;
- бұрғылау тереңдігі ( $6\pm 2$ ) мм;
- сыртқы дәнекерлеу фланецтері бойынша бұрғылауға рұқсат етілмейді;
- бекітудің бір нүктесіне барынша көп жүктеме – 5 кг-нан көп емес;
- бекітудің әр нүктесі кабиналардың ішкі күш салу элементтері арқылы өтуі немесе қосымша күшейтіле түсуі тиіс;
- бекіту тәсілі бекіткен жерде судың еніп кетуінен герметизацияны қамтамасыз етуі тиіс.

### 7.13.5 Кабинаның аударылу жүйесінің құрастырылымына және гидравликалық жетегі бар запас доңғалақты орнатуға өзгерістер енгізу

7.13.5.1 Кабинаның массасын немесе ауырлық ортасын өзгертуге әкелетін кабинаның құрастырылымына өзгерістер, кабина мен құрылғының (цилиндр мен сорғы) бекіту нүктелерінің өзгерістері оның аударылуы үшін тек қана әзірлеушінің келісімімен жүргізіледі.

7.13.5.2 Кабинаның аударылу механизмі сорғысының және запас доңғалақ пен құбыр жолын тарту қалпын өзгертуге рұқсат етіледі.

7.13.5.3 Запас доңғалақты ұстауыштың орнын өзгертуге рұқсат етіледі, егер запас доңғалақтың орталығынан доңғалақтардың беткі тіреулеріне дейін ара-қашықтығы өзгермесе. Вертикаль жазықтыққа қатысты кабинаның ішінен вертикаль орнатылған запас доңғалақты ұстауыштың еңкіштігіне тыйым салынады.

7.13.5.4 Құбыр желілерінің төсемдерін өзгерту кезінде осы стандарттың 7.11-кіші

тарауының талаптары сақталуы тиіс. Раманың жиектерімен жанасу нүктелері қорғағыш шиыршықтың көмегімен қорғалған болуы тиіс. Құбыр желілерін гидроцилиндрлерге жалғаған кезде цилиндрдің жұмыс кезінде орнын ауыстыруды ескеру қажет, бос кеңістік көзделуі тиіс, құбыр желілерін созуға рұқсат етілмейді. Құбыр желілерін жинағаннан кейін жүйе герметикалық болуы тиіс, біріктірілген жерден тершуге және тамшылап тұруға рұқсат етілмейді.

#### **7.13.6 Кабинаның артқы аймағында орналасқан запас доңғалақты ұстауышты механикалық жетекпен орнату бойынша ұсынымдар**

7.13.6.1 Құрастырылымға өзгерістер енгізу түріне байланысты болмайтын запас доңғалақтары бар барлық автомобильдердің штаттық ұстауыштары не бұрынғы орындарында немесе оларды жаңа орындарға ауыстырумен сақталуы тиіс. Сонымен бірге запас доңғалақты ұстауышты орнату тиісті бекіткіш бөлшектерді (бұрандамалар, сомындар, шайбалар) қолдана отырып, әзірлеушінің конструктивті сызбасы бойынша жүзеге асырылуы тиіс.

7.13.6.2 Запас доңғалақты орнату орнын анықтау кезінде оның автомобиль біліктері мен доңғалақтары бойынша жүктемелердің үлестірілуіне әсер етуін ескеру қажет – осы стандарттың 7.3 кіші тарауының талаптары ескерілуі тиіс.

Мүмкіндігінше запас доңғалақты орналастыру жүргізушінің салмағын өтемақылау үшін автомобильдің оң жағында болуы тиіс, егер басқару органдары кабинеттің сол жағында тұрса және сол жағында егер басқару органдары кабинеттің оң жағында тұрса.

7.13.6.3 Запас доңғалақты ұстауышты қолданған кезде запас доңғалақты шешіп алу және орнату кезінде пайдаланудың қолайлылығын, еркін қол жеткізуді қамтамасыз ету қажет. Жетектің тұтқышына күш салу 147 Н көп болмауы тиіс.

#### **7.13.7 Орындықтар**

7.13.7.1 Сертификатталмаған компоненттерді қолданумен жолаушылардың ұстап қалу жүйесіне (қауіпсіздік белдігі, қауіпсіздік белдігін бекіту) қандай да бір конструктивті өзгерістер енгізуге тыйым салынады.

7.13.7.2 Орнатылған отырғыштар және оны бекіткіштер БҰҰ № 17-05 Ережелері бойынша сертификатталған болуы тиіс.

7.13.7.3 Орташа отырғышты орнату тек кабинеттің табанында (еденінде) тиісті бос кеңістік және өнеркәсіптік конструктивтік ұқсастығы бар болғанда ғана рұқсат етіледі. Бұл ретте КО ТР 018/2011 талаптары бойынша пассивті қауіпсіздіктің (жолаушыларды ұстап қалу жүйелері, бас тірегіштер) сертификатталған элементтері қолданылуы тиіс.

#### **7.14 Электрондық жабдық**

Қайта жабдықталатын автомобильдің электрондық жабдығына және бағдарламалық қамтамасыз етілуіне өзгерістер енгізу өнеркәсіптік конструктивтік аналогтарда қолданылатын сызбаларға сәйкес жүзеге асырылады.

#### **7.15 Электрмен жабдықтау**

Электрлік тұтынушыларды монтаждау кезінде келесі шарттарды сақтау керек:

- электр жабдығында кез келген жұмыстарды бастар алдында: барлық тұтынушыларды өшіру, аккумуляторлық батареялардан «-» минустық клеммаларды шешу, аккумуляторлық батареяларды қайтадан қосуды барлық өшірілген сымдардан кейін ғана жүргізу;

- электр энергиясын басқа тұтынушыларды штаттық сақтандырғыштарға тұйықтамау;

- бар сымдарға қосымша сымдарды (мысалы, пышақпен қысқыш контактілердің көмегімен) қоспау;

- электр энергиясын тұтынушыларды жеткілікті ток күшіне есептелген қосымша сақтандырғыштармен сақтандыру;

## **ҚР СТ 1418-2018**

- тартқыштар мен тіркемелерді қосымша индуктивті құрылғылармен (мысалы, магниттік клапанмен) жабдықтаған жағдайда өшірген кезде бос токтарды бұру желісі көзделген болуы тиіс, өйтпеген жағдайда, кернеудің үдемелі кезі және басқа желілерге бөгеттер берілуі мүмкін, осыған байланысты кіріктірілген диодтармен магниттік клапандарды ғана пайдалану рұқсат етіледі. Қолмен сөндірген жағдайда бос токты диод арқылы өткізу керек.

### **7.16 Қосымша тұтынушыларды қосу**

7.16.1 Қосымша тұтынушыларды қосу мыналардан жүргізілуі тиіс:

- «+» генератордың клеммалары;
- «+» аккумуляторлық батареяның клеммалары;
- F1 сақтандырғышының ендіріме балқымасымен 60 А блогы (шасси)

(сақтандырғышқа дейін қосылу).

7.16.2 Қолда бар электр тізбектеріне қосылуға және іске қосылған сақтандырғыштарға қосымша тұтынушыларды қосуға тыйым салынады. Әр жаңа электрлік тізбек өзінің сақтандырғышымен есептелген және қорғалған болуы тиіс. Сақтандырғыштың номиналы оларға қосылған жүйені емес, сымдарды қорғауға кепілдік беруі тиіс.

7.16.3 Борттық желінің 24 В кезінде 12 В аппаратураның қоректенуі үшін кернеуді өңдегішті қолдану қажет. Батареялардың біреуінің бірдей емес жүктемесі оны істен шығару мүмкін болатындығына байланысты осы үшін батареяның біреуін пайдалануға рұқсат етілмейді.

### **7.17 Электр энергиясының балансы**

7.17.1 Қуаттылығы 2 кВт генератор орнатылған жүк автомобильдері үшін уақытты шектеусіз 450 Вт-тан көп емес электр энергиясын қосымша іріктеуге рұқсат етіледі. Рұқсат етілетіннен көп электр энергиясын іріктеген кезде автомобильдің бүкіл электр энергиясының балансына есептеу жүргізу қажет. Штаттық генераторды артқан қуаттылығы бар генераторға (3 кВт, 4 кВт) ауыстырған кезде әзірлеушімен келісу қажет.

7.17.2 Қуаттылығы 3 кВт генераторы бар автомобильдер үшін 1000 Вт электр энергиясын іріктеуге, ал қуаттылығы 4 кВт генераторы барларға – 2000 Вт іріктеуге рұқсат етіледі.

### **7.18 Радиожабдықты борттық желіге қосу**

7.18.1 Радиожабдықтың аспаптарын қосу автомобильдік істікшелі ағытпалар немесе штаттық ағытпалар және автомобильдің розеткалары арқылы жүргізілген болуы тиіс. Электрлік кәбілдерді біріктіруді орындау тек тарамдалған қораптарды немесе осыған арнайы арналған осы тип үшін сынаудан өткізілген және аттестатталған істікшелі ағытпалар автомобилінің көмегімен сым-ұзартқыштарды қолданумен рұқсат етіледі.

7.18.2 Тұрақты және тасымалды қосылатын қосымша электр жабдықтарының конструкциясы мен орнатылуы БҰҰ №10-03 Ережелерімен белгіленген базалық автомобильдің штаттық электр жабдығымен электромагниттік үйлесімділікті қамтамасыз ете отырып, жол берілмейтін электромагниттік кедергілер тудырмауы тиіс.

### **7.19 Электр сымдары**

Электр сымдарын ұзарту бойынша жұмыстарға талаптар:

- тек қана бірдей қиылысатын сым және бірдей түстегі сериялық сымдар пайдаланылуы тиіс;
- электр сымдары оқшаулағыш құбырда (қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған

автомобильдерде – горфрленген құбырда) салынған болуы тиіс;

- сымдардың шеттерінде автомобильдің осы типі үшін сынаудан өткізілген және аттестатталған істікшелер ғана пайдаланылуы тиіс;

- электр кәбілдерін біріктіруді орындау тек тарамдалған қораптарды немесе осыған арнайы арналған осы тип үшін сынаудан өткізілген және аттестатталған істікшелі ағытпалар автомобилінің көмегімен сым-ұзартқыштарды қолданумен рұқсат етіледі;

- антиблокадалық жүйеге арналған кабельдерді ұзарту тек автомобильдің осы типі үшін сынаудан өткізілген және аттестатталған кабельдерді бұрауды пайдаланумен ғана рұқсат етіледі.

### 7.20 Қуаттылықты іріктеу қораптары (ҚІҚ)

7.20.1 Әр түрлі агрегаттардың, соның ішінде агрегаттың типі мен оны пайдалану шарттарына байланысты құрастырылымға өзгерістер енгізу кезінде орнатылған агрегаттардың жұмысы үшін қуаттылығын іріктеу мыналарда орналасқан КОМ-нан жүзеге асырылуы тиіс:

- беріліс қорабында;
- үлестіргіш қорапта;
- трансмиссиядан;
- ІЖҚ алдыңғы бөлігінде;
- ІЖҚ артқы бөлігінде.

7.20.2 Қуаттылығын іріктеу механизмін орындау, сондай-ақ беру қатынасын таңдау келтірілетін агрегаттың қуаттылығы мен айналу жиілігіне байланысты болады.

Агрегатты басқару үшін талап етілетін қуаттылықты анықтау үшін, әсіресе, үлкен шама талап етілетін кезде сондай-ақ қозғалысты (механикалық трансмиссия, белдіктер мен берілістер үшін, сонымен бірге гидравликалық басқару органдары үшін неғұрлым жоғары шамалар 5-тен 10 %-ға дейін) беру фазасында тұтынылатын қуаттылықты да ескеру қажет. Агрегатпен басқару үшін талап етілетін қуаттылықты анықтау үшін, әсіресе үлкен шамалар талап етілетін кезде сондай-ақ қозғалысты беру фазасында тұтынылатын қуаттылықты да ескеру қажет. Қуаттылықты іріктеу үшін беру қатынасын таңдау ІЖҚ әр түрлі жұмыс режимдерінде қуаттылықты тұтынуды есепке ала отырып, жүзеге асырылуы

тиіс. Автомобильдің біркелкі еместігін болдырмау үшін кішкене айналымдардан (1000 айн./мин аз) аулақ болу керек.

Қажетті айналу моменті кезіндегі ҚАҚ айналымдары санына қатысты алынатын қуаттылық мына формула бойынша есептеледі:

$$P(\text{л.с.})=M \cdot N/7023 \tag{1}$$

$$P(\text{кВт})=M \cdot N/9550$$

мұнда P – пайдалы қуаттылық;

M– қуаттылықты іріктеу үшін жол берілетін айналу моменті, Н·м;

N – қуаттылықты іріктеуге арналған айналымдар саны, айн/мин.

7.20.3 Қуаттылықты таңдау механизмдерінде ашық орналасқан кардан біліктері мен тегершіктер қорғағыш қаптамамен жабдықталған болуы тиіс.

7.20.4 Майсыз радиатордың қуаттылығын іріктеудің толық қуаттылығына пайдалану кем дегенде 30 минут салқындатуға кейінгі үзіліспен қысқа мерзімді режимде ғана барынша көп ұзақтылығымен қосу 30 минут шамасында рұқсат етілген.

7.20.5 Беріліс қорабынан қуаттылығын іріктеумен қосымша жабдықты орнату

## ҚР СТ 1418-2018

кезінде оны пайдалану тоқтап тұрған автомобильде жүзеге асырылады және жылдамдықты ауыстырған кезде синхронизаторларға артық кернеуді болдырмау үшін тіркеуден ажыратылған кезде қосылатын, құрастырылымға енгізілген өзгерістермен автомобильге пайдаланушылық құжаттамада көрсетілуі тиіс. Егер қуаттылықты іріктеу қорабының құрастырылымымен автомобиль қозғалысы кезінде оған қосылған жабдықты пайдалану көзделсе, берулерді ауыстыруға тыйым салынады, бұл да құрастырылымға енгізілген өзгерістермен автомобильге немесе тиісті блокадалайтын механизмдерді пайдалану арқылы пайдаланушылық құжаттамада көрсетіледі.

7.20.6 Жабдыққа арналған гидравликалық сорғыларды орнату кезінде, мысалы, аралық біліктерді пайдаланусыз КОМ-нан жұмыс істейтін краноманипуляторлық кондырғымен, аудару механизмімен және т.с.с сорғының мөлшерлері шассимен және ІЖҚ торабымен (көлденең аркалықтар, трансмиссиялық біліктер және т.с.с.) қауіпсіздік саңылауын қамтамасыз ететіндігіне көз жеткізу керек, сондай-ақ сорғы және ҚАҚ массасымен құрылатын статикалық және динамикалық айналу кездерінің беріліс қораптары қабырғаларының қарсыласуына сәйкестігін тексеру қажет.

7.20.7 Беріліс қорабы ІЖҚ-мен бірыңғай торапты білдіретін кездегі жағдайларда қосымша массалардың көлемі ІЖҚ айналымдарының жұмыс диапазонынан тыс ІЖҚ торабындағы резонанстық индукцияның алдын алу үшін енжарлық затына тексерілуі тиіс.

7.20.8 Үлестіретін қораптардағы ҚАҚ базалық автомобильге пайдаланушылық құжаттамада келтірілген әзірлеушінің ұсынымдарына сәйкес айналымдар саны бойынша дұрыс келетін беріліс негізінде толық жетекші автомобильдерге мүмкін.

7.20.9 Трансмиссиядан ҚАҚ орнатқан кезде келесі шарттарды сақтауды қамтамасыз ету қажет:

- қуаттылықты іріктеу тек қана тоқтап тұрған автомобильде қосылуы мүмкін;
- ҚАҚ беріліс қорабынан шығу кезінде тікелей орналасуы тиіс. КОМ-ның екі немесе бірнеше секцияларынан жетекші тартпасы бар автомобильдер үшін сондай-ақ бірінші және екінші секциялар арасында орналасқан жылжымалы тірекке орнатылуы мүмкін;

- горизонталь және вертикаль бойынша сызығының бұрыштары бұрыштардың штаттық мөлшерлеріне мүмкіндігінше көп сәйкес келуі тиіс;

- трансмиссияның сызығына қосылған масса мен қаттылық автомобильдің қозғалысы кезінде де, сол сияқты жұмыс істеп жатқан ІЖҚ да балансты жоғалтуын немесе аномальдық дірілді немесе зақымданған трансмиссияны (ІЖҚ-дан білікке) қоздырмауы тиіс;

- ҚАҚ өзінің меншік аспасы бойынша монтаждалуы тиіс.

7.20.10 Базалық автомобильді әзірлеушімен көзделмеген ІЖҚ алдыңғы бөлігінің жағынан қуаттылықты іріктеуді қамтамасыз етумен байланысты құрастырылымға өзгерістер енгізу кезінде мыналар қажет:

- иілгіш қосуды/ажыратуды және есу мен ию күшін есепке ала отырып, қосымша массалардың иінді білігінен қозғалысқа келтіретін салыстырмалы қаттылықты көздеуі;

- қосымша массаның шамалары мен массалардың орталығынан бірінші салмақ түсетін тіректің орталық сызығына дейін серпіннің салыстырмалы сәттері бойынша ең аз және жеткілікті ара-қашықтықты қамтамасыз етуі;

- радиатордың салқындатқыш қабілетін төмендетуді және салқындатқыш сұйықтық іркілу аймағын шығару;

- қаттылықты қайта қалпына келтіруді және өзгертілген элементтердің (көлденең аркалықтар, бампер және т.с.с.) қарсыласу сипаттамаларын қамтамасыз ету;

- КОМ-ға қосылған қосымша жабдықты ұзақ (30 минуттан көп) пайдаланған кезде ІЖҚ салқындатқыш сұйықтығының температурасын 100 °С жоғары көтерілуін және



ІЖҚ майының температурасын 10 %-ға запаспен 110-120 °С (негізгі құбыр желісі қысымының тетігі аймағында өлшенеді). Егер осы шарт қамтамасыз етілмесе, онда жүйеге қосымша

жылу алмастырғыштарды енгізу қажет.

7.20.11 ІЖҚ артқы жағынан КОМ-ды орнату кезінде оның қосылуы ІЖҚ жұмыс істеп тұрған кезде оның қосылуын болдырмайтын қауіпсіздіктің тиісті құрылғысы бар жабдықпен тұрған автомобильге ғана қамтамасыз етілуі тиіс. Құрылғы тек егер қосылған сәтте қуаттылықты іріктеу жүзеге асырылмаса, ІЖҚ жұмыс істеп тұрған кезде қосылуы мүмкін.

### 7.21 Карданды берілістер

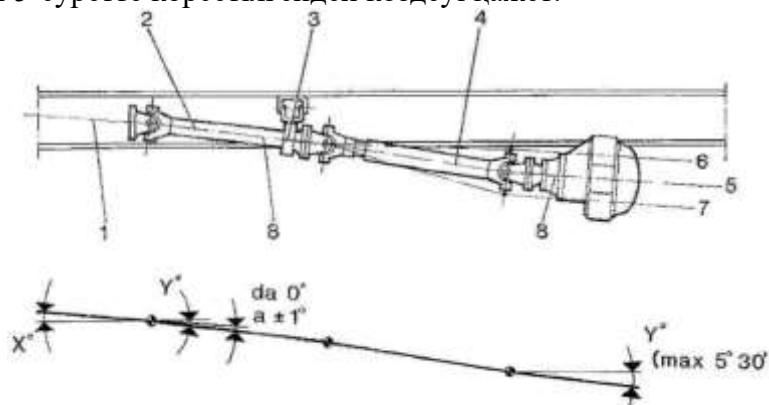
7.21.1 Карданды беріліс келесі жағдайларда жұмыстарды жүргізу кезінде қайта жасауға ұшырайды:

- доңғалақты табан өзгерген кезде (ұзарту, қысқарту);
- беріліс қорабын ауыстырған кезде;
- үлестірме қорапты ауыстырған кезде;
- бастаушы көпірлерді ауыстыру үшін ;
- білікке жүктеменің өзгерген кезінде;
- раманы өңдеу кезінде (кардан берілісінің аралық тіреуі бар автомобильдердің жинақталымы үшін арқалықтардың орналасуын өзгерту).

Жоғарыда көрсетілген кез келген өзгерістер кезінде әзірлеушімен штаттық кардан біліктерін қолдану мүмкіндігін келісу қажет.

7.21.2 Әзірлеушінің ерекше техникалық нұсқамалары жоқ болған кезде сырғымалы емес және ойықты білік арасындағы ұзындықтың айырмашылығы (5-суретті қараңыз) 600 мм аспауы тиіс, ал екі аралық біліктер арасында айырмашылық 400 мм көп болмауы тиіс. Ойықты біліктің түтік құбыры қысылған күйде тұрған жағдайда сырғымалы буындасудың барысы үшін кем дегенде 25 мм саңылауды қамтамасыз ету қажет. Ойықты білік түтік құбырының толықтай созылған күйінде тісті біліктің өзінің диаметрінен шамамен екі есе көп ұзындыққа тісті білік жауып тұруы тиіс.

Құрастырылымға өзгерістер енгізу жағдайлары бойынша талап етілетін кардан берілісінің ұзындығы рұқсат етілетін ұзындықтан асып түсетін жағдайларда қосымша жетектегі білікті 5-суретте көрсетілгендей көздеуі қажет.



- 1 – ІЖҚ осі-ілінісу-бергіш қорабы; 2 – аралық білдек (жылжымайтын); 3 – аралық білдек тірегі; 4 – жылжымалы шеті бар кардан білдек; 5 – артқы мост картерінің иілу бұрышы (статикалық жүктеме); 6 – артқы мост картерінің иілу бұрышы (максимал сығылу кезінде); 7 – артқы мост картерінің иілу бұрышы (жүксіз); 8 – аралық білдек осі-мост картерінің бірдей иілу бұрышы болуға тиіс

5-сурет

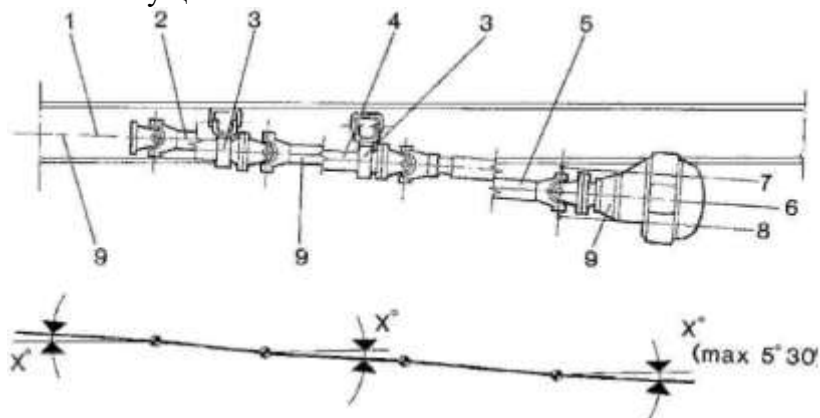
7.21.3 Аралық білік және артқы мостың картерінің көлбеу бұрышы дәл тегістелген болуы тиіс. ІЖҚ-тіркеме-беріліс қорабы білігіне қатысты көлбеу бұрыштардағы

## ҚР СТ 1418-2018

айырмашылық  $1^\circ$ -тан аспауы тиіс. Бұған артқы мостың картері мен рессоры арасында танапты орналастырумен немесе артқы мостың тіреуінің реакциясын түзету енгізумен қол жеткізуге болады. Артқы мостың көлбеу бұрышы  $5^\circ 30'$  аспауы тиіс.

7.21.4 Егер автомобильдің тиелген күйде артқы мостының фланеці беріліс қорабы фланецінің деңгейінен төмен деңгейде тұрса, онда картер дифференциалының және жетектегі біліктің көлбеу бұрышы ІЖҚ-беріліс қорабы білігінің көлбеу бұрышына қарағанда аз болуы тиіс.

7.21.5 Доңғалақты базаны айтарлықтай ұзарту кезінде 6-суретте көрсетілгендей аралық білікті орнату талап етілуі мүмкін. Бұндай жағдайда ІЖҚ-беріліс қорабының білігі, екінші аралық білік және дифференциал картерінің білігі арасында бірдей көлбеу бұрышын қамтамасыз ету қажет.



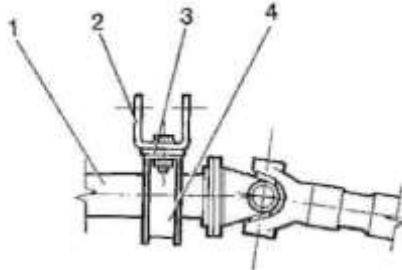
1 – ІЖҚ осі -ілінісу-бергiш қорабы; 2 – бiрiншi аралық бiлiк; 3 – аралық бiлiк тiрегi; 4 – екiншi аралық кардан бiлiгi; 5 – жылжымалы шеттi кардан бiлiгi; 6 – артқы мост картерiнiң иiлу бұрышы (статикалық жүктеме); 7 – артқы мост картерiнiң иiлу бұрышы (макс. сығылу); 8 – артқы мост картерiнiң иiлу бұрышы (жүксiз);

9 – бергiш қорабының осi, екiншi аралық кардан бiлiгi және артқы мост картерiнде бiрдей иiлу бұрышы болуға тиiс

**6-сурет**

7.21.6 Майысқақ тiректер өндiрушiмен көрсетiлген ұқсас сипаттамаларға техникалық сипаттамалары бар көлденең арқалықтарға бекiтiлiп тұрған қалыңдығы кем дегенде 5 мм (7-суреттi қараңыз) ұстап тұратын табақтардың көмегiмен монтаждалуы тиiс.

Доңғалақты базаны азайту кезiнде егер ойықты бiлiктiң ұзындығы шамамен 800 мм аз болса аралық кардан бiлiктерiн демонтаждау ұсынылады.



1 – аралық бiлiк; 2 – тiрек кронштейнi; 3 – тiрек тiлiмше; 4 – аралық бiлiк тiрегi

**7-сурет**

7.21.7 Егер карданды берiлiс бiр бiлiктен тұрса мост картерiнiң көлбеу бұрышы ІЖҚ-берiлiс қорапшасы осiнiң көлбеу бұрышына тең болуы тиiс.

Жеке тұрған берiлiс қорапшасы бар автомобильдерге де сол талаптар қойылады.

Содан басқа, өндірушінің арнайы техникалық нұсқамалары жоқ болған кезде осындай автомобильдердің дөңгелекті базасын өнеркәсіптік конструктивтік аналогтардың сериялық өндірісі үшін көзделген ең қысқа дөңгелекті базадан аз мөлшерге дейін азайтылмауы тиіс (мысалы, самосвалдар).

Осындай өзгерістер үшін өндірушінің кардан берілісінің сериялық бөлшектерін пайдалану ұсынылады. Бірақ та, егер бұл мүмкін болса, онда кем дегенде  $420 \text{ Н/мм}^2$  беріктілік шегімен суарылған болаттан жасалған құбырды пайдалануға болады.

7.21.7 Кардан берілісі топсаларының құрастырылымына өзгерістер енгізуге рұқсат етілмейді.

7.21.8 Өз меншік білігімен және зауытта шығарылған топсалармен карданды беріліске өзгерістер енгізу кезінде құрастырылған осындай кардан біліктер міндетті динамикалық баланстауға жатады.

Сонымен бірге мыналар қамтамасыз етілуі тиіс:

- ГОСТ Р 33669 бойынша трансмиссиядағы кардан біліктің айналуының барынша көп жиілігіне қарай кардан біліктің рұқсат етілетін дисбалансы;
- кардан біліктің айналуының сыни жиілігі бойынша қоры (есептеумен немесе экспериментальды түрде анықталады).

## 7.22 Дөңгелекті формуланың өзгеруі

7.22.1 Дөңгелекті формуланың өзгеруі деп мыналар түсіндіріледі:

- мостардың демонтажы;
- қосымша мостарды орнату;
- жетекші емес осьтерді жетекші осьтерге қайта жабдықтау.

7.22.2 Жаңа біліктерді қосумен немесе қолда бар біліктерді қоспағанда дөңгелекті формуланы өзгерту тек өнеркәсіптік конструктивтік аналогтың және базалық автомобильді өндірушінің келісімі бар болған кезде рұқсат етіледі және 7.3-тармағының талаптарын есепке алумен тиісті техникалық құжаттама, сондай-ақ келесі шарттар бойынша орындалуы тиіс:

- қосымша білікті орнату кезінде автомобильдің жүк көтергіштігін, соның ішінде біліктің орналасқан жерлерінде өзгерткен кезде шасси рамасының жалпы күшеюі қамтамасыз етілген болуы тиіс. Сонымен бірге раманың күшейткіш бейіні шасси рамасының бүкіл ұзындығына жүргізушінің кабинасына дейін тұтас болуы тиіс;

- қимасы лонжерондардың тиісті күшейтуісіз дөңгелекті базаның облысындағы оның қимасынан аз раманың артқы құламасының аймағында қосымша білікті қосуға – рұқсат етілмейді;

- қолданылатын компоненттер: ось, аспа элементтері, тежегіш жүйелердің элементтері сертификатталған және өндірушінің талаптарына және өнеркәсіптік конструктивтік аналогқа сәйкес келуі тиіс;

- тежегіш сәт автомобильдің бүкіл біліктері арасындағы тежегіш күшті біркелкі үлестіруді қамтамасыз ету үшін статикалық және динамикалық жүктемелерге пропорционалды болуы тиіс. Әуе резервуарларының сыйымдылығы қосымша тежегіш цилиндрлердің мөлшері үшін жеткілікті екендігіне көз жеткізу қажет. Жалпы тежегіш қабілеттігі әдеттегідей, автомобильдің жалпы массасына айырмашылықтарын есепке ала отырып, сериялық автомобильдің сипаттамаларына пропорционалды болуы тиіс. Тежегіш жүйе тиімділігінің көрсеткіштері (жұмыс тежегіш, авариялық тежегіш және аялдау тежегіші) № 8 қосымшаның КО ТР 018/2011 талаптарына сәйкес келуі тиіс.

- өзгертілген дөңгелекті формуласы бар автомобильді басқарушылық және тұрақтылық көрсеткіштері ГОСТ Р 31507 талаптарына сәйкес келуі тиіс;

- егер орнатылған қосымша біліктің меншік аспасы болса, аспа сипаттамалары екі білікке қоса берілетін статикалық біліктік жүктемелерге қатысты өнеркәсіптік

## ҚР СТ 1418-2018

конструктивтік аналогтың артқы аспасының сипаттамаларына пропорционалды болуы тиіс;

- пневматикалық аспамен жасақталған қосымша біліктерді немесе комбинацияланған типтегі аспасы бар артқы біліктерді пайдалану кезінде көлденең орнықтылықтың тұрақтандырғышын орнату талап етіледі;

- кернеудің бойлық және көлденең күштерін салу нүктелерінде (рессор тіректері, пневматикалық аспаның кронштейндері) тиісті көлденең арқалықтарды немесе раманың өзге де күшейткіш элементтерін көздеу талап етіледі;

- тікелей бұрыштың астында қосымша білікті орналастыруды және автомобильдің симметриясының бойлық осіне және бар біліктерге қатысты оны түзетуді қамтамасыз ету қажет. Бұл ретте біліктердің саны мен біліктер арасындағы ара-қашықтықты ескере отырып, көлік құралдарының салмақты параметрлеріне қатысты ұлттық заңнаманың талаптарын сақтауды қамтамасыз ету қажет;

### 7.23 Тартқыш-тіркейтін құрылғы

7.23.1 Штаттық тартқыш-тіркейтін құрылғыны өзгертуге (мысалы, ию, дәнекерлеу немесе тегікті ажырату) рұқсат етілмейді.

7.23.2 Тартқыш-тіркейтін құрылғының монтажын тиісті елдердің нұсқамаларына сәйкес жүргізу керек.

7.23.3 Келіусіз тартқыш-тіркейтін құрылғыны орнату тек осыны пайдалану үшін арналған көлденең арқалықтарда ғана рұқсат етіледі. Тарту-тіркеу құрылғысын орнату жөнінде шешім қабылдаған кезде базалық автомобиль өндіруші тіркемеді тіркеп сүйреу мүмкіндігін көздегеніне көз жеткізу қажет (көлік құралының/шассидің түрін мақұлдауда немесе пайдалану құжаттамасында көрсетіледі), олай болмаған жағдайда тарту-тіркеу құрылғысын орнатуға тек дайындаушының келісімі бойынша не артқы көлденең арқалықты күшейту (қажет болған жағдайда) және тарту-тіркеу құрылғысын монтаждау бойынша келісілген техникалық ұйғарымдарды, трансмиссияның беру санын ескеретін есептеулерді пайдалана отырып, тіркеп сүйрейтін автомобильдің және тіркеп сүйрейтін тіркеменің тежегіш жүйесінің және электрлік қосылыстарының түрі.

7.23.3 Маневрлеу кезінде тіркемемен қақтығысу болмауы тиіс, ол үшін жеткілікті шығатын жері бар оқ ағаш орнатылған болуы тиіс. Тіркемелік құрылғыларына қатысы бар БҰҰ № 55-01 Ережелерін немесе олармен үйлестірілетін бос кеңістіктегі мөлшерлерге стандарттар мен талаптарды ескеру керек (БҰҰ № 55-01 Ережелеріне сәйкес). Қондырманы өндіруші тіркеменің процесіне кедергісіз және қауіпсіз басқару мүмкіндігін қамтамасыз ету үшін оны дұрыс жобалауға және орнатуға міндетті.

7.23.4 Тіркеменің оқ ағашы үшін жеткілікті еркін жылжуы қамтамасыз етілген болуы тиіс. Пневматикалық жалғағыштар мен розеткаларды бүйірлік орналастырған кезде (мысалы, жүргізуші жағынан артқы габариттік фонарьлардың кронштейінде) автомобильдердің бұрылыстарда қозғалысы үшін біріктіргіш кәбілдердің жеткілікті ұзындығын қамтамасыз ету қажет.

7.23.5 Тартқыш-тіркейтін құрылғыны орнату үшін белгілі типтегі тартқыш-тіркейтін құрылғыны орнатуға арналған арнайы саңылаулар орындалған белгілі тәртіпте артқы арқалықтарын бірге пайдалану керек. Осы саңылаулардың мөлшерлерін, саны мен орналастырылуын қандай да бір өзге тартқыш-тіркейтін құрылғының типіне орнатуға рұқсат етілмейді.

7.23.6 Тіркейтін құрылғыны базалық автомобильді өндірушінің техникалық нұсқамасы немесе өнеркәсіптік конструктивтік аналог бойынша орындалған артқы арқалықты тиісті жылжытусыз төмен жылжытуға немесе аса төмен қалыпта қосымша көлденең арқалықты орнатуға рұқсат етілмейді. Аса төмен қалыпта қосымша көлденең арқалықты орнату кезінде сыртқы күшейткіш бұрыштардың қалыңдығы раманың

лонжерондарының қалыңдығынан аз болмауы және олар лонжеронның өзінің биіктігінен (ең көп дегенде 600 мм) кем дегенде 2,5 есе көп ұзындығын жауып тұруы тиіс. Осы бұрыштар лонжерондардың қабырғасына нәтижесінде олардың саны мен орналастырылған жері артқан берілетін сәтті ескеруге мүмкіндік беретіндей етіп, қосымша сомындармен оларды біріктіре отырып, көлденең арқалықтарға бекіту үшін қолданылатын барлық сомындармен бекітіліп тұруы тиіс. Рама лонжеронының биіктігіне тең биіктікке көлденең арқалықты төмендету үшін сомындардың саны 40 %-ға ұлғайтылған болуы тиіс.

7.23.7 Құрастырылымға өзгерістер енгізген кезде көлік құралының артқы габариттік нүктесі арқылы өтетін автомобильдің қозғалысының барысы бойынша тартқыш-тіркейтін құрылғы ілмегінің аузы осінің жылжитын шарты сақталуы қажет және оның бойлық білігіне перпендикуляр вертикальды жазықтық 300 мм аспауы тиіс.

#### **7.24 Шанақтық қондырмалар**

7.24.1 Шанақтың немесе қондырғының габариттік ені 2,55 мм (көлік құралдарының изотермиялық шанақтары үшін барынша көп ені 2,6 м рұқсат етіледі), ал биіктігі 4,0 м аспауы тиіс.

7.24.2 Жүргізушінің кабинасы БҰҰ № 46-01 Ережелеріне немесе ҚР СТ 41.46 талаптарына сәйкес келетін артқы көрінісінің стандартты айналарымен екі жағынан жабдықталған болуы тиіс.

7.24.3 Шанақты қондырмалардың надрамнигі осы стандарттың 7.9-кіші тарауының талаптарына сәйкес келуі тиіс.

7.24.4 Қондырғының құрастырылымы отынды және өзге де пайдаланушылық материалдарды толтыратын жерлерге, сондай-ақ басқа тоспалы элементтерге (аккумуляторлық батарея, запас доңғалақ және т.б.) еркін кіруді жауып тұрмауы тиіс.

7.24.5 Қондырмалардың элементтері шассидің (доңғалақ, аспа тетігі, рессорлар және өзгелер) қозғалмалы бөліктерінің еркін жылжуына кедергі жасамауы тиіс, сонымен бірге мыналарды ескеру қажет:

- аспа элементтерінің барынша көп иілуін;
- қозғалыс кезіндегі аспа элементтерінің динамикалық иілуін;
- орнынан қозғалған немесе тежеген кезде аспаның иілуін;
- қисық траектория бойынша қозғалыс кезінде бүйірлік қисаюды;
- тайғанауға қарсы тізбектерді пайдалану;

- авариялық жағдайларда, пневматикалық аспаның баллоны зақымданған және бүйірлік қисаюдың нәтижесінде пайда болған жағдайда автомобильдің жүрісі.

7.24.6 Шанақтық қондырғыларды жобалаған кезде құрастырылымға өзгерістер енгізуді жүзеге асыратын кәсіпорын көлік құралының санаты мен типіне сәйкес жалпы жағдайда мыналарды:

- БҰҰ № 48-03 Ережелеріне сәйкес келетін габариттік бүйірлік шамдарды;
- БҰҰ № 48-03 Ережелеріне сәйкес келетін артқы пішінді шамдарды;
- БҰҰ № 48-03 Ережелеріне сәйкес келетін жақсартылған жарық шағылыстыратын сипаттамалармен таңбалауды;

сипаттамалармен таңбалауды;

- БҰҰ № 70-01 Ережелеріне сәйкес келетін артқы айыратын белгілерді;

- КО ТР 018/2011 сәйке келетін доңғалақ астынан шашыраулардан қорғау жүйесін орнатуды көздеуі тиіс.

Артқы сыртқы құралдардың және артқы мемлекеттік тіркеу белгісін жарықтандыру құралдарының саны, типі орналасқан жері және орнату БҰҰ № 48-03 Ережелеріне сәйкес келуі тиіс.

7.24.7 АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу кезінде орнатылатын қажетті аралық элементтерді (рама үстіндегі, шанақтың табаны) қоса алғанда, шанақ АМКҚ

## ҚР СТ 1418-2018

насси рамасына тікелей шанақты шассиға бекіту үшін өндірушілермен қолданылатын бекіткіш бұйымдармен сенімді бекітілуі тиіс. Базалық автомобильді немесе шанақты өндірушінің арнайы техникалық нұсқамалары жоқ болған кезде өнеркәсіптік конструктивтік аналогтың типі бойынша бекіту сызбасы қолданылуы тиіс.

Көлік құралының шассиына шанақты монтаждау сызбасын әзірлеген кезде доңғалақтардың еркін жылжуы үшін жағдайды қамтамасыз ету қажет. Шанақтың қайырмалы борттарын ашу кезінде шассидің бөлшектеріне (бүйірлік қоршауы, доңғалақтары, қауіпсіздіктің артқы бруссы, сүйрейтін құралы және т.с.с.) тірелмеуі тиіс. Ашық борттар сондай-ақ аспаның толық қысылған кезінде де тірек бетіне тірелмеуі тиіс.

*7.24.8 Егер шанақ пен жүк платформасын бекіту үшін шасси рамасына U-тәрізді болттар (баспалдақтар) қолданылса, онда оның қиғаштануын болдырмау үшін лонжеронның сөрелері арасындағы кергіштерді пайдалану қажет.*

*7.24.9 Шанақты бекіту жоқ дегенде бекітудің неғұрлым алға және артқа қойылған нүктелерінде шеңбер саңылаулар мен ең кішкентай саңылауы бар дәл келетін сомындардың көмегімен жүргізілуі тиіс.*

*7.24.10 Шанақты немесе жүк платформасының монтажы тежегіш жүйелердің және электр сымдарының тұтастығы және қызмет етуі бұзылмайтындай түрде жүргізілуі тиіс.*

*7.24.11 Егер кабина және шанақ бір тұтасты құраса, онда кабинаның бекітілуінің иілгіштік деңгейін ескеру қажет.*

*7.24.12 Қатты шанақтардың мысалы, цистерналардың монтажы кезінде шасси рамасының мүмкін болатын иілгіштігін ескеру керек.*

*7.24.13 Қондырмалардың монтажы кезінде көлік құралының ауырлық ортасының барынша төмен орналасуын қатамасыз ететін барлық қажетті практикалық шараларды қолдану тиіс. Содан басқа, монтаж көлік құралының орнықтылығына қолайсыз әсер етпеуі тиіс.*

*7.24.14 АМКҚ құрастырылымына енгізілген өзгерістерімен бүйірлік жақтарының сыртқы беттерінде БҰҰ № 26-02 Ережелерімен белгіленген мәндерден асып түсетін жарақаттануға қауіпті үшкір шығыңқы жерлері болмауы тиіс.*

*7.24.15 АМКҚ шанағы көлік құралында болатын тұлғалар үшін кенеттен тежеген жағдайда АМКҚ шанағы орналасқан жүктің жылжып кетуінен туындайтын соққылардан қорғаудың болуы тиіс. Панельдер немесе қалқандар түрінде осындай қорғаудың элементі АМКҚ бойлық орташа жазықтығына көлденең және параллель бағытталған рұқсат етілетін пайдалы жүктемесінің тоннасына 800 лань біркелкі үлестірілген статикалық күшін бұзусыз ұстауы тиіс. Осындай қорғағыш панель немесе қалқан алынбалы болуы мүмкін және келесі талаптарға жауап беруі тиіс:*

*- ені (көлік құралының бойлық орташа осіне перпендикуляр өлшенген) көлік құралында тұлғалардың орналасуы үшін көзделген кеңістіктің енінен аз болмауы тиіс, ал жеке кабина бар болған жағдайда қорғағыш элементтің ені кабинаның енінен аз болмауы тиіс;*

*- жүк платформасының еденінен өлшенген биіктігі жекелеген кабинасы бар болған жағдайда кем дегенде 800 мм құрауы немесе жекелеген кабинасы жоқ болған кезде жүк бөлімшесінің толық биіктігіне теңестірілуі тиіс;*

*- бекіту рамаға және жүк платформасының алдыңғы бөлігіне тікелей жүзеге асырылуы тиіс. Егер ол жүк платформасына немесе тиісті жағдайда шанаққа бекітілсе, онда осы платформаның рамаға бекітілуі оған берілетін қысымға қарсылық көрсетуді қамтамасыз етуі тиіс. Кабина шанақпен біріктірілген жағдайларда осы қорғағыш панель немесе қалқан шанаққа бекітілуі мүмкін немесе оның құрастырылымының элементтерінің бірі болып табылуы мүмкін. Мүшеленген көлік*

құралдары жағдайларында қорғағыш панельді жартылай тіркемені сүйрейтін тартқышқа орнату талап етілмейді; осындай панель жартылай тіркеменің жүк платформасының алдыңғы бөлігінде орнатылады;

- механикалық көлік құралы немесе жартылай тіркеме бөренелермен, құбырлармен, прокаттармен, жалпақ металмен немесе кенеттен тежелудің нәтижесінде кабинаға кіріп кететін бекітпелер әлсіреген кезде болуы мүмкін ұқсас жүкпен тиеліп тұрған жағдайдарда қорғағыш панель немесе қалқан ең аз дегенде қалыңдығы кем дегенде 3 мм болат табағының беріктілігіне тең болатын беріктілікке ие болуы тиіс.

7.24.16 Егер көлік құралы кабинаның артында тұрған және ұзын өлшемді жүкті, мысалы, болат прокатты немесе телеграфтық бағанды бекітуге арналған рамамен немесе тірекпен жабдықталған болса, онда осы рама немесе тірек раманың үстіңгі бөлігінде салынған және алдына қарай мен төмен қарай бағытталған — рұқсат етілген пайдалы жүктеменің тоннасына әрқайсысы 600 даН құрайтын — екі күштің қосылған әрекетіне қарсыласуды қамтамасыз етуі тиіс.

Бұл ұсыным жеңіл автомобильдерге мұндай көлік құралдары және олардың қозғалыс шарттары техникалық регламенттерде немесе БҰҰ Ережелерінде белгіленген арнайы нұсқамалармен регламенттелетін жағдайда тіпті оларда жүк тасымалданса да кронштейнерлерді тасымалдауға арналған арнайы көлік құралдарына да және автомобиль-цистерналарға да, ірі габаритті бөлінбейтін жүктерді тасымалдауға арналған арнайы көлік құралдарына да қолданылмайды.

7.24.17 Жүк бөлімшесі ірі габаритті жүктердің сенімді буып-түйюге арналған құрылғылармен жабдықталған болуы тиіс.

7.24.18 Жекелеген қаптамада жүктерді тасымалдау үшін арналған шанақ жүктерді буып-түйюге арналған ілмектермен, борпылдақ жүктерді тасымалдау кезінде – жеткілікті қаттылық пен беріктілікті қамтамасыз ететін материалдардың бүйірлік және алдыңғы панельдерінің қаптауышымен жабдықталған болуы тиіс.

7.24.19 Егер қондырғының монтажи кезінде шассиға орнатылған бүйірлік қорғау элементтері, артқы қорғағыш құрылғы және артқы шамдар істеліп бітсе, онда қондырғыны өндіруші істеп біткеннен кейін жоғарыда көрсетілген құрылғылардың БҰҰ № 73-00 Ережелерінің, БҰҰ № 58-01 және БҰҰ № 48-03 Ережелерінің талаптарына тиісінше немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкестігін қамтамасыз етуге міндетті.

Егер орнатылған артқы қорғағыш құрылғы, бүйірлік қорғау немесе доңғалақтың астынан шашыраудан қорғау жүйесі осы қондырғыға арналған технологиялық операцияны орындауға кедергі жасайтын болса, онда өндірушімен келісілген өндеуге рұқсат етіледі.

## **7.25 Жанына қараған орындықтарға қойылатын талаптар**

7.25.1 M1, N1, M2 (II, III және B класты) және M3 санатындағы техникалық рұқсат етілген ең жоғары массасы 10 т-дан аспайтын (II, III және B класты) көлік құралдарында жанымен қаратылған орындықтарды БҰҰ №17-08 ережелерімен орнатуға тыйым салынады.

7.25.1 БҰҰ №17-08 ережелерімен жедел медициналық жәрдем автомобильдерінде немесе Қарулы Күштер бөлімшелерінің, азаматтық қорғаныс күштерінің, өрт сөндіру қызметтерінің және қоғамдық тәртіпті сақтауға жауап беретін күштердің пайдалануына арналған көлік құралдарында жанымен салынған орындықтарды қолдануға жол беріледі.

**8 АТКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізудің белгілі түрлеріне техникалық талаптар**

**8.1 ІЖҚ немесе күш беретін агрегаттарды ауыстыру**

8.1.1 ІЖҚ вертикаль жазықтықта орнатылатын иінді біліктің симметрия осі АМКҚ осы моделі үшін өндірушімен берілген шектерде күш беретін агрегаттарды бойлық тұтастыру кезінде (екі жазықтықта – көлденең және фронтальды параллель болуы) немесе (80±5) мм көп емесе жылжу рұқсат етілетін базалық АМКҚ симметрия осінің көлденең тұтастыру кезінде перпендикуляр ауыстырылатын ІЖҚ симметрия осіне сәйкес келуі тиіс

8.1.2 ІЖҚ немесе күш беретін агрегаттарды ауыстыру кезінде АМКҚ габаритті мөлшерлерін, формаларын, кабина мен алдыңғы бампер қаптамаларын өзгертуге рұқсат етілмейді.

8.1.3 ІЖҚ немесе күш беретін агрегаттарды орнату кезінде мыналарды бұзуға рұқсат етілмейді:

- трансмиссия агрегаттары мен тораптарын, меңгерікпен басқарудың кинематикалық байланысын;
- сығылған ауаны тежегіш жүйелердің желілеріне беруге немесе сейілтуге;
- сығылған ауаны аспаға беруге;
- меңгерікпен басқару, жүкті өзі түсіретін шанақтардың аудару тетіктеріне және т.с.с. майдың берілген қысымы;
- салонда немесе кабинада берілістерді басқаға ауыстыру тұтқышының және бақылау аспаптарының, жылу беруді басқару элементтерінің аспаптарындағы ІЖҚ жедел тоқтату және АМКҚ осы моделін өндірушімен көзделген сыртқы жарық бергіш аспаптарың орналасуы.

8.1.4 Қуат көзі, салқындату, жылыту, желдеткіш, бақылау-өлшегіш аспаптар, пайдаланылған газдарды шығару құрастырылымға өзгерістер енгізудің осы түріне Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құжаттамада келтірілген көрсетілген элементтердің тиісті орналасу және біріктіру сызбасы бойынша жүзеге асырылуы тиіс. Сигнализаторлар аспаптарының комбинациясына орналастырылған қозғалтқышты бақылау құралдары мен оның жүйелерінің көрсеткіштері ІЖҚ мен оның жүйелерінің жарамды жай-күйіне сәйкес келуі тиіс. Борттық диагностика жүйесімен жарактандырылған көлік құралдарында бұл жүйе штаттық ІЖҚ ауыстырғаннан кейін жинақталуы және жұмысқа қабілетті болуы тиіс, сондай-ақ борттық диагностика жүйесімен сақталған көлік құралының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйелерінің ақаулықтарының кодтары болмауы тиіс.

Штаттық ІЖҚ ауыстыру штаттық ІЖҚ-ға сәйкес келетін экологиялық сыныптың төмендеуіне әкелмеуі тиіс.

8.1.5 ІЖҚ кез келген орналасуында моторлық бөлікте орналасқан АМКҚ тораптары мен агрегаттарының қауіпсіз қызмет көрсету мүмкіндігі, сондай-ақ пайдаланушылық құжаттамамен көзделген реттеушілік жұмыстарды жүргізу мүмкіндігі қамтамасыз етілген болуы тиіс.

8.1.6 ІЖҚ ауыстырған кезде ГОСТ 12.1.012 бойынша дірілдегіш қауіпсіздіктің талаптарын сақтау қажет.

8.1.7 Бір модельді ІЖҚ-ны басқасына бірдей жұмыс принципімен (күшпен от алдыру / қысудан тұтану) және цилиндрлер санымен ауыстырумен байланысты қайта жабдықтау кезінде ауыстырылатын ІЖҚ-ға қатысты олардың параметрлерін (жұмыс көлемі мен ең жоғары қуаты) КО ТР 018/2011 № 11 қосымшасында көлік құралдарының тиісті санаттары үшін белгіленген шамаларға көтеруге немесе төмендетуге жол беріледі, Көлік құралдарын бір және сол модификацияға жатқызудың көзделген критерийлерін



негізге ала отырып:

- M1 санаты үшін – қуаттағы айырмашылық – 30% - дан артық емес, жұмыс көлеміндегі айырмашылық-20-дан артық емес %;

- M2, M3, N1, N2 және N3 санаттары үшін – қуаттағы айырмашылық – 50% - дан аспайды, жұмыс көлеміндегі айырмашылық-50% - дан аспайды.

8.1.8 8.1.7 бойынша көрсеткіштерді ЖЖҚ немесе дайындаушы автомобильдердің белгілі бір модификацияларына орнататын бір модельдік қатардан күштік агрегатты ауыстыруға байланысты қайта жабдықтау кезінде, оның ішінде әртүрлі жұмыс принципімен (күшпен оталдыру/қысудан тұтану), бұл ретте келісу шарттарын орындау үшін 4.3 дайындаушының ресми технологиялық құжаттары ретінде жөндеу жөніндегі зауыттық нұсқамалар/нұсқаулықтар ұсынылуы мүмкін, оның ішінде тиісті ЖЖҚ/беру ауыстыру қораптарын алу/орнату операцияларының сипаттамасы бар.

8.1.9 8.1.7 және 8.1.9-да көзделген нұсқалар бойынша ІЖҚ ауыстыруды жүзеге асыру кезінде:

- штаттық ІЖҚ ауыстыратын шасси/шанақтың көтергіш элементтерінің штаттық тіректеріне орнату мүмкіндігін растау немесе беріктілік пен сенімділік шарттары бойынша ІЖҚ қолданылатын тіректерінің сәйкестік негіздемесін ұсыну;

- қажет болған жағдайда (автомобильді дайындаушының есептерімен немесе деректерімен расталады) ІЖҚ орнататын модификацияда дайындаушы қолданатын агрегаттарды пайдалана отырып, трансмиссияның беріліс сандарды (беріліс қорабы және/немесе басты беріліс) түзетуді жүргізу;

- қажетіне қарай вакуумдық, пневматикалық немесе электрлік тежегіш күшейткішін, пневматикалық тежегіш жүйесінің компрессорын, ІЖҚ орнатылған модификацияда дайындаушы қолданатын агрегаттарды пайдалана отырып рульдің гидравликалық күшейткішінің сорғысын ауыстыру арқылы тежегіш жүйесінің және рульдік басқарудың талап етілетін тиімділігін қамтамасыз ету.

8.1.10 8.1.7-8.1.9-да көзделген шарттарды қанағаттандырмайтын ІЖҚ ауыстыруға тиісті рұқсаттар немесе базалық көлік құралын дайындаушылардың ресми технологиялық құжаттары болған кезде ғана жол беріледі.

8.1.9 Орнатылған ІЖҚ қуаттылығы мен айналатын сәтін тура да жанама да өзгерту жабдықтың (тежегіш жабдық, меңгеріктік жабдық және өзгелер) және автомобильдің жүйесінің әрекеті мен тиімділігіне айтарлықтай әсер етпеуі тиіс.

8.1.10 ІЖҚ саны мен бекіткіштерінің орналасуы орнатылған ІЖҚ өндірушімен анықталған талаптарға сәйкес келуі тиіс. ІЖҚ рамаға немесе автомобиль шанағының күш беретін элементтеріне бекіту үшін тасымалды кронштейндерді пайдалануға рұқсат етіледі.

8.1.11 Егер автомобильдің жұмыс тежегіш жабдығы вакуумдық күшейткішпен жасақталған болса, күштеп қыздырылатын ІЖҚ қосымша қысудан жалындайтын ІЖҚ ауыстырған кезде өнімділігі тежегіштерді күшейткіштің тиімді әрекетін қамтамасыз етуі тиіс вакуумдық сорғыны орнату қажет.

8.1.12 Егер автомобильді меңгерікпен басқару күшейткішпен жасақталса, майлы сорғының жұмысы меңгерікпен басқару күшейткішінің тиімді әрекетін қамтамасыз етуі тиіс.

8.1.13 ІЖҚ пайдаланылған газдарды бұру жүйесі герметикалық болуы тиіс.

8.1.14 Беріліс қорабымен бірге ауыстырылмайтын ІЖҚ ауыстырған кездегі жағдайларда ІЖҚ мен беріліс қорабын қосу үшін арнайы біріктіретін фланецтерді пайдалануға рұқсат етіледі. Тіркеме қартерінің корпусына конструктивті өзгерістер енгізуге рұқсат етілмейді.

8.1.15 Егер базалық АМКҚ электр жабдығының борттық желісі орнатылатын ІЖҚ іске қосу жүйесімен үйлеспейтін нақты кернеуге (12 немесе 24 В) есептелген болса, онда

## ҚР СТ 1418-2018

оны орнатылатын ІЖҚ іске қосу үшін қажетті кернеуді беруді қамтамасыз ету қажет.

8.1.16 Қосымша аккумуляторлық батареяны орнатқан жағдайларда егер ол автомобильдің салонында немесе жабық шанақтың багаждық бөлімшесінде орнатылса, онда ол оқшауланған және желдетілетін аккумуляторлық жәшікте тұруы тиіс.

8.1.17 Генератор автомобильдің электр жабдығының қуат алуы және аккумуляторлық батареяның зарядталуы үшін қажет тиісті кернеуді қамтамасыз етуі тиіс.

8.1.18 Дизельге қайта жабдықталатын АМКҚ қуат алудың отынды жүйесі тиісті дизельді АМКҚ отын бағын дизельді отынға жөндеумен немесе сериялық дизель АМКҚ қолданылаған өнеркәсіптік конструктивті аналогты тиісті сыйымдылығы бар баққа ауыстырумен тиісті дизельдің қуат алу жүйесіне сәйкес өзгертілген болуы тиіс.

8.1.19 Құрастырылымға өзгерістер енгізу болып табылмайды, ІЖҚ-ны сол марканың, модельдің және түрінің (бензиндік, газдық немесе дизельді) көлік құралының ІЖҚ ауыстыру болып табылады, егер көлік құралына арналған осыған ұқсас ІЖҚ оны өндірушімен көзделген болса және егер ІЖҚ ауыстыру нәтижесінде оны бекіту орны, жұмыс көлемі, қуаттылығы және басқа да техникалық сипаттамалары өзгермесе.

### 8.2 Бейтараптандырғыштарды орнату

8.2.1 Бір сатылы, екі сатылы немесе үш сатылы бейтараптандырғыштарды қайта жабдықталатын автомобильдерге орнату өрт қауіпсіздігін қамтамасыз ете отырып, тек өнеркәсіптік конструктивтік аналогтың технологиялық сызбасы бойынша ғана жүзеге асырылады.

8.2.3 Каталитикалық қышқылдандырғыш және қайта қалпына келтіргіш бейтараптандырғыштарды орнатумен байланысқан құрастырылымға енгізілген өзгерістермен АМКҚ БҰҰ № 103-00 Ережелеріне немесе олармен үйлесетін стандарттардың талаптарына сәйкестігіне сертификатталған болуы тиіс.

### 8.3 Дыбысты жұтқыш талшықты материалдардан тұратын сөндіргіштерге, соның ішінде сөндіргіштер жүйелеріне талаптар

8.3.1 КО ТР 018/2011 талаптарына сәйкес пайдаланылатын көлік құралының шуылының деңгейі, соның ішінде құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін пайдалану құжаттамасында АМКҚ өндірушісімен белгіленген 5 дБА шектерінен, ал пайдалану құжаттарында осы шектер болмаған жағдайда немесе пайдалану құжаттамасына қол жетімсіз болған жағдайда 2-кестеде келтірілген шектерден аспауы тиіс.

#### 2-кесте – Қолданыстағы АМКҚ ІЖҚ шығару шуылының рұқсат етілетін деңгейлері

<i>АТС санаттары</i>	<i>Дыбыс деңгейі, дБ(А)</i>
<i>M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub></i>	<i>96</i>
<i>M<sub>2</sub>, N<sub>2</sub></i>	<i>98</i>
<i>M<sub>3</sub>, N<sub>3</sub></i>	<i>100</i>

8.3.2 Шығу жүйесіне мыналар кіруі тиіс: шығаруды сөндіргіш, сбіріктірілетін құбыр желілері, иілгіш металл майысқақ түтік құбыр, көмекші тежегіш (M<sub>3</sub> және N<sub>3</sub> санаттарының автокөліктік құралдарын үшін).

Сөндіргіш автомобильдің рамасына сенімді бекітілген болуы тиіс.

Көмекші тежеуішке турбокомпрессордың сыртқа шығаратын келте құбырдан 200 мм жақын ара-қашықтықта және металл түтік құбырдан кейін орналастыруға рұқсат етілмейді. Иілгіш металл түтік құбыр ол жинаудың қателігін, температуралық кеңейтуді, автомобильдің қозғалысы кезінде ІЖҚ мен раманың өзара жылжуының орнын

толтырып отыратындай етіп орналасқан болуы тиіс. Едәуір ұзындықтағы және массадағы біріктіргіш құбыр желілерінің ІЖҚ бекітілуі – металл түтік құбырға дейін бекіткіш кронштейні орналасқан кезде немесе автомобильдің рамасына – металл түтік құбырдан кейін орналасқан кезде болуы тиіс. Біріктіретін құбыр желілерін жобалау кезінде үшкір бұрыштардан аулақ болу керек, құбыр желілерінің бірқалыпты иіліміне рұқсат етіледі.

8.3.3 Шығару жүйесі жауан-шашыннан немесе көлік құралын жуу процесінде газ шығаратын түтік арқылы турбокомпрессордың трактісіне судың өтіп кетуінің алдын алуы тиіс. Автомобильді ІЖҚ шығару жүйесі сондай-ақ газ шығаратын түтіктер мен жазықтықтардың ішінде конденсаттың пайда болуын ескертпеі тиіс.

Шығару жүйесі құрастырылымға өзгерістер енгізу кезінде пайдаланылған газдардың ағыны ІЖҚ ауаны алу жүйесінен мүмкіндігінше алыс бағытталғандай болуы ескеріліп, жобаланауы тиіс.

8.3.4 Кабинаның үстінде орналасқан және ауа жинағышқа шығарғыш құбырға тікелей жақын көлік құралдары үшін пайдаланылған құбыр ауа жинағыштан жоғары болуы және одан қарама-қарсы жаққа бағытталуы қажет. Егер көлік құралы кабина спойлерін пайдаланса, онда пайдаланылған құбыр және ауа жинағыш спойлерден күйе бөлшектерінің түсуін және олардың ауа жинағышқа түсуін болдырмау үшін оның үстінде немесе спойлердің бүйірінде болуы тиіс.

8.3.5 Ұшқын сөндіргіш сөндірушіден кейін шығару жүйесінде орнатылуы тиіс.

8.3.6 Пайдаланылған газдарды шығару жүйесінің қосылыстары мен элементтерінде кему болмауы тиіс.

8.3.7 ДВС картерінің желдету жүйесіндегі түтіктерді ажыратуға жол берілмейді

8.3.8 Дайындаушы осы жүйемен жабдықталған N және M санаттағы АТС-да пайдаланылған газдарды бейтараптандыру жүйесін демонтаждауға және жұмыс істемеуге жол берілмейді.

8.3.9 Пайдаланылған газдарды шығару жүйесінің конструкциясына енгізілген өзгерістерімен АҚТС кабинасындағы шудың деңгейі көтерілмеуі тиіс және ТР ТС 018/2011 № 3 қосымшаның талаптарына сәйкес болуы тиіс.

8.3.10 Шығару жүйесінің дыбыс оқшаулау сериялық элементтерін демонтаждауға, конструктивтік қайта жасау немесе жетілдіруге тыйым салынған.

8.3.11 Дыбыс сіңіргіш талшықты материалдар бар сөндіргіштер жүйелері, егер мынадай шарттар сақталған жағдайда, БҰҰ № 51 02, № 59 00 ережелерінде немесе олармен үйлестірілген стандарттарда оларға қойылатын талаптар негізінде олардың сәйкестігін растау туралы құжаттар болған жағдайда пайдаланылуы мүмкін:

- олардың конструкциясы пайдаланылған газдардың талшықты материалдармен жанасуын болдырмайды;

- бәсеңдеткіштер жүйесі немесе оның элементтері БҰҰ-ның аталған ережелерінің талаптарына сәйкес типін ресми бекіту процесінде олардың қасиеттері нашарлатпайтындығы дәлелденген көлік құралының жүйелері немесе элементтері сияқты тобына тиесілі.

## **8.4 Көлік құралының экологиялық класының өзгеруі**

8.4.1 Қайта жабдықталған көлік құралының экологиялық класын неғұрлым жоғары класқа өзгерту АМКҚ өндірушінің рұқсат бойынша өнеркәсіптік конструктивтік-алып тастау аналогы бар болғанда жүзеге асырылады және КО ТР 018/2011 тиісті талаптарын сақтай отырып, оның технологиялық сызбасы бойынша іске асырылады.

8.4.2 Экологиялық сыныптың артуымен байланысты АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу КО ТР 018/2011 , БҰҰ № 24; 49; 83 және 96 Ережелерінің талаптарына немесе онымен үйлестірілетін стандарттарға сәйкестігіне сертификатталған болуы тиіс.

Сонымен бірге базалық автомобильдер мен қолданылатын ІЖҚ және экологиялық сипаттамаларға әсер ететін басқа компоненттердің экологиялық класын сәйкестендіру мақсатында БҰҰ № 24; 49; 83 және 96 Ережесі автомобильдің санатына, ІЖҚ типіне және КО ТР 018/2011 сәйкес сынау түріне қарай түзетулердің сериясымен қолданылады (3-кесте № 1 қосымша, № 10 қосымша).

### **8.5 Газ баллондық жабдықты орнату (Сұйытылған мұнай немесе сығылған табиғи газда жұмыс істеуге үшін АМКҚ қайта жабдықтау)**

*8.5.1 Көлік құралдарына типі көлік құралдарының сәйкес келетін түрлеріне арналған БҰҰ № 115-00 ережелері бойынша сертификатталған тек газ баллондық жабдық қана орнатылуы мүмкін.*

*БҰҰ № 115 ережелеріне сәйкестік сертификаты жоқ, бірақ компоненттері БҰҰ № 67 ережелерінің (сұйытылған мұнаймен жұмыс істеу үшін) немесе БҰҰ № 110 ережелерінің (сығылған табиғи газбен жұмыс істеу үшін) қолданылу аясына сәйкес сертификатталған газбаллонды жабдықты орнатуға болады. Бұл жағдайда БҰҰ № 115 ережелерінде көзделген өлшемдер бойынша базалық көлік құралының түріне газбаллонды жабдықтың Орнатылатын түрінің қолданылуын растайтын алдын ала техникалық сараптама жүргізу қажет.*

*8.5.2 Газ баллондық жабдықты орнату көлік құралының экологиялық класын төмендетуге әкеліп соқтырмауы тиіс.*

*8.5.3 Газ түріндегі отынмен ІЖҚ қуат алуға арналған жабдықты орналастыру және орнату БҰҰ № 67-01, 110-00 және 115-00 Ережелеріне сәйкес сонымен бірге БҰҰ № 36-03, 52-01 және 66-02 Ережелерінің талаптарын бұзбай жүзеге асырылуы тиіс.*

*8.5.4 Шатырына газ баллондарын орнату жағдайларында М<sub>2</sub> және М<sub>3</sub> санаттарының көлік құралдарының көлденең статикалық орнықтылығы қамтамасыз етілген болуы тиіс. Бұл ретте көлік құралының габариттік биіктігі, бірақ 4,0 м көп емес ұлғайтуға рұқсат етіледі.*

*8.5.5 Көлік құралының құрастырылымына өзгерістерді енгізу бойынша жұмыстарды жүргізуші мыналарды ұсынуы тиіс:*

*- өндірушімен немесе жеткізушімен немесе сатушымен расталған БҰҰ № 67-01, № 110-00 бойынша – жабдықтардың жекелеген элементтеріне; газ баллондық жүйенің типіне тұтастай көлік құралдарының тиісті түрлеріне – БҰҰ № 115-00 бойынша сәйкестік сертификаттарының көшірлемелерін;*

*- Көлік құралының құрастырылымына өзгерістерді енгізу бойынша жұмыстарды жүргізушінің жұмыстарды белгіленген ережелерге сәйкес орындау, қуат алу жүйесінің герметикалылығы мен қысыммен тексеруді тексеру туралы, ІЖҚ газ тәрізді отынмен қуат алуға арналған жабдықты мерзімді сынауларды жүргізу туралы және көлік құралының пайдаланылған газдарында көміртек тотығының (СО) шекті ұйғарынды құрамына сәйкестігі турал декларацияны.*

*Ескертпе – Экологиялық кластары 0, 1 және 2 көлік құралдарына қатысты БҰҰ № 115-00 Ережелері қолданылады, 1 қосымшасын қоса алғанда, басқа экологиялық кластардың көлік құралдарына қатысты БҰҰ № 115-00 Ережелері қолданылады, 1– 4 толықтыруларды қоса алғанда.*

*8.5.6 Газ баллондық жабдықтардың құрамына кіретін газ баллондары пайдаланылатын газға байланысты БҰҰ № 67-01 Ережелерінің немесе БҰҰ 110 Ережелерінің талаптарына сәйкес болуы тиіс [6].*

*8.5.7 Әр баллонның сәйкес болуы тиіс паспорты, формасы болуы тиіс [7]. Баллондарға арналған паспорттар құрастырылымға енгізілген өзгерістерімен автомобильді тапсыру актісіне қосымша берілуі тиіс.*

*Газ баллондардың сыртқы бетінде олардың паспорттық деректері, соның ішінде*

қолданыстағы және кейінгі қуәландырылуының күні қойылған болуы тиіс.

8.5.8 Автобустардың төбесіне сығылған табиғи газға арналған баллондары бар кассеталарды орналастыратын орны төбесінің қаңқасына кіргізілген және ГОСТ 14771 бойынша доғалық дәнекерлеумен қаңқаның бөлшектерімен қосылған қосымша элементтермен күшейтілген болуы тиіс.

8.5.9 Автобустың төбесіне орналастырылған газ баллондар мен олардың арматураларының күн энергиясынан қызып кетуінің алдын алу үшін олар арнайы қаптамамен жабылған болуы тиіс.

8.5.10 Өртке қарсы қорғау, өрттің алдын алу жүйесі және өрт қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұйымдастырушылық-техникалық іс-шаралар АТКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу сығылған және сұйытылған газдарда жұмыс істеу үшін ГОСТ 12.1.004 талаптарына сәйкес келуі тиіс.

Жарылу қауіпсіздігі ГОСТ 12.1.010 талаптарына сәйкес келуі тиіс.

8.5.11 Оталдырудың ұшқынды жүйесімен құрастырылымға енгізілген өзгерістері бар АМКҚ қуат көзінің жарамды бензиндік жүйесі, ал дизельді АМКҚ – дизель отынында қуат көзінің жарамды жүйесі болуы тиіс.

8.5.12 Сығылған табиғи немесе сұйытылған мұнай газы үшін және АМКҚ жолаушылар салондарында немесе багаждық шанақтары хабарланатын екі көлемді шанақтары бар (универсал, фазтон-универсал, хетчбек және т.б.) жеңіл автомобильдерде отын жүйесінің қандай да бір тетіктері және элементтері бар болуына багаждық бөлімшеде немесе жолаушылар салонында орнатылған жабдықтың барлық элементтерін қорғауды қамтамасыз ететін газ өткізбейтін қаптамасы бар болған кезде ғана рұқсат етіледі (8.5.13-тармақты қараңыз). Осындай жағдайда құятын блок көлік құралының сыртқы жағынан орналасқан болуы тиіс.

Жолаушылар салоны немесе жүк бөлімшесінің тұйық кеңістігі арқылы өтетін отын өткізгіштерінің негізделген қажетті ұзындығы болуы тиіс және кез келген жағдайда М2 немес М3 санаттарының көлік құралдарынан басқалары газ өткізбейтін қаптамамен қорғалған болуы тиіс, егер отын өткізгіштер және қосылыстар газдың әрекетіне берік және атмосфераға шығуы бар қорғағыш түтікке орналастырылған болса.

8.5.13 Баллонда(дарда) газ өткізбейтін қаптама.

8.5.13.1 Баллонның(дардың) фитингілерінің үстіне кигізілетін және газ өткізбейтін 8.5.13.2 – 8.5.13.5 тармақтарының талаптарына жауап беретін қаптаманы отын баллонына орнатады, тек баллон(дар) көлік құралының сыртқы жағына орнатылған жағдайларды қоспағанда.

8.5.13.2 Газ өткізбейтін қаптаманың атмосферамен, қажет болған жағдайда пайдаланылатын газ әрекетке төзімді болуы үшін біріктірілген шланг және бұрып жіберетін келте құбырлар арқылы қатынасы болуы тиіс.

8.5.13.3 Газ өткізбейтін қаптаманың желдеткіш арнасы доңғалақтың үстіндегі арқаға немесе жылу көзінің бағытына, мысалы пайдаланылған газдың шығару жүйесіне газды бұрмауы тиіс.

8.5.13.4 Газ өткізбейтін қаптаманы желдетуге арналған және механикалық көлік құралының шанағының түбі бойынша өтетін кез келген біріктірілген шлангы немесе бұрып жіберетін келте құбырдың қиылысуының ең аз алаңы  $450 \text{ мм}^2$  құрауы тиіс.

8.5.13.5 Баллонның(дардың) фитингілерінің бетіне орнатылатын қаптама және біріктірілген шланглар 10 кПа қысым кезінде қандай да тұрақты деформацияға ұшырамай герметикалылықты қамтамасыз етуі тиіс. Осы жағдайларда сағатына

$100 \text{ см}^3$  аспайтын ағуға рұқсат етіледі.

8.5.13.6 Біріктірілген шлангты қамыттардың немесе басқа құралдардың көмегімен газ өткізбейтін қаптамаға және бұрып жіберетін келте құбырға бекітіп қояды, және де олардың арасындағы біріктіру газ өткізбейтін болуы тиіс.

## ҚР СТ 1418-2018

8.5.14 М<sub>2</sub> және М<sub>3</sub> санаттарының газ баллондық АМКҚ газ ағудың сигнал бергіштерімен жабдықталған болуы тиіс.

8.5.15 Газ баллондық АМКҚ құятын құрылғысы газ құятын колонкаға қосылу АМКҚ сыртынан жүзеге асырылатындай етіп орналастырылуы тиіс.

8.5.16 Жоғары қысымдағы металл газ құбыр желілерінде пісіру және дәнекерлеу іздері болмауы тиіс. Оларда компенсациялық орамдар көзделген болуы тиіс. Жоғары және төмен қысымның құбыр желілерін қалдық деформациясына рұқсат етілмейді.

8.5.17 Жолаушылардың авариялық шығатын жерлер арқылы көшіруге қиындық туғызатын газ баллондық жабдықтың элементтерін орнатуға тыйым салынады.

8.5.18 Көлік құралында орнатылған әр газ баллонында өшірілмейтін түрде жоқ дегенде келесі деректер анық салынған болуы тиіс:

- сериялық нөмірі;
- «СМГ» немесе «КТГ» белгілеулері

8.5.19 Көлік құралдарындағы газбаллонды жабдықтар арнайы уәкілетті ұйымдарда (ГОСТ ISO/IEC 17020 талаптарына сәйкес аккредиттелген инспекциялық органдарда) баллондарды дайындаушы белгілеген және баллонға (Баллондарға) паспортта көрсетілген баллондарды куәландыру кезеңділігіне сәйкес келетін кезеңділікпен кезеңдік сынақтарға ұшырайды. Мерзімді сынақтардың нәтижелері бойынша арнайы уәкілетті ұйымдар көлік құралында орнатылған газбаллонды жабдыққа мерзімді сынақ жүргізу туралы куәлікті ресімдейді.

8.5.20 Құрастырылымға өзгерістер енгізу және газ баллондық жабдықтың жиынтықтылығына пайдалану кезінде рұқсат етілмейді. Газ баллондық жабдықты жөндеу (редукторын немесе баллонды ауыстыру) кезінде енгізілетін өзгерістер арнайы уәкілетті ұйымдармен газ баллондық жабдықтың қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлікпен ресімделеді.

8.5.21 Еуразиялық экономикалық одақ мемлекет – мүшелері үшін бірыңғай құжаттар нысандары Еуразиялық экономикалық комиссиясы Колегиясының шешімімен белгіленеді. Көрсетілген құжаттар көлік құралының техникалық жай-күйін тексеруді жүргізу кезінде көрсетіледі.

8.5.22 Мыналарға рұқсат етілмейді:

8.5.22.1 Олардың мерзімді куәландыруының мерзімдері өтіп кеткен газ баллондарды пайдалануға.

8.5.22.2 Газ баллондық жабдықтың компоненттерін бекітуді бұзуға.

8.5.22.3 Газ баллондық жабдықтың элементтерінен және олардың біріктірілген жерлерінде газдың шығып кетуінің бар болуына.

8.5.23 Сұйытылған мұнай газы (СМГ) немесе компримирленген табиғи газ (КТГ) отыны ретінде пайдаланылатын М<sub>2</sub> және М<sub>3</sub> санаттарының көлік құралдарына БҰҰ

№ 67-01 және № 110-00 Ережелерімен көзделген ақ түсті жиекпен жасыл түсті ромб түріндегі айыратын белгілер салынады. Белгінің ортасына мынадай «әріптер: «СМГ» немесе «КТГ» жазылады (8-сурет). Ромбының көлденең диагоналы 110 мм-ден 150 мм-ге дейін, ромбының вертикаль диагоналы 80 мм-ден 110 мм-ге дейін, жиегінің ені 4 мм-ден 6 мм-ге дейін, әріптердің биіктігі 25 мм-ден көп, әріптердің ені 4 мм-ден көп. Айыратын белгілері алдынан және артынан, сондай-ақ көлік құралының оң жақ бортына есіктердің сыртына орналастырылады.



**8-сурет – Жағылған мұнай газ (ЖМГ) немесе компримирленген табиғи газ (КТГ) отыны ретінде қолданылатын М2 және М3 санатты көлік құралдарына арналған анықтау таңбасының үлгісі**

**8.6 Жалпыға арналған шанақтарды (соының ішінде борттық платформалар, фургондар, контейнерлер) ауыстырумен немесе орнатумен байланысты АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу**

8.6.1 Жалпыға арналған шанақтарды ауыстыру немесе орнату 7.2, 7.3, 7.5, 7.9, 7.24 талаптарын сақтай отырып, жүзеге асырылуы тиіс.

8.6.2 Фургонный есігі автомобильдің қозғалыс барысы бойынша артынан немесе оң жағынан орналасқан болуы тиіс. Фургонный екі жаққа кең ашылатын бүйірлік жарма есіктері автомобиль қозғалысының жүрісі бойынша сол жақтан оң жаққа қарай ашылуы тиіс. Бүйірлік есіктердің баспалдақтары автомобильдің бүйірлік габаритіне шығып кетпеуі тиіс.

8.6.3 Бұрылатын типтегі (есіктің жазықтығында айналатын) бүйірлік есіктердің тұтқаларын пайдалану кезінде тұтқаның ашық шеті автомобильдің қозғалысының жүрісі бойынша «артқа» бағытталған болуы және «есікке» бағытталған бойынша қайырылған болуы тиіс; тұтқаның өзі есікке параллель жазықтықта айналып тұратындай және сыртына қарай айналып кетпейтіндей етіп жөнделген болуы тиіс. Жабық күйінде тұтқаның шеті қуыста немесе қорғағыш құрылғыда тұруы тиіс. Есіктің жазықтығына параллель емес, кез келген бағытта сыртқа қарай айналып тұратын бүйірлік тұтқаларды қолдану кезінде тұтқаның ашық шеті автомобильдің қозғалысының барысы бойынша «артқа» немесе төмен бағытталған болуы тиіс. Фургонның бүйірлік есігінің тұтқасы есіктің бетінен 40 мм көп емес шығып тұра алады.

Фургонның есік топсалары есіктің бет жағынан 30 мм көп емес шығып тұра алады.

8.6.4 Шанақтардың есіктерінде қозғалыс кезінде олардың өзінен-өзі ашылып кету мүмкіндігін болдырмайтын сенімді тиектері болуы тиіс.

8.6.5 АМКҚ орнатылатын контейнерлер 1А немесе 1С типтеріне ГОСТ 18477 бойынша немесе басқа ұқсас массалары мен габариттері бойынша сәйкес келуі тиіс.

8.6.6 Контейнерлерді бекіту ГОСТ 20527 бойынша бұрыштық фитингілер арқылы жүзеге асырылуы тиіс. Контейнерлерді бекіту элементтері ҚР СТ ГОСТ Р ИСО 3874 стандартының талаптарына сәйкес әзірленген және таңбалаған болуы тиіс.

