Пункти документу і нумерація таблиць ідентичні формі протоколу.

Дозволяються такі позначення: ТАК (“+”, ˅) – вимога пункту відповідає цілком, НІ (”-”)- вимога пункту відповідає частково (зазначаються пункти яким не відповідає) або не відповідає цілком, НС (”×”) – вимога пункту не застосовується.

- при здійсненні вибору з декількох можливих випадків ставиться відмітка (виділення, обведення, підкреслювання тощо) біля необхідного;

- якщо зазначене (надруковане) в комірці не відповідає дійсності, то коректування здійснюється від руки ;

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Первинний протокол до Протоколу випробувань №** | **2022** | **/** | **\_\_2061\_\_** |

**(КОМПЛЕКСНИЙ ПРОТОКОЛ ВИПРОБУВАНЬ ДЛЯ КТЗ КАТЕГОРІЇ М1, Б/В)**

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Замовник проведення випробувань:** | |
| **Див. в протокол ідентифікації** | |
| **2. Об’єкт ідентифікації:** | |
| Марка, модель | **Див. в протокол ідентифікації** |
| Код VIN (або номер шасі, кузова тощо): | **Див. в протокол ідентифікації** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **3. Підстава для проведення випробувань:** | Рішення ОС НДІ «Система» | | | |
| № | **СТR.003/\_\_\_\_\_\_\_** | від | 27.09.2022р. |
| **3.1 Протокол ідетифікаації** | **№ СТR.003/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ від** 27.09.2022р. | | | |
| **4.Дата отримання зразка на випрбування** | 27.09.2022р. | | | |
| **4.1 Дата (період) проведення випробувань:** |
| **5. Місце проведення випробувань:** | м.Луцьк, вул. Підгаєцька, 3 | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **6. Умови проведення випробувань:** | | | |
| Температура повітря, ºС | Атмосферний тиск, кПа | Швидкість вітру, м/с | Вологість,% |
|  |  |  |  |
| **Див. в журнал реєстрації мікроклімату на дільниці №1, м. Луцьк** | | | |

|  |
| --- |
| **7. Результати випробувань** |

**7.1. Основні розміри та маси**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Колісна база / Відстань між осями (1-2 / 2-3 / 3-4), мм: |  | | | |
| Довжина, мм: | **\*** | | | |
| Ширина, мм: | **\*** | | | |
| Висота, мм | **\*** | | | |
| Маса у спорядженому стані, кг: | **\*** | | | |
| Колія осей, мм: | 1 - | 2 - | 3 - | 4 - |
| Наявність системи бортової діагностики | Так / Ні | | | |
| Наявність пристрою рециркуляції картерних газів | Так / Ні / Не стосується | | | |
| Наявність системи обмеження викидів від випаровування палива (для бензинових двигунів) | Так / Ні / Не стосується | | | |
| **Примітка: \*** див у бріф або зазначити при потребі | | | | |

