



**НАЦИОНАЛЬНЫЙ
СТАНДАРТ
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ**

ГОСТ Р

*(проект,
первая редакция)*

Колесные транспортные средства

Термины и определения

Настоящий проект стандарта не подлежит
применению до его утверждения

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Федеральным государственным унитарным предприятием «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ» (ФГУП «НАМИ»)

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 056 «Дорожный транспорт»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от _____ 202_ г. № _____

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

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

© Стандартиформ, оформление, 20...

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

Содержание

	Введение	iii
1	Область применения	
2	Термины общего применения	
3	Термины, относящиеся к классификации и особенностям исполнения кузова комплектных колесных транспортных средств	
4	Термины, относящиеся к конструктивным и эксплуатационным свойствам колесных транспортных средств	
5	Термины, относящиеся к конструкции колесных транспортных средств	
5.1	Термины, относящиеся к энергетическим установкам	
5.2	Термины, относящиеся к трансмиссии	
5.3	Термины, относящиеся к управлению транспортными средствами	
5.4	Термины, относящиеся к подвеске и неподрессоренным массам	
5.5	Термины, относящиеся к колесам и шинам	
5.6	Термины, относящиеся к сцепным устройствам	
5.7	Термины, относящиеся к элементам несущей системы и кузова	
5.8	Термины, относящиеся к пассажирским транспортным средствам большой вместимости	
5.9	Термины, относящиеся к обеспечению обзорности	
5.10	Термины, относящиеся к обеспечению пассивной безопасности	
5.11	Термины, относящиеся к управлению климатом в транспортном средстве	
5.12	Термины, относящиеся к предотвращению несанкционированного использования транспортного средства	
5.13	Термины, относящиеся к электрооборудованию	
5.14	Термины, относящиеся к устройствам освещения и световой сигнализации	
5.15	Термины, относящиеся к использованию в транспортных средствах спутниковых навигационно-информационных технологий	
5.16	Термины, относящиеся к средствам регистрации, измерения и контроля	
6	Термины, относящиеся к показателям и явлениям, характеризующим колесные транспортные средства	
	Приложение А (справочное) Общие технические термины	
	Библиография	

Введение

Разработка настоящего стандарта направлена на упорядочивание терминологии, применяемой в отношении колесных транспортных средств и их компонентов.

В основу стандарта были положены, в основном, материалы словаря-справочника «Техническое регулирование в автомобилестроении» [1], при подготовке которого, в свою очередь, использовалось 17 терминологических стандартов, в том числе, 13 отраслевых стандартов автомобильной промышленности, в дальнейшем не переизданных в качестве национальных стандартов. При разработке стандарта также учитывалась терминология, применяемая в Правилах ООН, принимая во внимание особенности официального перевода текста Правил ООН на русский язык. Большая часть терминов и их определений, включенных в стандарт, подверглись редакторской переработке.

Определения терминов не противоречат определениям, приведенным в нормативных правовых актах или иных стандартах, хотя могут не соответствовать таким определениям дословно.

Стандарт включает основные и наиболее часто применяемые термины и их определения. Термины сгруппированы по тематическим разделам, а внутри этих разделов они приводятся в алфавитном порядке. Термины, применение которых характерно для нескольких разделов, даны только в одном из этих разделов. Определения многих терминов снабжены поясняющими примечаниями.

Термины, имеющие широкий смысл, определяются только в части, имеющей отношение к теме стандарта. Термины и определения общетехнических понятий, применяемых, в том числе, к колесным транспортным средствам и их компонентам, и которые способствуют пониманию терминологии, приведенной в стандарте, содержатся в справочном приложении А. Не приводятся понятия, основные признаки которых содержатся в буквальном значении термина.

Широко употребляемые аббревиатуры приводятся в скобках рядом с определяемыми терминами.

При написании терминов, состоящих из нескольких слов, используется наиболее употребляемая на практике последовательность слов.

При наличии разных названий одного и того же предмета, явления или процесса, приводятся все наиболее употребляемые синонимы, при этом используется принцип отсылки к наиболее предпочтительному термину. В том случае, когда у термина

имеются синонимы, они приводятся в том же перечне терминов в алфавитном порядке. Определение дается тому термину, употребление которого наиболее желательно.

В том случае, когда у термина имеются омонимы, термины и их определения приводятся в соответствующих различных разделах.

В том случае, когда термин имеет несколько значений, соответствующие определения даются списком под арабскими цифрами с закрывающей скобкой.

Стандартизованные термины и их краткие формы, представленные аббревиатурой (при наличии), набраны полужирным шрифтом, синонимы указаны полужирным курсивом.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Колесные транспортные средства

Термины и определения

Wheeled vehicles. Terms and definitions

Дата введения — — —

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает термины и определения основных понятий, применяемых в отношении колесных транспортных средств и их компонентов.