8.6.7 Контейнер тасушының көлденең арқалықтарының құрастырылымы толық массамен жүк тиелген контейнерді жылжусыз, автомобильді барынша тездету (ақырындату) кезінде бойлық және көлденең бағыттарда ұстап тұруды қамтамасыз етуі тиіс.

8.6.8 Контейнер тасушының рамасы контейнердің бекіту элементтерінің тірек жазықтығынан жоғары 12,5 мм шығып тұруы тиіс контейнерге арналған арнайы тірек беткейлермен жабдықталған болуы тиіс.

## ҚР СТ 1418-2018

Контейнерді бекіту элементтерінің орталары арасындағы ара-қашықтық пен контейнерлерді бекіту элементтерінің диагональ бойынша арасындағы ара-қашықтықты өлшеу кезіндегі айырмашылық 13 мм аспауы тиіс.

8.6.9 Жүк көтергіш бортты орнату рама үстіндегіге бекіту сияқты тек шасси рамасына бекітуге рұқсат етіледі. Бекіту типі таңдау есептеулермен анықталады. Жүк көтергіш бортты орналастырмай тұрып есептеулерді жүргізе отырып, оның шассимен және қондырғымен үйлесімдігіне көз жеткізу керек.

8.6.10 Жүк көтергіш бортты орнату мына өзгерістердің факторларын есепке ала отырып жүргізіледі:

- салмақты жүктемелерді үлестіру;
- қондырманың және бүкіл автомобильдің ұзындығы;
- раманың бүгілуі;
- рама үстіндегінің бүгілуі;
- рама мен рама үстіндегіні бекіту тәсілдері
- борттық электр желісі (аккумуляторлық батарея, генератор, сым). Жүк көтергіш

бортты орнатуды орындайтын кәсіпорын мыналарға тиіс:

- біліктің жүктемелерін есептеуді жүргізуі;
- алдыңғы білікке ең аз жүктемеге қатысты талаптарды орындауды қамтамасыз

етуі;

- біліктердің шамадан тыс жүктемесінің мүмкіндігін болдырмауы;
- қажеттілігіне қарай шанақ пен артқы құламасының ұзындығын азайтуы;
- конструкцияның беріктілігін тексеруі;
- рама үстіндегінің құрастырылымын және оның рамаға бекітілуін жобалауы

(қозғалмалы (қатты емес) және қозғалмайтын (қатты));

- жеткілікті сыйымдылықтың аккумуляторлық батареясын және жеткілікті

қуаттылықтың генераторын орнатуы;

- жүк көтергіш борт үшін электрлік коммутациялық жабдықты орнатуды көздеуі;

8.6.11 Электр гидравликалық жүк көтергіш бортты тиісті электр тізбектеріне қосу қажет. Жұмыстарды орындайтын кәсіпорын жүк көтергіш бортты автомобильмен үйлесімділігіне электрлік сызбаны тексеруі тиіс.

8.6.12 Жүк көтергіш бортты орнату № 6 қосымшаның көлемді гидрожетекке талаптарды есепке ала отырып, жүргізілген болуы тиіс КО ТР 018/2011 .

8.6.13 Жүк көтергіш бортты орнату кезінде артқы мемлекеттік тіркеу белгісін жарықтандыру және артқы сыртқы жарық бергіш аспаптардың орналасқан жері және орнату БҰҰ № 48-03 Ережелеріне сәйкес болуы тиіс.

## **8.7 N және O санаттарының көлік құралдарын арнайыландырылған жылжымалы құрамға қайта жабдықтау**

### **8.7.1 Жалпы талаптар**

8.7.1.1 Көлік құралдарын арнайы және мамандандырылған жылжымалы көлік құралдарына қайта жабдықтағаннан кейін олар көлік құралдарының тиісті түрлері үшін КО ТР 018/2011 № 6 қосымшасында белгіленген қауіпсіздік талаптарына жауап беруі тиіс.

8.7.1.2 арнайы немесе арнайы көлік құралдарының белгілі бір түрлеріне қойылатын талаптар болмаған жағдайда, КО ТР № 6 қосымшасында 018/2011 шассиге қатысты көлік құралының тиісті санаты үшін көзделген талаптар және халықаралық нормаларды немесе конструкциясы бойынша көлік құралдарының жақын түрлеріне қойылатын белгіленген талаптарды талдауға негізделетін қондырмаға қатысты алдын ала техникалық сараптама талаптары орындалуы тиіс.



**8.7.2 Автоцистерналарға қойылатын талаптар**

8.7.2.1 Цистерналар едәуір қаттылығы болады, сондықтан алдыңғы бөліктің рамасына қатты емес бекіткіштерді қолдану – міндетті түрде.

8.7.2.2 Егер цистернаның монтажи рама үстіндегі арқылы жүргізілсе, онда базалық шассиді дайындаушымен қондырғыны келісу талап етілмейді.

8.7.2.3 Цистернаны тұтас рама үстіндегісіз бірнеше тіректер арқылы бекітуге рұқсат етіледі. Тіректің ортасы мүмкіндігінше теоретикалық артқы білікпен бір-біріне сәйкес келуі, бірақ қандай жағдайда болмасын ара-қашықтығы 1000 мм аспауы тиіс. Бұл ретте құрастырылымға өзгерістер енгізуді жүзеге асыратын кәсіпорын рама лонжерондарының майысуы мен бүгілуін болдырмауға есептеуді орындауы тиіс. Мұндай жағдайда базалық шассиді дайындаушымен қондырғыны келісу міндетті түрде болу керек.

8.7.2.4 Автоцистерна жағдайында, цистернаны көлік құралының рамасына бекіткен кезде контурдан тыс жерге шығып кететін кронштейндарды қолданады, осы кронштейндардың вертикаль бөлігінің ұзындығы олар бекітілетін шасси рамасының биіктігінен аз болмауы тиіс.

**8.7.3 Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған N және O санаттарының көлік құралдарына талаптар**

8.7.3.1 Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған көлік құралдарының құрастырылымы БҰҰ № 105-04 Ережелеріне немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес келуі тиіс. Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған автоцистерналардың орнықтылығына қатыстысы БҰҰ № 111 Ережелеріне немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес келуі тиіс.

8.7.3.2 9.3.-9.8 тарауымен көзделген көлік құралының құрастырылымы мен жабдықтауға талаптарды растау. 9-бөлім В қосымшасы 1957 жылы 30 қыркүйекте Женевада жасалған қауіпті жүктерді халықаралық жол тасымалдауы (ҚЖХЖТ) туралы Еуропалық келісімге аккредиттелген сынау зертханасында типтік үлгіні сынау жүргізіледі; көлік құралын дайындаушы жоғарыда көрсетілген сынаулардың негізінде шығарылатын көлік құралдары сынау үлгісіне сәйкес келетіндігін куәландыратын сәйкестігі туралы декларацияны қабылдайды және оны аккредиттелген ұйымда тіркейді.

8.7.3.3 Барлық периметрлері бойынша автоцистерналардағы және тіркемелердегі (жартылай тіркемелердегі) цистерналар – алмалы цистерналарда және көлік құралдарында тасымалдауға арналған цистерналарда – батареяларда бүйірлік немесе артқы қорғағыш құрылғылар орнатылған болуы тиіс. .

Артқы қорғағыш құрылғы корпусының артқы арматурасымен цистерна корпусының қорғағыш функциясын орындаған жағдайда ұнтақ тәрізді немесе түйіршіктелген жүктерді тасымалдауға арналған цистернасы бар көлік құралдарына-артқы қабырғасы арқылы жүк түсіретіні бар самосвалға талап етілмейді.

Цистернаның артқы қабырғасы мен қорғағыш құрылғының артқы бөлігі (цистернаның шеткі артқы нүктесінен немесе тасымалданатын жүкпен жанасатын шығып тұратын арматурадан) арасындағы ара-қашықтық кем дегенде 100 мм болуы тиіс.

8.7.3.4 Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған көлік құралдарына көлік құралын дайындаушымен көзделмеген қосымша отын бактарын орнатуға тыйым салынады.

8.7.3.5 Жүргізушінің кабинасында отынды қыздырғыш аспаптарды (соның ішінде газ тәрізді отында жұмыс істейтіндер) қолдануға және оларды көлік құралының жүк бөлімшелерінде орналастыруға тыйым салынады.

8.7.3.6 Тент ретінде жарылуға мықты, су өтпейтін және ауыр жалындайтын

материалды қолдануға рұқсат етіледі. Тент тартылған, шанақтың бортын жан-жағынан кем дегенде 200 мм жауып тұратын және бекіткіш құрылғылармен ұсталынып тұруы тиіс.

8.7.3.7 Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған тіркемелерде автоматтық тежегіш функциясы бар жұмыс тежегіш жүйесі болуы тиіс.

8.7.3.8 Көлік құралдары келесі мәндерден кем емесе саны мен сыйымдылығы бар тасымалды өрт сөндіргіштермен толымдалуы тиіс:

- 7,5 т көп техникалық ұйғарынды барынша көп массасы бар көлік құралдары – 12 кг кем емес сыйымдылықтағы кем дегенде бір өрт сөндіргіштен немесе әрқайсысы 6 кг сыйымдылықтағы екі өрт сөндіргішпен;

- 3,5 тоннадан 7,5 тоннаға дейін көп техникалық ұйғарынды барынша көп массасы бар көлік құралдары – кем дегенде ең аз жиынтық сыйымдылығы 8 кг бір өрт сөндіргішпен немесе біреуі сыйымдылығы кем дегенде 6 кг болатын екі өрт сөндіргішпен;

- 37,5 тоннаға дейін қоса санағанда техникалық ұйғарынды барынша көп массасы бар көлік құралдары – жалпы сыйымдылығы кем дегенде 4 кг бір немесе одан да көп өрт сөндіргіштермен;

- қауіпті жүктердің орамдарда шектелген санын тасымалдауға арналған көлік құралдары – ІЖҚ-да немесе көлік құралының кабинасында өртті сөндіру үшін жарамды кем дегенде 2 кг сыйымдылығы бар бір өрт сөндіргішпен;

- мұнай өнімдерін тасымалдауға және құюға арналған автоцистерналар – әрқайсысы кем дегенде 6 кг сыйымдылығы бар кем дегенде екі өрт сөндіргішпен, оның біреуі тіркеме-цистернада (жартылай тіркеме-цистернада) орналастырылуы тиіс;

- көлік құралында ІЖҚ автоматтық өрт сөндіргішінің жүйесі бар болған жағдайда ІЖҚ өртті сөндіру үшін бейімделмеген тасымалды өрт сөндіргішті қолдануға рұқсат етіледі.

8.7.3.9 Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған көлік құралы мыналармен толымдалады:

- мөлшерлері доңғалақтың диаметріне сәйкес келетін әр көлік құралына (автопоездің буыны) кем дегенде екі кері домалауға қарсы тіреуіштермен;

- авариялық тоқтаудың еккі белгісімен;

- тасымалданатын қауіпті жүктерді бейтараптау құралдарымен;

- көлік құралын авариялық жөндеуге арналған қолмен істейтін саймандар жинағымен;

- жылтылдайтын автономды қуат алатын немесе тоқ сары түстегі үнемі жанып тұратын оты бар екі фонарьмен;

- күрекпен және өрт сөндіруге арналған запас топырақпен;

- экипаждағы әр мүшеге ашық түсті киіммен;

- экипаждағы әр мүшеге қалтаға салып жүретін фонарьлармен;

- апаттық карточканың нұсқамаларына және тасымалдау шарттарына сәйкес – тасымалданатын қауіпті жүктерді бейтараптау құралдарымен, жүкті алып жүретін экипаж мүшелері мен персоналдарының жеке қорғағыш құралдарымен;

- авариялық карточкада көрсетілген қауіпсіздікті қамтамасыз етуге арналған арнайы құралдармен.

8.7.3.10 Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған көлік құралдарының электрлік тізбектері (аккумуляторлық батарея тізбектерінен басқасы – суықтай қосу және ІЖҚ тоқтату жүйесі; аккумуляторлық батарея – генератор; генератор – ерігіш сақтандырғыштар мен ажыратқыштардың блогы; аккумуляторлық батарея – ІЖҚ стартері; аккумуляторлық батарея – тозуға берік тежегіш жүйенің қосу жүйесінің корпусы; аккумуляторлық батарея – арба теңгергіші білігін көтеру үшін электрлік

тетік) өнеркәсіптік әзірленген ерігіш сақтандырғыштармен немесе автоматтық сөндіргіштермен қорғалған болуы тиіс.

8.7.3.11 Көлік құралында кездейсоқ іске қосылудан қорғау элементтері, сондай-ақ аккумуляторлық батареяны көлік құралының электр жабдығынан ажырату үшін ажыратқыштың белгісі болуы тиіс.

8.7.3.12 Электр жабдығының атаулы кернеуі 24 В аспауы тиіс.

8.7.3.13 Жерге қосатын құрылғының жерге қосу контурымен бірге қарсыласуы 100 Ом көп болмауы тиіс.

8.7.3.14 Көлік құралдарының шанақтары, автоцистерналар, тіркемелер және жартылай тіркемелер – қауіпті жүктерді тасымалдауларды үнемі жүргізетін осы жүктер үшін орнатылған цистерналар айырым түстерімен боялған және тиісті жазулармен жасақталған болуы тиіс.

8.7.3.15 Мыналарға рұқсат етілмейді:

- қауіпті жүктерді тасымалдау үшін бір тіркемеден немесе оның құрамында жартылай тіркемеден көп болатын көлік құралдарын пайдалануға;
- көлік құралын өрт сөндіргіш құрамдарында улы газдарды бөлетін өрт сөндіргіштермен толымдауға;
- шанақтың панельдері мен тақтайларын бұзуға, шанақтардағы жабық және ашық тенті бар тесіктер мен ойықтарға;
- жұмыс істеу кезінде қыздыруға, тез жалындайтын және жарылғыш заттар мен бұйымдарды тасымалдауға арналған көлік құралында қорғау элементтерінің бекіткіштерінің бұзылуы мен демонтажсына;
- көлік құралының құрастырылымымен көзделген сөндіргіші бар шығаратын құбырды алып шығаратын орнын өзгертуге;
- шығарғыш құбыры бар ұшқын алмалы сөндіргіштің демонтажсына;
- аккумуляторлық батареядан, ІЖҚ, электр сымдарынан немесе сөндіргіші бар шығарғыш құбырдан оны жоюды қысқартатын отын бағын орналастыруды өзгертуге;
- отын бағы мен аккумуляторлық батарея арасында қорғағыш өткізбейтін қоршауларды демонтаждауға;
- отын бағын және отынды жерге емес, тасымалданатын жүкке ағу мүмкіндігін тугызатын қуат алу жүйелерінің басқа тораптарын, электр жабдығының немесе ІЖҚ шығару жүйесінің бөліктерін орналастыруды өзгертуге;;
- отын бағының түбінің астында және бүйірінен қорғағыш қаптаманы демонтаждауға;
- цистернаның немесе жүктің және пайдалану кезінде (ІЖҚ, трансмиссия, тежегіш-баяулатқыш) кабинаның артқы қабырғасында орналасқан қыздырғыш агрегаттардың арасындағы қорғағыш экранды демонтаждауға немесе бекіткішінің әлсіреуіне;
- көлік құралында отқа төзімді емес материалдан жасалған ағаш бөліктерді орнатуға және шанақтың ішкі қаптауының ұшқын тугызатын материалдардан элементтерін орнатуға;
- шанақтардың борттарындағы есіктердің құлыптарының және тенттерінің демонтаждау немесе жұмысқа қабілетті емес күйіне;
- көлік құралының төбесінде немесе төбесінің үстінде сары (тоқ сары) түспен сәуле шығаратын арнайы жарық бергіш сигнал бергіш аспаптың көрінушілігін шектеуге немесе орналасқан жерін өзгертуге, демонтажсына, жұмыс істеуге қабілетсіз күйіне;
- аккумуляторлық батареяны көлік құралының электр жабдығынан, сондай-ақ жүргізушінің кабинасынан және көлік құралының сыртынан тікелей немесе

қашықтықтан оның жетектерінен ажырату үшін ажыратқыштың демонтажы немесе жұмыс істеуге қабілетсіз күйіне;

- ІЖҚ капот астындағы кеңістігінен тыс орналасқан аккумуляторлық батареяларды оқшаулағыш ішкі қабырғаларымен желдеткіш бөліктерден шығаруға;
- көлік құралдарында бұрандалы цокольдары бар балқу шамдарын қолдануға;
- кездейсоқ ажыраулардан жасақталмаған қорғағышпен автомобиль-тартқыш және тіркеме (жартылай тіркеме) арасында электрлік жалғағышты қолдануға;
- көлік құралында қорғалмаған орындауда аппараттарға шаң түсіп кететін және жарылуға қауіпсіз орындауда электр жабдығының аппараттарын ауыстыруға;
- технологиялық жабдықтың бөліктерінде жарылудан қорғалған орындауда және аз қорғалған орындауда жабдықта оны басқару пультында электр жабдығының аппараттарын ауыстыруға;

- электр сымдарын металл қабықшаның сыртына, сыртқы электр сымдарын шанақтың ішіне немесе технологиялық жабдықпен контакт жасаудан электр жабдығын оқшаулау бойынша шараларды бұзумен төсеуге;

- электр сымдарының қызып кетуіне, олардың оқшауларының, бекіткіштерінің бұзылуына, қорғағыш бөлшектердің зақымдануына немесе жойылуына;

- көлік құралы шанағының ішіндегі балқу шамдарының маңайындағы қоршағыш сеткалар мен торлардың демонтажына немесе сыртқы электр сымдарын шанақтың ішіне төсеуге;

- шассимен (ыдыспен, рамамен) біріктірілген ұзындығы кем дегенде 200 мм сымның (металл тізбектің) жермен жанасқан көлік құралында жүк тиелмеген кезде қамтамасыз етілетін жерге қосу тізбегінің немесе жерге тереңдету немесе жерге орналастыру контурына қосу үшін шетінде бұрандама қысқыш-істікпен жерге қосатын арқанның электр өткізгіштігінің бұзылуына;

- резервуардың үстіңгі бөлігінде орнатылған құбыр желілері мен көмекші жабдықтардың автоцистерна аударылған жағдайда зақымданудан қорғау элементтерінің демонтажына немесе жұмыс істеуге қабілетсіз күйіне;

- көлік құралының алдынан (бамперінде) және артынан орналасқан қауіпсіздік туралы ақпарат жүйесінің кестелерін бекіту үшін кронштейндердің демонтажына немесе зақымдануына.

8.7.3.16 Тұтынушының (тапсырыс берушінің) талабы бойынша қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған автокөлік құралдары іске қосу жетегін қашықтықтан басқарумен жабдықталған базалық автомобильдің ІЖҚ өрт сөндірудің модульдік қондырғысымен жасақталуы мүмкін. Өрт сөндіргіш заттар өрт сөндірудің модульдік қондырғысының жұмысы кезінде жүргізушінің кабинасына түспеуі тиіс.

#### **8.7.4 Аударылатын шанағы бар (өзі аударғыштар) көлік құралдарына қойылатын талаптар**

8.7.4.1 Аударылатын (өзі аударғыштар) шанақтарын орнату үшін құрастырылымы осындай қондырғыны орнатуға немесе оны 7.6. кіші тарауының талаптарын ескере отырып, жөндеуге мүмкіндіктік беретін белгіленген типтегі шасси қажет. Қандай жағдай болмаса да жүкті түсіру кезінде автомобиль-өзі аударғыштың беріктілігіне есептеулер жүргізілген болуы тиіс.

8.7.4.2 Зауыттан алынған өзі аударғыш шассилар келесі параметрлер бойынша талаптар орындалған жағдайда қандай да бір түзетуді талап етпейді:

- рұқсат етілген барынша көп массасы және өзі аударғыш шанақты оның массасын, көлемін, рама үстіндегінің массасын және монтаж, жүк көтергіштігі және тасымалданатын жүктің<sup>1)</sup> тығыздығы үшін қажет басқа элементтерді ескере отырып,

---

<sup>1)</sup> Болжамды есептеулер үшін 1600 кг/м<sup>3</sup> болатын материалдың топырағынан шығарылып алынған тығыздықтың шамалап алынған мәні пайдаланылуы мүмкін.

орнату кезінде шассидің білігіне одан жүктеме асып түспейтін болады;

- өзі аударғыш шанақтың сериялық ұзындығы қандай да бір түзетулерсіз базалық шассиге сәйкес келеді;

- базалық шасси рамасы асылмасының сериялық ұзындығы өзгеріссіз қалады;

- автомобильдің асылмасының сериялық ұзындығы өнеркәсіптік конструктивтік аналогқа сәйкес келеді;

- платформаның көтерілу бұрышы артқа немесе жанына 50° аспайды;

- көтеру кезінде өзі аударғыш шанақтың ауырлық ортасы артқы білікке шықпайды.

Өйтпеген жағдайда базалық шассиды дайындаушымен келісілген автомобильдің беріктілігін қамтамасыз ету бойынша қосымша шаралар (кейбір агрегаттардың беріктілігін немесе жылжуын арттыру үшін гидравликалық тіректерді орнату) көзделген болуы тиіс.

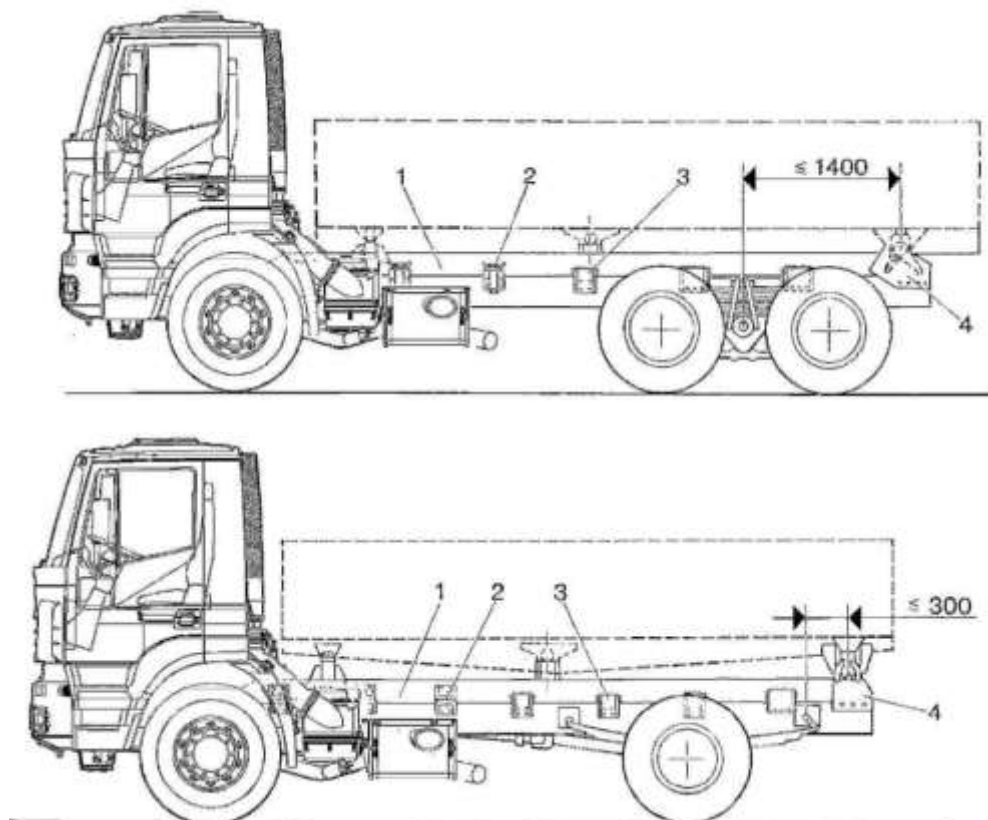
Төмен тығыздығы бар жүкті тасымалдау кезінде пайдалы жүктің көлемі құрылғыларымен бірге пайдалы жүктеме массасы ортасының барынша үлкен биіктігі үшін орнатылған шектерде ұлғайтылуы мүмкін.

8.7.4.3 Өзі аударғыш шанақты орнату үшін болаттан жасалған тұтас рама үстіндегіні пайдалану қажет. Рама үстіндегінің артқы аймағы ұорап түрінде жабылған болуы және қажеттілігіне қарай диагональдық крест тәрізді ромбыға ұқсас күшейткіш элементпен немесе басқа лайықты конструкциямен күшейтілген болуы тиіс.

8.7.4.4 Көтергіш тетігін жүктің шассиде локализация деңгейін қысқарту үшін пайдалы жүктемемен шанақтың массасының ортасынан алдына қарай жақын тетікті орналастыру ұсынылады. Шанақтың және гидроцилиндрдің шетмойыны бұру білігі рама үстіндегіде орнатылған болуы тиіс, өйткені автомобильдің рамасы, әдетте жекелеген нүктелік жүктемелерді қабылдауға есептелмеген.

8.7.4.5 *Жүктемені үлестіру үшін арналған қосымша раманың жоқ болған кезінде — артқа аударылатын шанақтардың бұрылу білігі шанақ аударылған кезде шасси рамасына әсер ететін иілуден қосымша жүктемені ең азына жеткізу үшін артқы асылмасының тіректеріне барынша жақын тұруы тиіс.*

Шанақ аударылған кезде автомобильдің беріктілігінің нашарлауының алдын алу және шассида кернеуді айтарлықтай ұлғайту үшін аударылу тетігі топсасының бекіту нүктелері мен артқы рессордың артқы кронштейні немесе 9-Суретте көрсетілген екі белағашты арбаның білігі арасындағы ара-қашықтықты сақтау ұсынылады. Егер техникалық себептер бойынша бұл мүмкін болмайтын болса, артқы бөлігінде қаттылықты арттыру үшін пайдаланылатын подрамниктің артқан беріктілігі жағдайында ара-қашықтықты кішкене ұлғайтуға рұқсат етіледі. Үлкен көлемді жүктерді тасымалдауға арналған ұзын шанағы бар грузовиктер болған жағдайда доңғалақ базасын ұзартуға (бұған рұқсат етілетін жағдайларда ғана) болады.



1 – рама үсті; 2 – кронштейндер; 3 – тілімшелер; 4 – шалқайту механизмі топсасының кронштейні

### 9-сурет

8.7.4.6 Тек қана артқа төңкерілетін шанақтар жағдайында шанақтың бүйірлік жылжуына ол рамаға шассиді түсірген кезде бақылау үшін бағыт көрсетіп отыратын элементтерді көздеу қажет.

8.7.4.7 Егер ол жүктелмеген болса, көлік құралының шанағымен жүргізілетін шамадан тыс шуды жою үшін шаралар қолдану қажет.

8.7.4.8 Өзі аударғыш қондырғыны жобалау кезінде төңкерілген борттың раманың шетімен, жарық бергіш аспаптармен немесе тарту-тіркеу құрылғысымен жанасудың болмауын қамтамасыз етуі тиіс.

8.7.4.9 Өзі аударғыш шанақтың алдыңғы бөлігінде көліктік қалыпта автомобильдің бойлық білігіне қатысты сенімді тіркеуді қамтамасыз ететін құрылғыны көздеу қажет.

8.7.4.10 Жөндеу жұмыстары мен қызмет көрсету кезінде көтерілген платформаның түсуінің алдын алатын төңкерілген тіректерін орнату міндетті түрде.

8.7.4.11 Платформаның көтерілу бұрышын қамтамасыз ететін сақтандырғыш арқандар орнатылған болуы тиіс. Көтерілген платформа кезінде сақтандыру арқандары аздап салбырап тұруы тиіс.

8.7.4.12 Жүк платформасының (сыйымдылығының) бекіту элементтері және олардың саны автомобильдің жылжусыз, барынша тездетілген (баяулатылған) кезде бойлық және көлденең бағыттарды жүк сыйымдылығы тиелген толық массаны ұстап тұруды қамтамасыз етуі тиіс.

8.7.4.13 Жүк шанағын бекітудің бірінші элементі (жүргізушінің кабинасының артында) иілгіш, ал соңғысы – қозғалмайтын болуы тиіс. Бекітудің иілгіш элементтер

санының рама аралығының қозғалыссыз бүкіл ұзындығын қатынасы 1:3 құрауы тиіс. Егер жүк сыйымдылығының рама аралығының бүкіл ұзындығында барлығы үш бекіту орны бар болса ұйғарынды арасалмағы 1:2 құрайды. Бекіту элементтері сондай-ақ жүк сыйымдылығын көлденең бағытта ұстап тұруы тиіс.

8.7.4.14 Жүк сыйымдылығының жердің білігінен ұшып шығуы көлік құралының тиелген толық массасы басқарылатын білікке көлік құралының толық массасынан 25 % кем емес болатын шамадан аса алмайды.

8.7.4.15 Өзі аударғыштың жүк сыйымдылығы көтерілген және түсірілген қалыпта сенімді бекітілуі тиіс. Жүк сыйымдылығын көтерудің барынша көп биіктігі көтерудің барынша үлкен биіктігін арнайы шектеуішпен шектелген болуы тиіс.

8.7.4.16 Гидрожүйенің шланғылары мен құбыр желілерінің механикалық зақымданулары болмауы тиіс. Гидравликалық шланғылар мен құбыр желілерін жалғаған жерлерінде майдың ағуына рұқсат етілмейді.

8.7.4.17 Жұмыс цилиндрлары сенімді бекітілген, тот басулар мен механикалық зақымданулары болмауы тиіс.

8.7.4.18 Жүк сыйымдылығының көтерілуін (түсуін) басқару құрылғысы жүргізушінің кабинасында оңай қол жеткізілетін жерде тұруы тиіс.

8.7.4.19 Жүк сыйымдылығының көтерілу (түсу) гидрожүйесі жарамды жұмыс күйінде болуы тиіс.

8.7.4.20 Жүкті өзі аударғыштың көлденең тұрақтылығының  $k$  коэффициенті 0,6 кем емес болуы тиіс. Мына формула бойынша есептеледі:

$$k = \frac{B}{2 \times Hsc} \quad (2)$$

мұнда  $B$  – автомобиль табаны;

$Hsc$  – автомобильдің ауырлық ортасының биіктігі.

### **8.7.5 Жүк автомобилінің шанағында адамдарды тасымалдауға арналған көлік құралына қойылатын талаптар**

8.7.5.1 Оған шанақ-фургон орнатылған автомобильдің 3,8 м көп емес габариттік биіктігі, габариттік ені – базалық автомобильді өндірушімен белгіленген ендер шегінде болуы тиіс.

8.7.5.2 Шанақ-фургон рамаға жүк автомобилінің штаттық шанағына сенімді бекітілуі тиіс.

8.7.5.3 Шанақтың сыртқы және ішкі беттерінде үшкір жарақаттануға қауіпті шығыңқы жерлері болмауы тиіс.

8.7.5.4 Шанақ-фургон оранатылған автомобиль кабинасының әр сыртқы жағынан БҰҰ № 46-01 Ережелерінің талаптарына немесе ҚР СТ 41.46 сәйкес келетін артқы көрінісінің стандартты айналары орнатылған болуы тиіс.

8.7.5.5 Шанақтың биіктігі тек отырған жолаушыларды ғана тасымалдауға мүмкіндік беруі тиіс. Отыруға арналған жерлер отырған адамдар қозғалыстың бағыты бойынша бетімен қарап отыратындай етіп көбіне орнатылуы тиіс.

8.7.5.6 Фургонның бүйір жақтарында құрал-саймандарды қолданусыз тек сыртқа қарай ішінен де сыртынан да ашылатын терезе түрінде мөлшері (600x800) мм авариялық шығатын жерлері, сондай-ақ желдеткіші, жарықтандырғышы және қажет болған жағдайда жылыту болуы тиіс. Ол жүргізушінің кабинасымен екі жақты дыбыстық немесе жарықтық байланыспен, өртсөндіргішпен және медициналық дәрі қораппен жабдықталған болуы тиіс.

8.7.5.7 Шанақтың габариттік ені, рұқсат етілетін барынша көп массасы және оны біліктер бойынша үлестіру базалық автомобильдің техникалық сипаттамасымен

*белгіленген шектерден аспауы тиіс.*

8.7.5.8 *Фургонның есігі шанақтың артқы панелінде немесе автомобильдің қозғалыс жүрісі бойынша оң бүйір панелінде орналасқан болуы тиіс.*

8.7.5.9 *Кіретін есігі фургонның артында орналастырылуы, сыртқа ашылуы (шанақтың артқы борты алынған болуы тиіс), автомобиль типінің құлпы бар болуы, тұтқамен және баспалдақпен жабдықталған болуы тиіс. Фургонның есігі ішінен және сыртынан ашылуы тиіс.*

8.7.5.10 *Жолаушылар бөлімшесі және шанақтағы жүк (жүкжөлаушы нұсқасы шанақтың бүкіл периметрі бойынша стандартты бекіткіш бұйымдармен бекітілген тегіс мықты қоршаулармен бөлінген болуы және есіктің екі жағынан қолмен ашылатын тиегі бар есікпен жасақталған болуы тиіс.*

8.7.5.11 *Жүк бөлімшесінде отырғыштар көрсетілген болуы және қарапайым құрал-саймандардың көмегімен кері орнату мүмкін болмайтындай етіп, отырғыштарды бекіту орындары жойылған болуы тиіс.*

8.7.5.12 *Жүкжөлаушылар автомобиліне отыруға арналған 7 орыннан көп емес орнатылуы мүмкін. Олар 2 қатардан көп емес орналастырылуы және де отырғыштың алдыңғы қатарында (бірінші қатар) отыруға арналған 3 орыннан көп емес орналастырылуы тиіс. Отыруға арналған орындардың қатары бірінің артына бірі орналастырылуы тиіс. Егер отырғыштардың қатары автомобильдің қозғалыс бағытында орналастырылған болса, отырғыштардың арқалығы арасындағы ең аз ара-қашықтық 0,65 м, ең көп ара-қашықтық – 1,5 м құрауы тиіс. Отырғыштарға арналған орынның екінші қатары қозғалыстың бағытына қарсы орналастырылса отырғыштардың арқалығы арасындағы ең көп ара-қашықтық 0,5 м аспауы тиіс.*

8.7.5.13 *Әр жолаушыға қауіпсіздік белдігімен жасақталған және қозғалыс бағыты бойы орналастырылған БҰҰ № 36-03 Ережелері, БҰҰ № 52-01 Ережелері бойынша отыруға арналған стандартты орын көзделуі тиіс.*

8.7.5.14 *Отырғыштарды бекіту элементтері БҰҰ № 17-05 Ережелерінің талаптарына сәйкес отырғыштарды сенімді бекітуді қамтамасыз етуі тиіс.*

8.7.5.15 *Отырғыштардың орналасуы жолаушылардың қауіпсіз және ыңғайлы отыруы мен түсіруін қамтамасыз етуі тиіс. Егер екінші қатардағы жолаушылар үшін отырғызу мен түсіру үшін жекелеген есіктер көзделмесе, отырғыштың бірінші қатары қайырылатын немесе жолаушыларды отырғызу мен түсіруді қамтамасыз ететін өзге де түрде болуы тиіс.*

8.7.5.16 *Отырғыштарға арналған барлық орныдар, егер осындайлар қозғалыс бағытында орналасқан болса, БҰҰ № 16-04 Ережелерінің талаптарына сәйкес сертификатталған және таңбаланған қауіпсіздік белдіктерімен жасақталған болуы тиіс. Қауіпсіздік белдіктерді бекіту орындары БҰҰ № 14-07 Ережелерінің талаптарына немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес келуі тиіс.*

8.7.5.17 *Жолаушылар бөлімшесінде бүйірлік терезелері болуы тиіс. Олар БҰҰ 43-00 Ережелерінің талаптарына немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес сертификатталған және таңбаланған болуы тиіс.*

8.7.5.18 *Жүк фургонының артқы (бүйірлік) есіктері сыртынан ашылуы, өздігінен ашылып кетуін болдырмауы және ашық қалыпта бекітілуі тиіс.*

8.7.5.19 *Жүк бөлімшесінде терезелері мен есіктерін жоюға рұқсат етіледі.*

8.7.5.20 *Фургонда орнатылған жабдықтың үшкір жарақаттануға қауіпті шығыңқы жерлері болмауы тиіс. Фургонда жүк жылжып кеткен жағдайда адамдарды қорғауға арналған құрылғы орнатылған болуы тиіс.*

8.7.5.21 *Фургонның желдеткіші, жарықтандыруы және жүргізушінің кабинасымен байланысы болуы тиіс.*

8.7.5.22 *Жүк бөлімшесі ірі габаритті жүктерді сенімлі буып-түюге арналған*



құрылғылармен жасақталған болуы тиіс.

8.7.5.23 Мыналарға рұқсат етілмейді:

- жолаушыларға арналған бөлікті фургонның жүк бөлігінен бөліп тұратын қоршауларды демонтаждауға немесе бұзуға;

- отырғыштарының орналасқан жерлерін немесе оларды жолаушыларға арналған бөліктегі бекіткіштерін өзгертуге және зақымдауға;

- ашық есіктердің дыбыстық сигнал берушілігінің жоқтығына немесе жұмыс істеуге қабілетсіздігіне немесе көлік құралының кабинасымен жолаушыларға арналған бөліктің байланысының жоқтығына;

- жолаушыларға арналған бөліктің есіктерін ашудың қиындығына.

8.7.5.24 Шанақ-фургоны бар автомобильдің алдынан ақ түсті, артынан қызыл түсті үстіңгі габариттік оттарды қоса алғанда, БҰҰ № 48-03 Ережелері бойынша сыртқы жарық бергіш аспаптары болуы тиіс. Шанақтың сол жағынан артқы қабырғасында 60 км/сағ. дейін қозғалыс жылдамдығын шектеу белгісінің түрлі-түсті кескіні және «Абайлаңыз – адамдар» белгісі келтірілген болуы тиіс

8.7.5.25 Қайта жабдықтағаннан кейін жүк-жолаушы автомобилі пайдалы жүктемені таратудың келесі шартына сәйкес келуге тиіс:

$$P - (M + N \times 68) > N \times 68, \quad (3)$$

мұнда  $P$  - жүк тиелген көлік құралының техникалық рұқсат етілетін максимал салмағы, кг,

$M$  - жабдықталған көлік құралының салмағы, кг,

$N$  - жүргізушінің орындығынан басқа, отыратын орындар саны.

### **8.7.6 Авариялық құтқару, жедел және арнайы қызметтердің автокөлік құралдарына қойылатын талаптар**

Бояулардың түрлі-түсті сызбалары, айыратын белгілер, жазбалар, жедел қызметтердің автокөлік құралдарының арнайы жарық бергіш және дыбыстық сигналдар ҚР СТ 1863 сәйкес келуі тиіс.

#### **8.7.7 Автомобиль – үйлерге қойылатын талаптар**

8.7.7.1 А-қосымшасының жіктеуіне сәйкес қайта жабдықталған көлік құралы автомобиль-үйлерге жатады (көлік құралының белгісін А-қосымшасында келтірілген халықаралық жіктеуге сәйкес тағайындауды сәйестендіретін – «SA») М1 санаты егер ол ең аз дегенде келесі жабдықтар болатын тұрғын үй бөлігі кіретіндей етіп құрастырылған болуы тиіс:

а) отырғыштар мен үстел;

б) отырғыштардан жасалуы мүмкін болатын жататын жерлер;

в) ас үй жабдығы; және

г) мүлікті сақтауға арналған жабдық және тетіктер.

8.7.7.2 8.7.7.1-тармағында көрсетілген жабдық тұрғын үй бөлігінде қатты түрде бекітілген болуы тиіс және де үстел оңай алынатын болуы мүмкін.

8.7.7.3 Автомобиль-үйде жүктерді тасымалдауға М1 категориясы болып табылатын қайта жабдықталған көлік құралының тағайындалуына байланысты тыйым салынады, бұл ретте М1 санаты үшін санаттар бойынша көлік құралдарының жіктелуіне сәйкес салмағы бойынша шектеу жоқ. Функционалдық мақсатына байланысты барлық іс-қимылдар көлік құралының стационарлық жағдайында ғана жүзеге асырылады. Автомобиль қозғалысы кезінде тұрғын шанақта адамдардың болуына жол берілмейді.

8.7.7.4 Тұрғын шанақ-фургонды дайындау кезінде қолданылатын Конструкция материалдар мен өртке қарсы жарактар өрт қауіпсіздігінің қажетті деңгейін қамтамасыз

етуі тиіс.

Тұрғын жайдың қалған бөлігінен оқшаулануы мүмкін әрбір жеке тұрғын жай бөлігі, орын ауыстыратын перделерден басқа, сыртқа тікелей шығатын авариялық шығумен қамтамасыз етілуі тиіс.

Тұрғын жайдың ішінде оқуға оңай қол жетімді жерде көлемі 200 мм × 130 мм кем емес, онда өрттің алдын алу және ол туындаған жағдайда қабылдануы қажет іс-әрекеттер жөнінде қысқаша мәліметтер болуы тиіс. Қызыл түспен орындауға ұсынылатын бас әріптердің биіктігі кемінде 6 мм, ал кіші әріптер кемінде 3 мм болуы тиіс.

8.7.7.5 Авто-үйді пайдалану кезінде тұрақта тұру үшін табиғи желдету қолданылуы керек.

Автомобиль-үйдің қозғалысы кезінде өтпе желдердің алдын алу үшін төмен орналасқан желдеткіш үшін желдеткіштің шығу қимасын реттеу құралдарын орнатуға жол беріледі.

Егер реттеу құралдары көзделсе, онда тұрғын жайдың ішіндегі көрнекі жерде мынадай мазмұндағы бүкіл қызмет ету мерзімі ішінде сақталатын еске салу орналастырылуы тиіс:

«Автокөлік тұрған кезде-қозғалтқышы өшірілген үйлер барлық желдеткіштер толық ашық болуы тиіс».

Төмен орналасқан желдету тесіктері қозғалтқыштың пайдаланылған газдарының тұрғын үй-жайға түсу қаупі болмайтындай орналастырылуы тиіс. Тоңазытқышқа арналған желдеткіш тесіктер отын бағының құю мойынынан 500 мм жақын орналаспауы тиіс.

8.7.7.6 Конструкциясы мен материалдары тұрғын шанақ-фургон тиімді жылу оқшаулауын қамтамасыз етуі тиіс, ал қолданылатын Тоңазытқыш-жылыту қондырғылары мен жылытқыштар-автокөлікті-үйді пайдаланудың климаттық жағдайларын ескере отырып, адамдардың өмір сүру қауіпсіздігін қамтамасыз ететін температуралардың орташа айырмасы.

8.7.7.7 Егер автомобиль-үй минус 15°C жетуі мүмкін қоршаған ортаның температурасы кезінде пайдалануға арналған жағдайда, барлық сантехникалық жүйелердің жұмыс қабілеттілігі қамтамасыз етілуі тиіс.

8.7.7.8 Терезе ойықтарының әйнектелуі өзгерген кезде (мысалы, қосарланған әйнектермен жабдықталғанда), базалық автомобильдің есіктері БҰҰ ЕЭК № 43 ережелеріне сәйкес келетін қауіпсіз әйнектерді пайдалану арқылы жүргізілуі тиіс.

8.7.7.9 Ағынды суларды себезгілерден, унитаздардан және раковиналардан бұруға арналған құбырлардың шығу тесіктері тиісті сыйымдылықтағы бак-жинағыш немесе резервуарлар Ағынды суларды бұруға оңай орнатылуы тиіс. Дәретханадан ағу жабық жүйеге жүзеге асырылуы тиіс. Егер дәретханадан шығатын ағындар басқа ақаба суларды жинау үшін пайдаланылатын бак-жинаққа немесе жинағыш бактарға жүзеге асырылса, онда олардың сыйымдылығы белгіленген дәретхананы ескере отырып ұлғайтылуы тиіс. Дәретханадан ағысты жинауға арналған орнатылған бак-жинақ деңгей индикаторымен жабдықталуы тиіс.

8.7.7.10 Автомобиль-үйді басқару құқығы бойынша Санат негізгі автомобиль сияқты өзгеріссіз қалады.

#### **8.7.8 Жерлеу қызметтеріне арналған автомобильдерге (катафалкаларға) қойылатын талаптар**

8.7.8.1 Қайтыс болғандарды тасымалдауға арналған және арнайы жабдықпен жасақталған автомобиль (көлік құралының белгісін А қосымшасында келтірілген халықаралық жіктеуге сәйкес тағайындауды сәйкестендіретін – «SA») автобустардың санаттарына қарай № 2 қосымшада КО ТР 018/2011 көрсетілген осы нормалардың

талаптарынан басқа, БҰҰ №№ 36-03, 52-01 және 107-03 немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес келуі тиіс.

8.7.8.2 Көлік құралының құрастырылымға енгізілген өзгерістеріне сәйкестігі туралы куәлікте жолаушыларды коммерциялық тасымалдау үшін осындай көлік құралдарын пайдалануды шектеу туралы жазба жасалады.

8.7.8.3 Жерлеу қызметтеріне арналған автомобиль жерлеу қызметтерін көрсететін автомобильге пайдаланушылық құжаттамада көрсетілуі тиіс болатын жерлеу қызметтерін көрсеткеннен кейін салонды санитарлық өңдеу кезінде қосылатын (өңдеу кезінде салонда адамдар болмауы тиіс) бактерицидтік шаммен жасақталған болуы тиіс.

8.7.8.4 Арнайы жабдықтың элементтерінің құрастырылымы, типі, саны мен сипаттамалары (жүргізушінің кабинасымен қоршаулар, табытты тасымалдауға арналған тұғыр, қозғалмалы тұғыр немесе аунайтын тұғыр, бактерицидтік шам, салонды желдеткіш жүйесі немесе бактерицидтік ауаның қайта айналғыштары, салонды жарықтандыру құрылғысы және т.с.с.) және салонның ішінде қолданылатын материалдар мен жабындар Қазақстан Республикасының санитарлық-эпидемиологиялық қадағалау облысындағы уәкілетті органмен келісілген болуы тиіс.

8.7.8.5 Арнайы жабдықтың құрастырылымы мен бекіту элементтері жол қозғалысы қауіпсіздігінің облысындағы уәкілетті органмен келісілген болуы тиіс.

### **8.7.9 Рефрижератор-көлік құралдарына қойылатын талаптар**

8.7.9.1 Көлік құралдары (автомобильдер мен тіркемелер) рефрижераторлар КО ТР 018/2011 № 6 қосымшасының 1.23 талаптарына сәйкес болуы тиіс.

8.7.9.2 Изотермиялық шанағы бар қабылданатын көлік құралдары изотермиялық қасиеттері бойынша рефрижераторларға қайта жабдықтауға тез бұзылатын тамақ өнімдерін халықаралық тасымалдау туралы және осы тасымалдарға арналған арнайы көлік құралдары туралы келісімде (СПС) қабылданған үш санатқа сәйкес келуі тиіс [8], 1970 жылғы 1 қыркүйекте Женевада жасалған.:

- температура режимі +6 °С-салқындатылған өнімдер. Бұл санатқа сүт және кондитерлік өнімдер, сусындар, ет жартылай фабрикаттары, шұжық өнімдері, банкадағы уылдырық, көкөністер мен жемістер косметика, дәрі-дәрмектер және т. б. жатады.;

- температура режимі 0 °С-қатты салқындатылған өнімдер. Бұл санатқа Сұйық өнімдерден басқа, жоғарыда аталған көптеген өнімдер және басқалар жатады;

- минус 25 °С дейінгі температуралық режим-мұздатылған және терең мұздатылған өнімдер. Бұл категорияға балмұздақтың барлық түрлері, мұздатылған балық және ет, теңіз өнімдері, фармацевтикалық өнімдер үшін шикізат және басқалар жатады.

8.7.9.3 в көрсетілген санаттардағы жүктерді тасымалдау үшін изотермиялық шанақтар келесі талап етілетін жылу беру коэффициенттерімен тиісті сыныптарға жатқызылуы тиіс:

- А сыныбы (жылу беру коэффициенті  $K=0,7$  Вт/м<sup>2</sup>°С қалыпты жылу оқшаулағышы бар шанақ). Мұндай шанақтар ішкі температурасы 0-ден +7 °С дейінгі рефрижераторларға қайта жабдықтау үшін пайдаланылуы мүмкін;

- В және С сыныбы (жылу беру коэффициенті  $K=0,4$  Вт/м<sup>2</sup>°С күшейтілген жылу оқшаулағышы бар шанақ, артық емес). Мұндай шанақтар ішкі температурасы минус 20-дан минус 18 °С дейінгі рефрижераторларға арналған.

8.7.9.4 изотермиялық қасиеттерін растау үшін аккредиттелген сынақ зертханасында үлгі үлгіге сынақ жүргізіледі; көлік құралын дайындаушы жоғарыда көрсетілген сынақтар негізінде шығарылатын изотермиялық көлік құралдары сыналған үлгіге сәйкес келетінін куәландыратын сәйкестік туралы декларацияны қабылдайды және оны аккредиттелген ұйымда тіркейді.

8.7.9.5 сауда және тұрғын тіркемелер азық-түлік және өнеркәсіп тауарларын сатуға

## ҚР СТ 1418-2018

арналған уақытша сауда нүктелерінің үй-жайларына қойылатын санитарлық-гигиеналық талаптарға қатысты Қазақстан Республикасында қолданылып жүрген санитарлық нормалар мен ережелерді қанағаттандыруы тиіс.

8.7.9.6 рефрижераторларға қайта жабдықталған изотермиялық шанағы бар автомобильдің, тіркеменің немесе жартылай тіркеменің жүк көтергіштігі оларға орнатылған Тоңазытқыш қондырғылардың салмағына азайтылуы тиіс.

8.7.9.7 қайта жабдықталған автомобильдер, тіркемелер мен жартылай тіркемелер шанақтарының изотермиялық қасиеттері рефрижераторларға тасымалдау шарттары (тасымалданатын өнімнің температурасы, есіктерді ашу циклдерінің саны), температуралық режим, шанақтың ұзындығы немесе көлемі және жылу беру коэффициенті бойынша оларға Орнатылатын тоңазытқыш қондырғыларының параметрлеріне сәйкес келуі тиіс.

8.7.9.8 рефрижераторларға қайта жабдықталған автомобильдердің, тіркемелердің немесе жартылай тіркемелердің Тоңазытқыш қондырғыларында озон қабатын бұзатын заттар бойынша Монреаль хаттамасымен рұқсат етілген, құрамында фтор бар және хлоры жоқ озон бұзатын хладагенттер қолданылуы тиіс. Тоңазытқыш қондырғыларда қолданылатын салқындатқыштар жарылысқа қауіпсіз, тұтанбайтын және улы емес, таза күйінде де, сондай-ақ кез келген қатынаста ауамен қоспада да болуы тиіс.

8.7.9.9 қайта жабдықталған автомобильдерді, тіркемелерді немесе жартылай тіркемелерді рефрижераторларға, сондай-ақ тұрғын үй немесе жылжымалы сауда үшін қайта жабдықталған шанағы бар АҚТС 220-нан 380 В-қа дейінгі сыртқы электр желісіне қосу қолданыстағы "электр қондырғыларын орнату ережелері" талаптарына сәйкес жүзеге асырылуы тиіс.

### **8.8 АМКҚ жолаушыларды тасымалдау үшін қайта жабдықтау (отырғызатын орындардың санын өзгерту)**

8.8.1 Автомобильдерге тек БҰҰ № 17-05На Ережелерінің талаптарына сәйкес сертификатталған орындықтарды ғана орнатуға рұқсат етіледі.

8.8.2 Орындықтар орнатуға (демонтаждауға), жатын орындары мен жүк бөліктерін ұйымдастыруға байланысты М1, М2, М3 санатындағы көлік құралдарының конструкциясына өзгерістер енгізуге, сондай-ақ М2 және М3 санатына ауыстыруға байланысты N1, N2, N3 санатындағы көлік құралдарын қайта жабдықтауға жол берілмейді.

М1 санаты үшін отырғызу орындарының санын азайтуға байланысты қайта жабдықтауға жол беріледі.

М1, М2 санаты үшін оларды N1, N2 санатына ауыстыруға байланысты қайта жабдықтауға жол беріледі.

N1, N2 және N3 санаттағы көлік құралдары үшін олардың шассиіне жолаушылар модулін (салонды, мысалы, вахталық бригадаларды тасымалдау үшін) орнату жолымен М2G және М3G санатындағы мамандандырылған жолаушылар көлік құралдарына қайта жабдықтауға жол беріледі. Бұл ретте қайта жабдықталатын автомобильдің сыйымдылығы (жүргізушінің жұмыс орнын қоса алғанда, отыратын орындардың рұқсат етілген саны) мынадай формула бойынша есептеледі:

$$N = \frac{Pp.m.m. - Pс.а.}{75}, \quad (4)$$

мұнда Pp.m.m. – автомобильдің рұқсат етілетін барынша көп массасы; Pс.а. – жабдықталған автомобильдің массасы.

Бұл ретте жабдықталған автомобильдің массасына кіруі тиіс қосымша орнатылған

отырғыштар мен бекіту элементтерінің салмағын ескеру қажет.

8.8.3 Отырғыштарға арналған орындарды орналастыру жолаушылардың қауіпсіз және ыңғайлы отырғызу мен түсіруді қамтамасыз етуі тиіс.

8.8.4 Отырғыштарға арналған барлық орындар БҰҰ № 16-04 Ережелерінің талаптарына немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес сертификатталған және таңбаланған қауіпсіздік белдіктерімен жасақталған болуы тиіс. Қауіпсіздік белдіктерін бекіту орындары және олардың орналасуы БҰҰ № 14-07 Ережелерінің талаптарына сәйкес келуі тиіс.

8.8.5 Отырғыштар мен өткелдерді орналастыру БҰҰ № 52-01 Ережелерінің талаптарына сәйкес келуі тиіс, егер отырғызатын орындардың саны 22 көп емес болса және отырғызатын орындардың көп саны үшін БҰҰ № 36-03 Ережелерінің талаптарына сәйкес келуі тиіс.

8.8.6 Отырғыштары өнеркәсіптік жасалған болуы және жолаушылар автокөлік құралдарына орнату үшін арналған болуы тиіс. Жоспарлауға талаптар және отырғыштардың мөлшерлері БҰҰ № 52-01 Ережелерінің талаптарына немесе БҰҰ № 36-03 Ережелерінің талаптарына сәйкес келуі тиіс.

8.8.7 Отырғыштарын шанақтың табанын күшейту элементтеріне бекіту өнеркәсіптік конструктивтік аналогтың отырғыштарын бекітуге сәйкес жүзеге асырылуы тиіс және БҰҰ № 17-05 Ережелеріне сәйкес келуі тиіс.

8.8.8 Отырғыштардың кронштейндерін бекіту жерлеріндегі автомобильдің едені күшейтіле түскен болуы тиіс (қапсырма, кронштейндер, табақтар).

8.8.10 Жолаушылар салонында БҰҰ № 43-00 Ережелері немесе олармен үйлестірілген стандарттар негізінде сәйкестігі расталған терезелер орнатылуы тиіс.

8.8.11 Авариялық шығулар (тезелер, есіктер, люктер) БҰҰ № 52-01 Ережелерінің немесе БҰҰ № 36-03 Ережелерінің талаптары бойынша автобустың санаты мен класына қарай жабдықталуы тиіс.

8.8.12 Авариялық шығулар көлік құралының сыртында да және ішінде де мемлекеттік және орыс тілдерінде орындалған «Авариялық шығатын есік» жазбасымен белгіленуі тиіс.

8.8.13 Шанақ мөлшері кем дегенде 700x500 мм авариялық шығатын жерлер ретінде көзделген оның жан-жақтарында қарама-қарсы орналасқан терезелермен жасақталуы тиіс.

8.8.14 Жолаушылар есігі шанақтың сыртынан да және ішінен де ашылатын автомобильдің типтегі бекітпелермен жабдықталған болуы тиіс. Есік орнының аймағындағы көлік құралы БҰҰ № 52-01 немесе БҰҰ № 36-03 Ережелерінің талаптары бойынша тұтқалармен және баспалдақтармен жабдықталған болуы тиіс.

8.8.15 Өртке қарсы қорғаудың конструктивті шешімдері БҰҰ № 52-01 немесе БҰҰ № 36-03 Ережелерінің талаптары бойынша орындалуы тиіс.

8.8.16 Жолаушылар кіруге және шығуға арналған шанақтың есігінің мөлшері кем дегенде 650x1650 мм болуы тиіс.

8.8.17 Шанақ БҰҰ № 48-03 Ережелерінің талаптары бойынша фугонның алдыңғы бөлігінде ақ түсті және артқы бөлігінде қызыл түсті сыртқы үстіңгі габариттік фонарьлармен жасақталған болуы тиіс.

8.8.18 Көлік құралы шанағының құрастырылымы адамдарды тасымалдауға арналған құрастырылымға өзгерістер енгізген кезде отырғызудың қолайлылығы үшін тұтқалар мен баспалдақтар орнату мүмкіндігі көзделуі тиіс.

8.8.19 Жолаушылар салонының ішкі қаптамасы, еденінің жабыны, жарықтандыруы, желдеткіші, қыздыруы және жүргізумен байланысы болуы тиіс.

8.8.20 Автомобиль-фургондарды аз орындықты автобустарға қайта жабдықтау кезінде жоспарлау, отырғыштардың мөлшерлері, шанақтың қауіпсіздігіне талаптар БҰҰ

№ 52-01 Ережелерінің талаптарына сәйкес келуі қажет.

8.8.21 Жолаушылар салоны бүйірлік терезелермен жабдықталған болуы тиіс. Олар БҰҰ № 43-00 Ережелерінің талаптарына немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкес сертификатталған және таңбаланған болуы тиіс.

### **8.9 АМКҚ артқан сыйымдылықтағы отын бактарын орнату**

8.9.1 Жүк автомобильдерін өндірушілермен келісім бойынша немесе Қазақстан Республикасында қолданылатын тиісті нормативтік құжаттама бойынша БҰҰ № 34-01 Ережелерінің талаптарына немесе олармен үйлестірілген стандарттарға сәйкестігіне сертификатталған 600 л көп емес көлемімен артқан сыйымдылығы бар отын бактарын орнатуға рұқсат етіледі. М2 және М3 санаттарының көлік құралдары үшін отын бактарының сәйкестігі БҰҰ №№ 36-03, 52-01 және 107-03 Ережелердің немесе олармен үйлестірілген стандарттардың негізінде расталады.

8.9.2 Қосымша отын бактарыкөлік құралын әзірлеушімен көзделген орындарға орнатылуы және конструкция, саны және көлік құралының немесе өнеркәсіптік конструктивтік аналогтың бекіткіш элементтерінің қолданылатын материалдары бойынша ұқсас бекіткіш элементтермен бекітілуі тиіс.

8.9.3 Раманы жөндеумен отын бағын отын бағының кронштейндерін бекітуге ауыстыруға рұқсат етіледі. Отын бағының кронштейндерін қойылатын элементтер арқылы рамаға бекітуге рұқсат етіледі, бұл ретте отын бағы отын бағының кронштейндеріне жанасып тұруы қажет. Отын бағы және оның құйылатын мойыны автокөлік құралы шанағының габаритінен шығып тұрмауы тиіс.

8.9.4 Құбыр желілерін түзеу кезінде құбыр желілерінің көлденең қимасының түрі мен алаңын өзгертуге тыйым салынады. Штаттық жүйедегі жеткізудің және негізгі құйылыс тесігі құбырларының ішкі диаметрі 12 мм. Сондай-ақ құбыр желілерінің материалдарына қойылатын талаптарды орындау қажет. Құбыр желілері қызуға сезімтал және қыздырылатын бөліктерге 200 мм жақын немесе оларды жылу экрандарынан қорғау үшін пайдаланған кезде 100 мм жақын орналастырылмауы тиіс. Құбыр желілерінде жарылулар болмауы тиіс. Құбыр желілері міндетті түрде бекітілген болуы тиіс. Рама бөлшектерінің үшкір жиектері бар құбыр желілерінің болуы мүмкін зиянды контактілерінің жерлерінде құбыр желілері шиыршық лентамен оқшауланған болуы тиіс.

8.9.5 Қосымша магистральдың герметикалылығын қамтамасыз еткен жағдайда отынның қатқыл тазалау (бітеуішін тартып алу) сүзгісінің қосымша тесігінен отынды тартуды жүзеге асыруға рұқсат етіледі. Отынды негізгі магистральға құйып алуды құйып алғыш магистральдың өтетін қимасының тарылмайтын жалғастырғыштың көмегімен орындауға рұқсат етіледі.

8.9.6 Артқан сыйымдылықтағы отын бактарын тіркемелер мен жартылай тіркемелерге орнатқан кезде оларды ГОСТ 3163 сәйкес тартқыштың бағына отынды механикаландырылған қайта айдау құралдарымен қамтамасыз ету қажет.

8.9.7 Көлік құралдарына қолдан жасалған отын бактарын және оларды автокөлік құралы рамасының лонжерондарына бекіту тораптарын орнатуға тыйым салынады.

8.9.8 Артқан сыйымдылықтағы отын бактары автокөлік құралдарын әзірлеушімен көзделген типтік сызбас бойынша ІЖҚ қуат алу жүйесіне қосылуы тиіс.

8.9.9 Артқан сыйымдылықтағы отын бактарын орнату кезінде Қазақстан Республикасындағы қолданыста болатын тиісті нормативтік және техникалық құжаттамамен көзделмеген автокөлік құралдарының құрамды бөлшектерін ауыстыруға рұқсат етілмейді.

8.9.10 Тіркемелерде және жартылай тіркемелерде орнатылған отын бактарының құбыр желілерімен тартқыштың ІЖҚ қуат алу жүйесін жалғап қосуға тыйым салынады.

**8.10 Автокөлік құралдарының құрастырылымына оларды автомобиль-тартқыштарға қайта жабдықтауға өзгерістер енгізу**

8.10.1 Борттық және өзі аударғыш шанақтар мен цистерналардың орнына соған қатысты көлік құралы типінің құрамына сәйкестігін бағалау жүргізілген ерші тіркегіш құрылғыны орнатқан кезде ерші тіркегіш құрылғылармен жабдықталған модификациялар енгізілген болуы тиіс.

Көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізген кезде көрсетілген құрылғылар қолданылады.

8.10.2 Құрастырылымға өзгерістер енгізу үшін жартылай тіркеменің рұқсат етілетін барынша көп массасынан оларға келетін жүктемелерге байланысты БҰҰ № 55-01 Ережелеріне немесе олармен үйлестірілген стандарттарға немесе ГОСТ 28247 сәйкес сертификатталған стандартты ерші-тіркегіш құрылғылар қолданылуы тиіс.

8.10.3 Ер-тоқым құрылғысын автомобильдің рамасында тиісінше бекітілген рама үстіндегіде ғана монтаждауға рұқсат етіледі. Ер-тоқым құрылғысын рама үстіндегіге бекіту элементтері және олардың саны ер-тоқым құрылғысын әзірлеушімен белгіленген талаптарға сәйкес келуі тиіс.

Рама үстіндегінің бекіту элементтері мен олардың саны автомобильдің жылжусыз, барынша көп тездету (баяулату) кезіндегі бойлық және көлденең бағыттарда ер-тоқым құрылғысының жүктелген толық массасымен ұстап тұруды қамтамасыз етуі тиіс. Үстіңгі раманың бекіту элементтері қозғалмайтын болуы тиіс.

8.10.4 Автомобильдің артқы мостына қатысты ер-тоқым құрылғысының орналасуы көлік құралын әзірлеушімен белгіленген талаптарға сәйкес келуі және тартқыш пен жартылай тіркеменің шүберін білігінің айналасында көлденең жазықтықта екі жағынан кем дегенде 90° бұрылысын қамтамасыз етуі тиіс.

8.10.5 Ер-тоқым құрылғысы жартылай тіркеме мен тартқышты тіркегеннен кейін жартылай тіркеменің шүберінің автоматтық түрде оқшаулау ды қамтамасыз етуі тиіс. Қоршаудан шығару ер-тоқым құрылғысында тұруы тиіс арнайы тетіктің көмегімен жүргізілуі тиіс.

8.10.6 ГОСТ 12105 бойынша ер-тоқым тартқыштарына қайта жабдықталған автокөлік құралдарының тұтастыратын мөлшерлері және массалық параметрлері өнеркәсіптік конструктивтік аналогқа сәйкес келуі тиіс.

8.10.7 Артқы сыртқы жарық бергіш аспаптардың және көлік құралының артқы мемлекеттік тіркеу белгісіне жарық түсіретін аспаптарды орналастыратын жерлер және орнату БҰҰ № 48-03 Ережелеріне сәйкес келуі тиіс.

8.10.8 Тартқышта электр жабдықтарын және жартылай тіркеменің тежегіш жүйелерін қосу үшін ажырайтын біріктіргіштер орнатылған болуы тиіс.

8.10.9 Ершікті тартқыштардың ершікті-тіркегіш құрылғыларының құлыпы тіркелген соң автоматты түрде жабылуы тиіс. Ершікті-тіркегіш құрылғының қолмен және автоматты түрде блоктауы тартқыш пен жартылай тіркеменің өздігінен болатын тіркеуінің ағытылуын болдырмауы тиіс. Тіркейтін шквореннің, шкворень, тірек тақта, тартқыш ілмек ұясының, тартқыш-тіркегіш құрылғы шарының деформациялары, үзілулері, сызаттары мен басқа да көзге көрінетін зақымдары, сызаттар, қираулар, соның ішінде жергілікті, немесе тіркегіш құрылғылар бөлшектерінің және олардың бекітулерінің жоқ болуы рұқсат етілмейді.

8.10.10 Бір білікті тіркемелер (тарқатулардан басқа) және жұмыс тежегіш жүйесімен жабдықталмаған тіркемелер жұмысқа қабілеттілігі бар сақтандырғыш икемқұралдармен жабдықталған (шынжырлармен, сымарқандармен) жабдықталуы тиіс. Сақтандырғыш шынжырлардың (сымарқандардың) ұзындығы оқ ағаштың тіркеу тұзағының жол бетімен түйіспесін болдырмауы және сонымен бірге тартқыш-тіркегіш құрылғының үзілу (сыну) жағдайында тіркемені басқаруды қамтамасыз етуі тиіс.

## ҚР СТ 1418-2018

Кониктің айналдыратын шеңбері (ершікті-тіркегіш құрылғылардың тағайындалуы бойынша ұқсас) әрдайым рама үстіндегінің үстіне орнатылады. Шеңбердің айналу орталығының артқы біліктің ортасынан орналастыру тек білікке ұйғарынды жүктемелер мен қолайлы жүріс сипаттамаларын қамтамасыз ету кезінде ғана рұқсат етіледі.

8.10.11 Тіркемелер (бір біліктіден және тарқатулардан басқа) оқ ағаштың тіркейтін тұзағын тартқышпен ілініспе мен ағыттықты жеңілдететін күйде ұстап тұратын құрылғымен жабдықталуы тиіс.

8.10.12 Тіркеменің олардың тіркеме симметриясының бойлай орталық жазықтығына қатысты күйін бұзатын тіркейтін тұзағы немесе оқ ағаштың деформациялары, үзілулері, сызаттары мен басқа да көзге көрінетін зақымдарына жол берілмейді.

8.10.12 Оқ ағаштың тіркемеге бұранды қосылыстары мен бекітілу орнықтыруының, тіркейтін тұзақтың оқ ағашқа, реактивтік штангалар шкворендері мен сомындарының босатылуына жол берілмейді.

Оқ ағаш білігінің сомыны шегіне жеткенше бұралуы және сіргеленуі тиіс.

Оқ ағаштың тіркейтін тұзағының бекітілу сомыны шегіне жеткенше бұралуы және құлыпты тығырықпен және сомынмен орнықтырылуы тиіс.

Шүберіннің тоқтатқыш тығырықтары шегіне жеткенше бұралған сомынды орнықтыруы тиіс.

8.10.13 Тіркемемен тіркелген тартқыш үшін тартқыш ашасы бар саңылаусыз тартқыш- тіркегіш құрылғыларда бойлай люфтке жол берілмейді.

8.10.14 Жеңіл автомобильдердің тартқыш-тіркегіш құрылғылары саңылаусыз тіркеуді қамтамасыз етуі тиіс.

Өздігінен болатын ағыттыққа жол берілмейді.

8.10.15 Техникалық тұрғыдан ұйғарында ең жоғары массасы 40 т дейінгі жартылай тіркемелердің тіркегіш құрылғыларының диаметрі атаулыдан бастап 50,9 мм-ге тең, 48,3 мм құрайтын шекті ұйғарындыға дейінгі шегінде болуы, ал тіркегіш құрылғылар қармағыштарының жұмыс беттерінің көп ішкі диаметрі – тиісінше, 50,8-ден 55 мм дейін болуы тиіс.

8.10.16 Техникалық тұрғыдан ұйғарында ең жоғары массасы 55 т дейінгі сыналы құлып бар жартылай тіркемелердің тіркегіш құрылғыларының тіркейтін шкворенінің диаметрі 50 мм-ге тең атаулыдан бастап, 40 мм құрайтын шекті ұйғарындыға дейінгі шегінде болуы, ал техникалық тұрғыдан ұйғарынды ең жоғары массасы 55 т дейінгі жартылай тіркемелердің диаметрі- 89,1 мм-ге тең атаулыдан бастап, 86,6 мм құрайтын шекті ұйғарындыға дейінгі шегінде болуы тиіс.

8.10.17 Тартқыштың бойлай жазықтықта өлшенген «ілімек-тұзақ» тартқыш-тіркегіш жүйесінің тартқыш ілімек ашасының диаметрі 48,0 мм құрайтын ең аз шегінде 53,0 мм тең шекті ұйғарындыға дейін болуы, ал тіркейтін тұзақтың шыбықша қимасының ең аз диаметрі тиісінше, 43,9 мм-ден 36 мм дейін болуы тиіс.

8.10.18 Тартқыштың тартқыш ашасы бар тартқыш-тіркегіш құрылғылардың типтік өлшемі 40 мм шквореннің диаметрі атаулыдан 40 мм құрайтын шегінде 36,2 мм тең ең аз ұйғарындыға дейін болуы, ал типтік өлшемі 50 мм шквореннің диаметрі атаулыдан 50 мм құрайтын шегінде, 47,2 мм тең ең аз ұйғарындыға дейін болуы тиіс. Тіркеме оқ ағашының типтік өлшемі 40 мм ауыстырмалы салғысының диаметрі атаулыдан 40 мм құрайтын шегінде, 41,6 мм шекті ұйғарындыға дейін, ал типтік өлшемі 50 мм ауыстырмалы салғысының – 50 мм құрайтын атаулыдан бастап 51,6 мм тең шекті ұйғарындыға дейін болуы тиіс.

8.10.19 Жеңіл автомобильдердің тартқыш-тіркегіш құрылғылары шарының диаметрі 50,0 мм тең атаулыдан бастап, ең аз ұйғарынды 49,6 мм құрайтын ең аз ұйғарындыға дейінгі шегінде болуы тиіс.



8.10.20 Автомобильдердегі ершікті-тіркегіш құрылғылары қондырғыларының ығысуы автомобилдің тиісті ұйғарынды бөліп өлшегішпен сақтап, барлық кіретін бөлшектері мен құрылмалық өзгерістерінсіз бекіткіштерінің сақталуымен жүргізілсін.

8.10.21 Ершікті-тіркегіш құрылғыларын орнату үшін 7.6.7 талаптарын сақтап, шасси рамасының артқы мандайшасын орнатумен артқы асылмасын барынша қысқарту және жүргізуші кабинасының артында тежеуіш магистралінің қосқыш бастиектер мен тіркеменің электр қуатының ұясын орнату қажет.

8.10.22 Кәбілдер мен қысымды құбырлардың сымдар жүйесі қандай да болсын керілістерсіз, сынуларсыз немесе автомобиль бұрылыстары мен қозғалысына байланысты үйкелген жерлерсіз жүзеге асырылады. Іске қосылудан соң тіркемеде/жартылай тіркемеде тұтынушылардың жұмыс істеуін тексеру қажет.

8.10.23 Тежеуіш жүйесінің магистралдарында тек қана автоматты қосқыш бастиектер пайдаланылсын.

8.10.24 Магистральдардың шамақ бөлшектеріне үйкелген жерлеріне жол берілмейді.

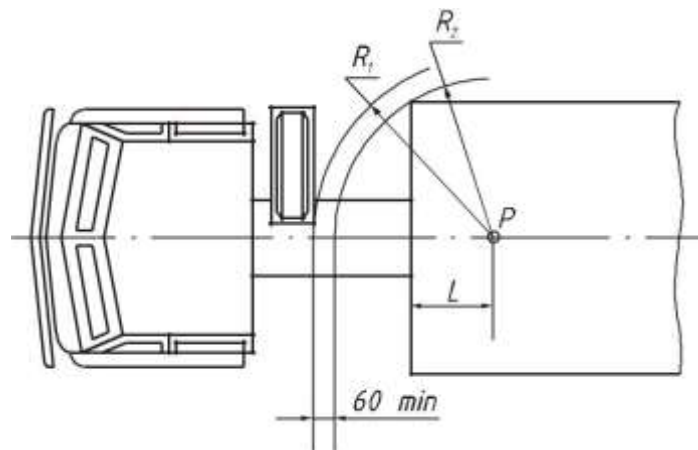
### 8.11 Бір білікті тіркемелерді екі біліктілерге, екі біліктілерді – үш біліктілерге қайта жабдықтау

8.11.1 Қайта жабдықталған жартылай тіркемелердің рұқсат етілген ең жоғары массасы тартқыштардың ершікті-тіркегіш құрылғыларына ұйғарынды жүктемелер және платформа жүктемесінің бір қалыптылығы шарты кезінде тіркеменің негізгі өлшемдерімен (базамен, ұзындықпен, платформамен, алдыңғы және артқы асылмамен) айқындалатын өнеркәсіптік құрылмалық аналогтар тіркемелерінің білікті жүктемелері бойынша орнатылуы тиіс.

Сонымен бірге жартылай тіркеменің және құрамында жартылай тіркемесі бар автопойыздың рұқсат етілген ең жоғары массасы, білікті жүктемелері, габариттік ұзындығы дайындаушымен және Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілермен белгіленген мағыналардан аспауы тиіс.

8.11.2 Жартылай тіркемелер рамасын ұзарту дайындаушының рамаларын ұзартудың типтік технологиясы немесе Қазақстан Республикасының аумағында қолданыстағы нормативтік құжаттамасы бойынша немесе тиісті өнеркәсіптік құрылмалық аналогтың рамасымен алмастыру есебінен жүргізіледі.

8.11.3 Алдыңғы асылманы ұзарту тіркеменің алдыңғы бөлігі габаритінің радиусы осымен бірге жартылай тіркеменің бұрылыс кезінде кабинадан кейін орналасқан тартқыш жабдықтамасына жанасуы болмайтындай етіп, тартқыштың алдыңғы бөлігінің ішкі радиусының, 10-суретте көрсетілген өлшемнен кем болмауға тиісті өлшемге дейін рұқсат етіледі.



$R_1$  – жартылай тіркеменің алдыңғы габаритінің радиусы;  $R_2$  – сүйрегіштің алдыңғы бөлігінің ішкі

радиусы;  
 Р – жартылай тіркеме шүберін осімен үйлескен ер-сүйрегіш тартқыш құрылғысының ортасы;  $L$  – жартылай тіркеменің алдыңғы құламасы.

**10-сурет**

8.11.4 Қайтадан жабдықтылған жартылай тіркесінің артқы еңкейгені жартылай тіркесінің тұғырында жүгін массасын бірқалыпты таралуын шартынан және рауалы жүктеме ер - сүйреушінің тіркейтін құрылғысы анықталуы керек.

8.11.5 Қайта жабдықталған жартылай тіркемелерді ұзарту  $L_5$  рұқсат етілетін өлшемнен аспауға тиіс, 13-суретте көрсетілгендей метрмен көрсетіледі және мына формуламен есептеледі

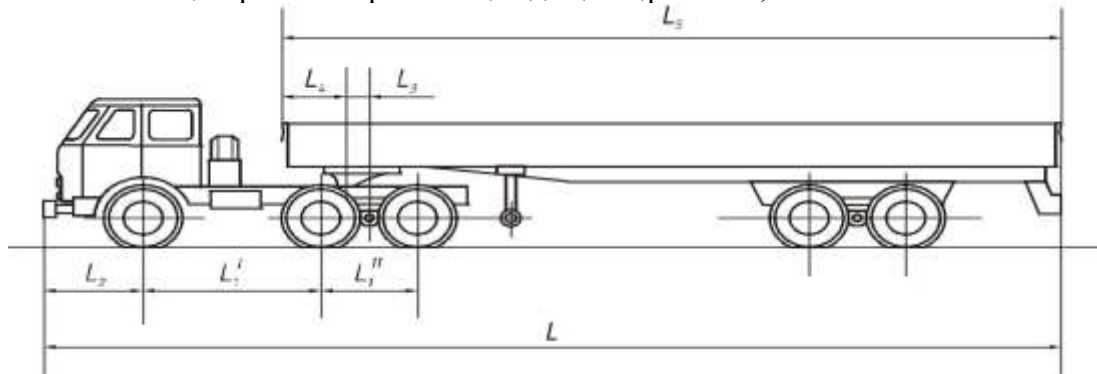
$$L_5 = L - \left[ (L_2 + L_1' + L_1'') - \left( \frac{L_1''}{2} + L_3 \right) \right] + L_4 \quad (5)$$

мұнда  $L$  – автопоездің артқы рұқсат етілетін габаритті ұзындығы, м;  $L_2$  – анықтамалық деректер бойынша сүйрегіштің алдыңғы құлама, м;

$L_1' + L_1''$  – ақпараттық деректер бойынша үшқұламалы сүйрегіш базасы, м;

$L_3$  – тіркеме ер-сүйреуіш тіркейтін құрылғы ортасының жылжуы, м;

$L_4$  – базалық жартылай тіркеменің алдыңғы құламасы, м.



**11-сурет**

8.11.6 Қайта жабдықталған жартылай тіркемені 500 мм-ден көп ұзарту кезінде жартылай тіркеме рамасының лонжерондері мен платформасының таңғыштары құрылмалары техникалық құжаттаманы әзірлеушісімен беріктікке арналған тиісті есеппен айқындалатын элементтермен нығайтылуы тиіс.

8.11.7 Раманы нығайту жартылай тіркеменің тірек құрылғылары мен білігі (арбаның алдыңғы білігі) арасында орналасқан ферма түрінде орындауға және оны ферма қаңқасын табақ болатпен қосымша сыртынан қаптаудан және оны қайырма қысқартармен жабдықтаған соң жүк бөлігі ретінде пайдалануға рұқсат етіледі.

8.11.8 Қосымша біліктерді орнатқан кезде олардың параметрлері мен өлшемдері жартылай тіркемелерге - ГОСТ 14650 өнеркәсіптік құрылмалық аналогтарға, доңғалақтары

– ГОСТ 10409-ға сәйкес болуы қажет.

8.11.9 Жартылай тіркемелерді екі немесе үш біліктілерге қайта жабдықтау барысында қосымша біліктерді орнату үшін рұқсат етілген ең жоғары массасына сәйкес келетін жартылай тіркемелердің сериямен шығарылатын үлгілерінің үш білікті арбаларының ең аз білік арасындағы арақашықтарды сақтау шарты кезінде, жартылай эллиптикалық серіппегіштердегі теңгергіш аспаны, ұқсас серіппегіштердегі қосымша

біліктің тәуелсіз қондырғысын немесе пневмоаспаны пайдалану қажет.

8.11.10 Қосымша біліктердің шиналары бейінінің пішіні, габариттер бойынша, құрылма, протектор суретінің белгілеуі және климаттық атқарымы бойынша ГОСТ 5513-ке және базалық жартылай тіркемелерге сәйкес болуы тиіс.

8.11.11 ГОСТ 3163 талаптарына сәйкес қайта жабдықталған жартылай тіркемелердің барлық доңғалақтары тежеуіш тетіктермен жасақталуы тиіс.

