Государственные стандарты

СБОРНИК

Отраслевые стандарты и нормали

АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

Автомобили, прицепы и полуприцепы

ТОМ I

ЧАСТЬ 2

gost.e-ecolog.ru



АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

АВТОМОБИЛИ, ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ

СБОРНИК ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ СТАНДАРТОВ И ОТРАСЛЕВЫХ НОРМАЛЕЙ

ТОМ 1

Часть 2

Издание официальное

ИЗДАТЕЛЬСТВО СТАНДАРТОВ
Москва 1974

УДК 629.114.4(083.74)

В сборник «Автомобилестроение. Автомобили, прицепы и полуприцепы» включены государственные и отраслевые стандарты и отраслевые нормали, утвержденные до 1 мая 1974 года.

В стандарты и нормали внесены все изменения, принятые до указанного срока. Около номера стандарта и нормали, в которые внесены изменения, стоит знак.*

Текущая информация о вновь утвержденных и пересмотренных государственных стандартах, а также о принятых к ним изменениях, публикуется в выпускаемом ежемесячно «Информационном указателе стадартов», об отраслевых стандартах и нормалях — в выпускаемом ежеквартально «Информационном указателе отраслевых стандартов (нормалей) автомобилестроения».

© Издательство стандартов, 1974

Группа Д21

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ СОЮЗА ССР

ТРОЛЛЕЙБУСЫ ГОРОДСКИЕ ОДНОЭТАЖНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ

Технические требования

One — storeyed passenger trolley for cities. Technical requirements

ГОСТ 7495—74

Взамен ГОСТ 7495—63

Постановлением Государственного комитета стандартов Совета Министров СССР от 29 марта 1974 г. № 745 срок действия установлен

с 01.01 1976 г.
до 01.01 1981 г.

Несоблюдение стандарта преследуется по закону

Настоящий стандарт распространяется на городские одноэтажные пассажирские троллейбусы длиной до 12 м, предназначенные для перевозки пассажиров в интервале температур от минус 40 до плюс 40°С.

1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Общие требования

1.1.1. Конструкция троллейбусов должна обеспечивать возможность их эксплуатации на дорогах с усовершенствованным капитальным покрытием I и II категорий с уклонами до 8% (СНиП II-Д.5—72).

1.1.2. Пассажировместимость троллейбуса следует определять по ГОСТ 10022—62.

1.1.3. Дорожный просвет троллейбусов, укомплектованных шинами основного размера,— не менее 150 мм при нагрузке из расчета нормы площади на одного стоящего пассажира — 0,125 м² и заполнении всех мест для сидения (норма веса одного человека — 70 кгс). Передний и задний углы свеса не должны быть менее 6°, кроме зоны подножек.

1.1.4. Минимальный радиус поворота троллейбусов — не более 12 м.

1.1.5. Троллейбус должен быть рассчитан на нагрузку 700 кгс на 1 м² площади, предназначенной для размещения стоящих пассажиров и заполнения всех мест для сидения.

Издание официальное Перепечатка воспрещена

1.1.6. Весовые параметры троллейбуса при номинальной (из расчета нормы площади на одного стоящего пассажира—0,2 м²), нагрузке и габариты — по ГОСТ 9314—59.

1.1.7. Нагрузка, приходящаяся на переднюю ось, не должна быть более 36% общего веса троллейбуса при нагрузке согласно п. 1.1.3.

1.1.8. Троллейбус при номинальных нагрузке и напряжении контактной сети должен развивать скорость не менее:

60 км/ч — на горизонтальном участке дороги;

43 км/ч — на подъеме с уклоном 3%.

Время разгона троллейбуса с места на горизонтальном участке дороги до скорости 50 км/ч — не более 26 с.

1.1.9. Условная расчетная скорость сообщения троллейбуса на условном маршруте с эквивалентным уклоном дороги до 0,3% — не менее 25 км/ч при номинальных нагрузке и напряжении контактной сети, скорости на перегоне 50 км/ч, замедлении не более 1,5 м/с², среднем расстоянии между остановочными пунктами 350 м, длительностью стоянки 8 с и 10%-ным запасом времени на нагон.

1.1.10. Расчетная скорость троллейбуса — не менее 70 км/ч.

1.1.11. Троллейбусы должны иметь оборудование для бескондукторного обслуживания пассажиров.

