ГОСТ 18507—73

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

АВТОБУСЫ И ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

МЕТОДЫ КОНТРОЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА

Издание официальное

БЗ 4—2003

ИПК ИЗДАТЕЛЬСТВО СТАНДАРТОВ
Москва

gost.e-ecolog.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

1. **РАЗРАБОТАН И ВНЕСЕН Министерством автомобильного транспорта РСФСР**

2. **УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Постановлением Государственного комитета Совета Министров СССР от 26.03.73 № 672**

3. **ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ**

4. **ССЫЛОЧНЫЕ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ**

Обозначение НТД, на который дана ссылка	Номер пункта
ГОСТ 12.1.005—88	10.3
ГОСТ 17.2.2.03—87	9.1
ГОСТ 20306—90	12.4.1
ГОСТ 21393—75	9.1
ГОСТ 22576—90	12.2, 12.2.7
ГОСТ 22895—77	12.3.3, 12.3.6

5. **Ограничение срока действия снято Постановлением Госстандарта СССР от 08.12.88 № 3999**

6. **ИЗДАНИЕ (август 2003 г.) с Изменениями № 1, 2, 3, утвержденными в июле 1980 г., мае 1982 г., декабре 1988 г. (ИУС 10—80, 9—82, 2—89)**

Редактор *В.П. Огурцов*
Технический редактор *О.Н. Власова*
Корректор *Р.А. Ментова*
Компьютерная верстка *Е.Н. Мартемьяновой*

Изд. лиц. № 02354 от 14.07.2000. Сдано в набор 02.09.2003. Подписано в печать 15.10.2003. Усл. печ. л. 1,86.
Уч.-изд. л. 1,20. Тираж 187 экз. С 12395. Зак. 912.

ИПК Издательство стандартов, 107076 Москва, Колодезный пер., 14.
gost.e-ecolog.ru e-mail: gost.e-ecolog.ru
Набрано в Издательстве на ПЭВМ
Отпечатано в Филиале ИПК Издательство стандартов — тип. «Московский печатник», 105062 Москва, Лялин пер., 6.
Плр № 080102

УДК 629.114.001.4:658.58:006.354 Группа Д29

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

АВТОБУСЫ И ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Методы контрольных испытаний после капитального ремонта

ГОСТ 18507—73

Buses and cars. Control test methods after capital repair

МКС 43.080.20

Дата введения 01.07.74

Настоящий стандарт распространяется на автобусы и легковые автомобили (далее — автомобили) и устанавливает методы их контрольных испытаний после капитального ремонта, произведенного авторемонтными предприятиями.

Стандарт не распространяется на легковые автомобили, капитальный ремонт которых произведен по заказам индивидуальных владельцев.

(Измененная редакция, Изм. № 3).

1. ЦЕЛЬ И ВИДЫ КОНТРОЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ

1.1. Цель контрольных испытаний — периодическая выборочная проверка соответствия отремонтированных автомобилей требованиям действующих государственных стандартов и технической документации на капитальный ремонт автомобилей, утвержденной в установленном порядке.

1.2. Устанавливают контрольные испытания следующих видов:

а) краткие — с пробегом не менее 3 тыс.км, включая обкаточный;

б) длительные — с пробегом, определяемым действующими гарантийными обязательствами авторемонтных предприятий, но не менее 20 тыс.км при испытаниях автобусов и 16 тыс.км при испытаниях легковых автомобилей всех марок, моделей и модификаций.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

2. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТРОЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ

2.1. Контрольные испытания должны проводиться в соответствии с планом-графиком, утвержденным предприятием-исполнителем. Контрольным испытаниям подлежит продукция авторемонтных предприятий с годовой производственной программой не менее 200 автобусов или 400 легковых автомобилей.

2.2. Контрольные испытания осуществляет комиссия, формируемая из представителей предприятия-исполнителя ремонта и предприятия — потребителя продукции по его требованию. Допускается в состав комиссии привлекать представителей автотранспортного предприятия или специализированных испытательных организаций.

В состав комиссии для проведения контрольных испытаний рекомендуется включать представителей Госстандарта, базовых организаций по стандартизации и изготовителей продукции.