8.11.12 Қайта жабдықталған жартылай тіркемелердің пневматикалық жетегі базалық жартылай тіркемелердің жетегіне және ГОСТ 4364-ке сәйкес болуы тиіс.

8.11.13 Ұзартылған жартылай тіркеме БҰҰ № 48-03 Ережелері бойынша бүйір жарыққайтарғыштардың қосымша санымен қосымша жабдықталуы тиіс.

8.11.14 Қайта жабдықталған жартылай тіркеменің тоқталысты тежеуіш жүйесінің жетегі екі білікті жартылай тіркеменің екеуіне және үш білікті жартылай тіркеменің үшеуінің екеуіне пайдаланылу жағдайларында тексерістер барысында КО ТР 018/2011 - де көрсетілген тиімділікпен әсер етуі тиіс.

8.11.15 Қосымша осьтер негізгі жартылай тіркемелерге екі осьті  $(L_2 + L_2^{II})$  және үш осьті  $(L_2 + L_2^{II} + L_3^{III})$  жартылай тіркемелер базасы 12 м аспайтындай етіп орнатылуы тиіс.

Примечание – Буквенные обозначения соответствуют ГОСТ 22748.

8.11.16 8.16.16 шарттарын сақтау және автопоезды қайта жабдықталған жартылай тіркеменің құрамында кіру жолының ені 10 м болған кезде  $90^\circ$  - қа бұру кезінде шығу жолының ені 8,5 м-ден аспауы тиіс.

### 8.12 Тіркемелерді жартылай тіркемелерге қайта жабдықтау

8.12.1 Базалық принциптерді ұзарту кезінде талаптар сақталуы тиіс (8.12.1-8.12.16)

8.12.2 Алдыңғы бөлігінде қабылданған алдыңғы ілгектің арақашықтығында (8.12.3 қараңыз) тіркеменің бұрылыс шеңберінің қашықтағы жоғарғы жиегінің орнына типі мен негізгі өлшемдері ГОСТ 12017 сәйкес келуі тиіс шкворень орнатылуы тиіс.

8.12.3 Базалық тіркеменің платформасына шкворенді орнату кезінде шкворень білігінің ауытқуы тіркеменің платформасы симметриясы білігінен  $\pm 2$  мм құруы қажет.

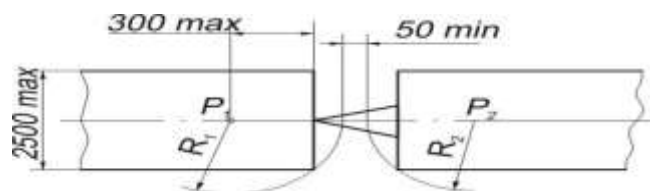
8.12.4 Жұмыс тежеуіш жүйенің пневматикалық жетегінің типі мен оны оның біріктіруші элементтері қайта жабдықталған автокөлік құралын тіркеп сүйреу үшін арналған тартқыштың жетегі мен біріктіруші элементтеріне сәйкес болуы тиіс.

Тоқталысты тежеуіштің жетегі өзгеріссіз қолданылуы тиіс.

8.12.5 Қайта жабдықталған жартылай тіркеменің электр жабдығы ГОСТ 3940-қа сәйкес болуы тиіс.

### 8.13 Переоборудование полуприцепов в прицепы

8.13.1 Жартылай тіркемелерді тіркемелерге қайта жабдықтау барысында тартқыш-тіркегіш (тіркейтін тұзағы бар оқ ағаштың) және бұрама құрылғысының өлшемдері мен орналасуы автопойыздың бұрылысы кезінде тартқыш пен тіркеменің арасындағы қашықтық 14-суретте көрсетілгендегідей болуға тиіс және бұл ретте ауыстыру кезінде сүйрететін автомобильмен тіркемеге қатысты болған жоқ.



12-сурет

## ҚР СТ 1418-2018

8.13.2 Айналыратын шеңбердің үстінгі құрамасын орнату және стандарттық бекіткіш бұйымдармен бекіту кезінде білігінің базалық жартылай тіркеменің платформасы симметриясының бойлай білігінен ауытқуы  $\pm 2$  мм шегінде болуы тиіс.

8.13.3 Базалық жартылай тіркемелерді ұзарту кезінде 8.11.1; 8.11.2; 8.11.4; 8.11.6; 8.11.8-8.11.14 талаптары сақталуы тиіс.

8.13.4 Жартылай тіркемелердің пневматикалық жетегінің типін өзгеріссіз сақтау кезінде оның біріктіруші бастиектерін олардың ұқсас тіркемелерде бекітілу типі бойынша иілгіш шлангілерге, ал штепсель розеткасын ГОСТ 9200 бойынша біріктіргіш кәбіл арқылы орнату қажет.

8.13.5 Базалық жартылай тіркемеге оқ ағаштың ГОСТ 2349 талаптарына сәйкес біріктіргіш тұзағы бар болуы тиіс.

8.13.6 Айналыратын шеңбері бар бұрылу арбасы сериялық тіркеменің алдыңғы білікке жүктемелер бойынша сәйкес келетін үлгі бойынша дайындалуы тиіс немесе тежеуіштер жетегінің тораптары мен аспаптарымен бірге тиісті тіркемеден қолданылуы тиіс.

8.13.7 Тіркеме тежеуіштерінің пневматикалық жетегі бар бұрылу арбасының тораптары мен аспаптарының қосылысы дайындаушылардың типтік сұлбасы мен «Пайдалану жөніндегі нұсқаулық» бойынша орындалуы тиіс.

### **8.14 Жолжүк бөліктерін, құрал-саймандық жәшіктерді және қосалқы доңғалақтарды орнату**

8.14.1 Жүк автомобилдері мен оларға тіркемелерге, өнеркәсіптік құрылымалық аналогы бар болған кезде, стандарттық үлгідегі көлік құралының рама лонжерондары арасында және рама лонжерондары бойы жолжүк бөлігін, құрал-саймандық жәшіктерді және қосалқы доңғалақтарға арналған себеттерді орнатуға рұқсат етіледі.

Олардың өлшемдері орнатылған орны, бекіту тәсілі мен ерекшеліктері – жұмыстардың өндірушісімен белгіленген тәртіпте бекітілетін құрылымалық-технологиялық құжаттамасында көрсетіледі.

Жолжүк бөлігінің ұзындығы көлік құралының рамасына байланысты, мысалы, 12-метрлік жатылай тіркемеде жолжүк бөлігінің ұзындығы 2,6 м тең, 14-метрлікте – 4,5 м; бөліктің ені раманың еніне тең (2,35 м); есік маңындағы ішкі кеңістіктің биіктігі 0,84 м тең, оның тереңдігі 0,5 м дейін азаяды.

Көлік құралында әрбір жағынан жолжүк бөлігі жалпы бүйір құрылғымен бекітілетін екі немесе үш есігі бар болуы тиіс.

Көлік құралының білігі бойынша жолжүк бөлігі оң және сол жартыға арақабырғамен бөлінуі мүмкін.

Барлық есіктер үстіне қарай ашылуы және ашық күйде тіреуіштермен бекітілуі тиіс. Жолжүк бөлігінің қаңқасы көлік құралы рамасының қосымша нығайтқышы ретінде пайдаға асуы тиіс.

Көлік құралына жолжүк бөлігін орнату барысында жұмыстарды жүргізудің реттілігі мен шарттары жұмыстар өндірушісінің құрылымалық-технологиялық құжаттаманың талаптарымен реттеледі.

8.14.2 Жүк автомобилдері мен оларға тіркемелер үшін стандарттық үлгідегі көлік құралы рамасының лонжерондары арасында және рамасы лонжерондары бойы зауытта дайындалған құрал-саймандық жәшіктері мен қосалқы доңғалақтарға арналған себеттерді орнатуға рұқсат етіледі.

Олардың өлшемдері, орнатылған орны, бекітілу тәсілі мен ерекшеліктері – жұмыстардың өндірушісімен белгіленген тәртіпте бекітілетін құрылымалық-технологиялық құжаттамасында көрсетіледі.

8.14.3 Көлік құралы рамасының лонжерондарына жолжүк бөлігін, құрал-

саймандық жәшіктерді немесе қосалқы доңғалақтарға арналған себеттерді бекіту элементі ретінде пісіруді пайдалануға тыйым салынады.

Пісірудің ұйғарынды жерлері мен пісіру тәсілі – жұмыстар өндірушісінің құрылмалық-технологиялық құжаттамасында келтірілген.

8.14.4 Көлік құралына орнатылатын бұйымдар толымды, техникалық тұрғыдан жарамды және өнеркәсіптік құрылмалық аналогқа қойылатын талаптарға сәйкес келуі тиіс.

### **8.15 Басқару органдары оң жақта орналасқан автомобилдерді қайта жабдықтау**

8.15.1 Қайта жабдықтауға дайындаушымен басқару органдары сол жақта орналасқан автомобильдердің Еуропалық нұсқасын орнатуға бейімделген басқару органдары оң жақта орналасқан автомобилдерге рұқсат етіледі.

8.15.2 Базалық автомобильде басқару органдары сол жақта орналасқан өнеркәсіптік конструктивті аналогы бар болуы тиіс.

8.15.3 Автомобильді сол жақты басқару органдарына қайта жабдықтау кезінде автомобильді басқарудың оң жақты органдары мен мынадай бұйымдар бөлшектеуге жатады:

- автомобильдің негізгі тежеу жүйесімен басқару органдары (педаль, вакуумды күшейткіш, басты тежегіш цилиндрі);

- автомобильді рульдік басқару (рульдік механизмі және рульдік жетегі бар рульдік бағанасы);

- ілінісу педальінің жетегі;

- акселератор педальінің жетегі;

- автомобиль басқару тақтасы;

- фарасы және алыс және жақын жарық (құрама);

- аспаптар панелінің астында орналасқан кондиционер (ол болған жағдайда) мен жылытқыштың тораптары мен бөлшектері;

- зат салатын жәшік.

8.15.4 Өнеркәсіптік конструктивті аналогтан жоғарыда көрсетілген тораптар мен бөлшектердің іріктеп алынған жиынтықты немесе оның түрленулерін дайындаушымен автомобилдің Еуропалық нұсқасы үшін қарастырылған жерлерде орнатылады.

8.15.5 Оң жақтан басқарылатын қайта жабдықталған автомобильдерде жақын және алыс жарық шамдарын орнату бұрыштарынан басқа, дайындаушымен қайта жабдықталуға жататын, оң жақтан басқарылатын автомобильдер үшін белгіленген параметрлері мен сипаттамалары бар болуы тиіс.

8.15.6 Базалық автомобилдің жақын және алыс жарық фаралары басқару органдары сол жақта орналасқан өнеркәсіптік құрылмалық аналогтарға арналған бір типтік фараларға ауыстырылуы тиіс.

8.15.7 Қайта жабдықталған автомобилдің руль басқаруының негізгі параметрлері дайындаушының басқару органдары сол жақта орналасқан бір аттас үлгісінің

автомобильдеріне арналған техникалық, пайдаланушылық немесе жөндеу құжаттамасында келтірілген параметрлерге сәйкес келуі тиіс.

8.15.8 Автомобильге демонтаж жасалғанның орнына орнатылатын басқару органдары сол жақта орналастырылған автомобилдің осы үлгісі үшін дайындаушымен қарастырылған тізбемен қарастырылған бұйымдардың жиынтығы сәйкестік сертификаты бар болуы тиіс. Осымен бірге тежеуіш жүйесі, меңгерікпен басқаруы және сыртқы жарық аспаптары элементтерінің құрылмасына олардың сол жақты басқару үшін бейімдеу мақсатында өзгерістерді енгізуге рұқсат етілмейді.

8.15.9 Белсенді қауіпсіздікті сипаттайтын қасиеттер келесі талаптарға сәйкес

## ҚР СТ 1418-2018

болуы тиіс:

- жүргізуші орнынан шолу-БҰҰ № 125 00 ережелері;
- сигнал беру, жарықтандыру-базалық автомобиль жасаушы орнатқан;
- жүргізушінің жұмыс орнының эргономикалық жағдайы-ГОСТ 24350 және негізгі автомобиль жасаушы орнатқан;
- жарықтандыру және сигнал беру (жарық және дыбыс)-базалық автомобильдің даярлаушысымен орнатылған;
- маневрлік, басқарылу-базалық автомобиль дайындаушы белгілеген;
- рульдік басқарудағы жиынтық люфт КО ТР 018/2011 талаптары бойынша 10° аспауы тиіс. Руль дөңгелегін бұрған кезде күштің өзгеруі оның бұрылу бұрышының барлық диапазонында тегіс болуы тиіс;
- тежегіш сапасы-КО ТР 018/2011 пайдалану жағдайында тексеру үшін;

8.15.10 Қайта жабдықталған автомобилдердің пассивті қауіпсіздігін сипаттайтын қасиеттері келесі талаптарға сәйкес болуы тиіс.

- қауіпсіздік белдіктердің бекітіген жерлері – БҰҰ № 14-07 талаптарына;
- жүргізушінің автомобильдегі бар меңгерік доңғалақпен қақтығысудан қорғау компоненттері құрылмаға өзгерістер енгізілгенге дейін өзінің жұмысқа қабілеттілігін сақтауы тиіс;
- жүргізуші мен жолаушылардың жарақаттанушылығын азайтуға бағытталған іс-шаралар - базалық автомобильдің дайындаушысымен қарастырылған;
- апаттан кейінгі қауіпсіздік (дәрікұтымен және өртсөндіргішпен қамтылу, зардап шеккен жолаушыларды эвакуациялау мүмкіндігі) – базалық автомобильдің дайындаушысымен белгіленген.

8.15.11 Экологиялық қауіпсіздік — Базалық автомобильдегі ІЖҚ-тың пайдаланылған газдардағы улылық деңгейі (көміртектотығы және бензин және газ ІЖҚ көмірсутектері, дизельді және газды-дизельді ІЖҚ), шу мен діріл деңгейі, сәулелену деңгейі және т.б. пайдалану жағдайларында тексеру үшін КО ТР 018/2011 талаптарына сәйкес болуы тиіс.

8.15.12 Сол жақты басқаруға арналған құрамды бөліктері дайындаушымен әзірленген автомобиль шанағының жерлерінде құрастыру технологиясымен қарастырылғандарға орнатылуы тиіс.

8.15.13 Сол жақты басқару кезінде аяқпен басқару органдарының орналасуы ГОСТ 24350-ге сәйкес болуы тиіс.

8.15.14 Басқару органдарының құрастырма бірліктері мен бөлшектерін бекіту және бекіткіш бұйымдарды орнықтыру ГОСТ 1759.0 сәйкес болған жағдайда базалық автомобильде дайындаушымен қолданылғандарға сәйкес болуы тиіс.

Бекіткіш бұйымдарды тартып қысу сәттері базалық автомобильді дайындаушысымен белгіленгендерге сәйкес болуы тиіс. Бекіткіш бұйымдардың (бұрандардың, бұрамалардың және сомындардың) сапасы ГОСТ 1759.0 сәйкес болуы тиіс.

8.15.15 Монтаж бен техникалық пайдаланушылыққа қойылған талаптарды сақтау кезінде автомобильдің басқару органдары бұйымдарының белгіленген жиынтығының сенімділігі дайындаушымен белгіленген нормативтік құжаттамасынан төмен болмауы тиіс.

### **8.16 Автомобилдердің жол саңылауын азайту**

8.16.1 Құрылмаға жол саңылауының азаюына байланысты енгізілген өзгерістерден кейін алдыңғы доңғалақтар аспасының нұсқаушы параметрлері: доңғалақты қирауы, шүберін білігінің көлденең және бойлық (кастор) бұрыштары, доңғалақтарды жүргізіп жаттықтырудың және қосылу иіні ГОСТ 31507 талаптарына сәйкес басқарылатын

доңғалақтарды және меңгерік доңғалақтың меңгерік басқаруды бұрылыстан соң қозғалыс кезінде бейтарап күйге қайтаратын, тұрақтылығы мен басқарылуды қайтаратын меңгерік басқаруды тұрақтандырудың штатты функцияларының жұмысқа қабілеттілігін қамтамасыз ететін шекте тұруы тиіс.

8.16.2 Аспанның құрылмасына жол саңылауының азаюына байланысты енгізілген өзгерістерден кейін тежеуіш және меңгерік басқаруда, сонымен қатар автомобильдің жолда басқарылуы мен тұрақтылығын қамтамасыз ететін элементтерде сертификатталмаған жиынтықтаушы бұйымдарды қолдануға рұқсат етілмейді.

8.16.3 Барлық диапазонда доңғалақтың жүрісіне – доңғалақты аркалардың, бамперлердің және т.б. беттері кедергі болмауы тиіс.

### **8.17 Жолтабанды кеңейту**

8.17.1 Күпшек пен дөңгелек арасына қондырма орнату арқылы жолды кеңейту немесе өндіруші тарапынан қайта жабдықталған автокөліктің дөңгелек дискін орнатуға қатысты пайдалану құжаттамасы тежегіш тартпа құрылымды машинаны жүргізіп жаттықтыру жөніндегі белгілер ережесіне сәйкес келуі керек. Егер төселту иінінің ұлғаюына әкелетін болса, не тежегіш тартпа сұлбасы қиғаш сызба бойынша қосылса, сонымен қатар өндірушілер тарапынан рөлді басқару бұрыштық қаттылығы (икемділігі) көлікті тежеу кезінде дөңгелектердің тоғысуына бағытталған жағдайда қазықтарды көбейтуге жол берілмейді.

8.17.2 Жолды кеңейту кезінде автокөлік құралының мықтылығы ГОСТ 31507 мемлекеттік стандартына сәйкес келуі керек.

8.17.3 Егер жолды кеңейтуге байланысты құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін шинаның бүйір жағы дөңгелек аркалардың сыртқы жиегіне шығатын болса, онда дөңгелектердің шалпытдатып шашыратпауы (суды, лай батпақты) үшін КО ТР 018/2011 талаптарға сәйкес қорғанышты қамтамасыз ету қажет. Дөңгелектердің шалпытдатуынан қорғау мақсатында БҰҰ № 26-02 Ережесі талаптарына сәйкес келетін дөңгелек аркасының сыртқы бүйір жағына иілгіш, икемді және қауіпсіздік элементтерін құруға, сонымен қатар дөңгелек арқаға пластикалық қаптама орнатуға рұқсат етіледі.

### **8.18 Көліктердің өткізгіштік параметрін көтеруге, сенімділігіне, дербестілігіне және оның шанағы мен агрегатын пайдалану кезінде зақымдануынан қорғауға бағытталатын құрылымына өзгерістер енгізу**

8.18.1 Өткізгіштік параметрін арттыру мақсатында осы стандарттың А қосымшасында белгіленген төменде көрсетілген MG және NG санаттарының автокөлік құрылымына өзгерістер енгізу іске асырылды:

- дифференциалды шектеудің қосымша механизмімен (артқы және алдыңғы білік ретінде) немесе балама қызмет механизмімен жабдықтау;

- білік арасындағы және астындағы жол сәулесі;

- кіру, келу бұрышы және өткіштік бойламасы.

8.18.2 Сондай-ақ, автокөліктің өткіштігіне әсер ететін сипаттамасы мен қасиеттеріне өзгерістер енгізуге болады:

- тар аяқ өткелде жүре алу;

- ІЖҚ-да (іштен жану қозғалтқыштары) ауа алу жүйесінің шаң тартқыштығын азайту;

- автокөлік аспасын көбейту;

- әр түрлі жабындыда дөңгелек шинасының тіркесу коэффициенті;

- кептеліс болған жағдайда автокөліктің өзін-өзі суырып алып шығу қабілеті.

8.18.3 Автокөлікті пайдалану дербестігін арттыру мақсатында MG және NG санаттарының автокөлік құрылымына өзгеріс енгізу:

## ҚР СТ 1418-2018

- май құюға дейінгі аралықта жүріс қорын арттыру;
- экспедициялық жүксалғыштармен және жабдықтармен жарақтандыру.

8.18.4 Автокөлік шанағы мен агрегатын пайдалану кезінде зақымданбауын қамтамасыз ету мақсатында MG және NG санаттарының автокөлік құрылымына өзгерістер енгізу – ДЖҚ (іштен жану қозғалтқыштары) картер, трансмиссиялар (беріліс қорабы, тарату қорабы, балок көпір) және т.б. сияқты қорғаныс элементтерін орнату.

8.18.5 Кез келген типтегі дифференциалды кілттеу тетігін орнату кезінде (автокөлік жүргенде олардың қосылуын қоспағанда) ол қауіпсіздік құралдарымен жабдықталған болуы керек.

8.18.6 Геометриялық өткізгіштік параметрін арттыру - жол ортасы мен төменгі белдіктің сәулеленуі, кету, келу бұрышы, үлестік өткізгіштікпен аспа жүрісін арттыру төмендегі есеп негізінде іске асырылады:

- аспаны ұзақ жолға немесе жүк тасуға жарамды аспаға ауыстыру немесе иілгіш элементтер қосу: тәуелді аспалар үшін – рессор, серіппе, амортизаторлар, иінтірек, көлденең тұрақтылықтың реактивті тартылысы, тәуелсіз аспалар үшін – серіппе, торсиондар, амортизаторлар, белдік үстінде шанақты көтеретін иінтірек (аспалы саты/Suspension Lift);

- қондырма орнату немесе иілгіш және тіреуіш элементтерді ауыстыру. Автокөлік рамасына шанақ кронштейнін бекіту. Ол рама үстіне шанақты (шанақ саты/body lift) көтеруді қамтамасыз етеді;

- диаметрі үлкейтілген дөңгелек орнату.

8.18.7 Аспа құрастырылымына өзгерістер енгізу кезінде орнатылған аспа параметрлерінің алдыңғы дөңгелектері: бұрылыстағы қозғалыстан кейін басқарылушы дөңгелек пен меңгерік дөңгелекті нейтральды қалпына қайтаратын, меңгерікті тұрақты штаттық қызметтің жұмыс істегіштік қабілетімен қамтамасыз ететін тұрақтылығы мен басқару қызметі ГОСТ 31507 мемлекеттік стандарт талаптарына сәйкес келетін дөңгелектердің шашылуының, кіндік белдікке көлбеуленген көлденең және ұзына бойлы бұрыштың (кастор), жүргізіп жаттықтыру иінінің, дөңгелектердің тоғысуының шегі болуы керек. Сонымен қоса, тежегіш жүйесінің жұмыс тиімділігі № 8 КО ТР 018/2011 Қосымшаның талаптарына сәйкес қамтылған болуы керек. Кез келген өзгерістер кезінде шасси бөлшектерінің орын ауыстыруы және оның жүрісінің барлық диапазонында аспаның салдарынан олардың қауіпті тартылуын және үзілуін болдырмайтын тежегіш шлангілердің жеткілікті ұзындығын қамтамасыз ету керек.

8.18.8 Панара күшін бекіту ережесін өзгерту немесе ұзарту, ауыстыру жолдары арқылы Панара күшімен жабдықталған артқы тәуелді салпыншақтар да, көлденең тұрғыда жол саңылауын үлкейту нәтижесінде көпірді жылжыту жағдайындағы штаттық орынға дейін түзетілген болуы керек.

Осыған қарамастан қолданылған құрамдас өнімдер өздерінің беріктілігі мен сенімділігін, жұмыс істеу тиімділігін жоғалтпауы тиіс.

Лифтовкадан кейін өзгеріске ұшыраған көлденең статикалық тұрақтылықтың өтемі үшін автокөлік қазықтарын көбейту кезінде 8.17.1 талаптар сақталған болуы керек.

8.18.9 Алдыңғы және/немесе артқы біліктердегі салпыншақтардың түрлерін (серіппелі солқылдақ темір және керісінше, серіппелі торсион және т.б.) жүріс бөлігіндегі құрылымдарын (тәуелсіз салпыншаққа тәуелді және керісінше) өзгерту, құрастырылымға өзгерістер енгізу кезінде требованиями ГОСТ 31507 талаптарына сәйкес келетін өнеркәсіптік конструктивтік аналог бар болуы және құрамды бөліктер мен компоненттерді қолдану арқылы тежегіш жүйесін, басқару тұтқасын меңгеру жұмыстарының параметрлері мен тиімділігі сақталуы, сонымен қоса орнықтылық пен басқарылушылық көрсеткіштері болуы керек.

8.18.10 Салпыншақ түрін, жүріс бөлігін өзгерткенде, трансмиссия элементтерін



ауыстырғанда (берілу және тарату қорабы), лифтте бұрышты кардан білігінің жақсы жұмыс істеуі және жасап шығарушылар жіберетін нұсқамалар немесе олардың ауыстырылымға бейімделуі 7.21 талаптарына сәйкес келуі керек.

8.18.11 Салпыншақтардың құрылымына өзгерістер енгізу кезінде тежегіш пен меңгерікті басқаруда, сонымен қатар автокөліктің жолда беріктілігі мен басқарылуын қамтамасыз ететін сертификатталмаған құрамдас өнімдер мен элементтерді пайдалануға жол берілмейді.

8.18.12 Рама үстіне шанақты көтеру кезінде рама мен шанақтың арасындағы қашықтықты 50 мм аспайтын бірлікте өзгертуге рұқсат етіледі.

8.18.13 Үлкейтілген диаметрлі доңғалақтарды стандартты түрдегі протектор суреті арқылы бекітуге болады. Ол пайдалану болжанған автокөліктің тиімділігін және оның жамылғылармен ілінісуін қамтамасыз етеді.

Бұл жағдайда доңғалақ дискілері стандартты типтік өлшемді пайдалануы шарт. Үлкейтілген диаметрлі доңғалақтың барлық жүріс диапазонында шанақ бөлшегі – (доңғалақ аркасының беті, бамперлер және т.б.) кедергі жасамауы керек.

Трансмиссияларлардың беріліс саны мен негізгі берілулер күпшектерде, оймакілтекті (шлиц) жарты осьтерді қосуда, тең бұрыштық жылдамдықтардағы топсаларда қауіпті кернеулер пайда болуына жол бермей, үлкейтілген диаметрлі доңғалақтардың айналуын қамтамасыз етуге тиісті және ол негізді есептермен расталуы керек.

Үлкейтілген диаметрлі доңғалақты орнату кезінде тахометрдің, одометр мен спидометрдің көрсетуіне түзету енгізілген болуы тиіс.

Дөңгелектердің шалпылдатуынан қорғау мақсатында БҰҰ № 26-02 Ережелерінің талаптарына сәйкес келетін (әр тараптың ені 100 мм аспауы керек) дөңгелек аркасының сыртқы бүйір жағына иілгіш, икемді және қауіпсіздік элементтерін құруға, сонымен қатар дөңгелек арқаға пластикалық қаптама орнатуға рұқсат етіледі.

8.18.14 Үлкен диаметрлі дөңгелектерді штаттық немесе пысықталған қосалқы дөңгелектің кронштейндеріне орнату кезінде:

- БҰҰ № 48-03 ережелерінің ұйғарымдарына сәйкес артқы жарық құралдарының (габариттік оттар, тежеу сигналдары, бұрылу көрсеткіштері) тік және көлденең бұрыштарға көрінуі;

- пайдалану процесінде пайда болатын жүктемелерді ескере отырып, олардың механикалық беріктігі қамтамасыз етілуі тиіс.

Штаттық құралдардың орнына қайталанатын жарық аспаптарын орнатуға жол берілмейді.

8.18.15 Автокөлік аспасы мен басқарылушы доңғалақтың бұрылыс бұрышындағы жүрісін көзделген конструкциямен қамтамасыз ету үшін, сонымен қатар автокөліктің кіру мен келу бұрышын арттыру және жолсыз жерлерде пайдалану кезінде механикалық зақымданудан автокөлік шанағын қорғау үшін төмендегідей қондырғыны орналастыруға рұқсат етіледі:

- алдыңғы бампер штаттық бамперге қарағанда мықты сипаттамалы, көлік құралдарының нақты модельдері мен маркалары үшін сертификатталған.

Бұл бампер электрлік шығырмен (жүк көтергішпен) жабдықталуы мүмкін;

- артқы бампер штаттық бамперге қарағанда мықты сипаттамалы, көлік құралдарының нақты модельдері мен маркалары үшін сертификатталған.

Бұл бампер электрлік шығырмен (жүк көтергішпен) жабдықталуы мүмкін;

- штаттық басқышқа қарағанда берік әрі үдетпелі сипаттағы, автокөліктің шанағы мен рамасына күш элементі арқылы бекітілген басқыш;

Штаттықпен бірге орнатылған конструкция және бампер орындалуы № 26-02 БҰҰ Ережесінің және № 42-00 БҰҰ Ережесінің немесе олармен үйлестірілген стандарттың

## ҚР СТ 1418-2018

талаптарына сәйкес келуі тиіс.

Дөңгелектелген қауіпті радиусты сыртқы дөңес жерлер бамперге жіберілмейді.

Артқы бамперлерде тіркемелер мен жүкшығырларды тіркеп сүйреу үшін дөңгелек қорының бір немесе екі кронштейнін және тарту-тіркеу қондырғыларын орнатуға болады. Дегенмен, көлік құралының габариттік ені үлкеймеуі керек. Дөңгелек қорындағы кронштейндердің бампермен топсалы қосылысы артқы есік арқылы шанақтың жүк қоятын бөлігіне жол ашуды қамтамасыз етуі және пайдалану кезінде олардың өздігінен ашылуына жол бермейтін сенімді бекіткіш құрылғысы болуы керек.

8.18.16 Ауыр жолсыздықтан өту кезінде автомобильдің өзін-өзі шығару мүмкіндігін қамтамасыз ету үшін, рама/шанақтың лонжерондарына бекітілген арнайы дайындалған алаңға алдыңғы бампердің ішкі кеңістігінде автомобильдің борттық желісінен, аккумуляторлық батареядан тікелей қуат алатын электр шығырын орнатуға жол беріледі.

Орнатылған шығыр және оның элементтері бағыттаушы құрылғы роликтерінің шамасына қарағанда автомобильдің алдыңғы габаритінен шығып тұрмауы тиіс, ал оның жүк көтергіштігі жоғары автомобильдің массасына сәйкес келуі тиіс.

Орнатылған шығырдың қосылу схемасы мен жұмысы автомобильдің электр жабдығы құрылғыларының жұмыс істеуін бұзбауы тиіс.

Шығырды орнатуға арналған алаңның, кронштейндердің және бұрандалы қосылыстардың беріктігі шығырдың ең жоғары тартқыш күшіне жеткенде олардың деформациясын болдырмау үшін жеткілікті болуы тиіс.

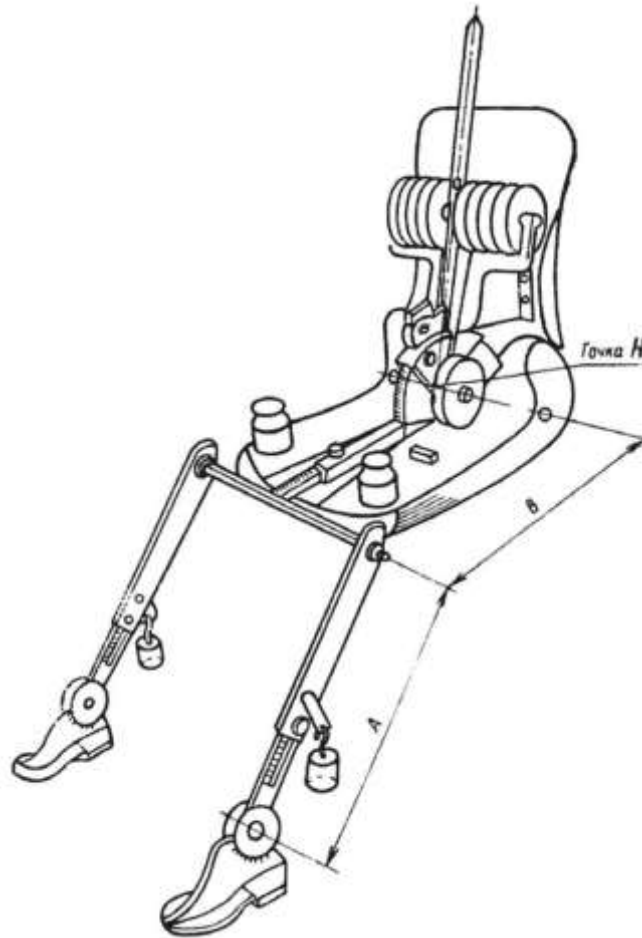
Шығырды орнату орны ілінісу ауыстырып қосқышына, оның температурасын бақылау үшін электр қозғалтқышына және арқанды төсеуді бақылау үшін барабанға ыңғайлы кіруді қамтамасыз етуі тиіс.

Шығырдан басқару блогына дейінгі, сондай-ақ басқару блогынан аккумуляторлық батареяға дейінгі электр сымдары олардың оқшаулағышының бүлінуі және онда жоғалу пайда болу мүмкіндігін болдырмайтындай етіп төселуі тиіс.

8.18.17 ДЖҚ-да (іштен жану қозғалтқыштары) ауа алу жүйесіндегі шаң өткізгіштікті азайту және автокөлік жасап шығарушылар ескергеннен де басқа үлкен су бөгеттерін/тосқауылдарды жеңу үшін ауа беру жүйесінде корпустармен немесе ауа сүзгіш ауа өткізіштермен шноркельдің герметикалық байланысын қамтамасыз ететін ауа алғыш (шноркельді) орнатуға жол беріледі.

БҰҰ № 26-02 Ережесінің талаптары бойынша орнатылған шноркельдің сыртқы шошақ радиустары белгілі бір шектеуде болуы керек. Жүргізуші орнымен шноркельді орнату кезінде шолу нашарламауы керек. БҰҰ № 125-00 Ережесінің талаптары бойынша көзге көрінерлік бұрыш өз мөлшерінде болуы керек.

Шноркель базалық автомобильдің алдыңғы терезесінің тіректерімен құрылатын көрінбейтін аймақтың көлемін ұлғайтқан жағдайда, қайта жабдықталған автомобильдің жүргізуші орнынан шолу көрсеткіштері бойынша талаптарға сәйкестігін растау үшін ҚР СТ ИСО 6549 бойынша Н-нүктесін анықтау үшін көлемді тетікті пайдалана отырып, стандартты әдістеме (БҰҰ № 125 ережесін қараңыз) қолданған жөн (13-суретті қараңыз).



**13-сурет-Н-нүктесін анықтауға арналған көлемді механизм**

8.18.18 Трансмиссияны агрегаттық гидрооқшаулаумен қамтамасыз ету үшін (берілу қорабының картері, таратылатын қорап, көпірлер) су бөгеттері/өткелдері арқылы қажетті деңгейге шығарылған құбырлар (жоғары рамалар, капот кеңістігі, ауа алғыш/шноркель және т.б.) көмегімен тыныс клапандарына ауаны жеткізуге болады. Ауа өткізгіш шноркель, жоғары деңгейлі рама, капоттық кеңістік және т.б. ортақ құбырлардың өткізгішімен ұшайыр, жалғастықтар арқылы трубкаларды қосуға болады.

Құбырларды қосу металл қамыттармен жасалған болуы тиіс, олар клапандардың, ұшайырлар мен жалғастықтар корпусынан тайғанауын болдырмайды, сонымен қоса олардың рамаға және шанақтың басқа да қимылсыз бөліктеріне немесе қозғалыстан не жылытылмалы элементтерден алыстағы жүріс бөліктеріне пластик қамыттармен бекітуге болмайды. Құбыр түбіне шаңнан қорғағыш сүзгі орнатуға болады, ол құбырдан ауаның еркін шығуына кедергі жасамауы тиіс.

8.18.19 БҰҰ № 34-01 Ережесі бойынша қосымша сертификатталған немесе осы стандарттың 7.3-тарауының талаптарын сақтай отырып, жанармай бактары стандарттары үйлестірілген құрылғы орнатуға болады. Бактар сызба бойынша бекітіліп, жасап шығарушылар тарапынан ұйғарылған тіреу элементтері қолданылуы керек.

8.18.20 Әр түрлі жамылғыларда шинаның ілінісу ұтымдылық коэффициентін таңдау үшін шиналарда ауа қысымын реттеуге қойылған жүйе тығыз бекітілген (бітелген) болуы тиіс.

8.18.21 Автокөлікті пайдалану кезінде агрегаттар мен автокөлік желісін қорғау үшін төмендегі құрылғыларды орнатуға жол берілді:

## ҚР СТ 1418-2018

- табақ металдан ІЖҚ қартерін қосымша қорғау;
- табақ металдан қартердің берілу қорабын қосымша қорғау.

Қосымша қорғау элементтері ІЖҚ қартерінің желдеткішіне, берілу және тарату қораптарына қажетті осьтердің астындағы жол саңылаулары шегінде болуы тиіс және есепке алумен өзара орын ауыстырулар салпыншақтардың жөнді жұмыс істеуіне кедергі келтіруі керек.

8.18.22 Автокөлік төбесіне жеңіл көлемді жүктерді тасымалдауға арналған жүк салғыш орнатуға рұқсат етіледі және дөңгелек қорына қажеттілік болып қалған жағдайда арнайы бекіткіш кронштейн қарастырылған болуы керек.

Жүк салғыштың құрылымы мен оны орнату жолы, автокөлікті қолдану нұсқаулығы ГОСТ 30551 мемлекеттік стандарттың талаптарына сәйкес келуі керек. Автокөлік төбесіндегі жүксалғышқа қол жеткізу үшін саты орнатуға рұқсат етіледі.

Автомобильдің төбесінде жүк салғышқа қол жеткізуді қамтамасыз ету үшін автомобильдің артқы есігіне бекітілген баспалдақты орнатуға жол беріледі.

8.18.23 Жоғарыда орнатылған деталдар, оның құрылымдық элементтері бола алмайтын (8.18.20) жабдық заттар, сонымен қоса басқалар, мысалы тұтқалар, күнқағарлар және т.б. 3,2 мм кем емес қисықтық радиусы орнату керек. Одан басқа, бөліктердің ені олардың төменгі шошағына бағытталған шамадан аз болмауы тиіс; бұл бөлік альтернативтік нұсқа ретінде БҰҰ № 26-02 Ережесі 4-қосымшасының ұйғарымдарымен сәйкестікте энергия шашу қабілеттілігіне өткізілген сынаққа шыдауы керек.

**8.19 Мүмкіндігі шектеулі жандар автокөлікті басқаруға бейімделуі мақсатында олардың құрастырылымына өзгерістер енгізілген М1 және N1 санаттарының көлік құралдарына қойылатын талаптар.**

8.19.1 Мүмкіндігі шектеулі тұлғаларға арналған көлік құралдарда автоматтық трансмиссиясы, антиблокадалы тежегіш жүйесі мен бейімделген басқару органдары болуы керек.

8.19.2 Мүмкіндігі шектеулі тұлғаларға арналған көлік құралдарға қатысты КО ТР 018/2011 талаптардың барлығы және осы санаттағы көлік құралының стандарттары да қолданылады. Тежегіш жүйесінің тиімділігіне байланысты талаптардың ерекшеліктері 8.19.3. тармақта көрсетілген.

8.19.3 Қызметтегі және қордағы тежегіш жүйесін жандандыру тиімділігін тексеру кезінде қызметтегі тежегіш жүйесінің қолмен басқару органы 65 Н кем емес және 275 Н көп емес болуы керек. Оған қоса басқару органының жұмыс істеу барысы жүргізушіден алшақ болуы керек.

Қолмен басқару органының шамасын күшейткенде тежелудің сағатына кемінде 80 шаршы метр жылдамдығымен қосымша сынақтар жүргізілген болуы және қолмен басқару органын қарқындандыру кезінде 275 Н асырмай, тежегіштің тиімділігі бойынша барынша көп бастапқы жылдамдықты анықтауы керек. Бұл жылдамдық жүргізушілерге көлік құралының барынша көп жылдамдығы ретінде ұсынылуы керек.

Көлік құралдарын пайдалану жөніндегі басшылықта басқару органының жұмыс істеп тұрған тежегіш жүйесіне байланысты барынша көп жылдамдықты асыруға жол берілмейтіндігі туралы ескертпе енгізуі керек. Онда мүмкіндігі шектеулі жүргізуші болмауы да мүмкін.

8.19.4 Мүмкіндіктері шектеулі тұлғаларға бейімделген басқару органдары:

8.19.4.1 Көлік құралының салонына және жүргізушінің жұмыс орнына қол жетімділікті қамтамасыз ету керек;

8.19.4.2 Жеке бір жүргізушіге жеке-дара бейімделуі үшін реттеу мүмкіндігі болуы керек;

8.19.4.3 Жарақат қауіпсіздігі бойынша талаптар БҰҰ № 12-03 және № 21-01 Ережелеріне сәйкес болуы керек;

8.19.4.4 Басқару әрекеті кезінде бірнеше басқару органын бір уақытта басқарғанда олар бір-біріне кедергі жасамауы керек;

8.19.4.5 Штаттық басқару органының (бар болған жағдайда) көмегімен көлік құралдарды басқару кезінде кедергі болмауы керек;

8.19.4.6 Көлік құралдарының басқа да басқару органдарын қолдану жетімділігі мен оңтайлылығы нашарламауы керек.

8.19.5 Басқару органдарының жұмыс барысы жүргізуші басқару әрекетіне барған кезде жұмыс қалпының өзгермеуін қамтамасыз етуі керек.

8.19.6 Басқару органының жетегі элементтер мен жетектері айтарлықтай өзгеріске ұшырамаған басқару органдары қозғалысының сенімді таралуын және айқасуы, қарқындылық пен траекториялары люфтсіз өзгеріске ұшырауын қамтамасыз етуі керек.

8.19.7 Көлік құралының қозғалыс жылдамдығы қолмен басқару органдарында 35 Н күштен аспауы тиіс.

## **8.20 Мототехника құрастырылымына өзгерістер енгізу**

8.20.1 Бір сарынды қуат агрегаттары ауысымының, қуаттылық пен жұмыс істеу көлемі 20 % аспайтын цилиндрдің болмауына байланысты мототехника (мопедтер, мотоциклдер, квадрициклдер, скутерлер, қар кескіштер және т.б.) құрастырылымына өзгерістер енгізуге болмайды.

8.20.2 Бір типті өнімдерде мототехника рамасы мен салпыншағын ауыстыруға болады. Бұл жағдайда осы стандарттың 7.5.2-тармағының талаптары ескерілген болуы керек.

8.20.3 Мототехника рамасын жөндеу-қалпына келтіру (дәнекерлеу) жұмыстары жүргізілмейді.

8.20.4 Мотоцикл (трицикл, квадрицикл, мопед, снегоход және басқасы) үшін тыйым салынады:

- қолдан жасалған немесе маркалы және моделді раманы орнату;
- рама құрастырылымына өзгеріс енгізу;
- қолмен жасалған алдыңғы түйрегішті орнату;
- тежегіш жабдықпен жинақтағы алдыңғы түйреуішті немесе артқы дөңгелекті ауыстырудан басқа, тежегіш жабдыққа өзгеріс енгізу;
- мотоциклдың сол жағынан колясканы орнату;
- автомобиль дөңгелектерін орнату;
- қолдан жасалған рульді орнату;
- қолдан жасалған орындықты орнату;
- қолдан жасалған немесе қайта жабдықталған бәсеңдеткіш және пайдаланылған құбырларды орнату;
- руль геометриясын өлшейді;
- басқару құрылғысының орналасуын өзгертусіз аяққа арналған тіректің орналауын өзгерту.

## **8.21 АМКҚ жарықтандыру және сигнализация құрастырылымына өзгерістер енгізу**

8.21.1 Жарықтандыру және жарық арқылы сигнализация орнату көзделген көлік құралдарына БҰҰ Ережесі бойынша оларға жарық және жарық арқылы сигнализация орнатуға, жарық көздерін қолдануға болатындығы туралы ресими бекітілген хабарлама немесе көрсетілген БҰҰ Ережелерімен сәйкестігі туралы аккредиттелген сынақ зертханасының қорытындысы (тұжырымдамасы) берілуі керек.

8.21.2 Көзделген көлік құралының құрастырылымындағы жарық көздерін

## ҚР СТ 1418-2018

ауыстыру ауыстырылып жатқан жарық көзіне сәйкес келетін жарық модулімен немесе құрама фарамен ғана ауыстырылуы мүмкін.

8.21.3 Егер штаттық емес жарық модулін ең өтетін шоқ сәуле аймағында шоқ сәуле құруға қатысушы оптикалық элементтері бар жарықтандырушы шашыратқыш болған жағдайда штаттық емес жарық модуль орнатуға рұқсат етілмейді.

8.21.4 Жарық көзінің класын өзгерткен жағдайда қолданылған тиісті фаралар мен жарық көздері, ауыстырылған жарық көзі мен сәуле модульдерінің фотометрикалық параметрлері БҰҰ Ережелерімен сәйкестігі туралы аккредитациялық сынақ зертханасының қорытындысымен (тұжырымдамасы) сай келуі керек.

8.21.5 Осы техникалық регламенттің талаптарына сәйкес келу мақсатында шоқ сәуле фарасын түзетуге бағытталған оптикалық элементтер орнатылған жағдайда БҰҰ Ережелерінің талаптарына сәйкес фаралардың фотометрикалық параметрлері тексеріледі.

8.21.6 Көлік құралдарының құрастырылымына сай келмейтін жарықтандыру мен сәуле сигнализациясын орнату және фара құрастырылымын өзгерту (ондағы сәуле көзінің санатын өзгерту) БҰҰ №№ 48-03, 53-01, 74-01 Ережелерінің және № 3 қосымшадағы 1 тармақтың талаптарына сәйкес (көлік құралының категориясын ескере отырып) орындалуы керек.

8.21.7 Санаты бойынша көлік құралдарын пайдалану құжаттамасында көрсетілген нұсқаулыққа сай келмейтін жарық көзін орнату кезінде немесе фаралардың бастапқы құрастырылымына қосымша элементтерді орнату қажеттілігі кезінде немесе көлік құралының электрондық схемасына өзгерістер енгізу қажеттілігі жағдайында көлік құралдарының құрастырылымына өзгерістер енгізуге қатысты ТР ТС 0182011 ережесінің орындалуы тексеріледі.

Тексеріс барысында БҰҰ Ережесіне сәйкес көлік құралдарын пайдалану бойынша осы фараларға қатысты қолданылған ақпараттарды, сонымен қатар көлік құралының конструкциясына енгізілген өзгерістердің қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлікті де белгілеп (таңбалап) отыру керек.

8.21.8 Көлік құралдарының шамдарында ресми бекітілмеген ауысымды жарық көзіндерін немесе өндірушілер тарапынан орнатылған пайдалану құжаттамасына сай келмейтін жарық көзінің класын, цоколін, қуаттылығын, жарық температурасын, сонымен қатар жарық модуліне жарық көзін орнату кезінде бір кластан басқа класқа ауысатын жарық көзінің цоколін қолдануға жол берілмейді.

8.21.9 Көлік құралдарының жарықтандыру аспаптарында ауысымды О және Н кластағы жарық көзін (галогенді қызу шамы) қолданған жағдайда, олар БҰҰ № 37-03 Ережесіне немесе олармен үйлестірілген стандарттармен сәйкес сертификатталған болуы керек.

Көлік құралдарының жарықтандыру аспаптарында ауысымды D кластағы жарық көзін (газ разрядты шам) қолданған кезде, олар төмендегі мәнді цоколь типін қоса отырып, БҰҰ № 99-00 Ережесіне сай келуі керек:

«DxR» (x орнына – 1- 4 сандар) шамда линзасыз жарық модулімен «DxS» (x орнына – 1- 4 сандар) шамда линзалы жарық модулімен.

Шамда пайдаланылған газ разрядты жарық сәулесі БҰҰ Ережесінің талаптарына № 98-01 сәйке сертификатталған болуы керек.

8.21.10 Көлік құралында қарастырылған конструкцияның болмауына, сонымен қоса көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізу кезінде шамды тазалау және шамның еңкіш бұрышын автоматтық түзету үшін орнатылған құрылғыларының жұмысқа жарамсыздығына жол берілмейді.

Ескертпе – № 48-03 БҰҰ Ережесіне сәйкес фараларды тазалау үшін 2000 люменнен астам номинальды сәуле легіне ие жарық көздері бар жақын сәулелі фаралар топтастырылады. Фаралардың

көлбеу бұрышының автоматтық түзетушілік құрылғысымен LED класының жарық көзімен жақын жарықтың шамдарына, пайдаланылатын жарық көзіне, сондай-ақ 2000 люменнен асатын атаулы жарық ағыны бар кез келген кластың жарық көздері бар тұманға қарсы шамдарына жақын жарықтың функциясын орындайтын алдыңғы жарықтандырудың адаптивтік жүйесі жинақталады. D1R, D2R, D3R, D4R, D1S, D2S, D3S, D4S санаттарының аусымдық газразрядтық жарық көздері және H9, H9B, HIR1 санаттарының 2000 люменмен аса атаулы жарық ағыны бар қыздырудың галогендік шамдары болады.

## **8.22 Спутниктік навигация аппаратурасымен жарактандыруға, шұғыл жедел қызметтерді шақыру жүйесін немесе құрылғысын орнатуға қатысты көлік құралдарына қойылатын талаптар**

8.22.1 Спутниктік навигация аппаратурасымен, шұғыл қызметтерді шақыру жүйесімен немесе құрылғыларымен жарактандыру КО ТР 018/20011 талаптарына сәйкес жүргізіледі.

8.22.2 БҰҰ № 94 және 95 ережелерін қолдану саласына кіретін және БҰҰ № 95 ережелерін қолдану саласына кіретін N1 санаттағы көлік құралдары сынақтарды қамтитын (фронтальды және бүйірлік соқтығысудан кейін жұмыс істеуін тексеру) сәйкестікті бағалау ерекшелігіне байланысты көлік құралын дайындау сатысында белгіленеді және оның үлгісі көлік құралының/шассидің типін мақұлдаудың «көлік құралының жабдығы» алабында көрсетіледі.

Көлік құралын дайындаушымен келісім бойынша шұғыл жедел қызметтерді шақыру жүйесін жүйе құрамында КО ТР 018/2011 бойынша сәйкестікті бағалаудан өткен типке жататын көлік құралдарына жүйені дайындаушымен шарттық қатынастары бар сервистік орталықтар белгілей алады, бұл ретте шұғыл жедел қызметтерді шақыру жүйесі 8.22.3.1-8.22.3.7, сондай-ақ КО ТР 018/2011 № 10 қосымшасының 118-тармағының талаптарын қанағаттандыруы тиіс.

8.22.3 Шұғыл жедел қызметтерді шақыру құрылғысымен Көлік құралдарын жарактандыру

8.22.3.1 8.22.3.1 БҰҰ № 94 және 95, N1 ережелерінің қолданылу аясына кірмейтін, БҰҰ № 95, M2, M3, N2 және N3 ережелерінің қолданылу аясына кірмейтін M1 санатындағы көлік құралдары (техникалық рұқсат етілген ең жоғары массасы 2500 кг астам және ең төмен орындық "R" бақылау нүктесі 700 мм жоғары), сондай-ақ [5] сәйкес жолаушылар мен багажды және қауіпті жүктерді тасымалдау үшін пайдаланылатын пайдаланудағы көлік құралдары, КО ТР 018/2011 № 10 қосымшасының 118-тармағының талаптарына сәйкес келеді.

8.22.3.2 Шұғыл жедел қызметтерді шақыру құрылғысы:

– шұғыл шақыру кнопкасын басқаннан кейін көлік құралы, оның ағымдағы орналасқан жері, бағыты және қозғалыс жылдамдығы туралы хабарламаны беру (ГОСТ Р 55533, ГОСТ Р 55534 бойынша расталады), ал 2017 жылғы 1 қаңтардан бастап - көлік құралы аударылғанда автоматты түрде;

- мобильді радиотелефондық байланыс желісі арқылы шұғыл жедел қызметтермен екі жақты дауысты байланыс (көлік құралының кабинасында «жасанды ауыз» және «жасанды құлақ» құрылғысын қолдана отырып, ГОСТ 55531 әдістері бойынша дауыс зорайтқыш байланыс сапасын субъективті және объективті сынақтармен расталады (7.1-тармақты қоспағанда).);

8.22.3.3 Шұғыл жедел қызметтерді шақыру кнопкасы жүргізуші орнынан тікелей көріну аймағында және алдында отырған жолаушының-ерлердің 50-процентивті деңгейдегі репрезентативтер<sup>1)</sup> тұрған жерде орнатылуы тиіс (егер көлік құралының конструкциясы алдында отырған жолаушының жүргізуші орнының жанында болуын көздесе) және олардың қауіпсіздік белдігін ажыратпай шақыру кнопкаларының қол жетімділігін қамтамасыз етеді.

8.22.3.4 Шұғыл жедел қызметтерді шақыру түймесі механикалық тәсілмен әдейі

## ҚР СТ 1418-2018

емес басудан қорғалуы тиіс.

8.22.3.5 Шұғыл жедел қызметтерді шақыру түймесі жарықтандырумен қамтамасыз етілуі тиіс.

8.22.3.6 Тұрақты (жанбайтын) жарықты қызыл түсті құрылғы жай – күйінің оптикалық индикаторы, оның ішінде тәуліктің жарық уақытында көрінетін жүргізуші орнынан және алдында отырған репрезентативтіліктің 50-процентативті деңгейіндегі ер жолаушыдан тікелей көріну деңгейінде орналастырылады.

Көрсетілген индикатор қосылады:

- көлік құралының электр жабдығына электр энергиясын беру кезінде қысқа мерзімді (3-тен 10 секундқа дейін) оталдыру қосқышын (іске қосу қосқышын) «қосулы» күйіне ауыстыру кезінде (жұмыс жағдайы);

- 8.22.3.2 талаптарын орындауға мүмкіндік бермейтін жүйеде ақаулық пайда болған (болған) кезде және «қосулы» (жұмыс жағдайында) жағдайында оталдыру қосқышы (қосу қосқышы) болған кезде ақаулық болған барлық уақыт ішінде қосылған болып қалады.

Көрсетілген талаптарды қанағаттандыратын оптикалық индикатордың болмауына, көлік құралының электр жабдығына электр энергиясын әрбір беру кезінде құрылғының жарамдылығын растау мүмкіндігі қамтамасыз етілген жағдайда, оталдыру қосқышын (іске қосу қосқышын) басқа оптикалық индикаторды пайдалану арқылы «қосулы» (жұмыс жағдайына) күйіне ауыстырғанда, сондай-ақ аспаптар комбинациясына құрылғының ақауы туралы мәтіндік хабарлама шығарғанда жол беріледі., қосу қосқышы «қосулы» (жұмыс жағдайында) жағдайында болған кезде ақаулық болған барлық уақыт ішінде сақталады.

8.22.3.7 Шұғыл жедел қызметтерді шақыру түймесі мен құрылғының күй индикаторында оларды сәйкестендіретін таңбалар болуы тиіс. Құрылғының күй көрсеткіші шұғыл жедел қызметтерді шақыру түймесімен конструктивті үйлесуі мүмкін.

8.22.4 Шұғыл қызметтерді шақыру жүйесінің/құрылғысының ГОСТ 33466 бойынша климаттық және механикалық әсерлерге төзімділігі, электромагниттік үйлесімділік талаптарына сәйкестігін растау туралы құжаттары болуы тиіс.

8.22.5 Шұғыл қызметтерді шақыру жүйесінің/құрылғысының жұмыс істеу шарттары бойынша талаптарға сәйкестігін растау туралы құжаттары және ГОСТ 33467 бойынша деректерді беру хаттамалары болуы тиіс.

8.22.6 Шұғыл қызметтерді шақыру жүйесінің / құрылғысының ГОСТ 33468 бойынша көлік құралының кабинасында дауыс зорайтқыш байланыс сапасына қойылатын талаптарға сәйкестігін растау туралы құжаттары болуы тиіс (құрамында тиісті сынақтар жүргізілген үлгілер үшін).

8.22.7 Шұғыл қызметтерді шақыру жүйесінің / құрылғысының ГОСТ 33469 бойынша апат сәтін анықтау жөніндегі талаптарға сәйкестігін растау туралы құжаттары болуы тиіс.

8.22.8 Шұғыл қызметтерді шақыру жүйесінің / құрылғысының ГОСТ 33470 бойынша сымсыз байланыс модуліне қойылатын талаптарға сәйкестігін растау туралы құжаттары болуы тиіс.

8.22.9 Шұғыл қызметтерді шақыру жүйесінің / құрылғысының ГОСТ 33471 бойынша навигациялық модульге қойылатын талаптарға сәйкестігін растау туралы құжаттары болуы тиіс.

8.22.10 8.22.4-8.22.7 сәйкестік сертификатында көрсетілген үлгілердің біріне конструктивтік түрде жататын көлік құралының шұғыл жедел қызметтерін шақыру құрылғысымен жарақтаған жағдайда конструкцияның қауіпсіздігін тексеруді ГОСТ 33470 көзделгендей, ІМЕІ сәйкестендіру нөмірі бойынша құрылғыны міндетті сәйкестендіре отырып, техникалық сараптама нысанында аккредиттелген сынақ



зертханасы жүргізеді.

8.22.11 түрі 8.22.4-8.22.7 бойынша сәйкестік сертификаттарында көрсетілгеннен ерекшеленетін көлік құралының шұғыл жедел қызметтерін шақыру құрылғысымен жарактандырылған жағдайда конструкцияның қауіпсіздігін тексеруді тиісті хаттаманы ресімдей отырып, 8.22.3.1-8.22.3.7 бойынша сынақ нысанында аккредиттелген сынақ зертханасы жүргізеді.

8.22.12 конструкцияның қауіпсіздігі туралы куәлік немесе көлік құралының конструкцияға енгізілген өзгерістермен сәйкестігі туралы куәлік, айналымға шығарылатын жеке және пайдаланудағы Көлік құралдарын шұғыл жедел қызметтерді шақыру жүйесімен/құрылғысымен жарактандыру кезінде ресімделген, тиісінше «көлік құралының қосымша жабдығы» алаңдарында мынадай ұсынылған «шұғыл жедел қызметтерді шақыру жүйесі/құрылғысы» нысаны бойынша орнатылған жабдықты сәйкестендіретін деректерді, сауда маркасын, моделін және көлік құралының техникалық жай-күйін тексеру үшін, IMEI сәйкестендіру нөмірі, ICCID коды.

## **8.23 Көлік құралының құрастырылымына өзгерістер енгізудің өзге де түрлері**

### **8.23.1 Конструкцияның өзге де элементтеріне талаптар**

8.23.1.1 Осындай құралдармен жасақталған көлік құралдарында бақылаудың және диагностикалаудың борттық (орнатылған) құралдары сигнализаторларының көрсеткіштері көлік құралының жұмыс істеуге қабілетті күйіне сәйкес келуі тиіс. Бақылау мен диагностикалаудың борттық құралдары жинақтаулы және сақталған болуы тиіс, олардың көрініп тұратын зақымдануларына рұқсат етілмейді.

8.23.1.2 Көлік құралын әзірлеушімен көзделген шанақтың немесе кабинаның құлыптары, жүк платформасы борттарының тиектері, цистерна мойындарының тиектері, жүргізуші мен жолаушылар отырғыштарының реттеу тетіктері мен бекіткіш құрылғылары, қыздыру және жел әйнегін үрлеу құрылғысы, қуып кетуге қарсы құрылғы жұмыс істеуге қабілетті болуы тиіс.

8.23.1.3 Көлік құралының бүйірлік аспалы есіктерінің құлыптары бекітудің екі жағдайларында: аралық және ақырғы тіркелуі тиіс, егер бұл көлік құралын әзірлеушімен пайдаланушылық құжаттамада қарастырылған болса.

8.23.1.4 Көлік құралыдыбыстық сигналдық аспаппен жұмыс істеуге қабілетті күйде жинақталымдалған болуы тиіс. Дыбыстық сигналдық аспап оны басқару органы әрекетке келтірген кезде үздіксіз және бірқалыпты дыбысты шығаруы тиіс, акустикалық спектрі айтарлықтай өзгерістерге ұшырамауы тиіс.

8.23.1.5 Жылдамдықты өлшеу құралдарының (спидометрлер), сондай-ақ жүргізушілермен қозғалыс, еңбек және демалыс режимдерін сақтауға бақылау жасайтын техникалық құралдардың (егер оларды орнату техникалық регламентпен көзделсе) демонтажы мен жұмыс істеуге қабілетсіздігіне рұқсат етілмейді.

8.23.1.6 көлік құралының бұрандамалы жалғауларының созылуына және аспалы бөлшектері мен кардан берілісінің бұзылуына рұқсат етілмейді.

8.23.1.7 1997 жылғы 1 қаңтардан кейін әзірленген пневматикалық аспасы бар көлік құралы еденінің деңгейін реттегішке бақылау шығарудың қысымы көлік құралын әзірлеушімен пайдаланушылық құжаттамада көрсетілгенге сәйкес болуы тиіс.

8.23.1.8 Бампердің шығыңқы сыртқы бөлімінің қисығының радиусы кемінде 5 мм кезіндегі (металл емес иілгіш материалдардан дайындалған бөлшектерді қоспағанда) М және N санатты көлік құралының алдыңғы және артқы бамперлерінің бұзылуы немесе өзгеруі салдарынан пішінінің өзгеруіне жол берілмейді.

8.23.1.9 Көрініп тұратын бұзылуларға, қысқаша тұйықталуларға және электр сымдарын тежеу заттарының бұзылуларына рұқсат етілмейді.

8.23.1.10 Қосымша доңғалақ, аккумуляторлық батарея, отырғыштар көлік құралын

## ҚР СТ 1418-2018

пайдаланушылық құжаттамада әзірлеушімен көзделген жерлерде сенімді бекітілген болуы тиіс.

8.23.1.11 Жастықтың қалыпын және отырғыштың арқалығының көлбеу бұрышын бойлық реттеу тетіктерімен немесе жүргізуші отырғышының (жолаушыларды отырғызу мен түсіру үшін) жылжу тетігімен жабдықталған көлік құралдарында көрсетілген тетіктер жұмыс істеуге қабілетті болуы тиіс. Реттеуді немесе пайдалануды тоқтатқаннан кейін осы тетіктер автоматты түрде қамалуы тиіс.

8.23.1.12 Қосымша доңғалақты ұстағыш жұмыс істеуге қабілетті болуы тиіс.

8.23.1.13 Жартылай тіркемелердің тірек құрылғыларын демонтаждауға рұқсат етілмейді.

Тіректердің көліктік жағдайының фиксаторлары жұмыс істеуге қабілетті болуы тиіс.

8.23.1.14 ІЖҚ-дан, беріліс қорабынан, борттық редукторлардан, артқы мостан, тіркесулерден, аккумуляторлық батареядан, суыту және ауаны салқындату жүйелерінен және көлік құралдарында қосымша орнатылатын гидравликалық құрылғылардан майлар мен жұмыс сұйықтықтардың тамшылап ағуына рұқсат етілмейді.

8.23.1.15 Амортизаторларды бекіту бөлшектерінің жоқтығы, зақымдануы немесе тесіп өтетін коррозиясы салдарынан олардың бекіткіштерінің әлсіреуіне рұқсат етілмейді.

8.23.1.16 Аспа кронштейндері щекаларының, сондай-ақ тіреулердің немесе борттар қаңқалары мен жүктерді бекітуге арналған тетіктердің жарықшақтары мен бұзылуларына рұқсат етілмейді.

8.23.1.17 Әзірлеушімен көлік құралын пайдаланушылық құжаттарында көзделген доңғалақтың астынан шашыратудан қорғау жүйесінің элементтерінің жоқ болуына рұқсат етілмейді.

8.23.1.18 Көлік құралын арнайы дыбыстық және арық бергіш аспаптармен заңсыз жабдықтауға, жедел қызметтердің көлік құралдары үшін орнатылған түрлі-түсті сызбалар бойынша бояуларды жағуға тыйым салынады.

8.23.1.19 L санатының көлік құралдарына қатысты мыналарға рұқсат етілмейді:

- әзірлеушімен көзделген көлік құралын пайдаланушылық құжаттамасында мотоциклдің меңгерік демпферінің жұмыс істеуге қабілетсіздігіне немесе жоқ болуына;

- әзірлеушімен көзделген көлік құралын пайдаланушылық құжаттамасында ершікте жолаушыларға арналған баспалдақтар мен тұтқалардың жоқ болуына;

- әзірлеушімен көзделген көлік құралын пайдаланушылық құжаттамасында қауіпсіздік доғасының жоқ болуына немесе оларды мақсатына қарай пайдалану мүмкін болмайтын күйге келтіруге;

- мотоцикл рамасының бүйірлік тіркеменің рамасымен қосылған жерлерінде люфттің бар болуына.

8.23.1.20 Көлік құралында орнатылған жедел қызметтерді шұғыл шақыру құрылғысы немесе жүйесі жұмыс істеуге қабілетті болуы тиіс.

8.23.1.21 Көлік құралында орнатылған спутниктік навигация аппаратурасы жұмыс істеуге қабілетті болуы тиіс.

8.23.2 Көлік құралдарының құрастырылымына өзгерістер енгізген кезде, әсіресе шамақтық қондырғысын ауыстырған кезде мыналарды қамтамасыз ету қажет:

- барынша рұқсат етілетін мөлшерлердің шиналарын монтаждау мүмкіндігін;

- шинадан қанатына немесе доңғалақтық арқаға дейін, соның ішінде тайғанауға қарсы монтаждалған тізбектерде және толық иілуде (сондай-ақ мостың қиғаштануында) жеткілікті ара-қашықтықты;

- шиналарды өндірушімен көрсетілген тиісті деректерді сақтау.

8.23.3 Шинаға немесе жылдамдыққа келтірілген барынша көп рұқсат етілетін

жүктемеден асып кету шиналардың зақымдануларына немесе істемей қалуына әкеліп соқтыруы мүмкін.

8.23.4 Таңбалауда көрсетілген шиналарға сәйкес келетін жылдамдықтың индексі бойынша шиналар мен жылдамдыққа барыншы көп рұқсат етілетін жүктемені сақтаумен тек пайдаланушылық құжаттамада көрсетілген және әзірлеушімен рұқсат етілген типтер мен мөлшерлерді ғана қолдануға рұқсат етіледі. Ерекшелікті 8.19-кіші тарауының талаптары бойынша жол жолағы мен өтушілігінің параметрлерін ұлғайтумен байланысқан құрастырылымға өзгерістер енгізген кезде шиналардың ұлғайтылған диаметрі мен мөлшерін пайдалану құрайды.

#### **8.23.5 Ұстап тұратын пассивті қауіпсіздік жүйелеріне талаптар**

8.23.5.1 Құрастырылымы қауіпсіздік белдіктерінің бар болуын көздейтін көлік құралдарында отыруға арналған орындар көлік құралын айналымға шығару сәтіне қолданыста болған нормативтік құқықтық актілердің талаптарына сәйкес олармен жабдықталған болуы тиіс.

8.23.5.2 Көлік құралының құрастырылымымен көзделген қауіпсіздік белдіктерін демонстраждауға немесе оларды мақсатына қарай пайдалану мүмкін болмайтын жағдайға келтіруге рұқсат етілмейді.

8.23.5.3 Көлік құралдарында орнатылған қауіпсіздік белдіктерінде келесі ақаулар болмауы тиіс:

- аспапсыз көзбен көрінетін иықбаудағы жыртқы;
- құлыпы иықбаудың «тілін» бекітпейді немесе тұйықтаушы құрылғының түймешегіне басқаннан кейін оны лақтырмайды;
- иықбауы тартылмайды немесе тартылатын құрылғыға (катушкаға) тартылмайды;
- авариялық бекіткіш тартатын құрылғымен белдіктің бауын кенеттен тартқан кезде оны тартатын құрылғыдан (катушкадан) тартудың тоқтауы (оқшаулауы) қамтамасыз етілмейді.

8.23.5.4 Дайындаушымен көлік құралының пайдаланушылық құжаттамасында көзделмеген қауіпсіздік жастықтарын орнатуға рұқсат етілмейді.

8.23.5.5 Көлік құралының құрастырылымымен көзделген бастиеуіштерді демонстраждауға рұқсат етілмейді.

8.23.5.6 Жүргізуге оқытуға арналған автокөлік құралдары талаптарына сәйкес келуі тиіс [10].

#### **8.23.6 Қауіпсіздік қаңқасымен жабдықталған автокөлік құралдарына қойылатын талаптар**

8.23.6.1 Жүріп өту мүмкіндігі жоғары автомобильдер жалпы пайдаланудағы жолдардан басқа, ауыр заттардың жоғарыдан құлау немесе аударылу қаупі бар жерлерде жиі пайдаланылатын (карьерлік, тау-кен, құрылыс, метро-құрылыс және т. б. жүзеге асыратын өндіруші өнеркәсіп кәсіпорындары) сондай-ақ авариялық-құтқару автомобильдерін пайдаланатын ведеГОСТволар) мемлекеттік уәкілетті органның аумақтық бөлімшелерінің келісімі бойынша көлік құралын айналымға шығару кезінде дайындаушылар көздеген қауіпсіздік деңгейі сақталған жағдайда әртүрлі заттардың үстінен құлауынан және аударылуынан<sup>1)</sup> қосымша қорғаныспен жарақтандыруға, көлік құралын айналымға шығару кезінде дайындаушылар көздеген және КО ТР 018/2011

<sup>1)</sup> Бүйірлік, тік және бойлық бағыттарда күш әсеріне төзімділікті қамтамасыз ету шарттары бойынша олардың функционалдық мақсатын айқындайтын қауіпсіздік қаңқаларының сипаттамалары және бүйірлік бағытта (ROPS құрылғылары) сіңірілген энергия және құлайтын заттардан (FOPS құрылғылары) соққы кедергісі регламенттелмейді. Осы көрсеткіштер КО ТР 010/2011 "машиналар мен жабдықтардың қауіпсіздігі туралы" Кеден одағының техникалық регламентінің іс-қимылы саласында болады және ИСО 3471 (ROPS құрылғылары үшін) немесе ИСО 3449 (FOPS құрылғылары үшін) сілтемелі Үйлестірілген стандарттарымен көзделген әдістер бойынша сәйкестікті бағалаумен расталуы мүмкін.

## ҚР СТ 1418-2018

қауіпсіздік деңгейін сақтаған жағдайда жол беріледі.

8.23.6.2 Кез келген түрдегі қауіпсіздік қаңқаларын орнату жүргізушінің көлік құралын және оның жүйелерін басқару элементтеріне қол жеткізуіне, қауіпсіздік белдіктері және балаларды ұстап қалу жүйелері, бас тіреуіштер, қауіпсіздік жастықтары, жылыту, желдету, кондиционерлеу жүйелері және т. б. сияқты, талаптар КО ТР 018/2011 көрсетілгендей стандартты және міндетті жабдықтардың жұмыс істеуіне кедергі келтірмеуі немесе қиындатпауы тиіс.

8.23.6.3 Қауіпсіздіктің сыртқы қаңқаларын (external ROPS) орнату автокөлік құралының габариттік ені шегінде жүргізілуі тиіс.

8.23.6.4 М1G санаттағы автомобильдерге орнатылған қауіпсіздік қаңқасының массасы көлік құралының конструкциясында көзделген барлық жолаушылардың массасына ұлғайтылған жарақтандырылған күйдегі көлік құралының техникалық рұқсат етілген ең жоғары массасы мен салмағы арасындағы айырмадан (отыруға арналған орындардың саны бойынша және олардың әрқайсысына 68 кг шартты массаға келетін) аспауы тиіс.

Қауіпсіздік қаңқалары орнатылған автомобильдердің жүк көтергіштігі белгіленген қауіпсіздік қаңқасының салмағын ескере отырып түзетілуі тиіс.

8.23.6.5 Салонның / экипаж бөлігінің алдыңғы бөлігінде жасалған монтаждаудан кейін нысаны жел шынысының және оның жоғарғы шетінің тіреулерінен<sup>2)</sup> кейін келетін алдыңғы сақтандырғыш доғаны бар қауіпсіздік қаңқасы), қасиеттері КО ТР 018/2011 қосымшасының № 3 тармағында, БҰҰ № 125 ережесінде немесе ГОСТ 33988 көзделген жүргізуші орнынан шолу көрсеткіштері расталуы тиіс.

Қауіпсіздік қаңқасының алдыңғы доғасының элементтері базалық автомобильдің алдыңғы терезесінің тіректерімен құрылатын қаралмайтын аймақтардың мөлшерін ұлғайтқан жағдайда, қайта жабдықталған автомобильдің жоғарыда көрсетілген нормативтік құжаттардың талаптарына сәйкестігін растау үшін ҚР СТ ИСО 6549 бойынша Н-нүктені анықтау үшін көлемді тетікті пайдалана отырып, жүргізуші орнынан шолу көрсеткіштерінің рұқсат етілген көрсеткіштерін анықтаудың стандартты әдістемесін (БҰҰ № 125 ережесін қараңыз) қолдану қажет (15-суретті қараңыз).

8.23.6.6 Белгіленген ішкі қауіпсіздік қаңқаларының элементтерінің ешқайсысы қауіпсіздік белдіктері мен олардың бекітпелері, балаларды ұстап тұратын құрылғылар мен олардың бекітпелері пассивті қауіпсіздік жүйелерінің әрекетіне кедергі келтірмеуі тиіс.

8.23.6.7 Ішкі қауіпсіздік қаңқасының орнатылған элементтерінің ешқайсысы қауіпсіздік жастығының іс-қимылына кедергі келтірмеуі немесе олардың тиімділігін төмендетпеуі тиіс.

8.23.6.8 Қауіпсіздіктің ішкі қаңқаларының конструкциясы мен орнатылуы орындықтардың, олардың бекітпелері мен бас сүйектерінің беріктігін төмендетпеуі тиіс.

8.23.6.9 Қауіпсіздік қаңқаларының конструкциясы мен орнатылуы олардың элементтерінің ешқайсысы жылыту, желдету және кондиционерлеу жүйесінің ауа өткізгіштерін жаппауы тиіс шартты қамтамасыз етуі тиіс.

8.23.6.10 Кез келген орындаудағы қауіпсіздік қаңқаларын орнату кезінде қауіпсіздік белбеулерінің және олардың бекітпелерінің, электр сымдарының, отын немесе тежегіш магистральдарының жұмыс істеуі бұзылмауы немесе бүлінуіне жол берілмеуі тиіс.

8.23.6.11 Ішкі қауіпсіздік қаңқалары доғасының жоғарғы жиегі автомобиль шатырының ішкі бетіне мүмкіндігінше жақын болуы тиіс.

8.23.6.12 Ішкі қауіпсіздік қаңқасының ешқандай элементтері қауіпсіздік белдігін

---

<sup>2)</sup> Доға шанақтың/кабинаның ішінде (internal TROOPS), сондай-ақ (external ROPS) сыртында да орналасуы мүмкін.

бекітуге бекітілмеуі тиіс.

8.23.6.13 Орнатылған қауіпсіздік қаңқаларының элементтері ішкі жабдықтың жарақат қауіпсіздігіне қойылатын талаптардың орындалуын қамтамасыз етуі тиіс. БҰҰ-ның № 21 ережелеріне сәйкес жүргізушінің немесе жолаушылардың үстінде немесе олардың алдында орналасқан шатырдың ішкі бөлігі артқа немесе төмен бағытталған тегіс емес немесе өткір шеттері қауіп төндірмеуі тиіс. Шығыңқы бөліктердің ені төмен бағытталған шығыңқы бөліктердің көлемінен кем болмауы тиіс, шеттерінің қисық радиусы 5 мм кем болмауы тиіс. Олардың орналасуына байланысты жолаушылар соққы алуы мүмкін элементтер, онда мұндай бөлшектердің беті серпімді, шашырататын, жануды қолдамайтын материалдан жасалған, Шор (А) бойынша қаттылығы 50 бірліктен кем, мысалы, отқа төзімді, иістерді бөлмейтін, өздігінен салмақ түсетін қалыңдығы 300 кг/м<sup>3</sup> жартылай қатты полиуретаннан жасалған қорғаныс тыстарымен жабылуы тиіс. Аяқ-қолдардың жоғарыда көрсетілген қорғаныс тыстарымен қорғалуын қамтамасыз ету үшін салон/кабинаның еденінен 450 мм биіктікте сақтандырғыш доғалардың тік бөліктері қорғалуы тиіс.

## **9 Жеке техникалық шығармашылықтың нәтижесі болып табылатын жеңіл автомобильдерге (қолдан жасалған автомобильдерге) қойылатын талаптар)**

### **9.1 Жалпы деректер, компоновка және негізгі мөлшерлер**

9.1.1 Қолдан жасап әзірленген жүк автомобильдері мен автобустарды мемлекеттік уәкілетті органдарда тіркеуге рұқсат етілмейді.

9.1.2 Отыратын орнының саны бестен көп болмайтын және ІЖҚ жұмыс көлемі 1800 см<sup>3</sup> көп емес бұл ретте жеңіл автомобильдердің (шанақтардан басқасы) өнеркәсіптік дайындалып шығарылған мотоциклдар мен мотороллерлардың жекелеген агрегаттарын, тораптар мен бөлшектерін пайдалану рұқсат етілетін тек екі білікті төрт доңғалақты автомобильдерді әзірлеуге рұқсат етіледі.

Өнеркәсіптік құрастырылымдық ұқсастарына сәйкес келетін типтік жеңіл автомобильдерді, олардың қосалқы бөлшектерін жинауға жол берілмейді.

9.1.3 Құрауышты сызбанұсқаның барлық түрдеріне жол беріледі.

9.1.4 Автомобильдің негізгі өлшемдері:

- ұзындығы — 4200 мм артық емес;
- ені — 1650 мм артық емес;
- табаны — 1100 мм кем емес;
- дөңгелек базасы — 1000 мм кем емес.

### **9.2 Пайдалану-техникалық сапалар**

9.2.1 Автомобиль қала көшелері және жалпы пайдаланатын жолдар бойынша көліктің басқа түрлеріне ақаусыз толық жүктемемен бөгетсіз және қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз ететін динамикалық сапаларға ие болуы тиіс, сонымен бірге рұқсат етілетін барынша көп массаның тоннасына қуаттылығы 33 кВт (45 л. с) аспауы тиіс.

Автомобильдің рұқсат етілген барынша көп массасы 1800 кг аспауы тиіс.

Ескертпе – Бір адамның массасы 70 кг тең болып қабылданады.

9.2.2 Автомобильдің сыртқы доңғалағының ізінің білігі бойынша бұрылудың ең аз радиусы 5,5 м аспауы тиіс.

9.2.3 Автомобиль құрғақ асфальттандырылған алаңдағы қозғалыс кезінде диаметрі 50 м шеңбер бойынша 30 км/сағ жылдамдықпен орнықты болуы тиіс және де күртіктің құбылысы байқалмауы тиіс.

9.2.4 Толық жүктеме кезінде жолдың жазықтығынан автомобильдің төменгі

нүктесіне дейінгі ара-қашықтық кем дегенде 150 мм болуы тиіс.

9.2.5 Шанақты, оның құрастырылымы мен отырғыштарын құрастыру отырудың ыңғайлылығын және автомобильді басқаруды қамтамасыз етуі тиіс. Жүргізуші отыратын орыннан автомобильдің алдындағы көрінбейтін жолдың аймағы 6 метрден көп болмауы тиіс.

### **9.3 Жекелеген агрегаттарға қойылатын талаптар**

9.3.1 Автомобильдер тежегіштермен, меңгерікпен басқарумен, сондай-ақ жіктемелік топқа сәйкес келетін өнеркәсіптік өндіріліп шығарылатын автомобильдердің алдыңғы құламаларымен жабдықталған болуы тиіс. Беріліс саны кем дегенде 10:1 меңгерік тетіктері ұқсат етілетін барынша көп массасы 800 кг асатын және барынша көп жылдамдығы 75 км/сағ. көп автомобильдерде қолданылмауы тиіс.