1.2. Требования, предъявляемые к кузову и его оборудованию

1.2.1. Планировочные размеры пассажирского помещения троллейбусов — по ГОСТ 10022—62.

1.2.2. При установке сидений на надколесных кожухах в примыкающих к ним местах допускается повышать уровень пола до 200 мм. Если уровень пола задней накопительной площадки ниже уровня пола в центральном проходе, заднюю накопительную площадку следует соединять с центральным проходом переходным пандусом.

1.2.3. Сиденья должны быть мягкими, с полумягкими спинками.

1.2.4. Управление дверями должно осуществляться водителем из кабины.

1.2.5. Двери пассажирского помещения должны быть снабжены устройством, сигнализирующим водителю об их положении.

1.2.6. Поручни должны быть удобными для пользования и иметь надежное нетоксичное покрытие, исключающее загрязнение и ранение рук пассажиров. Крепить поручни к створкам дверей не допускается.

1.2.7. Пассажирские сиденья, поручни и отделка кузова должны быть удобны для очистки, обарботки дезинфицирующими средствами и должны допускать замену при ремонте.

1.2.8. Для обеспечения естественной вентиляции пассажирского помещения в крыше должны быть предусмотрены вентиляционные

люки, а в боковых окнах — сдвигаемые или откидные форточки. Люки и форточки должны открываться вручную с усилием не более 15 кгс.

1.2.9. Окна должны быть снабжены уплотнениями, не допускающими вибрации стекол, не пропускающими влагу и пыль внутрь троллейбуса. Стекла окон пассажирского помещения не должны ухудшать видимость и искажать предметы. При разрушении стекол не должно быть ранящих осколков.

1.2.10. Остекление крыши, если оно предусмотрено конструкцией, должно производиться детермальным или тонированным стеклом, защищающим пассажиров от теплового воздействия солнечных лучей.

1.2.11. Покрытие пола в проходе пассажирского помещения, подножек и ступенек должно быть износостойким, исключающим скольжение, не пропускающим влагу, позволяющим мытье водой и обработку дезинфицирующими средствами.

1.2.12. Для внутренней отделки пассажирского помещения должен применяться гладкий светостойкий материал, не загрязняющий одежду пассажиров.

1.2.13. Соединения элементов кузова и люков должны иметь надежное уплотнение и не пропускать в пассажирское помещение пыль и влагу. Зазоры между ступенькой и дверью не должны превышать 30 мм.

1.2.14. Кабина и рабочее место водителя — по ГОСТ 12024—66, за исключением пп. 2.1; 2.11; 2.14; 2.16*е*; 2.17*в*. Длина кабины не должна быть более 1500 мм. На месте педали тормоза должна быть установлена пусковая педаль, а на месте педали сцепления — тормозная.

Педали должны иметь поверхность, не допускающую соскальзывание ног водителя.

1.2.15. Рабочее место водителя должно быть изолировано от пассажирского помещения перегородкой, застекленной тонированным стеклом с коэффициентом пропускания света 0,4—0,6.

1.2.16. Кабина водителя должна иметь дверь в боковом борту или в перегородке, обеспечивающую водителю удобный вход и выход.

Левое боковое окно кабины должно открываться.

1.2.17. Щиток приборов в кабине водителя должен быть оборудован приборами для контроля скорости, пройденного пути, напряжения аккумуляторной батареи, давления в пневматической системе, сигнальными лампами наличия напряжения в сети, сигнализацией положения дверей и работы указателей поворота. Приборы должны быть расположены так, чтобы водитель мог наблюдать за их показаниями, не изменяя положения корпуса. На шкалах приборов должны быть четкие цифровые обозначения, хорошо различимые водителем при естественном и искусственном освещении.

1.2.18. Для удобства очистки вручную внешней поверхности стекол ветрового окна должны быть предусмотрены подножки и ручки.

1.2.19. Освещенность пассажирского помещения троллейбуса не должна быть менее 75 лк при использовании люминесцентных ламп и 50 лк при лампах накаливания на уровне 0,86 м от пола в зоне пассажирских сидений с неравномерностью не менее 1:2. Питание источников освещения должно быть низковольтным. Подножки должны быть освещены специальными светильниками. Освещенность их не должна быть менее 10 лк. Освещенность зоны дороги около открытых дверей на расстоянии 1 м от дверей троллейбуса и на высоте 1м от уровня дороги не должна быть мене 10 лк.