**7.2. Системи гальмування. Правила ЄЕК ООН №13-Н (п. 5.1.2,5.1.4, 5.2). Для перевірки застосовують вимоги щодо конструкції гальмівних систем та систем сигналізації КТЗ.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| пп НД | Вимоги НД | Результат |
| 5.1.2 | Функції гальмівного обладнання | |
| Гальмівне обладнання, визначення якого міститься в пункті 2.3, має виконувати наступні функції: | |
| 5.1.2.1 | Робоча гальмівна система | |
|  | Робоча гальмівна система повинна дозволяти контролювати рух транспортного засобу та зупиняти його надійним, швидким і ефективним чином, незалежно від його швидкості і навантаження і від крутизни підйому або спуску, на якому воно знаходиться. Гальмівне зусилля повинне бути регульованим. Водій повинен мати можливість здійснювати таке гальмування зі свого місця, не відриваючи рук від рульового управління. | Так / Ні / НС |
| 5.1.2.2 | Аварійна гальмівна система |
|  | Аварійна гальмівна система повинна забезпечувати зупинку транспортного засобу на розумній відстані в разі відмови робочої гальмової системи. Гальмівне зусилля повинне бути регульованим. Водій повинен мати можливість здійснювати таке гальмування зі свого місця, не відриваючи рук від рульового управління. Для цілей цих приписів передбачається, що одночасно може відбутися відмова не більше одного компонента робочої гальмівної системи. |
| 5.1.2.3 | Стоянкова гальмівна система |
|  | Стоянкова гальмівна система повинна забезпечувати нерухомість транспортного засобу на підйомі і спуску - навіть при відсутності водія за рахунок підтримки робочих частин в загальмованому положенні за допомогою чисто механічного пристрою. Водій повинен мати можливість здійснювати таке гальмування зі свого місця. |
| 5.2 | **Характеристики гальмівних пристроїв** | |
| 5.2.1 | Всі гальмівні системи, якими обладнаний транспортний засіб, повинні відповідати вимогам, що пред'являються до робочої, аварійної та гальмівної системи. | Так / Ні / НС |
| 5.2.2 | Системи, що забезпечують робоче, аварійне або стояночное гальмування, можуть мати спільні елементи за умови, що вони відповідають таким вимогам: (п.п. 5.2.2.1- 5.2.2.10) |
| 5.2.3 | У разі виходу з ладу будь-якого елемента системи гідравлічного приводу водій повинен попереджуватися про це за допомогою контрольного червоного сигналу, який вмикається до або в момент появи різниці в тиску не більше 15,5 бару між частиною приводу, яка працюю, та несправною частиною, виззначених у відповідних патрубках головного циліндра. Цей сигнал не повинен гаснути доки, поки несправність не усунено та поки ключ запалювання перебуває в положенні «увімкнено». Разом з тим допускається пристрій, в який входить червоний контрольний сигнал, який спалахує в тому випадку, коли рівень рідити в резервуарі знижується нижче визначеного значення, встановленого підприємством-виробником. Контрольний сигнал повинен бути видний навіть за денного освітлення; його стан повинен легко контролюватися водієм зі свого місця. Можлива несправність будь-якого елемента контрольного пристрою не повинна спричинити повну втрату ефективності механізму гальмування. Водій повинен бути попереджений про вмикання стоянкової гальмівної системи. Для цього можна також використовувати вказаний контрольний сигнал. |
| 5.2.4 | Коли для гальмування використовується інший вид енергії, крім мускульної сили водія, джерело енергії (гідравлічний насос, повітряний компресор і т.д.) може бути один, але спосіб приведення в дію пристрою, що представляє собою це джерело енергії, повинен бути якомога більш надійним. (п.п. 5.2.4.1-5.2.4.3) |
| 5.2.5 | Приписи пунктів 5.2.2, 5.2.3 та 5.2.4 вище, повинні виконуватися без використання автоматичного пристрою такого роду, несправність якого може залишитися непоміченою в силу того, що його деталі, що знаходяться зазвичай в неробочому положенні, починають функціонувати тільки в разі виходу з ладу гальмівної системи. |
| 5.2.6 | Робоча гальмівна система впливає на всі колеса транспортного засобу і належним чином розподіляє свій вплив між осями. |
| 5.2.7 | У разі транспортних засобів, оснащених електричними системами рекуперативного гальмування категорії B, гальмівне зусилля з інших джерел гальмування може належним чином поетапно розподілятися, з тим щоб можна було користуватися однією лише електричною системою рекуперативного гальмування, якщо виконуються обидва нижченаведених умови: (п.п. 5.2.7.1 ) | Так / Ні / НС |
| 5.2.8 | Дія робочої гальмової системи повинна розподілятися між колесами однієї і тієї ж осі симетрично по відношенню до середньої поздовжній площині транспортного засобу.  Необхідно повідомляти про такі компенсаційних зусиллях і функціях, як антиблокування, яка може привести до порушення симетричного розподілу гальмівного зусилля. (п.п. 5.2.8.1 - 5.2.8.2 ) | Так / Ні / НС |
| 5.2.9 | Порушення функціонування електричного приводу управління не повинно викликати неконтрольованого водієм спрацьовування гальм. |
| 5.2.10 | Робоча, аварійна і стояночная гальмівні системи повинні діяти на гальмівні поверхні, з'єднані з колесами, за допомогою досить міцних деталей.  Коли гальмівний момент на будь-яку конкретну вісь або осі подається і фрикційної гальмівною системою, і електричною системою рекуперативного гальмування категорії В, відключення останнього джерела допускається за тієї умови, що фрикційне гальмо залишається постійно включеним і може забезпечувати компенсацію, зазначену в пункті 5.2.7.1 .  Разом з тим у випадку короткочасних перехідних періодів роз’єднання дозволено неповну компенсацію, однак протягом 1с ця компенсація повинна досягати не менше ніж 75% свого кінцевого рівня.  Проте в усіх випадках постійно з'єднаний фрикційне гальмо повинен гарантувати, що і робоча, і аварійна гальмівні системи продовжують діяти до приписаної ефективністю.  Роз'єднання гальмівних поверхонь гальмівної системи допускається лише за тієї умови, що це роз'єднання здійснюється виключно водієм зі свого місця за допомогою системи, яка не може бути приведена в дію при витоку рідини. |
| 5.2.11 | Знос гальм повинен легко компенсуватися системою ручного або автоматичного регулювання. Крім того, управління і елементи приводу та гальм повинні володіти таким запасом ходу і при необхідності такими пристроями компенсації, щоб після нагрівання гальм або певною мірою зносу накладок можна було забезпечувати гальмування, не вдаючись до негайного регулювання. (п.п. 5.2.11.1 - 5.2.11.2) |
| 5.2.12 | У гальмівних системах з гідравлічним приводом отвори для наповнення резервуарів рідиною повинні бути легкодоступними; крім того, резервуари, що містять запас рідини, повинні бути сконструйовані і виготовлені таким чином, щоб можна було, не відкриваючи їх, вільно контролювати рівень запасу - при тому, що мінімальний загальний обсяг резервуара дорівнює обсягу переміщеної рідини, - коли гальмівні циліндри всіх коліс і поршень супорта, на які подається рідина з цих резервуарів, переміщаються з положення, в якому вони знаходяться при наявності нових гальмівних накладок, в положення повного зносу цих накладок при повному натисненні педалі гальма. Якщо це остання умова не виконується, то червоний попереджувальний сигнал, зазначений в пункті 5.2.21.1.1 нижче, повинен інформувати водія про будь-якому падінні рівня запасу рідини, яке може стати причиною відмови гальмівної системи. |
| 5.2.13 | Тип гальмівної рідини для гальмівних систем з гідравлічним приводом повинен позначатися знаком згідно з малюнком 1 або 2 в стандарті ISO 9128-2006 та відповідним маркуванням DOT (наприклад, DOT3). Цей незгладимий знак і це маркування повинні бути нанесені на резервуарі для рідин на видному місці на відстані 100 мм від отвору для заповнення; виробник може вказувати додаткову інформацію. |
| 5.2.14 | Попереджувальний сигнальний пристрій (п.п. 5.2.14.1 -5.2.14.3) | Так / Ні / НС |
| 5.2.15 | Без шкоди для умов, запропонованих в пункті 5.1.2.3 вище, якщо для приведення в дію гальмівної системи необхідне допоміжне джерело енергії, то запас цієї енергії повинен бути таким, щоб у разі зупинки двигуна або в разі виходу з ладу засобів, що призводять в дію джерело енергії, ефективність гальмування залишалася достатньою для зупинки транспортного засобу в запропонованих умовах. Крім цього, якщо м'язовий вплив водія на гальмо стоянки посилюється за допомогою допоміжного пристрою, то приведення в дію стоянкового гальма повинно, в разі виходу з ладу допоміжного пристрою, забезпечуватися шляхом використання при необхідності запасу енергії, незалежно від енергії, яка зазвичай забезпечує функціонування цього допоміжного пристрою. Цим запасом енергії може служити запас енергії, призначений для приведення в дію робочої гальмівної системи. |
| 5.2.16 | Енергоживлення допоміжного пневматичного / гідравлічного обладнання повинно проводитися таким чином, щоб під час його функціонування можна було забезпечити визначену ефективність гальмування і щоб навіть у разі виходу з ладу джерела енергії функціонування цих допоміжних пристроїв не приводило до скорочення запасів енергії, що живить гальмівні системи, нижче рівня, зазначеного в пункті 5.2.14 вище. |
| 5.2.18 | Додаткові розпорядження щодо транспортних засобів, оснащених електричною системою рекуперативного гальмування. (5.2.18.1 - 5.2.18.6) | Так / Ні / НС |
| 5.2.19 | Особливі додаткові вимоги щодо електричного приводу стоянкової гальмівної системи: (5.2.19.1 - 5.2.19.4) | Так / Ні / НС |
| 5.2.20 | Особливі додаткові вимоги щодо робочих гальмівних систем з електричним приводом управління: (п.п. 5.2.20.1 - 5.2.20.7) | Так / Ні / НС |
| 5.2.21 | Загальні вимоги щодо оптичних попереджувальних сигналів, функція яких полягає у вказівці водієві деяких конкретних збоїв (або недоліків) у функціонуванні гальмівного обладнання механічного транспортного засобу, що подано нижче в підпунктах. За винятком випадків, описаних в пункті 5.2.21.5 нижче, ці сигнали повинні використовуватися виключно в цілях, передбачених цими Правилами. (п.п. 5.2.21.1 -5.2.21.5) | Так / Ні / НС |
| 5.2.22 | Включення сигналу гальмування для освітлення стоп-сигналів (5.2.22.1 - 5.2.22.4) | Так / Ні / НС |