Құрғақ асфальт жабынында тұрған толық жүктемесі бар автомобильдің доңғалақтары бұрылған кезде меңгерік доңғалағының шеңберіне қатысты өлшенген күш 147,2 Н (15 кгс) аспауы тиіс.

9.3.2 Автомобильде екі тәуелсіз тежегіш жүйе болуы тиіс:

- жұмыс - басқыш біліктер бойынша бөлек жетектермен;

- аялдамалық, сондай-ақ запастың рөлін орындайтын — тетіктен келтірілетін.

Алдыңғы доңғалаққа әрекет ететін аялдамалық жүйеге рұқсат етіледі.

Тежегіш жүйелер және олардың әрекетінің тиімділігі пайдалану жағдайларындағы тексерулер кезінде М1 санаттарының автокөлік құралдарына қойылатын КО ТР 018/2011 талаптарды қанағаттандыруы тиіс.

9.3.3 Автомобильдерде барынша көп жүктеме бойынша сәйкесетін және автомобильдің техникалық сипаттамасының мынадай: автомобильдік, мотоциклеттік, мотороллерлерден шиналар орнатылуы тиіс.

Түрлі мөлшерлер мен модельдердің шиналарын автомобильдің бір білігіне орнатуға тыйым салынады.

9.3.4 Жасақталған күйде 450 кг көп болатын автомобильдердің артқы жүрісінің берілісі болуы тиіс.

9.3.5 Кез келген типтердің: седан; купе; хетчбек-комби; универсал; фургон; кабриолет; родстер; пикап және т.с.с. шанақтарды дайындауға рұқсат етіледі.

Зауытта дайындалған автомобильдердің толық комплектілі шанақтарын қолдануға – рұқсат етілмейді.

9.3.5.1 Шанақ оның беріктілігі мен сенімділігін қамтамасыз ететін материалдардан әзірленген болуы тиіс. Оның металл емес бөліктері қыздырылатын тетіктерден (ІЖҚ, шығарғыш жүйе) кем дегенде 100 мм ара-қашықтықта немесе аз қашықтықта болуы, асбест немесе металл накладкамен қорғалған болуы тиіс. Шанақтың эстетикалық сыртқы түрі болуы және Қазақстан Республикасында қолданылатын тиісті нормативтік құжаттама бойынша боялған болуы тиіс.

9.3.5.2 Панельдердің сыртқы беттерінің, шанақ бөлшектерінің және олардың сопряжении шығып тұратын бөліктерінің кем дегенде 2,5 мм дөңгелектеу радиусы болуы тиіс.

Олар орнатылған шанақтың панельдері бетінің үстінде бөлшектердің шығып тұруы мыналарға рұқсат етіледі:

- 10 мм қаптамалар көп емес декоративті торлар үшін;

- 30 мм көп емес капот есіктерінің ілмегі және жүксалғыштың қақпағы үшін;

- 40 мм көп емес және есіктердің сыртқы тұтқалары және бекініс бастырмалары үшін;

- 30 мм көп емес, соның ішінде бетіне қатысты күнқағарлар мен фаралардың шеңберлері үшін.

9.3.5.3 Буферлерді орнату ГОСТ 1902 сәйкес келуі тиіс.

Буферлердің бөлшектерін дөңгелектеу радиусы кем дегенде 5 мм, буферлердің шеттері шанақтың сыртқы бетіне бағытталып қайырылған болуы және одан 2 мм көп емес саңылаумен қорғап қалуы тиіс.

9.3.5.4 Аспаптар панелінің төменгі шетінің 10 мм кем емес дөңгелектеу радиусы болуы тиіс.

Қолдан жасалған жеңіл АМКҚ басқару пульттары және аяқпен басқару органдары ГОСТ 23000, ГОСТ 24350 сәйкес келуі тиіс.

9.3.5.5 Шанақ күнге қарсы күнқағармен және артқы көріністің айнасымен жабдықталған болуы тиіс.

9.3.5.6 Капот пен багажниктің есіктері, қақпақтары автомобильдің қозғалысы кезінде жабық күйінде олардың сенімді бекітуін қамтамасыз ететін бекіністермен жабдықталған болуы тиіс.

9.3.5.7 Шанақтың шынысы қауіпсіз болуы тиіс: «сталинит» немесе «триплекс» типіндегі шыңдалған жарқыншақты емес шыныдан жасалған болуы тиіс. Жел әйнегінен басқасына шынылар үшін органикалық шыныны пайдалануға рұқсат етіледі, жүргізушіден сол жақтағы бүйірлік әйнек опускным және жылжымалы болуы тиіс.

9.3.6 Өрт қауіпсіздігін арттыру мақсатында отын бағын орналастыру жолаушылар үй-жайынан оқшауланған автомобильдің базасының ішіне ұсынылады.

#### **9.4 Құралдар мен жабдыққа қойылатын талаптар**

9.4.1 БҰҰ № 48-03 Ережелеріне сәйкес сыртқы жарықтандыру құралдарымен және жарық бергіш сигнализациямен жабдықталған болуы тиіс.

9.4.2 Автомобиль дыбыстық сигналмен және өнеркәсіптік дайындалған шыны тазалағышпен жасақталған болуы тиіс.

9.4.3 Автомобиль кем дегенде спидометрмен, тұтандыру тетігімен, жарықтандыруды ауыстырып-қосқышпен және бұрылыстарды көрсеткіштермен, бұрыштарды көрсеткіштің индикаторымен жабдықталған болуы тиіс.

#### **9.5 Өзге де талаптар**

9.5.1 Автомобильде ҚР СТ 986 бойынша нөмірлік белгілерді орнату үшін орындар және БҰҰ № 14-07 Ережелері бойынша қауіпсіздік белдіктерін бекіту орындары көзделген болуы тиіс.

9.5.2 Автомобильді басқару органдары ГОСТ 24350 сәйкес келуі тиіс және сол жақта орналасуы керек.

9.5.3 Қолдан жасалған автомобильге дайындаушы 5.9 және КО ТР 018/2011 № 7 қосымшасының талаптарына сәйкес сәйкестендіру нөмірін енгізуі тиіс.

### **10 Жеке техникалық шығармашылықтың нәтижесі болып табылатын тіркемелерге (жеңіл автомобильдерге қолдан жасалған тіркемелерге) қойылатын талаптар)**

10.1 Уәкілетті органдарда жүк автомобильдерге және автобустарға қолдан жасап әзірленген тіркемелер мен жартылай тіркемелерді тіркеуге рұқсат етілмейді.

10.2 Тіркеменің рұқсат етілген барынша көп массасы тартқыш автомобильді өндіріп шығарушымен рұқсат етілгеннен аспауы тиіс және тіркеменің тежегіш жүйесіз 750 кг көп болмауы және тежегіш жүйемен – 1800 кг көп болмауы тиіс.

10.3 Тіркеменің кез келген салмақты күйінде тіркегіш құрылғының шарлы шарнирінің орталығындағы вертикаль статикалық жүктеме тартқыш автомобильді өндіріп шығарушымен рұқсат етілген шамаға сәйкес келуі тиіс, бірақ 240 Н (25 кгс) кем және 980 Н (100 кгс) көп болмауы тиіс.

10.4 Тіркеменің ұзындығы негізгі тартқыш автомобильдің ұзындығынан 3/4 көп

## ҚР СТ 1418-2018

немесе 4 м көп болуы тиіс.

10.5 Тіркеменің ені негізгі тартқыш автомобильдің енінен әр жағынан 200 мм көп аспауы тиіс және 2,3 м көп болмауы тиіс.

10.6 Тіркеменің биіктігі тіркеме табанының енінен 1,5 көп немесе 2 м көп болмауы тиіс.

10.7 Тиелген тіркеменің ауырлық ортасы ауырлық ортасының биіктігі тіркеме доңғалағының ізінің шамасына 0,725 көп болмайтындай етіп орнылыстырылған болуы тиіс.

10.8 Тіркеменің жол жолағы 150 мм кем болмауы тиіс.

10.9 Егер тіркеменің рұқсат етілген барынша көп массасы 750 кг асып кететін болса, онда тіркеменің жұмыс және аялдамалық тежегіш жүйелері болуы тиіс. Аялдамалық тежегіш жүйесінің жетегі тәуелсіз, механикалық болуы тиіс.

10.10 Тіркемелерде ҚР СТ 986 бойынша нөмірлік белгіні бекітуге арналған орны болуы тиіс.

10.11 Тіркемелер бір білікті болуы тиіс. Өнеркәсіптік аналог бар болған жағдайда қосарланған білікті қолдануға рұқсат етіледі.

10.12 Тежегіштері жоқ тіркемелер тартқыш-тіркегіш құрылғы авариялық үзілген (сынған) жағдайда сол кезде тіркемені басқаруды қамтамасыз ете отырып, оқ ағашқа жолдың бетіне жанасуға мүмкіндік бермеуі тиіс екі алынбайтын сақтандырғыш тізбектермен (тростармен) жабдықталған болуы тиіс.

10.13 Тежеуіштері бар тіркемелердегі сақтандырғыш шынжырлар 10.12-де келтірілген тағайындалуға қосымша апаттық тежеуді қамтамасыз етуі тиіс.

10.14 Тіркеме шанағының құрылымы берік, сенімді және өнеркәсіптік құрылмалық баламаға сәйкес болуы тиіс.

10.15 Көлбеу орналасқан ішкі едені бар, көлбеу бетте орнатылған тіркемеге бір жақтың шинасына (шиналарына) оның рұқсат етілген барынша көп массасына 55 % көп емес жүктемесі болуы тиіс.

10.16 Тіркеменің құрылмасы тартқышты автомобильдің дайындаушысымен рұқсат етілген барынша жылдамдығы бар рұқсат етілген барынша көп массасы автопойызының құрамында қозғалысқа есептелуі тиіс.

10.17 Тіркеме оқ ағашының (рамасының) құрылмасы мен өлшемдері автомобильде келесі оның бұрыштарға орнатылған тіркелетін шарға қарасты ауытқу мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс:

- сфера ортасы арқылы өтетін тік білік айналасында тіркеме симметриясының бойлық білігінен  $\square 60^\circ$  кем емес бұрышқа;

- тіркеме симметриясының тік жазықтыққа перпендикуляр сфера ортасы арқылы өтетін көлбеу білік айналасында  $\square 25^\circ$  кем емес бұрышқа.

10.18 Шар типті тіркеменің тіркелетін құрылғыларының құрылмасы белгіленген тәртіпте БҰҰ № 55 қағидаларына, ал «ілімек – тұзақ» типті ГОСТ 2349-ға сәйкес болуы тиіс.

10.19 Шар типті тартқышты автомобильдің тартқышты-тіркелетін құрылғысымен ілінісі үшін тіркеме БҰҰ № 55 қағидаларына тиісті тіркемеде оқ ағашқа бекітілген құлыпты құрылғысы және аунауға қарсы екі таяныштары болуы тиіс.

10.20 Автомобильдің электрлі жүйесімен қосылу үшін тіркеме ГОСТ 9200 бойынша қосқыш кәбілі бар ашасы болуы тиіс.

10.21 Тіркемелерде тартқышты автомобильдің барынша көп жүктеме, ұйғарынды жылдамдығы және техникалық сипаттамасы бойынша сәйкесті автомобиль, мотоциклет, мотороллер шиналары орнатылуы тиіс..

Тіркеменің бір білігіне өлшемі және үлгісі әртүрлі шиналарды орнатуға тыйым салынады.



10.22 Электрлі жабдық және дабыл құралдары ГОСТ 3940 және ГОСТ 20961 талаптарына сәйкес болуы тиіс.

10.23 қолдан жасалған тіркемеге дайындаушы КО ТР 018/2011 № 7 қосымшасының және 5.9 талаптарына сәйкес сәйкестендіру нөмірін енгізуі тиіс.

**А қосымшасы**  
(*ақпараттық*)

**Көлік құралдарын санаттар бойынша жіктеу**

А.1 L санаты: Төрт дөнгелектен аз бар автокөлік құралдары.

А.1.1 Мопедтер, мотовелосипедтер, мокиктер, оның ішінде:

А.1.1.1 "*L<sub>1</sub> санаты*": барынша көп құрылмалық жылдамдығы кез келген қозғалтқыш кезінде - 50 км/сағ аспайтын екі дөнгелекті көлік құралы:

- ІЖҚ жағдайында – жұмыс көлемі - 50 см<sup>3</sup> аспайтын немесе

- электр қозғалтқышы жағдайында - 4 кВт аспайтын ұзақ жүктеме режиміндегі номиналды ең жоғары қуаты.

А.1.1.2 "*L<sub>2</sub> санаты*": кез келген қозғалтқыш кезінде - 50 км/сағ аспайтын дөнгелектердің кез келген орналасуы бар үш дөнгелекті көлік құралы:

- ІЖҚ жағдайында – жұмыс көлемі - 50 см<sup>3</sup> аспайтын және барынша көп құрылмалық жылдамдығы, немесе

- басқа түрдегі ІЖҚ жағдайында – ең жоғары тиімді қуаты 4 кВт-тан аспайтын немесе

- электр қозғалтқышы жағдайында - 4 кВт аспайтын ұзақ жүктеме режиміндегі номиналды ең жоғары қуаты

А.1.2 Мопедтер, мотовелосипедтер, мокиктер, оның ішінде:

А.1.2.1 "*L<sub>3</sub> санаты*": ІЖҚ жағдайында – жұмыс көлемі - 50 см<sup>3</sup> асатын немесе барынша көп құрылмалық жылдамдығы – кез келген қозғалтқыш кезінде - 50 км/сағ асатын екі дөнгелекті көлік құралы.

А.1.2.2 "*L<sub>4</sub> санаты*": ІЖҚ жағдайында – жұмыс көлемі - 50 см<sup>3</sup> асатын немесе барынша көп құрылмалық жылдамдығы – кез келген қозғалтқыш кезінде - 50 км/сағ асатын (арбашасы бар мотоциклдер) орташа көлденең жазықтыққа қатысты асимметриялы үш дөнгелегі бар көлік құралы.

А.1.2.3 "*L<sub>5</sub> санаты*": ІЖҚ жағдайында – жұмыс көлемі - 50 см<sup>3</sup> асатын немесе барынша көп құрылмалық жылдамдығы – кез келген қозғалтқыш кезінде - 50 км/сағ асатын орташа көлденең жазықтыққа қатысты симметриялы үш дөнгелегі бар көлік құралы.

А.1.3 Квадроциклдер, оның ішінде:

А.1.3.1 "*L<sub>6</sub> санаты*": Аккумуляторлар массасын ескерместен салмағы 350 кг аспайтын төрт доңғалақты көлік құралдары (электр көлік құралы жағдайында), ең жоғары конструктивтік жылдамдығы 50 км/сағ аспайтын және сипатталатын:

- мәжбүрлеп оталатын ІЖҚ жағдайында-қозғалтқыштың жұмыс көлемі 50 см<sup>3</sup>-ден аспайтын, немесе

- егер бұл ұшқынды (мәжбүрлі) тұтатуы бар ІЖҚ, немесе барынша көп тиімді қуаттылығы 4 кВт аспайтын қозғалтқышы бар, егер бұл басқа типті ІЖҚ, немесе

- егер бұл электрлі қозғалтқыш, 4 кВт аспайтын ұзақ мерзімді жүктеме режимінде атаулы барынша көп қуаттылығы бар қозғалтқышпен жарақтандырылған.

А.1.3.2 "*L<sub>7</sub> санаты*": Электрлі көлік құралы жағдайында және ұзақ мерзімді жүктеу режимі кезінде атаулы барынша көп қуаттылығы 15 кВт аспайтын, аккумуляторлар массасын есепке алмағанда бос массасы 400 кг аспайтын (жүктерді тасымалдау үшін арналған көлік құралдары үшін 550 кг), L<sub>6</sub> санатына жатпайтын төрт дөнгелегі бар көлік құралы.

А.1.4 Ескертпе – L санатындағы көлік құралдарында бір оське монтаждalған екі доңғалақ болған кезде, бұл доңғалақтар тірек бетімен олардың байланыс орталықтары

арасындағы қашықтығы 460 мм-ден кем болған кезде бір доңғалақ ретінде есептеледі.

А.2 М санаты: Кемінде төрт дөнгелегі бар және жолаушыларды тасымалдау үшін пайдаланылатын механикалық көлік құралдары.

А.2.1 "*М<sub>1</sub> санаты*": Жолаушылар тасымалдау үшін пайдаланылатын және жүргізушінің отырғышынан басқа, отыру үшін сегізден аспайтын орын бар көлік құралдары.

А.2.2 Автобустар, троллейбустар, мамандандырылған жолаушылар көлік құралдары және олардың шассиі, оның ішінде:

А.2.2.1 "*М<sub>2</sub> санаты*": Жолаушылар тасымалдау үшін пайдаланылатын және жүргізушінің отырғышынан басқа, отыру үшін сегізден аспайтын орын бар және ең көп массасы 5000 кг-нан аспайтын көлік құралдары.

Отыратын орын саны сегізге дейін және одан кем азайтылған  $M_2$  және  $M_3$  санатындағы базалық көлік құралының модификациясы базалық көлік құралының санатын сақтайды.

А.2.2.2 "*М<sub>3</sub> санаты*": Жолаушылар тасымалдау үшін пайдаланылатын және жүргізушінің отырғышынан басқа, отыруға арналған сегізден көп орын бар және ең көп массасы 5000 кг-нан көп көлік құралдары.

А.2.3  $M_2$  және  $M_3$  санаттағы көлік құралдары келесі кластарға жатады:

А.2.3.1 Жүргізушіден басқа сыйымдылығы 22 жолаушыдан көп көлік құралдары үш класқа бөлінеді:

А.2.4.1.1 " А класы": Тұрған жолаушыларды тасымалдауға арналған көлік құралдары; осы сыныптағы көлік құралы орындықтармен жабдықталған және тұрған жолаушыларды орналастыруға арналған алаңы болуы тиіс;

А.2.4.1.2 " В класы": Тұрған жолаушыларды тасымалдауға арналмаған көлік құралдары; осы сыныпты көлік құралының тұрған жолаушыларды орналастыруға арналған алаңдары жоқ.

А.2.3.2 Жүргізушіден басқа сыйымдылығы 22 жолаушыдан көп көлік құралдары үш класқа бөлінеді:

А.2.3.2.1 "I класс": Құрылмасы тұратын жолаушылар үшін орындар қарастырылған және оларға кедергісіз орнын ауыстыруға мүмкіндік беретін көлік құралдары;

А.2.3.2.2 "II класс": Құрылмасы ең бастысы отыратын жолаушыларды тасымалдау үшін арналған және қатарлар арасындағы өту орнында және/немесе екі қос отырғыш үшін қарастырылған алаңнан аспайтын алаңда тұратын жолаушыларды тасымалдауға рұқсат етіледі;

А.2.3.2.3 "III класс": Құрылмасы тек қана отыратын жолаушылар үшін арналған көлік құралдары.

А.2.3.2.4 Көлік құралы бір кластан гөрі көбірекке жататын ретінде қаралуы мүмкін. Осындай жағдайда ол сәйкес болатын әрбір клас үшін ресми түрде бекітілуі мүмкін.

А.2.4 Ескертпелер

А.2.4.1 "*Біріктірілген қалалық және қалааралық автобус*": Өзара шарнирлы қосылған, екі немесе одан көп қатты секциялардан тұратын көлік құралы, әрбір секцияның жолаушылар салоны жолаушылар олардың арасында еркін қозғала алатындай етіп өзара қосылған, қатты секциялар оларды әдетте шеберханала ғана бар құрылғылар көмегімен ажырата алатындай етіп өзара қосылған.

А.2.4.2 Екі немесе одан көп ажыратылмайтын, бірақ шарнирлы түрде біріктірілген элементтерден тұратын біріктірілген қалалық және қалааралық автобустар бір көлік құралы ретінде қаралады.

А.2.4.3 Жартылай тіркемемен (жартылай тіркемеге арналған тартқышпен) ілінісуге арналған тіркеп сүйрейтін көлік құралы жағдайында осы көлік құралын жіктеу

## ҚР СТ 1418-2018

барысында есепке алуға қажетті массасы ретінде тартқышқа жартылай тіркемемен берілетін барынша көп статикалық тік жүктемеге сәйкес массаны есепке алып, тартқыштың жабдықталған көлік құралының массасы, сонымен қатар, егер мұны қолдануға болса, тартқышта орналастырылған жүктің барынша көп массасы пайдаланылады.

А.2.4.4 "*Жабдықталған көлік құралының массасы*": Шанағы және ілінісетін құрылғысы бар бос көлік құралының тіркеп сүйрейдін көлік құралы жағдайындағы массасы немесе, егер дайындаушы шанақты орналастырмаса, шассидің кабинасымен массасы және/немесе ілінісу құрылғысымен, салқындатқыш сұйықтықтың, майлардың, жанармайдың 90 %-ның басқа сұйықтықтардың 100 %-ның массасын қосқанда, ағынды сулардан, құрал-саймандардан, қосалқы дөнгелектен, жүргізушіден (75 кг), және қалалық пен қалааралық автобуста үшін – егер көлік құралында ол үшін орын қарастырылса. экипаж мүшесінен (75 кг) басқа.

А.3 N санаты: Кемінде төрт дөнгелегі бар және жүктерді тасымалдау үшін пайдаланылатын механикалық көлік құралдары.

А.3.1 "*N<sub>1</sub> санаты*": Жүктерді тасымалдауға пайдаланылатын және 3500 кг-нан көп емес барынша көп массасы бар көлік құралдары.

А.3.2 "*N<sub>2</sub> санаты*": Жүктерді тасымалдауға пайдаланылатын және 3500 кг-нан асатын, бірақ 12 000 кг-нан көп емес барынша көп массасы бар көлік құралдары.

А.3.3 "*N<sub>3</sub> санаты*": Жүктерді тасымалдауға пайдаланылатын және 12 000 кг-нан көп барынша көп массасы бар көлік құралдары.

### А.3.4 Ескертпелер

А.3.4.1 Жартылай тіркемемен (жартылай тіркемеге арналған тартқышпен) ілінісуге арналған тіркеп сүйрейдін көлік құралы жағдайында тартқышқа жартылай тіркемемен берілетін барынша көп статикалық тік жүктемеге сәйкес келетін массаны есепке ала отырып, осы көлік құралын жіктеу кезінде есепке алуға қажетті массасы, сонымен қатар, егер бұл қолданыла алынса, тартқышта орналастырылған жүктің барынша көп массасы пайдаланылады.

А.3.4.2 Арнайы тағайындалған бірқатар көлік құралдарында тұрған жабдық пен қондырғылар (автокрандарда, жылжымалы жөндеу шеберханаларында, жарнамалық көлік құралдарында және т.б.) жүктерге теңестіріледі.

А.4 О санаты: L, M, N санатындағы көлік құралдарына және олардың шанақтарына тіркемелер (жартылай тіркемелер), оның ішінде:

А.4.1 "*O<sub>1</sub> санаты*": 750 кг көп емес барынша көп массасы бар тіркемелер.

А.4.2 "*O<sub>2</sub> санаты* ": 750 кг жоғары, бірақ 3500 кг көп емес барынша көп массасы бар тіркемелер.

А.4.3 "*O<sub>3</sub> санаты* ": 3500 кг жоғары, бірақ 10000 кг көп емес барынша көп массасы бар тіркемелер.

А.4.4 "*O<sub>4</sub> санаты* ": 10000 кг көп барынша көп массасы бар тіркемелер.

А.4.5 Бұдан басқа, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> және O<sub>4</sub> санаттағы тіркемелер келесі үш типтердің біріне жатады:

А.4.5.1 "*Жартылай тіркеме*": Білігі (біліктері) көлік құралының ауырлық түсу орталығының артында орналасқан және тіркеп сүйрейдін көлік құралына көлбеу және тік жүктемелерді беруге мүмкіндік беретін қосқыш құрылғысымен жабдықталған тіркеп сүйретілетін көлік құралы. Бір немесе одан көп білік тіркеп сүйрейдін көлік құралының жетегі болуы мүмкін.

А.4.5.2 "*Толық тіркеме*": Екі біліктен кем емес бар және тік күйінде орнын ауыстыра алатын (тіркемеге қатысты) тіркеп сүйрейдін құрылғымен жабдықталған және алдыңғы біліктің (біліктердің) бұрылысы үшін қызмет ететін, бірақ тіркеп сүйретілетін көлік құралына қандай да болса маңызды статикалық жүктемені бермейтін көлік

құралы. Бір немесе одан көп біліктерде тіркеп сүйрейтін көлік құралдарының жетегі бар болуы мүмкін.

А.4.5.3 "Орталық білігі бар тіркеме": Орнын тік күйінде ауыстыра алмайтын тіркеп сүйрейтін құрылғымен жабдықталған және білігі (біліктері) тіркеп сүйрейтін көлік құралына тіркеменің барынша көп массасына сәйкес келетін өлшемнің 10 %-нан немесе 1000 даН аспайтын (бұл өлшемдердің қайсысы аздау, соған байланысты) тек қана шамалы статикалық тік жүктеме берілетіндей етіп көлік құралының ауырлық ортасы маңында орналасқан. Бір немесе одан көп білікте тіркеп сүйрейтін көлік құралынан жетегі бар болуы мүмкін.

А.4.6 Ескертпе – Орталық білігі бар жартылай тіркемені немесе тіркемені жіктеу кезінде есепке алуға керекті барынша көп масса тіркеп сүйрейтін көлік құралымен қосылуы бар кезінде барынша жүктеменің салмақ түсетін орталық білігі бар жартылай тіркеменің немесе тіркеме білігінің немесе біліктерінің тірек бетіне берілетін статикалық тік жүктемеге сәйкес келетін массасы болып табылатын.

А.5 "Арнайы тағайындалған көлік құралы": М, N немесе О санаттағы, жолаушыларды немесе жүктерді тасымалдауға арналған, сонымен қатар олар үшін арнайы шанақтың және /немесе жабдықтың бар болуы талап етілетін арнайы функцияларды орындауға арналған көлік құралы.

А.5.1 "Автомобиль–үй": Оған тұрғын үй бөлігі кіретіндей етіп құрастырылған, ең аз дегенде келесі жабдықтары бар М1 санатының арнайы мақсаттағы көлік құралы:

- а) отырғыштар мен үстел;
- б) отырғыштардан жасалуы мүмкін болатын жататын жерлер;
- с) ас үй жабдығы; және
- д) мүлікті сақтауға арналған жабдық және тетіктер.

Бұл жабдық тұрғын үй бөлігінде қатты түрде бекітілуі тиіс; бұл ретте үстел оңай алынатын бола алады.

А.5.2 "Брондалған көлік құралы": Тасымалданатын жолаушыларды және/немесе жүктерді қорғау үшін арналған және оқ өтпейтін бронды қаптаумен жарақтандырылған көлік құралы.

А.5.3 "Медициналық жедел жәрдем машинасы": Сырқаттарды немесе жарақат алғандарды тасымалдауға арналған және арнайы жабдықпен жарақтандырылған М санаттағы автомобиль.

А.5.4 "Катафалк": Қайтыс болғандарды тасымалдауға арналған және арнайы жабдықпен жарақтандырылған автомобиль.

А.6 Т санаты – "Ауылшаруашылық және орман тракторлары": Дөнгелекті немесе шынжыр табанды жүрістегі, кемінде екі білігі бар, функционалдық тағайындалуы негізінен оның тартым күшіне байланысты және тіркеп сүйреу, итеру, тасымалдау немесе ауыл не орман шаруашылығында пайдалануға арналған белгілі құрылғыларды, тетіктерді немесе тіркемелерді іске келтіру үшін құрастырылған механикалық көлік құралы. Мұндай трактор жүктерді және қызмет көрсететін персоналды тасымалдау үшін бейімделуі мүмкін.

А.7 "Жол талғамайтын жылжымалы техника": Жолдар бойынша жолаушылар мен жүкті тасымалдау үшін арналмаған және оларда ІЖҚ орнатылған кез келген мобильді қондырғы, жылжымалы өнеркәсіптік жабдық немесе шанағы бар немесе шанағы жоқ көлік құралы.

А.8 G: санаты Жүріп өту мүмкіндігі жоғарылатылған көлік құралы.

А.8.1 Анықтама

Жүріп өту мүмкіндігі жоғарылатылған көлік құралдарына осы тармақтың талаптарына сай келетін, сәйкес келетіндігін А.8.2 және А.8.3 тармақтарында ескертілген шарттарда тексерілетін М және N санаттағы көлік құралдары жатады.

## ҚР СТ 1418-2018

А.8.1.1 Барынша көп массасы 2 тоннадан көп емес N<sub>1</sub> санаттағы көлік құралы, сонымен қатар M<sub>1</sub> санаттағы көлік құралдары егер мыналары бар болса, жүріп өту мүмкіндігі жоғарылатылған көлік құралдары деп саналады:

а) ең кем дегенде құрылмасы олардың бір мезгілді жетегін қамтамасыз ететін, бір алдыңғы және бір артқы білігі бар, бір білігінің жетегі ажыратыла алынатын көлік құралдары қоса алғанда;

б) дифференциал блоктауының кем дегенде бір тетігі немесе ұқсас әрекеттің бір тетігі, және

в) егер олар – бөлек көлік құралы жағдайында – 30 % өрден аса алады;

г) Содан басқа, олар төменде келтірілген алты талаптардың ең аз дегенде бесеуін қанағаттандыруы тиіс:

- кіру бұрышы кем дегенде 25° болуы тиіс;
- құлама бұрышы кем дегенде 20° болуы тиіс;
- бойлық өтерлік бұрышы кем дегенде 20° болуы тиіс;
- алдыңғы біліктің астындағы жол жолағы кем дегенде 180 мм болуы тиіс;
- артқы біліктің астындағы жол жолағы кем дегенде 180 мм болуы тиіс;
- білікаралық жол жолағы кем дегенде 200 мм болуы тиіс.

А.8.1.2 Барынша көп массасы 2 тоннадан асатын, N<sub>1</sub> санаттағы көлік құралдары немесе барынша көп массасы 12 тоннадан аспайтын N<sub>2</sub>, M<sub>2</sub> немесе M<sub>3</sub> санаттағы көлік құралдары егер олардың құрылмасы, бір білігінің жетегі ажыратыла алынатын көлік құралдарын қоса алғанда, барлық дөңгелектердің бір мезгілді жетегін қамтамасыз етсе, немесе егер олар үш талапқа сай келсе, жүріп өту мүмкіндігі жоғарылатылған көлік құралдары деп саналады.

а) ең кем дегенде бір алдыңғы және бір артқы біліктерінде бір мезгілді жетегі бар, бір білігінің жетегі ажыратыла алынатын көлік құралдарын қоса алғанда;

б) ең кем дегенде дифференциал блоктауының бір тетігі немесе ұқсас әрекеттің бір тетігі бар;

в) олар – жеке көлік құралы жағдайында – 25 % көтеруден аса алады;

А.8.1.3 Барынша көп массасы 12 тоннадан асатын M<sub>3</sub> санатының көлік құралдарын немесе N<sub>3</sub> санатының көлік құралдарын егер олардың құрастырылымы бір біліктің жетегі сөніп қалуы мүмкін көлік құралдарын қоса алғанда барлық доңғалақтарының біруақыттағы жетегін қамтамасыз етсе немесе келесі талаптарды сақтаса артқан өткізгіштігі бар көлік құралдары деп саналады:

а) ең кем дегенде доңғалақтардың жартысының жетектері бар;

б) ең кем дегенде дифференциал блоктауының бір тетігі немесе ұқсас әрекеттің бір тетігі бар;

в) олар – жеке көлік құралы жағдайында – 25 % көтеруден аса алады;

Г) ең кем дегенде келесі алты талаптардың төртеуі сақталады:

- кіру бұрышы кем дегенде 25° болуы тиіс;
- құлама бұрышы кем дегенде 25° болуы тиіс;
- бойлық өтерлік бұрышы кем дегенде 25° болуы тиіс;
- алдыңғы біліктің астындағы жол жолағы кем дегенде 250 мм болуы тиіс;
- білікаралық жол жолағы кем дегенде 300 мм болуы тиіс;
- артқы біліктің астындағы жол жолағы кем дегенде 250 мм болуы тиіс.

### А.8.2 Жүктеме және тексеру шарттары

А.8.2.1 Барынша көп массасы 2 тоннадан аспайтын, N<sub>1</sub> санаттағы көлік құралдары және M<sub>1</sub> санаттағы көлік құралдары жабдықталған күйде болуы тиіс, яғни салқындатқыш сұйықтық, май, отын құйылған, құрал-сайманмен және қосалқы дөңгелекпен жасақталған, сонымен қатар жүргізушінің 75 кг тең қабылданатын стандарттық салмағы есепке алынуы тиіс.

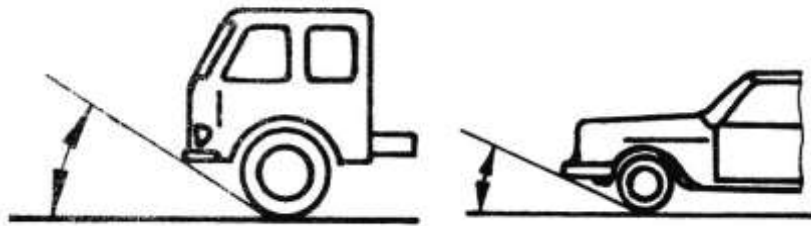
А.8.2.2 А.8.2.1 тармақта көрсетілгендерден басқа, механикалық көлік құралдары дайындаушымен белгіленген техникалық тұрғыдан ұйғарынды барынша көп массаға дейін толтырылуы тиіс.

А.8.2.3 Көлік құралының белгіленген мағынадағы өрден асу қабілеттілігі (25 % және 30 %) есептік әдіспен расталады. Алайда ерекше жағдайларда техникалық қызметтер нақты сынақты өткізу үшін тиісті типті көлік құралын ұсынуды талап етуі мүмкін.

А.8.2.4 Алдыңғы және артқы асылманы, сонымен қатар өткіштіктің бойлай бұрышын өлшеу барысында дөнгелектетуге қарсы қорғаныш құрылғылары есепке алынбайды.

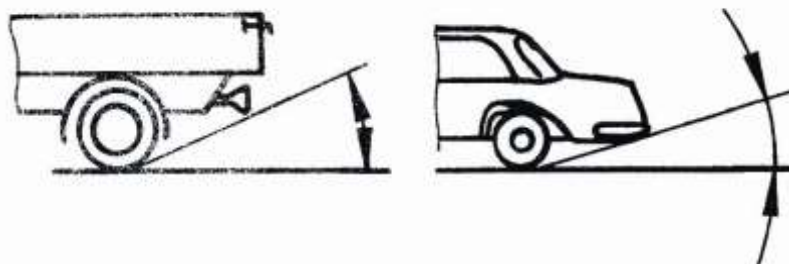
А.8.3 Алдыңғы және артқы асылма бұрыштарына, сонымен қатар өткіштіктің бойлай бұрышына және жол саңылауына қатысты анықтамалар мен суреттер

А.8.3.1 "Құлама бұрышы" – А.1 суретті қараңыз.



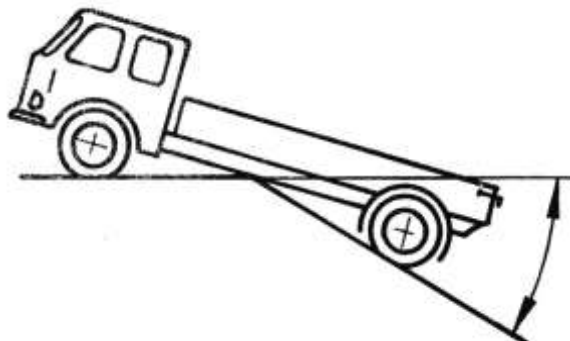
А.1-сурет

А.8.3.2 "Құлама бұрышы" – А.2-суретті қараңыз.



А.2-сурет

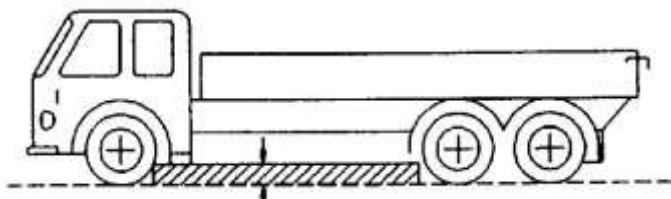
А.8.3.3 "Бойлық өту бұрышы" – А.3-суретті қараңыз.



А.3-сурет

А.8.3.4 "Осьаралық жол ойығы": Тірек жазықтықтың аралығында ең қысқа қашықтық және көлік қаражатты нүктемен, оның қатты элементіндегі ең төменгісі (А.4

суретін қараңыз).

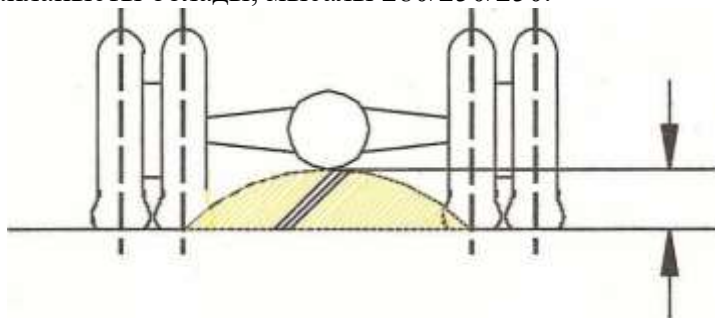


А.4-сурет

А.8.3.5 "Бір осьтегі жол ойығы": бір білігінің құрсымдарын түйіспе дақтарын орталығы арқылы өтетін шеңбердің доғасқа жоғарғы нүктенің аралығында қашықтық (қосарланған құрсымдарды жағдайда - біліктің ішкі доңғалақтарының құрсымдары) және көлік қаражатты ең төменгі қатысты нүкте доңғалақ қатты белгіленген (А.5 суретін қараңыз)

Көлік құралының бір де бір қатты бөлігі суреттің штрихталған аймағында болмауға тиіс.

Жол жарықтары бірнеше ось үстінен көрсетіледі, тиісті жағдайларда олардың бірізді болуына байланысты болады, мысалы 280/250/250.



А.5-сурет

#### А.8.4 Құрамдастырылған белгіленуі

М және N әріптері G әрпімен үйлеседі. Мысалы, өтімділігі жоғары көлік құралы ретінде қолданыла алатын N1 санатты көлік құралына N1G ретінде белгілеуге рұқсат етіледі.

#### А.9 Шанақ типін анықтау (жинақты/жинақталған көлік құралдары үшін ғана)

Шанақ типі мына әріптермен белгіленуі мүмкін:

##### А.9.1 Жеңіл автомобильдер (M1)

А.9.1.1 AA – седан – ҚР СТ ISO 3833 (3.1.1.1) бойынша анықтамаға сәйкес, бірақ төрт бүйіргі терезеден артық көлік құралы да кіреді.

А.9.1.2 AB – хэтчбек - жоғары ашылатын артқы есікті седан (AA).

А.9.1.3 AC – эмбеп (жүк-жолаушы шанағы) ҚР СТ ISO 3833 (3.1.1.4) бойынша анықтамаға сәйкес.

А.9.1.4 AD – купе - ҚР СТ ISO 3833 (3.1.1.5) бойынша анықтамаға сәйкес.

А.9.1.5 AE – кабриолет - ҚР СТ ISO 3833 (3.1.1.6) бойынша анықтамаға сәйкес

А.9.1.6 AF – көп мақсатты көлік құралы

Автокөлік құралы жолаушыларды және олардың жолжүгін бір бөлімшеде тасымалдауға арналған, AA–AC кодтармен белгіленгеннен гөрі өзге. Алайда осындай көлік құралы егер ол бір мезетте келесі талаптарға сәйкес келетін болса, M1 санатына жататын деп есептелмейді.

а) отыруға арналған орындардың саны, жүргізуші отырғышынан басқа, алтыдан аспайды. "Отыруға арналған орын" егер көлік құралында отырғыштарды бекіту үшін "қол жетімді" құрылғылар бар болса, бар деп танылады. "Қол жетімді" деп



пайдалануға болатын құрылғыларды ұғыну қажет. Бекітуге арналған құрылғылар "қол жетімді" болмауы үшін дайындаушы олардың пайдалану мүмкіндігін физикалық тұрғыдан болдырмауы тиіс, мысалы, олардың үстінен тілімдерді пісіріп немесе оларға кәдімгі құралдармен алып тастауға мүмкін болмайтын тұрақты бітемелерді орнатып; және

$$b) P - (M + N \times 68) > N \times 68, \quad (A.1)$$

мұнда P - жүк тиелген көлік құралының техникалық рұқсат етілетін максимал салмағы, кг,

M - жабдықталған көлік құралының салмағы, кг,

N - жүргізуші орындығынан басқа, отыруға арналған орындар саны.

A.9.2 Арнайы белгіленген көлік құралдары (M<sub>1</sub>)

A.9.2.1 SA Автомобиль-үй: A.5.1 тармағын қараңыз.

A.9.2.2 SB Брондалған көлік құралы: A.5.2 тармағын қараңыз.

A.9.2.3 SC Жедел медициналық көмек машинасы: A.5.3 тармағын қараңыз.

A.9.2.4 SD Катафалк: A.5.4 тармағын қараңыз.

**Б қосымшасы**  
*(ақпараттық)*

**Құрастырылымына өзгеріс енгізуден кейін АМКҚ беру актісінің нысаны**

№ \_\_\_\_\_ АКТ

\_\_\_\_\_ (құрастырылымға өзгеріс енгізу сипаттамасы)

\_\_\_\_\_ байланысты құрастырылымға өзгеріс енгізуден кейін АМКҚ (автомобильді, тіркемені немесе жартылай тіркемені) тапсыру

АМКҚ құрастырылымына өзгеріс енгізуді іске асырған кәсіпорын \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (кәсіпорынның толық атауы, мекенжайы, телефон, факс және басқасы)

1 АМКҚ \_\_\_\_\_, мемл. № \_\_\_\_\_ паспорттық деректері, жинақтылығы және техникалық жағдайы бойынша \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ құрастырылымға өзгеріс енгізуге АМКҚ қабылдау

актісіне сәйкес келеді

2 АМКҚ қайта жабдықталған \_\_\_\_\_  
(құрастырылымға енгізілген өзгерістердің сипаттамасы)

\_\_\_\_\_ (Қорытындыны берген ұйымның атауы)

\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ берген АМКҚ құрастырылымына өзгеріс енгізу мүмкіндігі мен тәртібі туралы қорытындыға және (немесе)

\_\_\_\_\_ бекіткен (техникалық құжатты бекіткен ұйым көрсетіледі)

\_\_\_\_\_ (тиісті құжаттың белгілеуі және атауы)

техникалық құжаттамаға және

\_\_\_\_\_ берген (егер құрастырылымға өзгеріс енгізу сәйкестікті бағалаудан КО ТР 018/2011 –ге сәйкес топтамалық ретінде өтсе, сертификат № және сертификатты берген ұйымның атауы көрсетіледі)

№ \_\_\_\_\_

сәйкестік сертификатына сәйкес

3 Осы актіні тапсырыс беруші қайта тіркеуден өту үшін мемлекеттік уәкілетті органның аймақтық бөлімшесіне ұсынады.

Құрастырылымға өзгерістерді енгізуді іске асырған кәсіпорынның бас инженері

\_\_\_\_\_ (қолы)

\_\_\_\_\_ (Тегі, А.Ә.)

М.О

4 АМКҚ қабылданды және өтініш беруші тарапынан кәнарат-талап жоқ.

Өтініш иесі (АМКҚ иесі)

\_\_\_\_\_ (қолы)

\_\_\_\_\_ (Тегі, А.Ә.)

Өтініш иесінің өкілі

\_\_\_\_\_ (қолы)

\_\_\_\_\_ (Тегі, А.Ә.)

Қала \_\_\_\_\_ Беру күні \_\_\_\_\_

**В қосымшасы**  
(ақпараттық)

**Көлік құралының құрастырылымына өзгеріс енгізу бойынша жұмыстар көлемі мен сапасы туралы өтініш — декларация**

\_\_\_\_\_ (көлік құралы құрастырылымына өзгеріс енгізу бойынша жұмыстарды орындаған

\_\_\_\_\_ заңды немесе жеке тұлғаның атауы және мекенжайы)  
АМКҚ қайта жабдықталған \_\_\_\_\_  
(құрастырылымға енгізілген өзгерістердің сипаттамасы)

\_\_\_\_\_ (Қорытындыны берген ұйымның атауы)  
\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ берген АМКҚ құрастырылымына өзгеріс енгізу мүмкіндігі мен тәртібі туралы қорытындыға және (немесе)

\_\_\_\_\_ бекіткен (техникалық құжатты бекіткен ұйым көрсетіледі)

\_\_\_\_\_ (тиісті құжаттың белгілеуі және атауы)  
техникалық құжаттамаға және

\_\_\_\_\_ берген (егер құрастырылымға өзгеріс енгізу сәйкестікті бағалаудан КО ТР 018/2011 –ге сәйкес топтамалық ретінде өтсе, сертификат № және сертификатты берген ұйымның атауы көрсетіледі)

№ сәйкестік сертификатына сәйкес АМКҚ құрастырылымына өзгерістер енгізу жөніндегі мынадай жұмыстар жүргізілді \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ ,  
(маркасы, моделі)

\_\_\_\_\_ (енгізілген өзгерістердің сипаттамалары)

Мемлекеттік тіркеу белгісі \_\_\_\_\_ ,  
сәйкестендіру нөмірі (VIN) \_\_\_\_\_ , қозғалтқыш № \_\_\_\_\_ ,  
шасси (рама) № \_\_\_\_\_ , шанақ (коляска) № \_\_\_\_\_

Көлік құралының құрастырылымына мынадай өзгерістер енгізілді:

\_\_\_\_\_ (көлік құралының жүйелерінің, тораптарының және агрегаттарының құрастырылымына енгізілген өзгерістер сипатталады)

## ҚР СТ 1418-2018

(Көлік құралы құрастырылымына өзгеріс енгізу бойынша жұмыстар көлемі мен сапасы туралы өтініш-декларацияның кері жағы)

Құрастырылымына өзгеріс енгізуден кейін көлік құралдарының сипаттамалары

Габариттік өлшемдер, мм:

Ұзындығы \_\_\_\_\_, ені \_\_\_\_\_, биіктігі \_\_\_\_\_, базасы \_\_\_\_\_

Рұқсат етілген максимал салмақ, кг \_\_\_\_\_, Жабдықталған АМКҚ салмағы, кг \_\_\_\_\_

Шанақ типі \_\_\_\_\_

Жолаушыларды тасымалдауға арналған орындар саны (жүргізушімен қоса) \_\_\_\_\_

Қозғалтқыш (типі, қуаттылығы, жұмыс көлемі): \_\_\_\_\_

Қуат алу жүйесі: \_\_\_\_\_

Трансмиссия: \_\_\_\_\_

Ілінісу: \_\_\_\_\_

Бергіш қорабы: \_\_\_\_\_

Басты бергіш: \_\_\_\_\_

Ілмектер: \_\_\_\_\_

Рөлдік тетік: \_\_\_\_\_

Тежегіш жүйелер: \_\_\_\_\_

Шиналар: \_\_\_\_\_

Шанақты қосымша жабдықтау \_\_\_\_\_

Басқасы \_\_\_\_\_

(анықтайтын белгіленуі мен көлік құралының мамандандыруының маңызды сипаттамалары көрсетіледі)

Жұмыстар сапалы орындалды және АМКҚ құрастырылымына енгізілген өзгертулерімен № \_\_\_\_\_ табыстау актісіне сәйкес өтініш иесіне табысталды.

Қосымша: құрастырылымға өзгеріс енгізу туралы қорытынды көшірмесі — \_\_\_\_\_ бет.

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_ж. \_\_\_\_\_

(қолы)

М. О.

(тегі)

**Г қосымшасы**  
(ақпараттық)

**Көлік құралының құрастырылымына қауіпсіздік талаптарының енгізілген өзгерістеріне сәйкестік туралы куәлік БЛАНКІНІҢ НЫСАНЫ<sup>1)</sup>**

КЕДЕН ОДАҒЫ  
КӨЛІК ҚҰРАЛЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІК ТАЛАПТАРЫНЫҢ ҚҰРАСТЫРЫЛЫМҒА ЕНГІЗІЛГЕН

ӨЗГЕРІСТЕРІМЕН СӘЙКЕСТІГІ ТУРАЛЫ КУӘЛІК (1)



(2)

№ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (бланктің есептік нөмірі)

(3)

ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІ САЛАСЫНДАҒЫ  
МЕМЛЕКЕТТІК БАСҚАРУ ОРҒНЫНЫҢ АУМАҚТЫҚ БӨЛІМШЕСІ (4)

(көлік құралына енгізілген қауіпсіздік талаптарының

\_\_\_\_\_ өзгерістерімен сәйкестігі туралы куәлікті берген

\_\_\_\_\_ жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы

\_\_\_\_\_ мемлекеттік басқару органының аумақтық бөлімшесінің

толық атауы, заңды және жеке мекенжайы))

КӨЛІК ҚҰРАЛЫ (5)

МЕМЛЕКЕТТІК ТІРКЕУ БЕЛГІСІ	
СӘЙКЕСТЕНДІРУ НӨМІРІ (VIN)	
МАРКАСЫ	
КОММЕРЦИЯЛЫҚ АТАУЫ	
ТИПІ	
ШАССИ	

<sup>1)</sup> Көлік құралы қауіпсіздік талаптарының енгізілген өзгерістеріне сәйкестік туралы куәлік бланкінің нысаны [9]-ға сәйкес келтірілген.

**ҚР СТ 1418-2018**

ДАЙЫНДАУШЫ ЖӘНЕ ОНЫҢ МЕКЕНЖАЙЫ	
САНАТЫ (А, В, С, D, E)	
ЭКОЛОГИЯЛЫҚ КЛАСС	
ШЫҒАРЫЛҒАН ЖЫЛЫ	
ҚОЗҒАЛТҚЫШ НӨМІРІ	
ШАССИ НӨМІРІ (ЖИЕКТЕРІ)	
ШАНАҚ НӨМІРІ	
ТҮСІ	
КӨЛІК ҚҰРАЛЫН СӘЙКЕСТЕНДІРЕТІН ҚҰЖАТ (серия, нөмірі, берілген күні)	
ТІРКЕУ ҚҰЖАТЫ (атауы, серия, нөмірі, берілген күні)	
КӨЛІК ҚҰРАЛЫНЫҢ ИЕСІ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР	
(тегі, аты, әкесінің аты немесе ұйымның атауы, тұрғылықты мекенжайы немесе заңды мекенжайы)	

КӨЛІК ҚҰРАЛЫНЫҢ ЖАЛПЫ СИПАТТАМАЛАРЫ (құрастырылымға өзгерістер енгізгеннен кейін) (6)	
Дөңгелек формуласы/жетекші дөңгелектер	
Көлік құралы құралымының сызбанұсқасы	
Шанақ типі/есіктердің саны (М санаты үшін)	
Алдыңғы/артқы орындар саны (М1 санаты үшін)	
Жүктеу кеңістігін орындау (N санаты үшін)	
Кабина (N санаты үшін)	
Жолаушылардың сыйымдылығы (М2, М3 санаттары үшін)	
Жүк бөлімінің жалпы көлемі (III калсы М3 санаты үшін)	
Отыруға арналған орындардың саны (М2, М3, L санаты үшін)	
Рама (L санаттары үшін)	
Осьтердің/дөңгелектердің саны (О санаты үшін)	
Жабдықталған күйдегі көлік құралының салмағы, кг	
Көлік құралының техникалық жол берілетін максимал салмағы, кг Габаритті өлшемдер, мм - ұзындығы - ені - биіктігі	
База, мм	
Алдыңғы/артқы дөңгелек табаны, мм	
Гибридті көлік құралының сипаттамасы	
Ішкі тұтану қозғалтқышы (маркасы, типі) цилиндрлер саны және орналасуы - цилиндрлердің жұмыс көлемі, см <sup>3</sup> - сығылу дәрежесі - максимал қуаттылық, кВт (мин. <sup>-1</sup> ) максимал айналу моменті, Нм (мин. <sup>-1</sup> ) Отын	
Қуат алу жүйесі (типі)	
От алдыру жүйесі (типі)	

**ҚР СТ 1418-2018**

Пайдаланылған газдарды шығару және бейтараптандыру жүйесі	
Трансмиссия (типi) Ілінісу (маркасы, типі)	
Подвеска (тип) - алдыңғы - артқы Рөлмен басқару (маркасы, типі)	
Тежегіш жүйе (типi) - жұмыс - қосалқы - тұрақты	
Шиналар (белгіленуі)	
Көлік құралының қосымша жабдығы	

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ ж. № \_\_\_\_\_ берілген қорытындыға сәйкес берілген

---

(көлік құралының құрастырылымына өзгеріс енгізу мүмкіндігі мен тәртібі туралы қорытындыны берген заңды тұлға атауы) (7)

---

(заңды мекенжайы)

Жұмыстарды жүргізуші көлік құралдарының құрастырылымына

---

(көлік құралының құрастырылымына өзгеріс енгізген заңды тұлғаның тегі, аты, әкесінің аты немесе атауы)

---

(тұрғылықты жерінің мекенжайы немесе заңды мекенжайы) (8)

келесі өзгерістер енгізілген: (9)

---



---



---



---



---



---



---



---

Құрастырылымына енгізілген өзгерістермен көлік құралы «Дөңгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» Кеден одағы техникалық регламентінің талаптарына сәйкес келуге тиіс. (10)



ҚОСЫМША АҚПАРАТ (11)

Рәсімдеу күні «\_\_» \_\_\_\_\_ ж. (12)

Жол қозғалы қауіпсіздігі саласындағы  
мемлекеттік басқару органының аймақтық  
бөлімшесінің басшысы

\_\_\_\_\_ (13)  
(қолы) (аты-жөні)

Көлік құралының құрастырылымына  
қауіпсіздік талаптарының  
өзгерістерін енгізу сәйкестігі туралы  
куәлік № \_\_\_\_\_

Бет \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(бланктың есептік  
нөмірі)

**Д қосымшасы**  
(ақпараттық)

**Көлік құралына оның құрылмасына енгізілген өзгерістердің қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлік бланкісінің нысанын толтыру<sup>1)</sup>**

Д.1 Көлік құралына оның құрылмасына енгізілген өзгерістердің қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлік бланкісінің нысанының өрісінде (бұдан әрі осы бөлімде – бланк нысаны) келесі реттілікте 4 жолмен орындалған жазулар қолданылады:

1-ші жол - «КЕДЕН ОДАҒЫ»;

2-ші жол - «КӨЛІК ҚҰРАЛЫНЫҢ СӘЙКЕСТІГІ ТУРАЛЫ КУӘЛІК»;

3-ші жол - «ОНЫҢ ҚҰРАСТЫРЫЛЫМЫНА ЕНГІЗІЛГЕН ӨЗГЕРІСТЕРІМЕН»;

4-ші жол - «ҚАУІПСІЗДІК ТАЛАПТАРЫНА».

Бланкінің есептік нөмірі 2 [5] тармағының «б» тармақшасына сәйкес берілетін типографиялық нөмір болып табылады.

Д.2 Бланк нысанының 2-өрісінде Кедендік Одақ Комиссиясының 2011 жылғы 15 шілдедегі № 711 Шешіміне сәйкес өнімнің Еуразиялық Экономикалық одақ нарығындағы айналымының бірыңғай белгісі көрсетіледі.

Д.3 Бланк нысанының 3-өрісінде көлік құралының жол қозғалының қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік басқару органымен белгіленетін алты таңбалы цифрлы құрылымы бар оның құрылмасына енгізілген өзгерістердің қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәліктің нөмірі (бұдан әрі осы бөлімде – куәлік) көрсетіледі.

Д.4 Бланк нысанының 4-өрісінде «ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІ САЛАСЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК ОРГАННЫҢ АУМАҚТЫҚ БӨЛІМШЕСІ» сөздерінің астында куәлікті берген жол қозғалының қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік басқару органының толық атауы, орналасқан жері (заңды тұлғаның мекенжайы), оның аумақтық бөлімшесінің нақты мекенжайы (егер ол орналасқан жерінен басқа болса), сонымен қатар телефон, факс нөмірі, электрондық поштаның мекенжайы көрсетіледі.

Д.5 Бланк нысанының 5-өрісінде «КӨЛІК ҚҰРАЛЫ» сөздерінің астында № 18к КО ТР 018/2011 қосымшамен қарастырылған келесі мәліметтер көрсетілген кесте келтіріледі:

а) «МЕМЛЕКЕТТІК ТІРКЕУ БЕЛГІСІ» деген жолда – құрылмасына өзгерістер енгізілген (бұдан әрі осы бөлімде - өзгертілген көлік құралы) көлік құралын мемлекеттік тіркеу (тіркеу) белгісі;

б) «СӘЙКЕСТЕНДІРМЕ НӨМІРІ (VIN)» деген жолда – өзгертілген көлік құралының VIN нөмірі (өзгертілген көлік құралында VIN нөмірі жоқ болған жағдайда осы жолда өзгертілген көлік құралының зауыттық нөмірі көрсетіледі);

в) «МАРКА» деген жолда – өзгертілген көлік құралының дайындаушысымен берілген маркасы (өзгертілген көлік құралында маркасы жоқ болған жағдайда сызық қойылады);

г) «КОММЕРЦИЯЛЫҚ АТАУ» деген жолда - өзгертілген көлік құралының дайындаушысымен берілген коммерциялық атау (өзгертілген көлік құралында коммерциялық атауы жоқ болған жағдайда сызық қойылады);

д) «ТИП» деген жолда - өзгертілген көлік құралының дайындаушысымен берілген типі;

е) «ШАССИ» деген жолда – өзгертілген көлік құралын өндіру барысында пайдаланылатын көлік құралы шассиінің дайындаушысымен берілген маркасы мен типі

---

<sup>1)</sup> Көлік құралына оның құрылмасына енгізілген өзгерістердің қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлікті толтыру тәртібі [9] сәйкес келтірілген.

## ҚР СТ 1418-2018

немесе басқа дайындаушының көлік құралының шассиі (егер өзгертілген көлік құралын өндіру кезінде көлік құралының шассиі немесе басқа дайындаушының көлік құралының шассиі пайдаланылмаған жағдайда осы жолға сызық қойылады);

ж) «ДАЙЫНДАУШЫ ЖӘНЕ ОНЫҢ МЕКЕНЖАЙЫ» деген жолда - өнім дайындаушысы – ұйымның толық атауы, орналасқан жері (заңды мекенжай), нақты мекенжай (заңды тұлғалар үшін) немесе тұрғылықты жері (жеке кәсіпкер ретінде тіркелген жеке тұлғалар үшін). Үшінші мемлекеттің заңнамасына сәйкес тіркелген заңды тұлғалар үшін бұл мәліметтер (мемлекеттің атауынан басқа) латын әліппесінің әріптерімен өтініш берушінің сәйкестігін бағалау мақсатында ұсынған құжаттарға сәйкес шығарып басылады. Куәлікті бірнеше құрастыратын зауыттары бар, соның ішінде түрлі елдерде орналастырылған, ұлтаралық компанияның өніміне ресімдеген жағдайда, дайындаушы ретінде сәйкестігін бағалау кезінде мәлімделген ұйымның атауы, оның орналасқан жері (заңды тұлғаның мекенжайы), нақты мекенжайы көрсетіледі;

з) «САНАТ (А, В, С, D, E)» - колданыстағы редакцияға [9]; сәйкес өзгертілген көлік құралы жататын санат;

и) «ЭКОЛОГИЯЛЫҚ СЫНЫП» - өзгертілген көлік құралының КО ТР 018/2011 -ге № 1 қосымшаның 1.4 тармағымен қарастырылған жіктеуге сәйкес экологиялық сыныбы (егер көлік құралына қатысты КО ТР 018/2011 шығарылуларға талаптар қойылмаған болса, сызық қойылады);

к) «ШЫҒАРЫЛҒАН ЖЫЛЫ» - өзгертілген көлік құралын өндіру жылы – төрт араб цифрымен (жылдың «ж» қысқартылған белгілеуін көрсетумен);

л) «ҚОЗҒАЛТҚЫШТЫҢ НӨМІРІ» - өзгертілген көлік құралы қозғалтқышының нөмірі (өзгертілген көлік құралында қозғалтқыштың нөмірі жоқ болған жағдайда, осы жол көрсетілмейді);

м) «ШАССИДІҢ (РАМАНЫҢ) НӨМІРІ» - өзгертілген көлік құралы шассиінің немесе рамасының нөмірі (өзгертілген көлік құралында шассидің немесе рамасының нөмірі жоқ болған жағдайда осы жол көрсетілмейді).

Егер өзгертілген көлік құралы көлік құралы шассиін немесе басқа дайындаушының көлік құралының шассиін пайдаланумен дайындалған жағдайда, осы жолда көлік құралы базалық шассиінің немесе басқа дайындаушының базалық көлік құралы шассиінің VIN нөмірі көрсетіледі);

н) «ШАНАҚТЫҢ НӨМІРІ» - өзгертілген көлік құралы көлік құралы шанағының нөмірі (өзгертілген көлік құралы көлік құралында VIN нөмірінен айырмасы бар шанақтың нөмірі жоқ болған жағдайда, сызық қойылады);

о) «ТҮС» - өзгертілген көлік құралы көлік құралының түсі; п) «КӨЛІК ҚҰРАЛЫН СӘЙКЕСТЕНДІРЕТІН ҚҰЖАТ» - өзгертілген көлік құралы көлік құралын сәйкестендіретін құжаттың сериясы, нөмірі мен берілген күні. Берілген күні цифрлар тәсілімен көрсетіледі: сан – екі араб цифрымен, айы – сөзбен, жылы – төрт араб цифрымен (жылдың «ж» қысқартылған белгілеуін көрсетумен);

р) «ТІРКЕУ ҚҰЖАТЫ» өзгертілген көлік құжаттың тіркеу құжатының атауы, сериясы, нөмірі мен берілген күні. Берілген күні сөздер-цифрлар тәсілімен: саны – екі араб цифрымен, айы – сөзбен, жылы – төрт араб цифрымен (жылдың «ж» қысқартылған белгілеуін көрсетумен);

с) «КӨЛІК ҚҰРАЛЫНЫҢ ИЕСІ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР» - өзгертілген көлік құралы иесінің тегі, аты, әкесінің аты (бар болған кезде), тұрғылықты жерінің мекенжайы немесе ұйымның толық атауы, оның орналасқан жері (заңды тұлғаның мекенжайы), өзгертілген көлік құралының тіркеу құжатында көрсетілген өзгертілген көлік құралы иесінің нақты мекенжайы.

Д.6 Нысанның 6-өрісінде «КӨЛІК ҚҰРАЛЫНЫҢ ЖАЛПЫ СИПАТТАМАЛАРЫ»

сөздерінің астында (құрылмаға өзгерістер енгізілгеннен соң) өзгертілген көлік құралы құрылмасының санатынан шыққанда, КО ТР 018/2011 -ге №18 қосымшаға сәйкес нысан бойынша өзгертілген көлік құралының жалпы сипаттамалары бар кесте келтірілген.

Өзгертілген көлік құралының жалпы сипаттамалары олардың бір маңызды түсіндірмесін қамтамасыз етуі тиіс.

Д.7 Бланк нысанның 7-өрісінде «дан» деген сөзден соң көлік құралының құрылмасына сөзді-цифрлар тәсілімен өзгерістердің енгізу мүмкіндігі мен тәртібі туралы қорытынды берілген күні көрсетіледі: саны – екі араб цифрымен (тырнақшаларда), айы – сөзбен, жылы – төрт араб цифрымен, «№» белгіден соң көлік құралының құрылмасына сөзжер-цифрлар тәсілімен өзгерістердің енгізу мүмкіндігі мен тәртібі туралы қорытындының нөмірі, «берілген» сөзден соң осындай қорытындыны берген заңды тұлғаның қысқаша атауы (қысқаша атауы жоқ болған жағдайда толық атауы көрсетіледі), бір жол төмен осы тұлғаның орналасқан жері (заңды тұлғаның мекенжайы), оның нақты мекенжайы. туралы ақпарат көрсетіледі.

Д.8 Бланк нысанының 8-өрісінде «Көлік құралы құрылмасына жұмыстар өндірушісімен» сөздерінің астында көлік құралының құрылмасына өзгерістерді енгізген жеке тұлғаның тегі, аты, әкесінің аты (бар болған кезде) немесе заңды тұлғаның атауы көрсетіледі, бір жол төмен осы жеке тұлғаның тұрғылықты жері немесе оның орналасқан жері (заңды тұлғаның мекенжайы), заңды тұлғаның нақты мекенжайы көрсетіледі.

Д.9 Бланк нысанының 9-өрісінде «келесі өзгерістер енгізілген» сөздерінің астында көлік құралының құрылмасына енгізілген өзгерістер егжей-тегжейлі сипатталады (орнатылатын компоненттердің типі мен маркасы, монтаждау тәсілі және т.б.), өзгертілген көлік құралының жаңа тағайындалуы (мамандандыруы) көрсетіледі.

Д.10 Бланк нысанының 10-өрісінде келесі жазба келтіріледі:

«Құрылмасына енгізілген өзгерістері бар көлік құралы Кедендік Одақтың «Дөнгелекті көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» техникалық регламентінің талаптарына сәйкес келеді.»

Д.11 Бланк нысанының 11-өрісінде «ҚОСЫМША АҚПАРАТ» сөздерінің астында өзгертілген көлік құралы туралы қосымша ақпарат көрсетіледі (мысалы, шектеулерсіз немесе габариттер және өзгертілген көлік құралының біліктерінен әрбіреуіне келетін техникалық тұрғыдан ұйғарынды барынша көп массасы бойынша нормативтерден асып кетуі салдарынан шектеулері бар жалпы пайдаланылатын жолдарда пайдалану мүмкіндігі туралы, маршруттық көлік құралы ретінде пайдалану мүмкіндігі туралы және т.с.с) (қосымша ақпарат жоқ болған жағдайда сызық қойылады).

Д.12 Бланк нысанының 12-өрісінде куәліктің мүше мемлекеттің мемлекеттік басқармасы органының жол қозғалысының қауіпсіздігі саласындағы аумақтық бөлімшесінің тізілімінде тіркелген күні көрсетіледі. Күні сөздер-цифрлар тәсілімен көрсетіледі: саны – екі араб цифрымен (тырнақшаларда), айы – сөзбен, жылы – төрт араб цифрымен.

Д.13 Бланк нысанының 13-өрісінде куәлікті ресімдеген мүше мемлекеттің мемлекеттік басқармасы органының жол қозғалысының қауіпсіздігі саласындағы аумақтық бөлімше басшысының (басшысы орынбасарының) аты-жөнінің бірінші әріптері мен тегі көрсетіледі.

Қажет болған кезде мүше мемлекеттің мемлекеттік басқармасы органының жол қозғалысының қауіпсіздігі саласындағы аумақтық бөлімшесінің басшысы мүше мемлекеттің заңнамасына сәйкес өз орынбасарына куәлікке қол қою құқығын ұсына алады. «Қолы» деген өрісте куәлікті ресімдеген мүше мемлекеттің мемлекеттік басқармасы органының жол қозғалысының қауіпсіздігі саласындағы аумақтық бөлімшесінің басшысы (басшы орынбасары) өз қолымен қол таңбасын қояды.

## ҚР СТ 1418-2018

Факсимилені қол таңбаның орнына пайдалануға жол берілмейді. Мүше-мемлекеттің мемлекеттік басқармасы органының жол қозғалысының қауіпсіздігі саласындағы аумақтық бөлімшесінің басшысының (басшы орынбасарының) қолы мүше мемлекеттің мемлекеттік басқармасы органының жол қозғалысының қауіпсіздігі саласындағы аумақтық бөлімшесінің мөрімен расталады.

Д.14 Егер куәлікке енгізілген мәліметтер тиісті бланкіге сыймаған жағдайда, Г Қосымшасында келтірілген нысан бойынша бланктің қосымша парақтары пайдаланылады.

Д.15 Куәлікті бланкінің қосымша парақтарында ресімдеу келесі түрде жүзеге асырылады:

а) әрбір тақ беттің үстінде рамка үстінен куәліктің 1-бетінде қойылған куәлік бланкінің есептік нөмірі көрсетіледі;

б) «Беттер» өрісінде беттің рет бойынша нөмірі көрсетіледі. Осымен бірге куәлік бланкінің қосымша парақтарын нөмірлеу 2 цифрдан басталады;

в) «Көлік құралының құрылмасына енгізілген өзгерістердің № қауіпсіздік талаптарына сәйкестігі туралы куәлік» куәліктің 1-бетіндегі 3-өрісте келтірілген нөмірі көрсетіледі.

## Библиография

[1] БҰҰ Еуропалық экономикалық комиссиясының Ішкі көлік комитеті қабылдаған Көлік құралының құрастырылымы туралы жиынтық бұрыштамасымен (ЖБ. 3) үйлестірілген [23.01.2014 жылғы TRANS/WP.29/78/Rev. 3 құжаты].

[2] Женевада 1958 жылғы 20 наурызда жасалған доңғалақты көлік құралдарына, доңғалақты көлік құралдарында орнатылуы және/немесе пайдаланылуы мүмкін жабдықтау заттары мен бөлшектерге арналған бірыңғай техникалық ұйғарымдарды қабылдау туралы және осы ұйғарымдардың негізінде берілетін ресми бекітулерді өзара тану шарттары туралы келісім. (Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 30 маусымдағы № 301-IV Заңымен ратификацияланған)

[3] «Көлік құралы паспортының (көлік құралы шассиі паспортының) және өздігінен жүретін машина мен техниканың басқа да түрлері паспортының бірыңғай нысандарын енгізу және электрондық паспорттар жүйелерін ұйымдастыру туралы келісімді ратификациялау туралы» Қазақстан Республикасының 2015 жылғы 24 желтоқсандағы № 440-V Заңы.

[4] Қазақстан Республикасының 2015 жылғы 23 қарашадағы № 414-V Заңы.

[5] «Жол қозғалысы туралы» Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 17 сәуірдегі № 194-V Заңы.

[6] «Көлік құралының типін мақұлдау, шасси типін, техникалық регламентке сәйкестікті куәландыратын құжаттың күшін жою туралы хабарламаны, көлік құралы құрастырылымының қауіпсіздігі туралы куәлікті және қауіпсіздік талаптарымен құрастырылымға өзгертулер енгізу арқылы көлік құрылымына сәйкестік туралы куәлікті мақұлдау бланктерін толтыру ережелері туралы» Еуразиялық экономикалық комиссия коллегиясының 2014 жылғы 9 желтоқсандағы № 232 шешімі.

[7] «Дөңгелекті көлік құралы газ баллонының паспортын және оны рәсімдеу ережесі туралы» Еуразиялық экономикалық комиссия коллегиясының 2014 жылғы 18 қарашадағы 211 шешімі.

[8] 1970 жылғы 1 қаңтарда Женевада қол қойылған Тез бұзылатын азық-түліктерді тасмалдаудың халықаралық тасымалдары туралы және осы тасымалдауларға арналған арнайы көлік құралдары туралы келісім.

[9] Озон қабатын бұзатын заттар жөніндегі Монреал хаттамасы, Монреалда 1987 жылы қол қойылды.

[10] ГОСТ Р 55887-2013 автомобильдік көлік құралдары. Оқыту автомобильдері. Техникалық талаптар және сынау әдістері

[11] Жол қозғалысы туралы конвенция, Венада 1986 жылы 8 қарашада қол қойылды.

БҰҰ № 3-02 ережесі Механикалық көлік құралдары мен олардың тіркемелеріне арналған жарық шығаратын құралдарды ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 10-03 ережесі Электрмагниттік үйлесімділік бойынша көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 12-03 ережесі Рульмен басқару жүйесінен болған соққыдан жүргізушіні қорғау бойынша көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 13-10 ережесі Тежеуге байланысты М, N және O санатты көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 14 -07 ережесі Қауіпсіздік белдіктерінің бекітпелері, ISOFIX бекіту жүйелері мен ISOFIX жоғарғы сақтандыру арқанының бекітпесі бойынша көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 16-04 ережесі Ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар:

I. Механикалық көлік құралдарындағы тұлғаларға арналған қауіпсіздік белдіктері,

## ҚР СТ 1418-2018

ұстау жүйелері, балаларды ұстау жүйелері және ISOFIX балаларды ұстау жүйелері.

II. Қауіпсіздік белдіктерімен, салынбаған қауіпсіздік белдіктерінің сигнал бергіштерімен, ұстайтын жүйелермен, балалардың ұстайтын жүйелерімен, ISOFIX балалардың ұстайтын жүйелерімен және і өлшемді балалардың ұстайтын жүйелерімен жабдықталған көлік құралдары.

БҰҰ № 17-05 ережесі Орындықтар, олардың бекіткіштері мен басындағы жастықшалары бойынша көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

ООН № 21-01 ережесі Ішкі жабдығы бойынша көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 24-03 ережесі Бірыңғай ұйғарымдар:

I. көрінетін ластайтын заттардың шығарындылары бойынша сығылудан тұтанатын қозғалтқыштарды ресми бекітуге қатысты;

II. құрастырылымы бойынша ресми бекітілген сығудан от алатын қозғалтқыштарды орнатуға қатысты автокөлік құралдарын ресми бекіту;

III. көрінетін ластайтын заттарды шығару бойынша сығылудан тұтанатын қозғалтқышы бар автокөлік құралын ресми бекітуге қатысты;

IV. сығылудан тұтанатын қозғалтқыштардың қуаттылығын өлшеуге қатысты.

БҰҰ № 26-02 ережесі Сыртқы шығыңқы жерлері бойынша көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 29-02 ережесі Жүк көлік құралының шанағындағы тұлғаларды қорғау бойынша көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 34-01 ережесі Өрттің пайда болу қаупін болдырмау бойынша көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 36-03 ережесі Жалпы құрастырылым бойынша сыйымдылығы үлкен жолаушы көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 37-03 ережесі Механикалық көлік құралдары мен олардың тіркемелерінде ресми бекітілген оттарда пайдалануға арналған қыздыру шамын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 42-00 ережесі Орнатылатын алдыңғы және артқы қораныс құрылғылары (бамперлер мен т.б.) бойынша көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 43-00 ережесі Қауіпсіз шыны материалдар мен оларды көлік құралдарына орнатуды ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 46-01 ережесі Тікелей емес шолу құрылғысы мен осы құрылғыларды орнату бойынша механикалық көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 48-03 ережесі Жарықтандыру және жарқ сигнал беру құрылғысын орнатуға қатысты көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 49 ережесі Көлік құралдарында қолдануға арналған еріксіз тұтандырылатын қозғалтқыштардан және сығылудан тұтанатын қозғалтқыштардан ластайтын газ тәрізді заттар мен қатты бөлшектердің шығуын шектеу бойынша шараларды қолдануға жататындарға қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 51-02 ережесі Шуыл шығаруына байланысты кемінде төрт дөңгелегі бар автокөлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 52-01 ережесі Жалпы құрастырылымына байланысты М2 және М3 санатты аз орынды көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 53-01 ережесі Жарықтандыру және жарық сигнал бергіш құралдарын орнату бойынша L3 санатты көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.



БҰҰ № 55-01 ережесі Көлік құралдары құрамдарының тіркеу құрылғыларының механикалық бөлшектерін ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 58-01 ережесі Ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар: I. Артқы сырғуға қарсы қорғаныс құрылғылары (АСҚК); II. Ресми бекітілген типтің АСҚК орнатуға қатысты көлік құралдары; III. Артқы сырғуға қарсы қорғаныс (АСК) қатысты көлік құралдары.

БҰҰ № 59-00 ережесі Бітегіштің ауысымды жүйесін ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 61-00 ережесі Жүргізуші кабинасының артқы панелінің алдында орналасқан сыртқы шығыңқы жерлері бойынша жүк көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 65-00 ережесі Механикалық көлік құралдары мен олардың тіркемелеріне орнатылатын арнайы ескертпе оттарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 66-02 ережесі Құрастырылымның жоғарғы бөлігі бойынша ірі көлемді жолаушы көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 67-01 ережесі Бірыңғай ұйғарымдар:

I. Қозғалтқыштары сығылған мұнай газымен жұмыс істейтін М және N санатты көлік құралын арнайы жабдықтауды ресми бекітуге қатысты;

II. Отын ретінде жағылған мұнай газын пайдалану үшін арнайы жабдықпен жабдықталған, мұндай жабдықты орнату бойынша М және N санатты көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты.

БҰҰ № 70-01 ережесі Ұзындығы мен жүк көтерімділігі үлкен көлік құралдарына арналған артқы анықтау белгілерін ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 73-00 ережесі Ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар:

I. Бүйіргі қорғаныс құралдарына (БҚК) қатысты көлік құралдары;

II. Бүйіргі қорғаныс құралдары (БҚК);

III. Осы ереженің II бөлімі негізінде құрастырылым типі бойынша ресми бекітілген бүйіргі қорғаныс құрылғыларын (БҚК) орнату бойынша көлік құралдары.

БҰҰ № 74-01 ережесі Жарықтандыру және жарық сигнализациясы құрылғысын орнатуға қатысты L1 санатты көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 83 ережесі Қозғалтқышқа қажетті отынға байланысты ластайтын заттардың шығарындылары бойынша көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 93-00 ережесі Ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар: I. Алдыңғы сырғуға қарсы қорғаныс құралдары (АСҚК); II. Ресми бекітілген типтің АСҚК орнатуға қатысты көлік құралдары; III. Алдыңғы сырғуға қарсы қорғанысына (АСК) қатысты көлік құралдары.

БҰҰ № 96 ережесі Ауыл шаруашылығы және орман тракторларына орнату үшін сығудан тұтанатын қозғалтқышты және осы қозғалтқыштардың ластайтын заттарды шығаруы бойынша жолсызбен жүретін техниканы ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 98-01 ережесі Газразрядты жарық көздерімен механикалық көлік құралдарының шамдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 99-00 ережесі Механикалық көлік құралдарының ресми бекітілген оптикалық элементтерінде пайдалану үшін жарықтың газразрядты көзін ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 103-00 ережесі Механикалық көлік құралдары үшін ластануды болдырмауға арналған ауысымды құрылғыларды ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

## ҚР СТ 1418-2018

БҰҰ № 104-00 ережесі М, N және О санатты көлік құралдарына арналған жарық түсетін таудалауды ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 105-04 ережесі Құрастырылымдық ерекшеліктерге байланысты қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған көлік құралдарын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 107-03 ережесі Жалпы құрастырылымға байланысты М2 және М3 санатты көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 110-00 ережесі Ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар:

I. Қозғалтқыштары сығылған табиғи газбен (СТГ) жұмыс істейтін механикалық көлік құралдарының арнайы жабдықтарының элементтері;

II. Қозғалтқыштарында сығылған табиғи газды (СТГ) пайдалануға арналған ресми бекітілген типтің арнайы жабдықтарының элементтерін орнатуға қатысты көлік құралдары.

БҰҰ № 111 ережесі Аударуға тұрақтылығына байланысты N және О санатты автоцистерналарды ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

БҰҰ № 115-00 ережесі Ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар:

I. Қозғалтқыштарында СТГ қолданылатын механикалық көлік құралдарына орнатуға арналған СТГ (сығылған табиғи газ) арнайы түрлендірілген жүйесі;

II. Қозғалтқыштарында СТГ қолданылатын механикалық көлік құралдарына орнатуға арналған СТГ (сығылған табиғи газ) арнайы түрлендірілген жүйесі.

БҰҰ № 125-00 ережесі Алдыңғы жақтан жүргізушінің көзбен шолу өрісіне қатысты механикалық көлік құралын ресми бекітуге қатысты бірыңғай ұйғарымдар.