Система освещения не должна ухудшать видимости водителю в темное время суток.

1.2.20. В пассажирском помещении и кабине водителя при открытых люках и форточках должен быть обеспечен двадцатикратный обмен воздуха в течение 1 ч при скорости троллейбуса не менее 15 км/ч.

Воздух, поступающий через систему вентиляции, должен равномерно распределяться по всему объему помещения. В летнее время температура воздуха в пассажирском помещении и кабине водителя при движении троллейбуса со скоростью 15 км/ч не должна превышать температуру окружающей среды более чем на 5°С.

1.2.21. Скорость движения воздуха в зонах пребывания пассажиров не должна превышать 2,5 м/с в летнее и 0,5 м/с в зимнее время года.

1.2.22. Кабина водителя должна быть оборудована вентилятором, закрепленным шарнирно, и вешалкой для одежды.

1.2.23. В троллейбусах должно быть предусмотрено отопление пассажирского помещения и кабины водителя. Отопление пассажирского помещения должно осуществляться несколькими источниками тепла, включаемыми раздельно, и обеспечивать температуру воздуха при закрытых дверях и номинальном напряжении контактной сети на 20°С выше наружной. В системе отопления кабины водителя должен быть предусмотрен подвод теплого воздуха к ногам водителя.

1.2.24. Тепло, поступающее через систему отопления, должно равномерно распределяться по всему объему пассажирского помещения. Перепад температуры в пассажирском помещении не должен превышать 10°С, за исключением зоны на уровне 0,5 м от пола.

1.2.25. В перегородке кабины водителя должно быть предусмотрено закрывающееся из кабины водителя окно для продажи абонементных книжек и проездных билетов.

1.2.26. Двери пассажирского помещения и кабины водителя должны быть оборудованы запорными устройствами, препятствующими открыванию дверей во время хранения троллейбусов.

1.2.27. Наружная окраска троллейбусов — по ГОСТ 9894—61, класс III, группа А.

1.2.28. Внутренняя и внешняя отделка и окраска троллейбусов должна соответствовать эталонам, утвержденным в установленном порядке.

1.3. Требования, предъявляемые к узлам, агрегатам и системам

1.3.1. Высоковольтное электрооборудование троллейбуса должно быть рассчитано на работу при номинальном и максимальном напряжениях на токоприемниках по ГОСТ 6962—54. Допускается кратковременное понижение напряжения на 20%.

1.3.2. Тяговый двигатель троллейбуса—по ГОСТ 2582—72. Конструкция тягового двигателя должна обеспечивать восприятие осевых и радиальных усилий, возникающих от карданного вала. Непосредственное попадание воды и снега в тяговый двигатель не допускается.

1.3.3. Система управления тяговым двигателем троллейбуса должна быть полуавтоматической, обеспечивающей плавный пуск и разгон троллейбуса с возможностью регулирования скорости, а также электродинамическое (реостатное или рекуперативно-реостатное) торможение. Питание цепи управления на троллейбусе должно быть низковольтным.

1.3.4. Электрическое оборудование троллейбуса должно быть защищено от проникновения пыли и влаги, быть удобным для осмотра и ремонта, иметь электрическую изоляцию и обеспечивать электробезопасность. По заказу потребителя оборудование должно иметь тепловую изоляцию и вентиляцию.

1.3.5. Нормальный токосъем должен быть обеспечен при колебаниях высоты подвески контактного провода в точках подвеса 4,2—6 м от уровня дороги.

Конструкция токоприемников троллейбуса должна обеспечивать возможность отклонения продольной оси троллейбуса от оси контактных проводов на расстоянии до 4,5 м в каждую сторону. Максимальная высота подъема головки токоприемника, не стоящего на контактном проводе, не должна быть более 7 м от уровня дороги.

1.3.6. Троллейбус должен быть оборудован устройством, подавляющим помехи радиоприему в соответствии с «Общесоюзными нормами допускаемых индустриальных радиопомех. Нормы 1—63.».

1.3.7. Для питания низковольтных цепей должен быть установлен преобразователь напряжения, работающий совместно с аккумуляторной батареей. Допускается применять мотор-генератор. Низковольтная сеть троллейбуса должна быть выполнена по двухпроводной схеме.