#### 7.3. Перевірка технічного стану КТЗ за ДСТУ 3649:2010

| **пп.НД** | | **Вимоги 3649:2010** | | | | | | | | | | | | **Результат перевірки** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 5 | | **Загальні вимоги** (п.5.1, 5.2) | | | | | | | | | | | | Так /Ні | |
| 6.1 | | **Вимоги до зовнішніх світлових приладів** (п.6.1.2, 6.1.4, 6.1.6(6.1.6.1-6.1.6.3, 6.1.6.6), 6.1.7(6.1.7.1-6.1.7.3, 6.1.7.5-6.1.7.6) | | | | | | | | | | | | Так /Ні | |
| 6.1.6.4  6.1.6.4.1  6.1.6.8 | | Тип світлорозподілу ближнього світла ("європейський промінь")  Наявність коректора кута нахилу промінів ближнього світла  Розташування світлотіньової межі фар ближнього світла1), протитуманних фар2) та найяскравішої частини світлового пучка дальнього світла1).  Примітки:  1) у відповідності з рисунком 1 ДСТУ 3649:2010.  2) у відповідності з рисунком 1 та таблицею 4 ДСТУ 3649:2010. | | | | | | | | | | | | Так /Ні | |
| 6.1.6.5 | Сила світла кожної фари, що працює в режимі «ближнє світло» становить, кд | | Тип світлорозподілу фари | У напрямку вихідної осі фари, не більше ніж | | | | | | у точці на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5м із координатою -0,1м вертикально униз від точки Р, не менше ніж | | | | | |
| C,CR | 800 | | | | | | 1600 | | | | | |
| HC, HCR, DC, DCR | 950 | | | | | | 2200 | | | | | |
| Виміряне значення | Ліва | Права | | | | | Ліва | | | Права | | |
|  | |  | | | |  | | | | |  |
| 6.1.6.7 | | Сумарна сила світла фар у режимі дальнє світло має бути не менше ніж 20 000кд і не більше ніж 225 000 кд | | | | | **Ліва** | |  | | | | | Σ= | |
| **Права** | |  | | | | |
| 6.1.6.9 | | Сила світла кожної протитуманної фари виміряна у т.О, має бути не більше ніж, 625 кд | | | | | | **Права** | | | | **Ліва** | | | |
|  | | | |  | | | |
| 6.1.7.4 | | Покажчики поворотів та бічні повторювачі покажчиків поворотів мають працювати в проблисковому режимі з такими параметрами: | | | | | | | | | | | | | |
| - частота проблисків – (90±30)хв-1 | | | | | | | | |  | | | | |
| - показчики поворотів, розташовані на одному боці КТЗ, повинні працювати в одній фазі | | | | | | | | | Так /Ні | | | | |
| 6.1.7.7 | | Сила світла сигнальних пристроїв має відповідати значенням таблиці 5 ДСТУ 3649:2010   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Назва світлового сигнального вогню | Сила світла за вихідною віссю, кд | | | | | Норматив | | Фактично | | | не менше ніж | не більше ніж | не менше ніж | не більше ніж | | **Покажчик повороту:** | | | | | | — передній | 58,0 | 860 |  |  | | — задній з постійною силою світла | 32,0 | 200 |  |  | | *— задній зі змінною силою світла в режимі роботи:* | | | | | | — вдень | 82,0 | 700 |  |  | | — вночі | 26,0 | 120 |  |  | | — бічний повторювач | 0,4 | 200 |  |  | | **Сигнал гальмування:** | | | | | | — з постійною силою світла | 26 | 100 |  |  | | *— із змінною силою світла в режимі роботи:* | | | | | | — вдень | 83 | 520 |  |  | | — вночі | 19 | 80 |  |  | | **Габаритний:** | | | | | | -передній | 2 | 60 |  |  | | -передній вмонтований у фару | 1 | 100 |  |  | | -задній(а також верхній) | 1 | 12 |  |  | | **Стоянковий** | 1 | 60 |  |  | | **Заднього ходу** | 51 | 600 |  |  | | **Задній протитуманний** | 48 | 300 |  |  | | **Знак автопоїзда** | 2 | 60 |  |  | | **Примітка 1**. У разі комбінації з двох вогнів значення максимальної сили світла має бути збільшене в 1,4 рази. **Примітка 2.** Силу світла ПЗС, за винятком фар ближнього та дальнього світла, контролюють за потреби (наприклад, за відсутності знака офіційного затвердження, виникнення спірних питань щодо потужності джерел світла або нанесення покриву на ПЗС тощо). | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 6.2 | **Вимоги до рульового керування** (п.п. 6.2.1-6.2.5) | | | | | | | | Так /Ні | | |
| 6.2.6 | Категорія КТЗ | | | | Сумарний кутовий проміжок, не більше ніж1 | | | |  | | |
| M1, M1G, M2, M2G, N1, N1G | | | | 10° (25°) | | | |
| M3, M3G, N2, N2G, N3, N3G | | | | 20° (25°) | | | |
| 1У дужках наведено значення для КТЗ, випуску до 1988р. | | | | | | | | | | |
| 6.3. | **Вимоги до пневматичних шин та коліс** (п. 6.3.1, 6.3.3 -6.3.4) | | | | | | | | Так /Ні | | |
| 6.3.2 | Категорія КТЗ | | | Висота рисунка протектора шин, мм,  не менше ніж | | | | |  | | |
| М1, M1G, N1, N1G, O1 | | | 1,6 | | | | |
| М2, M2G, М3, M3G | | | 2,0 | | | | |
| N2, N2G, N3, N3G, O2 - O4 | | | 1,0 | | | | |
| 6.3.5 | Тиск повітря у шинах кожної осі має відповідати значенням, установленим НЕ або загальними правилами експлуатування автомобільних шин. Для наповнювання шин повітрям та вимірювання його тиску здвоєні колеса мають бути встановлені так, щоб вентильні отвори у дисках були суміщені між собою. Не дозволено замінювати золотники заглушками, пробками та іншими пристосуваннями. | | | | | | | | Так /Ні | | |
| Передняя вісь, МПа | | Інші осі, МПа |
|  | |  |
| 6.4. | **Вимоги до гальмівних систем** (п. 6.4.1-6.4.5, 6.4.10) | | | | | | | | Так /Ні | | |
| 6.4.6.1 | Зусилля на органі керування РГС під час гальмування має бути не більше: | | | | | | | | Див. роздруківку з ГС | | |
| М1 і N1 – 490 Н | | | інші категорії – 686 Н | | | | |
| Показники ефективності гальмування РГС, що підлягають контролю, та їхні значення наведено у таблиці 1  Таблиця 1   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Категорія КТЗ | Загальна питома  гальмівна сила(γ*г*), не менше ніж | Фактичне значення | Коеіцієнт нерівномірноті гальмівних сил коліс осі, %,не більше ніж | Фактичне значення максимального коефіцієнта нерівномірності | Тривалість спрацьовування ГС на стенді, с, не  більше ніж7) 8) | Фактичне значення | | М1, М1G | 0,50 | Див. роздруківку з ГС | 30 | Див. роздруківку з ГС | 0,86) | Див. роздруківку з ГС | | М2, М2G,  М3, М3G | 0,501) | | N1, N1G | 0,502) | | N2, N2G,  N3, N3G | 0,453) | | О1, О2, О3, О4 | 0,434) 5) | | 1) Для КТЗ, не обладнаних антиблокувальною ГС, γ*г* ≥ 0,48.  2) Для КТЗ, випуску до 1988р., γ*г* ≥ 0,45.  3) Для КТЗ, випуску до 1988р., γ*г* ≥ 0,43.  4) Для КТЗ, випуску до 1988р., γ*г* ≥ 0,40.  5) Для КТЗ з інерційною РГС γ*г* ≥ 0,40 (за значення штовхального зусилля в зчіпному пристрої, Н, не більше ніж: для причепів із центральною чи спареними осями – 0,1 × Ма × g, для двоосьових причепів - 0,067 ×Ма × g).  6) Для КТЗ із гідравлічним приводом – не більше ніж 0,5 с.  7) Крім КТЗ категорії О з інерційною РГС.  8) Для КТЗ, випуску до 1988р., можливе збільшення нормативу тривалості спрацьовування на 10 %. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.4.7.1 | Орган керування СГС має фіксуватись у всіх положеннях, передбачених конструкцією КТЗ. | | | | | | | | Так /Ні | | |