---

ӘОЖ 629.014.1

МСЖ 43.020

**Түйін сөздер:** автокөлік құралдары; АМКҚ құрылымына өзгерістер енгізу; АМКҚ қайта жабдықтау; жол қозғалысының қауіпсіздігі; экологиялық қауіпсіздік; АМКҚ техникалық түзулігі.

---



**НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

---

**АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА  
ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ**

**Общие положения и технические требования**

**СТ РК 1418-2018**

**Издание официальное**

**Комитет технического регулирования и метрологии  
Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан  
(Госстандарт)**

**Астана**

## Предисловие

**1 РАЗРАБОТАН И ВНЕСЕН** Товариществом с ограниченной ответственностью «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций» (ТОО «НИИ ТК») и Товариществом с ограниченной ответственностью «Центр оценки соответствия продукции автомобилестроения и сертификации систем менеджмента качества» (ТОО «KAZAUTOCERT»).

**2 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ** Приказом Председателя Комитета технического регулирования и метрологии Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 декабря 2018 года № 384-од.

**3** В настоящем стандарте учтены положения Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР. 3), принятой Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН [документ TRANS/WP.29/78/Rev. 3 от 23.01.2014, Разделы 2, 8] в части классификации механических транспортных средств и прицепов, наружных выступов автотранспортных средств, требований к защите лиц, находящихся в механических транспортных средствах, предназначенных для перевозки грузов, от ударов, вызываемых перемещением груза, распределения веса и нагрузки на оси транспортных средств, монтажа кузовов и грузовых платформ транспортных средств неиндивидуального пользования, а также Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», информация о которых приведена во введении.

**4** В настоящем стандарте реализованы нормы Закона Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17.04.2014 г. № 194-V ЗРК; Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 04.07.2003 г. № 476-II ЗРК; Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 9.12.2011 г. № 877.

**5 СРОК ПЕРВОЙ ПРОВЕРКИ  
ПЕРИОДИЧНОСТЬ ПРОВЕРКИ**

**2024 год  
5 лет**

**6 ВВЕДЕН ВЗАМЕН СТ РК 1418-2014** «Автотранспортные средства. Внесение изменений в конструкцию. Общие положения и технические требования»

*Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодно издаваемом информационном указателе «Нормативные документы по стандартизации», а текст изменений и поправок – в ежемесячно издаваемых информационных указателях «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ежемесячно издаваемом информационном указателе «Национальные стандарты».*

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Комитета технического регулирования и метрологии Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

## Содержание

1 Область применения	1
2 Нормативные ссылки	2
3 Термины и определения	4
4 Условия согласования внесения изменений в конструкцию АМТС	8
5 Порядок согласования внесения изменений в конструкцию АМТС и допуска переоборудованных АМТС к эксплуатации	9
6 Требования к АМТС, поступающим на внесение изменений в конструкцию	15
7 Общие требования к техническому состоянию и конструкции АМТС с внесенными в конструкцию изменениями	16
8 Технические требования к определенным видам внесения изменений в конструкцию АМТС	41
9 Требования к самодельным легковым автомобилям	86
10 Требования к самодельным прицепах к легковым автомобилям	88
Приложение А ( <i>Информационное</i> ) Классификация АМТС	91
Приложение Б ( <i>Информационное</i> ) Форма акта сдачи АМТС после внесения изменений в конструкцию	99
Приложение В ( <i>Информационное</i> ) Заявление-декларация об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства	100
Приложение Г ( <i>Информационное</i> ) Форма бланка свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности	102
Приложение Д ( <i>Информационное</i> ) Заполнение формы бланка свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности	108
Библиография	112

## Введение

Раздел 5 «Порядок согласования внесения изменений в конструкцию АМТС и допуска переоборудованных АМТС к эксплуатации» настоящего стандарта гармонизирован с Пунктом 4 «Проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящихся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию» Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» и Рекомендациями по применению Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

Требования настоящего стандарта к определенным видам внесения изменений в конструкцию:

7.5.1 Требования в отношении конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера.

8.7 Переоборудование транспортных средств категорий N и O в специализированный и специальный подвижной состав,

гармонизированы с соответствующими требованиями к специализированному и специальному подвижному составу Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

Требования 7.3.1; 7.3.7; 7.5.2; 7.5.3; 7.5.4; 7.24.7; 7.24.8-7.24.13; 7.24.15; 7.24.16; 8.7.1.4; 8.7.9.5-8.7.9.7 настоящего стандарта гармонизированы с Разделом 2 «Классификация и определение механических транспортных средств и прицепов» и Разделом 8 «Рекомендации» Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР. 3), принятой Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН [документ TRANS/WP.29/78/Rev. 3 от 23.01.2014].

Требования 7.25 гармонизированы с Правилами ООН № 17-08 в отношении категорий, классов и типов транспортных средств, на которых допускается использование сидений, обращенных вбок, а также требований к таким сиденьям.

Требования 8.7.9.2; 8.7.9.3 настоящего стандарта гармонизированы с Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанного в Женеве 1 сентября 1970 г.

Требования 8.7.9.8 настоящего стандарта гармонизированы с Монреальским Протоколом по веществам, разрушающим озоновый слой, подписанного в Монреале в 1987 г.

Требования, гармонизированные с вышеуказанными документами, выделены в тексте стандарта курсивом.

Остальные требования к видам переоборудования не противоречат Техническому регламенту ТР ТС 018/2011, содержат ссылки на Правила ООН к предметам оборудования, компонентам и составным частям транспортных средств, подвергшихся каким-либо воздействиям или изменению в результате переоборудования, или сформированы на основе рекомендаций изготовителей базовых транспортных средств по изготовлению и монтажу кузовных надстроек, а также другой технической документации на определенные виды переоборудования.

---

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

---

**АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА**  
**ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ****Общие положения и технические требования**

---

Дата введения **2019-07-01****1 Область применения**

Настоящий стандарт распространяется на внесение изменений в конструкцию автотранспортных средств (АМТС) категорий L (L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub>, L<sub>5</sub>, L<sub>6</sub>, L<sub>7</sub>), M (M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>), N (N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>) и O (O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>), классификация которых приведена в Приложении А, зарегистрированных в установленном порядке на территории Республики Казахстан или представляемых на регистрацию, а также на изготовление самодельных легковых автомобилей и прицепов к ним, предназначенных для движения на автомобильных дорогах Республики Казахстан.

Настоящий стандарт устанавливает:

- условия внесения изменений в конструкцию и самостоятельного изготовления АМТС;
- порядок оформления документов, необходимых для внесения изменений в конструкцию АМТС и порядок государственной регистрации АМТС с внесенными в их конструкцию изменениями;
- требования к предварительной технической экспертизе АМТС, подлежащих внесению изменений в конструкцию;
- требования к техническому состоянию АМТС, подлежащих внесению изменений в конструкцию;
- требования к техническому состоянию АМТС с внесенными в конструкцию изменениями и самодельных АМТС;

Настоящий стандарт не распространяется на АМТС:

- максимальная скорость которых, установленная изготовителем, не превышает 25 км/час;
- предназначенные исключительно для участия в спортивных соревнованиях;
- с гусеничным двигателем;
- ввозимые на единую таможенную территорию Таможенного союза, на срок не более 6 месяцев и помещаемые под таможенные режимы, которые не предусматривают возможность отчуждения или ввозимые на единую таможенную территорию Таможенного союза в качестве личного имущества физическими лицами, являющимися участниками национальных государственных программ по оказанию содействия добровольному переселению лиц, проживающих за рубежом, либо признанными в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами;
- принадлежащие дипломатическим и консульским представительствам, международным (межгосударственным) организациям, пользующимся привилегиями и иммунитетами в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, а также сотрудникам этих представительств (организаций) и членам их семей;
- внедорожные транспортные средства.

## СТ РК 1418-2018

### 2 Нормативные ссылки

Для применения настоящего стандарта необходимы следующие ссылочные нормативные документы:

Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержден решением комиссии Таможенного союза от 09 декабря 2011 года № 877.

СТ РК ГОСТ Р 12.4.026-2002 ССБТ. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Общие технические условия и порядок применения.

СТ РК 986-2012 Транспорт дорожный. Знаки государственные регистрационные номерные со световозвращающей поверхностью для механических транспортных средств и их прицепов и заготовки для знаков Технические условия.

СТ РК 1863-<sup>1)</sup> Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных и специальных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования.

СТ РК ГОСТ Р ИСО 3874-2006 Контейнеры грузовые серии 1. Перегрузка и крепления.

СТ РК ИСО 6549-2009 Транспорт дорожный. Процедура определения Н- и R-точек.

ГОСТ 12.1.004-91 Система стандартов безопасности труда. Пожарная безопасность. Общие требования.

ГОСТ 12.1.010-76 Система стандартов безопасности труда. Взрывобезопасность. Общие требования.

ГОСТ 12.1.012-2004 Система стандартов безопасности труда. Вибрационная безопасность. Общие требования.

ГОСТ 617-2006 Трубы медные и латунные круглого сечения общего назначения. Технические условия.

ГОСТ 1759.0-87 Болты, винты, шпильки и гайки. Технические условия.

ГОСТ 1902-74 Буфера легковых автомобилей. Размеры.

ГОСТ 2349-75 Устройства тягово-сцепные системы «крюк-петля» автомобильных и тракторных поездов. Основные параметры и размеры. Технические требования.

ГОСТ 3163-76 Прицепы и полуприцепы автомобильные. Общие технические требования.

ГОСТ 3940-2004 Электрооборудование автотракторное. Общие технические условия.

ГОСТ 4364-81 Приводы пневматические тормозных систем автотранспортных средств. Общие технические требования.

ГОСТ 5513-97 Шины пневматические для грузовых автомобилей, прицепов к ним, автобусов и троллейбусов. Технические условия.

ГОСТ 9200-2006 Соединения семиконтактные разъемные для автомобилей и тракторов.

ГОСТ 10409-74 Колеса автомобильные с разборным ободом. Основные размеры. Общие технические требования.

ГОСТ 12017-81 Шкворни сцепные автомобильных полуприцепов. Типы, основные параметры и размеры.

ГОСТ 12105-74 Тягачи седельные и полуприцепы. Присоединительные размеры.

ГОСТ 14650-69 Оси автомобильных прицепов и полуприцепов. Типы, основные параметры и размеры.

ГОСТ 14771-76 Дуговая сварка в защитном газе. Соединения сварные. Основные

---

<sup>1)</sup> Стандарт подлежит публикации.



типы, конструктивные элементы и размеры.

ГОСТ 15150-69 Машины, приборы и другие технические изделия. Исполнения для различных климатических районов. Категории, условия эксплуатации, хранения и транспортирования в части воздействия климатических факторов внешней среды.

ГОСТ ИСО 612-2009 Транспорт дорожный. Размеры. Термины и определения.

ГОСТ ISO/IEC 17020-2013 Оценка соответствия. Общие требования к работе различных типов органов, проводящих инспекции.

ГОСТ 18477-79 Контейнеры универсальные. Типы, основные параметры и размеры.

ГОСТ 20527-82 Фитинги угловые крупнотоннажных контейнеров. Конструкция и размеры.

ГОСТ 20961-75 Световозвращатели транспортных средств. Общие технические условия.

ГОСТ 22748-77 Автомобильные транспортные средства. Номенклатура наружных размеров. Методы измерений.

ГОСТ 23000-78 Система «человек-машина». Пульты управления. Общие эргономические требования.

ГОСТ 24350-88 Органы управления ножные легковых автомобилей. Расположение. Общие технические требования и методы испытаний.

ГОСТ 28247-89 Устройства седельно-сцепные седельных тягачей. Типы, основные размеры и технические требования.

ГОСТ 30242-97 Дефекты соединений при сварке металлов плавлением. Классификация, обозначение и определения.

ГОСТ 30551-98 Багажники для установки на крышу кузова (кабины) транспортного средства.

ГОСТ 31507-2012 Автотранспортные средства. Управляемость и устойчивость. Технические требования. Методы испытаний.

ГОСТ 33669-2015 Автомобильные транспортные средства. Передачи карданные автомобилей с шарнирами неравных угловых скоростей. Общие технические условия.

ГОСТ 33988-2016 Автомобильные транспортные средства. Обзорность с места водителя. Технические требования и методы испытаний.

ГОСТ Р 51190-98 Трубопроводы тормозного пневматического привода автотранспортных средств с применением полиамидных труб. Общие технические требования.

ГОСТ 33466-2015 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям по электромагнитной совместимости, стойкости к климатическим и механическим воздействиям.

ГОСТ 33467-2015 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы функционального тестирования устройства/системы вызова экстренных оперативных служб и протоколов передачи данных.

ГОСТ 33468-2015 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям к качеству громкоговорящей связи в кабине транспортного средства.

ГОСТ 33469-2015 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям по определению момента аварии.

ГОСТ 33470-2015 Глобальная навигационная спутниковая система. Система

экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний модулей беспроводной связи устройства/системы вызова экстренных оперативных служб.

ГОСТ 33471-2015 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний навигационного модуля устройства/системы вызова экстренных оперативных служб.

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов и классификаторов по ежегодно издаваемому информационному указателю «Нормативные документы по стандартизации» по состоянию на текущий год и соответствующим ежемесячно издаваемым информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться замененным (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку».

### 3 Термины и определения

В настоящем стандарте применяются термины по ТР ТС 018/2011, а также следующие термины с соответствующими определениями:

**3.1 Базовое транспортное средство:** Выпущенное в обращение транспортное средство, которое в целом, или его основные компоненты в виде кузова или шасси были использованы для создания другого транспортного средства.

**3.2 Внесение изменений в конструкцию транспортного средства (переоборудование)<sup>1)</sup>:** Исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, выполненные после выпуска транспортного средства в обращение и влияющие на безопасность дорожного движения, включая воздействие на электронные блоки управления транспортного средства, приводящее к изменению алгоритма управления, предусмотренного программным кодом, и исключая внесение изменений в конструкцию, приводящих к изменению силовой структуры, или замену рамы или несущего кузова<sup>1)</sup>.

**3.3 Выдвижная ось:** Ось, которая может быть с помощью устройства разгрузки оси поднята над опорной поверхностью во время обычных условий эксплуатации транспортного средства.

**3.4 Газонепроницаемый кожух:** Устройство, которое отводит газ в случае утечки за пределы транспортного средства, включая газовый вентиляционный шланг.

**3.5 Государственный уполномоченный орган:** Центральный орган государственного управления и его территориальные подразделения в сфере безопасности дорожного движения в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства – члена Таможенного союза.

**3.6 Грузоподъемность:** Разность между технически допустимой максимальной массой и массой транспортного средства в снаряженном состоянии, увеличенной на массу всех пассажиров, предусмотренных конструкцией транспортного средства.

**3.7 Единичное транспортное средство:** Транспортное средство:

- изготовленное в государствах – членах Таможенного союза:

в условиях серийного производства, в конструкцию которого в индивидуальном порядке были внесены изменения до выпуска в обращение; или

---

<sup>1)</sup> В некоторых положениях стандарта применяется термин «переоборудование», как равнозначный термину «внесение изменений в конструкцию транспортного средства».

<sup>2)</sup> При внесении изменений в конструкцию, приводящих к изменению силовой структуры, или замене рамы или несущего кузова, производится оценка соответствия по схеме, предусмотренной для единичных транспортных средств.

вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта; или являющееся результатом индивидуального технического творчества, не связанного с предпринимательской деятельностью;

или

выпускаемое в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу;

- ввозимое на единую таможенную территорию Таможенного союза:

физическим лицом для собственных нужд; или

ранее участвовавшее в дорожном движении в государствах, не являющихся членами Таможенного союза, при условии, что с момента изготовления транспортного средства прошло более трех лет;

- ранее выпущенное в обращение на единой таможенной территории Евразийского экономического союза, у которого рама или несущий кузов подверглись переделке, повлекшей изменение их силовой структуры, или были заменены.

**3.8 Заключение предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства:**

Документ, выдаваемый изготовителями или компетентными организациями в области автомобилестроения, подтверждающий, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства, сохранится его соответствие требованиям технического регламента, действовавшим на момент выпуска транспортного средства в обращение.

**3.9 Заявитель:** Физическое или юридическое лицо, с правом владения, или пользования и (или) распоряжения транспортным средством, предлагающее произвести внесение изменений в конструкцию АМТС.

**3.10 Исполнитель:** Юридическое или физическое лицо государства-члена Евразийского экономического союза, осуществляющее в установленном законодательством государства-члена Евразийского экономического союза порядке внесение изменений в конструкцию АМТС.

**3.11 Изготовитель:** Лицо, осуществляющее изготовление транспортного средства (шасси) или его компонентов с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования.

**3.12 Каркас безопасности:** Пространственная конструкция, предназначенная для повышения безопасности людей, находящихся в салоне/кабине транспортного средства в специфических условиях эксплуатации, представляющая собой единое целое с кузовом автомобиля и существенно повышающее его жесткость и сопротивляемость нагрузкам, возникающим при опрокидывании (устройство защиты при опрокидывании ROPS) или падении тяжелых предметов сверху (устройство защиты от падающих предметов FOPS).

**3.12.1 Устройство защиты при опрокидывании ROPS** (roll-over protective structure): Система структурных элементов, предназначенная для уменьшения риска нанесения повреждений водителю и пассажирам в случае опрокидывания автотранспортного средства при условии применения ремней безопасности.

**3.12.2 Устройство защиты от падающих предметов FOPS** (falling-object protective structure): Система структурных элементов, расположенных таким образом, чтобы обеспечить защиту водителя и пассажиров от падающих предметов (деревьев, кусков скальной породы, небольших бетонных блоков, ручного инструмента и т.д.).

Примечание – К структурным элементам относят любой подрамник, предохранительные дуги, кронштейны, опоры, подпятники, болты, шпильки, подвески или упругие амортизаторы, используемые для крепления на раме машины, за исключением элементов, интегрированных с рамой транспортного средства.

**3.13 Категория АМТС:** Подразделение АМТС в соответствии с классификацией, принятой в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР. 3) [1],

дополняющей Женевское Соглашение 1958 г. [2], см. Приложение А.

**3.14 Масса АМТС разрешенная максимальная:** Масса снаряженного АМТС с грузом водителем и пассажирами, установленная изготовителем в качестве максимально допустимой, согласно эксплуатационной документации.

**3.15 Масса транспортного средства в снаряженном состоянии:** Определенная изготовителем масса транспортного средства с кузовом и сцепным устройством (в случае его установки) без нагрузки. Применительно к шасси - масса шасси с кабиной и (или) сцепным устройством. Эта масса включает для категорий М и N массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90 % топлива, 100 % других эксплуатационных жидкостей, инструменты, водителя (75 кг) (кроме транспортных средств категории L), для автобусов - члена экипажа (75 кг), если в транспортном средстве предусмотрено место для него, для категорий М, N и O - запасное колесо (при наличии).

**3.16 Номерной агрегат (изделие):** Кузов легковых автомобилей и автобусов, рама или кабина АМТС, на которых изготовителем предусмотрено наличие идентификационного номера.

**3.17 Объемный механизм определения Н-точки (three-dimensional N-point machine):** Устройство для определения фактической Н-точки и фактического угла наклона туловища водителя или пассажира, сидящего в транспортном средстве.

**3.18 Паспорт транспортного средства (шасси):** Документ, оформляемый на каждое транспортное средство (шасси) в соответствии с Соглашением [3].

**3.19 Плечо обкатки:** Расстояние от линии пересечения центральной плоскости вращения колеса с опорной поверхностью до точки пересечения оси поворота колеса с этой же поверхностью.

**3.20 Промышленный конструктивный аналог:** АМТС, изготовленное в режиме промышленной сборки, не имеющее существенных различий в отношении определяющих конструктивных признаков (назначения, показателей, размеров, характеристик) с соответствующими конструктивными признаками транспортного средства после внесения изменений в конструкцию.

**3.21 Проверка безопасности конструкции транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями:** Процедура оценки соответствия, в результате которой удостоверяются, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства его безопасность соответствует требованиям ТР ТС 018/2011 или гармонизированным стандартам.

**3.22 Самодельные легковые автомобили и прицепы к ним:** Легковые автомобили и прицепы к ним, изготовление которых является результатом индивидуального технического творчества физических лиц для личного пользования.

**3.23 Свидетельство о государственной регистрации транспортного средства:** Документ, подтверждающий допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

**3.24 Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности:** Документ, выдаваемый и регистрируемый государственным уполномоченным органом, удостоверяющий соответствие транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями требованиям ТР ТС 018/2011 или гармонизированным стандартам.

**3.25 Сиденье, обращенное вбок:** Сиденье, которое может использоваться во время движения транспортного средства и которое обращено вбок транспортного средства таким образом, что вертикальная плоскость симметрии этого сиденья образует угол в  $90^\circ (\pm 10^\circ)$  с вертикальной плоскостью симметрии транспортного средства.

**3.26 Система вызова экстренных оперативных служб:** Система, выполняющая функции устройства вызова экстренных оперативных служб, обеспечивающая передачу

сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в автоматическом режиме.

**3.27 Специально уполномоченная организация:** Орган по инспекции, аккредитованный на соответствие требованиям ГОСТ ISO/IEC 17020 и уполномоченный на проведение периодических испытаний газобаллонного оборудования с периодичностью, совпадающей с периодичностью освидетельствования баллонов, установленной изготовителем баллонов и указанной в паспорте на баллон (баллоны), а также освидетельствования изменений, вносимых при ремонте газобаллонного оборудования (замена редуктора или баллона).

**3.28 Специализированное пассажирское транспортное средство:** Транспортное средство категории M<sub>2</sub>G или M<sub>3</sub>G, изготовленное на шасси транспортного средства повышенной проходимости категории N<sub>1</sub>G, N<sub>2</sub>G или N<sub>3</sub>G.

**3.29 Специализированное транспортное средство:** Транспортное средство, предназначенное для перевозки определенных видов грузов (нефтепродукты, пищевые жидкости, сжиженные углеводородные газы, пищевые продукты и т. д.).

**3.30 Сообщение, об официальном утверждении типа в отношении Правил ООН:** Документ, выдаваемый на основании Женевского Соглашения 1958 года [2], удостоверяющий соответствие транспортного средства или его компонента требованиям Правил ООН<sup>1)</sup>.

**3.31 Специальное транспортное средство:** Транспортное средство, предназначенное для выполнения специальных функций, для которых требуется специальное оборудование (автокраны, пожарные автомобили, автомобили, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, автоэвакуаторы и т. д.).

**3.32 Седельно-сцепное устройство:** Устройство в виде качающейся площадки на раме автомобиля-тягача имеющее две или три степени свободы, к которому присоединяется плита рамы полуприцепа со сцепным шкворнем.

**3.33 Силовой агрегат:** Полнокомплектный агрегат, состоящий из двигателя, сцепления и коробки передач.

**3.34 Составные части и предметы оборудования АМТС:** Агрегаты, узлы и детали, устанавливаемые и (или) используемые в конструкции АМТС, к которым предъявляют требования, регламентируемые нормативными документами.

**3.35 Техническая исправность АМТС (составных частей АМТС):** Техническое состояние АМТС (составных частей АМТС), при котором все, нормированные для них изготовителем параметры, находятся в пределах установленных для них нормативных значений.

**3.36 Техническая экспертиза конструкции транспортного средства:** Анализ конструкции транспортного средства и технической документации на него без проведения испытаний.

**3.37 Технический осмотр:** Проверка технического состояния находящегося в эксплуатации транспортного средства с использованием диагностического оборудования и приборов.

**3.38 Техническое описание:** Подготовленное изготовителем (заявителем) описание технических характеристик и основных параметров, идентифицирующее конструкцию транспортного средства (компонента), заявленного для оценки соответствия.

**3.39 Точка «Н» (N-point):** Ось вращения туловища и бедра объемного механизма определения Н-точки, которая имитирует центр опоры человеческого туловища и бедра, применяется для определения фактической Н-точки.

---

<sup>1)</sup> Перечень Правил ООН, на которые имеются ссылки в настоящем стандарте, приведен в Библиографии.

## СТ РК 1418-2018

Примечание – Ось вращения располагается в середине оси устройства, между визирными метками Н-точки, с обеих сторон механизма определения Н-точки.

**3.40 Точка «R»** (контрольная точка места для сидения, R-point): Указанная изготовителем транспортного средства контрольная точка, которая:

– имеет координаты, определенные относительно конструкции транспортного средства;

– соответствует теоретическому положению центра вращения бедра относительно туловища (точка «Н») при наиболее низком и крайнем заднем нормальном положении при управлении или использовании, предусмотренном для каждого положения для сидения изготовителем транспортного средства.

**3.41 Фактическая Н-точка** (actual N-point): Н-точка измеряется в центре вращения линии туловища и центральной линии бедра трехмерного механизма определения Н-точки, с помощью одной из соответствующих длин стопы, где место для сиденья устанавливается в исходной точке, в соответствии с указанием завода-изготовителя.

**3.42 Тяга Панара:** Элемент конструкции автомобильной подвески, представляющий собой реактивную штангу, препятствующую перемещениям оси (моста) в зависимой подвеске колёс в поперечном направлении.

**3.43 Устройство вызова экстренных оперативных служб:** Устройство, осуществляющее и обеспечивающее определение координат, скорости и направления движения транспортного средства с помощью сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествии в ручном режиме и двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи.

**3.44 Экологическая безопасность АМТС:** Комплекс конструктивных и эксплуатационных свойств АМТС, уменьшающих отрицательное воздействие на участников дорожного движения и окружающую среду отработавших газов двигателя внутреннего сгорания (далее по тексту – ДВС), внешнего и внутреннего шума АМТС, продуктов износа дисков сцепления, тормозных колодок, шин и т. п.; радиопомех от работающих узлов и агрегатов АМТС (система зажигания и впрыска топлива, электрические стеклоподъемники, стеклоочистители, отопители, коммутационные устройства и т. п.).

**3.45 Экологический класс:** Классификационный код, характеризующий конструкцию транспортного средства или ДВС в зависимости от уровня выбросов, а также уровня требований к системам бортовой диагностики.

## 4 Условия согласования внесения изменений в конструкцию АМТС

4.1 Внесение изменений в конструкцию АМТС осуществляется по согласованию и под контролем территориальных подразделений государственного уполномоченного органа.

4.2 АМТС после внесения изменений в конструкцию должно иметь промышленный конструктивный аналог.

4.3 Внесение изменений в конструкцию, которое приводит к изменению модели двигателя АМТС, его веса, мощности, систем питания и подачи топлива; колесной базы или колесной формулы; тормозного, рулевого управления и трансмиссии; внешних осветительных приборов, допускается проводить при соблюдении одного из следующих условий:

4.3.1 Наличие разрешений изготовителей базового АМТС на соответствующий вид внесения изменений в конструкцию;

4.3.2 Наличия официальных технологических документов (руководств по монтажу надстроек, типовых технологий на определенные конкретные виды внесения изменений в конструкцию) изготовителей базового АМТС на соответствующий вид внесения изменений в конструкцию;

4.3.3 Наличия индивидуального разрешения государственного уполномоченного органа на соответствующий вид внесения изменений в конструкцию;

4.3.4 Наличия конструкторской документации, утвержденной в установленном порядке, согласованной с государственным уполномоченным органом в области безопасности дорожного движения в составе: чертежи изделий, непосредственно относящихся к внесению изменений в конструкцию; монтажные схемы; габаритные чертежи (если в результате переоборудования должны измениться габаритные размеры); технические условия или стандарты организаций на соответствующий вид переоборудования; расчеты на прочность, устойчивость, эффективность работы систем безопасности транспортного средства, необходимость которых определяет предварительная техническая экспертиза конструкции.

Внесение изменений в конструкцию транспортных средств категорий N<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>, которое приводит к изменению габаритов шасси и разрешенной максимальной массы базового АМТС, ее распределения по осям, колесной формулы (установка дополнительных осей) допускается проводить только при соблюдении условий, указанных в подпунктах 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3 настоящего пункта.

4.4 При согласовании внесения изменений в конструкцию АМТС должны учитываться требования нормативных и нормативных правовых актов, ограничивающих габаритные размеры, разрешенную максимальную массу, осевые нагрузки на дорогу, экологические показатели и др.

4.5 При внесении изменений в конструкцию АМТС исполнитель должен обеспечить:

- противопожарную защиту и организационно-технические мероприятия в соответствии с требованиями ГОСТ 12.1.004;
- установку на рабочих местах знаков безопасности в соответствии с СТ РК ГОСТ Р 12.4.026.

4.6 При внесении изменений в конструкцию АМТС под пожарную технику необходимо обязательное согласование технической документации с уполномоченным государственным органом в сфере противопожарной безопасности.

4.7 При внесении изменений в конструкцию АМТС под специальные автомобили скорой медицинской помощи необходимо обязательное согласование технической документации с уполномоченным государственным органом в сфере здравоохранения.

4.8 При внесении изменений в конструкцию АМТС для перевозки опасных грузов необходимо обязательное согласование с изготовителем транспортного средства.

4.9 После внесения изменений в конструкцию, произведенных без официального разрешения изготовителя или уполномоченных им представителей, гарантийные обязательства изготовителя прекращаются, независимо от года выпуска АМТС.

## **5 Порядок согласования внесения изменений в конструкцию АМТС и допуска переоборудованных АМТС к эксплуатации**

5.1 Для согласования внесения изменений в конструкцию АМТС, заявителям необходимо подать заявление в территориальное подразделение государственного уполномоченного органа, уполномоченное осуществлять государственный надзор и контроль за обеспечением безопасности дорожного движения, с указанием:

- сведений о юридическом лице (реквизиты организации) или фамилию, имя, отчество, почтовый адрес (для физических лиц);

## СТ РК 1418-2018

- номера и даты выдачи свидетельства о регистрации юридического лица;
- марки, модели базового АМТС;
- года выпуска АМТС;
- государственного номерного знака базового АМТС;
- мотивированного предложения по существу предлагаемого внесения изменений в конструкцию;
- даты составления заявления с подписью руководителя организации заверенной печатью организации (для юридических лиц) или подписи заявителя (для физических лиц).

5.2 По результатам рассмотрения заявления территориальное подразделение государственного уполномоченного органа принимает решение о возможности внесения соответствующих изменений в конструкцию транспортного средства, в котором, в случае положительного решения, указываются при необходимости:

а) порядок внесения изменений в конструкцию транспортного средства и проведения оценки соответствия требованиям технического регламента;

б) необходимость проведения предварительной технической экспертизы на предмет возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства и информация об компетентных организациях (аккредитованных испытательных лабораториях, компетентных учреждениях в области автомобилестроения), которыми такая экспертиза может быть проведена с обеспечением объективности и беспристрастности.

Требования к уровню квалификации и компетентности, к содержанию, качеству и условиям труда специалистов в области предварительной технической экспертизы определяются согласно Пункта 8 Статьи 101 Трудового кодекса Республики Казахстан [4] профессиональным стандартом, утвержденным Национальной палатой предпринимателей Республики Казахстан «АТАМЕКЕН» в установленном уполномоченным государственным органом по труду порядке.

Если в письменном ответе предусмотрена необходимость проведения предварительной технической экспертизы конструкции транспортного средства на предмет возможности внесения изменений, то заявитель в соответствии с решением территориальное подразделение государственного уполномоченного органа обращается в компетентную организацию с заявкой о проведении предварительной технической экспертизы на предмет возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства.

В заявке должны быть указаны: наименование заявителя, сведения, необходимые для заключения с ним договора на проведение предварительной технической экспертизы, марка, тип, категория, идентификационный номер и год выпуска (модельный год) транспортного средства, название изготовителя транспортного средства.

К заявке должны прилагаться:

- документ, удостоверяющий личность заявителя;
- документ, подтверждающий право владения, или пользования и (или) распоряжения транспортным средством;
- документ, идентифицирующий транспортное средство (паспорт транспортного средства), а также документ, подтверждающий государственную регистрацию транспортного средства (свидетельство о государственной регистрации транспортного средства);
- решение территориального подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения;
- общее техническое описание транспортного средства с указанием вносимых в его конструкцию изменений с приложением необходимых чертежей;
- конструкторская или иная техническая документация, по которой будет



осуществляться внесение изменений в конструкцию транспортного средства.

Предварительная техническая экспертиза конструкции транспортного средства на предмет возможности внесения изменений должна проводиться на основе утвержденных в установленном порядке «Методик оценки допустимого внесения изменений в конструкцию и последующего контроля параметров переоборудованных транспортных средств»<sup>1)</sup>, оформляться соответствующим Заключением о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию АМТС. При этом оценка возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства, предметов его оборудования или составных частей с позиции обеспечения конструктивной безопасности может быть проведена посредством: экспертной оценки, расчетных или экспериментальных методов.

Экспертная оценка применяется в том случае, если есть убеждение в том, что удаляемые и (или) устанавливаемые и изменяемые автомобильные компоненты и оборудование не оказывают существенного влияния на показатели безопасности, установленные в их отношении ТР ТС 018/2011 и связанными с ним стандартами и Правилами.

Расчетный метод используется в том случае, если экспертной оценки недостаточно для оценки влияния внесения изменений в конструкцию на изменение показателей безопасности. При проведении расчетов должны использоваться преимущественно стандартные расчетные методы, установленные Правилами ООН, гармонизированными с ТР ТС 018/2011 стандартами или в рамках теории движения автомобиля, теоретической механики, сопротивления материалов и др. (например, расчет осевых нагрузок, статической устойчивости и развесовки, тяговый расчет автомобиля или его элементы, эффективности тормозных систем, прочности силовой системы кузова или его элементов, электрического баланса при установке дополнительного электрооборудования). При этом могут быть применены программные методы расчета.

Если параметры удаляемых и (или) устанавливаемых и изменяемых составных частей неизвестны либо есть необходимость их уточнения могут быть применены экспериментальные методы с использованием средств измерений или специального оборудования (например, метод подъема или бокового опрокидывания при определении центра масс и показателей статической устойчивости).

Предварительная техническая экспертиза не проводится если:

- в конструкцию транспортного средства вносятся изменения, предусмотренные приложением № 9 ТР ТС 018/2011, связанные с установкой компонентов и элементов оборудования, в отношении которых была проведена оценка соответствия в составе типа транспортного средства;

- заявителем представлены технические условия, стандарты организаций на внесение изменений в конструкцию транспортного средства, разработанные изготовителем базового транспортного средства или производителем работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства, утвержденные в установленном порядке изготовителем базового транспортного средства и согласованные с государственным уполномоченным органом.

Утверждать у изготовителя базового транспортного средства технические условия, стандарты организаций не требуется, если спецификация базового транспортного средства уже предусматривает возможность внесения в его конструкцию таких изменений, которые

---

<sup>1)</sup> В качестве «Методики оценки допустимого внесения изменений в конструкцию и последующего контроля параметров переоборудованных транспортных средств» могут быть использованы Руководства и рекомендации изготовителей базовых АМТС для производителей кузовов и других видов надстроек для незавершенных изготовлением транспортных средств (шасси) и по внесению отдельных изменений в конструкцию, а также технические условия и стандарты организаций, утвержденные в установленном порядке и согласованные с государственным уполномоченным органом, на конкретные виды переоборудования.

## СТ РК 1418-2018

согласуются с разработанными техническими условиями, стандартами организаций. При этом, должно быть подтверждено соответствие измененных элементов конструкции транспортного средства требованиям ТР ТС 018/2011, либо изготовителем базового транспортного средства уже должна быть проведена оценка соответствия транспортного средства с измененными элементами конструкции. Соответствующие обоснования должны быть представлены в государственный уполномоченный орган, который должен подтвердить отсутствие необходимости согласования с изготовителем базового транспортного средства разработанных технических условий, стандартов организаций на внесение изменений в его конструкцию.

При проведении предварительной технической экспертизы компетентная организация проверяет возможность выполнения требований, установленных ТР ТС 018/2011 и настоящим стандартом в отношении единичных транспортных средств, транспортным средствам после внесения изменений в его конструкцию. В целях обеспечения возможности выполнения требований ТР ТС 018/2011 и настоящего стандарта уполномоченная организация формулирует требования, которые должны быть учтены при внесении изменений в конструкцию транспортного средства. Эти требования определяют перечень работ по внесению изменений, которые необходимо выполнить.

По результатам предварительной технической экспертизы компетентная организация оформляет заключение о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию транспортного средства, содержащее:

а) обоснование возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства с позиции обеспечения безопасности дорожного движения, сохранения уровня конструктивной безопасности (в т. ч. активной, пассивной, экологической), действовавшего на момент выпуска транспортного средства в обращение, и выполнения требований действующих технических регламентов и иных специальных требований в отношении типов транспортных средств, к которым относится транспортное средство после внесения изменений в конструкцию;

б) описание работ, которые необходимо произвести при внесении изменений в конструкцию транспортного средства;

в) рекомендации по выбору производителя работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства (производственной базы, на которой возможно выполнение данных работ);

г) перечень работ, которые заявитель может провести самостоятельно;

д) указание на необходимость проведения испытаний транспортного средства с внесенными изменениями в конструкцию.

При значительном объеме и (или) большой сложности работ Заключение технической экспертизы должно содержать ссылки на соответствующую техническую документацию – руководства изготовителей по монтажу надстроек, типовых технологий на определенные конкретные виды внесения изменений в конструкцию базового АМТС, конструкторскую документацию, включающую в том числе технические условия или стандарты, содержащие требования (совокупность всех показателей, норм, правил и положений) к конкретному виду внесения изменений в конструкцию.

5.3 После произведенного внесения изменений в конструкцию заявителю исполнителем представляются следующие документы:

- акт сдачи АМТС с внесенными в конструкцию изменениями (см. Приложение Б);

- копия документа о подтверждении соответствия в случае, если внесение изменений в конструкцию прошло оценку соответствия, как серийное в соответствии с ТР ТС 018/2011;

- заявление-декларация об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию (см. Приложение В).

На работы по внесению изменений в конструкцию транспортного средства, которые были самостоятельно проведены заявителем (в случае, если в заключении предварительной технической экспертизы предусмотрена такая возможность), последний так же оформляет и подписывает соответствующее заявление-декларацию.

5.4 Внесение изменений в конструкцию АМТС производится с использованием компонентов, предметов оборудования и частей, соответствие которых подтверждено сертификатами или декларациями о соответствии, если это предусмотрено ТР ТС 018/2011.

5.5 АМТС с внесенными изменениями в конструкцию, согласно [5], подлежат повторной оценке соответствия в форме проверки безопасности конструкции согласно требованиям ТР ТС 018/2011.

Заявитель обращается для проведения проверки безопасности конструкции в аккредитованную испытательную лабораторию, область аккредитации которой должна охватывать показатели безопасности, которые подлежат проверке согласно предписаниям изготовителя, указанным в технической документации на переоборудование или заключении предварительной технической экспертизы и для проведения проверки технического состояния транспортного средства в центр технического осмотра.

Заявитель представляет в аккредитованную испытательную лабораторию заявление-декларацию об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства.

При проведении проверки безопасности конструкции транспортного средства также проверяется соответствие объема и качества выполненных работ по внесению изменений в конструкцию работам, указанным в заключении предварительной технической экспертизы и заявления-декларации.

Аккредитованная испытательная лаборатория по результатам проверки безопасности конструкции оформляет и выдает заявителю протокол проверки безопасности конструкции, в который вносится заключение в отношении проверки соответствия транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями требованиям ТР ТС 018/2011, настоящего стандарта.

Проверке технического состояния в центрах технического осмотра подлежат на общих основаниях транспортные средства с внесенными в конструкцию изменениями с последующей выдачей заявителю диагностической карты.

*Транспортные средства, согласно ТР ТС 018/2011, не подлежат проверке безопасности конструкции в следующих случаях:*

*- при установке на транспортное средство компонентов: предназначенных для этого транспортного средства и прошедших оценку соответствия в составе данного транспортного средства, что подтверждено документацией изготовителя компонентов;*

*- предусмотренных изготовителем транспортного средства в эксплуатационной документации;*

*- при серийном внесении изменений в конструкцию на основании разработанной и согласованной в установленном порядке конструкторской документации, включающей в том числе технические условия или стандарты, содержащие требования (совокупность всех показателей, норм, правил и положений) к конкретному виду внесения изменений в конструкцию, его осуществлению, контролю, приемке, если на ее основе была выполнена оценка соответствия внесенных изменений.*

5.6 Документы, указанные в 5.3-5.5 и АМТС с внесенными в конструкцию изменениями заявитель должен представить в государственный уполномоченный орган для осмотра на предмет его соответствия требованиям нормативных документов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и получения соответствующего

## СТ РК 1418-2018

свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

5.7 Для оформления свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями требованиям безопасности заявитель представляет в государственный уполномоченный орган транспортное средство с внесенными в конструкцию изменениями и заявление с приложением тех же документов, которые должны представляться для проведения предварительной технической экспертизы, а также, при необходимости, следующих документов:

- заключения о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию транспортного средства;
- заверенных в установленном порядке копий сертификатов соответствия на компоненты, использованные при внесении изменений в конструкцию транспортного средства (при наличии);
- заявления-декларации об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства;
- протокола проверки безопасности конструкции;
- диагностической карты, оформленной центром технического осмотра по результатам проверки технического состояния транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями.

Вместо заключения о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию транспортного средства заявителем могут быть представлены технические условия, стандарты организаций на внесение изменений в конструкцию транспортного средства, разработанные изготовителем базового транспортного средства или производителем работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства, утвержденные в установленном порядке изготовителем базового транспортного средства и согласованные с государственным уполномоченным органом.

На основании представленных документов производится идентификация транспортного средства. Под «идентификацией» понимается проверка соответствия транспортного средства представленной на него документации, в частности, совпадения марки, типа, категории, идентификационного номера и года выпуска (модельного года).

По результатам рассмотрения представленных документов государственный уполномоченный орган оформляет, регистрирует и выдает заявителю свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности по форме, предусмотренной Приложением № 18 ТР ТС 018/2011 и Приложением № 5 [6] (см. Приложение Г), или отказывает в его выдаче с мотивированным указанием причин.

Порядок заполнения бланка свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности приведен в Приложении Д.

5.8 Номер свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности вносится государственным уполномоченным органом в документ, идентифицирующий транспортное средство. В указанный документ вносятся также все особые отметки об ограничении применения транспортного средства, содержащиеся в свидетельстве о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности и о сути произведенного внесения изменений в конструкцию.

Наличие в указанном документе номера свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями требованиям безопасности является необходимым условием для разрешения дальнейшей эксплуатации транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями.

5.9 Изготовление транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества (так называемых самодельных легковых автомобилей и прицепов к ним) осуществляется по разрешению государственного уполномоченного органа с присвоением идентификационного номера после проведения оценки соответствия аккредитованными испытательными лабораториями, включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, в форме технической экспертизы конструкции единичного транспортного средства.

Изготовитель транспортного средства, являющегося результатом индивидуального технического творчества, наносит на него не менее чем в одном месте (на раму или часть кузова, не являющуюся легкоъемной) присвоенный государственным уполномоченным органом идентификационный номер, который должен быть нанесен четко, без пробелов между знаками, способом, обеспечивающим его долговечность и исключающим легкое изменение его знаков.

Высота знаков идентификационного номера должна быть не менее 7 мм для транспортных средств (шасси) категорий М, N, O и не менее 4 мм для транспортных средств категории L.

Допускается наносить идентификационный номер в одну или две строки.

В случае нанесения идентификационного номера в две строки, знаки с 1-го по 9-й включительно располагаются на первой строке; знаки с 10-го по 17-й включительно располагаются на второй строке. В начале и в конце строк должен быть проставлен разделитель, который устанавливается изготовителем транспортных средств (шасси) (например, знак «\*»).

Идентификационный номер, по возможности, должен наноситься с правой стороны, в передней половине транспортного средства (шасси), в легкодоступном для считывания месте.

## **6 Требования к АМТС, поступающим на внесение изменений в конструкцию**

6.1 На внесение изменений в конструкцию должны приниматься АМТС, находящиеся в эксплуатации, ремонте или новые.

6.2 Исполнитель вправе отказать заявителю в производстве внесения изменений в конструкцию из-за несоответствия технического состояния АМТС, или технического состояния составных частей, или комплектности, требованиям к АМТС, поступающим на внесение изменений в конструкцию, указанным в эксплуатационной и технической документации изготовителя АМТС.

6.3 АМТС или шасси могут доставляться к месту производства работ по внесению изменений в конструкцию, своим ходом или, по договоренности между заказчиком и исполнителем, допускается буксировка или доставка их на эвакуаторах.

При замене бортовых платформ на разные типы кузовов и на цистерны допускается принимать на внесение изменений в конструкцию АМТС без кузова.

6.4 При приемке АМТС для производства работ по внесению изменений в конструкцию составляется приемочный акт, произвольной формы, в котором должна быть отражена комплектность принимаемого АМТС и общее техническое состояние основных его узлов, агрегатов и систем.

**7 Общие требования к техническому состоянию и конструкции АМТС с внесенными в конструкцию изменениями**

**7.1 Общие требования к техническому состоянию АМТС с внесенными в конструкцию изменениями**

7.1.1 АМТС с внесенными в конструкцию изменениями, предназначенные для эксплуатации на территории Республики Казахстан, должны соответствовать климатическим исполнениям У1, У2, УХЛ1, УХЛ2 по ГОСТ 15150.

7.1.2 Техническое состояние АМТС, по условиям безопасности дорожного движения, должно соответствовать требованиям Приложения № 8 ТР ТС 018/2011. Специальные и специализированные транспортные средства после внесения изменений в конструкцию должны соответствовать дополнительным требованиям, установленным в Приложении № 6 ТР ТС 018/2011. В отношении отдельных изменений, внесенных в конструкцию транспортных средств должны соблюдаться требования, установленные в Приложении № 9 ТР ТС 018/2011 и настоящего стандарта.

7.1.3 Устанавливаемые или заменяемые составные части АМТС при внесении изменений в конструкцию должны быть полнокомплектными, технически исправными и соответствовать требованиям, установленным в Приложении № 10 ТР ТС 018/2011. В случае если при внесении изменений в конструкцию используются новые составные части, предметы оборудования, их соответствие должно быть подтверждено сертификатами соответствия или декларациями о соответствии в зависимости от вида компонента, согласно требований ТР ТС 018/2011.

7.1.4 Составные части, комплекты деталей и предметы оборудования тормозных систем, рулевого управления, фар, подвески, систем выпуска отработавших газов, передних, задних и боковых защитных устройств, сцепных устройств, газобаллонного оборудования, ветровые стекла, ручные органы управления, контрольные сигналы и индикаторы, систем отопления, используемых при внесении изменений в конструкцию, по своему назначению должны соответствовать типу, модели или модификации транспортного средства, указанным в документах о подтверждении соответствия на них.

7.1.5 Крепежные изделия, применяемые для соединения составных частей АМТС при внесении изменений в конструкцию должны быть заводского изготовления и соответствовать установленным изготовителем для данной модели и составной части, предмета оборудования АМТС.

7.1.6 Не допускается самовольно исключать предусмотренные или устанавливать не предусмотренные конструкцией элементы тормозного и рулевого управления, а также иных составных частей АМТС, требования к которым установлены в ТР ТС 018/2011, без согласования с изготовителем АМТС или уполномоченной на то организацией и государственным уполномоченным органом.

*7.1.7 Размер и расположение монтажных отверстий и/или сварных швов должны быть такими, чтобы они не оказывали отрицательного влияния на прочность рамы шасси. Запрещается делать отверстия и сварные швы в полках и примыкающих к ним оконечностях стенки лонжерона рамы шасси без соответствующего разрешения изготовителя шасси. Кроме того, не допускается никакой сварки, если она запрещена изготовителем шасси.*

**7.2 Габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств с внесенными в конструкцию изменениями**

7.2.1 Транспортные средства с внесенными в конструкцию изменениями по своим габаритным и весовым параметрам должны соответствовать ограничениям, установленным в соответствующих нормативных правовых актах.

7.2.2 Если габаритные размеры транспортного средства превышают значения, установленные в нормативных законодательных актах, указанных в 7.2.1, то в свидетельстве о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями делается запись о необходимости оформления специального разрешения для передвижения такого транспортного средства по территории государств – членов Таможенного союза или Республики Казахстан.

7.2.3 Если технически допустимая максимальная масса транспортного средства, или технически допустимая максимальная масса автопоезда, или технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей), превышает значения, установленные в нормативных законодательных актах, указанных в 7.2.1, то в свидетельстве о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями делается запись о необходимости оформления специального разрешения для передвижения такого транспортного средства по территории государств – членов Таможенного союза или Республики Казахстан, в случае фактического превышения транспортным средством установленных весовых ограничений.

7.2.4 Разрешенная максимальная масса транспортного средства после внесения изменений в конструкцию не должна превышать установленную изготовителем транспортного средства технически допустимую максимальную массу.

### **7.3 Распределение массы, положение высоты центра тяжести**

7.3.1 *Предельная нагрузка на оси не должна превышать при загрузке транспортного средства до его максимального разрешенного веса, причем полезная нагрузка должна равномерно распределяться в отведенном для нее пространстве.*

7.3.2 При внесении изменений в конструкцию автомобиля следует избегать конструктивных решений, предусматривающих его загрузку преимущественно в задней части.

7.3.3 При загрузке автомобиля превышение нагрузки на колесо (1/2 нагрузки на мост) должно составлять не более 4 %. Необходимо учитывать максимальную нагрузку на шины, которыми комплектуется транспортное средство изготовителем по соответствующей маркировке, нанесенной на шинах.

7.3.4 При выборе конструктивных решений кузовов и надстроек грузовых автомобилей и их прицепов должен быть учтен фактор предельной высоты центра тяжести автомобиля с учетом загрузки, при котором изготовитель гарантирует эффективную работу тормозных механизмов в соответствии с Правилами ООН № 13-10<sup>1)</sup>. При приемке автомобиля с внесенными в конструкцию изменениями по требованиям Правил ООН № 13-10 для проверки по методам, применяемым в условиях эксплуатации для тормозных систем должен быть представлен проверочный расчет высоты положения центра тяжести на автомобиле разрешенной максимальной массы.

7.3.5 Нагрузка, приходящаяся на ведущую или ведущие оси транспортного средства категории N (одиночного и в составе автопоезда), загруженного до технически допустимой максимальной массы, не должна превышать технически допустимую максимальную нагрузку на эту ось (эти оси).

7.3.6 В случае, когда транспортное средство категории N нагружено до технически допустимой максимальной массы, то при технически допустимой максимальной нагрузке на его заднюю ось (группу осей), масса, приходящаяся на управляемую ось или оси, должна быть не менее 20 % от технически допустимой максимальной массы этого транспортного средства.

---

<sup>1)</sup> Здесь и далее по тексту после двузначного цифрового номера Правила ООН, через дефис приведен двузначный номер серии поправок в соответствии с редакциями которых согласно [1] применяется данное Правило ООН.

## СТ РК 1418-2018

7.3.7 Распределение нагрузки на оси междугородных и городских автобусов должно быть таким, чтобы при остановке на ровной проезжей части по крайней мере 25 % общего веса транспортного средства приходилось на управляемую ось или управляемые оси.

Это условие должно соблюдаться:

- как на транспортном средстве без нагрузки, когда на сиденье водителя приходится вес, равный весу водителя,

- так и на транспортном средстве с полной нагрузкой, представляющей собой:

а) вес, равный весу пассажира<sup>2)</sup>, сидящего на каждом из имеющихся мест для сидения;

б) вес, равный весу разрешенного числа стоящих пассажиров, равномерно распределенных в отведенной для них зоне; и

в) вес, равный общему разрешенному весу багажа, распределенного на отведенных для багажа местах.

7.3.8 Для обеспечения оптимальных параметров проходимости полноприводных автомобилей, особенно с одинарными (односкатными) колесами, распределение нагрузки через шины передней оси рекомендуется не менее 33 % от фактической массы автомобиля.

7.3.9 Масса прицепа, предназначенного для буксировки транспортным средством категории М<sub>1</sub>, не должна превышать технически допустимой массы, установленной изготовителем буксирующего транспортного средства, и:

- если прицеп имеет рабочую тормозную систему: технически допустимой максимальной массы буксирующего транспортного средства или, для транспортных средств категории М<sub>1</sub>G – 1,5-кратное значение технически допустимой максимальной массы буксирующего транспортного средства, но не более, 3500 кг;

- если прицеп не имеет рабочей тормозной системы: половины массы буксирующего транспортного средства в снаряженном состоянии и, во всех случаях, не более, 750 кг.

7.3.10 Масса прицепа, предназначенного для буксировки транспортным средством категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>, не должна превышать 3500 кг.

7.3.11 Максимальная нагрузка, приходящаяся на тягово-сцепное устройство транспортного средства категорий М и N, предназначенного для буксировки прицепа с центральной осью:

- при технически допустимой максимальной массе прицепа, превышающей 3500 кг, должна быть не менее 10 % его технически допустимой максимальной массы или 1000 кг (выбирается меньшее значение);

- при технически допустимой максимальной массе прицепа, не превышающей 3500 кг, должна быть не менее 4 % его технически допустимой максимальной массы или 25 кг (выбирается меньшее значение).

7.3.12 Превышение максимально допустимой нагрузки на шины автомобиля вследствие загрузки выше максимально разрешенной массы автомобиля недопустимо.

7.3.13 Вертикальная статическая нагрузка на тяговое устройство автомобиля от сцепной петли одноосного прицепа (прицепа-ропуска) в снаряженном состоянии не должна быть более 490 Н. При вертикальной статической нагрузке от сцепной петли прицепа более 490 Н передняя опорная стойка должна быть оборудована механизмом подъема-опускания, обеспечивающим установку сцепной петли в положение сцепки (расцепки) прицепа с тягачом.

7.3.14 Не допускается превышение указанных в технических характеристиках, указанных в эксплуатационной или конструкторской документации изготовителя,

---

<sup>2)</sup> Вес одного пассажира принимается равным 70 кг.



допустимых нагрузок на мосты и значений технически допустимой максимальной массы автомобиля.

#### **7.4 Допустимая длина свеса автомобилей категории N и техническое значение колёсной базы**

7.4.1 Длина свеса в любом случае должна устанавливаться с учетом допустимых нагрузок на мосты и минимальной нагрузки на передний мост.

7.4.3 При расчетах изменения нагрузок при увеличении заднего свеса следует учитывать массу элементов дополнительной комплектации.

7.4.4 Максимальные допустимые задние свесы для:

- двухосных автомобилей - 65 % от колесной базы;
- трёхосных автомобилей - 70 % от технической колесной базы и
- четырёхосных автомобилей - 75 % от технической колесной базы автомобилей.

#### **7.5 Наружные выступы**

7.5.1 *Запрещается установка на транспортные средства категорий M1 и N1 конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера, соответствующей внешнему контуру проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками. Данное требование не распространяется на конструкции, предусмотренные штатной комплектацией транспортного средства и (или) прошедшие оценку соответствия в установленном порядке, а также на металлические решетки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар, и государственный регистрационный знак и элементы его крепления.*

7.5.2 *В отношении легковых автомобилей применяются положения, содержащиеся в Правилах ООН № 26-02.*

7.5.3 *В отношении устройств, на которые Правила ООН № 26-02 не распространяются, применяются нижеследующие положения.*

7.5.3.1 *Любая несущественная дополнительная деталь (декоративная или иного назначения) может устанавливаться на транспортном средстве только в том случае, если она укрепляется таким образом, чтобы при наезде транспортного средства на человека она не могла его зацепить или поранить, или если эта деталь изгибается под воздействием легкого нажатия и, таким образом, не представляет никакой опасности. В любом случае она не должна иметь остроконечных или режущих частей, крючков или выступов.*

7.5.3.2 *Любое устройство (ободок фары, бампер и т.п.), установленное или замененное пользователем транспортного средства, должно отвечать предписаниям, аналогичным предусмотренным в Правилах ООН № 26-02.*

7.5.3.3 *Решетки, устанавливаемые на крыше, рекламные или маршрутные панно, вывески и другие принадлежности такси должны прочно крепиться к транспортному средству и не должны иметь никаких остроконечных или режущих частей либо острых выступов. Радиус скругления наружных элементов, включая крепежные детали, должен быть не менее 2,5 мм.*

7.5.3.4 *Части сцепного устройства, выступающие за внешние контуры транспортного средства, должны отвечать предписаниям, аналогичным предусмотренным в Правилах ООН № 26-02.*

7.5.3.5 *Древки флажков и другие устройства подобного рода должны отклоняться при легком нажатии.*

7.5.3.6 *При наличии козырька ветрового стекла радиус его оконечностей и радиус крепежных деталей должен быть не менее 2,5 мм.*

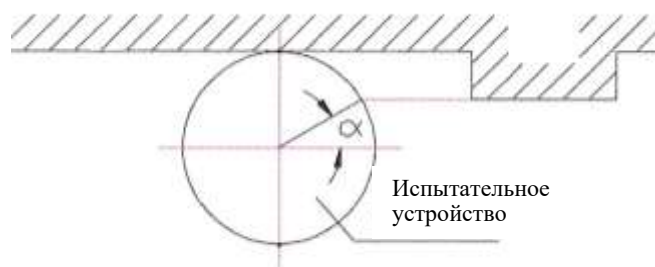
## СТ РК 1418-2018

7.5.3.7 Ветро- или дождезащитные закрылки на окнах или крыше не должны иметь выступающих наружу остроконечных или режущих частей, способных представлять опасность для участников дорожного движения, которые находятся вне транспортного средства и могут соприкоснуться с ними.

### 7.5.4 Наружные выступы транспортных средств категории L

7.5.4.1 Наружные выступы составных частей и элементов конструкции транспортных средств категории L с внесенными в их конструкцию изменениями, с которыми другие участники дорожного движения могут войти в соприкосновение, должны отвечать требованиям, содержащимся в пунктах 7.5.4.2 и 7.5.4.3 ниже.

Для проведения четкого различия между частями или элементами группы 1 и группы 2 применяют следующий метод (рисунок 1):



$\alpha > 45^\circ$ : группа 1

$\alpha < 45^\circ$ : группа 2

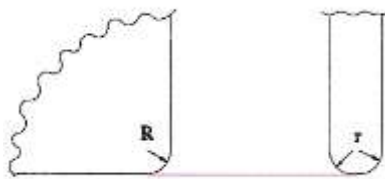
Это касается контакта, соответствующего прямому удару,  $\alpha = 0^\circ$ .

**Рисунок 1**

Любой наружный выступ, который изготовлен из резины или мягкого пластического материала твердостью ниже 60 А по Шору, либо покрыт ими, должен рассматриваться как отвечающий требованиям пунктов 7.5.4.2 и 7.5.4.3 ниже.

7.5.4.2 Требования для группы 1: частей или элементов транспортного средства, наносящих скользящий удар по испытательному устройству, который при определенных условиях может вызвать травму, связанную с рваной раной.

7.5.4.2.1 Для пластины (рисунок 2) углы должны иметь радиус скругления (R) не менее 3 мм; края должны иметь радиус скругления (r) не менее 0,5 мм.



**Рисунок 2**

7.5.4.2.2 Для стержня (рисунок 3):

- диаметр стержня (d) должен быть не менее 10 мм;
- края конца стержня должны иметь радиус скругления (r) не менее 2 мм.



Рисунок 3

7.5.4.3 Требования для группы 2: частей или элементов транспортного средства, наносящих удар по испытательному устройству, который при определенных условиях может вызвать травму, связанную с проникающей раной.

7.5.4.3.1 Для пластины (рисунок 2):

- углы должны иметь радиус скругления ( $R$ ) не менее 2 мм;
- края должны иметь радиус скругления ( $r$ ) не менее 2 мм.

7.5.4.3.2 Для стержня (рисунок 4):

- длина ( $t$ ) должна быть менее  $d/2$ , если диаметр стержня ( $d$ ) составляет менее 20 мм;
- радиус скругления ( $r$ ) краев конца стержня должен быть не менее 2 мм, если диаметр стержня ( $d$ ) равен или превышает 20 мм.

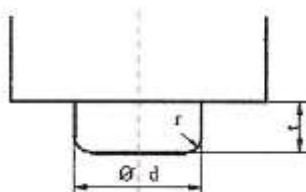


Рисунок 4

7.5.4.4 Верхний край ветрового стекла или обтекателя должен иметь радиус скругления не менее 2 мм или должен быть покрыт защитным материалом.

7.5.4.5 Внешние концы ручных рычагов сцепления и тормоза должны быть закруглены, их минимальный радиус скругления должен составлять 7 мм.

7.5.4.6 Передний край переднего брызговика должен иметь радиус скругления не менее 2 мм.

7.5.4.7 Крышка горловины топливного бака, которая располагается на его верхней части и с которой водитель может войти в соприкосновение в случае лобового столкновения, не должна выступать в своей задней части более чем на 15 мм<sup>1)</sup> над окружающей поверхностью; ее соединения с окружающей поверхностью должны быть плоскими или закругленными.

7.5.4.8 Элементы декоративной отделки не должны возвышаться более чем на 10 мм над прилегающей поверхностью.

При толщине до 5 мм они должны иметь закругленные края, а при толщине более 5 мм радиус скругления должен быть не менее 2,5 мм.

## 7.6 Изменения рам при внесении изменений в конструкцию АМТС

7.6.1 При изменении колесной базы и удлинении рамы материал для удлинения и

<sup>1)</sup> Если требование, касающееся значения 15 мм, не может быть выполнено, то допускаются альтернативные меры (например, использование наклонного щита за горловиной топливного бака).

## СТ РК 1418-2018

усиливающих элементов должен соответствовать по своему качеству и размерам исполнению серийной рамы шасси (Сталь 20ГЮТ и её аналоги).

7.6.2 Внесение изменений в серийные свесы рам шасси седельных тягачей не допускается.

7.6.3 Заднее защитное устройство должно быть закреплено на раме автомобиля в соответствии с его креплением на промышленном конструктивном аналоге или по конструктивной схеме и технологии, рекомендованной изготовителем базового автомобиля.

### **7.6.5 Разрезание лонжерона рамы**

7.6.5.2 Линия разреза рамы при отсутствии иного, согласованного с изготовителем транспортного средства или шасси конструктивного решения, при удлинении должна быть под углом в 45 или 90 градусов относительно плоскости лонжеронов.

7.6.5.3 Места разреза не должны совпадать с существующими отверстиями на лонжеронах рамы.

### **7.6.6 Удлинение рамы**

7.6.6.1 Удлинение вставками, состоящими из нескольких отрезков профиля, не разрешается.

7.6.6.3 При соединении лонжеронов рамы с удлинительными элементами необходимо применить меры по усилению сварного шва усилителями сварного шва. Должно быть предусмотрено оптимальное размещение усилителей сварного шва с учетом исключения половинного наложения на имеющиеся отверстия в лонжеронах рамы.

При этом в местах установки сопрягаемых деталей (усилитель шва + лонжерон рамы) сварной шов должен быть зачищен заподлицо перед приваркой усилителей с восстановлением при необходимости перекрытых отверстий в усилителях сварного шва лонжеронов рамы путем рассверливания по имеющимся отверстиям в лонжероне рамы. После сварки допуск плоскостности полок и стенок по длине лонжерона рамы должен быть в пределах 2 мм, а в районе шва 0,5 мм.

Материал усилителей сварного шва должен соответствовать требованиям Пункта 7.6.1.

7.6.6.4 При удлинении заднего свеса не допускается перенос или удаление штатных поперечин, соединяющих лонжероны между задними кронштейнами рессор задней оси.

7.6.6.5 Установка дополнительной поперечины, соединяющей лонжероны рамы, необходимо только в том случае, когда расстояние от предыдущей до следующей или до оконечности рамы составляет более 1500 мм. Допуск при этом составляет +100 мм. Поперечина на конце рамы должна присутствовать во всех случаях.

7.6.6.6 При удлинении рамы более чем на 250 мм должна быть смонтирована дополнительная поперечина. Если не производится смещение имеющейся замыкающей поперечины рамы назад, то необходимо смонтировать серийную замыкающую поперечину рамы. При таком исполнении указанная в документах на автомобиль допустимая масса буксируемого прицепа сохраняется.

7.6.6.8 Между передним кронштейном задней рессоры и концом монтажной рамы должно быть выполнено прочное на смещение соединение монтажной рамы с рамой шасси. Допускается смонтировать в монтажной раме диагональную усилительную крестовину.

### **7.6.7 Укорачивание рамы**

7.6.7.1 Задняя поперечина рамы должна быть установлена всегда, даже в том случае, если буксировка прицепа не предусмотрена.

7.6.7.2 При укорачивании заднего свеса рамы задняя поперечина рамы должна быть смещена в оставшийся конец рамы.

7.6.7.3 Если свес рамы укорочен до места крепления элементов подвески (например,

до заднего кронштейна рессоры, держателя стабилизатора), то имеющиеся там поперечины должны остаться на месте или быть заменены соответствующими оригинальными задними поперечинами рамы шасси.

#### **7.6.8 Монтаж дополнительных поперечин**

При монтаже дополнительных оригинальных поперечин необходимо обязательное использование новых крепежных элементов (болтов и гаек), соответствующих требованиям Пункта 7.1.5.

#### **7.6.9 Сверление на раме транспортного средства**

7.6.9.1 При сверлении лонжеронов рамы рекомендуется использовать уже имеющиеся в раме отверстия, рассверливая их до нужного диаметра.

7.6.9.2 Сверление недопустимо в следующих местах:

- на верхней и нижней полках лонжерона рамы. Исключение представляют отверстия на задних концах рамы. При этом сверление отверстий не допускается в зоне последнего моста рядом с закрепленными на раме деталями, выполняющими несущие функции;

- в зонах изменений профиля лонжерона рамы, например, изгибов и втяжек рамы;

- в местах воздействия нагрузок (например, непосредственно в местах крепления кронштейнов рессор).

7.6.9.3 Рассверливание заводских отверстий на верхней и нижней полках лонжеронов рамы запрещено (исключение: крепежные отверстия для замыкающей поперечины рамы).

Запрещено использование этих отверстий для крепления агрегатов.

7.6.9.4 Сверление отверстий возможно по всей используемой длине рамы. Однако при этом должны быть соблюдены следующие допустимые расстояния и размеры:

- не менее 40 мм от внутреннего края лонжерона до края отверстия;

- между центрами отверстий не менее 50 мм;

- от края отверстия до края лонжерона не менее 25 мм.;

- максимальный диаметр отверстий 16 мм.

7.6.9.5 Необходимо обеспечить условие, при котором точка приложения усилия не должна приходиться на середину вертикальной стенки лонжерона (эффект мембраны). При невозможности избежать приложения усилия в этих местах необходимо обеспечить создание широких опор с обеих сторон стенки.

7.6.9.6 После сверления края отверстий должны быть зачищены от заусенцев и обработаны разверткой.

#### **7.6.10 Сварочные работы на раме транспортного средства**

7.6.10.1 Сварочные работы на раме в опасных сечениях, местах подвески мостов, а также на сертифицированных компонентах, запрещены. Выполнение сварочных работ на верхней или нижней полке швеллера рамы шасси запрещено (исключение: необходимость удлинения колесной базы и рамы).

7.6.10.2 Для проведения сварочных работ на шасси предприятие, осуществляющее внесение изменений в конструкцию, должно располагать соответствующим образом подготовленным и квалифицированным персоналом, имеющим допуск на проведение такого рода сварочных работ с соблюдением следующих требований<sup>1)</sup>:

- пользоваться для сварки только хорошо просушенными электродами с покрытием основного типа;

- сила тока в расчете на 1 мм диаметра электрода - не более 40 А;

---

<sup>1)</sup> Выполнение требований подтверждается наличием на предприятии соответствующим образом аттестованных работников, технологических карт операций сварки на элементах шасси, и методик контроля качества произведенных работ после внесения изменений в конструкцию и проверяется при согласовании внесения изменений в конструкцию транспортных средств.

## СТ РК 1418-2018

- сварка должна быть произведена электродами, питаемыми только постоянным током через положительный полюс, рекомендуемыми изготовителем базового АМТС или указанными в утвержденной в установленном порядке технической документации;

- сварка вертикальных швов должна производиться снизу вверх;

- допускается сварка в среде защитного газа;

- сварочный материал должен обладать, как минимум, таким же пределом текучести при растяжении и пределом прочности на разрыв, как и свариваемый материал;

- во избежание концентрации напряжений вследствие проваров сварные швы должны быть зашлифованы и усилены угловыми профилями.

- следует избегать выполнения сварных швов на радиусах изгиба. Расстояние от сварных швов до наружных кромок должно составлять не менее 15 мм;

- не должны подвергаться предварительному нагреву специальные мелкозернистые стали с минимальным пределом текучести  $> 380 \text{ Н/мм}^2$ , используемые для изготовления деталей рамы.

7.6.10.3 Не допускаются следующие внешние дефекты сварных соединений на раме шасси: трещины; полости, поры; твердые включения; несплавления и непровары; нарушение формы шва и другие дефекты по ГОСТ 30242. Соединительные швы на лонжеронах могут быть выполнены либо односторонними, либо двухсторонними в несколько проходов.

### 7.6.11 Усиливающие элементы.

7.6.11.1 Установка уголков жесткости должна производиться на резьбовых соединениях или на заклепках заподлицо с торцовыми частями верхних и нижних полок лонжеронов рамы. При этом по возможности должны быть использованы существующие отверстия в раме шасси.

7.6.11.2 Необходимо оставлять достаточное расстояние между верхним и нижним уголками жесткости на вертикальной стенке лонжерона рамы.

## 7.7 Заднее противоподкатное защитное устройство

7.7.1 Автомобили (шасси) при поставке с завода могут быть оснащены задним противоподкатным защитным устройством (ЗЗУ). В случае его отсутствия транспортные средства категорий N (кроме седельных тягачей) и O должны быть оснащены задним противоподкатным защитным устройством, соответствующим требованиям Правил ООН № 58-017.7.2 Сертифицированные ЗЗУ запрещается переделывать (например, изменять сварные швы, отверстия, кронштейнов).

## 7.8 Переднее противоподкатное защитное устройство

7.8.1 Автомобили для перевозки грузов, имеющие не менее четырёх колёс и с разрешённой максимальной массой более 3,5 т, должны оснащаться передним противоподкатным защитным устройством в соответствии с Правилами ООН № 93-00, за исключением:

- полноприводных автомобилей,

- автомобилей, назначение которых несовместимо с наличием переднего противоподкатного защитного устройства.

7.8.2 Переделка переднего противоподкатного защитного устройства запрещена (например, изменение сварных швов, кронштейнов, сверление отверстий).

## 7.9 Боковое защитное устройство

7.9.1 Согласно Правилам ООН № 73-00 автомобили категорий N, кроме седельных тягачей и специальных автомобилей, назначение которых не допускает наличия боковых защитных устройств и O с разрешённой полной массой более 3,5 т должны быть

оснащены боковыми защитными устройствами.

7.9.2 В боковое защитное устройство разрешается встраивать такие элементы, как, например, ящики с аккумуляторными батареями, ресиверы, топливные баки, багажные отсеки, фонари, отражатели, запасные колеса и комплекты бортового инструмента при условии соблюдения предписанных размеров и расстояний. Крепление к боковым защитным устройствам магистралей тормозной системы, воздушных магистралей или трубопроводов гидравлической системы и других элементов запрещено.

7.9.3 Установка защитных устройств не должна мешать функционированию и доступу ко всем агрегатам автомобиля.

7.9.4 Боковое защитное устройство должно иметь максимальную сплошную протяженность спереди назад.

7.9.5 Прилегающие друг к другу элементы могут устанавливаться внахлест. Перекрывающая кромка должна быть обращена назад или вниз.

## **7.10 Надрамники**

### **7.10.1 Установка надрамников**

7.10.1.1 Надрамник или основание, выполняющее функцию надрамника, должны быть предусмотрены для надежного соединения между шасси и всеми видами кузовов и надстроек за исключением надстроек самонесущей конструкции и надрамников, одновременно служащих основанием кузовов.

Использование надрамника может преследовать следующие цели:

- равномерно распределить нагрузку на раму шасси.
- обеспечить зазор между колесами или другими узлами и деталями автомобиля, которые располагаются выше полок лонжеронов рамы.
- обеспечить соединение кузовного оборудования с рамой.
- обеспечить жесткость и уменьшить напряжения в заднем свесе рамы.

7.10.1.2 Лонжерон надрамника должен быть ровным, соответствовать конфигурации рамы и опираться на верхние полки рамы шасси.

7.10.1.3 При отсутствии специальных технологических предписаний изготовителей по изготовлению надрамников для определенных типов кузовов и надстроек, поперечины надрамника должны быть расположены над поперечинами рамы шасси.

7.10.1.4 Для лонжеронов и поперечин надрамника с целью обеспечения его гибкости на кручение, если кузовное оборудование обеспечивает возможность таких деформаций, должны быть использованы элементы с открытым профилем (как правило, U-образные профили) или принятые в автомобилестроении швеллерные профили. Применение сортового проката не допускается.

Для обеспечения необходимой жесткости на кручение кузовов, оборудование которых не допускает восприятие нагрузок на кручение, поперечины могут выполняться закрытого полого сечения, например, из труб или балок прямоугольного сечения.

Для предотвращения деформаций коробления надрамника при приложении нагрузки от кронштейнов крепления кузовного оборудования поперечины должны быть расположены так, чтобы соединяться с этими кронштейнами.

Для достижения небольшой конструктивной высоты рамы с одновременным обеспечением момента сопротивления и предела жесткости на кручение U-образный профиль лонжеронов надрамника при соединениях с силовым замыканием может быть:

- закрытым в виде короба,
- вставленным один в другой или
- вставленным внахлест.

7.10.1.5 Габаритные размеры надрамника и его элементов (лонжеронов, поперечин, диагональных связей и др.) должны быть обоснованы с учетом требуемого момента

## СТ РК 1418-2018

сопротивления для кузова и шасси.

7.10.1.6 В передней части шасси, ширина рамы которого уже, чем ширина рамы в задней части, допускается прямой надрамник при условии, что наибольшая ширина свисающей за пределы лонжерона рамы шасси части лонжерона надрамника не превышает  $1/3$  его общей ширины.

### 7.10.2 Исполнение надрамника

Надрамники сплошной длины применяются для изготовления надстроек:

- с высоким центром тяжести;
- с сильной точечной нагрузкой;
- с односторонней нагрузкой;
- с надстройкой над кабиной водителя.

Например, для: опрокидывающихся надстроек, надстроек для транспортировки стекла, надстроек эвакуаторов, погрузочных кранов, грузоподъемных бортов и т. п.

### 7.10.3 Передняя часть надрамника

7.10.3.1 Для снижения напряжений в раме шасси и уменьшения колебаний рамы, которые отрицательно сказываются на комфорте, передний конец надрамника должен быть расположен как можно ближе к переднему мосту автомобиля.

7.10.3.2 На автомобилях с передней рессорной подвеской передний конец надрамника должен располагаться не далее центра кронштейна крепления заднего конца передней рессоры. Возможно отступление от данного требования при условии обеспечения подвижности передней части надрамника относительно рамы при помощи упругих элементов. При необходимости жесткого крепления надрамника для обеспечения правильной работы надстройки отступление от заднего конца передней рессоры должно быть подтверждено расчётным путём.

7.10.3.3 Надрамник должен лежать на раме шасси, так, чтобы любые колебания рамы демпфировались за счет трения между лонжеронами рамы и надрамника.

7.10.3.5 Конструкция передней части надрамника должна соответствовать требованию постепенного увеличения момента сопротивления изгибу.

Это может достигаться за счет использования "гибких" кронштейнов для первого и второго узлов крепления надрамника, за счет скоса лонжеронов надрамника или уменьшения высоты лонжеронов надрамника на длине 500 мм от переднего конца.

7.10.3.6 Для равномерного распределения нагрузки передние концы лонжеронов надрамника должны иметь скос под углом  $45^\circ$ .

7.10.3.7 Для исключения концентрации напряжений и появления трещин передние кромки лонжеронов должны быть закруглены. Радиус закругления должен составлять 5 мм.

### 7.10.4 Задняя часть надрамника

Выбор конструкции надрамника в заднем свесе рамы для установки кузовов с высокой податливостью на кручение (самосвалов, бетоносмесителей, автомобилей с установленным в задней части рамы краном или краноманипуляторной установкой и др.) должен быть обоснован расчетом по соответствию жесткости на кручение эксплуатационным нагрузкам или соответствующими рекомендациями изготовителя.

### 7.10.5 Надрамник в качестве основания кузова

Надрамник со сплошными лонжеронами не требуется, если основание кузова выполняет функцию надрамника.

### 7.10.6 Крепление надрамника

7.10.6.1 Предприятие, осуществляющее установку надстройки несет ответственность за правильное распределение нагрузки от надстройки по надрамнику, правильное размещение надстройки на раме с учетом воспринимаемых в условиях эксплуатации нагрузок и их распределения по осям транспортного средства, а также за



соответствующие соединения с основной рамой. Не допускается установка между рамой шасси и надрамником деревянных или эластичных проставок. Исключения возможны при обоснованной аргументации и согласовании с изготовителем.

7.10.6.2 Выбор крепления должен производиться в зависимости от типа шасси и предусмотренной надстройки, а также от назначения транспортного средства и условий его эксплуатации. Количество креплений должно выбираться таким образом, чтобы обеспечивалось восприятие нагрузок от смещения надстройки при торможении и боковых усилий при колебаниях кузова при эксплуатации транспортного средства.

7.10.6.3 Для поперечной фиксации надрамника должны быть предусмотрены направляющие пластины соответствующего размера. Между направляющими пластинами и надрамником не должно быть зазора.

7.10.6.4 Крепление надрамника к раме шасси должно представлять из себя комбинированную систему из нежестких (подвижных), полужестких и жестких (неподвижных) точек крепления. При креплении надрамника необходимо применять резьбовые соединения класса прочности не ниже 10.9 с обеспечением надежной фиксации от самоотворачивания (самоконтрящиеся или фланцевые болты и гайки). Использование в качестве предохранения от самоотворачивания гроверных или пружинных шайб - не допускается.

В случае если нежесткое крепление надрамника к раме шасси в передней части недопустимо по условиям работы надстройки (например, при монтаже краноманипуляторной установки) начало надрамника и крепление его по всей длине должно быть жестким.

7.10.6.5 Общее количество точек крепления должно обеспечивать надежное крепление надстройки к шасси автомобиля, однако в любом случае максимальное расстояние между соседними элементами крепления не должно превышать 1200 мм.

7.10.6.6 Кронштейны крепления, устанавливаемые на раму, необходимо крепить болтами или заклепками. При этом желательно использовать имеющиеся на лонжероне отверстия. Если в необходимом месте отверстия на раме отсутствуют, то их необходимо просверлить в соответствии с рекомендациями, указанными в Пункте 7.6.12. Для компенсации неточности изготовления и совмещения отверстий при монтаже необходимо отверстия в кронштейнах под болты, соединяющие надрамник с рамой выполнять овальными. При этом в одном из кронштейнов овал должен быть размещен вдоль рамы, а во втором - поперек. Если выполнение овальных отверстий вызывает трудности у изготовителя, то допустимо делать круглое отверстие в одном из кронштейнов, а во втором - отверстие сверлить при монтаже, по месту.

7.10.6.7 При установке кронштейнов необходимо предусмотреть зазор между верхним и нижним кронштейнами, для обеспечения плотного прижатия надрамника к раме. Зазор должен быть таким, чтобы даже после затяжки соединительных болтов его величина составляла от 5 мм до 10 мм.

7.10.6.8 Подвижные точки крепления, допускающие взаимные перемещения надрамника и рамы, в определенных пределах должны обеспечиваться за счет затяжки соединительных болтов через упругий элемент (цилиндрическая пружина, набор тарельчатых пружинных шайб и т.п.).

7.10.6.9 Полужесткие точки крепления, допускающие незначительные перемещения при больших усилиях за счет деформации соединительных элементов обеспечиваются за счет использования соединительных болтов большой длины, или стремянок.