Термины, установленные настоящим стандартом, рекомендуются для применения во всех видах документации и литературы по секторам автомобилестроения и автомобильного транспорта, входящих в сферу действия работ по стандартизации и/или использующих результаты этих работ.

2 Термины общего применения

2.1 **автокатастрофа:** Дорожно-транспортное происшествие, сопровождающееся людскими потерями.

2.2 **автомобиль:** Механическое транспортное средство, обычно используемое для перевозки по дорогам людей, и/или грузов, или оборудования, установленного на нем, или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов.

2.3 **автомобильная техника:** См. *колесное транспортное средство*.

2.4 **автомобильный подвижной состав:** Совокупность автомобилей и прицепов.

2.5 **автомобильный транспорт:** Вид наземного транспорта, осуществляющий перевозку пассажиров и грузов по безрельсовым путям.

2.6 **багаж:** Индивидуальный груз, принадлежащий пассажиру.

2.7 **базовая комплектация транспортного средства:** Комплектация, соответствующая минимальному для данного типа транспортного средства оснащению оборудованием.

2.8 базовое транспортное средство: 1) Транспортное средство, которое в целом или основные компоненты которого: шасси, пассажирский кузов, были использованы для создания другого транспортного средства; 2) Транспортное средство, прошедшее процедуры оценки соответствия в установленном порядке, в конструкцию которого вносятся изменения.

2.9 базовое шасси: Шасси, используемое для достройки транспортного средства.

2.10 балласт: Груз, назначением которого является увеличение нормальных реакций на колесах транспортного средства.

П р и м е ч а н и е – Использование балласта позволяет увеличить сцепление колес с дорогой.

2.11 безопасность дорожного движения: Состояние дорожного движения, показывающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

2.12 буксировка: Перемещение какого-либо объекта с участием транспортного средства, используемого в качестве тягача.

2.13 вид транспортного средства: Описательный термин, обозначающий легковой автомобиль, седельный тягач, грузовой автомобиль, автобус, полуприцеп, полный прицеп, прицеп с центрально расположенной осью и т.п.

2.14 водитель: Лицо, находящееся в транспортном средстве и осуществляющее физические управляющие воздействия на органы управления транспортного средства.

2.15 год выпуска транспортного средства: Календарный год, в течение которого было изготовлено транспортное средство.

2.16 груз: Перевозимый транспортным средством объект с момента приема его к перевозке и до сдачи грузополучателю.

2.17 длинномерный груз: Вид груза, длина которого существенно превышает ширину и высоту, для перевозки которого автомобильным транспортом требуется применение специализированных транспортных средств.

П р и м е ч а н и е – Примером длинномерного груза являются трубы.

2.18 дорога: Объект транспортной инфраструктуры, приспособленный и предназначенный для движения колесных транспортных средств.

2.19 дорога общего пользования: Дорога, не имеющая ограничений и специализации в отношении движущихся по ней транспортных средств.

2.20 дорожное движение: Процесс перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

2.21 дорожное транспортное средство: Транспортное средство, предназначенное для эксплуатации на дорогах с твердым покрытием.

2.22 дорожно-транспортное происшествие (ДТП): Событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, элементы инфраструктуры дороги, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.

2.23 дополнительное оборудование транспортного средства: Оборудование, отсутствующее в базовой комплектации, но присутствующее в иных комплектациях транспортного средства.

2.24 запасные части: См. *сменные части*.

2.25 идентификационный номер транспортного средства: Уникальная комбинация знаков, присваиваемая транспортному средству для целей его идентификации.

2.26 интеллектуальная транспортная система; ИТС: Система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.
[ГОСТ Р 56829-2015, статья 2.1]

Примечание — Компоненты интеллектуальной транспортной системы могут находиться как на транспортных средствах, так и быть элементами дорожной инфраструктуры.

2.27 изготовитель транспортного средства: Физическое лицо, зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, или юридическое лицо, в том числе иностранное, осуществляющие от своего имени производство или производство и реализацию транспортных средств и ответственные за их соответствие всем обязательным требованиям, предъявляемым на момент выпуска транспортного средства в обращение в стране его реализации.

2.28 исправность транспортного средства: Состояние транспортного средства, находящегося в эксплуатации, при котором выполняются все нормативные требования, предъявляемые к конструкции и техническому состоянию такого транспортного средства.

2.29 испытание типа: Испытание выпускаемых образцов транспортного средства или его компонентов с целью оценки их соответствия установленным требованиям и возможности распространения результатов испытаний на всю выпускаемую продукцию, относящегося к данному типу.