Регулирование напряжения преобразователя и переключение низковольтной сети на питание от аккумуляторной батареи долж-

ны осуществляться автоматически.

1.3.8. Троллейбус должен быть оборудован усилителем рулевого управления. Люфт рулевого колеса не должен превышать 15°. Поворот рулевого колеса на указанный угол должен обеспечивать включение распрделительного устройства усилителя.

1.3.9. Усилие на рулевом колесе троллейбуса при максимальной нагрузке на управляемую ось по п. 1.1.7 должно быть в пределах 9—12 кгс при въезде в кривую минимальчого радиуса со скоростью 5 км/ч.

Полный поворот управляемых колес из одного крайнего положения в другое должен осуществляться не более чем за 5 оборотов рулевого колеса.

В случае прекращения действия усилителя рулевого управления должна быть обеспечена возможность управления троллейбусом без каких-либо переключений.

1.3.10. Троллейбус должен быть оборудован независимо действующими тормозами:

рабочим (пневматическим, пневмогидравлическим и др.) на все колеса, с раздельным приводом на оси;

вспомогательным (электрическим);

стояночным, с приводом на задние колеса, который может быть использован в качестве запасного.

1.3.11. Установившееся замедление движения троллейбусов при номинальной нагрузке на горизонтальном участке сухой дороги с асфальтовым покрытием не должно быть менее 0,8 м/с² при торможении вспомогательным тормозом в интервале скоростей от 40 до 10 км/ч.

1.3.12. Стояночный тормоз должен удерживать остановленный троллейбус на дороге с сухим асфальтовым покрытием на уклоне до 15% неограниченное время при нагрузке согласно п. 1.1.3.

1.3.13. Привод рабочего тормоза должен обеспечивать соответствующую интенсивность торможения при каждом положении тормозной педали.

Рабочий и вспомогательный тормозы должны включаться одной педалью.

1.3.14. Тормозной путь троллейбуса при номинальной нагрузке с начальной скоростью торможения 60 км/ч на горизонтальном участке сухой дороги с асфальтовым покрытием не должен быть более 36,7 м при действии рабочего тормоза.

1.3.15. В троллейбусах должна быть предусмотрена возможность проверки давления и подкачки внутренних шин без съема наружных.

1.3.16. Конструкция пневмосистемы троллейбуса должна исключать отказ ее работы в результате замерзания конденсата.

1.3.17. Троллейбус должен быть снабжен внешними световыми приборами по ГОСТ 8769—69. Должна быть предусмотрена воз-

можность включения всех указателей поворота на режим одновременного мигания.

1.4. Дополнительные требования

1.4.1. Троллейбус должен быть оборудован маршрутными указателями. Номер маршрута, расположенный в лобовой части кузова, должен быть виден в дневное и вечернее время на расстоянии не менее 70 м. У задней двери должно быть предусмотрено место для установки трафарета.

1.4.2. Форма кузова троллейбуса и его наружное оборудование должны быть рассчитаны на проведение мойки механизированными установками.

1.4.3. Троллейбусы должны иметь рым или крюки, позволяющие буксировать их в случае неисправности.

1.4.4. Для подъема троллейбусов домкратами должны быть предусмотрены специальные места.

1.4.5. Каждый троллейбус должен быть снабжен углекислотным огнетушителем емкостью не менее 2 л.

1.4.6. Троллейбус должен быть оборудован лестницей с откидной площадкой на заднем борту. На крыше троллейбуса должен быть установлен изоляционный коврик.

1.4.7. Проводка высоковольтных и низковольтных цепей должна быть выполнена раздельно.

1.4.8. Ресурс до первого капитального ремонта троллейбуса — не менее 540 тыс. км. пробега.

2. КОМПЛЕКТНОСТЬ

2.1. Троллейбус должен быть укомплектован запасными частями и набором инструмента.

2.2. К каждому троллейбусу должны прилагаться паспорта на машину в целом, на тяговый двигатель, мотор-компрессор и вспомогательный двигатель по ГОСТ 2.601—68.

3. ПРАВИЛА ПРИЕМКИ

3.1. Для проверки соответствия троллейбусов требованиям настоящего стандарта предприятие-изготовитель должно проводить приемо-сдаточные испытания, обкатку при пробеге 25 км и периодические испытания.