При креплении стремянками необходима установка внутрь лонжеронов закладных элементов препятствующих сжатию полок лонжерона при затяжке стремянки, для обеспечения стабильности момента затяжки. Если длина стремянки превышает 25 её диаметров, то для предотвращения деформации стремянок (бочкообразность) при затяжке

или при эксплуатации, рекомендуется между лонжероном рамы и надрамником устанавливать пластину соединяющую концы стремянки.

7.10.6.10 Неподвижные (жесткие) крепления должны быть предусмотрены, когда относительное перемещение рамы и надрамника должно быть исключено по условиям функционирования кузова или установленного оборудования.

Для обеспечения максимально жесткого крепления необходимо использовать крепление с накладными пластинами. Пластины к раме необходимо крепить заклепками. Допускается крепление пластины к раме болтами, при условии, что зазор между болтом и отверстием не превышает 0,2 мм. Стенки отверстия не должны соприкасаться с резьбой болта, для этого можно использовать дистанционные втулки. Толщину материала пластин должна быть выбрана в зависимости от усилий и масс, обусловленных надстройкой, но не менее толщины стенки лонжерона рамы. Крепление пластины к надрамнику обеспечивается сваркой.

В расчетах на прочность с надстройками, устанавливаемыми через жестко закрепленный надрамник оба лонжерона (рамы и надрамника) должны рассматриваться как один узел.

При монтаже бетоносмесителей, крана-манипулятора сзади автомобиля, самосвалов с опрокидыванием кузова назад и аналогичных надстроек крепление надрамника на раме шасси автомобиля должно осуществляться в прочном на сдвиг исполнении. При этом в задней части надрамник должен быть выполнен закрытым в виде короба и жестким с помощью раскосов.

Крепежные пластины должны быть закреплены на раме шасси как минимум тремя расположенными рядом друг с другом болтами с фланцевыми головками. Максимальное расстояние между крепежными пластинами 700 мм.

### **7.11 Прокладка трубопроводов**

7.11.1 При прокладке трубопроводов должны быть обеспечены безопасные расстояния до источников тепла, деталей с острыми кромками и подвижных частей.

7.11.2 Для крепления трубопроводов должны использоваться пластиковые хомуты.

Расстояние между хомутами должно составлять не более 500 мм.

7.11.3 Не допускается использование пластиковых трубопроводов между воздушным компрессором и осушителем сжатого воздуха в местах, температура окружения в которых может превышать 80 °С, а также в гидравлических системах.

7.11.4 При монтаже трубопроводов должны быть соблюдены следующие условия:

- удлинение трубопровода посредством соединительных патрубков в пределах изгиба трубопровода не допускается;
- трубопровод должен быть проложен вне видимой снаружи зоны;
- поврежденные или переломленные при монтаже надстройки на новом автомобиле трубопроводы должны быть заменены;
- при удлинении нескольких трубопроводов, проложенных в одном жгуте, места соединений должны исполняться со смещением друг к другу;
- при общей длине трубопровода<sup>1)</sup> более 10 м допускается использовать два соединительных патрубка, т. е. допускается врезка одной промежуточной трубки.

В случае трубопроводов общей длиной<sup>1)</sup> менее 10 м разрешается использовать только один соединительный патрубок, т. е. от соединительного патрубка весь остаток удлинения трубопровода должен быть цельным.

Внесение изменений в трубопроводы или ремонт с использованием дополнительных соединительных элементов после вышеописанного удлинения больше недопустимы. В

---

<sup>1)</sup> Считая от начального до конечного стыка с учетом удлинения.

данном случае магистраль подлежит замене от точки удлинения.

7.11.5 Для трубопроводов должны быть использованы следующие материалы:

- пластиковые трубопроводы – полиамидные трубки ПА-11 по ГОСТ Р 51190 или трубки, характеристики и эксплуатационные свойства которых не ниже, установленных ГОСТ Р 51190;

- металлические трубки – латунь по ГОСТ 617 или трубки, характеристики и эксплуатационные свойства которых не ниже, установленных ГОСТ 617.

### **7.12 Отбор сжатого воздуха**

При монтаже дополнительных потребителей в пневмоприводе должны быть соблюдены следующие условия:

- отбор сжатого воздуха для дополнительных потребителей необходимо осуществлять от контура потребителей, при необходимости допускается монтаж на напорном трубопроводе соответствующего тройника;

- отбор сжатого воздуха из воздушного резервуара должен производиться только через обратный клапан, исключающий падение рабочего давления в контуре обслуживания тормозов и в дополнительном контуре, ниже регламентированного изготовителем в эксплуатационной документации;

- при установке дополнительных воздушных резервуаров для обслуживания потребителей, требующих большее количество сжатого воздуха, чем могут обеспечить штатные воздушные резервуары – должно быть обеспечено условие соответствия производительности штатного компрессора с учетом установленных изготовителем базового автомобиля и оборудования потребителей временных интервалов. При необходимости штатный компрессор должен быть заменен на компрессор большей производительности.

### **7.13 Внесение изменений в конструкцию кабин**

#### **7.13.1 Общие требования к внесению изменений в конструкцию кабин**

Для автомобилей категории N при изменении конструкции кабины (например, врезка или удаление отдельных частей, изменение несущих конструкций, включая сиденья и их крепления, удлинение кабины), а также изменения крепления кабины и устройства для её опрокидывания, должна быть проведена проверка безопасности конструкции в аккредитованных испытательных лабораториях по условиям их соответствия требованиям к уровню внутреннего шума, отоплению, вентиляции, травмобезопасности наружных выступов, материалам внутренней отделки, механизмам опрокидывания, установленным ТР ТС 018/2011 и к прочности в соответствии с требованиями Правил ООН № 29-02 или гармонизированными с ними стандартами.

#### **7.13.2 Спойлеры, надстройки на крыше**

7.13.2.1 Допускается без проведения согласований установка на крышу оригинального спойлера или аэропакета (комплекта обтекателей). Оригинальные спойлеры и аэропакеты могут быть заказаны при оформлении договора на поставку автомобилей. При установке этих деталей на крышу должны быть использованы предусмотренные для этого точки крепления.

7.13.2.2 При установке спойлеров, аэропакетов и надстроек должны быть использованы для крепления сварные фланцы по периметру крыши и верхней части задней панели кабины.

7.13.2.3 При установке дополнительного оборудования на крышу, при отсутствии соответствующих технических предписаний изготовителя, следует обеспечить выполнение следующих правил:

- максимальная нагрузка на крышу – не более 100 кг;

## СТ РК 1418-2018

- максимальная нагрузка на одну точку крепления – не более 5 кг;
- не допускается установка надкабинных площадок для кабин со сверхвысокой крышей (кабины с двумя спальными местами);
- использование надстроек не должно препятствовать использованию люка в качестве аварийного выхода;
- распределение нагрузки должно быть равномерным относительно продольной оси кабины.

### **7.13.3 Надстройки на задней части кабин**

При установке и закреплении элементов воздушных фильтров, обтекателей, кожухов и дополнительных надстроек должны использоваться существующие точки крепления и крепления с использованием сварных фланцев через прижимы.

### **7.13.4 Доработка кабин под дополнительные крепления**

При отсутствии необходимых штатных мест для крепления дополнительного оборудования допускаются доработки по введению дополнительных точек для болтового крепления.

При этом должны быть соблюдены следующие условия:

- максимальная общая масса всего дополнительного оборудования на кабине включая аэропакет – не более 130 кг;
- направление сверления перпендикулярно поверхности;
- глубина сверления ( $6\pm 2$ ) мм;
- не допускается сверление по наружным сварным фланцам;
- максимальная нагрузка на одну точку крепления – не более 5 кг;
- каждая точка крепления должна проходить через элементы внутреннего усиления кабин либо дополнительно усиливаться;
- способ крепления должен обеспечивать герметизацию от проникновения воды в месте крепления.

### **7.13.5 Внесение изменений в конструкцию системы опрокидывания кабины и установки запасного колеса с гидравлическим приводом**

7.13.5.1 Изменения конструкции кабины, приводящие к изменению центра тяжести или массы кабины, изменения точек крепления кабины и устройства (цилиндр и насос) для её опрокидывания могут производиться только с согласования изготовителя.

7.13.5.2 Допускается изменение положения насоса механизма опрокидывания кабины и запасного колеса и трассировки трубопроводов.

7.13.5.3 Допускается изменение положения держателя запасного колеса, если не меняется расстояние от центра запасного колеса до опорной поверхности колес. Запрещается наклон держателя запасного колеса, установленного вертикально за кабиной, относительно вертикальной плоскости.

7.13.5.4 При изменении прокладки трубопроводов должны соблюдаться требования Подраздела 7.11 настоящего стандарта. Точки соприкосновения с краями рамы должны быть защищены с помощью защитной спирали. При подсоединении трубопроводов к гидроцилиндрам, необходимо учитывать перемещение цилиндра при работе, должно быть предусмотрено свободное пространство, натяжение трубопроводов не допускается. После сборки трубопроводов система должна быть герметична, не допускается запотевание и каплепадение с мест соединения.

### **7.13.6 Рекомендации по установке держателя запасного колеса с механическим приводом, расположенного в зоне задней панели кабины**

7.13.6.1 Вне зависимости от вида внесения изменений в конструкцию штатные держатели всех автомобилей с запасными колесами должны быть сохранены либо на прежних местах, либо с переносом их на новое место. При этом установка держателя запасного колеса должна осуществляться по конструктивной схеме изготовителя с

применением соответствующих крепежных деталей (болты, гайки, шайбы).

7.13.6.2 При определении места установки запасного колеса необходимо учитывать его влияние на распределение нагрузок по осям и колесам автомобиля – должны быть учтены требования Подраздела 7.3 настоящего стандарта.

По возможности размещение запасного колеса должно быть на правой стороне автомобиля для компенсации веса водителя, если органы управления находятся в левой стороне кабины, и, на левой стороне, если органы управления находятся в правой стороне кабины.

7.13.6.3 При применении держателя запасного колеса собственной конструкции необходимо обеспечить свободный доступ, удобство пользования при снятии и установке запасного колеса. Усилие на рукоятке привода должно быть не более 147 Н.

#### **7.13.7 Сиденья**

7.13.7.1 Внесение каких-либо конструктивных изменений в системы удержания пассажиров (ремни безопасности, крепления ремней безопасности) с использованием несертифицированных компонентов запрещается.

7.13.7.2 Установленные сиденья и их крепления должны быть сертифицированы по Правилам ООН № 17-05.

7.13.7.3 Установка среднего сиденья разрешено только при наличии промышленного конструктивного аналога и соответствующего свободного пространства в основании (пола) кабины. При этом должны быть применены сертифицированные элементы пассивной безопасности (системы удержания пассажиров, подголовники) по требованиям ТР ТС 018/2011.

#### **7.14 Электронное оборудование**

Внесение изменений в программное обеспечение и электронное оборудование переоборудуемого автомобиля осуществляется в соответствии со схемами, используемыми в промышленных конструктивных аналогах.

#### **7.15 Электрооборудование**

При монтаже электрических потребителей следует соблюдать следующие условия:

- перед началом любых работ на электрооборудовании: отключить все потребители, снять минусовые клеммы «-» с аккумуляторных батарей, вновь подсоединять аккумуляторные батареи только после подключения всех отключенных проводов;
- не замыкать другие потребители электроэнергии на штатные предохранители;
- не подключать дополнительные провода к существующим проводам (например, при помощи ножевых зажимных контактов);
- предохранять потребителей электроэнергии дополнительными предохранителями, рассчитанными на достаточную силу тока;
- в случае дооборудования тягачей и прицепов дополнительными индуктивными устройствами (например, магнитным клапаном) должны быть предусмотрены линии отвода холостых токов при отключении, в противном случае возможны пики напряжения и передача помех на другие линии, в связи с этим разрешается использование только магнитных клапанов с встроенными диодами. В случае ручных выключателей проводить холостой ток через диод.

#### **7.16 Подключение дополнительных потребителей**

7.16.1 Подключение дополнительных потребителей должно производиться от:

- клеммы «+» генератора;
- клеммы «+» аккумуляторной батареи;
- плавкой вставки 60 А блока предохранителей F1 (шасси) (подключаться до

## **СТ РК 1418-2018**

предохранителя).

7.16.2 Запрещается подключаться к имеющимся электрическим цепям и подключать дополнительных потребителей к уже задействованным предохранителям. Каждая новая электрическая цепь должна быть рассчитана и защищена собственным предохранителем. Номинал предохранителя должен гарантировать защиту проводов, а не подключенной к ним системы.

7.16.3 Для питания 12 В аппаратуры при 24 В бортовой сети необходимо использовать преобразователь напряжения. Использование для этого одной из батарей не разрешается в связи с тем, что неравномерная нагрузка одной из батарей может вывести её из строя.

### **7.17 Баланс электроэнергии**

7.17.1 Для грузовых автомобилей, на которых установлен генератор мощностью 2 кВт, допускается дополнительный отбор электроэнергии не более 450 Вт без ограничения времени. При отборе электроэнергии больше допустимого необходимо провести расчёт баланса электроэнергии всего автомобиля. Замена штатного генератора на генератор повышенной мощности (3 кВт, 4 кВт) необходимо согласовать с изготовителем.

7.17.2 Для автомобилей с генератором мощностью 3 кВт допускается отбор электроэнергии 1000 Вт, а с генератором мощностью 4 кВт – 2000 Вт.

### **7.18 Подключение радиооборудования к бортовой сети**

7.18.1 Подключение приборов радиооборудования должно быть произведено посредством автомобильных штекерных разъемов или штатных разъемов и розеток автомобиля. Исполнение соединений электрических кабелей разрешено только с использованием разветвительных коробок или специально предназначенных для этого проводов-удлинителей с помощью испытанных и аттестованных для данного типа автомобиля штекерных разъемов.

7.18.2 Конструкция и установка стационарного и переносного подключаемого дополнительного электрооборудования не должны создавать недопустимых электромагнитных помех, обеспечивая электромагнитную совместимость со штатным электрооборудованием базового автомобиля, предписанную Правилами ЕЭК ООН №10-03.

### **7.19 Электрические провода**

Требования к работам по удлинению электропроводки:

- должны быть использованы только провода одинакового сечения и одинаковой расцветки с серийной проводкой;
- электрические провода должны быть проложены в изолирующей трубке (на автомобилях для перевозки опасных грузов - в гофрированной трубке);
- на концах проводов должны быть использованы только испытанные и аттестованные для данного типа автомобиля штекеры;
- исполнение соединений электрических кабелей разрешено только с использованием разветвительных коробок или специально предназначенных для этого проводов-удлинителей с помощью испытанных и аттестованных для данного типа автомобиля штекерных разъемов;
- удлинение кабелей для антиблокировочной системы разрешается только с использованием испытанных и аттестованных для данного типа автомобиля кабельных жгутов.

### **7.20 Коробки отбора мощности (КОМ)**

7.20.1 Отбор мощности для работы различных агрегатов, в т.ч. установленных при внесении изменений в конструкцию в зависимости от типа агрегата и условий его использования должен осуществляться от КОМ, расположенных:

- на коробке передач;
- на раздаточной коробке;
- от трансмиссии;
- на передней части ДВС;
- на задней части ДВС.

7.20.2 Исполнение механизма отбора мощности, а также выбор передаточного отношения зависят от мощности и частоты вращения приводимого агрегата.

Для определения мощности, требующейся для управления агрегатом, особенно, когда требуются большие величины, необходимо также учитывать мощность, потребляемую в фазе передачи движения (от 5 до 10 % для механической трансмиссии, ремней и передач, а также более высокие величины для гидравлических органов управления). Выбор передаточного отношения для отбора мощности должен осуществляться с учетом потребления мощности при разных режимах работы ДВС. Следует избегать небольших оборотов (менее 1000 об/мин), чтобы исключить неравномерность движения автомобиля.

Мощность, снимаемая по отношению к числу оборотов КОМ при требуемом крутящем моменте, рассчитывается по формуле:

$$P(\text{л.с.})=M \cdot N/7023 \quad (1)$$

$$P(\text{кВт})=M \cdot N/9550$$

где  $P$  – полезная мощность;

$M$  – крутящий момент, допустимый для отбора мощности, Н·м;

$N$  – число оборотов для отбора мощности, об/мин.

7.20.3 Открыто расположенные карданные валы и шкивы в механизмах отбора мощности должны быть оборудованы защитным кожухом.

7.20.4 Эксплуатация на полную мощность коробок отбора мощности без масляного радиатора разрешена только в краткосрочном режиме с максимальной продолжительностью включения около 30 минут, с последующим перерывом на охлаждение не менее 30 минут.

7.20.5 При установке дополнительного оборудования с отбором мощности от коробки передач его использование осуществляется при стоящем автомобиле и включаться при выключенном сцеплении для предотвращения излишнего напряжения на синхронизаторы при переключении скорости, что должно быть отражено в эксплуатационной документации на автомобиль с внесенными в конструкцию изменениями. Если конструкцией коробки отбора мощности предусмотрено использование подключенного к ней оборудования во время движения автомобиля, переключение передач запрещаются, что также указывается в эксплуатационной документации на автомобиль с внесенными в конструкцию изменениями или посредством использования соответствующих блокирующих механизмов.

7.20.6 При установке гидравлических насосов для оборудования, например, краноманипуляторной установкой, механизмом опрокидывания и т.п., работающего от КОМ, без использования промежуточных валов необходимо убедиться, что размеры насоса обеспечивают зазор безопасности с шасси и узлом ДВС (поперечные балки, трансмиссионные валы и т.д.), а также проверить соответствие статического и

## СТ РК 1418-2018

динамического крутящих моментов, создаваемых массой насоса и КОМ, сопротивлению стенок коробки передач.

7.20.7 В случаях, когда коробка передач представляет собой единый узел с ДВС, величина дополнительных масс должна проверяться на предмет инертности для предотвращения резонансной индукции в узле ДВС в пределах рабочего диапазона оборотов ДВС.

7.20.8 КОМ на раздаточных коробках возможно на полноприводных автомобилях на основе подходящей по числу оборотов передачи в соответствии с рекомендациями изготовителя, приведенными в эксплуатационной документации на базовый автомобиль.

7.20.9 При установки КОМ от трансмиссии необходимо обеспечить соблюдение следующих условий:

- отбор мощности может включаться только при стоящем автомобиле;
- КОМ должна размещаться непосредственно на выходе из коробки передач. Для автоомбилей с ведущим приводом из двух или нескольких секций КОМ может быть также установлена на подвижную опору, расположенную между первой и второй секциями;
- углы линии трансмиссии по горизонтали и вертикали должны как можно больше соответствовать штатным размерам углов;
- масса и жесткость, добавленные на линию трансмиссии, не должны провоцировать потерю баланса или аномальные вибрации или повреждение трансмиссии (от ДВС до оси) как при движении автомобиля, так и при работающем ДВС;
- КОМ должна монтироваться на шасси со своей собственной подвеской.

7.20.10 При внесении изменений в конструкции, связанном с обеспечением не предусмотренного изготовителем базового автомобиля отбора мощности со стороны передней части ДВС необходимо:

- предусмотреть гибкое включение/выключение и относительную жесткость приводимых в движение от коленчатого вала дополнительных масс с учетом сил кручения и изгиба;
- обеспечить минимальное и достаточное по величинам дополнительной массы и относительным моментам инерции расстояние от центра масс до центральной линии первой несущей опоры;
- исключить снижение охлаждающей способности радиатора и зоны застоя охлаждающей жидкости;
- обеспечить восстановление жесткости и характеристик сопротивления измененных элементов (поперечные балки, бампер и т.д.);
- исключить при длительном (более 30 мин) использовании дополнительного оборудования, подключенного к КОМ, повышение температуры охлаждающей жидкости ДВС свыше 100 °С и температуры масла ДВС (замеряется в зоне датчика давления основного трубопровода) до 110-120 °С с запасом в 10 %. Если данное условие не обеспечивается, необходимо включение в систему дополнительных теплообменников.

7.20.11 При установке КОМ с задней стороны ДВС должно быть обеспечено ее включение только при стоящем автомобиле с оборудованием соответствующим устройством безопасности, предотвращающем ее включение при работающем ДВС. Устройство может быть включено при работающем ДВС только если в момент включения не осуществляется отбор мощности.

### 7.21 Карданные передачи

7.21.1 Карданная передача подвергается переделке при проведении работ в следующих случаях:

- при изменении колесной базы (удлинение, укорочение);
- при замене коробки передач;
- при замене раздаточной коробки;



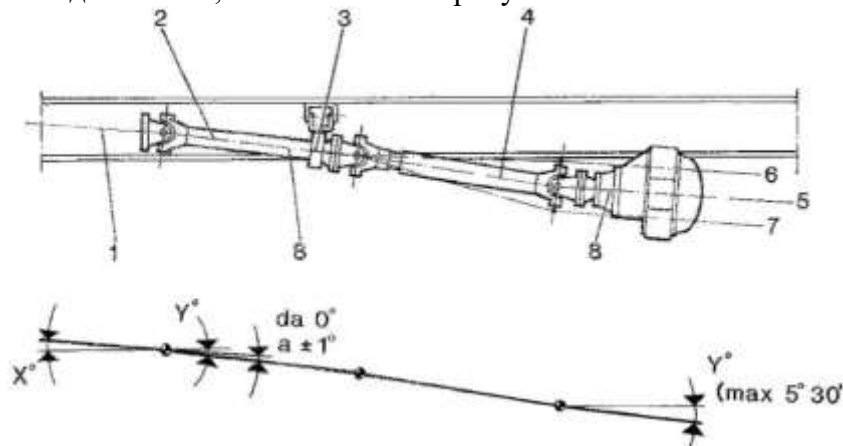
- при замене ведущих мостов;
- при изменении нагрузки на оси;
- при доработке рамы (изменение расположения поперечин для комплектаций автомобилей с промежуточной опорой карданной передачи).

При любых указанных выше изменениях необходимо согласовать с изготовителем возможность применения штатных карданных валов.

7.21.2 При отсутствии особых технических предписаний изготовителя разница в длине между не скользящим и пазовым валом (см. рисунок 5) не должна превышать 600 мм, а между двумя промежуточными валами разница не должна быть более 400 мм.

Необходимо обеспечить зазор не менее 25 мм для хода скользящего сочленения, когда пазовый вал находится в сжатом состоянии. В полностью растянутом состоянии рукав пазового вала должен перекрывать зубчатый валик на длину примерно в два раза больше диаметра самого зубчатого валика.

В тех случаях, когда требуемая по условиям внесения изменений в конструкцию длина карданной передачи превышает допустимую длину, необходимо предусмотреть дополнительный ведомый вал, как показано на рисунке 5.



- 1 – ось ДВС-сцепление-коробка передач; 2 – промежуточный вал (не скользящий); 3 – опора промежуточного вала; 4 – карданный вал со скользящим концом; 5 – угол наклона картера заднего моста (статическая нагрузка); 6 – угол наклона картера заднего моста (при максимальной сжатии); 7 – угол наклона картера заднего моста (без груза); 8 – ось промежуточный вал-картер моста должна иметь одинаковый угол наклона

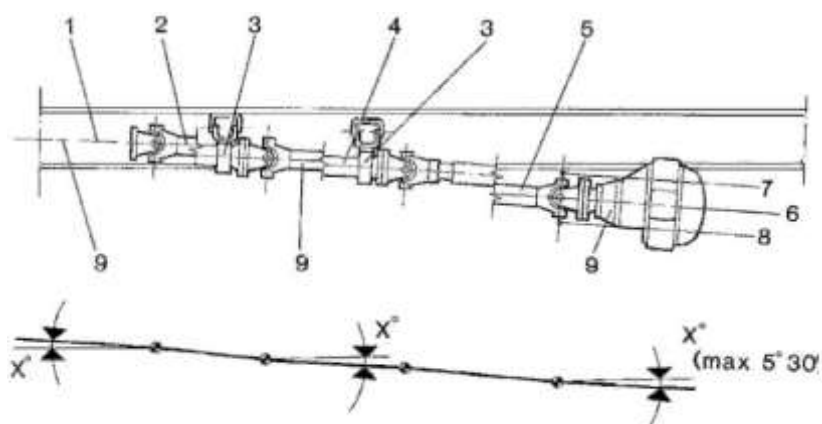
**Рисунок 5**

7.21.3 Промежуточный вал и угол наклона картера заднего моста должны быть точно выровнены. Разница в углах наклона относительно оси ДВС-сцепление-коробка передач не должна превышать  $1^\circ$ . Это можно достичь размещением клина между картером заднего моста и рессорой или корректировкой реакции опор заднего моста. Угол наклона заднего моста не должен превышать  $5^\circ 30'$ .

7.21.4 Если при нагруженном состоянии автомобиля фланец заднего моста находится на уровне ниже уровня фланца коробки передач, необходимо тщательно обеспечить, чтобы угол наклона картера дифференциала и ведомого вала был больше угла наклона оси ДВС-коробка передач. С другой стороны, если при нагруженном состоянии автомобиля фланец заднего моста находится на уровне выше уровня фланца коробки передач, то угол наклона картера дифференциала и ведомого вала должен быть меньше чем угла наклона оси ДВС-коробка передач.

7.21.5 При значительном удлинении колесной базы может потребоваться установка промежуточного вала, как показано на рисунке 6. В этом случае необходимо обеспечить одинаковый угол наклона между осью ДВС-коробка передач, вторым промежуточным

валом и осью картера дифференциала.

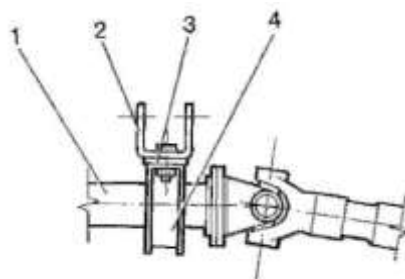


1 – ось ДВС-сцепление-коробка передач; 2 – первый промежуточный карданный вал; 3 – опора промежуточного вала; 4 – второй промежуточный карданный вал; 5 – карданный вал со скользящим концом; 6 – угол наклона картера заднего моста (статическая нагрузка); 7 – угол наклона картера заднего моста (макс. сжатие); 8 – угол наклона картера заднего моста (без груза); 9 – ось коробки передач, второго промежуточного карданного вала и картер заднего моста должны иметь одинаковый угол наклона

**Рисунок 6**

7.21.6 Эластичные опоры должны монтироваться с помощью поддерживающих пластин толщиной не менее 5 мм (см. рисунок 7), прикрепленных к поперечным балкам, имеющим технические характеристики аналогичные характеристикам, указанным изготовителем.

При уменьшении колесной базы рекомендуется демонтировать промежуточные карданные валы, если длина пазового вала меньше примерно на 800 мм.



1 – промежуточный вал; 2 – кронштейн опоры; 3 – опорная пластина; 4 – опора промежуточного вала

**Рисунок 7**

7.21.7 Если карданная передача состоит из одного вала, угол наклона картера моста должен быть равен углу наклона оси ДВС-коробка передач.

То же требование предъявляется также к автомобилям с отдельной коробкой передач. Кроме того, при отсутствии специальных технических предписаний изготовителя, колесную базу таких автомобилей нельзя уменьшать до размера меньше самой короткой колесной базы, предусмотренной для серийного производства промышленных конструктивных аналогов (например, самосвалов).

Для таких изменений рекомендовано использование серийных деталей карданной передачи изготовителя. Однако, если это невозможно, тогда можно использовать трубы из закаленной стали с пределом прочности не менее  $420 \text{ Н/мм}^2$ .

7.21.7 Внесение изменений в конструкцию шарниров карданной передачи не

допускается.

7.21.8 При внесении изменений в карданную передачу с валами собственного и шарнирами заводского изготовления такие карданные валы в сборе подлежат обязательной динамической балансировке.

При этом должны обеспечиваться:

- допустимый дисбаланс карданного вала в зависимости от максимальной частоты вращения карданного вала в трансмиссии по ГОСТ 33669;
- запас по критической частоте вращения карданного вала (определяется расчетом или экспериментально).

## **7.22 Изменение колесной формулы**

7.22.1 Под изменением колесной формулы подразумевается:

- демонтаж мостов;
- установка дополнительных мостов;
- переоборудование неведущих осей в ведущие.

7.22.2 Изменения колесной формулы с добавлением новых или исключением имеющихся осей допускаются только при наличии промышленного конструктивного аналога и согласования с изготовителем базового автомобиля и должны выполняться по соответствующей технической документации с учётом требований Пункта 7.3, а также следующих условий:

- при установке дополнительной оси должно быть обеспечено общее усиление рамы шасси при изменении грузоподъемности автомобиля, в т.ч. в местах установки оси. При этом усиливающие профили рамы должны быть цельными на всю длину рамы шасси вплоть до кабины водителя;

- добавление дополнительной оси в зоне заднего свеса рамы, сечение которой меньше чем ее сечение в области колесной базы без соответствующего усиления лонжеронов – не допускается;

- применяемые компоненты: ось, элементы подвески, элементы тормозных систем должны быть сертифицированными и соответствовать требованиям изготовителя и промышленному конструктивному аналогу;

- тормозной момент должен быть пропорционален статическим и динамическим нагрузкам для обеспечения равномерного распределения тормозного усилия между всеми осями автомобиля. Необходимо убедиться в том, что вместимость воздушных резервуаров достаточна для размера дополнительных тормозных цилиндров. Общая тормозная способность должна, как правило, быть пропорциональной характеристикам серийного автомобиля с учетом различий в общей массе автомобилей. Показатели эффективности тормозной системы (рабочее торможение, аварийное торможение и стояночный тормоз) должны соответствовать требованиям Приложения № 8 ТР ТС 018/2011.

- показатели управляемости и устойчивости автомобиля с измененной колесной формулой должны соответствовать требованиям ГОСТ 31507;

- если установленная дополнительная ось имеет собственную подвеску, характеристики подвески должны быть пропорциональны характеристикам задней подвески промышленного конструктивного аналога по отношению к статическим осевым нагрузкам, прилагаемым на две оси;

- при использовании дополнительных осей, оснащенных пневматической подвеской, или задних осей с подвеской комбинированного типа требуется установка стабилизатора поперечной устойчивости;

- в точках приложения продольных и поперечных сил напряжения (опоры рессор, кронштейны пневматической подвески) требуется предусмотреть соответствующие поперечные балки или иные усилительные элементы рамы;

- необходимо обеспечить расположение дополнительной оси под прямым углом и ее выравнивание по отношению к продольной оси симметрии автомобиля и существующим осям. При этом необходимо обеспечить соблюдение требований национального законодательства в отношении весовых параметров транспортных средств с учетом количества осей и расстояний между осями;

### **7.23 Тягово-сцепное устройство**

7.23.1 Изменения штатного тягово-сцепного устройства (например, гибка, сварка или отсоединение рычага) недопустимы.

7.23.2 Монтаж тягово-сцепного устройства производить в соответствии с предписаниями соответствующих стран.

7.23.3 Без согласования установка тягово-сцепных устройств допускается только на тех поперечных балках, которые предназначены для этого использования. При принятии решения по установке тягово-сцепного устройства следует удостовериться, что производителем базового автомобиля предусмотрена возможность буксировки прицепа (отражается в одобрении типа транспортного средства/шасси или в эксплуатационной документации), в противном случае установка тягово-сцепного устройства допускается только по согласованию с изготовителем, либо с использованием согласованных технических предписаний по усилению (при необходимости) задней поперечной балки и монтажу тягово-сцепного устройства, расчетов, учитывающих передаточные числа трансмиссии, тип тормозной системы и электрических соединений буксирующего автомобиля и буксируемого прицепа.

7.23.3 При маневрировании не должно происходить столкновение с прицепом, для чего должно быть установлено дышло с достаточным вылетом. Следует учитывать касающиеся сцепных устройств Правила ООН № 55-01 или гармонизированных с ними стандартов и требования к размерам свободного пространства (в соответствии с Правилами ООН № 55-01). Производитель надстройки обязан так спроектировать и установить её, чтобы обеспечить возможность беспрепятственного и безопасного управления и контроля над процессом сцепки.

7.23.4 Должна быть обеспечена достаточная свобода перемещения для дышла прицепа. При боковом расположении пневматических разъемов и розеток (например, на кронштейне задних габаритных фонарей со стороны водителя) необходимо обеспечить достаточную длину соединительных кабелей для движения автомобиля на поворотах.

7.23.5 Для установки тягово-сцепного устройства следует использовать задние поперечины вместе, в которых в определённом порядке выполнены отверстия, специально предназначенные для установки тягово-сцепного устройства определенного типа. Размеры, количество и расположение этих отверстий не допускается изменять для установки какого-либо иного типа тягово-сцепного устройства.

7.23.6 Смещение сцепного устройства вниз без соответствующего смещения задней поперечины, выполненного по техническим предписаниям изготовителя базового автомобиля или промышленного конструктивного аналога, или установки дополнительной поперечной балки в более низком положении, не допускается. При установке дополнительной поперечной балки в более низком положении толщина внешних усиливающих уголков должна быть не меньше толщины лонжеронов рамы и они должны покрывать длину, которая не менее чем в 2,5 раза больше высоты самого лонжерона (максимум 600 мм). Эти уголки должны крепиться к стенке лонжеронов всеми болтами, которые применяются для крепления поперечных балок к раме, объединяя их с дополнительными болтами таким образом, чтобы в результате их число и месторасположение позволяло учитывать повышенный передаваемый момент. Для занижения поперечной балки на высоту, равную высоте лонжерона рамы количество

болтов должно быть увеличено на 40 %.

7.23.7 При внесении изменений в конструкцию необходимо соблюдать условие, при котором смещение оси зева крюка тягово-цепного устройства вперед по ходу движения автомобиля от вертикальной плоскости, проходящей через заднюю габаритную точку транспортного средства и перпендикулярной к его продольной оси не должно превышать 300 мм.

#### **7.24 Кузовные надстройки**

7.24.1 Габаритная ширина кузова или надстройки не должна превышать 2,55 м (для изотермических кузовов транспортных средств допускается максимальная ширина 2,6 м), а высота 4,0 м.

7.24.2 Кабина водителя должна быть оборудована с обеих сторон стандартными зеркалами заднего вида, соответствующих требованиям Правил ООН № 46-01.

7.24.3 Надрамник кузовных надстроек должен соответствовать требованиям Подраздела 7.9 настоящего стандарта.

7.24.4 Конструкция надстройки не должна перекрывать свободный доступ к местам заправки топлива и прочих эксплуатационных материалов, а также другим навесным элементам (аккумуляторная батарея, запасное колесо и др.).

7.24.5 Элементы надстройки не должны препятствовать свободному перемещению подвижных частей шасси (колеса, рычаги подвески, рессоры и пр.), при этом необходимо учитывать:

- максимальный прогиб элементов подвески;
- динамический прогиб элементов подвески во время движения;
- прогиб подвески при трогании с места или торможении;
- боковой крен при движении по кривой траектории;
- использование цепей противоскольжения;
- поведение автомобиля в аварийной ситуации, в случае повреждения баллона пневматической подвески и возникшего в результате бокового крена.

7.24.6 При проектировании кузовных надстроек предприятие, осуществляющее внесение изменений в конструкцию, должно в общем случае в соответствии с категорией и типом транспортного средства предусмотреть установку:

- боковых габаритных фонарей, соответствующих Правилам ООН № 48-03;
- задних контурных фонарей, соответствующих Правилам ООН № 48-03;
- маркировки с улучшенными светоотражающими характеристиками, соответствующей Правилам ООН № 48-03;
- задних опознавательных знаков, соответствующих Правилам ООН № 70-01;
- системы защиты от разбрызгивания из-под колес, соответствующую ТР ТС 018/2011.

Количество, тип, места расположения и установка задних внешних световых приборов и приборов освещения заднего государственного регистрационного знака должны соответствовать Правилам ООН № 48-03.

7.24.7 Кузова, включая необходимые промежуточные элементы (надрамник, основание кузова), устанавливаемые при внесении изменений в конструкцию АМТС, должны надежно крепиться непосредственно к раме шасси АМТС крепежными изделиями, применяемыми изготовителями для крепления кузова на шасси. При отсутствии специальных технических предписаний изготовителя базового автомобиля или кузова должна применяться схема крепления по типу промышленного конструктивного аналога.

При разработке схемы монтажа кузова на шасси транспортного средства необходимо обеспечить условия для свободного перемещения колес. Откидные борта кузова при

## СТ РК 1418-2018

открывании не должны упираться в детали шасси (боковое ограждение, колеса, задний брус безопасности, буксирный прибор и т.д.) Открытые борта также не должны упираться в опорную поверхность колес даже при полном сжатии подвески.

7.24.8 Если для крепления кузова или грузовой платформы к раме шасси применяются U-образные болты (стремянки), то необходимо использовать распорки между полками лонжерона, с тем чтобы избежать его перекоса.

7.24.9 Крепление кузова должно производиться с помощью круглых отверстий и подходящих болтов с минимальным зазором, по крайней мере в наиболее выдвинутых вперед и назад точках крепления.

7.24.10 Монтаж кузова или грузовой платформы должен производиться таким образом, чтобы не нарушались целостность и функционирование электропроводки и тормозных систем.

7.24.11 Если кабина и кузов составляют единое целое, то необходимо учитывать степень упругости крепления кабины.

7.24.12 При монтаже жестких кузовов, например цистерн, следует учитывать возможную упругость рамы шасси.

7.24.13 При монтаже надстройки должны быть приняты все необходимые практические меры, обеспечивающие максимально низкое расположение центра тяжести транспортного средства. Кроме того, монтаж не должен неблагоприятно влиять на устойчивость транспортного средства.

7.24.14 На наружных поверхностях боковых сторон АМТС с внесенными в конструкцию изменениями не должно быть острых травмоопасных выступов, превышающих значения, установленные Правилами ООН № 26-02.

7.24.15 Кузова АМТС должны иметь защиту для лиц, находящихся в транспортном средстве, от ударов, вызываемых перемещением груза, размещенного в кузове АМТС, в случае резкого торможения. Элемент такой защиты в виде панели или перегородки должен выдерживать без разрушения равномерно распределенную статическую силу 800 даН на тонну разрешенной полезной нагрузки, направленную горизонтально и параллельно продольной средней плоскости АМТС. Такая защитная панель или перегородка может быть съемной и должна отвечать следующим требованиям:

- ширина (измеренная перпендикулярно продольной средней оси транспортного средства) должна быть не меньше ширины пространства, предусмотренного для размещения лиц в транспортном средстве, а при наличии отдельной кабины ширина защитного элемента должна быть не меньше ширины кабины;

- высота, измеренная от пола грузовой платформы, должна составлять не менее 800 мм при наличии отдельной кабины или равняться полной высоте грузового отделения при отсутствии отдельной кабины;

- крепление должно осуществляться непосредственно к раме или к передней части грузовой платформы. Если она крепится к грузовой платформе или, в соответствующих случаях, к кузову, то крепление этой платформы к раме должно обеспечивать сопротивление передаваемому на нее давлению. В тех случаях, когда кабина соединена с кузовом, эта защитная панель или перегородка может крепиться к кузову или являться одним из элементов его конструкции. В случае сочлененных транспортных средств устанавливать защитную панель на тягаче, буксирующем полуприцеп, не требуется; такая панель устанавливается всегда на передней части грузовой платформы полуприцепа.

- в случаях, когда механическое транспортное средство или полуприцеп загружены бревнами, трубами, прокатом, листовым металлом или аналогичным грузом, который может при ослаблении креплений проникнуть в кабину механического транспортного средства, в результате резкого торможения, защитная панель или перегородка должна

обладать прочностью, по меньшей мере равной прочности стального листа толщиной не менее 3 мм.

7.24.16 Если транспортное средство оборудовано рамой или опорой, находящейся позади кабины и предназначенной для закрепления длинномерного груза, например стального проката или телеграфных столбов, то эта рама или опора должна обеспечивать сопротивление совокупному действию двух сил — каждая из которых составляет 600 даН на тонну разрешенной полезной нагрузки, — приложенных к верхней части рамы и направленных вперед и вниз.

Эта рекомендация не распространяется ни на легковые автомобили, даже в том случае, если в них перевозятся грузы, ни на автомобили-цистерны и специальные транспортные средства, предназначенные для перевозки контейнеров, ни на специальные транспортные средства, предназначенные для перевозки крупногабаритных неделимых грузов, когда такие транспортные средства и условия их движения регламентируются специальными предписаниями, установленными в технических регламентах или Правилах ООН.

7.24.17 Грузовое отделение должно быть снабжено устройствами для надежной увязки крупногабаритных грузов.

7.24.18 Кузова, предназначенные для перевозки грузов в отдельной упаковке, должны быть снабжены петлями для увязки грузов, при перевозке сыпучих грузов — облицовкой боковых и передней панелей из материалов, обеспечивающих достаточную жесткость и прочность.

7.24.19 Если при монтаже надстройки дорабатываются установленные на шасси элементы боковой защиты, заднего защитного устройства и задних фонарей, то изготовитель надстройки обязан обеспечить соответствие вышеуказанных устройств после доработки требованиям Правил ООН № 73-00, Правил ООН № 58-01 и Правил ООН № 48-03 соответственно или гармонизированным с ними стандартам.

Если установленные заднее защитное устройство, боковая защита или система защиты от разбрызгивания из-под колес будет препятствовать выполнению технологических операций, для которых предназначена данная надстройка, то допускаются доработки, согласованные с изготовителем.

## **7.25 Требования к сиденьям, обращенным вбок**

7.25.1 Установка сидений, обращенных вбок, на транспортных средствах категорий М1, N1, М2 (класса II, III и V) и М3 технически допустимой максимальной массой не более 10 т (класса II, III и V) запрещается Правилами ООН №17-08.

7.25.1 Допускается Правилами ООН №17-08 применение сидений, обращенных вбок на автомобилях скорой медицинской помощи или транспортных средствах, предназначенных для использования подразделениями вооруженных сил, сил гражданской обороны, служб пожаротушения и сил, отвечающих за поддержание общественного порядка.

## **8 Технические требования к определенным видам внесения изменений в конструкцию АМТС**

### **8.1 Замена ДВС или силовых агрегатов**

8.1.1 Ось симметрии коленчатого вала устанавливаемого ДВС в вертикальной плоскости должна совпадать (быть параллельной в двух плоскостях – горизонтальной и фронтальной) с осью симметрии заменяемого ДВС при продольной компоновке силовых агрегатов в пределах, заданных изготовителем для данной модели АМТС или перпендикулярно - при поперечной компоновке оси симметрии базового АМТС с

## СТ РК 1418-2018

допускаемым смещением не более  $(80\pm 5)$  мм.

8.1.2 При замене ДВС или силовых агрегатов не допускается изменение габаритных размеров АМТС, формы, облицовки кабины и переднего бампера.

8.1.3 При установке ДВС или силовых агрегатов не допускается нарушать:

- кинематическую связь агрегатов и узлов трансмиссии, рулевого управления;
- подачу сжатого воздуха или разрежения к приводам тормозных систем;
- подачу сжатого воздуха к подвеске;
- заданное давление масла к механизмам рулевого управления, опрокидывания

самосвальных кузовов и т. п.;

- расположение в салоне или кабине рукоятки переключения передач и на панели приборов контрольных приборов, элементов управления подачей топлива, экстренной остановки ДВС и внешними световыми приборами, предусмотренное изготовителем данной модели АМТС.

8.1.4 Соединение элементов системы питания, охлаждения, отопления, вентиляции, контрольно-измерительных приборов, выпуска отработавших газов должно осуществляться по схеме, соответствующей расположению и соединению указанных элементов, приведенной в нормативной документации, действующей в Республике Казахстан на данный вид внесения изменений в конструкцию. Показания размещенных на комбинации приборов сигнализаторов средств контроля двигателя и его систем должны соответствовать исправному состоянию ДВС и его систем. На транспортных средствах, оснащенных системой бортовой диагностики, эта система должна быть комплектна и работоспособна после замены штатного ДВС, а также должны отсутствовать коды неисправностей систем обеспечения безопасности транспортного средства, сохраненные системой бортовой диагностики.

Замена штатного ДВС не должна приводить к понижению экологического класса, которому соответствовал штатный ДВС.

8.1.5 При любом расположении ДВС должна быть обеспечена возможность безопасного обслуживания узлов и агрегатов АМТС, расположенных в моторном отсеке, а также возможность проведения регулировочных работ, предусмотренных эксплуатационной документацией.

8.1.6 При замене ДВС необходимо соблюдать требования вибрационной безопасности по ГОСТ 12.1.012.

8.1.7 При переоборудовании, связанном с заменой ДВС одной модели на другие с одинаковым рабочим принципом (принудительное зажигание / воспламенение от сжатия) и количеством цилиндров, допускается повышение или снижение их параметров (рабочего объема и максимальной мощности) по отношению к заменяемым ДВС на величины, установленные в приложении № 11 ТР ТС 018/2011 для соответствующих категорий транспортных средств, исходя из предусмотренных критериев отнесения транспортных средств к одной и той же модификации:

- для категории М1 – различие в мощности – не более чем 30 %, различие в рабочем объеме – не более чем 20 %;

- для категорий М2, М3, N1, N2 и N3 – различие в мощности – не более чем 50 %, различие в рабочем объеме – не более чем 50 %.

8.1.8 Допускается превышение показателей по 8.1.7 при переоборудовании, связанном с заменой ДВС или силового агрегата из одного модельного ряда, устанавливаемых изготовителем на определенные модификации автомобилей, в т. ч. с разным рабочим принципом (принудительное зажигание / воспламенение от сжатия), при этом для выполнения условий согласования 4.3 в качестве официальных технологических документов изготовителя могут быть представлены заводские руководства/инструкции по ремонту, содержащие в т. ч. описание операций снятия/установки соответствующих ДВС /



коробок перемены передач.

8.1.9 При осуществлении замены ДВС по вариантам, предусмотренным в 8.1.7 и 8.1.8 необходимо:

- подтвердить возможность установки заменяющего штатный ДВС на штатные опоры несущих элементов шасси/кузова или представить обоснования соответствия применяемых опор ДВС по условиям прочности и надежности;

- произвести при необходимости (подтверждается расчетом или данными изготовителя автомобиля) корректировку передаточных чисел трансмиссии (коробки передач и/или главной передачи) с использованием агрегатов, соответствующих применяемому изготовителем в модификации с устанавливаемым ДВС;

- обеспечить требуемую эффективность тормозной системы и рулевого управления заменой при необходимости вакуумного, пневматического или электрического усилителя тормозов, компрессора пневматической тормозной системы, насоса гидравлического усилителя руля с использованием агрегатов, соответствующих применяемому изготовителем в модификации с устанавливаемым ДВС.

8.1.10 Замена ДВС не удовлетворяющая условиям, предусмотренным в 8.1.7-8.1.9 допускается только при наличии соответствующих разрешений или официальных технологических документов изготовителей базового транспортного средства.

8.1.11 Изменения мощности и крутящего момента установленного ДВС ни прямо, ни косвенно не должны существенно влиять на действие и эффективность оборудования (тормозное оборудование, рулевое оборудование и пр.) и систем автомобиля.

8.1.12 Количество и расположение креплений ДВС должны соответствовать требованиям, определенным изготовителем установленного ДВС. Для крепления ДВС к раме или силовым элементам кузова автомобиля разрешается использовать переходные кронштейны.

8.1.13 Если рабочее тормозное оборудование автомобиля оснащено вакуумным усилителем, при замене ДВС с принудительным зажиганием на ДВС с воспламенением от сжатия дополнительно необходимо установить вакуумный насос, производительность которого должна обеспечивать эффективное действие усилителя тормозов.

8.1.14 Если рулевое управление автомобиля оснащено усилителем, работа масляного насоса должна обеспечивать эффективное действие усилителя рулевого управления.

8.1.15 Система отвода отработавших газов ДВС должна быть герметичной.

8.1.16 В случаях, когда при замене ДВС, который не заменяется вместе с коробкой передач, для соединения ДВС и коробки передач разрешается использовать специальный соединительный фланец. Не разрешается вносить конструктивные изменения в корпус картера сцепления.

8.1.17 Если бортовая сеть электрооборудования базового АМТС рассчитана на определенное напряжение (12 или 24 В), несовместимое с системой пуска устанавливаемого ДВС, то ее необходимо доработать для обеспечения подачи необходимого напряжения для запуска устанавливаемого ДВС.

8.1.18 В случаях установки дополнительной аккумуляторной батареи, если она устанавливается в салоне автомобиля или багажном отделении закрытого кузова, она должна находиться в изолированном и вентилируемом аккумуляторном ящике.

8.1.19 Генератор должен обеспечивать соответствующее напряжение, необходимое для питания электрооборудования автомобиля и заряда аккумуляторной батареи.

8.1.20 Топливная система питания переоборудуемых АМТС в дизельные должна быть изменена в соответствии с системой питания соответствующих дизельных АМТС с доработкой топливного бака под дизельное топливо или заменой его на бак соответствующей вместимости, примененный с серийного дизельного АМТС – промышленного конструктивного аналога.

## СТ РК 1418-2018

8.1.21 Не является внесением изменений в конструкцию, а является заменой ДВС на ДВС транспортного средства той же марки, модели и вида (бензинового, газового или дизельного), если подобный ДВС для транспортного средства предусмотрен его изготовителем и если в результате замены ДВС не изменяются места его крепления, рабочий объем, мощность и другие технические характеристики.

### 8.2 Установка нейтрализаторов

8.2.1 Установка одноступенчатых, двухступенчатых или трёхступенчатых нейтрализаторов на переоборудуемые автомобили осуществляется только по технологической схеме промышленного конструктивного аналога, с обеспечением пожарной безопасности.

8.2.3 АМТС с внесенными в конструкцию изменениями, связанными с установкой каталитических окислительных и восстановительных нейтрализаторов должно быть сертифицировано на соответствие требованиям Правил ООН № 103-00 или гармонизированным с ними стандартам.

### 8.3 Требования к глушителям, в т. ч. к системам глушителей, содержащих звукопоглощающие волокнистые материалы

8.3.1 В соответствии с требованиями ТР ТС 018/2011 уровень шума эксплуатируемого транспортного средства, в том числе после внесения изменений в конструкцию, не должен превышать более чем на 5 дБА пределов, установленных изготовителем АМТС в эксплуатационной документации, а при отсутствии этих пределов в эксплуатационной документации или при недоступности эксплуатационной документации – ограничений, приведенных в Таблице 2.

**Таблица 2 – Предельно допустимые уровни шума выпуска ДВС эксплуатируемых АМТС**

Категории АТС	Уровень звука, дБ(А)
$M_1, N_1$	96
$M_2, N_2$	98
$M_3, N_3$	100

8.3.2 Система выпуска должна включать в себя: глушитель выпуска, соединительные трубопроводы, гибкий металлический рукав, вспомогательный тормоз (для автотранспортных средств категорий  $M_3$  и  $N_3$ ).

Глушитель должен быть надежно закреплен к раме автомобиля.

Вспомогательный тормоз не допускается располагать на расстоянии ближе 200 мм от выпускного патрубка турбокомпрессора и после металорукава. Гибкий металорукав должен быть установлен таким образом, чтобы он компенсировал погрешности сборки, температурные расширения, взаимные перемещения ДВС и рамы при движении автомобиля. Соединительные трубопроводы значительной длины и массы должны иметь крепление к ДВС - при расположении кронштейна крепления до металорукава, или к раме автомобиля - при расположении кронштейна после металорукава. При проектировании соединительных трубопроводов необходимо избегать острых углов, допускаются плавные изгибы трубопроводов.

8.3.3 Система выпуска должна предотвращать попадание воды в тракт турбокомпрессора через выхлопную трубу от дождя или в процессе мойки транспортного средства. На автомобильных ДВС система выпуска должна также предупреждать образование конденсата внутри выхлопных труб и полостей.

Система выпуска при внесении изменений в конструкцию должна быть спроектирована с учетом того, чтобы поток отработавших газов был направлен как можно дальше от системы забора воздуха в ДВС.

8.3.4 Для транспортных средств с размещаемой над кабиной и непосредственной близости от воздухозаборника выхлопной трубой, необходимо, чтобы выхлопная труба находилась выше воздухозаборника и была направлена в противоположную сторону от него. Если же транспортное средство использует над кабиной спойлер, то выхлопная труба и воздухозаборник должны быть над ним или сбоку от спойлера, чтобы предотвратить попадание частиц сажи из под спойлера и попадания их в воздухозаборник.

8.3.5 Искрогаситель должен быть установлен в системе выпуска после глушителя.

8.3.6 В соединениях и элементах системы выпуска отработавших газов не должно быть утечек.

8.3.7 Рассоединение трубок в системе вентиляции картера ДВС не допускается.

8.3.8 Демонтаж и неработоспособность системы нейтрализации отработавших газов на АТС категорий N и M, оборудованных изготовителем этой системой, не допускаются.

8.3.9 Уровень шума в кабине АМТС с внесенными в конструкцию системы выпуска отработавших газов изменениями не должен повыситься и должен соответствовать требованиям Приложения № 3 ТР ТС 018/2011.

8.3.10 Демонтаж, конструктивная переделка или доводка серийных элементов звукоизоляции выпускной системы - запрещены.

8.3.11 Системы глушителей, содержащие звукопоглощающие волокнистые материалы могут быть использованы, в случае наличия документов о подтверждении их соответствия на основании требований, установленных к ним в Правилах ООН № 51-02, № 59-00 или гармонизированных с ними стандартах, в случае, если соблюдаются следующие условия:

- их конструкция исключает контакт отработавших газов с волокнистыми материалами;

- система глушителей или ее элементы принадлежат к тому же семейству, что и те системы или элементы транспортного средства, в отношении которых в процессе официального утверждения типа в соответствии с требованиями упомянутых Правил ООН было доказано, что их свойства не ухудшаются.

#### **8.4 Изменение экологического класса транспортного средства**

8.4.1 Изменение экологического класса переоборудуемого транспортного средства на более высокий класс осуществляется при наличии промышленного конструктивно-исключить аналога, по разрешению изготовителя АМТС и реализуется по его технологической схеме с соблюдением соответствующих требований ТР ТС 018/2011.

8.4.2 АМТС с внесенными в конструкцию изменениями, связанными с повышением экологического класса должно быть сертифицировано на соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, Правил ООН № 24; 49; 83 и 96 или гармонизированным с ними стандартам.

При этом для целей идентификации экологического класса базовых автомобилей и применяемых ДВС и других компонентов, влияющих на экологические характеристики, применяются Правила ООН № 24; 49; 83 и 96 с сериями поправок в зависимости от категории автомобиля, типа ДВС и вида испытаний согласно ТР ТС 018/2011 (Таблица 3 Приложение № 1, Приложение № 10).

#### **8.5 Установка газобаллонного оборудования (переоборудование АМТС для работы на сжиженном нефтяном или сжатом природном газе)**

8.5.1 На транспортные средства может устанавливаться газобаллонное оборудование, тип которого был сертифицирован по Правилам ООН № 115-00 для

*соответствующего семейства транспортных средств.*

*Возможна установка газобаллонного оборудования, не имеющего сертификата соответствия Правилам ООН № 115, но компоненты которого сертифицированы в соответствии с областью применения Правил ООН № 67 (для работы на сжиженном нефтяном) или Правил ООН № 110 (для работы на сжатом природном газе). В этом случае необходимо проведение предварительной технической экспертизы, подтверждающей применимость устанавливаемого типа газобаллонного оборудования к типу базового транспортного средства по критериям, предусмотренным Правилами ООН № 115.*

*8.5.2 Установка газобаллонного оборудования не должна приводить к понижению экологического класса транспортного средства.*

*8.5.3 Размещение и установка оборудования для питания ДВС газообразным топливом должны осуществляться в соответствии с Правилами ООН № 67-01, 110-00 и 115-00 не нарушая при этом требований Правил ООН № 36-03, 52-01 и 66-02.*

*8.5.4 Должна быть обеспечена поперечная статическая устойчивость транспортных средств категорий  $M_2$  и  $M_3$  в случае установки газовых баллонов на крыше. При этом допускается увеличение габаритной высоты транспортного средства, но не более 4,0 м.*

*8.5.5 Производитель работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства должен представить:*

*- заверенные изготовителем, или поставщиком, или продавцом копии сертификатов соответствия: на отдельные элементы оборудования - по Правилам ООН № 67-01, № 110-00; на тип газобаллонной системы в целом для соответствующего семейства транспортных средств – по Правилам ООН № 115-00;*

*- декларацию производителя работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства о выполнении работ в соответствии с установленными правилами, проверке герметичности и опрессовке системы питания, о проведении периодических испытаний оборудования для питания ДВС газообразным топливом и о соответствии предельно допустимого содержания оксида углерода (СО) в отработавших газах транспортного средства.*

*Примечание – В отношении транспортных средств экологических классов 0, 1 и 2 применяются Правила ООН № 115-00, включая дополнение 1, в отношении транспортных средств других экологических классов применяются Правила ООН № 115-00, включая дополнения 1 – 4.*

*8.5.6 Газовые баллоны, входящие в состав газобаллонного оборудования, в зависимости от используемого газа должны соответствовать требованиям Правил ООН № 67-01 или Правил ООН № 110.*

*8.5.7 Каждый баллон должен иметь паспорт, форма которого должна соответствовать [7].*

*Паспорта на баллоны должны быть приложены к акту сдачи автомобиля с внесенными в конструкцию изменениями.*

*На наружной поверхности газовых баллонов должны быть нанесены их паспортные данные, в том числе даты действующего и последующего освидетельствования.*

*8.5.8 Место на крыше автобусов для установки кассеты с баллонами для сжатого природного газа должно быть усилено дополнительными элементами, введенными в каркас крыши и соединенными с деталями каркаса дуговой сваркой по ГОСТ 14771.*

*8.5.9 Для предотвращения нагрева от солнечной энергии газовых баллонов и их арматуры, размещенных на крыше автобусов они должны быть закрыты специальным кожухом.*

*8.5.10 Противопожарная защита, система предотвращения пожара и*

организационно-технические мероприятия по обеспечению пожарной безопасности при внесении изменений в конструкцию АМТС для работы на сжатых и на сжиженных газах должны соответствовать требованиям ГОСТ 12.1.004.

Взрывобезопасность должна соответствовать требованиям ГОСТ 12.1.010.

8.5.11 АМТС с внесенными в конструкцию изменениями с искровой системой зажигания должны иметь исправную бензиновую систему питания, а дизельные АМТС – исправную систему питания на дизельном топливе.

8.5.12 Установка газовых баллонов для сжатого природного или сжиженного нефтяного газа и наличие каких-либо приспособлений и элементов топливной системы в пассажирских салонах АМТС или в легковых автомобилях с двухобъемными кузовами (универсал, фаэтон-универсал, хетчбек и др.), у которых багажное отделение сообщается с салоном допускается только при наличии газонепроницаемого кожуха (см. 8.5.13), обеспечивающего защиту всех элементов оборудования, установленных в багажном отделении или пассажирском салоне. В этом случае запорный блок должен быть размещен с внешней стороны транспортного средства.

Топливопроводы, проходящие через пассажирский салон или замкнутое пространство багажного отделения, должны иметь обоснованно необходимую длину и в любом случае должны быть защищены газонепроницаемым кожухом, кроме транспортных средств категорий М<sub>2</sub> или М<sub>3</sub>, если топливопроводы и соединения помещены в защитную трубку, стойкую к действию газа и имеющую выход в атмосферу.

8.5.13 Газонепроницаемый кожух на баллоне(ах).

8.5.13.1 Газонепроницаемый кожух, надеваемый поверх фитингов баллона(ов) и отвечающий требованиям Пунктов 8.5.13.2 – 8.5.13.5, устанавливается на топливном баллоне, за исключением случаев, когда баллон(ы) устанавливаются с внешней стороны транспортного средства.

8.5.13.2 Газонепроницаемый кожух должен иметь сообщение с атмосферой, при необходимости через соединительный шланг и отводной патрубок, которые должны быть стойкими к действию используемого газа.

8.5.13.3 Вентиляционный канал газонепроницаемого кожуха не должен отводить газы в надколесную арку или в направлении источника тепла, например системы выпуска отработавших газов.

8.5.13.4 Минимальная площадь сечения любого соединительного шланга или отводного патрубка, проходящего по дну кузова механического транспортного средства и предназначенного для вентиляции газонепроницаемого кожуха, должна составлять 450 мм<sup>2</sup>.

8.5.13.5 Кожух, устанавливаемый поверх фитингов баллона(ов), и соединительные шланги должны обеспечивать герметичность при давлении 10 кПа, не подвергаясь при этом какой-либо постоянной деформации. В этих условиях может допускаться утечка, не превышающая 100 см<sup>3</sup> в час.

8.5.13.6 Соединительный шланг крепят с помощью хомутов или других средств к газонепроницаемому кожуху и отводному патрубку, причем соединение между ними должно быть газонепроницаемым.

8.5.14 Газобаллонные АМТС категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> должны быть оборудованными сигнализаторами утечки газа.

8.5.15 Запорное устройство на газобаллонных АМТС должно быть расположено таким образом, чтобы подсоединение к газозапорной колонке осуществлялось извне АМТС.

8.5.16 Металлические газовые трубопроводы высокого давления не должны иметь следов сварки и пайки. В них должны быть предусмотрены компенсационные витки. Не допускается остаточная деформация трубопроводов высокого и низкого давления.

## СТ РК 1418-2018

8.5.17 Запрещается установка элементов газобаллонного оборудования, затрудняющая эвакуацию пассажиров через аварийные выходы.

8.5.18 На каждом газовом баллоне, установленном на транспортном средстве, должны быть четко нанесены нестираемым образом, по меньшей мере, следующие данные:

- серийный номер;
- обозначение «СНГ» или «КПГ».

8.5.19 Газобаллонное оборудование на транспортных средствах в специально уполномоченных организациях (инспекционных органах, аккредитованных в соответствии с требованиями ГОСТ ISO/IEC 17020) подвергается периодическим испытаниям с периодичностью, совпадающей с периодичностью освидетельствования баллонов, установленной изготовителем баллонов и указанной в паспорте на баллон (баллоны). По результатам периодических испытаний специально уполномоченные организации оформляют свидетельство о проведении периодических испытаний газобаллонного оборудования, установленного на транспортном средстве.

8.5.20 Внесение изменений в конструкцию и комплектность установленного газобаллонного оборудования при эксплуатации не допускается. Изменения, вносимые при ремонте газобаллонного оборудования (замена редуктора или баллона), оформляются специально уполномоченными организациями свидетельством о соответствии газобаллонного оборудования требованиям безопасности.

8.5.21 Единые для государств – членов Евразийского экономического союза формы документов, устанавливаются решением Коллегии Евразийской экономической комиссии. Указанные документы предъявляются при проведении проверки технического состояния транспортного средства.

8.5.22 Не допускается:

8.5.22.1 Использование газовых баллонов с истекшим сроком их периодического освидетельствования.

8.5.22.2 Нарушения крепления компонентов газобаллонного оборудования.

8.5.22.3 Наличие утечки газа из элементов газобаллонного оборудования и в местах их соединений.

8.5.23 На транспортные средства категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>, использующие в качестве топлива сжиженный нефтяной газ (СНГ) или компримированный природный газ (КПГ), наносятся опознавательные знаки, предусмотренные Правилами ООН № 67-01 и № 110-00, в виде ромба зеленого цвета с каймой белого цвета. В середине знака располагаются буквы: «СНГ» или «КПГ» (рисунок 8). Горизонтальная диагональ ромба от 110 мм до 150 мм, вертикальная диагональ ромба от 80 мм до 110 мм, ширина каймы от 4 мм до 6 мм, высота букв более 25 мм, ширина букв более 4 мм. Опознавательные знаки размещаются спереди и сзади, а также по правому борту транспортного средства снаружи дверей.



**Рисунок 8 – Образец опознавательного знака для транспортных средств категорий**

**М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>, использующих в качестве топлива сжиженный нефтяной газ (СНГ) или компримированный природный газ (КПГ)****8.6 Внесение изменений в конструкцию АМТС, связанное с заменой или с установкой кузовов (в т. ч. бортовых платформ, фургонов, контейнеров) общего назначения**

8.6.1 Замена или установка кузовов общего назначения должна осуществляться с соблюдением требований 7.2, 7.3, 7.5, 7.9, 7.24.

8.6.2 Дверь фургона должна быть расположена сзади или справа по ходу движения автомобиля. Распашная боковая дверь фургона должна открываться слева направо по ходу движения автомобиля. Подножки боковой двери не должны выступать за боковой габарит автомобиля.

8.6.3 При использовании ручки боковой двери поворотного типа (поворачивающейся в плоскости двери) открытый конец ручки должен быть направлен «назад» по ходу движения автомобиля и загнут по направлению «к двери»; сама ручка должна быть смонтирована таким образом, чтобы она поворачивалась в плоскости, параллельной двери, и не поворачивалась наружу. В закрытом положении конец ручки должен находиться в углублении или в защитном приспособлении. При использовании ручек боковых дверей, поворачивающихся наружу в любом направлении, непараллельном плоскости двери, открытый конец ручки должен быть направлен «назад» по ходу движения автомобиля, либо вниз. Ручка боковой двери фургона может выступать над поверхностью двери не более чем на 40 мм.

Дверные петли фургона могут выступать над поверхностью дверей не более чем на 30 мм.

8.6.4 Двери кузовов должны иметь надежные запоры, исключающие возможность их самопроизвольного открывания при движении.

8.6.5 Устанавливаемые на АМТС контейнеры должны соответствовать типам 1А или 1С по ГОСТ 18477 или другим аналогичным по массе и габаритам.

8.6.6 Крепление контейнеров должно осуществляться через угловые фитинги по ГОСТ 20527. Элементы крепления контейнера должны быть изготовлены и маркированы в соответствии с требованиями стандарта СТ РК ГОСТ Р ИСО 3874.

8.6.7 Конструкция поперечных балок контейнеровоза должна обеспечивать удержание нагруженного полной массой контейнера в продольном и поперечном направлениях при максимальном ускорении (замедлении) автомобиля, без сдвига.

8.6.8 Рама контейнеровоза должна быть оборудована специальными опорными поверхностями для контейнера, которые должны быть выдвинуты на 12,5 мм выше опорной плоскости элементов крепления контейнера.

Разность расстояния между центрами элементов крепления контейнера при измерении расстояния между элементами крепления контейнера по диагонали не должна превышать 13 мм.

8.6.9 Установка грузоподъемного борта допускается как с креплением к надрамнику, так и с креплением только к раме шасси. Выбор типа крепления определяется расчетами. Перед тем как устанавливать грузоподъемный борт необходимо, произведя расчёты, убедиться в его совместимости с шасси и надстройкой.

8.6.10 Установка грузоподъемного борта производится с учетом факторов изменения:

- распределения весовых нагрузок;
- длины надстройки и всего автомобиля;
- прогиба рамы;
- прогиба надрамника;

## СТ РК 1418-2018

- способа крепления рамы и надрамника;
- бортовой электросети (аккумуляторная батарея, генератор, проводка).

Предприятие, выполняющее установку грузоподъемного борта, должно:

- провести расчёт осевых нагрузок;
- обеспечить выполнение требования, касающегося минимальной нагрузки на переднюю ось;
- исключить возможность перегрузки осей;
- при необходимости уменьшить длину кузова и заднего свеса;
- проверить устойчивость конструкции;
- спроектировать конструкцию надрамника и его крепления к раме (подвижное (нежесткое) и неподвижное (жесткое));
- установить аккумуляторную батарею достаточной ёмкости и генератор достаточной мощности;
- предусмотреть установку электрического коммутационного оборудования для грузоподъемного борта;

8.6.11 Электрогидравлический грузоподъёмный борт необходимо подключить к соответствующим электрическим цепям. Предприятие, выполняющее работы, должно проверить электрическую схему грузоподъемного борта на совместимость с автомобилем.

8.6.12 Установка грузоподъемного борта должна быть произведена с учетом требований к объемным гидроприводам Приложения № 6 ТР ТС 018/2011.

8.6.13 Место расположения и установка задних внешних световых приборов и приборов освещения заднего государственного регистрационного знака при установке грузоподъемного борта должны соответствовать Правилам ООН № 48-03.

## **8.7 Переоборудование транспортных средств категорий N и O в специализированный и специальный подвижной состав**

### **8.7.1 Общие требования**

8.7.1.1 После переоборудования транспортных средств с изменением их назначения в специальный и специализированный подвижной они должны отвечать требованиям безопасности, установленным приложением № 6 ТР ТС 018/2011 для соответствующих видов транспортных средств.

8.7.1.2 При отсутствии требований к определенным видам специализированных или специальных транспортных средств в приложении № 6 ТР ТС 018/2011 должны выполняться требования предусмотренные для соответствующей категории транспортного средства в отношении шасси и требования предварительной технической экспертизы в отношении надстройки, основывающиеся на анализе международных норм или установленных требований к близким по конструкции типам транспортных средств.

### **8.7.2 Общие требования к автоцистернам**

8.7.2.1 Цистерны имеют значительную жесткость, поэтому применение нежестких креплений к раме в передней части - обязательно.

8.7.2.2 Если монтаж цистерны произведен через надрамник, то согласование установки с изготовителем базового шасси не требуется.

8.7.2.3 Допускается крепление цистерны без цельного надрамника, через несколько опор. Середина опоры по возможности должна совпадать с теоретической задней осью, но в любом случае расстояние не должно превышать 1000 мм. При этом предприятие, осуществляющее внесение изменений в конструкцию, должно выполнить расчет на исключение смятия и прогиба лонжеронов рамы. В этом случае обязательно согласование установки с изготовителем базового шасси.

8.7.2.4 В случае автоцистерн, когда для крепления цистерны к раме транспортного средства применяют кронштейны, выступающие за пределы контура, длина



вертикальной части этих кронштейнов должна быть не меньше высоты рамы шасси, к которой они крепятся.

### **8.7.3 Требования к транспортным средствам категорий N и O для перевозки опасных грузов**

8.7.3.1 Конструкция транспортных средств для перевозки опасных грузов должна соответствовать Правилам ООН № 105-04 или гармонизированным с ними стандартам. В отношении устойчивости автоцистерны для перевозки опасных грузов должны соответствовать требованиям Правил ООН № 111 или гармонизированным с ними стандартам.

8.7.3.2 В подтверждение требований к конструкции и оборудованию транспортного средства, предусмотренных Главой 9.3.-9.8. Части 9 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г., проводятся испытания типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории; изготовитель транспортного средства на основании вышеуказанных испытаний принимает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованной организации.

8.7.3.3 По всему периметру цистерны на автоцистернах и прицепах (полуприцепах) – цистернах, на транспортных средствах для перевозки съемных цистерн и транспортных средствах – батареях должны быть установлены боковые или задние защитные устройства.

Заднее защитное устройство не требуется на транспортных средствах с цистерной-самосвалом с разгрузкой через заднюю стенку, предназначенных для перевозки порошкообразных или гранулированных грузов при условии выполнения функции защиты корпуса цистерны задней арматурой корпуса.

Расстояние между задней стенкой цистерны и задней частью защитного устройства (от крайней задней точки стенки цистерны или от выступающей арматуры, соприкасающейся с перевозимым грузом) должно быть не менее 100 мм.

8.7.3.4 Установка на транспортном средстве для перевозки опасных грузов дополнительных топливных баков, не предусмотренных изготовителем транспортного средства, запрещается.

8.7.3.5 Применение в кабине водителя топливных обогревательных приборов (в том числе, работающих на газообразном топливе) и их размещение в грузовых отделениях транспортного средства запрещается.

8.7.3.6 В качестве тента допускается применение прочного к разрыву, непромокаемого и трудно воспламеняющегося материала. Тент должен быть натянут, перекрывать борта кузова со всех сторон не менее чем на 200 мм и удерживаться фиксирующими приспособлениями.

8.7.3.7 Прицепы для перевозки опасных грузов должны иметь рабочую тормозную систему с функцией автоматического торможения.

8.7.3.8 Транспортные средства должны комплектоваться переносными огнетушителями количеством и емкостью, не менее следующих значений:

- транспортные средства технически допустимой максимальной массой более 7,5 т – не менее чем одним огнетушителем емкостью не менее 12 кг или двумя огнетушителями емкостью каждого не менее 6 кг;

- транспортные средства технически допустимой максимальной массой от 3,5 т до 7,5 т – не менее чем одним огнетушителем минимальной совокупной емкостью 8 кг или двумя огнетушителями, из которых один емкостью не менее 6 кг;

- транспортные средства технически допустимой максимальной массой до 3,5 т

## СТ РК 1418-2018

включительно – одним или более огнетушителями общей емкостью не менее 4 кг;

- транспортные средства для перевозки ограниченного количества опасных грузов в упаковках – одним огнетушителем емкостью не менее 2 кг, пригодного для тушения пожара в ДВС или кабине транспортного средства;

- автоцистерны для перевозки и заправки нефтепродуктов – не менее чем двумя огнетушителями емкостью не менее 6 кг каждый, один из которых должен размещаться на прицепе-цистерне (полуприцепе-цистерне);

- при наличии на транспортном средстве системы автоматического пожаротушения ДВС допускается применение переносного огнетушителя, не приспособленного для тушения пожара в ДВС.

8.7.3.9 Транспортное средство для перевозки опасных грузов комплектуется:

- не менее чем двумя противооткатными упорами на каждое транспортное средство (звено автопоезда), размеры которых соответствуют диаметру колес;

- двумя знаками аварийной остановки;

- средствами нейтрализации перевозимых опасных грузов;

- набором ручного инструмента для аварийного ремонта транспортного средства;

- двумя фонарями автономного питания с мигающими или постоянными огнями оранжевого цвета;

- лопатой и запасом песка для тушения пожара;

- одеждой яркого цвета для каждого члена экипажа;

- карманными фонарями для каждого члена экипажа;

- в соответствии с предписаниями аварийной карточки и условий на перевозку – средствами нейтрализации перевозимого опасного груза, индивидуальной защиты членов экипажа и персонала, сопровождающего груз;

- специальными средствами для обеспечения безопасности, указанными в аварийной карточке.

8.7.3.10 Электрические цепи на транспортные средства для перевозки опасных грузов (кроме цепей аккумуляторная батарея – система холодного пуска и остановки ДВС; аккумуляторная батарея – генератор; генератор – блок плавких предохранителей или выключателей; аккумуляторная батарея – стартер ДВС; аккумуляторная батарея – корпус системы включения износостойкой тормозной системы; аккумуляторная батарея – электрический механизм для подъема оси балансира тележки) должны быть защищены плавкими предохранителями промышленного изготовления или автоматическими выключателями.

8.7.3.11 На транспортном средстве должны иметься элементы защиты от случайного срабатывания, а также обозначение выключателя для отсоединения аккумуляторной батареи от электрооборудования транспортного средства.

8.7.3.12 Номинальное напряжение электрооборудования не должно превышать 24 В.

8.7.3.13 Сопротивление заземляющего устройства вместе с контуром заземления должно быть не более 100 Ом.

8.7.3.14 Кузова транспортных средств, автоцистерны, прицепы и полуприцепы – цистерны, постоянно занятые на перевозках опасных грузов, должны быть окрашены в установленные для этих грузов опознавательные цвета и снабжены соответствующими надписями.

8.7.3.15 Не допускается:

- использование для перевозки опасных грузов транспортных средств с более чем одним прицепом или полуприцепом в его составе;

- комплектование транспортного средства огнетушителями, огнетушащие составы которых выделяют токсичные газы;

- разрушение панелей и досок кузова, щели и проломы в закрытых и крытых тентом кузовах;
- нагрев при работе, нарушение крепления и демонтаж элементов защиты на транспортном средстве для перевозки легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ и изделий;
- изменение предусмотренного конструкцией транспортного средства места вывода выпускной трубы с глушителем;
- демонтаж съемного искрогасителя с выпускной трубы;
- изменение размещения топливного бака, сокращающее его удаление от аккумуляторной батареи, ДВС, электрических проводов или выпускной трубы с глушителем;
- демонтаж защитной непроницаемой перегородки между топливным баком и аккумуляторной батареей;
- изменение размещения топливного бака и других узлов системы питания, создающее возможность попадания топлива не на землю, а на перевозимый груз, детали электрооборудования или системы выпуска ДВС;
- демонтаж защитного кожуха под днищем и с боков топливного бака;
- демонтаж или ослабление крепления защитного экрана между цистерной или грузом и расположенными за задней стенкой кабины агрегатами, нагревающимися при эксплуатации (ДВС, трансмиссия, тормоз-замедлитель);
- установка на транспортном средстве деревянных деталей без огнестойкой пропитки и установка элементов внутренней обшивки кузова без такой пропитки или из материалов, вызывающих искры;
- демонтаж или неработоспособное состояние замков дверей и тентов на бортовых кузовах;
- демонтаж, неработоспособное состояние, изменение места размещения или ограничение видимости специального светового сигнального прибора с излучением желтого (оранжевого) цвета на крыше или над крышей транспортного средства;
- демонтаж или неработоспособное состояние выключателя для отсоединения аккумуляторной батареи от электрооборудования транспортного средства, а также его приводов прямого или дистанционного из кабины водителя и снаружи транспортного средства;
- вынесение аккумуляторных батарей, расположенных вне подкапотного пространства ДВС, из вентилируемого отсека с изолирующими внутренними стенками;
- применение на транспортном средстве ламп накаливания с винтовыми цоколями;
- применение электрических разъемов между автомобилем-тягачом и прицепом (полуприцепом), не снабженных защитой от случайных разъединений;
- замена на транспортном средстве аппаратов электрооборудования в пыленепроницаемом и взрывобезопасном исполнении на аппараты в незащищенном исполнении;
- замена аппаратов электрооборудования во взрывозащищенном исполнении в отсеке технологического оборудования и в его пульте управления на оборудование в менее защищенном исполнении;
- прокладка электропроводки вне металлической оболочки, наружной электропроводки внутри кузова или с нарушением мер по изоляции электрооборудования от контакта с технологическим оборудованием;
- нагрев электрических проводов, нарушение их изоляции, крепления, повреждение или удаление деталей защиты;
- демонтаж оградительных сеток и решеток вокруг ламп накаливания внутри кузова транспортного средства или прокладка наружных электропроводок внутри кузова;
- нарушение электропроводности соединенной с шасси (сосудом, рамой)

заземляющей цепочки, обеспечивающей при ненагруженном транспортном средстве соприкосновение с землей проводника (металлической цепи) длиной не менее 200 мм, и заземляющего троса со штырем-струбциной на конце для заглубления в землю или подсоединения к заземляющему контуру;

- демонтаж или неработоспособное состояние элементов защиты трубопроводов и вспомогательного оборудования, установленного в верхней части резервуара, от повреждений в случае опрокидывания автоцистерны;

- демонтаж или повреждения кронштейнов для крепления таблиц системы информации об опасности, расположенных спереди (на бампере) и сзади транспортного средства.

8.7.3.16 По требованию потребителя (заказчика) автотранспортные средства для перевозки опасных грузов могут быть оснащены модульной установкой пожаротушения ДВС базового автомобиля, оборудованной дистанционным управлением привода запуска. Огнетушащие вещества не должны попадать в кабину водителя при работе модульной установки пожаротушения.

#### **8.7.4 Требования к транспортным средствам с опрокидывающимся кузовом (самосвалам)**

8.7.4.1 Для установки опрокидывающихся (самосвальных) кузовов необходимо шасси определенного типа, конструкция которого позволяет такую установку либо его доработка с учетом требований Подраздела 7.6. В любом случае должны быть проведены расчеты на устойчивость автомобиля-самосвала при разгрузке.

8.7.4.2 Самосвальное шасси, полученные с завода, не требуют какой-либо доработки при условии, что выполнены требования по следующим параметрам:

- разрешенная максимальная масса и нагрузки от нее на оси шасси при установке самосвального кузова с учетом его массы, объема, массы надрамника и других элементов, необходимых для монтажа, грузоподъемности и плотности перевозимого груза<sup>1)</sup> не будет превышена;

- серийная длина самосвального кузова соответствует базовому шасси без каких-либо доработок;

- серийная длина свеса рамы базового шасси остается без изменений;

- серийная длина свеса автомобиля соответствует промышленному конструктивному аналогу;

- угол подъема платформы назад или в сторону не превышает 50°;

- центр тяжести самосвального кузова при подъеме не выходит за заднюю ось. В противном случае должны быть предусмотрены дополнительные меры (установка гидравлических опор для повышения устойчивости или перемещение некоторых агрегатов) по обеспечению устойчивости автомобиля, согласованные с изготовителем базового шасси.