Издание официальное **Перепечатка воспрещена**

★

© Издательство стандартов, 1973
© ИПК Издательство стандартов, 2003

2.3. Порядок проведения испытаний должен быть указан в программах испытаний, утвержденных предприятием — исполнителем ремонта, по согласованию с предприятием, проводящим испытания (при его наличии) и содержащих в общих случаях следующие разделы:

- основание для проведения контрольных испытаний;
- наименование и подчиненность авторемонтного предприятия, продукцию которого подвергают испытаниям;
- объекты испытаний (модель автомобилей, количество);
- порядок отбора объектов испытаний;
- вид испытаний (краткие, длительные);
- содержание испытаний;
- наименование и подчиненность базового автотранспортного предприятия, технические средства и персонал которого используют для проведения испытаний;
- организация испытаний, включая условия и порядок финансирования, обеспечения испытаний горюче-смазочными материалами, запасными частями, осуществления технического обслуживания и ремонта и другие, относящиеся к взаимодействию авторемонтного и базового автотранспортного предприятия;
- состав и распределение обязанностей членов рабочей группы (старший контролер, контролеры, ответственные представители авторемонтного и базового автотранспортного предприятий, технический персонал, включая водителей);
- календарные сроки выполнения контрольных испытаний по основным этапам;
- порядок обработки результатов испытаний и составления отчетной документации.

Примечание. При проведении испытаний специализированными испытательными организациями (автополигоном и испытательной станцией) допускается не включать в состав программы испытаний: порядок отбора объектов испытаний; содержание испытаний; наименование и подчиненность базового автотранспортного предприятия; состав и распределение обязанностей членов рабочей группы; порядок обработки результатов испытаний и составление отчетной документации. Указанные данные, а также необходимый объем и сроки проведения испытаний согласовывают со специализированными испытательными организациями.

2.4. В своей деятельности комиссия должна руководствоваться настоящим стандартом и программой испытаний, утвержденной министерством (ведомством), а также следующей документацией:

- инструкцией по эксплуатации автомобилей данной марки, модели;
- технической документацией на капитальный ремонт автомобилей, включая стандарты, технические условия, руководства по капитальному ремонту, ремонтные чертежи и т. п.;
- общетехническими стандартами, устанавливающими технические требования к подвижному составу автомобильного транспорта в части, относящейся к размерным и весовым параметрам, системам освещения и сигнализации, содержанию отработавших газов и т. п.;
- технологической документацией на капитальный ремонт автомобилей.

При необходимости комиссия может потребовать от авторемонтного предприятия представления документации, относящейся к объекту испытаний (журналов и актов испытаний продукции отделом технического контроля предприятия, актов рекламаций, карт технологических процессов и др.).

2.1—2.4. **(Измененная редакция, Изм. № 3).**

2.5. При обработке результатов испытаний рекомендуется использовать опубликованные данные и материалы заводских и контрольных испытаний автомобилей данной модели, а также протоколы межведомственных и государственных испытаниях автомобилей соответствующих марок, моделей, модификаций.

3. СОДЕРЖАНИЕ КОНТРОЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ

3.1. Устанавливают следующие этапы и последовательность проведения кратких контрольных испытаний:

а) отбор, осмотр и приемка автомобилей;
б) проверка качества сборки и регулировки;
в) проверка системы отопления и вентиляции;
г) определение содержания оксида углерода и дымности отработавших газов автомобилей;
д) определение концентрации оксида углерода в воздушной среде кабины или салона автомобилей с карбюраторными двигателями;
е) обкатка;

ж) лабораторно-дорожные испытания, включающие в себя:
испытания скоростных свойств,
испытания на торможение,
испытания на топливную экономичность;
и) составление акта кратких контрольных испытаний и отчета.
(Измененная редакция, Изм. № 2, 3).

3.2. При длительных испытаниях дополнительно проводят:

а) эксплуатационные испытания с пробегом 16—17 тыс.км для автобусов и 11—12 тыс.км для легковых автомобилей;

б) лабораторно-дорожные испытания (повторные);

в) а также составляют акт длительных контрольных испытаний и технический отчет.

4. ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ОБЪЕКТЫ КОНТРОЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ

4.1. Как краткие, так и длительные контрольные испытания должны проводиться не реже одного раза в год.