3.2. При приемо-сдаточных испытаниях каждый троллейбус подвергают внешнему осмотру, а также проверяют на соответствие требованиям пп. 1.2.5; 1.2.28;; 1.3.3; 5.1; 5.7; 5.8.

3.3. При обкатке проверяют исправность действия высоковольтного и низковольтного электрооборудования, пневматического и ме-

ханического оборудования, контрольных приборов, действие рабочего и вспомогательного тормозов (измерением тормозного пути, который не должен превышать 7 м при движении ненагруженного троллейбуса с начальной скоростью 30 км/ч по горизонтальному участку дороги с сухим чистым асфальтовым покрытием).

3.4. Периодические испытания проводят не реже одного раза в два года. Испытаниям подвергают не менее двух троллейбусов. При периодических испытаниях проверяют соответствие троллейбусов требованиям пп. 1.2.19—1.2.21; 1.2.23; 1.2.24; 1.3.1—1.3.5; 1.3.17; 5.6.

4. МАРКИРОВКА, УПАКОВКА, ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ

4.1. На перегородке кабины водителя каждого троллейбуса должна быть прикреплена табличка, содержащая:

наименование или товарный знак предприятия-изготовителя;

порядковый номер троллейбуса по системе нумерации предприятия-изготовителя;

вместимость;

год и месяц выпуска;

обозначение настоящего стандарта.

Маркировка должна сохраняться в течение всего срока службы троллейбуса.

4.2. При транспортировании троллейбусов наружные хромированные поверхности должны быть предохранены от коррозии лаком БТ-577 по ГОСТ 5631—70.

4.3. Консервация троллейбусов — по ГОСТ 13168—69 в зависимости от категории условий хранения и транспортирования.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1. У каждой пассажирской двери троллейбуса на видном и доступном месте должны быть установлены и обозначены надписями выключатели для экстренного открывания данной двери.

5.2. Троллейбусы должны иметь аварийные выходы через окна левого и правого бортов и люки.

Число выходов в зависимости от длины троллейбуса должно соответствовать:

4 — при длине 10,5—11 м;

5 — при длине 11,5—12 м;

Размер аварийного выхода к свету должен быть не менее 600×800 мм. Аварийные люки должны открываться изнутри без помощи инструмента. Стекла окон, являющихся аварийными выходами, должны легко удаляться или разбиваться изнутри при помощи специальных ручек или молоточков. Аварийные выходы с

внутренней стороны пассажирского помещения должны быть обозначены надписями.

5.3. Крепление каркасов сидений к кузову должно выдерживать длительную нагрузку от горизонтальной силы, равной весу сидящих на сиденьях пассажиров, приложенной на высоте 0,7 м от уровня пола, а также кратковременную 20-кратную перегрузку от собственного веса сидения в сборе, действующую в горизонтальной плоскости.

5.4. Поручни входа и выхода, а также подножка должны иметь электроизоляционное покрытие.

5.5. Противосолнечный козырек должен быть травмобезопасным и не должен ухудшать обзор в нерабочем положении.

5.6. При движении троллейбуса со скоростью 45 км/ч на горизонтальном участке сухой дороги с асфальтовым покрытием уровни шума не должны превышать:

80 дБ *А* — в кабине водителя;

85 дБ *А* — в пассажирском помещении;

85 дБ *А* — на расстоянии 7,5 м от троллейбуса.

5.7. Троллейбус должен быть оборудован штангоуловителями и регулируемым устройством, ограничивающим высоту опускания головки токоприемника.

5.8. При соединении обоих токоприемников с положительным проводом контактной сети, имеющей номинальное напряжение, и при включении всех высоковольтных цепей вновь изготовленного троллейбуса ток утечки между корпусом кузова и землей при действии постоянной составляющей тока не должен превышать 1 мА.

5.9. Сопротивление изоляции при относительной влажности окружающей среды 80% должно быть:

не менее 3 МОм для высоковольтной цепи от корпуса троллейбуса, а также между высоковольтной и низковольтной цепями;

не менее 0,5 МОм для низковольтной цепи от корпуса троллейбуса.

5.10. На внутренней стороне пассажирских дверей должно быть предусмотрено устройство, позволяющее открывать их при отключенной системе дистанционного привода.