| 6.4.7.2 -6.4.7.3 | Зусилля на органі керування СГС під час гальмування має бути не більше: | | | | | | | | Див. роздруківку з ГС | | |
| ручний орган | | | ножний орган | | | | |
| М1 – 392 Н | інші категорії – 588 Н | | М1 – 490 Н | | інші категорії – 687 Н | | |
| Показником ефективності гальмування СГС є загальна питома гальмівна сила.   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Тип КТЗ | Категорія КТЗ (тягача) | Стан навантаження | Загальна питома  гальмівна сила ( γ*г )*,  не менше ні | Результат | | Одиночні | M | максимальна маса | 0,16 | Див. роздруківку з ГС | | N | максимальна маса | 0,16 | - | | Автопоїзди | M, N | максимальна маса | 0,121) | - | | 1) За відсутності СГС у причепа - за умови увімкнення лише СГС тягача. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.5. | **Вимоги до склоочисників та склоомивачів вітрового скла**  (п.п. 6.5.1, 6.5.3,6.5.4) | | | | | | | | Так /Ні | | |
| 6.6 | **Вимоги до двигуна та його систем** (6.6.5, 6.6.6, 6.6.8) | | | | | | | | Так /Ні | | |
| 6.6.1 | Гранично-допустимий вміст оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах КТЗ із двигунами, що працюють на бензині або газовому паливі — згідно з ДСТУ 4277.  \*Допускається залишити поля фактичних значень пустими за наявності чеку з газоаналізатора.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Вид палива | Режим вимірю-вання | Оберти  колін час-того вала двигуна,  хв-1 (у разі відсутності даних) | Вміст СО,% | | | | | Вміст СН, ч.н.млн. | | | | | | | Нормативне значення, не більше | | | Факт. знач. | | Нормативне значення, не більше | | | | Факт.  знач. | | | | З окисн. нейтрал. | З трикомп. нейтал. | Без  нейтрал. | | 1 труба | 2 труба | З окисн. нейтраліз | З трикомп. нейталіз. | Без нейтралізатора | | 1 труба | 2 труба | | до 4 цилід. | більше 4 цилінд. | | Бензин | **nmin** | 800 ±100 | 1 | 0,5 | 3,5 |  |  | 600 | 100 | 1200 | 2500 |  |  | | **nпідв.** | 2200 ±200 | 0,6 | 0,3 | 2 |  |  | 300 | 100 | 600 | 1000 |  |  | | СПГ | **nmin** | 800 ±100 | 1,0 | 0,5 | 1,5 |  | - | 600 | 100 | 600 | 1800 |  |  | | **nпідв.** | 2200 ±200 | 0,6 | 0,3 | 1,0 |  | - | 300 | 100 | 300 | 600 |  |  | | ЗНГ | **nmin** | 800 ±100 | 1,0 | 0,5 | 3,5 |  | - | 600 | 100 | 1200 | 2500 |  |  | | **nпід.** | 2200 ±200 | 0,6 | 0,3 | 1 ,5 |  | - | 300 | 100 | 600 | 1000 |  |  | | | | | | | | | | | |
| 6.6.2 | Гранично-допустимий рівень димності відпрацьованих газів КТЗ із дизелями або газодизелями — згідно з ДСТУ 4276.  \*Допускається залишити поля фактичних значень пустими за наявності чеку з диморміра.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Тип двигуна | | Вимоги НД\*\*  **не більше** | \*Фактичний натуральний показник ослаблення **К**, м -1 | | | | | | | | | | | 1 замір | | 2 замір | | 3 замір | | 4 замiр | | Середнє значення | | | 1 труба | 2 труба | 1 труба | 2 труба | 1 труба | 2 труба | 1 труба | 2 труба | 1 труба | 2 труба | | Дизель | Без наддуву | 2.5 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | З наддувом | 3.0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | Газдизель | Без наддуву | 1.7 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | З наддувом | 2.0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | \*\*Димність автомобілів (двигунів), офіційно затверджених під час сертифікації за Правилами ЄЕК ООН №24-03 або Директивою 72/306/ЕЕС, не повинна перевищувати значень, що вказані в документі про сертифікацію або наведені заводом-виробником на знаку офіційного затвердження типу транспортного засобу для режиму вільного прискорення. У разі наявності таких значень, приймаємо їх за вимоги. | | | | | | | | | | | | **див. фото**  **(зазначити тут)** | | | | | | | | | | | |
| 6.6.3 | Рівень зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має бути не більше ніж контрольне значення, встановлене підприємством-виробником. Під час проведення державного технічного огляду рівень зовнішнього шуму (звуку) контролюють за потреби (наприклад, у разі виникнення спірних питань щодо стану системи випуску відпрацьованих газів, застосування нештатних (непередбачених) систем випуску тощо). | | | | | | | | Контрольне значення \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_дБ(А)  Див в Бріф або  не визначено | | |
| 6.6.4 | За відсутності відомостей відповідно 6.6.3 рівень зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має не перевищувати значень | | | | | | | | | | |
| Тип КТЗ | | | | | | Рівень шуму (звуку), дБА | Фактичне значення | | | |
| Легкові та вантажопасажирські автомобілі | | | | | | 87 | Фоновий шум \_\_\_\_ дБ(А)  Оберти при вимірюванні, об/хв -  Виміряний шум –  \_\_\_дБ(А) | | | |
| Автобуси з максимальною  масою понад 3500 кг та двигуном  потужністю, кВт: | | менше ніж 150 | | | | 90 |
| 150 та більше | | | | 93 |
| Автобуси та вантажні автомобілі з максимальною масою, кг: | | не більше ніж 2000 | | | | 88 |
| понад 2000, але не більше ніж 3500 | | | | 89 |
| Вантажні автомобілі, автопоїзди з максимальною масою понад 3500 кг та двигуном потужністю, кВт: | | менше ніж 75 | | | | 91 |
| 75 та більше, але менше ніж 150 | | | | 93 |
| 150 та більше | | | | 94 |
| **Примітка.** Під потужністю двигуна розуміють максимальну потужність, зазначену в НЕ | | | | | | | | | | |
| 6.8. | **Вимоги до інших елементів конструкції** (п.п. 6.8.1, 6.8.5,6.8.8, 6.8.10, 6.8.13,6.8.14-6.8.16, 6.8.19,6.8.24) | | | | | | | | | Так /Ні | |
| 6.8.7 | Світлопропускання вітрового скла має бути не менше ніж 75 %,а всіх інших стекол – не менше ніж 70 %.  **Примітка 1.** Світлопропускання стекол, що не входять до зони оглядання з місця водія вперед та за умови встановлення зовнішніх дзеркал з обох боків КТЗ, може бути менше ніж 70 %.  **Примітка 2.** Дозволено не контролювати світлопропускання стекол КТЗ за наявності їхнього марковання згідно з ДСТУ UN/ECE R 43-00 та відсутності додаткового покриву, що зменшує світлопропускання. | | | | | | | | | Див . таблицю п. 10.3 | |