4.2. Кратким контрольным испытаниям должны подвергаться не менее трех автомобилей, испытываемых одновременно, длительным — 0,1 % от программы капитальных ремонтов в год, но не менее одного автомобиля.

4.3. Проведение контрольных испытаний должно планироваться с учетом климатических условий, в периоды, допускающие их проведение в полном объеме.

5. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ

5.1. Хранение автомобилей в период испытаний должно исключать возможность произвольного изменения регулировок, бесконтрольной заправки топливом и смазочными материалами (ГСМ) и ремонтных воздействий.

5.2. При проведении испытаний должны использоваться топлива и смазочные материалы сортов (марок), рекомендованных заводами-изготовителями и указанных в инструкции по эксплуатации автомобилей.

5.3. Нагрузка

5.3.1. Испытания, за исключением оговариваемых в каждом случае, и обкатки автомобилей должны проводиться при номинальной нагрузке в соответствии с инструкцией по эксплуатации 70 и 75 кг на одно место соответственно для автобусов и легковых автомобилей.

5.3.2. В качестве нагрузки во время лабораторно-дорожных испытаний должен использоваться балласт (мешки с песком или литейной дробью массой не более 35 кг каждый).

В период эксплуатационных испытаний допускается коммерческая перевозка пассажиров.

5.3.1, 5.3.2. **(Измененная редакция, Изм. № 3).**

5.3.3. В период лабораторно-дорожных испытаний при постановке автомобилей на стоянку в межсменное время допускается балласт не разгружать. При этом, с целью разгрузки элементов подвески и шин, рекомендуется вывешивание кузова автомобиля.

5.4. При проведении испытаний автомобилей в шинах колес должно поддерживаться давление, указанное в инструкции по эксплуатации.

5.5. При испытаниях автомобилей должен поддерживаться тепловой режим двигателя в соответствии с инструкцией по эксплуатации.

При проведении лабораторно-дорожных испытаний агрегаты автомобиля должны быть прогреты пробегом в течение 15 мин при температуре окружающего воздуха выше 15 °С и в течение 25—30 мин при температуре 15 °С и ниже.

5.6. В период испытаний автомобили должны проходить техническое обслуживание в соответствии с требованиями инструкции по эксплуатации и действующего Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

5.7. Техника безопасности

5.7.1. При проведении испытаний должны соблюдаться необходимые меры по обеспечению требований безопасности, включая систематический осмотр и контроль рулевого управления и тормозной системы, приборов освещения и сигнализации и т. п.

5.7.2. При проведении испытаний должны соблюдаться действующие Правила дорожного движения, а также требования Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта.

(Измененная редакция, Изм. № 2).

5.7.3. Проведение лабораторно-дорожных испытаний на автомобильных дорогах должно согласовываться с соответствующими органами ГАИ и дорожными органами.

(Измененная редакция, Изм. № 1, 3).

6. ОТБОР, ОСМОТР И ПРИЕМКА ОБЪЕКТОВ ИСПЫТАНИЙ

6.1. Отбор автомобилей для испытаний производит комиссия из числа готовой продукции, принятой отделом технического контроля авторемонтного предприятия. При этом рекомендуется пользоваться методами случайного отбора объектов испытаний с применением таблиц случайных чисел, карточек и т. п.

6.2. После отбора автомобилей для испытаний проводят их осмотр.

Осмотру должны подвергаться:

а) кузов (снаружи и изнутри, включая оперение и багажники);

б) двигатель, включая все системы двигателя;

в) силовая передача;

г) ходовая часть;

д) механизмы управления;

е) контрольные приборы, электрооборудование, системы освещения и сигнализации.

6.2.1. При осмотре должны быть определены:

а) комплектность автомобилей и их составных частей;

б) наличие видимых повреждений или некачественное выполнение ремонта, окраски, обивки;

в) наличие неокрашенных и покрытых коррозией мест, некачественных сварных швов, поврежденных стекол, окантовок, уплотнений, материалов термо- и шумоизоляции, арматуры, декоративных деталей и оперения;

г) наличие клейм ОТК, пломб и табличек авторемонтного предприятия на автомобилях и их составных частях;

д) комплектность документации.

6.2.2. Наряду с внешним осмотром, должна проводиться проверка автомобиля и его составных частей и систем в действии пробегом не менее 3 км.