5.11. Наружные и внутренние поверхности троллейбусов, каркасы сидений, ручки, замки и шарниры створок дверей, поручни, оконные запоры, ручки вентиляционных и смотровых люков и арматура должны быть травмобезопасными.

5.12. Уровень вибрации в кабине и пассажирском помещении троллейбуса не должен превышать норм, установленных Министерством здравоохранения СССР.

5.13. В троллейбусах должно быть предусмотрено место для хранения противооткатных упоров (башмаков).

6. ГАРАНТИИ ИЗГОТОВИТЕЛЯ

6.1. Предприятие-изготовитель должно гарантировать соответствие выпускаемых троллейбусов требованиям настоящего стандарта, при соблюдении потребителем условий хранения и эксплуатации.

Гарантийный срок троллейбусов (кроме шин и аккумуляторных батарей) — 12 месяцев со дня их ввода в эксплуатацию при пробеге не более 75000 км.

ПЕРЕЧЕНЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СТАНДАРТОВ, ВКЛЮЧЕННЫХ В СБОРНИК, ПО ПОРЯДКУ НОМЕРОВ

Номер стандарта	Стр.	Номер стандарта	Стр.
3163—69	104	11728—73	262
3396—54	247	12118—66	197
4754—74	295	12238—66	127
5513—69	312	12323—66	132
6030—62	111	13669—68	117
6875—54	3	14023—68	223
7495—74	86	14917—69	324
7593—70	101	16011—70	120
9218—70	123	17393—72	336
10022—62	96	18716—73	65
10408-63	266	19173—73	108
10409—63	274		

ПЕРЕЧЕНЬ ОТРАСЛЕВЫХ СТАНДАРТОВ, ВКЛЮЧЕННЫХ В СБОРНИК, ПО ПОРЯДКУ НОМЕРОВ

Номер стандарта	Стр.	Номер стандарта	Стр.
37.001.004—70	209	37.001.027—71	243
37.001.007—70	176	37.001.038—72	135
37.001.010—70	164	37.001.040—72	254
37.001.014—70	54	37.001.041—72	258
37.001.026—71	231	37.001.042—72	260

ПЕРЕЧЕНЬ ОТРАСЛЕВЫХ НОРМАЛЕЙ, ВКЛЮЧЕННЫХ В СБОРНИК, ПО ПОРЯДКУ НОМЕРОВ

Номер нормали	Стр.	Номер нормали	Стр.
ОН 025 160—63	292	ОН 025 313—68	67
ОН 025 201—68	161	ОН 025 314—68	167
ОН 025 282—66	129	ОН 025 315—68	229
ОН 025 302—69	26	ОН 025 318—68	31
ОН 025 307—67	173	ОН 025 333—69	151

СОДЕРЖАНИЕ

ГОСТ 6875—54 Автомобили грузовые. Методы контрольных испытаний. 3

ОН 025 302—69 Автомобили полноприводные двух- и трехосные. Программа-методика длительных контрольных испытаний . 26

ОН 025 318—68 Прицепы и полуприцепы. Программа и методы контрольных испытаний 31

ОСТ 37.001.014—70 Автомобили полноприводные. Программа-методика испытаний на долговечность 54

ГОСТ 18716—73 Автобусы. Ряд габаритных длин 65

ОН 025 313—68 Автобусы. Технические требования 67

ГОСТ 7495—74 Троллейбусы городские одноэтажные пассажирские. Технические требования 86

ГОСТ 10022—62 Автобусы и троллейбусы городские. Планировочные размеры пассажирских помещений 96

ГОСТ 7593—70 Автомобили грузовые. Общие требования к окраске . 101

ГОСТ 3163—69 Прицепы и полуприцепы автомобильные. Общие технические требования 104

ГОСТ 19173—73 Полуприцеп-контейнеровоз грузоподъемностью 20 т. Основные параметры и размеры. Технические требования. 108

ГОСТ 6030—62 Автомобили и автопоезда. Цистерны для нефтепродуктов. Типы, основные параметры и технические требования 111

ГОСТ 13669—68 Цементовозы автомобильные. Типы и основные параметры 117

ГОСТ 16011—70 Цементовозы автомобильные. Технические требования. 120

ГОСТ 9218—70 Автоцистерны для молока и других пищевых жидкостей. Типы, параметры и технические требования . . 123