**7.4. Перевірка параметрів світлопропускання скла і наявності маркування знаком офіційного затвердження типу стосовно безпечного скла та скломатеріалів (п.5, додаток 3 п. 9.1 Правил ЄЕК ООН № 43-00, п. 6.8.7. ДСТУ 3649:2010).**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Скло\***  **при наявності фото дозволяється не прописувати** | | | **Число\*** | **Ідентифікаційні дані** | **Коефіцієнт**  **світлопропускання скла , %** | |
| Норма НД,  **не менше** | **\*\*Фактичне значення** |
| Вітрове | | | 1 | *II*  E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **75** |  |
| **Бокові** | **1** | **Передні бокові,Ліве/праве** | 2 | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **2** | **Передніх дверей рухомі , Ліве/праве** | 2 | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **3** | **Передніх дверей не рухомі ,Ліве/праве** | 2 | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **4** | **Задніх дверей рухомі,Ліве/праве** | 2 | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **5** | **Задніх дверей не рухоміЛіве/праве** | 2 | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **6** | **Задні бокові,Ліве/праве** | 2 | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **7** |  | 2 | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **Заднє** | | |  | E 43R -\_\_\_\_\_\_\_\_ | **70** |  |
| **Примітка:**  \* - при необхідності зазначити інше;  **\*\***Світлопропускання стекол, що не входять до зони оглядання з місця водія вперед та за умови встановлення зовнішніх дзеркал з обох боків КТЗ, може бути менше ніж 70 %.Дозволено не контролювати світлопропускання стекол КТЗ за наявності їхнього марковання згідно Правил ЄЕК ООЕ № 43-00 та відсутності додаткового покриву, що зменшує світлопропускання. | | | | | | |