6.2.1, 6.2.2. **(Измененная редакция, Изм. № 3).**

6.3. Результаты осмотра и проверки автомобилей должны фиксироваться в актах приемки (см. приложение 1), составляемых в двух экземплярах. Один экземпляр акта приемки передается комиссией авторемонтному предприятию.

6.4. При обнаружении комиссией несоответствия комплектности, окраски и отделки автомобилей требованиям действующих государственных стандартов на капитальный ремонт автомобилей и их составных частей, а также в случае установления неработоспособности любой из составных частей и систем, автомобиль к испытаниям не принимают, о чем делают пометку в приемосдаточном акте.

6.5. При непринятии первого автомобиля, отобранного комиссией в качестве объекта испытаний, отбор повторяют. Если окажется, что и второй отобранный автомобиль не отвечает установленным требованиям, комиссия делает представление в вышестоящие организации о забраковании данной партии автомобилей и прекращении их выпуска до устранения выявленных недостатков.

6.4, 6.5. **(Измененная редакция, Изм. № 3).**

7. ПРОВЕРКА КАЧЕСТВА СБОРКИ И РЕГУЛИРОВКИ

7.1. Проверку затяжки креплений проводят только у наружных соединений и, в основном, посредством комплекта шоферского инструмента.

7.2. При проверке соединений с нормированными усилиями затяжки должны применяться динамометрические ключи.

7.3. Зашплинтованные и зафиксированные другими способами соединения должны подвергаться контролю и вновь фиксироваться в соответствии с конструкцией.

7.4. Наличие масла в картере двигателя и других агрегатах проверяют посредством устройств, предусмотренных конструкцией (щуп, маслозаливные и контрольные отверстия и т. п.).

7.5. Наличие смазки в сочленениях, имеющих открытый выход смазки, проверяют посредством подачи смазки в пресс-масленки до выхода смазки из зазоров или дренажных отверстий сочленений.

7.6. Состояние уплотнений проверяют осмотром агрегатов автомобиля в местах сальниковых и других уплотнений, прокладок, крышек, пробок, люков и т. п.

7.7. Проверка регулировок должна проводиться в соответствии с требованиями действующей технической документации на капитальный ремонт автомобилей и их составных частей.

Проверке должны подвергаться:

- состояние аккумуляторной батареи (уровень и плотность электролита, напряжение без нагрузки и под нагрузкой);
- приборы освещения и сигнализации (установка, цвет рассеивателей, регулировка, мощность и др.);
- установка зажигания (момент зажигания, зазор между контактами прерывателя, действие устройств опережения зажигания и коррекции);
- натяжение приводных ремней;
- величина компрессии в цилиндрах двигателя;
- уровень и давление масла в системе смазки двигателя;
- уровень топлива в поплавковой камере карбюратора, регулировка холостого хода и другие регулировки карбюратора;
- регулировка топливной аппаратуры дизельных двигателей, включая момент впрыска топлива;
- уровень масла в картерах агрегатов;
- регулировка и работа тормозов;
- регулировка приборов, аппаратуры, механизмов и узлов пневмосистемы, включая пневматическую подвеску автомобиля (при наличии указанных систем);
- регулировка механизмов, узлов и сочленений дверных механизмов (при наличии);
- углы установки и максимальные углы поворота управляемых колес;
- регулировка подшипников колес;
- давление воздуха в шинах по контрольному манометру (контролируют в холодном состоянии шин).

(Измененная редакция, Изм. № 3).

8. ПРОВЕРКА СИСТЕМЫ ОТОПЛЕНИЯ И ВЕНТИЛЯЦИИ

8.1. Системы отопления и вентиляции проверяют на работоспособность и соответствие показателей технической характеристике, установленной для новых автомобилей.

9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОДЕРЖАНИЯ ОКСИДА УГЛЕРОДА И ДЫМНОСТИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ

9.1. Содержание оксида углерода в отработавших газах автомобилей с карбюраторными двигателями определяют по ГОСТ 17.2.2.03.