ГОСТ 12238—66 Автомобили. Сцепления фрикционные сухие. Основные параметры и размеры 127

ОН 025 282—66 Нажимные пружины сцепления автомобилей, цилиндрические. Технические требования 129

ГОСТ 12323—66 Автомобили. Коробки передач. Люки отбора мощности. Размеры 132

ОСТ 37.001.038—72 Передачи зубчатые цилиндрические автомобильных трансмиссий. Допуски 135

ОН 025 333—69 Соединения шлицевые (зубчатые) прямоугольные. Размеры, допуски и посадки 151

ОН 025 201—68 Передачи гидромеханические. Типы и основные параметры 161

ОСТ 37.001.010—70 Автомобили грузовые полноприводные. Передачи гидромеханические. Технические требования . . . 164

ОН 025 314—68 Автомобили грузовые и автобусы. Фрикционные муфты гидромеханических передач. Типы и основные параметры 167

ОН 025 307—67 Автомобили грузовые и автобусы. Гидромеханические коробки передач. Гидротрансформаторы. Основные параметры 173

ОСТ 37.001.007—70 Автомобили. Коробки передач механические (ступенчатые). Методы стендовых испытаний 176
ГОСТ 12118—66 Автомобили. Передачи гидромеханические. Методы стендовых испытаний 197
ОСТ 37.001.004—70 Автомобили или автобусы. Трансформаторы гидродинамические. Метод стендовых испытаний 209
ГОСТ 14023—68 Карданные передачи автомобилей. Методы испытаний. 223
ОН 025 315—68 Автомобили высокой проходимости.. Шарниры постоянной угловой скорости. Типы и основные размеры . . 229
ОСТ 37.001.026—71 Пневматические резинокордные упругие элементы подвесок автомобильного подвижного состава. Технические требования и методы статических испытаний . . . 231
ОСТ 37.001.027—71 Пружины подвесок цилиндрические винтовые автомобилей и автобусов. Технические требования . . . 243
ГОСТ 3396—54 Рессоры листовые автомобильные. Технические условия. 247
ОСТ 37.001.040—72 Хомуты листовых рессор автомобильного подвижного состава. Размеры 254
ОСТ 37.001.041—72 Болты центровых листовых рессор автомобильного подвижного состава. Типы и основные размеры . . 258
ОСТ 37.001.042—72 Ушки отъемные листовых рессор грузовых автомобилей. Присоединительные размеры 260
ГОСТ 11728—73 Амортизаторы телескопические автомобильные. Основные параметры и размеры 262
ГОСТ 10408—63 Автомобили легковые. Профиль обода и крепление колес. Размеры и основные технические требования . . 266
ГОСТ 10409—63 Автомобили грузовые. Профиль обода и крепление колес. Типы, размеры и основные технические требования. 274
ОН 025 160—63 Гайки крепления дисков колес грузовых автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов. Исполнительные размеры 292
ГОСТ 4754—74 Шины пневматические для легковых автомобилей . . 295
ГОСТ 5513—69 Шины пневматические для грузовых автомобилей, автоприцепов, автобусов и троллейбусов 312
ГОСТ 14917—69 Шины пневматические типа Р для грузовых автомобилей и автоприцепов 324
ГОСТ 17393—72 Шины пневматические среднегабаритные. Основные параметры и размеры 336
Перечень государственных стандартов, включенных в сборник, по порядку номеров 349
Перечень отраслевых стандартов, включенных в сборник, по порядку номеров 349
Перечень отраслевых нормалей, включенных в сборник, по порядку номеров 349

Автомобилестроение

часть II

Редактор *Р. Г. Говердовская*
Технический редактор *А. М. Шкодина*
Корректор *М. Н. Гринвальд*

Сдано в набор 5/III 1974 г. Подп. в печ. 10/XII 1974 г. Формат 60×90¹/₁₆. Бум. тип. № 2, 20,75 уч.-изд. л. 22,0 п. л. Цена в переплете 1 руб. 15 коп. Изд. № 3528/02Тир. 10000

Издательство стандартов. Москва, Д-22, Новопресненский пер., 3
Калужская типография стандартов, ул. Московская, 256. Зак. 424

gost.e-ecolog.ru