При перевозке груза с низкой плотностью объем полезного груза может быть увеличен в пределах, установленных для максимальной высоты центра масс полезной нагрузки вместе с устройствами.

8.7.4.3 Для установки самосвального кузова необходимо использовать цельный надрамник из стали. Задняя зона надрамника должна быть закрытой в виде короба и при необходимости усилена диагональным крестообразным, ромбовидным усилительным элементом или другой подходящей конструкцией.

8.7.4.4 Подъемный механизм рекомендуется размещать ближе к переду от центра масс кузова с полезной нагрузкой, чтобы сократить степень локализации груза на шасси. Оси поворота кузова и цапфы гидроцилиндра должны быть установлены на

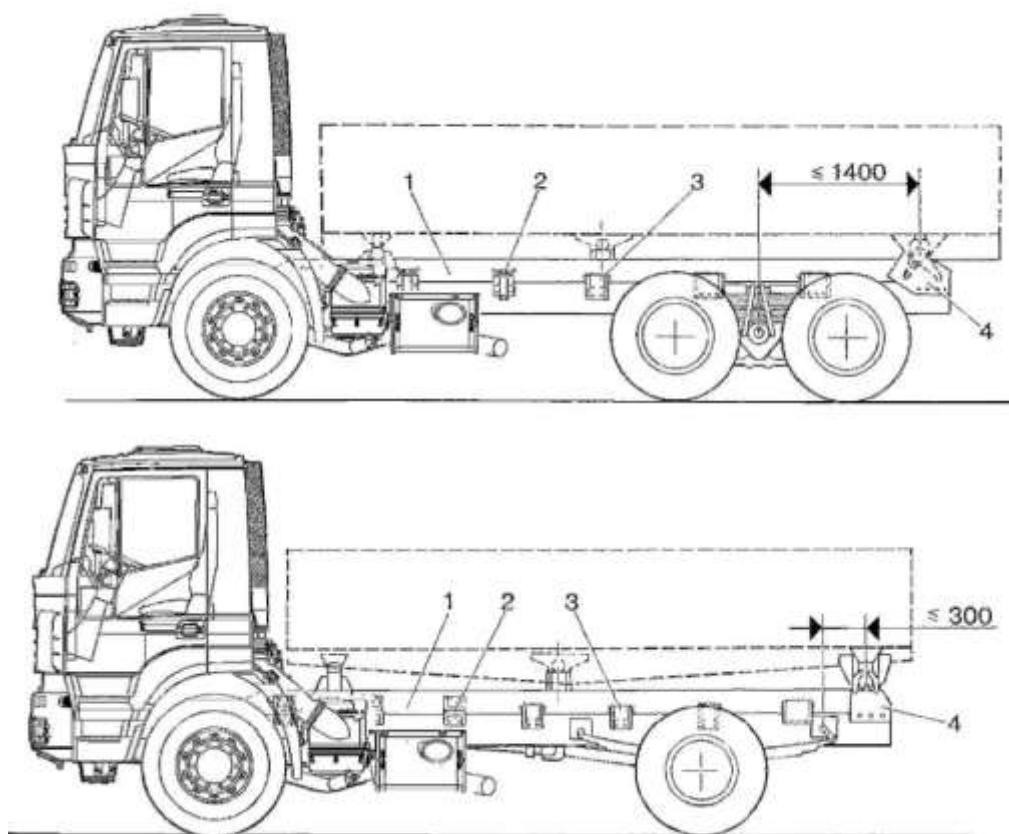
---

<sup>1)</sup> Для предварительных расчетов может быть использовано приблизительное значение плотности извлеченных из грунта материалов, которое 1600 кг/м<sup>3</sup>.

надрамнике, так как рама автомобиля, как правило, не рассчитана на восприятие отдельных точечных нагрузок.

8.7.4.5 При отсутствии дополнительной рамы, предназначенной для распределения нагрузки, — оси поворота опрокидывающихся назад кузовов должны находиться как можно ближе к опорам задней подвески, с тем чтобы свести к минимуму дополнительные нагрузки от прогиба, воздействующие на раму шасси при опрокидывании кузова.

Для предотвращения ухудшения устойчивости автомобиля при опрокидывании кузова и значительного увеличения напряжения на шасси рекомендуется соблюдать расстояние между точками крепления шарнира механизма опрокидывания и заднего кронштейна задней рессоры или осью двуслойной тележки, указанное на рисунке 9. Если по техническим причинам это невозможно, допустимо небольшое увеличение расстояния при условии повышенной прочности подрамника, используемого для повышения жесткости в задней части. В случае грузовиков с длинным кузовом для перевозки больших объемов груза рекомендуется (в тех случаях, когда это допустимо) удлинить колесную базу.



1 – надрамник; 2 – кронштейны; 3 – пластины; 4 – кронштейн шарнира механизма опрокидывания

**Рисунок 9**

8.7.4.6 В случае кузовов, опрокидывающихся только назад, необходимо предусмотреть направляющие элементы для контроля за боковым перемещением кузова, когда он опускается на раму шасси.

8.7.4.7 Необходимо принять меры для устранения чрезмерного шума, производимого кузовом транспортного средства, если оно не загружено.

## СТ РК 1418-2018

8.7.4.8 При проектировании самосвальной установки необходимо обеспечить отсутствие касания откинутого борта с концом рамы, осветительными приборами или тягово-сцепным устройством.

8.7.4.9 В передней части самосвального кузова необходимо предусмотреть устройство, обеспечивающее его надежную фиксацию относительно продольной оси автомобиля в транспортном положении.

8.7.4.10 Обязательна установка откидных упоров, предотвращающих опускание поднятой платформы при ремонтных работах и обслуживании.

8.7.9.11 Должны быть установлены страховочные тросы ограничивающие угол подъема платформы. При поднятой платформе страховочные тросы должны слегка провисать.

8.7.4.12 Элементы крепления грузовой платформы (ёмкости) и их количество должны обеспечивать удержание нагруженной полной массой грузовой емкости в продольном и поперечном направлениях при максимальном ускорении (замедлении) автомобиля, без сдвига.

8.7.4.13 Первый (за кабиной водителя) элемент крепления грузового кузова должен быть гибким, а последний - неподвижным. Отношение количества гибких элементов крепления к неподвижным на всем протяжении балки рамы должно составлять 1:3. Если грузовая емкость имеет всего три места крепления на всем протяжении балки рамы, допустимое соотношение составляет 1:2. Элементы крепления должны обеспечивать также удержание грузовой емкости в поперечном направлении.

8.7.4.14 Вылет грузовой емкости над задней осью не может превышать величину, при которой нагрузка нагруженного полной массой транспортного средства на управляемую ось будет менее 25 % от полной массы транспортного средства.

8.7.4.15 Грузовая емкость самосвала должна надежно фиксироваться в поднятом и опущенном положении. Максимальная высота подъема грузовой емкости должна быть ограничена специальным ограничителем максимальной высоты подъема.

8.7.4.16 Шланги и трубопроводы гидросистемы не должны иметь механических повреждений. В местах соединения гидравлических шлангов и трубопроводов утечка масла не допускается.

8.7.4.17 Рабочие цилиндры должны быть надежно прикреплены, не иметь коррозии и механических повреждений.

8.7.4.18 Устройство управления подъемом (опусканием) грузовой емкости должно находиться в кабине водителя в легкодоступном месте.

8.7.4.19 Гидросистема подъема (спуска) грузовой емкости должна находиться в исправном рабочем состоянии.

8.7.4.20 Коэффициент поперечной стабильности грузового самосвала  $k$  должен быть не менее 0,6. Он рассчитывается по формуле:

$$k = \frac{B}{2 \times H_{sc}} \quad ,(2)$$

где  $B$  – колея автомобиля;

$H_{sc}$  - высота центра тяжести автомобиля.

### **8.7.5 Требования к транспортным средствам для перевозки людей в кузове грузового автомобиля**

8.7.5.1 Автомобиль с установленным на нем кузовом-фургоном должен иметь габаритную высоту не более 3,8 м, габаритную ширину - в пределах ширины, установленной изготовителем базового автомобиля.

8.7.5.2 Кузов-фургон должен надежно крепиться к раме или штатному кузову

грузового автомобиля.

8.7.5.3 На внешней и внутренней поверхностях кузова не должно быть острых травмоопасных выступов.

8.7.5.4 С каждой внешней стороны кабины автомобиля с установленным кузовом-фургоном должны быть установлены стандартные зеркала заднего вида, соответствующие требованиям Правил ООН № 46-01.

8.7.5.5 Высота кузова должна позволять перевозку только сидящих пассажиров. Места для сидения должны преимущественно устанавливаться таким образом, чтобы сидящие люди были обращены лицом по направлению движения.

8.7.5.6 Фургон должен иметь на боковых сторонах аварийные выходы размером (600×800) мм в виде окон, открывающихся изнутри и снаружи без применения инструментов только во внешнюю сторону, а также вентиляцию, освещение и при необходимости отопление. Он должен быть оборудован двухсторонней звуковой или световой связью с кабиной водителя, огнетушителем и медицинской аптечкой.

8.7.5.7 Габаритная ширина кузова, разрешенная максимальная масса и ее распределение по осям не должны превышать пределов, установленной технической характеристикой базового автомобиля.

8.7.5.8 Дверь фургона должна быть расположена на задней панели кузова или правой боковой панели по ходу движения автомобиля.

8.7.5.9 Входная дверь должна располагаться сзади фургона, открываться наружу (задний борт кузова должен быть снят), иметь замок автомобильного типа, оборудоваться поручнем и лестницей. Дверь фургона должна открываться изнутри и снаружи.

8.7.5.10 Пассажирское отделение и грузовое (грузопассажирский вариант) в кузове должны быть разделены сплошной прочной перегородкой, закрепленной по всему периметру кузова стандартными крепежными изделиями, и снабжены дверью с запором, открывающимся вручную с двух сторон двери.

8.7.5.11 В грузовом отделении должны быть демонтированы сиденья и ликвидированы места крепления сидений, чтобы с помощью простых инструментов сиденья было невозможно установить обратно.

8.7.5.12 В грузопассажирском автомобиле может быть установлено не более 7 мест для сидения. Они должны размещаться не более чем в 2 ряда, причем в переднем ряду (первом ряду) сидений должно размещаться не более 3 мест для сидения. Ряды мест для сидения должны размещаться один за другим. Если ряды сидений размещены в направлении движения автомобиля, минимальное расстояние между спинками сидений должно составлять 0,65 м, максимальное – 1,5 м. В случае, когда второй ряд мест для сидения размещен против направления движения, максимальное расстояние между спинками сидений не должно превышать 0,5 м.

8.7.5.13 На каждого пассажира должно предусматриваться стандартное место для сидения по Правилам ООН № 36-03, Правилам ООН № 52-01, оснащённое ремнём безопасности, и размещённое вдоль направления движения.

8.7.5.14 Элементы крепления сидений должны обеспечивать надежное крепление сидений в соответствии с требованиями Правил ООН № 17-05.

8.7.5.15 Расположение сидений должно обеспечивать безопасную и удобную посадку и высадку пассажиров. Если для пассажиров второго ряда не предусмотрены отдельные двери для посадки и высадки, передний ряд сидений должен быть откидным или иным образом обеспечивающим посадку и высадку пассажиров.

8.7.5.16 Все места для сидения, если таковые расположены в направлении движения, должны быть оснащены ремнями безопасности, сертифицированными и маркированными в соответствии с требованиями Правил ООН ООН № 16-04 или

## СТ РК 1418-2018

гармонизированным с ними стандартами. Места крепления ремней безопасности должны соответствовать требованиям Правил ООН № 14-07 или гармонизированными с ними стандартами.

8.7.5.17 В пассажирском отделении должны быть боковые окна. Они должны быть сертифицированы и маркированы в соответствии с требованиями Правил ООН № 43-00 или гармонизированными с ними стандартами.

8.7.5.18 Задние (боковые) двери грузового фургона должны открываться снаружи, исключать самопроизвольное открывание и фиксироваться в открытом положении.

8.7.5.19 В грузовом отделении допускается ликвидировать окна и двери.

8.7.5.20 Установленное в фургоне оборудование не должно иметь острых травмоопасных выступов. В фургоне должны быть установлены устройства для защиты людей в случае смещения груза.

8.7.5.21 Фургон должен иметь вентиляцию, освещение и связь с кабиной водителя.

8.7.5.22 Грузовое отделение должно быть снабжено устройствами для надежной увязки крупногабаритных грузов.

8.7.5.23 Не допускаются:

- демонтаж или разрушение перегородок, отделяющих отсек для пассажиров от грузового отсека фургона;

- изменение мест расположения и повреждение сидений или их креплений в отсеке для пассажиров;

- отсутствие или неработоспособность звуковой сигнализации открытых дверей или связи отсека для пассажиров с кабиной транспортного средства;

- затрудненность открывания двери отсека для пассажиров.

8.7.5.24 Автомобиль с кузовом-фургоном должен иметь внешние световые приборы по Правилам ООН № 48-03, включая верхние габаритные огни спереди белого, а сзади красного цвета. На задней стенке кузова слева должно быть нанесено цветное изображение знака ограничения скорости движения до 60 км/ч. и знак «Осторожно – люди»

8.7.5.25 После переоборудования грузопассажирский автомобиль должен соответствовать следующему условию распределения полезной нагрузки:

$$P - (M + N \times 68) > N \times 68 \quad , (3)$$

где  $P$  - технически допустимая максимальная масса груженого транспортного средства в кг,

$M$  - масса снаряженного транспортного средства в кг,

$N$  - число мест для сидения, помимо сиденья водителя.

### 8.7.6 Требования к автотранспортным средствам аварийно-спасательных, оперативных и специальных служб

Цветографические схемы окраски, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы автотранспортных средств оперативных служб должны соответствовать СТ 8.7.7 Требования к автомобилям – домам

8.7.7.1 Согласно классификации Приложения А переоборудованное транспортное средство относится к автомобилям-домам (идентифицирующее назначение транспортного средства обозначение согласно международной классификации, приведенной в Приложении А – «SA») категории  $M_1$ , если оно сконструировано так, что включает жилой отсек, в котором имеется по меньшей мере следующее оборудование:

а) сиденья и стол;

б) спальные места, которые могут быть устроены из сидений;



в) кухонное оборудование; и

г) оборудование и приспособления для хранения имущества.

8.7.7.2 Указанное в Пункте 8.7.7.1 оборудование должно быть жестким образом закреплено в жилом отсеке; при этом стол может быть легкоъемным.

8.7.7.3 Перевозка грузов в автомобиле-доме запрещается, исходя из назначения переоборудованного транспортного средства, определяемого категорией М1, при этом, в соответствии с классификацией транспортных средств по категориям для категории М1 нет ограничения по массе. Все действия, обусловленные функциональным назначением, осуществляются только в стационарном состоянии транспортного средства. Нахождение людей во время движения автомобиля в жилом кузове не допускается.

8.7.7.4 Конструкция, применяемые при изготовлении жилого кузова-фургона материалы и противопожарный инвентарь должны обеспечивать необходимый уровень пожаробезопасности.

Каждый отдельный жилой отсек, который может быть заблокирован от остальной части жилого помещения, кроме отделенного перемещающейся занавеской, должен быть обеспечен аварийным выходом, дающим непосредственный выход наружу.

Внутри жилого помещения в легко доступном для чтения месте должна быть нанесена надпись, размером не менее чем 200 мм × 130 мм, содержащая краткие сведения по предупреждению пожара и действиям, которые необходимо предпринять в случае его возникновения. Высоту заглавных букв, которые рекомендуется выполнять красным цветом, должна быть не менее 6 мм, а строчных букв - не менее 3 мм.

8.7.7.5 Во время использования автомобиля-дома на стоянке для проживания должна использоваться естественная вентиляция.

Для предотвращения сквозняков во время движения автомобиля-дома допускается устанавливать средства регулирования выходного сечения вентиляции для низко расположенного вентилятора.

Если средства регулировки предусмотрены, то на видном месте внутри жилого помещения должно быть размещено напоминание, сохраняющееся в течение всего срока службы, следующего содержания:

«При стоянке автомобиля-дома с выключенным двигателем все вентиляторы должны быть полностью открыты».

Низко расположенные вентиляционные отверстия должны быть размещены так, чтобы не было опасности поступления отработавших газов двигателя в жилое помещение. Вентиляционные отверстия для холодильника не должны быть расположены ближе 500 мм от наливной горловины топливного бака.

8.7.7.6 Конструкция и материалы из которых состоит жилой кузов-фургон должны обеспечивать эффективную теплоизоляцию, а применяемые холодильно-обогревательные установки и отопители – среднюю разность температур, обеспечивающих безопасность проживания людей с учетом климатических условий эксплуатации автомобиля-дома.

8.7.7.7 В случае, если автомобиль-дом предназначен для эксплуатации при температуре окружающей среды, которая может достигать минус 15 °С должна обеспечиваться работоспособность всех сантехнических систем.

8.7.7.8 При изменении остекления оконных проёмов (например, при оснащении сдвоенными стеклами), дверей базового автомобиля, должно производиться с использованием безопасных стекол, соответствующих Правилам ЕЭК ООН № 43.

8.7.7.9 Выходные отверстия труб для отвода сточных вод от душей, унитазов и раковин должны быть расположены так, чтобы бак-сборник или резервуары соответствующей вместимости могли быть легко установлены для отвода сточных вод. Сток из туалета должен осуществляться в закрытую систему. Если сток из туалета осуществляется в бак-сборник или баки-сборники, используемые для сбора иных сточных

## СТ РК 1418-2018

вод, то их вместимость должна быть увеличена с учетом установленного туалета. Установленный бак-сборник, предназначенный для сбора стока из туалета, должен быть оснащен индикатором уровня.

8.7.7.10 Категория по праву управления автомобилем-домом остается без изменений, как у базового автомобиля.

### **8.7.8 Требования к автомобилям для ритуальных услуг (катафалкам)**

8.7.8.1 Автомобиль, предназначенный для перевозки умерших и оснащенный специальным оборудованием (идентифицирующее назначение транспортного средства обозначение согласно международной классификации, приведенной в Приложении А – «SD») в зависимости от категории автобусов должен соответствовать требованиям Правил ООН №№ 36-03, 52-01 и 107-03 или гармонизированных с ними стандартов, кроме требований данных норм, указанных в Приложении № 2 к ТР ТС 018/2011.

8.7.8.2 В Свидетельстве о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями делается запись об ограничении использования таких транспортных средств для коммерческих перевозок пассажиров.

8.7.8.3 Ритуальный автомобиль должен быть оснащен бактерицидной лампой, которая включается для санитарной обработки салона после предоставления ритуальных услуг (во время обработки, людей в салоне быть не должно), что должно быть отражено в эксплуатационной документации на ритуальный автомобиль.

8.7.8.4 Конструкция, тип, количество и характеристики элементов специального оборудования (перегородки с кабиной водителя, постамент для перевозки гроба, сдвижного постамент или выкатной механизм, бактерицидная лампа, система вентиляции салона или бактерицидные рециркуляторы воздуха, устройства освещения салона и т.д.) и применяемые внутри салона материалы и покрытия должны быть согласованы с уполномоченным органом в области санитарно-эпидемиологического надзора Республики Казахстан.

8.7.8.5 Конструкция и элементы крепления специального оборудования должны быть согласованы с уполномоченным органом в области безопасности дорожного движения.

### **8.7.9 Требования к транспортным средствам - рефрижераторам**

8.7.9.1 Транспортные средства (автомобили и прицепы) рефрижераторы должны соответствовать требованиям 1.23 приложения № 6 ТР ТС 018/2011.

8.7.9.2 Принимаемые транспортные средства с изотермическими кузовами, на переоборудование в рефрижераторы по изотермическим свойствам должны соответствовать трем категориям, принятым в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) [8], совершенном в Женеве 1 сентября 1970 г.:

- температурный режим +6 °С – охлажденные продукты. К этой категории относятся молочные и кондитерские изделия, напитки, мясные полуфабрикаты, колбасные изделия, икра в банках, овощи и фрукты косметика, медикаменты и многое другое;

- температурный режим 0 °С – сильно охлажденные продукты. К этой категории относятся многие вышеперечисленные продукты, кроме жидких продуктов, и другие;

- температурный режим до минус 25 °С – замороженные и глубоко замороженные продукты. К этой категории относятся все виды мороженого, замороженные рыба и мясо, морепродукты, сырье для фармацевтической продукции и другое.

8.7.9.3 Для перевозок грузов категорий указанных в 8.7.9.2 изотермические кузова должны относиться к соответствующим классам, со следующими требуемыми коэффициентами теплопередачи:

- класс А (кузова с обычной теплоизоляцией, коэффициент теплопередачи которых

$K=0,7$  Вт/м<sup>2</sup>°С). Такие кузова могут быть использованы для переоборудования в рефрижераторы с внутренней температурой от 0 до +7 °С;

- класс В и С (кузова с усиленной теплоизоляцией, коэффициент теплопередачи которых  $K=0,4$  Вт/м<sup>2</sup>°С, не более). Такие кузова предназначены для рефрижераторов с внутренней температурой от минус 20 до минус 18 °С.

8.7.9.4 В подтверждение изотермических свойств проводятся испытания типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории; изготовитель транспортного средства на основании вышеуказанных испытаний принимает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованной организации.

8.7.9.5 Торговые и жилые прицепы должны удовлетворять действующим в Республике Казахстан санитарным нормам и правилам в отношении санитарно-гигиенических требований, предъявляемых к помещениям временных торговых точек, которые предназначены для продажи продовольственных и промышленных товаров.

8.7.9.6 Грузоподъемность автомобиля, прицепа или полуприцепа с изотермическим кузовом, переоборудованных в рефрижераторы, должна быть уменьшена на массу установленных на них холодильных установок.

8.7.9.7 Изотермические свойства кузовов переоборудуемых автомобилей, прицепов или полуприцепов в рефрижераторы должны соответствовать параметрам устанавливаемых на них холодильных установок, по условиям перевозки (температуры перевозимого продукта, количеству циклов открывания дверей), температурному режиму, длине или объему и коэффициенту теплопередачи кузова.

8.7.9.8 В холодильных установках автомобилей, прицепов или полуприцепов, переоборудованных в рефрижераторы, должны использоваться разрешенные Монреальским Протоколом по веществам, разрушающим озоновый слой [9] озоноразрушающие хладагенты, содержащие фтор и не содержащие хлор. Применяемые в холодильных установках хладагенты должны быть взрывобезопасными, невоспламеняющимися и нетоксичными, как в чистом виде, так и в смеси с воздухом в любом соотношении.

8.7.9.9 Подключение переоборудованных автомобилей, прицепов или полуприцепов в рефрижераторы, а также АМТС с кузовами, переоборудованными для жилья или передвижной торговли, к внешней электросети от 220 до 380 В должно осуществляться в соответствии с требованиями действующих «Правил устройства электроустановок».

## **8.8 Переоборудование АМТС для перевозки пассажиров (изменение количества посадочных мест)**

8.8.1 На автомобили разрешается устанавливать только такие сиденья, которые сертифицированы в соответствии с требованиями Правил ООН № 17-05.

8.8.2 Не допускается внесение изменений в конструкцию транспортных средств категории М1, М2, М3, связанных с установкой (демонтажем) сидений, организации спальных мест и грузовых отсеков, а также переоборудование транспортных средств категории N1, N2, N3, связанных с переводом в категорию М2 и М3.

Для категории М1 допускается переоборудование, связанное с уменьшением количества посадочных мест.

Для категории М1, М2 допускается переоборудование, связанное с их переводом в категорию N1, N2.

Для транспортных средств категории N1G, N2G и N3G допускается переоборудование в специализированные пассажирские транспортные средства категорий М2G и М3G путем установки на их шасси пассажирского модуля (салона, например, для перевозки вахтовых бригад). При этом, вместимость переоборудуемого автомобиля

## СТ РК 1418-2018

(допустимое количество посадочных мест, включая рабочее место водителя) рассчитывается по формуле:

$$N = \frac{P_{р.м.м.} - P_{с.а.}}{75} \quad (4)$$

где  $P_{р.м.м.}$  – разрешенная максимальная масса автомобиля;

$P_{с.а.}$  – масса снаряженного автомобиля.

При этом необходимо учитывать вес дополнительно установленных сидений и элементов крепления, которые должны быть включены в массу снаряженного автомобиля.

8.8.3 Расположение мест для сидения должно обеспечивать безопасную и удобную посадку и высадку пассажиров.

8.8.4 Все места для сидения должны быть оснащены ремнями безопасности, сертифицированными и маркированными в соответствии с требованиями Правил ООН № 16-04 или гармонизированными с ними стандартами. Места крепления ремней безопасности и их расположение должны соответствовать требованиям Правил ООН № 14-07.

8.8.5 Расположение сидений и проходы должны соответствовать требованиям Правил ООН № 52-01, если количество посадочных мест не более 22 и Правил ООН № 36-03 для большего количества посадочных мест.

8.8.6 Сиденья должны быть промышленного изготовления и предназначены для установки на пассажирских автотранспортных средствах. Требования к планировке и размеры сидений должны соответствовать требованиям Правил ООН № 52-01 или Правил ООН № 36-03.

8.8.7 Крепление сидений к элементам усиления основания кузова должно осуществляться в соответствии с креплением сидений промышленного конструктивного аналога и соответствовать Правил ООН № 17-05.

8.8.8 Пол автомобиля в местах крепления кронштейнов сидений должен быть усилен (скобы, кронштейны, пластины).

8.8.10 В пассажирском салоне должны устанавливаться окна соответствие которых подтверждено на основании Правил ООН № 43-00 или гармонизированных с ними стандартов.

8.8.11 Аварийные выходы (окна, двери, люки) должны оборудоваться по требованиям Правил ООН № 52-01 или Правил ООН № 36-03 в зависимости от категории и класса автобуса.

8.8.12 Аварийные выходы должны обозначаться надписью «Аварийный выход», выполненной снаружи и внутри транспортного средства на государственном и русском языке.

8.8.13 Кузов должен быть снабжен окнами, расположенными на противоположных его сторонах, предусмотренными, как аварийные выходы с размерами не менее 700x500 мм.

8.8.14 Пассажирские двери должны быть оборудованы замками автомобильного типа, открывающимися снаружи и изнутри кузова. Транспортное средство в зоне дверного проема должны быть оборудовано поручнями и ступеньками по требованиям Правил ООН № 52-01 или Правил ООН № 36-03.

8.8.15 Конструктивные решения противопожарной защиты должны выполняться по требованиям Правил ООН № 52-01 или Правил ООН № 36-03.

8.8.16 Дверь в кузовах для входа и выхода пассажиров должна иметь размеры не менее 650x1650 мм.

8.8.17 Кузов должен быть снабжен дополнительными внешними верхними

габаритными фонарями белого цвета в передней части и красного цвета в задней части фургона по требованиям Правил ООН № 48-03.

8.8.18 Конструкция кузова транспортного средства при внесении изменений в конструкцию для перевозки людей должна предусматривать возможность установки поручней и подножек для удобства посадки.

8.8.19 Пассажирский салон должен иметь внутреннюю облицовку, покрытие пола, освещение, вентиляцию, обогрев и связь с водителем.

8.8.20 При переоборудовании автомобилей-фургонов в маломестные автобусы необходимо, чтобы планировка, размеры сидений, требования к безопасности кузова соответствовали требованиям Правил ООН № 52-01.

8.8.21 Пассажирский салон должен быть оборудован боковыми окнами. Они должны быть сертифицированы и маркированы в соответствии с требованиями Правил ООН № 43-00 или гармонизированным с ними стандартами.

### **8.9 Установка на АМТС топливных баков повышенной вместимости**

8.9.1 По согласованию с изготовителями грузовых автомобилей или по соответствующей нормативной документации, действующей в Республике Казахстан, допускается установка топливных баков повышенной вместимости, объемом не более 600 л, сертифицированных на соответствие Правилам ООН № 34-01 или гармонизированным с ними стандартам. Для транспортных средств категории М2 и М3 соответствие топливных баков подтверждается на основании Правил ООН №№ 36-03, 52-01 и 107-03 или гармонизированным с ними стандартами.

8.9.2 Дополнительные топливные баки должны быть установлены на предусмотренные изготовителем транспортного средства места и закреплены крепежными элементами, аналогичными по конструкции, количеству и применяемым материалам крепежных элементов транспортного средства или промышленного конструктивного аналога.

8.9.3 Допускается перенос топливного бака с доработкой рамы под крепление кронштейнов топливного бака. Допускается крепить кронштейны топливных баков к раме через проставочные элементы, при этом необходимо, чтобы топливный бак прилегал к кронштейнам топливного бака. Топливный бак и его заливная горловина не должны выступать за габариты кузова автотранспортного средства.

8.9.4 При доработке трубопроводов запрещается изменять форму и площадь поперечного сечения трубопроводов. Внутренний диаметр трубок подвода и основного слива в штатной системе 12 мм. Необходимо также выполнять требования, предъявляемые к материалам трубопроводов. Трубопроводы чувствительны к нагреву и должны располагаться не ближе 200 мм к нагретым частям или, при использовании для их защиты тепловых экранов, не ближе 100 мм. На трубопроводах не должно быть надломов. Трубопроводы обязательно должны быть закреплены. В местах возможных вредных контактов трубопроводов с острыми кромками деталей рамы, трубопроводы должны быть изолированы лентой спиральной.

8.9.5 Допускается осуществлять забор топлива от дополнительного отверстия фильтра грубой очистки топлива (снять заглушку) при условии обеспечения герметичности дополнительной магистрали. Слив топлива в основную магистраль допускается выполнять с помощью соединений, не сужающих проходные сечения сливной магистрали.

8.9.6 При установке топливных баков повышенной вместимости на прицепы и полуприцепы, необходимо их обеспечить средствами механизированной перекачки топлива в бак тягача в соответствии с ГОСТ 3163.

8.9.7 Запрещается установка на автотранспортные средства самодельных топливных

баков и узлов крепления их к лонжеронам рамы автотранспортного средства.

8.9.8 Топливные баки повышенной вместимости должны подключаться к системе питания ДВС по типовой схеме, предусмотренной изготовителями автотранспортных средств.

8.9.9 Перенос составных частей автотранспортных средств, при установке топливных баков повышенной вместимости, не предусмотренный соответствующей нормативной и технической документацией, действующей в Республике Казахстан, не допускается.

8.9.10 Запрещается соединение трубопроводами топливных баков, установленных на прицепах и полуприцепах с системой питания ДВС тягача.

#### **8.10 Внесение изменений в конструкцию автотранспортных средств для переоборудования их в автомобили-тягачи**

8.10.1 При установке, вместо бортовых и самосвальных кузовов и цистерн, седельного сцепного устройства, в отношении которого была проведена оценка соответствия в составе типа транспортного средства, должны быть включены модификации, оборудованные седельными сцепными устройствами.

При внесении изменений в конструкцию транспортного средства применяются указанные устройства.

8.10.2 Для внесения изменений в конструкцию должны применяться стандартные седельно-сцепные устройства, сертифицированные в соответствии с Правил ООН № 55-01 или гармонизированным с ними стандартам или ГОСТ 28247 в зависимости от приходящихся на них нагрузок от разрешенной максимальной массы полуприцепа.

8.10.3 Седельное устройство допускается монтировать только на надрамнике, соответственно закрепленном на раме автомобиля. Элементы крепления седельного устройства к надрамнику и их количество должны соответствовать требованиям, установленным изготовителем седельного устройства.

Элементы крепления надрамника и их количество должны обеспечивать удержание нагруженного полной массой седельного устройства в продольном и поперечном направлениях при максимальном ускорении (замедлении) автомобиля, без сдвига. Элементы крепления верхней рамы должны быть неподвижными.

8.10.4 Расположение седельного устройства по отношению к заднему мосту автомобиля должно соответствовать установленным изготовителем транспортного средства требованиям и обеспечивать поворот тягача и полуприцепа вокруг оси шкворня в горизонтальной плоскости не менее чем на 90° в обе стороны.

8.10.5 Седельное устройство должно обеспечивать автоматическое блокирование шкворня полуприцепа после сцепления полуприцепа и тягача. Разблокирование должно производиться с помощью специального рычага, который должен находиться на седельном устройстве.

8.10.6 Присоединительные размеры по ГОСТ 12105 переоборудованных автотранспортных средств в седельные тягачи и массовые параметры должны соответствовать промышленным конструктивным аналогам.

8.10.7 Место расположения и установка задних внешних световых приборов и приборов освещения заднего государственного регистрационного знака транспортного средства должны соответствовать Правилам ООН № 48-03.

8.10.8 На тягаче должны быть установлены разъёмные соединения для подключения электрооборудования и тормозных систем полуприцепа.

8.10.9 Замок седельно-сцепного устройства седельных тягачей должен после сцепки закрываться автоматически. Ручная и автоматическая блокировки седельно-сцепного устройства должны предотвращать самопроизвольное расцепление тягача и полуприцепа.

Деформации, разрывы, трещины и другие видимые повреждения сцепного шкворня, гнезда шкворня, опорной плиты, тягового крюка, шара тягово-сцепного устройства, трещины, разрушения, в том числе, местные, или отсутствие деталей сцепных устройств и их крепления не допускаются.

8.10.10 Одноосные прицепы (за исключением роспусков) и прицепы, не оборудованные рабочей тормозной системой, должны быть оборудованы предохранительными приспособлениями (цепями, тросами), которые должны быть работоспособны. Длина предохранительных цепей (тросов) должна предотвращать контакт сцепной петли дышла с дорожной поверхностью и при этом обеспечивать управление прицепом в случае обрыва (поломки) тягово-сцепного устройства.

Поворотный круг коника (аналогичный по назначению седельно-сцепному устройству) всегда устанавливается на надрамнике. Размещение центра вращения круга за серединой задней оси разрешается только при обеспечении допустимых нагрузок на оси и приемлемых ходовых характеристик.

8.10.11 Прицепы (за исключением одноосных и роспусков) должны быть оборудованы устройством, поддерживающим сцепную петлю дышла в положении, облегчающем сцепку и расцепку с тягачом.

8.10.12 Деформации сцепной петли или дышла прицепа, грубо нарушающие положение их относительно продольной центральной плоскости симметрии прицепа, разрывы, трещины и другие видимые повреждения сцепной петли или дышла прицепа, не допускаются.

8.10.12 Ослабление болтовых соединений и фиксации крепления дышла к прицепу, сцепной петли к дышлу, шкворня и гаек реактивных штанг не допускается.

Гайка оси дышла должна быть завернута до отказа и зашплинтована.

Гайка крепления сцепной петли дышла должна быть завернута до отказа и зафиксирована замковой шайбой и гайкой.

Стопорные шайбы шкворня должны фиксировать завернутую до отказа гайку.

8.10.13 Продольный люфт в безззорных тягово-сцепных устройствах с тяговой вилкой для сцепленного с прицепом тягача не допускается.

8.10.14 Тягово-сцепные устройства легковых автомобилей должны обеспечивать безззорную сцепку.

Самопроизвольная расцепка не допускается.

8.10.15 Диаметр сцепного шкворня сцепных устройств полуприцепов технически допустимой максимальной массой до 40 т должен быть в пределах от номинального, равного 50,9 мм, до предельно допустимого, составляющего 48,3 мм, а наибольший внутренний диаметр рабочих поверхностей захватов сцепного устройства – от 50,8 мм до 55 мм соответственно.

8.10.16 Диаметр сцепного шкворня сцепных устройств с клиновым замком полуприцепов с технически допустимой максимальной массой до 55 т должен быть в пределах от номинального, равного 50 мм, до предельно допустимого, составляющего 49 мм, а полуприцепов с технически допустимой максимальной массой более 55 т – в пределах от номинального, равного 89,1 мм, до предельно допустимого, составляющего 86,6 мм.

8.10.17 Диаметр зева тягового крюка тягово-сцепной системы «крюк-петля» тягача, измеренный в продольной плоскости, должен быть в пределах от минимального, составляющего 48,0 мм, до предельно допустимого, равного 53,0 мм, а наименьший диаметр сечения прутка сцепной петли – 43,9 мм, до 36 мм соответственно.

8.10.18 Диаметр шкворня типоразмера 40 мм безззорных тягово-сцепных устройств с тяговой вилкой тягача должен быть в пределах от номинального, составляющего 40 мм, до минимально допустимого, равного 36,2 мм, а диаметр шкворня типоразмера 50 мм в

## **СТ РК 1418-2018**

пределах от номинального, составляющего 50 мм, до минимально допустимого, равного 47,2 мм. Диаметр сменной вставки типоразмера 40 мм дышла прицепа должен быть в пределах от номинального, составляющего 40 мм, до предельно допустимого, равного 41,6 мм, а сменной вставки типоразмера 50 мм – в пределах от номинального, составляющего 50 мм, до предельно допустимого, равного 51,6 мм.

8.10.19 Диаметр шара тягово-сцепного устройства легковых автомобилей должен быть в пределах от номинального, равного 50,0 мм, до минимально допустимого, составляющего 49,6 мм.

8.10.20 Смещение установки седельно-сцепного устройства на автомобилях проводить с сохранением всех входящих деталей и их крепежа без конструктивных изменений с соблюдением соответствующей допустимой развесовки автомобиля.

8.10.21 Для установки седельно-сцепного устройства необходимо укоротить с соблюдением требований 7.6.7 до минимума задний свес шасси с установкой задней поперечины рамы и установить соединительные головки тормозных магистралей и гнездо электропитания прицепа позади кабины водителя.

8.10.22 Проводка кабелей и напорных трубопроводов осуществляется без каких-либо натяжений, переломов или мест трения при движениях, связанных с поворотами и движением автомобиля. После подключения необходимо проверить функционирование потребителей на прицепе / полуприцепе.

8.10.23 В магистралах тормозной системы использовать только автоматические соединительные головки.

8.10.24 Не допускается образования мест трения магистралей о детали кузова.

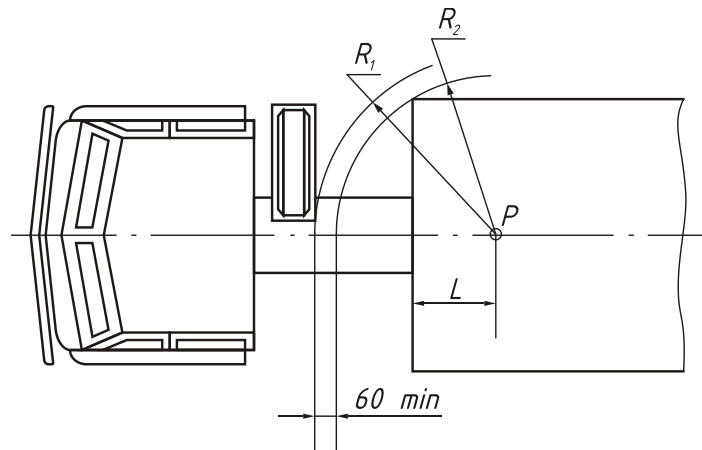
### **8.11 Переоборудование одноосных полуприцепов в двухосные, двухосных — в трехосные**

8.11.1 Разрешенная максимальная масса переоборудованных полуприцепов должна устанавливаться по допускаемым нагрузкам на седельно-сцепное устройство тягачей и осевым нагрузкам полуприцепов промышленных конструктивных аналогов, которые определяются основными размерами полуприцепа (базой, длиной платформы, передним и задним свесом) при условии равномерности загрузки платформы. При этом разрешенная максимальная масса, осевые нагрузки, габаритная длина полуприцепа и автопоезда в составе с полуприцепом не должны превышать значений, установленных изготовителем и нормативными правовыми актами Республики Казахстан.

8.11.2 Удлинение рамы полуприцепов должно производиться по типовой технологии удлинения рам изготовителя полуприцепа или по нормативной документации, действующей на территории Республики Казахстан или за счет замены рамой соответствующего промышленного конструктивного аналога.

8.11.3 Удлинение переднего свеса допускается до размера, при котором радиус габарита передней части полуприцепа должен быть меньше на величину, указанную на рисунке 10, внутреннего радиуса передней части тягача и, чтобы при этом не было касания полуприцепа за оснастку тягача, расположенную за кабиной при повороте.





$R_1$  – радиус габарита передней части полуприцепа;  $R_2$  – внутренний радиус передней части тягача;  $P$  – центр седельно-сцепного устройства тягача, совмещенный с осью шкворня полуприцепа;  $L$  – передний свес полуприцепа.

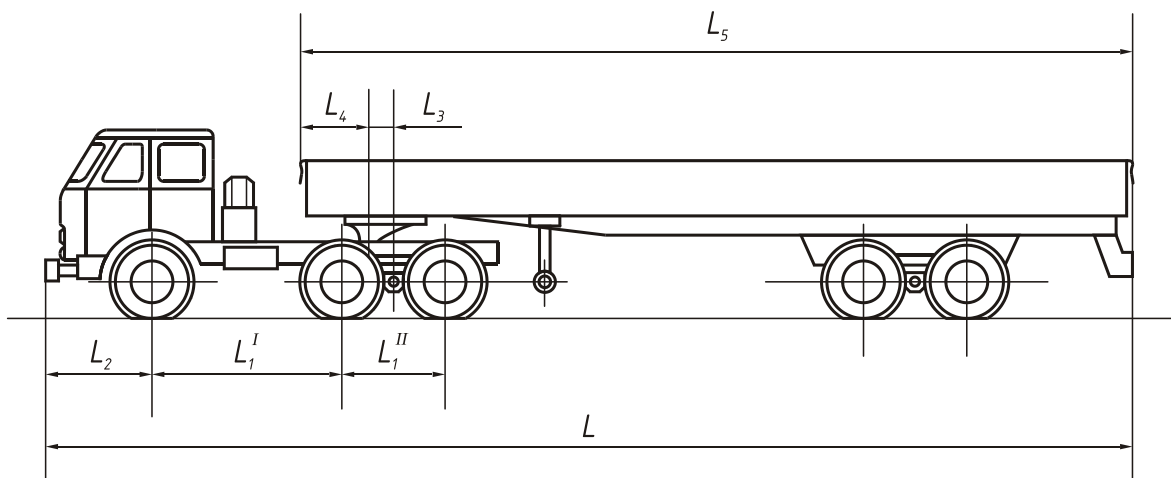
**Рисунок 10**

8.11.4 Задний свес переоборудованного полуприцепа должен определяться из условия равномерного распределения массы груза на платформе полуприцепа и допустимой нагрузки на седельно-сцепное устройство тягача.

8.11.5 Удлинение переоборудуемых полуприцепов должно быть не более допустимого размера  $L_5$ , в метрах, указанного на рисунке 11 и рассчитываемого по формуле

$$L_5 = L - \left[ (L_2 + L_1^I + L_1^{II}) - \left( \frac{L_1^{II}}{2} + L_3 \right) \right] + L_4 \quad (5)$$

где  $L$  – заданная допустимая габаритная длина автопоезда, м;  
 $L_2$  – передний свес тягача по справочным данным, м;  
 $L_1^I + L_1^{II}$  – база тягача трехосного по справочным данным, м;  
 $L_3$  – смещение центра седельно-сцепного устройства тягача, совпадающего с осью шкворня прицепа, м;  
 $L_4$  – передний свес базового полуприцепа, м.



**Рисунок 11**

## СТ РК 1418-2018

8.11.6 При удлинении переоборудуемого полуприцепа более чем на 500 мм, лонжероны рамы и обвязки платформы полуприцепа должны быть усилены элементами, конструкция которых определяется разработчиком технической документации соответствующим расчетом на прочность.

8.11.7 Допускается усиление рамы выполнять в виде фермы, расположенной между опорными устройствами и осью (передней осью тележки) полуприцепа и использовать ее под багажные отсеки, после дополнительной наружной обшивки каркаса фермы листовой сталью и снабжения ее откидными крышками.

8.11.8 При установке дополнительных осей необходимо, чтобы их параметры и размеры соответствовали полуприцепам – промышленным конструктивным аналогам и ГОСТ 14650, колеса – ГОСТ 10409.

8.11.9 Для установки дополнительных осей при переоборудовании полуприцепов в двух или трехосные необходимо использовать балансирную подвеску на полуэллиптических рессорах, независимую установку дополнительной оси на аналогичных рессорах или пневмоподвеску, при условии соблюдения минимальных межосевых расстояний трехосных тележек серийно выпускаемых моделей полуприцепов соответствующей разрешенной максимальной массы.

8.11.10 Шины колес дополнительных осей должны соответствовать ГОСТ 5513 и шинам базовых полуприцепов по форме профиля, габаритам, по конструкции, назначению рисунка протектора и климатическому исполнению.

8.11.11 В соответствии с требованиями ГОСТ 3163 тормозными механизмами должны быть снабжены все колеса переоборудованных полуприцепов.

8.11.12 Пневматический привод переоборудованных полуприцепов должен соответствовать приводу базовых полуприцепов и ГОСТ 4364.

8.11.13 Удлиненный полуприцеп должен быть дооборудован дополнительным количеством боковых световозвращателей по Правилам ООН № 48-03.

8.11.14 Привод стояночной тормозной системы переоборудованного полуприцепа должен действовать на обе оси двухосного и две оси трехосного полуприцепа с эффективностью, указанной в ТР ТС 018/2011 при проверках в условиях эксплуатации.

8.11.15 Дополнительные оси должны быть установлены на базовые полуприцепы таким образом, чтобы база  $(L_2 + L_2^{\text{II}})$  — двухосного и  $(L_2 + L_2^{\text{II}} + L_3^{\text{III}})$  – трехосного полуприцепов была не более 12 м.

Примечание – Буквенные обозначения соответствуют ГОСТ 22748.

8.11.16 При соблюдении условий 8.16.16 и повороте автопоезда в составе переоборудованного полуприцепа на  $90^\circ$  при ширине входного проезда 10 м, ширина выходного проезда должна быть не более 8,5 м.

## 8.12 Переоборудование прицепов в полуприцепы

8.12.1 При удлинении базовых прицепов должны соблюдаться требования (8.12.1-8.12.16).

8.12.2 В передней части на расстоянии принятого переднего свеса (см. 8.12.3), вместо удаленной верхней обоймы поворотного круга прицепа должен быть установлен шкворень, тип и основные размеры которого должны соответствовать ГОСТ 12017.

8.12.3 При установке шкворня на платформу базового прицепа необходимо, чтобы отклонение оси шкворня в горизонтальной плоскости от оси симметрии платформы прицепа составляло  $\pm 2$  мм.

8.12.4 Тип пневматического привода рабочей тормозной системы и его соединительные элементы должны соответствовать приводу и соединительным элементам

тягача, предназначенному для буксировки переоборудованного автотранспортного средства.

Привод стояночного тормоза должен быть применен без изменений.

8.12.5 Электрооборудование переоборудованного прицепа должно соответствовать ГОСТ 3940.

### 8.13 Переоборудование полуприцепов в прицепы

8.13.1 При переоборудовании полуприцепов в прицепы необходимо, чтобы размеры и расположение тягово-сцепного (дышла со сцепной петлей) и поворотного устройства были такими, чтобы при повороте автопоезда соблюдались расстояния между тягачом и прицепом, указанные на рисунке 12 и при этом не было касания прицепа с тяговым автомобилем при повороте.

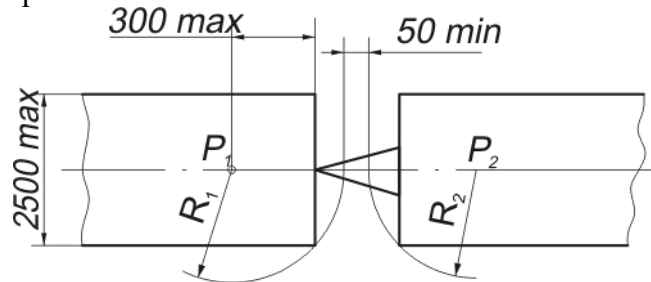


Рисунок 12

8.13.2 При установке и креплении верхней обоймы поворотного круга стандартными крепежными изделиями отклонение его оси от продольной оси симметрии платформы базового полуприцепа должно находиться в пределах  $\pm 2$  мм.

8.13.3 При удлинении базовых полуприцепов должны соблюдаться требования 8.11.1; 8.11.2; 8.11.4; 8.11.6; 8.11.8-8.11.14.

8.13.4 При сохранении типа пневматического привода полуприцепа без изменений, необходимо его соединительные головки установить на гибкие шланги по типу их крепления на аналогичных прицепах, а штепсельную розетку по ГОСТ 9200 установить через соединительный кабель.

8.13.5 Дышло к базовому полуприцепу должно иметь соединительную петлю в соответствии с требованиями ГОСТ 2349.

8.13.6 Тележка поворотная с поворотным кругом должна быть изготовлена по образцу соответствующего по нагрузкам на переднюю ось серийного прицепа или применена от соответствующего прицепа вместе с узлами и приборами привода тормозов.

8.13.7 Соединение узлов и приборов поворотной тележки с пневматическим приводом тормозов прицепа должно быть выполнено по типовой схеме и «Руководствам по эксплуатации» изготовителей.

### 8.14 Установка багажных отсеков, инструментальных ящиков и корзин для запасных колёс

8.14.1 Для грузовых автомобилей и прицепов к ним, при наличии промышленного конструктивного аналога, допускается установка между лонжеронами рамы и вдоль лонжеронов рамы транспортных средств стандартной формы багажного отсека, инструментальных ящиков и корзин для запасных колёс.

Их размеры, место установки, способ и особенности крепления – указаны в конструкторско-технологической документации производителя работ, утверждаемой в установленном порядке.

Длина багажного отсека зависит от длины рамы транспортного средства, например,

## СТ РК 1418-2018

у 12-метрового полуприцепа длина багажного отсека равна 2,6 м, у 14-метрового – 4,5 м; ширина отсека равна ширине рамы (2,35 м); высота внутреннего пространства около дверцы равна 0,84 м, в глубину она уменьшается до 0,5 м.

С каждой стороны транспортного средства багажный отсек должен иметь по две или три двери, запираемые общим боковым устройством.

По оси транспортного средства багажный отсек может быть разделен перегородкой на правую и левую половины.

Все дверцы должны открываются вверх и в открытом положении фиксироваться стойками.

Каркас багажного отсека должен служить дополнительным усилителем рамы транспортного средства.

Последовательность и условия проведения работ при установке багажного отсека на транспортном средстве регламентируются требованиями конструкторско-технологической документации производителя работ.

8.14.2 Для грузовых автомобилей и прицепов к ним допускается установка между лонжеронами рамы и вдоль лонжеронов рамы транспортного средства стандартной формы, заводского изготовления инструментальных ящиков и корзин для запасных колёс.

Их размеры, место установки, способ и особенности крепления – указаны конструкторско-технологической документации производителя работ.

8.14.3 Запрещается использовать сварку, как элемент крепления багажного отсека, инструментальных ящиков или корзин для запасных колёс к лонжеронам рамы транспортного средства.

Допустимые места сварки и способ сварки – приведены конструкторско-технологической документации производителя работ.

8.14.4 Устанавливаемые изделия на транспортном средстве, должны быть полнокомплектными, технически исправными и соответствовать требованиям к промышленному конструктивному аналогу.

### **8.15 Переоборудование автомобилей с правосторонним расположением органов управления на левостороннее**

8.15.1 К переоборудованию допускаются автомобили с правосторонним расположением органов управления, адаптированные изготовителем на установку Европейского варианта автомобилей с левосторонним расположением органов управления.

8.15.2 Базовый автомобиль должен иметь промышленный конструктивный аналог с левосторонним расположением органов управления.

8.15.3 При переоборудовании автомобиля на левосторонние органы управления, подлежат демонтажу правосторонние органы управления автомобилем и следующие изделия:

- органы управления (педаль, вакуумный усилитель, главный тормозной цилиндр) основной тормозной системой автомобиля;
- рулевое управление автомобилем (рулевая колонка с рулевым механизмом и рулевым приводом);
- привод педали сцепления;
- привод педали акселератора;
- панель управления автомобилем;
- фары дальнего и ближнего света (в сборе);
- узлы и детали кондиционера (при его наличии) и отопителя, расположенные под панелью приборов;
- вещевого ящик.

8.15.4 Подобранный комплект вышеуказанных узлов и деталей с промышленного конструктивного аналога или его модификации устанавливаются на автомобиль в местах, предусмотренных изготовителем для Европейского варианта автомобиля.

8.15.5 Переоборудованные автомобили должны иметь параметры и характеристики, установленные изготовителем для автомобилей с правосторонним управлением, подлежащим переоборудованию, кроме углов установки фар ближнего и дальнего света.

8.15.6 Фары ближнего и дальнего света базового автомобиля должны быть заменены на однотипные фары, предназначенные для промышленных конструктивных аналогов с левосторонним расположением органов управления.

8.15.7 Основные параметры рулевого управления переоборудованного автомобиля должны соответствовать параметрам, приведенным в технической, эксплуатационной или ремонтной документации изготовителя для автомобиля одноименной модели с левосторонним расположением органов управления.

8.15.8 Комплект изделий, устанавливаемый на автомобиль вместо демонтируемого, должен состоять из изделий, предусмотренных перечнем изготовителя для данной модели автомобиля с левосторонним расположением органов управления и должен иметь сертификат соответствия. При этом не допускается внесение изменений в конструкцию элементов тормозной системы, рулевого управления и внешних световых приборов с целью адаптации их для левостороннего управления.

8.15.9 Свойства, характеризующие активную безопасность, должны соответствовать следующим требованиям:

- обзорность с места водителя – Правил ООН № 125-00;
- сигнализация, освещенность – установленным изготовителем базового автомобиля;
- эргономические условия рабочего места водителя – ГОСТ 24350 и установленным изготовителем базового автомобиля;
- освещенность и сигнализация (световая и звуковая) – установленным изготовителем базового автомобиля;
- маневренность, управляемость – установленным изготовителем базового автомобиля;
- суммарный люфт в рулевом управлении не должен превышать 10° по требованиям ТР ТС 018/2011. Изменение усилия при повороте рулевого колеса должно быть плавным во всем диапазоне угла его поворота;
- тормозные качества – ТР ТС 018/2011 для проверки в условиях эксплуатации;
- фары ближнего и дальнего света должны быть отрегулированы в соответствии с требованиями ТР ТС 018/2011, углы их установки должны соответствовать требованиям Правилам ООН № 48-03.

8.15.10 Характеризующие пассивную безопасность свойства переоборудованных автомобилей, должны соответствовать следующим требованиям:

- места крепления ремней безопасности – Правилам ООН № 14-07;
- компоненты защита водителя от столкновения с рулевым колесом имеющиеся в автомобиле до внесения изменений в конструкцию должны сохранить свою работоспособность;
- мероприятия, направленные на снижение травматизма водителя и пассажиров – предусмотренными изготовителем базового автомобиля;
- послеаварийная безопасность (обеспечение аптечкой и огнетушителем, возможность эвакуации пострадавших пассажиров) – установленным изготовителем базового автомобиля.

8.15.11 Экологическая безопасность — уровень токсичности (окись углеродов и содержание углеводородов бензиновых и газовых ДВС, дымность дизельных и газодизельных ДВС) в отработавших газах ДВС; уровень шума и вибраций; уровень

## **СТ РК 1418-2018**

излучений и т. д. базового автомобиля должна соответствовать требованиям ТР ТС 018/2011 для проверки в условиях эксплуатации.

8.15.12 Составные части оборудования для левостороннего управления должны быть установлены на предусмотренных технологией сборки местах кузова автомобиля, подготовленных изготовителем.

8.15.13 При левостороннем управлении расположение ножных органов управления должно соответствовать ГОСТ 24350.

8.15.14 Крепление сборочных единиц и деталей органов управления и фиксация крепежных изделий должны соответствовать примененным изготовителем на базовом автомобиле при условии соответствия их ГОСТ 1759.0.

Моменты затяжки крепежных изделий должны соответствовать установленным изготовителем базового автомобиля. Качество крепежных изделий (болтов, винтов и гаек) должно соответствовать ГОСТ 1759.0.

8.15.15 Надежность устанавливаемого комплекта изделий органов управления автомобиля, при соблюдении требований к монтажу и технической эксплуатации, должна быть не ниже установленной нормативной документацией изготовителя.

### **8.16 Уменьшение дорожного просвета автомобилей**

8.16.1 После внесения изменений в конструкцию, связанного с уменьшением дорожного просвета, установочные параметры подвески передних колес: развал колес, поперечный и продольный (кастор) углы наклона шкворневой оси, плечо обкатки и схождение колес должны находиться в пределах, обеспечивающих работоспособность штатной функции стабилизации рулевого управления, возвращающей управляемые колеса и рулевое колесо в нейтральное положение после движения на повороте, устойчивость и управляемость в соответствии с требованиями ГОСТ 31507.

8.16.2 Не допускается при внесении изменений в конструкцию подвески, связанного с уменьшением дорожного просвета, применение несертифицированных комплектующих изделий в тормозном и рулевом управлении, а также элементах, обеспечивающих устойчивость и управляемость автомобиля на дороге.

8.16.3 Во всем диапазоне ходу колес не должны препятствовать детали кузова – поверхности колесных арок, бамперов и др.

### **8.17 Увеличение колеи**

8.17.1 Увеличение колеи путем установки проставок между ступицей и колесом или установкой колесных дисков с меньшим, относительно рекомендованного изготовителем в эксплуатационной документации на переоборудуемый автомобиль вылетом должно быть согласовано по условию допустимого значения плеча обкатки с конструкцией подвески и тормозного привода. Не допускается увеличение колеи, приводящее к увеличению плеча обкатки, если контуры тормозного привода включены по диагональной схеме, а также, в случае если угловая жесткость (податливость) рулевого управления предусмотрена изготовителем в направлении схождения колес при торможении.

8.17.2 Устойчивость автотранспортного средства при увеличении колеи должна соответствовать ГОСТ 31507.

8.17.3 Если боковая поверхность шины после внесения изменений в конструкцию, связанного с увеличением колеи выходит за внешнюю кромку арки колеса, то необходима обеспечить защиту от разбрызгивания колес в соответствии с требованиями ТР ТС 018/2011. Допускается установка гибких, эластичных и травмобезопасных элементов защиты от разбрызгивания колес, устанавливаемых на внешние боковые кромки колесных арок, а также пластиковых накладок на колесные арки, соответствующих требованиям Правил ООН № 26-02.

### **8.18 Внесение изменений в конструкцию, направленные на повышение параметров проходимости, надежности, автономности и защиты кузова автомобиля и его агрегатов от повреждений при эксплуатации**

8.18.1 Внесение изменений в конструкцию автомобилей категорий МG и NG, осуществляемые с целью повышения параметров проходимости, определенных в Приложении А настоящего стандарта для указанных категорий:

- оснащение дополнительными механизмами блокировки дифференциалов (как правило, задней и передней осей) или механизмами аналогичного действия;
- дорожного просвета между и под осями;
- углов въезда, съезда и продольной проходимости.

8.18.2 Также могут быть внесены изменения, касающиеся следующих характеристик и свойств, влияющих на проходимость автомобиля:

- глубины преодолеваемого брода;
- снижение пылепроницаемости системы забор воздуха в ДВС;
- увеличение ходов подвески;
- коэффициента сцепления шин колес на разных покрытиях;
- способности автомобиля к самовытаскиванию при застревании.

8.18.3 Внесение изменений в конструкцию автомобилей категорий МG и NG, осуществляемые с целью повышения показателей автономности автомобиля при его эксплуатации в длительных экспедициях:

- увеличение запаса хода между дозаправками топливом;
- оснащение дополнительными кронштейнами для перевозки запасных колес;
- оснащение экспедиционными багажниками и принадлежностями.

8.18.4 Внесение изменений в конструкцию автомобилей категорий МG и NG, осуществляемые с целью обеспечения защиты кузова автомобиля и его агрегатов от повреждений в условиях эксплуатации - установка защитных элементов картера ДВС и трансмиссии (коробки передач, раздаточной коробки, балок мостов и т.д.

8.18.5 Установленные механизмы блокировки дифференциалов любого типа должны быть оснащены устройствами безопасности, исключающими их включение во время движения автомобиля.

8.18.6 Повышение параметров геометрической проходимости – дорожного просвета между и под осями, углов въезда, съезда, продольной проходимости и увеличения ходов подвески может быть осуществлено за счет:

- замены или добавления упругих элементов подвески на более длинноходные или грузоподъемные: для зависимой подвески – рессор, пружин, амортизаторов, продольных рычагов, реактивных тяг поперечной устойчивости, для независимой подвески – пружин, торсионов, амортизаторов, рычагов на элементы, обеспечивающие подъем кузова над осями (т.н. лифт подвески/Suspension Lift);

- установки проставок или замены упругих элементов и кронштейнов крепления кузова к раме автомобиля, обеспечивающих подъем кузова над рамой (т.н. лифт кузова/body lift);

- установки колес увеличенного диаметра.

8.18.7 При внесении изменений в конструкцию подвески установочные параметры подвески передних колес: развал колес, поперечный и продольный (кастор) углы наклона шкворневой оси, плечо обкатки и схождение колес должны находиться в пределах, обеспечивающих работоспособность штатной функции стабилизации рулевого управления, возвращающей управляемые колеса и рулевое колесо в нейтральное положение после движения на повороте, устойчивость и управляемость в соответствии с требованиями ГОСТ 31507. Также должна быть обеспечена эффективность работы тормозных систем в соответствии с требованиями Приложения № 8 ТР ТС 018/2011. При

## СТ РК 1418-2018

любых изменениях следует обеспечить достаточную длину тормозных шлангов исключаящую их опасные натяжения и обрывы вследствие перемещений деталей шасси и подвески во всем диапазоне ее хода.

8.18.8 На задних зависимых подвесках, оборудованных тягой Панара, смещение положения моста в результате увеличения дорожного просвета в поперечной плоскости должно быть скорректировано до штатного положения путем замены, удлинения или изменения положения крепления тяги Панара. При этом применяемые комплектующие изделия не должны ухудшать прочность и надежность данного элемента и эффективность его работы.

При увеличении колеи автомобиля для компенсации поперечной статической устойчивости, изменившейся после лифтовки, необходимо, чтобы были соблюдены требования 8.17.1.

8.18.9 Изменение типа подвески передней и/или задней осей (рессорной на пружинную и, наоборот, торсионной на пружинную и т.д.), а также конструкции ходовой части (независимая подвеска на зависимую и, наоборот) при внесении изменений в конструкцию допускается при наличии промышленного конструктивного аналога и с использованием составных частей и компонентов заводского изготовления при условии сохранения параметров и эффективности работы тормозных систем, рулевого управления, а также показателей устойчивости и управляемости в соответствии с требованиями ГОСТ 31507.

8.18.10 При изменении типа подвески, конструкции ходовой части, замене элементов трансмиссии (коробки передач, раздаточной коробки), лифте должна быть обеспечена нормальная работа карданных валов с углами их наклона и установки допускаемыми изготовителем или их адаптация с заменой и соблюдением требований 7.21.

8.18.11 Не допускается при внесении изменений в конструкцию подвески применение несертифицированных комплектующих изделий в тормозном и рулевом управлении, а также элементах, обеспечивающих устойчивость и управляемость автомобиля на дороге.

8.18.12 При подъеме кузова над рамой допускается изменение расстояния между рамой и кузовом (лифт кузова) не более чем на 50 мм.

8.18.13 Колеса увеличенного диаметра могут устанавливаться со стандартными типами рисунка протектора, обеспечивающим эффективность их сцепления с покрытиями на которых предполагается использование автомобиля.

При этом колесные диски должны использоваться стандартных типоразмеров.

Во всем диапазоне ходу колес увеличенного диаметра не должны препятствовать детали кузова – поверхности колесных арок, бамперов и др.

Передачное число трансмиссии и главной передачи должно обеспечивать вращение колес увеличенного диаметра без возникновения опасных напряжений в ступицах, шлицевых соединениях полуосей, шарниров равных угловых скоростей, что должно быть подтверждено соответствующими расчетами.

Показание тахометра, одометра и спидометра при установке колес большего диаметра должны быть скорректированы.

Допускается установка гибких, эластичных и травмобезопасных элементов защиты от разбрызгивания колес, устанавливаемых на внешние боковые кромки колесных арок, а также пластиковых накладок на колесные арки, соответствующих требованиям Правил ООН № 26-02, шириной не более 100 мм с каждой стороны.

8.18.14 При установке колес большего диаметра на штатные или доработанные кронштейны запасного колеса должны обеспечиваться:

- видимость задних световых приборов (габаритных огней, сигналов торможения,



указателей поворота) на вертикальные и горизонтальные углы, согласно предписаниям Правил ООН № 48-03;

- их механическая прочность с учетом возникающих в процессе эксплуатации нагрузок.

Не допускается установка дублирующих световых приборов вместо штатных.

8.18.15 Для обеспечения предусмотренных конструкцией автомобиля ходов подвески и углов поворота управляемых колес, а также для увеличения углов въезда и съезда автомобиля и защиты его кузова от механических повреждений при его эксплуатации в условиях бездорожья, допускается произвести установку:

- переднего бампера с усиленными относительно штатного бампера прочностными характеристиками, сертифицированного для конкретной модели и марки транспортного средства. Данный бампер может оснащаться электрической лебедкой;

- заднего бампера с усиленными относительно штатного бампера прочностными характеристиками, сертифицированного для конкретной модели и марки транспортного средства. Данный бампер может оснащаться электрической лебедкой;

- подножек с усиленными относительно штатных подножек прочностными характеристиками с креплением к силовым элементам кузова и рамы автомобиля;

Конструкция и исполнение бамперов, устанавливаемых вместо штатных, должны соответствовать требованиям Правил ООН № 26-02 и Правил ООН № 42-00 или гармонизированных с ними стандартов. Наружные выступы с опасными радиусами закругления на бамперах не допускаются.

На задних бамперах допускается установка одного или двух кронштейнов запасного колеса и тягово-сцепных устройств для буксировки прицепов, лебедки. При этом не должна быть увеличена габаритная ширина транспортного средства. Шарнирное соединение кронштейнов запасного колеса с бампером должно обеспечивать доступ в багажный отсек кузова через заднюю дверь и иметь надежные запирающие устройства, исключающие самопроизвольное их открытие в условиях эксплуатации.

8.18.16 На специально подготовленную площадку, закреплённую на лонжеронах рамы/кузова, во внутреннем пространстве переднего бампера допускается установить электрическую лебедку с питанием от бортовой сети автомобиля, непосредственно от аккумуляторной батареи, для обеспечения возможности самовытаскивания автомобиля при преодолении тяжелого бездорожья.

Установленная лебедка и ее элементы не должны выступать за передний габарит автомобиля, более чем на величину роликов направляющего устройства, а ее грузоподъемность должна соответствовать массе автомобиля повышенной проходимости.

Схема подключения и работа установленной лебедки не должны нарушать функционирование устройств электрооборудования автомобиля.

Прочность площадки, кронштейнов и резьбовых соединений, предназначенных для установки лебедки, должна быть достаточной, чтобы исключить их деформацию при достижении лебедкой максимального тягового усилия.

Место установки лебедки должно обеспечивать удобный доступ к переключателю сцепления, электродвигателю для контроля его температуры и к барабану для контроля укладки троса.

Электрические провода от лебедки до блока управления, а также от блока управления до аккумуляторной батареи должны быть проложены таким образом, чтобы исключить возможность повреждения их изоляции и появления на ней потертостей.

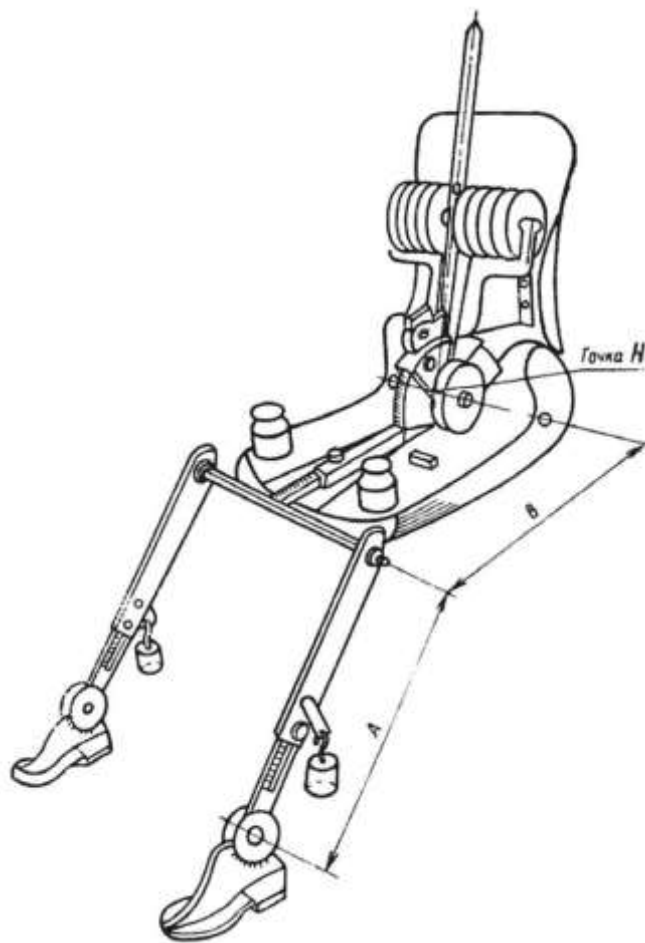
8.18.17 Для обеспечения уменьшения пылепроницаемости системы забора воздуха в ДВС и возможности для преодоления водных преград/брода с глубиной большей, чем это предусмотрено изготовителем автомобиля, допускается произвести установку воздухозаборника (шноркеля) в систему подачи воздуха с обеспечением герметичности

## СТ РК 1418-2018

соединений воздуховода шноркеля с корпусом или воздуховодами воздушного фильтра.

Радиусы наружных выступов установленного шноркеля должны находиться в пределах допустимых значений по требованиям Правил ООН № 26-02. Обзорность с места водителя при установке шноркеля не должна ухудшиться, углы видимости должны находиться в пределах допустимых значений по требованиям Правил ООН № 125-00.

В случаях, когда шноркель увеличивает размер непросматриваемой зоны, создаваемой стойками переднего окна базового автомобиля, для подтверждения соответствия переоборудованного автомобиля требованиям по показателям обзорности с места водителя следует применять стандартную методику (см. Правила ООН № 125) с использованием объемного механизма для определения Н-точки по СТ РК ИСО 6549 (см. рисунок 13).



**Рисунок 13 – Объемный механизм для определения Н-точки**

8.18.18 Для обеспечения гидроизоляции агрегатов трансмиссии (картера коробки передач, раздаточной коробки, мостов) при переправе через водные преграды/брод допускается подвод воздуха к дыхательным клапанам соответствующих агрегатов через трубки, выведенные на необходимый уровень (выше рамы, подкапотное пространство, воздухозаборника/шноркеля и т.д.). Допускается соединение трубок через тройники, штуцеры с выводом общей трубки подкапотное пространство, воздуховод шноркеля, выше уровня рамы и т.п. Соединение трубок должно быть выполнено металлическими хомутами, исключая их соскальзывание с корпуса клапанов, тройников и штуцеров, а также их крепление пластиковыми хомутами к раме и другим неподвижным частям кузова или ходовой части вдали от движущихся или нагреваемых элементов. На концы

трубок могут быть установлены пылезащитные фильтры, не препятствующие свободному движению воздуха в трубках.

8.18.19 Допускается установка дополнительных сертифицированных по Правилам ООН № 34-01 или гармонизированным с ними стандартам топливных баков с соблюдением требований Подраздела 7.3 настоящего стандарта. Баки должны быть закреплены по схеме и с использованием крепежных элементов, предписываемых изготовителем.

8.18.20 Установленная система регулирования давления воздуха в шинах для обеспечения выбора оптимального коэффициента сцепления шин на различных покрытиях должна быть герметична.

8.18.21 Для обеспечения защиты агрегатов и узлов автомобиля при его эксплуатации допускается произвести установку:

- дополнительной защиты картера ДВС из листового металла;
- дополнительной защиты картера коробки передач из листового металла.

Элементы дополнительной защиты должны находиться в пределах дорожного просвета под осями с обеспечением, необходимой вентиляции картеров ДВС, коробки передач и раздаточной коробки и не препятствовать нормальной работе элементов подвески с учетом взаимного перемещения ее элементов.

8.18.22 На крыше автомобиля допускается установить багажник заводского изготовления для перевозки легких необъемных грузов и при необходимости запасного колеса, для которого должен быть предусмотрен специальный кронштейн крепления. Конструкция багажника и способ его установки должны соответствовать требованиям ГОСТ 30551 и инструкции по эксплуатации автомобиля.

Для обеспечения доступа к багажнику на крыше автомобиля допускается установка лестницы, закрепляемой на задней двери автомобиля.

8.18.23 Устанавливаемые на крыше детали, предметы оборудования, не являющиеся ее конструктивными элементами (по 8.18.22), а также другие, например, поручни, противосолнечные козырьки и т.д., должны иметь радиус кривизны не менее 3,2 мм. Кроме того, ширина выступающих частей должна быть не меньше величины их направленного вниз выступа; в качестве альтернативного варианта эти выступающие части должны выдержать испытание на энергорассеивающую способность в соответствии с предписаниями Приложения 4 Правил ООН № 26-02.

## **8.19 Требования к транспортным средствам категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, в конструкцию которых внесены изменения с целью адаптации их органов управления для лиц с ограниченными физическими возможностями**

8.19.1 Транспортные средства, предназначенные для лиц с ограниченными физическими возможностями должны иметь автоматическую трансмиссию, антиблокировочную тормозную систему и адаптированные органы управления.

8.19.2 В отношении транспортных средств, предназначенных для лиц с ограниченными физическими возможностями, применяются все требования ТР ТС 018/2011 и настоящего стандарта для соответствующей категории транспортного средства. Особенности применения требований к эффективности тормозных систем установлены в Пункте 8.19.3.

8.19.3 При проверке эффективности рабочей и запасной тормозных систем усилие на ручном органе управления рабочей тормозной системы должно быть не менее 65 Н и не более 275 Н, при этом рабочий ход органа управления должен быть в сторону от водителя.

При превышении величины усилия на ручном органе управления должны быть проведены дополнительные испытания с начальной скоростью торможения менее 80 км/ч, и определены максимальная начальная скорость с заданной эффективностью торможения,

## СТ РК 1418-2018

при которой усилие на ручном органе управления не превысит 275 Н. Эта скорость должна быть рекомендована исполнителем как максимальная разрешенная скорость транспортного средства.

В руководство по эксплуатации транспортного средства должно быть внесено предупреждение о недопустимости превышения максимальной разрешенной скорости в связи с возможным возрастанием усилия на органе управления рабочей тормозной системой, которое может быть не реализовано водителем с ограниченными физическими возможностями.

8.19.4 Органы управления, адаптированные для лиц с ограниченными физическими возможностями:

8.19.4.1 Должны обеспечивать удобство доступа в салон транспортного средства и на рабочее место водителя;

8.19.4.2 Должны иметь возможность регулировки для индивидуальной адаптации под конкретного водителя;

8.19.4.3 Должны соответствовать требованиям Правил ООН № 12-03 и № 21-01 в отношении травмобезопасности;

8.19.4.4 Не должны мешать друг другу при одновременном манипулировании несколькими органами управления при совершении управляющих воздействий;

8.19.4.5 Не должны препятствовать возможности управлять транспортным средством при помощи штатных органов управления (при наличии);

8.19.4.6 Не должны ухудшать доступность и удобство пользования другими органами управления транспортным средством.

8.19.5 Рабочий ход органов управления должен обеспечивать неизменность рабочей позы водителя при выполнении управляющих воздействий.

8.19.6 Привод органов управления должен обеспечивать надежную передачу и плавное изменение усилий без люфтов, заеданий и рывков и траекторию движения органов управления без заметных деформаций элементов и звеньев приводов.

8.19.7 Усилие на ручном органе управления скоростью движения транспортного средства не должно превышать 35 Н.

### **8.20 Внесение изменений в конструкцию мототехники**

8.20.1 Внесение изменений в конструкцию мототехники (мопедов, мотоциклов, квадрициклов, скутеров, снегоходов и т. п.) – не допускается, за исключением замены силовых агрегатов на однотипные, мощность и рабочий объем цилиндров которых не превышает 20 % .

8.20.2 Допускается замена рам и подвески мототехники на однотипные изделия. При этом должны быть учтены требования Пункта 7.5.2 настоящего стандарта.

8.20.3 Ремонтно-восстановительные (сварочные) работы на раме мототехники – не допускаются.

8.20.4 Для мотоцикла (трицикла, квадрицикла, мопеда, снегохода и др.) запрещено:

- устанавливать раму собственного изготовления или другой марки и модели;
- вносить изменения в конструкцию рамы;
- устанавливать переднюю вилку собственного изготовления;
- вносить изменения в тормозное оборудование, за исключением замены передней вилки или заднего колеса в комплекте с тормозным оборудованием;
- устанавливать коляску с левой стороны мотоцикла;
- устанавливать автомобильные колеса;
- устанавливать руль собственного изготовления;
- устанавливать сиденья собственного изготовления;
- устанавливать собственного изготовления или переоборудованные глушители и

выхлопные трубы;

- изменять геометрию руля;
- изменять расположение опор для ног без изменения расположения устройств управления.

### **8.21 Внесение изменений в конструкцию освещения и сигнализации АМТС**

8.21.1 На устройства освещения и световой сигнализации, предназначенные для установки на транспортное средство, должно быть выдано сообщение об официальном утверждении по Правилам ООН, применяемым в отношении устройств освещения и световой сигнализации и источников света в них или заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии указанным Правилам ООН.

8.21.2 При необходимости замены предусмотренной конструкцией транспортного средства источника света на источник света того же класса с иными фотометрическими характеристиками либо иного класса, такая замена может быть проведена только совместно со световым модулем, соответствующим заменяемому источнику света, либо фары в сборе.

8.21.3 Не допускается установка нештатных световых модулей в случае, если освещающая поверхность рассеивателя в зоне прохождения пучка света нештатного светового модуля имеет оптические элементы, участвующие в формировании пучка света.

8.21.4 В случае изменения класса источника света необходимо заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии Правилам ООН, применяемым в отношении соответствующих типов фар и источников света, фотометрических параметров фары с замененными источниками света и световыми модулями.

8.21.5 В случае установки оптических элементов, предназначенных для коррекции светового пучка фар в целях приведения его в соответствие с требованиями настоящего технического регламента, подтверждение этого соответствия производится путем проверки фотометрических параметров фары согласно требованиям Правил ООН, применяемым в отношении данных фар.

8.21.6 При установке на транспортное средство не предусмотренных его конструкцией устройств освещения и световой сигнализации, а также изменении конструкции фар (изменении класса источника света в них) должны выполняться (с учетом категории транспортного средства) требования Правил ООН №№ 48-03, 53-01, 74-01 и пункта 1 Приложения № 3 к ТР ТС 018/2011.

8.21.7 В случае установки источника света, не соответствующего указанному в эксплуатационной документации транспортного средства по классу, либо требующего установку (использование) дополнительных элементов по отношению к исходной конструкции фары, либо требующего внесения изменений в электрическую схему транспортного средства, проверяется выполнение положений ТР ТС 018/2011, касающихся внесения изменений в конструкцию транспортного средства.

При проверке следует руководствоваться маркировкой согласно Правилам ООН, применяемым в отношении данной фары, и информацией, приведенной в руководстве по эксплуатации транспортного средства, а также в свидетельстве о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

8.21.8 Не допускается использование в фарах транспортных средств сменных источников света, не имеющих знака официального утверждения, либо с не соответствующими установленному изготовителем в эксплуатационной документации классом источника света, цоколем, мощностью, цветовой температурой, а также переходников с цоколя источника света одного класса на другой при установке источника

## СТ РК 1418-2018

света в световой модуль.