Контроль дымности отработавших газов автобусов с дизелями следует проводить по ГОСТ 21393.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

10. ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНЦЕНТРАЦИИ ОКСИДА УГЛЕРОДА В ВОЗДУШНОЙ СРЕДЕ КАБИНЫ ВОДИТЕЛЯ И ПАССАЖИРСКОГО САЛОНА

10.1. Определение содержания оксида углерода в воздушной среде кабины водителя и пассажирского салона автомобилей с карбюраторными двигателями следует проводить экспресс-методом при помощи газоанализатора.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

10.2. Пробы воздуха отбирают в зоне дыхания водителя и сидящих пассажиров в начале и конце салона при движении автомобиля со скоростью 30 км/ч, а также при работе двигателя стоящего автомобиля на малых оборотах холостого хода.

Отборы проб должны производиться при закрытых окнах и включенной системе отопления с интервалом 5—10 мин, до получения трех близких по значению результатов.

10.3. Содержание оксида углерода в кабине водителя определяют по ГОСТ 12.1.005.

(Измененная редакция, Изм. № 3).

11. ОБКАТКА АВТОМОБИЛЕЙ

11.1. Режим и продолжительность обкатки устанавливают в соответствии с инструкцией по эксплуатации автомобилей данной марки, модели.

11.2. Выявленные в процессе обкатки шумы, стуки, вибрации, течь воды, топлива, масла и других жидкостей из картеров агрегатов, пропуск из соединений отработавших газов, нарушение регулировок и другие неисправности должны фиксироваться в протоколе испытаний (приложение 2).

11.3. Отклонения и неисправности, нарушающие нормальную работу автомобиля и его составных частей и выходящие за установленные пределы, должны быть устранены.

12. ЛАБОРАТОРНО-ДОРОЖНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

12.1. Тарирование счетчика спидометра

12.1.1. Тарирование счетчика спидометра заключается в установлении поправочного коэффициента, являющегося отношением числовых значений расстояния, фактически пройденного автомобилем, к показаниям счетчика.

12.1.2. Тарирование счетчика спидометра рекомендуется проводить на прямолинейных участках дороги с ровным асфальтовым и бетонным покрытием, с километровыми столбами.

Протяженность участка должна быть в пределах 3—5 км.

12.1.3. При тарировании счетчика спидометра давление в шинах колес должно контролироваться контрольным манометром и устанавливаться до нормы.

12.2. Скоростные свойства автомобилей определяют в соответствии с требованиями ГОСТ 22576.

(Измененная редакция, Изм. № 3).

12.2.1. Определение скоростных свойств автомобиля слагается из следующих элементов:

- определения пути свободного качения (выбег);
- определения минимально устойчивой скорости;
- определения максимальной скорости;
- определения времени разгона.

(Измененная редакция, Изм. № 1, 2).

12.2.2. Испытания скоростных свойств должны проводиться при номинальной нагрузке автомобиля на горизонтальном прямолинейном участке дороги с твердым покрытием (асфальт, бетон). Рекомендуемые метеорологические условия: сухо, скорость ветра не более 3 м/с, температура и влажность воздуха не регламентируются.

(Измененная редакция, Изм. № 2).

12.2.3. Все измерения должны производиться при заездах автомобиля в двух взаимно противоположных направлениях, при закрытых окнах и вентиляционных люках.

12.2.4. Путь свободного качения (выбег) должен определяться с установившейся скорости 50 км/ч до полной остановки автомобиля.

Переход на режим выбега должен осуществляться водителем по сигналу испытателя (контролера) путем быстрого выключения передачи.

Путь свободного качения должен замеряться посредством прибора «путь—скорость—время» или рулеткой.

(Измененная редакция, Изм. № 2).

12.2.5. Минимально устойчивая скорость движения автомобиля должна определяться на прямой(высшей) передаче.

Измерения должны проводиться на мерном участке длиной 200 м в двух противоположных направлениях с фиксацией времени прохождения участка по секундомеру. Трогание автомобиля с места и установление постоянной минимальной скорости должно производиться до въезда на мерный участок.

12.2.6. Максимальная скорость автомобиля должна определяться на прямой (высшей) передаче. Определение максимальной скорости должно осуществляться при прохождении автомобилем

мерного участка длиной 1 км в двух противоположных направлениях. Разгон автомобиля должен быть достаточным для достижения автомобилем к моменту въезда его на мерный участок установившейся (максимальной) скорости. Время прохождения автомобилем мерного участка должно определяться по секундомеру с фиксацией моментов прохождения автомобилем начала и конца участка.