**7.5 Перевірка відповідності маркування, дзеркал заднього виду, числа, місця, регулювання. Правила ЄЕК ООН №46-02, п. 15.2.1, 15.2.3 .**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Дзеркала заднього виду** | **Кількість** | **Маркування** |
| **Дзеркало заднього виду внутрішнє** | 1 | **І Е\_\_\_ 0\_ \_\_\_\_\_\_** |
| **Дзеркала заднього виду зовнішні** | 2 | **ІІІ Е\_\_\_\_ 0\_ \_\_\_\_\_\_\_** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Пункт НД** | **Вимога** | **Виконання** |
| 15.2.1. | **Число** |  |
| 15.2.1.1. | Мінімальне число обов’язкових для встановлення дзеркал. | Так / Ні |
| |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Категорія транспортного**  **засоби** | **Внутрішнє дзеркало** | **Зовнішні дзеркала** | | | | | | Внутрішнє дзекало  клас I | Основне дзеркало (велика)  клас   II | Основне дзеркало (невелике)  клас   III | Широкий дзеркало  клас   IV | Дзеркало бокового огляду  клас   V | Переднє дзеркало  клас   VI | | M 1 | **обов'язково**  За винятком тих випадків, коли транспртний засіб оснаено будь-яки іншими матеріалами, крім безпчних Стеклова матеріалів, в поле огляду, запропонваному в пункті 15.2.4.1 | **факультативно** | **обов'язково**  1 з боку водія і  1 з боку пасажира  В якості альтернативи можуть встановлюватися дзеркалакласу II. | **факультативно**  1 з бку водія і / або 1 з боку пасажира | **факультативно**  1 з боку водія і 1   з боку пасажира (обидва дзеркала повинні встановлюватися на висоті не менше 2  м від рівня дороги) | **факультативно**  (має встановлюватися на висоті не менше2   м від рівня дороги) | | |
| 15.2.1.1.1 | Поля огляду передбачене в п. 15.2.4 Правил ЄЕК ООН № 46-02, повинне забезпечуватися мінімальним числом дзеркал, указаних в таблиці нижче. Якщо встановлення обов’язкового дзеркала не потрібно, то це означає, що не можу вимагатися і обов’язкової наявності будь – якої іншої системи не прямого огляду. |
| 15.2.1.1.2 | Якщо вказане поле огляду переднього дзеркала, приписане в п. 15.2.4.6 4 Правил ЄЕК ООН № 46-02 і/або дзеркала бокового огляду, передбачене в п. 15.2.4.5 4 Правил ЄЕК ООН № 46-02, може бути витримане за допомогою іншого пристрою не прямого огляду, яке офіційно затверджене на основі п. 6.2 4 Правил ЄЕК ООН № 46-02 та встановлено у відповідності з п. 15 цих Правил, то цей пристрій може використовуватися замість відповідного дзеркала чи дзеркал.  Якщо використовується система відеокамери/відео монітора, то відео монітор повинен показувати відповідно:  а) поле огляду, запропоноване в пункті 15.2.4.5, коли  система замінює дзеркало бокового огляду;  b) поле огляду, запропоноване в пункті 15.2.4.6 Правил ЄЕК ООН № 46-02, якщо система замінює переднє дзеркало, при русі транспортного засобу вперед зі швидкістю до 10 км / год; або  c) одночасно поле огляду, запропоноване в пункті 15.2.4.5 Правил ЄЕК ООН № 46-02, і поле огляду, запропоноване в пункті. |
| 15.2.3 | **Регулювання** | |
| 15.2.3.1 | Внутрішнє дзеркало повинно регулюватися водієм, який знаходиться на своєму місці. | Так / Ні / НС |
| 15.2.3.2 | Зовнішнє дзеркало, яке перебуває з боку водія, повинно регулюватися зсередини транспортного засобу при закритих дверях, причому вікно може бути відкрито. Однак фіксація положення дзеркала може здійснюватися зовні. |
| 15.2.3.3 | Вимоги пункту 15.2.3.2 вище не поширюються на  зовнішні дзеркала, які, будучи збитими в результаті поштовху, можуть бути повернуті в початкове положення без регулювання. |