2.30 испытание транспортного средства: Экспериментальное определение количественных или качественных характеристик транспортного средства или его компонентов.

2.31 испытательное оборудование: Техническое устройство, предназначенное для воспроизведения условий испытаний.

2.32 испытательный цикл: Последовательная серия испытательных операций, производимых с объектом испытаний в установившемся или переходном режимах.

2.33 категория транспортного средства: Классификационная характеристика транспортного средства¹⁾ в зависимости от его назначения, технически допустимой максимальной массы и/или других установленных показателей.

2.34 колесная формула: Условное обозначение, характеризующее число ведущих и ведомых колес автомобиля.

П р и м е ч а н и е – В колесной формуле указывается общее число колес и, через знак умножения, число ведущих колес, например, 4×2; при наличии сдвоенных колес каждая пара колес считается за одно колесо.

2.35 колесное транспортное средство: Наземное транспортное средство на колесном ходу, предназначенное для движения по безрельсовым путям.

2.36 коммерческое наименование: Присвоенное транспортному средству изготовителем название, под которым осуществляется его реализация.

2.37 коммерческая перевозка: Перевозка пассажиров или грузов транспортным средством, связанная с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, за исключением перевозки на транспортных средствах, принадлежащих этим лицам на праве собственности или на ином законном основании, своих пассажиров и/или грузов за собственный счет для производственных нужд.

¹⁾ Категория транспортного средства определяется в соответствии с ГОСТ Р 52051.

2.38 комплектация: Вариант исполнения транспортного средства, отличающийся от базового транспортного средства оснащением определенными опциями и/или оборудованием.

2.39 комплектное транспортное средство: Транспортное средство, не требующее дополнительных этапов изготовления, чтобы выполнять задачи, для которых оно было спроектировано и изготовлено.

2.40 комплектующее изделие: Изделие, являющееся составной частью более сложного технического объекта.

2.41 компоненты транспортного средства: Составные части конструкции транспортного средства, поставляемые на сборочное производство транспортных средств и/или в качестве сменных частей для послепродажного обслуживания транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

2.42 компоновка: Одна из фаз процесса проектирования транспортного средства, связанная с выбором его конструктивной схемы и рациональным размещением основных агрегатов и оборудования.

2.43 компоновочная схема: См. *схема компоновки*.

2.44 контрольное испытание: Испытание транспортного средства (компонента транспортного средства), проводимое его изготовителем в целях подтверждения стабильности характеристик продукции, в отношении которых была проведена оценка соответствия установленным нормативным требованиям.

2.45 крупногабаритный груз: Вид груза, размеры которого превышают габариты грузового транспортного средства.

2.46 маркировка транспортного средства: Средство идентификации транспортного средства, состоящее из идентификационного номера транспортного средства и таблички изготовителя.

2.47 механическое транспортное средство: Колесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем.

2.48 модельный год: Период, в течение которого изготовителем не вносятся в конструкцию транспортного средства существенных изменений.

Примечание – Начало, окончание и продолжительность модельного года может не совпадать с началом, окончанием продолжительностью календарного года.

2.49 модификация: См. *комплектация*.

2.50 оборудование транспортного средства: Устройства, обеспечивающие функционирование транспортного средства в соответствии с его функциональным назначением и запросами потребителя.

2.51 обеспечение безопасности транспортного средства: Комплекс мероприятий, направленных на приведение транспортного средства в состояние, при котором отсутствует недопустимый риск причинения вреда жизнедеятельности человека и окружающей среде.

2.52 оператор в транспортном средстве: Лицо, находящееся в транспортном средстве и осуществляющее мониторинг действия системы автоматизированного управления транспортным средством, способное, при необходимости, принять управление транспортным средством на себя.

2.53 опция: См. *дополнительное оборудование транспортного средства*.

2.54 пассажир: Лицо, перевозимое в транспортном средстве, помимо водителя или членов экипажа.

2.55 пассажир с ограниченной мобильностью: Пассажир, испытывающий трудности при пользовании общественным транспортом.

П р и м е ч а н и е – К пассажирам с ограниченной мобильностью относятся: инвалиды, включая лиц с сенсорными и умственными недостатками, пользователей инвалидных колясок, лиц с поврежденными конечностями; лица небольшого роста; пассажиры с тяжелым багажом; пожилые лица; беременные женщины; лица с хозяйственными тележками; пассажиры с детьми, включая детей, помещенных в детские коляски.