8.21.9 В случае использования в световых приборах транспортного средства сменных источников света классов 0 и H (лампы накаливания, включая галогенные), они должны быть сертифицированы в соответствии с Правилами ООН № 37-03 или гармонизированными с ними стандартами.

В случае использования в световых приборах транспортного средства сменных источников света класса D (газоразрядные лампы), они должны соответствовать Правилам ООН № 99-00, включая тип цоколя, согласно обозначениям:

«DxR» (где x – цифра от 1 до 4) в фарах со световым модулем без линзы;

«DxS» (где x – цифра от 1 до 4) в фарах со световым модулем с линзой.

При этом фары, используемые с газоразрядными источниками света должны быть сертифицированы в соответствии с требованиями Правил ООН № 98-01.

8.21.10 Не допускается отсутствие или неработоспособность предусмотренных конструкцией транспортного средства либо установленных при внесении изменений в конструкцию транспортного средства устройства для очистки фар и автоматического корректирующего устройства угла наклона фар.

Примечание – В соответствии с Правилами ООН № 48-03 устройствами для очистки фар комплектуются фары ближнего света, имеющие источники света с номинальным световым потоком более 2000 люмен. Автоматическим корректирующим устройством угла наклона фар комплектуются адаптивные системы переднего освещения, выполняющие функцию ближнего света, независимо от используемого источника света, фары ближнего света с источниками света класса LED, а также фары ближнего света и противотуманные с источниками света любого класса, имеющими номинальный световой поток более 2000 люмен. Сменные газоразрядные источники света категорий D1R, D2R, D3R, D4R, D1S, D2S, D3S, D4S и галогенные лампы накаливания категорий H9, H9B, H1R1 имеют номинальный световой поток более 2000 люмен.

### **8.22 Требования к транспортным средствам в отношении оснащения аппаратурой спутниковой навигации, установки системы или устройства вызова экстренных оперативных служб**

8.22.1 Оснащение аппаратурой спутниковой навигации, системой или устройствами вызова экстренных служб производится в соответствии с требованиями ТР ТС 018/20011.

8.22.2 Транспортные средства, входящие в область применения Правил ООН № 94 и 95, и категории N1, входящие в область применения Правил ООН № 95, должны комплектоваться системой вызова экстренных оперативных служб, которая ввиду специфики оценки соответствия, включающей разрушающие испытания (проверку функционирования после фронтального и бокового столкновения), устанавливается на стадии изготовления транспортного средства и тип которого указывается в поле «оборудование транспортного средства» одобрения типа транспортного средства/шасси.

По согласованию с изготовителем транспортного средства система вызова экстренных оперативных служб может быть установлена сервисными центрами, имеющими договорные отношения с изготовителем системы на транспортные средства, относящиеся к типу, в составе которого система проходила оценку соответствия по ТР ТС 018/2011 при этом система вызова экстренных оперативных служб должна удовлетворять требованиям 8.22.3.1-8.22.3.7, а также пункта 118 приложения № 10 ТР ТС 018/2011.

8.22.3 Оснащение транспортных средств устройством вызова экстренных оперативных служб

8.22.3.1 Транспортные средства категорий M1, не входящие в область применения Правил ООН № 94 и 95, N1, не входящие в область применения Правил ООН № 95, M2, M3, N2 и N3 (технически допустимой максимальной массой более 2500 кг и контрольная точка «R» самого низкого сиденья которых находится выше 700 мм), а также согласно [5] находящиеся в эксплуатации транспортные средства, используемые для перевозок

пассажиров и багажа и опасных грузов, должны комплектоваться сертифицированными устройствами вызова экстренных оперативных служб, соответствующим требованиям пункта 118 приложения № 10 ТР ТС 018/2011.

8.22.3.2 Устройство вызова экстренных оперативных служб должно обеспечивать:

- передачу сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении, направлении и скорости движения после нажатия кнопки экстренного вызова (подтверждается по ГОСТ 33470, ГОСТ 33471), а с 1 января 2017 г. – также автоматически при опрокидывании транспортного средства;

- двустороннюю громкую голосовую связь с экстренными оперативными службами через сети подвижной радиотелефонной связи (подтверждается субъективными и объективными испытаниями качества громкоговорящей связи в кабине транспортного средства с применением устройства «искусственный рот» и «искусственное ухо» по методам ГОСТ 33468 (за исключением пункта 7.1);

8.22.3.3 Кнопка вызова экстренных оперативных служб должна устанавливаться в месте, которое находится в зоне прямой видимости с места водителя и сидящего впереди пассажира – мужчин 50-перцентильного уровня репрезентативности<sup>1)</sup> (если конструкция транспортного средства предусматривает нахождение сидящего впереди пассажира рядом с местом водителя) и обеспечивает возможность досягаемости ими кнопки вызова без отсоединения ремней безопасности.

8.22.3.4 Кнопка вызова экстренных оперативных служб должна иметь защиту от непреднамеренного нажатия механическим способом.

8.22.3.5 Кнопка вызова экстренных оперативных служб должна быть обеспечена подсветкой.

8.22.3.6 Оптический индикатор состояния устройства красного цвета постоянного (немигающего) свечения, видимый в том числе в светлое время суток, размещается в области прямой видимости с места водителя и сидящего впереди пассажира – мужчин 50-перцентильного уровня репрезентативности.

Указанный индикатор включается:

- кратковременно (от 3 до 10 секунд) при подаче электроэнергии на электрическое оборудование транспортного средства при переводе включателя зажигания (пускового переключателя) в положение "включено" (рабочее положение);

- при возникновении (наличии) неисправности в системе, не позволяющей выполнять требования 8.22.3.2, и остается включенным в течение всего времени наличия неисправности при нахождении включателя зажигания (пускового переключателя) в положении "включено" (рабочем положении).

Допускается отсутствие оптического индикатора, удовлетворяющего указанным требованиям, в случае обеспечения возможности подтверждения исправности устройства при каждой подаче электроэнергии на электрическое оборудование транспортного средства при переводе включателя зажигания (пускового переключателя) в положение "включено" (рабочее положение) посредством использования другого оптического индикатора, а также выведения на комбинацию приборов текстового сообщения о неисправности устройства, которое сохраняется в течение всего времени наличия неисправности при нахождении включателя зажигания (пускового переключателя) в положении "включено" (рабочем положении).

8.22.3.7 Кнопка вызова экстренных оперативных служб и индикатор состояния устройства должны иметь идентифицирующие их символы. Индикатор состояния устройства может конструктивно совмещаться с кнопкой вызова экстренных оперативных служб.

---

<sup>1)</sup> Подтверждается с использованием объемного механизма определения Н-точки.

## **СТ РК 1418-2018**

8.22.4 Система/устройство вызова экстренных служб должна иметь документы о подтверждении соответствия требованиям по электромагнитной совместимости, стойкости к климатическим и механическим воздействиям по ГОСТ 33466.

8.22.5 Система/устройство вызова экстренных служб должна иметь документы о подтверждении соответствия требованиям по условиям функционирования и протоколов передачи данных по ГОСТ 33467.

8.22.6 Система/устройство вызова экстренных служб должна иметь документы о подтверждении соответствия требованиям к качеству громкоговорящей связи в кабине транспортного средства по ГОСТ 33468 (для типов, в составе которых проводились соответствующие испытания).

8.22.7 Система/устройство вызова экстренных служб должна иметь документы о подтверждении соответствия требованиям по определению момента аварии по ГОСТ 33469.

8.22.8 Система/устройство вызова экстренных служб должна иметь документы о подтверждении соответствия требованиям к модулю беспроводной связи по ГОСТ 33470.

8.22.9 Система/устройство вызова экстренных служб должна иметь документы о подтверждении соответствия требованиям к навигационному модулю по ГОСТ 33471.

8.22.10 В случае оснащения устройством вызова экстренных оперативных служб транспортного средства, относящегося конструктивно к одному из типов, указанных в сертификатах соответствия по 8.22.4-8.22.7 проверка безопасности конструкции проводится аккредитованной испытательной лабораторией в форме технической экспертизы с обязательной идентификацией устройства по идентификационному номеру IMEI, как это предусмотрено ГОСТ 33470.

8.22.11 В случае оснащения устройством вызова экстренных оперативных служб транспортного средства, тип которого отличается от указанных в сертификатах соответствия по 8.22.4-8.22.7 проверка безопасности конструкции проводится аккредитованной испытательной лабораторией в форме испытаний по 8.22.3.1-8.22.3.7 с оформлением соответствующего протокола.

8.22.12 Свидетельство о безопасности конструкции или свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями, оформленные при оснащении системой/устройством вызова экстренных оперативных служб выпускаемых в обращение единичных и находящихся в эксплуатации транспортных средств, соответственно, должны содержать в полях «Дополнительное оборудование транспортного средства» данные, идентифицирующие установленное оборудование по следующей рекомендуемой форме «Система/устройство вызова экстренных оперативных служб», торговая марка, модель, идентификационный номер IMEI, ICCID-код.

### **8.23 Прочие виды внесения изменений в конструкцию транспортных средств**

#### **8.23.1 Требования к прочим элементам конструкции**

8.23.1.1 Показания сигнализаторов бортовых (встроенных) средств контроля и диагностирования на транспортных средствах, оснащенных такими средствами, должны соответствовать работоспособному состоянию транспортного средства. Бортовые средства контроля и диагностирования должны быть при этом комплектны и сохранены, их видимые повреждения не допускаются.

8.23.1.2 Замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн, механизмы регулировки и фиксирующие устройства сидений водителя и пассажиров, устройство обогрева и обдува ветрового стекла, предусмотренное изготовителем транспортного средства противоугонное устройство должны быть работоспособны.



8.23.1.3 Замки боковых навесных дверей транспортного средства должны фиксироваться в двух положениях запираения: промежуточном и окончательном, если это предусмотрено изготовителем транспортного средства в эксплуатационной документации.

8.23.1.4 Транспортное средство должно быть укомплектовано звуковым сигнальным прибором в работоспособном состоянии. Звуковой сигнальный прибор должен при приведении в действие органа его управления издавать непрерывный и монотонный звук, акустический спектр которого не должен претерпевать значительных изменений.

8.23.1.5 Демонтаж и неработоспособность средств измерения скорости (спидометры), а также технические средства контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (если их установка предусмотрена техническим регламентом) не допускаются.

8.23.1.6 Ослабление затяжки болтовых соединений и разрушения деталей подвески и карданной передачи транспортного средства не допускаются.

8.23.1.7 Давление на контрольном выводе регулятора уровня пола транспортного средства с пневматической подвеской, изготовленного после 1 января 1997 г., должно соответствовать указанному изготовителем в эксплуатационной документации.

8.23.1.8 Деформации вследствие повреждений или изменения конструкции передних и задних бамперов транспортных средств категорий М и N, при которых радиус кривизны выступающих наружу частей бампера (за исключением деталей, изготовленных из неметаллических эластичных материалов) менее 5 мм, не допускаются.

8.23.1.9 Видимые разрушения, короткие замыкания и следы пробоя изоляции электрических проводов не допускаются.

8.23.1.10 Запасное колесо, аккумуляторные батареи, сиденья должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства.

8.23.1.11 На транспортных средствах, оборудованных механизмами продольной регулировки положения подушки и угла наклона спинки сиденья или механизмом перемещения сиденья водителя (для посадки и высадки пассажиров), указанные механизмы должны быть работоспособны. После прекращения регулирования или пользования эти механизмы должны автоматически блокироваться.

8.23.1.12 Держатель запасного колеса должен быть работоспособен.

8.23.1.13 Демонтаж опорного устройства полуприцепов не допускается.

Фиксаторы транспортного положения опор должны быть работоспособны.

8.23.1.14 Каплепадение масел и рабочих жидкостей из ДВС, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемых на транспортных средствах гидравлических устройств не допускается.

8.23.1.15 Ослабление крепления амортизаторов вследствие отсутствия, повреждения или сквозной коррозии деталей их крепления не допускается.

8.23.1.16 Трещины и разрушения щек кронштейнов подвески, а также стоек либо каркасов бортов и приспособлений для крепления грузов не допускаются.

8.23.1.17 Отсутствие предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства элементов системы защиты от разбрызгивания из-под колес не допускается.

8.23.1.18 Запрещено неправомерное оборудование транспортного средства специальными звуковыми и световыми сигнальными приборами, нанесение окраски по цветографическим схемам, установленным для транспортных средств оперативных служб.

8.23.1.19 В отношении транспортных средств категории L не допускаются:

- неработоспособность или отсутствие предусмотренного изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства рулевого демпфера мотоцикла;

## СТ РК 1418-2018

- отсутствие предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства подножек или рукояток для пассажиров на седле;

- отсутствие предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства дуг безопасности или приведение их в состояние, при котором невозможно их использование по назначению;

- наличие люфта в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа.

8.23.1.20 Установленные на транспортном средстве устройство или система вызова экстренных оперативных служб должны быть работоспособными.

8.23.1.21 Установленная на транспортном средстве аппаратура спутниковой навигации должна быть работоспособной.

8.23.2 При внесении изменений в конструкцию транспортных средств, особенно при смене кузовной надстройки, необходимо обеспечить:

- возможность монтажа шин максимально допустимых размеров;

- достаточное расстояние от шины до крыла или колесной арки, в том числе при смонтированных цепях противоскольжения и полном прогибе (также и при перекосе моста);

- соблюдение соответствующих данных, указанных производителем шин.

8.23.3 Превышение приведенной максимально допустимой нагрузки на шину или скорости может привести к повреждениям или отказам шин.

8.23.4 Допускается применение только разрешенных изготовителем и указанных в эксплуатационной документации типов и размеров с соблюдением максимально допустимой нагрузки на шины и скорости по индексу скорости, соответствующим указанным на маркировке шины. Исключение составляет использование увеличенного диаметра и размера шин при внесении изменений в конструкцию, связанном с увеличением параметров проходимости и дорожного просвета по требованиям Подраздела 8.19.

### **8.23.5 Требования к удерживающим системам пассивной безопасности**

8.23.5.1 Места для сидения в транспортных средствах, конструкция которых предусматривает наличие ремней безопасности, должны быть ими оборудованы в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, действовавших на момент выпуска транспортного средства в обращение.

8.23.5.2 Не допускается демонтаж ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, или приведение их в состояние, при котором невозможно их использование по назначению.

8.23.5.3 Установленные на транспортных средствах ремни безопасности не должны иметь следующих дефектов:

- надрыв на лямке, видимый невооруженным глазом;

- замок не фиксирует «язык» лямки или не выбрасывает его после нажатия на кнопку замыкающего устройства;

- лямка не вытягивается или не втягивается во втягивающее устройство (катушку);

- при резком вытягивании лямки ремня с аварийным запирающимся втягивающим устройством не обеспечивается прекращение (блокирование) ее вытягивания из втягивающего устройства (катушки).

8.23.5.4 Установка подушек безопасности, не предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства, не допускается.

8.23.5.5 Не допускается демонтаж подголовников, предусмотренных конструкцией транспортного средства.

8.23.6 Автотранспортные средства для обучения вождению должны соответствовать требованиям [10].

### **8.23.6 Требования к автотранспортным средствам, оснащенным каркасами**

**безопасности**

8.23.6.1 Автомобили повышенной проходимости периодически эксплуатирующиеся помимо дорог общего пользования в местах, где присутствуют риски опрокидывания или падения тяжелых предметов сверху (предприятия добывающей промышленности, осуществляющие карьерные, горные, строительные, метро-строительные и др. работы, а также ведомства, использующие аварийно-спасательные автомобили) по согласованию с территориальными подразделениями государственного уполномоченного органа допускается оснащать дополнительной защитой от опрокидывания и падения различных предметов сверху<sup>1)</sup> при условии сохранения уровня безопасности, предусмотренного изготовителями на момент выпуска транспортного средства в обращение и ТР ТС 018/2011.

8.23.6.2 Установка каркасов безопасности любого типа не должна препятствовать или осложнять доступ водителя к элементам управления транспортным средством и его системами, функционированию стандартного и обязательного оборудования, такого, как ремни безопасности и детские удерживающие системы, подголовники, подушки безопасности, системы отопления, вентиляции, кондиционирования и др., требования к которым предусмотрены ТР ТС 018/2011.

8.23.6.3 Установка внешних каркасов (external ROPS) безопасности должна производиться в пределах габаритной ширины автотранспортного средства.

8.23.6.4 Масса установленного в автомобиле категории М1G каркаса безопасности не должна превышать разности между технически допустимой максимальной массой и массой транспортного средства в снаряженном состоянии, увеличенной на массу всех пассажиров, предусмотренных конструкцией транспортного средства (по количеству мест для сидения и приходящейся на каждое из них условной массе одного пассажира 68 кг).

Грузоподъемность автомобилей с установленными каркасами безопасности должна быть скорректирована с учетом массы установленного каркаса безопасности.

8.23.6.5 После произведенного монтажа в передней части салона/отсека экипажа каркаса безопасности, содержащего переднюю предохранительную дугу, форма которой следует за стойками ветрового стекла и его верхнего края<sup>2)</sup>, свойства, должны быть подтверждены показатели обзорности с места водителя, предусмотренные пунктом 5 приложения № 3 ТР ТС 018/2011, Правилами ООН № 125 или ГОСТ 33988.

В случаях, когда элементы передней дуги каркаса безопасности увеличивают размеры непросматриваемых зон, создаваемых стойками переднего окна базового автомобиля, для подтверждения соответствия переоборудованного автомобиля требованиям вышеуказанных нормативных документов следует применять стандартную методику определения допустимых показателей обзорности с места водителя (см. Правила ООН № 125) с использованием объемного механизма для определения Н-точки по СТ РК ИСО 6549 (см. рисунок 15).

8.23.6.6 Никакой из элементов установленных внутренних каркасов безопасности не должен препятствовать действию систем пассивной безопасности – ремней безопасности и их креплений, детских удерживающих устройств и их креплений.

8.23.6.7 Никакой из элементов установленных внутренних каркасов безопасности не

---

<sup>1)</sup> Характеристики каркасов безопасности, определяющие их функциональное назначение по условиям обеспечения устойчивости к воздействию силы в боковом, вертикальном и продольном направлениях и энергии, поглощаемой в боковом направлении (устройства ROPS) и сопротивлению удару от падающих предметов (устройства FOPS) не регламентируются. Данные показатели находятся в сфере действия технического регламента Таможенного союза ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования» и могут быть подтверждены оценкой соответствия по методам, предусмотренным ссылочными гармонизированными стандартами ИСО 3471 (для устройств ROPS) или ИСО 3449 (для устройств FOPS).

<sup>2)</sup> Дуга может располагаться как внутри (internal ROPS), так и снаружи кузова/кабины (external ROPS).

## **СТ РК 1418-2018**

должен препятствовать действию подушек безопасности или снижать их эффективность.

8.23.6.8 Конструкция и установка внутренних каркасов безопасности не должна снижать прочность сидений, их креплений и подголовников.

8.23.6.9 Конструкция и установка каркасов безопасности должна обеспечивать условие, при котором никакие из их элементов не должны перекрывать воздухопроводы системы отопления, вентиляции и кондиционирования.

8.23.6.10 При установке каркасов безопасности любого исполнения не должно быть нарушено функционирование или допущено повреждение ремней безопасности и их крепления, электропроводки, топливных или тормозных магистралей.

8.23.6.11 Верхняя кромка дуг внутренних каркасов безопасности должна быть как можно ближе к внутренней поверхности крыши автомобиля.

8.23.6.12 Никакой из элементов внутреннего каркаса безопасности не должен прикрепляться к креплению ремней безопасности.

8.23.6.13 Элементы установленных каркасов безопасности должны обеспечивать выполнение требований к травмобезопасности внутреннего оборудования. Внутренняя часть крыши, которая расположена над водителем или пассажирами или впереди них согласно Правил ООН № 21, не должна иметь представляющих опасность неровностей или острых краев, направленных назад или вниз. Ширина выступающих частей должна быть не менее величины направленного вниз выступа, радиус кривизны краев должен составлять не менее 5 мм. Элементы, которые в силу их расположения, могут удариться пассажиры, то поверхность таких деталей должны быть покрыты защитными чехлами, изготовленными из упругого, рассеивающего энергию материала, не поддерживающего горение, твердостью менее 50 единиц по Шору (А), например, огнестойкого, не выделяющего запаха, самонесущего полужесткого полиуретана плотностью 300 кг/м<sup>3</sup>. Для обеспечения защиты нижних конечностей вышеуказанными защитными чехлами должны быть защищены вертикальные части предохранительных дуг на высоте 450 мм от пола салона/кабины.

## **9 Требования к легковым автомобилям, являющимся результатом индивидуального технического творчества (самодельным автомобилям)**

### **9.1 Общие данные, компоновка и основные размеры**

9.1.1 Не допускаются к регистрации в государственных уполномоченных органах изготовленные самодельные грузовые автомобили и автобусы.

9.1.2 Допускается изготовление только двухосных четырехколесных автомобилей с числом мест не более пяти и рабочим объемом ДВС не более 1800 см<sup>3</sup> при этом разрешается использование отдельных агрегатов, узлов и деталей легковых автомобилей (кроме кузовов), мотоциклов и мотороллеров промышленного изготовления.

Не допускается сборка, типовых легковых автомобилей, соответствующих промышленным конструктивным аналогам, из запасных частей.

9.1.3 Допускаются любые виды компоновочных схем.

9.1.4 Основные размеры автомобиля:

- длина — не более 4200 мм;
- ширина — не более 1650 мм;
- колея — не менее 1100 мм;
- колесная база — не менее 1000 мм.

### **9.2 Эксплуатационно-технические качества**

9.2.1 Автомобиль должен обладать динамическими качествами, обеспечивающими беспрепятственное и безопасное движение с полной нагрузкой по городским улицам и

дорогам общего пользования без помех для других видов транспорта, при этом мощность на тонну разрешенной максимальной массы не должна превышать 33 кВт (45 л. с).

Разрешенная максимальная масса автомобиля не должна превышать 1800 кг.

Примечание – Масса одного человека принимается равной 70 кг.

9.2.2 Наименьший радиус поворота автомобиля по оси следа внешнего колеса не должен превышать 5,5 м.

9.2.3 Автомобиль должен быть устойчивым при движении на сухой асфальтированной площадке по кругу диаметром 50 м со скоростью 30 км/ч, причем не должно наблюдаться явление заноса.

9.2.4 Расстояние от плоскости дороги до низшей точки автомобиля при полной нагрузке должно быть не менее 150 мм.

9.2.5 Компоновка кузова, его конструкция и сиденья должны обеспечивать удобство посадки и управления автомобилем. Непросматриваемая с места водителя зона дороги перед автомобилем должна быть не более 6 метров.

### **9.3 Требования, предъявляемые к отдельным агрегатам**

9.3.1 Автомобили должны оборудоваться тормозами, рулевым управлением, желательно также и передними подвесками от промышленно выпускаемых автомобилей соответствующей классификационной группы. Рулевые механизмы с передаточным числом менее 10:1 не должны применяться на автомобилях с разрешенной максимальной массой более 800 кг и максимальной скоростью более 75 км/ч.

При повороте колес стоящего на сухом асфальтовом покрытии автомобиля с полной нагрузкой усилие, замеренное касательно к ободу рулевого колеса, не должно превышать 147,2 Н (15 кгс).

9.3.2 На автомобиле должно быть две независимые тормозные системы:

- рабочая — с отдельным по осям приводом от педали;
- стояночная, выполняющая также роль запасной, — приводом от рычага.

Допускается стояночная система, действующая на передние колеса.

Тормозные системы и эффективность их действия должны удовлетворять предъявляемым к автотранспортным средствам категории М<sub>1</sub> требованиям ТР ТС 018/2011 при проверках в условиях эксплуатации.

9.3.3 На автомобилях должны устанавливаться шины: автомобильные, мотоциклетные, от мотороллеров, соответствующие по максимальной нагрузке и допустимой скорости технической характеристике автомобиля.

Запрещается установка на одну ось автомобиля шин различного размера и модели.

9.3.4 Автомобили с массой снаряженного состояния более 450 кг должны иметь передачу заднего хода.

9.3.5 Допускается изготовление кузовов любых типов: седан; купе; хетчбек-комби; универсал; фургон; кабриолет; родстер; пикап и т. д.

Применение полнокомплектных кузовов с автомобилями заводского изготовления – не допускается.

9.3.5.1 Кузов должен быть изготовлен из материалов, обеспечивающих его прочность и надежность. Неметаллические его части должны быть удалены от нагретых механизмов (ДВС, выпускная система) на расстояние не менее 100 мм или при меньшем расстоянии, защищены асбестовыми или металлическими накладками. Кузов должен иметь эстетичный внешний вид и быть окрашен по соответствующей нормативной документации, действующей в Республике Казахстан.

9.3.5.2 Выступающие части наружных поверхностей панелей, деталей кузова и их сопряжении должны иметь радиусы закруглений не менее 2,5 мм.

## СТ РК 1418-2018

Выступление деталей над поверхностью панелей кузова, на которых они установлены, допускается:

- для декоративных решеток, накладок не более 10 мм;
- для петель дверей капота и крышки багажника не более 30 мм;
- для наружных ручек и кнопок замков дверей не более 40 мм;
- для козырьков и ободков фар не более 30 мм, в том числе относительно

поверхности рассеивателя.

9.3.5.3 Установка буферов должна соответствовать ГОСТ 1902.

Радиусы закруглений деталей буферов должны быть не менее 5 мм, концы буферов должны быть загнуты в направлении к наружной поверхности кузова и отстоять от нее с зазором не более 2 мм.

9.3.5.4 Нижний край панели приборов должен иметь радиус закругления не менее 10 мм.

Пульты управления и ножные органы управления самодельных легковых АМТС должны соответствовать ГОСТ 23000, ГОСТ 24350.

9.3.5.5 Кузов должен быть оборудован противосолнечными козырьками и зеркалом заднего вида.

9.3.5.6 Двери, крышки капота и багажника должны быть оборудованы замками, обеспечивающими их надежную фиксацию в закрытом состоянии при движении автомобиля.

9.3.5.7 Стекла кузова должны быть безопасными: из закаленного безосколочного стекла «сталинит» или типа «триплекс». Допускается для стекол, кроме ветрового, использование органического стекла, боковое стекло слева от водителя должно быть опускным или сдвижным.

9.3.6 Расположение топливного бака в целях повышения пожарной безопасности рекомендуется внутри базы автомобиля, изолированно от пассажирского помещения.

### **9.4 Требования, предъявляемые к приборам и оборудованию**

9.4.1 Автомобиль должен быть оборудован приборами внешнего освещения и световой сигнализации в соответствии с Правилами ООН № 48-03.

9.4.2 Автомобиль должен быть оснащен звуковым сигналом и стеклоочистителем промышленного изготовления.

9.4.3 Автомобиль должен быть оборудован, как минимум, спидометром, замком зажигания, переключателем освещения и указателей поворотов, индикатором указателя поворотов.

### **9.5 Прочие требования**

9.5.1 На автомобиле должны быть предусмотрены места для установки номерных знаков по СТ РК 986 и места крепления ремней безопасности по Правилам ООН № 14-07.

9.5.2 Органы управления автомобилем должны соответствовать ГОСТ 24350 и иметь левостороннее расположение.

9.5.3 На самодельный автомобиль изготовителем должен быть нанесен идентификационный номер в соответствии с требованиями 5.9 и приложения № 7 ТР ТС 018/2011.

## **10 Требования к прицепам, являющимся результатом индивидуального технического творчества (самодельным прицепам к легковым автомобилям)**

10.1 Не допускаются к регистрации в уполномоченных органах изготовленные самодельные прицепы и полуприцепы к грузовым автомобилям и автобусам.

10.2 Разрешенная максимальная масса прицепа не должна превышать разрешенной

изготовителем тягового автомобиля и должна быть не более 750 кг без тормозной системы прицепа и 1800 кг – с тормозной системой.

10.3 Вертикальная статическая нагрузка в центре шарового шарнира сцепного устройства при любом весовом состоянии прицепа должна соответствовать величине, разрешенной изготовителем тягового автомобиля, но не должна быть менее 240 Н (25 кгс) и более 980 Н (100 кгс).

10.4 Длина прицепа не должна быть более  $3/4$  длины основного тягового автомобиля или более 4 м.

10.5 Ширина прицепа не должна превышать ширину основного тягового автомобиля более чем на 200 мм с каждой стороны и не должна быть более 2,3 м.

10.6 Высота прицепа не должна быть более 1,5 ширины колеи прицепа или более 2 м.

10.7 Центр тяжести груженого прицепа должен быть расположен таким образом, чтобы отношение высоты центра тяжести к величине колеи колес прицепа составляло не более 0,725.

10.8 Дорожный просвет прицепа должен быть не менее 150 мм.

10.9 Если разрешенная максимальная масса прицепа превышает 750 кг, то прицеп должен иметь рабочую и стояночную тормозные системы. Привод стояночной тормозной системы должен быть независимый, механический.

10.10 Прицепы должны иметь место для крепления номерного знака по СТ РК 986.

10.11 Прицепы должны быть с центральной осью – одноосными. Допускается применение спаренной оси при наличии промышленного аналога.

10.12 Прицепы без тормозов должны быть оборудованы двумя несъемными предохранительными цепями (тросами), которые в случае аварийного обрыва (поломки) тягово-сцепного устройства не должны позволять дышлу касаться поверхности дороги, обеспечивая при этом управления прицепом.

10.13 У прицепов с тормозами предохранительные цепи дополнительно к назначению, приведенному в 10.12 должны обеспечивать аварийное торможение.

10.14 Конструкция кузова прицепа должна быть прочной, надёжной и соответствовать промышленному конструктивному аналогу.

10.15 Прицеп с горизонтально расположенным внутренним полом, установленный на горизонтальной поверхности, должен иметь на шину (шины) одной стороны нагрузку не более 55 % его разрешенной максимальной массы.

10.16 Конструкция прицепа должна быть рассчитана на движение в составе автопоезда разрешенной максимальной массы с максимальной скоростью, разрешенной изготовителем тягового автомобиля.

10.17 Конструкция и размеры дышла (рамы) прицепа должны обеспечивать возможность его отклонения относительно сцепного шара, установленного на автомобиле на следующие углы:

- вокруг вертикальной оси, проходящей через центр сферы, на угол не менее  $\pm 60^\circ$  от продольной оси симметрии прицепа;

- вокруг горизонтальной оси, проходящей через центр сферы, перпендикулярной продольной вертикальной плоскости симметрии прицепа на угол не менее  $\pm 25^\circ$ .

10.18 Конструкция сцепных устройств прицепа шарового типа должна соответствовать Правилам ООН № 55, а типа «крюк-петля» ГОСТ 2349.

10.19 Для сцепления с тягово-сцепным устройством шарового типа тягового автомобиля прицеп должен иметь замковое устройство, закрепленное на дышле прицепа, соответствующее Правилам ООН № 55 и два противооткатных упора.

10.20 Для соединения с электросистемой автомобиля прицеп должен иметь вилку по ГОСТ 9200 с соединительным кабелем.

## **СТ РК 1418-2018**

10.21 На прицепах должны устанавливаться шины: автомобильные, мотоциклетные, от мотороллеров, соответствующие по максимальной нагрузке, допустимой скорости и технической характеристике тягового автомобиля.

Запрещается установка на одну ось прицепа шин различного размера и модели.

10.22 Электрооборудование и сигнальные приборы должны соответствовать требованиям ГОСТ 3940 и ГОСТ 20961.

10.23 На самодельный прицеп изготовителем должен быть нанесен идентификационный номер в соответствии с требованиями 5.9 и приложения № 7 ТР ТС 018/2011.



**Приложение А**  
(информационное)

**Классификация транспортных средств по категориям**

А.1 Категория L: Мототранспортные средства, в том числе:

А.1.1 Мопеды, мотовелосипеды, мокики, в том числе:

А.1.1.1 "*Категория L<sub>1</sub>*": Двухколесные транспортные средства, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:

- в случае ДВС – рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см<sup>3</sup>, или
- в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт.

А.1.1.2 "*Категория L<sub>2</sub>*": Трехколесные транспортные средства с любым расположением колес, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:

- в случае ДВС с принудительным зажиганием – рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см<sup>3</sup>, или
- в случае ДВС другого типа – максимальной эффективной мощностью, не превышающей 4 кВт, или
- в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт.

А.1.2 Мотоциклы, мотороллеры, трициклы, в том числе:

А.1.2.1 "*Категория L<sub>3</sub>*": Двухколесные транспортные средства, рабочий объем двигателя которых (в случае ДВС) превышает 50 см<sup>3</sup> (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.

А.1.2.2 "*Категория L<sub>4</sub>*": Трехколесные транспортные средства с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочий объем двигателя которых (в случае ДВС) превышает 50 см<sup>3</sup> и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.

А.1.2.3 "*Категория L<sub>5</sub>*": Трехколесные транспортные средства с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочий объем двигателя которых (в случае ДВС) превышает 50 см<sup>3</sup> и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.

А.1.3 Квадрициклы, в том числе:

А.1.3.1 "*Категория L<sub>6</sub>*": Четырехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:

- в случае ДВС с принудительным зажиганием – рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см<sup>3</sup>, или
- в случае ДВС другого типа – максимальной эффективной мощностью двигателя, не превышающей 4 кВт, или
- в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт.

А.1.3.2 "*Категория L<sub>7</sub>*": Четырехколесные транспортные средства, иные, чем транспортные средства категории L<sub>6</sub>, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства) и максимальная эффективная мощность двигателя не превышает 15 кВт.

А.1.4 Примечание – При наличии у транспортных средств категории L двух колес,

## СТ РК 1418-2018

смонтированных на одной оси, эти колеса считаются как одно колесо при расстоянии между их центрами контакта с опорной поверхностью менее 460 мм.

А.2 Категория М: Транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров.

А.2.1 "*Категория М<sub>1</sub>*": Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения – легковые автомобили.

А.2.2 Автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:

А.2.2.1 "*Категория М<sub>2</sub>*": Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5000 кг.

Модификации базового транспортного средства категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее сохраняют категорию базового транспортного средства.

А.2.2.1 "*Категория М<sub>3</sub>*": Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5000 кг.

А.2.3 Транспортные средства категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> относятся к следующим классам:

А.2.3.1 Транспортные средства вместимостью не более 22 пассажиров, помимо водителя, подразделяются на два класса:

А.2.4.1.1 "класс А": Транспортные средства, предназначенные для перевозки стоящих пассажиров; транспортное средство этого класса оборудовано сиденьями и должно иметь площадку для размещения стоящих пассажиров;

А.2.4.1.2 "класс В": Транспортные средства, не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров; транспортное средство этого класса не имеет площадки для размещения стоящих пассажиров.

А.2.3.2 Транспортные средства вместимостью более 22 пассажиров, помимо водителя, подразделяются на три класса:

А.2.3.2.1 "класс I": Транспортные средства, конструкция которых предусматривает места для стоящих пассажиров и позволяет им беспрепятственно перемещаться;

А.2.3.2.2 "класс II": Транспортные средства, конструкция которых главным образом предназначена для перевозки сидящих пассажиров и допускает перевозку стоящих пассажиров в проходе между рядами и/или на площадке для стоящих пассажиров, не превышающей площадь, предусмотренную для двух двойных сидений;

А.2.3.2.3 "класс III": Транспортные средства, конструкция которых предназначена исключительно для перевозки сидящих пассажиров.

А.2.3.2.4 Транспортное средство может рассматриваться как принадлежащее более чем к одному классу. В таком случае оно может быть официально утверждено для каждого класса, которому оно соответствует.

А.2.4 Примечания

А.2.4.1 "*Сочлененный городской или междугородный автобус*": Транспортное средство, состоящее из двух или более жестких секций, шарнирно соединенных между собой; пассажирские салоны каждой секции соединены между собой таким образом, чтобы пассажиры могли свободно перемещаться между ними; жесткие секции соединены между собой таким образом, чтобы их можно было разъединить только с помощью приспособлений, обычно имеющих только в мастерской.

А.2.4.2 Сочлененные городские или междугородные автобусы, состоящие из двух или более неразделяемых, но шарнирно сочлененных элементов, рассматривают как одно транспортное средство.

А.2.4.3 В случае буксирующего транспортного средства, предназначенного для сцепления с полуприцепом (тягача для полуприцепа), в качестве массы, которую следует принимать в расчет при классификации этого транспортного средства, используют массу снаряженного транспортного средства-тягача с учетом массы, соответствующей максимальной статической вертикальной нагрузке, передаваемой на тягач полуприцепом, а также, если это применимо, максимальной массы груза, размещенного на тягаче.

А.2.4.4 "*Масса снаряженного транспортного средства*": Масса порожнего транспортного средства с кузовом и сцепным устройством в случае буксирующего транспортного средства либо массу шасси с кабиной, если изготовитель не устанавливает кузов, и/или сцепным устройством, включая массы охлаждающей жидкости, масел, 90 % топлива, 100 % других жидкостей, за исключением сточных вод, инструментов, запасного колеса, водителя (75 кг) и – для городских и междугородных автобусов – члена экипажа (75 кг), если в транспортном средстве для него предусмотрено сиденье.

А.3 Категория N: Транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки грузов – автомобили грузовые и их шасси, в том числе:

А.3.1 "*Категория N<sub>1</sub>*": Транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3500 кг.

А.3.2 "*Категория N<sub>2</sub>*": Транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3500 кг, но не более 12000 кг.

А.3.3 "*Категория N<sub>3</sub>*": Транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие технически допустимую максимальную массу более 12000 кг.

#### А.3.4 Примечания

А.3.4.1 В случае буксирующего транспортного средства, предназначенного для сцепления с полуприцепом (тягача для полуприцепа), в качестве массы, которую следует принимать в расчет при классификации этого транспортного средства, используют массу снаряженного транспортного средства-тягача с учетом массы, соответствующей максимальной статической вертикальной нагрузке, передаваемой на тягач полуприцепом, а также, если это применимо, максимальной массы груза, размещенного на тягаче.

А.3.4.2 Оборудование и установки, находящиеся на ряде транспортных средств специального назначения (автокранах, передвижных ремонтных мастерских, рекламных транспортных средствах и т.д.), приравнивают к грузам.

А.4 Категория O: Прицепы (полуприцепы) к транспортным средствам категорий L, M, N и их шасси, в том числе:

А.4.1 "*Категория O<sub>1</sub>*": Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых не более 750 кг.

А.4.2 "*Категория O<sub>2</sub>*": Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 750 кг, но не более 3500 кг.

А.4.3 "*Категория O<sub>3</sub>*": Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 3500 кг, но не более 10000 кг.

А.4.4 "*Категория O<sub>4</sub>*": Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых более 10000 кг.

А.4.5 Кроме того, прицепы категорий O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub> относят к одному из следующих трех типов:

А.4.5.1 "*Полуприцеп*": Буксируемое транспортное средство, ось(и) которого расположена(ы) позади центра тяжести транспортного средства (при равномерной загрузке) и которое оборудовано соединительным устройством, позволяющим передавать горизонтальную и вертикальную нагрузки на буксирующее транспортное средство. Одна или более осей могут иметь привод от буксирующего транспортного средства.

А.4.5.2 "*Полный прицеп*": Буксируемое транспортное средство, имеющее не менее

## СТ РК 1418-2018

двух осей и оборудованное буксирным устройством, которое может перемещаться вертикально (по отношению к прицепу) и служит для поворота передней(их) оси(ей), но не передает какой-либо значительной статической нагрузки на буксирующее транспортное средство. Одна или более осей могут иметь привод от буксирующего транспортного средства.

А.4.5.3 *"Прицеп с центральной осью"*: Буксируемое транспортное средство, оборудованное буксирным устройством, которое не может перемещаться вертикально (по отношению к прицепу), и ось(и) которого расположена(ы) вблизи центра тяжести транспортного средства (при равномерной загрузке) так, что на буксирующее транспортное средство передается только незначительная статическая вертикальная нагрузка, не превышающая 10 % величины, соответствующей технически допустимой максимальной массе прицепа, либо 1000 даН (в зависимости от того, какая из этих величин меньше). Одна или более осей могут иметь привод от буксирующего транспортного средства.

А.4.6 Примечание – Технически допустимой максимальной массой, которую необходимо учитывать при классификации полуприцепа или прицепа с центральной осью, является масса, соответствующая статической вертикальной нагрузке, передаваемой на опорную поверхность осью или осями полуприцепа или прицепа с центральной осью, несущего максимальную нагрузку, при наличии соединения с буксирующим транспортным средством.

А.5 *"Транспортное средство специального назначения"*: Транспортное средство категории М, N или O, предназначенное для перевозки пассажиров или грузов, а также для выполнения специальных функций, для которых требуется наличие специального кузова и/или оборудования.

А.5.1 *"Автомобиль-дом"*: Транспортное средство специального назначения категории M<sub>1</sub>, сконструированное так, что оно включает жилой отсек, в котором имеется по меньшей мере следующее оборудование:

- а) сиденья и стол;
- б) спальные места, которые могут быть устроены из сидений;
- в) кухонное оборудование; и
- г) оборудование и приспособления для хранения имущества.

Это оборудование должно быть жестким образом закреплено в жилом отсеке; при этом стол может быть легкоъемным.

А.5.2 *"Бронированное транспортное средство"*: Транспортное средство, предназначенное для защиты перевозимых пассажиров и/или грузов и оснащенное пуленепробиваемой броневой обшивкой.

А.5.3 *"Машина скорой медицинской помощи"*: Автомобиль категории М, предназначенный для перевозки больных или раненых и оснащенный специальным оборудованием.

А.5.4 *"Катафалк"*: Автомобиль, предназначенный для перевозки умерших и оснащенный специальным оборудованием.

А.6 Категория Т – *"Сельскохозяйственные и лесные тракторы"*: Механическое транспортное средство на колесном или гусеничном ходу, имеющее не менее двух осей, функциональное назначение которого зависит в основном от его тягового усилия и которое сконструировано специально для буксировки, толкания, перевозки или приведения в действие определенных устройств, механизмов или прицепов, предназначенных для использования в сельском или лесном хозяйстве. Такой трактор может быть приспособлен для перевозки грузов и обслуживающего персонала.

А.7 *"Внедорожная подвижная техника"*: Любая мобильная установка, передвижное промышленное оборудование или транспортное средство с кузовом или без кузова,

которые не предназначены для перевозки пассажиров или грузов по дорогам и в которых установлен ДВС.

#### А.8 Категория G: Транспортные средства повышенной проходимости

##### А.8.1 Определение

К транспортным средствам повышенной проходимости относят транспортные средства категорий М и N, удовлетворяющие требованиям настоящего Пункта, соответствие которым проверяют в условиях, оговоренных в Пунктах А.8.2 и А.8.3.

А.8.1.1 Транспортные средства категории  $N_1$  с максимальной массой не более 2 т, а также транспортные средства категории  $M_1$  считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют:

а) по меньшей мере одну переднюю и одну заднюю оси, конструкция которых обеспечивает их одновременный привод, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться;

б) по меньшей мере один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия; и

в) если они – в случае одиночного транспортного средства – могут преодолевать подъем 30 %.

г) Кроме того, они должны удовлетворять по меньшей мере пяти из шести приведенных ниже требований:

- угол въезда должен быть не менее 25°;
- угол съезда должен быть не менее 20°;
- угол продольной проходимости должен быть не менее 20°;
- дорожный просвет под передней осью должен быть не менее 180 мм;
- дорожный просвет под задней осью должен быть не менее 180 мм;
- межосевой дорожный просвет должен быть не менее 200 мм.

А.8.1.2 Транспортные средства категории  $N_1$ , технически допустимая максимальная масса которых свыше 2 т, или транспортные средства категории  $N_2$ ,  $M_2$  или  $M_3$  с технически допустимой максимальной массой не более 12 т считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если они удовлетворяют следующим трем требованиям:

а) по меньшей мере одна передняя и одна задняя оси имеют одновременный привод, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться;

б) имеется по меньшей мере один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия;

в) они – в случае одиночного транспортного средства – могут преодолевать подъем 25 %.

А.8.1.3 Транспортные средства категории  $M_3$ , технически допустимая максимальная масса которых свыше 12 т, или транспортные средства категории  $N_3$  считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо (за исключением седельных тягачей) если соблюдаются следующие требования:

а) по меньшей мере половина колес имеют привод;

б) имеется по меньшей мере один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия;

в) они – в случае одиночного транспортного средства – могут преодолевать подъем 25 %;

г) соблюдаются по меньшей мере четыре из шести следующих требований:

## СТ РК 1418-2018

- угол въезда должен быть не менее  $25^\circ$ ;
- угол съезда должен быть не менее  $25^\circ$ ;
- угол продольной проходимости должен быть не менее  $25^\circ$ ;
- дорожный просвет под передней осью должен быть не менее 250 мм;
- межосевой дорожный просвет должен быть не менее 300 мм;
- дорожный просвет под задней осью должен быть не менее 250 мм.

### А.8.2 Нагрузка и условия проверки

А.8.2.1 Транспортные средства категории  $N_1$  с технически допустимой максимальной массой не более 2 т и транспортные средства категории  $M_1$  должны быть в снаряженном состоянии, т. е. заправлены охлаждающей жидкостью, смазкой, топливом, укомплектованы инструментом и запасным колесом; также должна быть учтена стандартная масса водителя, принимаемая равной 75 кг.

А.8.2.2 Механические транспортные средства, кроме указанных в Пункте А.8.2.1, должны быть загружены до технически допустимой максимальной массы, устанавливаемой изготовителем.

А.8.2.3 Способность транспортного средства преодолевать подъем установленного значения (25 % и 30 %) подтверждается расчетным методом. Однако в исключительных случаях технические службы могут потребовать представления транспортного средства соответствующего типа для проведения реального испытания.

А.8.2.4 При измерении углов переднего и заднего свеса, а также продольного угла проходимости противоподкатные защитные устройства не учитываются.

А.8.3 Определения и рисунки, касающиеся углов переднего и заднего свеса, а также продольного угла проходимости и дорожного просвета

А.8.3.1 "Угол въезда" – в соответствии с определением по ГОСТ ИСО 612 (6.10), и рисунком А.1.

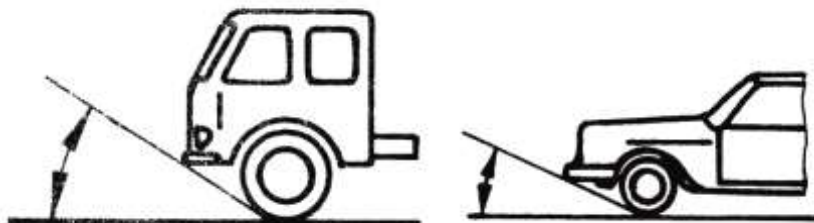


Рисунок А.1

А.8.3.2 "Угол съезда" – в соответствии с определением по ГОСТ ИСО 612 (6.11), и рисунком А.2.

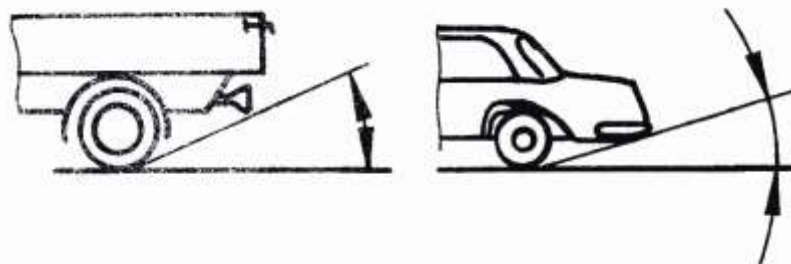


Рисунок А.2

А.8.3.3 "Продольный угол проходимости" – в соответствии с определением по ГОСТ ИСО 612 (6.9), и рисунком А.3.

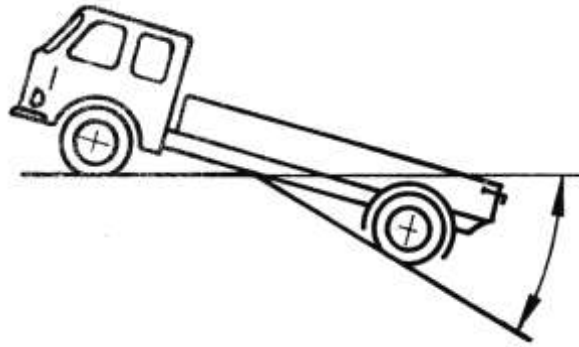


Рисунок А.3

А.8.3.4 "Межосевой дорожный просвет": Кратчайшее расстояние между опорной плоскостью и самой нижней точкой транспортного средства, находящейся на его жестком элементе (см. рисунок А.4).

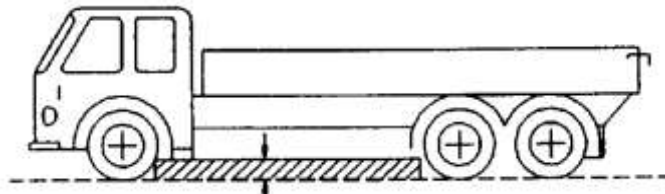


Рисунок А.4

А.8.3.5 "Дорожный просвет под одной осью": Расстояние между верхней точкой дуги окружности, проходящей через центры пятен контактов шин одной оси (в случае сдвоенных шин – шин внутренних колес оси) и касающейся самой нижней точки транспортного средства, жестко зафиксированной между колесами, и опорной плоскостью (см. рисунок А.5).

Ни одна жесткая часть транспортного средства не должна находиться в заштрихованной зоне рисунка.

Дорожные просветы под несколькими осями указывают, в соответствующих случаях, исходя из последовательности их расположения, например, 280/250/250.

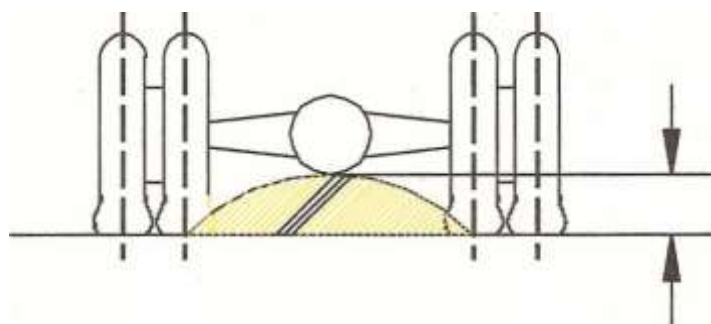


Рисунок А.5

#### А.8.4 Комбинированное обозначение

Буквы М и N могут сочетаться с буквой G. Например, транспортное средство категории N<sub>1</sub>, которое может использоваться как транспортное средство повышенной проходимости, допускается обозначать как N<sub>1</sub>G.

#### А.9 Определение типа кузова (только для комплектных/укомплектованных

## СТ РК 1418-2018

транспортных средств)

Тип кузова может обозначаться следующими буквами:

А.9.1 Легковые автомобили ( $M_1$ )

А.9.1.1 АА – седан – в соответствии с определением по СТ РК ISO 3833 (3.1.1.1), но включая также транспортные средства, имеющие более четырех боковых окон.

А.9.1.2 АВ – хэтчбек – Седан (АА) с открывающейся вверх задней дверью.

А.9.1.3 АС – универсал (грузопассажирский кузов) – в соответствии с определением по СТ РК ISO 3833 (3.1.1.4).

А.9.1.4 АД – купе – в соответствии с определением по СТ РК ISO 3833 (3.1.1.5).

А.9.1.5 АЕ – кабриолет – в соответствии с определением по СТ РК ISO 3833 (3.1.1.6).

А.9.1.6 АF – многоцелевое транспортное средство

Автотранспортное средство иное, чем обозначенное кодами АА–АС, предназначенное для перевозки пассажиров и их багажа или грузов в одном отделении. Однако такое транспортное средство не считают относящимся к категории  $M_1$ , если оно соответствует одновременно следующим требованиям:

а) число мест для сидения, помимо сиденья водителя, не превышает шести. "*Место для сидения*" признается существующим, если в транспортном средстве имеются "*доступные*" приспособления для крепления сидений. Под "*доступными*" следует понимать приспособления, которые можно использовать. Для того чтобы приспособления для крепления не были "*доступными*", изготовитель должен физически исключить возможность их использования, например наварив на них пластины или установив на них постоянные заглушки, которые невозможно снять с помощью обычных инструментов; и

$$\text{б) } P - (M + N \times 68) > N \times 68, \quad (\text{А.1})$$

где  $P$  - технически допустимая максимальная масса груженого транспортного средства в кг,

$M$  - масса снаряженного транспортного средства в кг,

$N$  - число мест для сидения, помимо сиденья водителя.

А.9.2 Транспортные средства специального назначения ( $M_1$ )

А.9.2.1 SA Автомобиль–дом: см. Пункт А.5.1.

А.9.2.2 SB Бронированное транспортное средство: см. Пункт А.5.2.

А.9.2.3 SC Машина скорой медицинской помощи: см. Пункт А.5.3.

А.9.2.4 SD Катафалк: см. Пункт А.5.4.



**Приложение Б**  
(информационное)

**Форма акта сдачи АМТС после внесения изменений в конструкцию**  
АКТ № \_\_\_\_\_

Сдачи АМТС (автомобиля, прицепа или полуприцепа) после внесения изменений в конструкцию, связанного с

\_\_\_\_\_ (описание внесения изменений в конструкцию)

Предприятие, осуществившее внесение изменений в конструкцию АМТС \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (полное наименование предприятия, адрес, телефон, факс и др.)

1 АМТС \_\_\_\_\_, гос. № \_\_\_\_\_ по паспортным данным, комплектности и техническому состоянию соответствует акту приемки АМТС на внесение изменений в конструкцию за № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

2 АМТС переоборудовано \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (описание внесенных в конструкцию изменений)

В соответствии с Заключением о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию АМТС № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_, выданным \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (наименование организации, выдавшей Заключение)

и (или) технической документацией \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (указывается обозначение и наименование соответствующей документации)

утвержденной \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (указывается организация, утвердившая техническую документацию)

и сертификатом соответствия № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_, выданным \_\_\_\_\_

(в случае, если внесение изменений в конструкцию прошло оценку соответствия, как серийное в соответствии с ТР ТС 018/2011 указывается № сертификата и наименование организации, выдавшей сертификат)

3 Настоящий акт представляется заказчиком в территориальные подразделения государственного уполномоченного органа для прохождения перерегистрации.

Главный инженер предприятия,  
осуществившего внесение изменений в конструкцию

\_\_\_\_\_

(подпись) (Фамилия, И.О.)

М.П

4 АМТС принято и претензий со стороны заявителя не имеется.

Заявитель (Владелец АМТС)

\_\_\_\_\_

(подпись) (Фамилия, И.О.)

Представитель заявителя

\_\_\_\_\_

(подпись) (Фамилия, И.О.)

Город \_\_\_\_\_ Дата сдачи \_\_\_\_\_

**Приложение В**  
*(информационное)*

**Заявление — декларация  
об объеме и качестве работ по внесению изменений  
в конструкцию транспортного средства**

\_\_\_\_\_  
(наименование и адрес юридического или физического лица, выполнившего  
работы по внесению изменений в конструкцию транспортного средства)

В соответствии с Заключением о возможности и порядке внесения изменений в  
конструкцию АМТС № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_, выданным \_\_\_\_\_  
(наименование организации, выдавшей Заключение)

и (или) технической документацией \_\_\_\_\_  
(указывается обозначение и наименование соответствующей документации)  
утвержденной \_\_\_\_\_  
(указывается организация, утвердившая техническую документацию)

и сертификатом соответствия № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_, выданным  
(в случае, если внесение изменений в конструкцию прошло оценку соответствия, как  
серийное в соответствии с ТР ТС 018/2011 указывается № сертификата и наименование  
организации, выдавшей сертификат)

произведены следующие работы по внесению изменений в конструкцию АМТС \_\_\_\_\_  
(марка, модель)  
(описание внесенных в конструкцию изменений)

государственный регистрационный знак \_\_\_\_\_,  
идентификационный номер (VIN) \_\_\_\_\_, № двигателя \_\_\_\_\_,  
№ шасси (рамы) \_\_\_\_\_, № кузова (коляски) \_\_\_\_\_

В конструкцию транспортного средства внесены следующие изменения: \_\_\_\_\_  
(описываются внесенные изменения в конструкцию систем, узлов и агрегатов  
транспортного средства)

(Оборотная сторона заявления-декларации об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства)

Характеристики транспортного средства после внесения изменений в конструкцию

Габаритные размеры, мм:

Длина \_\_\_\_\_, ширина \_\_\_\_\_, высота \_\_\_\_\_, база \_\_\_\_\_

Разрешенная максимальная масса, кг \_\_\_\_\_, Масса снаряженного АМТС, кг \_\_\_\_\_

Тип кузова \_\_\_\_\_

Количество мест для перевозки людей (включая водителя) \_\_\_\_\_

Двигатель (тип, мощность, рабочий объем): \_\_\_\_\_

Система питания: \_\_\_\_\_

Трансмиссия: \_\_\_\_\_

Сцепление: \_\_\_\_\_

Коробка передач: \_\_\_\_\_

Главная передача: \_\_\_\_\_

Подвеска: \_\_\_\_\_

Рулевой механизм: \_\_\_\_\_

Тормозные системы: \_\_\_\_\_

Шины: \_\_\_\_\_

Дополнительное оборудование кузова \_\_\_\_\_

Прочее \_\_\_\_\_

(указываются определяющие назначение и специализацию транспортного средства  
ключевые характеристики)

Работы выполнены качественно и АМТС с внесенными в конструкцию изменениями в соответствии с актом сдачи № \_\_\_\_\_ передано заявителю.

Приложение: копия заключения о возможности внесения изменений в конструкцию — на \_\_\_\_\_ л.

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
(подпись)  
М. П.

\_\_\_\_\_  
(фамилия)

**Приложение Г**  
*(информационное)*

**ФОРМА БЛАНКА**  
**свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его  
конструкцию изменениями требованиям безопасности<sup>1)</sup>**

ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ	
СВИДЕТЕЛЬСТВО О СООТВЕТСТВИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С ВНЕСЕННЫМИ В ЕГО КОНСТРУКЦИЮ ИЗМЕНЕНИЯМИ ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ (1)	
<b>Eurasian</b> (2)	_____ (учетный номер бланка)
№ _____ (3)	
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ОРГАНА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (4)	
_____	
(полное наименование, юридический и фактический адрес	
_____	
территориального подразделения органа государственного	
_____	
управления в сфере безопасности дорожного движения,	
_____	
выдавшего свидетельство о соответствии транспортного средства	
_____	
с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности)	
_____	
ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО (5)	
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕГИСТРАЦИОННЫЙ ЗНАК	
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР (VIN)	
МАРКА	
КОММЕРЧЕСКОЕ НАИМЕНОВАНИЕ	

<sup>1)</sup> Форма бланка свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности приведена в соответствии с [6].

ТИП	
ШАССИ	
ИЗГОТОВИТЕЛЬ И ЕГО АДРЕС	
КАТЕГОРИЯ (А, В, С, D, E)	
ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС	
ГОД ВЫПУСКА	
НОМЕР ДВИГАТЕЛЯ	
НОМЕР ШАССИ (РАМЫ)	
НОМЕР КУЗОВА	
ЦВЕТ	
ДОКУМЕНТ, ИДЕНТИФИЦИРУЮЩИЙ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО (серия, номер, дата выдачи)	
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ (наименование, серия, номер, дата выдачи)	
СВЕДЕНИЯ О СОБСТВЕННИКЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	
(фамилия, имя, отчество или наименование организации, адрес места жительства или юридический адрес)	

ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА  
(после внесения изменений в конструкцию) (б)

Колесная формула/ведущие колеса	
Схема компоновки транспортного средства	
Тип кузова/количество дверей (для категории М))	
Количество мест спереди/сзади (для категории М <sub>1</sub> )	
Исполнение грузочного пространства (для категории N)	
Кабина (для категории N)	
Пассажировместимость (для категорий М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> )	
Общий объем багажных отделений (для категории М <sub>3</sub> класса III)	
Количество мест для сидения (для категорий М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> , L)	
Рама (для категории L)	
Количество осей/колес (для категории O)	
Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг	
Технически допустимая максимальная масса транспортного средства, кг Габаритные размеры, мм - длина - ширина - высота	
База, мм	
Колея передних/задних колес, мм	
Описание гибридного транспортного средства	
Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип) - количество и расположение цилиндров - рабочий объем цилиндров, см <sup>3</sup> - степень сжатия - максимальная мощность, кВт (мин. <sup>-1</sup> ) - максимальный крутящий момент, Нм (мин. <sup>-1</sup> ) Топливо	
Система питания (тип)	
Система зажигания (тип)	
Система выпуска и нейтрализации отработавших газов	

Трансмиссия (тип) Сцепление (марка, тип) Коробка передач (марка, тип)	
Подвеска (тип) - передняя - задняя Рулевое управление (марка, тип)	
Тормозные системы (тип) - рабочая - запасная - стояночная	
Шины (обозначение)	
Дополнительное оборудование транспортного средства	

В соответствии с заключением от «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_,  
выданным

(наименование юридического лица, выдавшего заключение о возможности и порядке внесения изменений  
в конструкцию транспортного средства) (7)

(юридический адрес)

В конструкцию транспортного средства производителем работ

(фамилия, имя, отчество или наименование юридического лица, внесившего изменения в конструкцию  
транспортного средства)

(адрес места жительства или юридический адрес) (8)

внесены следующие изменения: (9)

Транспортное средство с внесенными в конструкцию изменениями соответствует требованиям  
технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». (10)

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ (11)

Дата оформления «\_\_\_» \_\_\_\_\_ г. (12)

Руководитель территориального  
подразделения органа государственного  
управления в сфере безопасности дорожного  
движения

\_\_\_\_\_  
(подпись)      \_\_\_\_\_ (13)  
(инициалы, фамилия)



Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности № \_\_\_\_\_

Стр. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(учетный помер бланка)

**Приложение Д**  
*(информационное)*

**Заполнение формы бланка свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности<sup>1)</sup>**

Д.1 В поле 1 формы бланка свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности (далее в настоящем разделе - форма бланка) указываются надписи, выполненные в 4 строки в следующей последовательности:

1-я строка - «ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ»;

2-я строка - «СВИДЕТЕЛЬСТВО О СООТВЕТСТВИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА»;

3-я строка - «С ВНЕСЕННЫМИ В ЕГО КОНСТРУКЦИЮ ИЗМЕНЕНИЯМИ»;

4-я строка - «ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ».

Учетный номер бланка является типографским номером, который присваивается в соответствии с подпунктом «б» пункта 2 [6].

Д.2 В поле 2 формы бланка указывается единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. №711.

Д.3 В поле 3 формы бланка указывается номер свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности (далее в настоящем разделе - свидетельство), имеющий шестизначную цифровую структуру, которая определяется органом государственного управления в сфере безопасности дорожного движения.

Д.4 В поле 4 формы бланка под словами «ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ОРГАНА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» указываются полное наименование органа государственного управления государства-члена в сфере безопасности дорожного движения, выдавшего свидетельство, место нахождения (адрес юридического лица), фактический адрес (если он отличается от места нахождения) его территориального подразделения, а также номера телефона, факса, адрес электронной почты.

Д.5 В поле 5 формы бланка под словами «ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО» приводится предусмотренная приложением № 18 к ТР ТС 018/2011 таблица, в которой указываются следующие сведения:

а) в строке «ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕГИСТРАЦИОННЫЙ ЗНАК» - государственный регистрационный (регистрационный) знак транспортного средства, в конструкцию которого вносились изменения (далее в настоящем разделе - измененное транспортное средство);

б) в строке «ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР (VIN)» - номер VIN измененного транспортного средства (в случае отсутствия у измененного транспортного средства номера VIN в данной строке указывается заводской номер измененного транспортного средства);

в) в строке «МАРКА» - марка измененного транспортного средства, присвоенная изготовителем (в случае отсутствия у измененного транспортного средства марки ставится прочерк);

г) в строке «КОММЕРЧЕСКОЕ НАИМЕНОВАНИЕ» - коммерческое наименование

---

<sup>1)</sup> Порядок заполнения свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности приведен в соответствии с [6].

измененного транспортного средства, присвоенное изготовителем (в случае отсутствия у измененного транспортного средства коммерческого наименования ставится прочерк);

д) в строке «ТИП» - тип измененного транспортного средства, присвоенный изготовителем;

е) в строке «ШАССИ» - присвоенные изготовителем марка и тип шасси транспортного средства или шасси транспортного средства другого изготовителя, используемых в качестве базовых при производстве измененного транспортного средства (в случае если при производстве измененного транспортного средства шасси транспортного средства или шасси транспортного средства другого изготовителя не используется, в данной строке ставится прочерк);

ж) в строке «ИЗГОТОВИТЕЛЬ И ЕГО АДРЕС» - полное наименование организации - изготовителя продукции, место нахождения (адрес юридического лица), фактический адрес (для юридического лица) или место жительства (для физического лица, зарегистрированного в качестве индивидуального предпринимателя). Для юридического лица, зарегистрированного в соответствии с законодательством третьего государства, эти сведения (кроме наименования государства) печатаются с использованием букв латинского алфавита согласно документам, представляемым заявителем в целях оценки соответствия. В случае оформления свидетельства на продукцию транснациональной компании, имеющей несколько сборочных заводов, в том числе расположенных в разных странах, указываются наименование организации, заявленной при оценке соответствия в качестве изготовителя, ее место нахождения (адрес юридического лица), фактический адрес;

з) в строке «КАТЕГОРИЯ (А, В, С, D, E)» - категория, к которой относится измененное транспортное средство в соответствии с действующей редакцией [11];

и) в строке «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС» - экологический класс измененного транспортного средства в соответствии с классификацией, предусмотренной пунктом 1.4 приложения № 1 к ТР ТС 018/2011 (в случае если в отношении транспортных средств ТР ТС 018/2011 не установлены требования к выбросам, ставится прочерк);

к) в строке «ГОД ВЫПУСКА» - год производства измененного транспортного средства - четырьмя арабскими цифрами (с указанием сокращенного обозначения года - «г.»);

л) в строке «НОМЕР ДВИГАТЕЛЯ» - номер двигателя измененного транспортного средства (в случае отсутствия у измененного транспортного средства номера двигателя данная строка не указывается);

м) в строке «НОМЕР ШАССИ (РАМЫ)» - номер шасси или рамы измененного транспортного средства (в случае отсутствия у измененного транспортного средства номера шасси или рамы данная строка не указывается).

В случае если измененное транспортное средство было изготовлено с использованием шасси транспортного средства или транспортного средства другого изготовителя, в данной строке указывается номер VIN базового шасси транспортного средства или базового транспортного средства другого изготовителя;

н) в строке «НОМЕР КУЗОВА» - номер кузова измененного транспортного средства (в случае отсутствия у измененного транспортного средства номера кузова, отличного от номера VIN, ставится прочерк);

о) в строке «ЦВЕТ» - цвет измененного транспортного средства; п) в строке «ДОКУМЕНТ, ИДЕНТИФИЦИРУЮЩИЙ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО» - серия, номер и дата выдачи документа, идентифицирующего измененное транспортное средство. Дата выдачи указывается словесно-цифровым способом: число - двумя арабскими цифрами, месяц - словом, год - четырьмя арабскими цифрами (с указанием сокращенного обозначения года - «г.»);

р) в строке «РЕГИСТРАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ» наименование, серия, номер и дата выдачи регистрационного документа измененного транспортного средства. Дата выдачи указывается словесно-цифровым способом: число - двумя арабскими цифрами, месяц - словом, год - четырьмя арабскими цифрами (с указанием сокращенного обозначения года - «г.»);

с) в строке «СВЕДЕНИЯ О СОБСТВЕННИКЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА» - фамилия, имя, отчество (при наличии) собственника измененного транспортного средства, адрес места жительства или полное наименование организации, ее место нахождения (адрес юридического лица), фактический адрес собственника измененного транспортного средства, указанные в регистрационном документе измененного транспортного средства.

Д.6 В поле 6 формы под словами «ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (после внесения изменений в конструкцию)» приводится таблица, содержащая общие характеристики измененного транспортного средства, по форме в соответствии с приложением № 18 к ТР ТС 018/2011, исходя из категории и конструкции измененного транспортного средства.

Описание общих характеристик измененного транспортного средства должно обеспечивать их однозначное толкование.

Д.7 В поле 7 формы бланка после слова «от» указывается дата выдачи заключения о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию транспортного средства словесно-цифровым способом: число - двумя арабскими цифрами (в кавычках), месяц - словом, год - четырьмя арабскими цифрами, после знака «№» указывается номер заключения о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию транспортного средства, после слова «выданным» указывается краткое наименование юридического лица, выдавшего такое заключение (при отсутствии краткого наименования указывается полное наименование), строкой ниже указывается информация о месте нахождения этого лица (адресе юридического лица), его фактическом адресе.

Д.8 В поле 8 формы бланка под словами «В конструкцию транспортного средства производителем работ» указываются фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица или наименование юридического лица, внесившего изменения в конструкцию транспортного средства, строкой ниже указывается место жительства этого физического лица или его место нахождения (адрес юридического лица), фактический адрес юридического лица.

Д.9 В поле 9 формы бланка под словами «внесены следующие изменения:» подробно описываются изменения, внесенные в конструкцию транспортного средства (тип и марка устанавливаемых компонентов, способ монтажа и т. п.), указывается новое назначение (специализация) измененного транспортного средства.

Д.10 В поле 10 формы бланка приводится следующая запись:

«Транспортное средство с внесенными в конструкцию изменениями соответствует требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»».

Д.11 В поле 11 формы бланка под словами «ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ» указывается дополнительная информация об измененном транспортном средстве (например, о возможности использования на дорогах общего пользования без ограничений или с ограничениями из-за превышения нормативов по габаритам и технически допустимым максимальным массам, приходящимся на каждую из осей измененного транспортного средства, о возможности использования в качестве маршрутного транспортного средства и т. п.) (в случае отсутствия дополнительной информации ставится прочерк).

Д.12 В поле 12 формы бланка указывается дата регистрации свидетельства, которая должна совпадать с датой внесения записи об оформляемом свидетельстве в реестре

территориального подразделения органа государственного управления государства-члена в сфере безопасности дорожного движения. Дата указывается словесно- цифровым способом: число - двумя арабскими цифрами (в кавычках), месяц - словом, год - четырьмя арабскими цифрами.

Д.13 В поле 13 формы бланка указываются инициалы и фамилия руководителя (заместителя руководителя) территориального подразделения органа государственного управления государства-члена в сфере безопасности дорожного движения, оформившего свидетельство.

При необходимости руководитель территориального подразделения органа государственного управления государства-члена в сфере безопасности дорожного движения может предоставить право подписи свидетельства своему заместителю в соответствии с законодательством государства-члена. В поле «подпись» руководителем (заместителем руководителя) территориального подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения, оформившего свидетельство, проставляется собственноручная подпись. Использование факсимиле вместо подписи не допускается. Подпись руководителя (заместителя руководителя) территориального подразделения органа государственного управления государства-члена в сфере безопасности дорожного движения заверяется печатью территориального подразделения органа государственного управления государства-члена в сфере безопасности дорожного движения.

Д.14 В случае если вносимые в свидетельство сведения не уместаются на соответствующем бланке, используются дополнительные листы бланка по форме, приведенной Приложении Г.

Д.15 Оформление свидетельства на дополнительных листах бланка осуществляется следующим образом:

а) вверху каждой нечетной страницы над рамкой указывается учетный номер бланка свидетельства, проставленный на 1-й странице свидетельства;

б) в поле «Стр.» указывается номер страницы по порядку. При этом нумерация дополнительных листов бланка свидетельства начинается с цифры 2;

в) в поле «Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности №» указывается номер свидетельства, приведенный в поле 3 на 1-й странице свидетельства.

## Библиография

[1] Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР. 3), принятая Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН [документ TRANS/WP.29/78/Rev. 3 от 23.01.2014].

[2] Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний», заключенного в Женеве 20 марта 1958 года. (Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 30 июня 2010 года № 301-IV).

[3] Закон Республики Казахстан от 24 декабря 2015 года № 440-V ЗРК «О ратификации Соглашения о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов».

[4] Кодекс Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года № 414-V ЗРК.

[5] Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК «О дорожном движении».

[6] Решение коллегии Евразийской экономической комиссии № 232 от 09 декабря 2014 г. «О Правилах заполнения бланков одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности».

[7] Решение коллегии Евразийской экономической комиссии № 211 от 18 ноября 2014 г. «Об утверждении единой формы паспорта газового баллона колесного транспортного средства и правил его оформления».

[8] Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписано в Женеве 1 сентября 1970 г.

[9] Монреальский Протокол по веществам, разрушающим озоновый слой, подписан в Монреале в 1987 г.

[10] ГОСТ Р 55887-2013 Автомобильные транспортные средства. Учебные автомобили. Технические требования и методы испытаний.

[11] Конвенция о дорожном движении, подписана в Вене 08 ноября 1968 г.

Правила ООН № 3-02 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения светоотражающих приспособлений для механических транспортных средств и их прицепов.

Правила ООН № 10-03 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении электромагнитной совместимости.

Правила ООН № 12-03 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении защиты водителя от удара о систему рулевого управления.

Правила ООН № 13-10 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N и O в отношении торможения.

Правила ООН № 14-07 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении креплений ремней безопасности, систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX.

Правила ООН № 16-04 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения:

I. ремней безопасности, удерживающих систем, детских удерживающих систем и детских удерживающих систем ISOFIX, предназначенных для лиц, находящихся в механических транспортных средствах.

II. Транспортных средств, оснащенных ремнями безопасности, сигнализатором непристегнутого ремня безопасности, удерживающими системами, детскими удерживающими системами, детскими удерживающими системами ISOFIX и детскими удерживающими системами размера i.

Правила ООН № 17-05 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении прочности сидений, их креплений и подголовников.

Правила ООН № 21-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их внутреннего оборудования.

Правила ООН № 24-03 Единообразные предписания, касающиеся:

I. официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия в отношении выброса видимых загрязняющих веществ;

II. официального утверждения автотранспортных средств в отношении установки на них двигателей с воспламенением от сжатия, официально утвержденных по типу конструкции;

III. официального утверждения автотранспортных средств с двигателем с воспламенением от сжатия в отношении выброса видимых загрязняющих веществ;

IV. измерения мощности двигателей с воспламенением от сжатия.

Правила ООН № 26-02 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении их наружных выступов.

Правила ООН № 29-02 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении защиты лиц, находящихся в кабине грузового транспортного средства.

Правила ООН № 34-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении предотвращения опасности возникновения пожара.

Правила ООН № 36-03 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении общей конструкции.

Правила ООН № 37-03 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения ламп накаливания, предназначенных для использования в официально утвержденных огнях механических транспортных средств и их прицепов.

Правила ООН № 42-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении устанавливаемых на них передних и задних защитных устройств (бамперы и т. д.).

Правила ООН № 43-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения безопасных стеклянных материалов и их установки на транспортных средствах.

Правила ООН № 46-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения устройств непрямого обзора и механических транспортных средств в отношении установки этих устройств.

Правила ООН № 48-03 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации.

Правила ООН № 49 Единообразные предписания, касающиеся подлежащих принятию мер по ограничению выбросов загрязняющих газообразных веществ и твердых частиц из двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей с принудительным

## СТ РК 1418-2018

зажиганием, предназначенных для использования на транспортных средствах.

Правила ООН № 51-02 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств, имеющих не менее четырех колес, в связи с производимым ими шумом.

Правила ООН № 52-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения маломестных транспортных средств категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции.

Правила ООН № 53-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L3 в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации.

Правила ООН № 55-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения механических деталей сцепных устройств составов транспортных средств.

Правила ООН № 58-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения: I. Задних противоподкатных защитных устройств (ЗПЗУ); II. Транспортных средств в отношении установки ЗПЗУ официально утвержденного типа; III. Транспортных средств в отношении их задней противоподкатной защиты (ЗПЗ).

Правила ООН № 59-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения сменных систем глушителя.

Правила ООН № 61-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения грузовых транспортных средств в отношении их наружных выступов, расположенных перед задней панелью кабины водителя.

Правила ООН № 65-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения специальных предупреждающих огней, устанавливаемых на механических транспортных средствах и их прицепах.

Правила ООН № 66-02 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения крупногабаритных пассажирских транспортных средств в отношении прочности верхней части конструкции.

Правила ООН № 67-01 Единообразные предписания, касающиеся:

I. Официального утверждения специального оборудования транспортных средств категорий М и N, двигатели которых работают на сжиженном нефтяном газе;

II. Официального утверждения транспортных средств категорий М и N, оснащенных специальным оборудованием для использования сжиженного нефтяного газа в качестве топлива, в отношении установки такого оборудования.

Правила ООН № 70-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения задних опознавательных знаков для транспортных средств большой длины и грузоподъемности.

Правила ООН № 73-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения:

I. Транспортных средств в отношении их боковых защитных устройств (БЗУ);

II. Боковых защитных устройств (БЗУ);

III. Транспортных средств в отношении установки боковых защитных устройств (БЗУ), официально утвержденных по типу конструкции на основании части II настоящих правил.

Правила ООН № 74-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории L1 в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации.

Правила ООН № 83 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выбросов загрязняющих веществ в зависимости от топлива, необходимого для двигателей.

Правила ООН № 93-00 Единообразные предписания, касающиеся официального



утверждения: I. Передних противоподкатных защитных устройств (ППЗУ); II. Транспортных средств в отношении установки ППЗУ официально утвержденного типа; III. Транспортных средств в отношении их передней противоподкатной защиты (ППЗ).

Правила ООН № 96 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия для установки на сельскохозяйственных и лесных тракторах и внедорожной технике в отношении выброса загрязняющих веществ этими двигателями.

Правила ООН № 98-01 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения фар механических транспортных средств с газоразрядными источниками света.

Правила ООН № 99-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения газоразрядных источников света для использования в официально утвержденных оптических элементах механических транспортных средств.

Правила ООН № 103-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения сменных устройств для предотвращения загрязнения для механических транспортных средств.

Правила ООН № 104-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения светоотражающей маркировки для транспортных средств категорий М, N и О.

Правила ООН № 105-04 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, в отношении конструктивных особенностей.

Правила ООН № 107-03 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции.

Правила ООН № 110-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения:

I. Элементов специального оборудования механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (СПГ);

II. Транспортных средств в отношении установки элементов специального оборудования официально утвержденного типа для использования в их двигателях сжатого природного газа (СПГ).

Правила ООН № 111 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении их устойчивости к опрокидыванию.

Правила ООН № 115-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения:

I. Специальных модифицированных систем СНГ (сжиженный нефтяной газ), предназначенных для установки на механических транспортных средствах, в двигателях которых используется СНГ;

II. Специальных модифицированных систем СПГ (сжатый природный газ), предназначенных для установки на механических транспортных средствах, в двигателях которых используется СПГ.

Правила ООН № 125-00 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения механических транспортных средств в отношении поля обзора водителя спереди.

---

**УДК 629.014.1**

**МКС 43.020**

**Ключевые слова:** автотранспортные средства; внесение изменений в конструкцию АМТС; переоборудование АМТС; безопасность дорожного движения; экологическая безопасность; техническая исправность АМТС

---



Басуға \_\_\_\_\_ ж. қол қойылды Пішімі 60x84 1/16  
Қағазы офсеттік. Қаріп түрі «KZ Times New Roman»,  
«Times New Roman»  
Шартты баспа табағы 1,86. Таралымы \_\_\_\_\_ дана. Тапсырыс \_\_\_\_\_

---

«Қазақстан стандарттау және сертификаттау институты»  
республикалық мемлекеттік кәсіпорны  
010000, Астана қаласы, Мәңгілік Ел данғылы, 11 үй,  
«Эталон орталығы» ғимараты  
Тел.: 8 (7172) 27-08-01, 79-34-22