**7.6. Прилади зовнішні світлові.**

**7.6.1 Ідентифікаційні дані зовнішніх світлових приладів(маркування)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Viev front**  5 01 **E**\_\_\_\_\_\_\_\_ | S3 02 **E**\_\_\_\_\_\_\_\_  **Viev rerar**  L 00 **E**\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| ***при наявнсоті фото маркування ЗСП допускаєтья їх не прописувати*** | |

**7.6.2 Визначення кількості, кольору, режиму та сигналізації роботи зовнішніх світлових приладів. (Правила ЄЕК ООН № 48-03 п.5, 6).**

| **Правила ЄЕК ООН** | **Прилад освітлення чи світлової сигналізації** | | **Правила ЄЕК ООН №48-03** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вимоги щодо** | | **Результат перевірки** | |
| **кількості / кольору(п.5.15)** | **режиму та сигналізація роботи зовнішніх світлових приладів** | **\*кількості / кольору** | **\*режиму та сигналізація роботи зовнішніх світлових приладів** |
| № 98-00 п.3-4 / №112-00 п. 3-4 | Фари | Ближнього світла | 2 (п.6.2.2) / білий | п.6.2.7 | \_2\_ / білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 98-00 / №112-00 | Дальнього світла | 2 або 4, 6 (може бути для категорії N3) (п.6.2.2)/ білий | п.6.2.7 | \_\_\_\_/ білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 6-00 п.3-4 | Вказівники поворотів | Передні | п.6.5.21) /автожовтий | п.6.5.7 | \_\_2\_/  автожовтий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 6-00 п.3-4 | Бокові | п.6.5.21) /автожовтий | п.6.5.7 | \_2\_\_\_/  автожовтий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 6-00 п.3-4 | Задні | п.6.5.21) /автожовтий | п.6.5.7 | \_\_2\_\_/  автожовтий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| Аварійни сигнал | | | п.6.5.21) /автожовтий | п.6.6.7 | \_2\_/\_2\_/\_2\_\_  автожовтий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 119-00 п.3-4 | Кутовий повторювач повороту | | 2 (п.6.20.2) / білий | п.6.20.7 | \_\_2\_\_/ білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 7-00 п.3-4 | Габаритні вогні | Передні | 2 (п.6.9.2)/ білий | п.6.9.7 | \_\_2\_\_/ білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 7-00 п.3-4 | Задні | 2(п.6.10.2)/ червоний | п.6.10.7 | \_\_\_2\_\_\_\_\_/ червоний | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 91-00 п. 4-5 | Бокові 2) | (п. 6.18.2)/ автожовтий | п.6.18.7 | \_\_\_\_2\_\_\_\_/ автожовтий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 7-00 п. 3-4 | Контурні вогні | | 2 (п.6.13.2) –білих попереду / 2 (6.13.2)-червоні позаду | п.6.13.7 | \_\_\_2\_\_\_ –білих попереду /  \_\_2\_\_\_-червоні позаду | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 7-00 п. 3-4 або № 77-00  п. 4-5 | Стоянкові вогні 1) 5) | | п.6.12.2,6.12.3 /білих попереду / червоних позаду / автожовті бокові | п.6.12.7 | \_\_\_2\_\_/білих попереду /  \_\_2\_ червоних позаду /  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_автожовті бокові | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 7-00 п. 3-4 | Сигнали гальмування | Основні | 2 (п.6.7.2) /червоний | п.6.7.7 | \_\_\_\_2\_\_\_\_\_\_ /червоний | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 7-00 п. 3-4 | Додатковий  (обов’язково для М1) | 1 або 2 (п.6.7.2) /червоний | п.6.7.7 | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ /червоний | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 19-02 п. 3-4 | Протитуманний ліхтар | Передній | 2 (п.6.3.2)/ білий чи жовтий | п.6.3.7 | \_\_\_2\_\_\_\_/ білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 38-00 п. 3-4 | Задній | 1 або 2 (п.6.11.2)червоний | п.6.11.7 | \_\_\_\_\_\_\_\_\_/  червоний | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 4-00 п. 3-4 | Ліхтар освітлення номерного знаку3) | | п.6.8.2 /білий | п.6.8.7 | \_\_\_\_\_\_/білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 23-00 п. 3-4 | Ліхтар світла заднього ходу | | 1 або 2 / білий | п.6.4.7 | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/  білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 3-02 п. 4-5 | Світло відбивний пристрій | Задній нетрикутної форми | 2 (п.6.14.2)/  червоний | - | \_\_\_\_2\_\_\_/  червоний | **-** |
| № 3-02 п. 4-5 | Передій | 2 (п.6.16.2)/білий | - | \_\_\_\_/ білий | - |
| № 3-02 п. 4-5 | Боковий не трикутної форми2) | п.6.17.2/ автожовтий | - | \_\_\_\_\_\_/ автожовтий | - |
| № 87-00 п. 4-5 | Денний ходовий вогонь | | 2 (п.6.19.1) / білий | п.6.19.7 | \_\_2\_\_/ білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| № 123-00 п. 3-4 | Адаптивна система переднього освітлення (АСПО) | | 1 (6.22.2) /білий | п.6.22.7 | \_\_1\_\_/ білий | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| - | Сигнал аварійної зупинки 4) | | 6.23.2 / автожовтий або червоний | п.6.23.7 | \_\_\_\_\_ / автожовтий або червоний | **ТАК / НІ**  ЗСП ВІДСУТНІЙ |
| Примітки:  \*Пусті поля заповнити, а заповненні, при необхідності, скоректувати(якщо наявне фото зразку з увімкненими ЗСП, то зазначити лише необхідне).  1) Кількість в залежності від схеми монтажу  2) Кількість залежить від довжини. Обовязково на автомобілях довжиною більше 6м.  3) Необхідно, щоб даний пристрій міг освітлювати місце розташування номерного знаку.  4) Кількість як це може бути передбачено в пункті п. 6.5.2 або п. 6.7.2.  5) Або два вогні спереду і два вогні ззаду або по одному вогню з кожної сторони. | | | | | | |