12.2.7. Время разгона следует определять в секундах путем проведения разгона с места с переключением передач до скорости:

100 км/ч — для легковых автомобилей с установленной максимальной скоростью свыше 110 км/ч;

80 км/ч — для прочих легковых автомобилей и междугородных автобусов;

60 км/ч — для автобусов (кроме междугородных).

Методика определения времени разгона — по ГОСТ 22576.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

12.3. Испытания на торможение

12.3.1. Испытаниями должна проверяться эффективность, равномерность и одновременность действия тормозов автомобиля.

12.3.2. Испытания должны проводиться при полной нагрузке автомобиля на горизонтальном участке с твердым, ровным и сухим покрытием (асфальт, бетон) при температуре воздуха от минус 10 °С до плюс 25 °С.

12.3.3. Торможение должно производиться с установившейся начальной скорости 60 км/ч для автобусов и 80 км/ч для легковых автомобилей резким и сильным нажатием на тормозную педаль. Тормозной путь определяется по ГОСТ 22895.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

12.3.4. Торможение автомобилей с механической коробкой передач следует производить при выключенном сцеплении.

12.3.5. Определение тормозного пути должно проводиться прибором «путь— скорость—время» или рулеткой.

12.3.6. Эффективность стояночного тормоза следует определять по ГОСТ 22895.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

12.4. Испытание на топливную экономичность

12.4.1. Испытание на топливную экономичность следует проводить по ГОСТ 20306.

(Измененная редакция, Изм. № 2).

12.4.2. Расход топлива должен определяться по объему посредством мерного бачка типа НИИАТ-361 или по массе при помощи специального бачка (канистры).

13. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ

13.1. Целью эксплуатационных испытаний является проверка работоспособности и надежности составных частей автомобиля (агрегатов, узлов, механизмов, приборов) в условиях, идентичных условиям эксплуатации автомобилей в автотранспортных организациях (предприятиях).

13.2. В период эксплуатационных испытаний допускается использование объектов испытаний для выполнения коммерческих перевозок при условии систематической загрузки их в соответствии с технической характеристикой и обеспечения суточных пробегов не менее 250 км.

14. ОФОРМЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ИСПЫТАНИЙ

14.1. При проведении контрольных испытаний оформляют следующую документацию:

- приемосдаточный акт на приемку автомобиля для контрольных испытаний (приложение 1);
- протокол контрольных испытаний (приложение 2);
- акт контрольных испытаний (приложение 3);
- технический отчет по результатам кратких или длительных контрольных испытаний.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
Рекомендуемое

(лицевая сторона)

ПРИЕМОСДАТОЧНЫЙ АКТ
на приемку автомобиля для контрольных испытаний

«_____»_____ 20____ г.

Настоящий акт составлен представителем _____

_____ ,
наименование и подчиненность авторемонтного предприятия

с одной стороны _____, и уполномоченным представителем комиссии, действующей на
должность и фамилия

основании приказа по _____
наименование министерства, ведомства

_____ от «_____» _____ 20_____ г.

№ _____ и проводящей контрольные испытания продукции указанного предприятия _____ ,
фамилия

с другой стороны, в том, что произведена сдача-приемка автомобиля _____

_____ , шасси № _____ , двигатель № _____ , на период крат-
модель, марка

ких/длительных испытаний со следующей документацией:

1. Паспорт автомобиля
2. Паспорт двигателя
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____

(оборотная сторона)

Автомобиль дополнительно укомплектован:

1. _____
указывают оборудование, снаряжение, инструменты
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____,

передаваемыми комиссии на период проведения испытаний.

Заключение

Техническое состояние и комплектность автомобиля соответствует/не соответствует требованиям действующих стандартов и технических условий на капитальный ремонт автомобилей данной модели.

Автомобиль _____, отобранный комиссией для проведения испытаний, принят/не принят
модель, марка

Представитель авторемонтного предприятия

_____
подпись

Председатель комиссии

_____
подпись

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

(лицевая сторона 1-го листа)

ПРОТОКОЛ № _____
контрольных испытаний

«____» _____ 20___ г.