**7.7. Визначення кількості точок кріплення (Правила ЄЕК ООН №14-06 п.5.3.2) , маркування знаком офіційного затвердження, вимог ременів безпеки і втягуючих пристроїв (Правила ЄЕК ООН №16-04 додаток 16)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Сидіння розташовані за напрямком руху | | | | | Сидіння розташовані  проти напрямку рух |
| Бокові сидіння | | Центральні сидіння | | |
| Передні, ліве/праве | Інші (задні), ліве/праве | | Передні | Інші (задні) |
| **Точки кріплення** | | | | | |
| **3** | **3** | | **3** | **3(2\*)** | **2** |
| **Маркування** | | | | | |
|  |  | |  |  |  |
| **Примітка: \* для авто зареєстрованих до 01.10.2004р.** | | | | | |

|  |  |
| --- | --- |
| Наявність невідповідностей (НД та їх пункти): | Відмітка про усунення: |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | |
|  |  |  |
| **Виконавці:** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_В.А. Хоміч**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_В.О. Манік**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_ О.М. Самолюк**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.Л. Борзюк** |  |

Коректування (заповнення) пустих комірок здійснюється від руки. Познака в пункті «×» (закреслювання) означає, що ця вимога не стосується.

- При здійсненні вибору з декількох можливих випадків ставиться відмітка (виділення, обведення, підкреслювання тощо) біля необхідного;

- Ідентифікація проводить на КТЗ лівим розташуванням рульового колеса

|  |
| --- |
| **Первинний протокол до протоколу ідентифікації**  **№ CTR.003/\_\_\_\_\_\_\_.ПІ від 27.09.2022р.** |

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Замовник проведення ідентифікації:** | |
|  | |
| **2. Об’єкт ідентифікації:** | |
| Марка, модель (торгова марка): |  |
| Код VIN (або номер шасі, кузова тощо): |  |
| Розміщення ідентифікацій­ного номера (таблички) на шасі та його кріплення | з правої сторони на середній стійці кузова,  з лівої сторони на середній стійці кузова,  з лівої сторони в просторі моторного відсіку,  з правої сторони у вантажному відсіку,  з правової сторони в моторному просторі |
| Розміщення ідентифікацій­ного номера на шасі: | з правої сторони в просторі моторного відсіку,  cпереду в просторі моторного відсіку,  з правої сторони на панелі підлоги під переднім сидінням,  з правої сторони на панелі підлоги під заднім сидінням,  з правої сторони на передній стійці кузова,  спереду в просторі моторного відсіку на передній панелі кузова,  з правої сторони на панелі підлоги в салоні  з правої сторони у просторі моторного відсіку |
| Пробіг, тис. км: | ДИВ ФОТО АБО ЗАЗНАЧИТИ ТУТ |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **3. Дата проведення ідентифікації:** | 27.09.2022р. | | | |
| **3.1 Місце проведення ідентифікації:** | м. Луцьк, вул. Підгаєцька, 3 | | | |
| **3.2. Підстава для проведення ідентифікації:** | Рішення ОС НДІ «Система» | | | |
| № | **№ СТR.003/\_\_\_\_\_\_\_** | від | 27.09.2022р. |

**4. Опис конструкції КТЗ**

**4.1 Загальні конструктивні характеристики, основні розміри та маси**

|  |  |
| --- | --- |
| Кількість осей / коліс: | 2/4 |
| Рушійні осі (кількість/ розташування, взаємозв’язок): | 1/1, 1/2, 2/2( всі) |

**4.2 Силова установка та її системи**

|  |  |
| --- | --- |
| Виробник двигуна | Код двигуна |Номер двигуна | / / |
| Компонувальна схема (розташування двигуна) | спереду/ позаду ///// поперечне / повздовжнє |
| Кількість і розташування циліндрів: | \_\_\_ / рядне/ V-подібне/ опозитне |
| Вид(и) палива: | ДП / Бензин /Газ/ електро |
| Паливна система | *одно паливна / двопаливна/багатопаливна/відсутня* |
| Коробка передач (тип): | *З ручним перемиканням (мех.) / автоматична* |

**4.3 Осі та підвіска**

|  |  |
| --- | --- |
| Колеса / шини (передні/задні) |  |

**4.4 Гальмівні системи**

|  |  |
| --- | --- |
| Робоча ГС: | *Так/Ні (гідравлічна / пневматична)* |
| * кількість контурів: | *2* |
| * наявність АБС: | *Так/Ні* |
| Запасна (аварійна) ГС: | *Так/Ні* |
| Стоянкова ГС: | *Так/Ні (мех /електр)* |
| Безгальмівна система сповільнення: | *Відсутня / автономна /функцію виконує двигун* |
| Тип гальмівних з’єднувачів причепа: | *Пневматичні/ гідравлічні/ механічні/електричні/відсутні* |

**4.5 Кузов, зчіпний пристрій, різне**

|  |  |
| --- | --- |
| Кількість та особливості дверей: |  |
| Місця, призначені для використання тільки на нерухомому КТЗ: | *Так / Ні* |
| Кількість місць, призначених для перевезення пасажирів на інвалідних візках: | *Так / Ні* |
| Номер затвердження або знак затвердження зчіпного пристрою: | *Так / Ні (див фото / не визначено)* |
| Для КТЗ спеціального призначення (призначення): | *Так (то для чого) / Ні* |

**Виконавець**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ В.А. Хоміч**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ В.О. Манік**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ О.М. Самолюк**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.Л. Борзюк**