Шасси № _____ Государственный № _____

Водитель _____ Контролер _____

Маршрут следования _____

Вид нагрузки _____

Полный вес нагрузки _____

Метеорологические условия

Время суток	Температура воздуха, °С	Погода

Примечание. Метеорологические условия фиксируют в начале, середине и в конце рабочей смены.

Показания счетчика спидометра	к началу смены	
	к концу смены	
Фактический общий пробег за смену, км		

Поправочный коэффициент счетчика спидометра

Пуск двигателя в начале смены (указать все подготовительные работы и продолжительность пуска) _____

(оборотная сторона 1-го листа)

Плотность топлива _____ Марка топлива _____

Плотность масла _____ Марка масла _____

Систематический контроль	Показания счетчика спидометра	Топливо	Масло	Контроль при заездах	Номера мерных баков (канистр)			
					1	2	3	4
Наличие к началу смены				Масса перед заездом, кг				
Заправлено перед выездом								
Заправлено в пути				Масса после заезда, кг				
Заправлено по приезде								
Заправлено к концу смены				Расход, кг				
Израсходовано за смену								
Удельный расход, л/100 км				Удельный расход, л/100 км				

Примечание. Количество топлива в топливном баке и масла в картере двигателя определяется методом долива из мерной емкости.

Технические показатели работы автомобиля

Результаты работы автомобиля		Всего	Дорожные условия						
			А	Б	Г	БД	У	Ц	ГД
Путь, км	по счетчику								
	фактический								
Время, ч, мин	в пути								
	остановок								
	движения								
Средняя техническая скорость, км/ч									
Работа, пасс.-км									
Расход топлива, л									
Удельный расход топлива, л/100 км									

Примечание. Характер дороги и покрытие в графе «дорожные условия» обозначены: А — асфальтобетонное покрытие; Б — щебенка, булыжное шоссе; Г — грунтовая дорога; БД — бездорожье; У — городские улицы; Ц — целина, ГД — горные дороги. При движении по мокрым, заснеженным или обледенелым дорогам к указанным буквам добавляют индексы «м», «с», «л» (пример: Ас, Ул и т. п.).

(Измененная редакция, Изм. № 1).

(лицевая сторона 2-го листа)

Работа автомобиля

Наименование нагрузки автомобиля	Дорожные условия	Показания счетчика	Время остановок, ч, мин		Продолжительность остановок, мин		Причины остановок, пункты маршрута, изменение условий
			Начало остановки	Начало движения	Всего	В том числе по техническим причинам	

(оборотная сторона 2-го листа)

Профилактические и ремонтные воздействия

Показатель	Вид воздействия		
Показания счетчика			
Документ, регламентирующий объем работ			
Перечень дополнительных работ			
Время, ч, мин: - начала работы - окончания работы			
Трудоемкость, чел.-ч: - нормативная - фактическая			
Стоимость работ Должность (квалификация) Фамилия, имя, отчество Отметка об исполнении _____ подпись			

Примечание. Указывают профилактические и ремонтные воздействия всех видов, включая контрольные осмотры, ежедневное и технические обслуживания (ЕО, ТО-1 и ТО-2), все регулировочные, ремонтные и др. работы.

Замечания контролера _____

_____

_____

_____

Контролер _____
подпись

Водитель _____
подпись

Руководитель испытаний _____
подпись

«_____» _____ 20____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

(лицевая сторона)

АКТ КОНТРОЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ

«УТВЕРЖДАЮ»

_____

_____

_____

«_____» _____ 20____ г.

АКТ № _____

контрольных испытаний капитально отремонтированных автомобилей

_____

_____

На основании приказа по _____

от «____» _____20__ г. № _____ комиссия в составе _____

_____

произвела испытания _____

наименование изделия и предприятия,

_____

производящего капитальный ремонт

В результате проведенных испытаний установлено, что капитально отремонтированные автомобили соответствуют/не соответствуют действующим стандартам и техническим условиям на капитальный ремонт автомобилей, в том числе: _____

_____

_____

(оборотная сторона)

За время испытаний автомобили оказались работоспособными/неработоспособными.

По своим технико-экономическим показателям _____

_____

модель, марка автомобилей

отвечают/не отвечают требованиям, предъявляемым к автомобилям, прошедшим капитальный ремонт.

Приложение

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____

Председатель комиссии _____

подпись

Члены комиссии: _____

подпись

gost.e-ecolog.ru