2.56 полоса движения: Одна из продольных полос, на которые разделена проезжая часть дороги, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину¹⁾, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

2.57 пользователи транспортного средства: Водитель, оператор в транспортном средстве, удаленный оператор, члены экипажа и пассажиры транспортного средства.

2.58 предметы оборудования: См. *компоненты транспортного средства*.

2.59 принадлежности: Дополнительные устройства, предназначенные для установки на транспортное средство с целью улучшения его потребительских свойств и не предназначенные для обязательной установки на всех транспортных средствах одной модели.

¹⁾ Ширина полосы движения - в соответствии с ГОСТ Р 52398-2005, таблица 1.

2.60 прицеп: Любое несамоходное транспортное средство, которое спроектировано и изготовлено для его буксировки механическим транспортным средством.

2.61 проезжая часть дороги: Часть дороги, обычно используемая для движения транспортных средств.

П р и м е ч а н и е – Дорога может иметь несколько проезжих частей, которые четко разграничены, в частности, разделительной полосой или находятся на разных уровнях.

2.62 рабочие условия: Конкретные географические условия, время суток, а также дорожно-транспортные, инфраструктурные, погодные и другие условия, для работы в которых предназначена система автоматизированного управления транспортным средством.

2.63 сменные части: Элементы конструкции транспортного средства: агрегаты, узлы и детали, поступающие в торговлю и/или организации по ремонту и техническому обслуживанию.

2.64 снаряженное состояние транспортного средства: Состояние транспортного средства с водителем (массой 75 кг), без груза и/или пассажиров, заправленного не менее 90% топлива и 100% других эксплуатационных жидкостей, с комплектом инструментов и принадлежностей, предусмотренных изготовителем транспортного средства, включая запасное колесо и тягово-сцепное устройство.

2.65 состав транспортных средств: Сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как единое транспортное средство.

2.66 составные части транспортного средства: Агрегаты, узлы и детали, установленные и/или используемые в конструкции комплектного транспортного средства, к которым предъявляются отдельные требования нормативных документов.

2.67 специальные жидкости: Жидкости, используемые на транспортном средстве: тормозная и охлаждающая жидкости, жидкости, используемые в амортизаторах, гидравлических приводах и стеклоомывателях.

2.68 средство индивидуальной мобильности: Устройство, не являющееся велосипедом или инвалидной коляской, предназначенное для передвижения одного человека посредством использования его мускульной силы или электродвигателя.

2.69 схема компоновки: Взаиморасположение основных составных частей конструкции транспортного средства.

2.70 табличка изготовителя: Табличка, содержащая определенный набор данных о транспортном средстве, устанавливаемая в легкодоступном для считывания месте и прочно закрепляемая.

2.71 тип транспортного средства: Транспортные средства с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем.

2.72 транспортное средство: Устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

2.73 удаленный оператор: Лицо, находящееся вне транспортного средства, которое может удаленно осуществлять управление транспортным средством.

2.74 уязвимые участники дорожного движения: Подвергаемые повышенному риску травмирования при совершении дорожно-транспортного происшествия пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, а также лица, передвигающиеся на средствах индивидуальной мобильности.

2.75 член экипажа: Находящееся в транспортном средстве лицо, выполняющее обязанности сменного водителя, помощника водителя или пассажиров или лица, сопровождающего пассажиров или груз.

2.76 шасси: Устройство на колесном ходу, не предназначенное для движения по рельсам, представляющее собой некомплектное транспортное средство, включающее трансмиссию, ходовую часть и системы управления, не оснащенное и/(или кабиной, и/или двигателем, и/или кузовом или иным исполнением грузозачемного пространства, не предназначенное для эксплуатации в качестве транспортного средства, выпускаемое в обращение с целью дальнейшей доработки.

2.77 экологический класс: Классификационный код, характеризующий конструкцию транспортного средства или двигателя внутреннего сгорания в зависимости от уровня выбросов, а также уровня требований к системам бортовой диагностики.

2.78 эксплуатационные жидкости: Жидкости, присутствующие в компонентах и системах транспортного средства для обеспечения его нормальной эксплуатации, включая топливо, жидкие смазочные материалы и специальные жидкости.

2.79 эксплуатационные материалы: Расходные материалы, используемые в процессе эксплуатации транспортного средства, включая сменные элементы фильтров, смазочные материалы и др.

2.80 эксплуатация транспортного средства: Стадия жизненного цикла транспортного средства, на которой осуществляется его применение по назначению.

Примечание – Эксплуатация транспортного средства длится с момента первой государственной регистрации транспортного средства до момента его утилизации.

3 Термины, относящиеся к классификации и особенностям исполнения кузова комплектных колесных транспортных средств

3.1 автобус: Механическое транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров стоя и/или сидя, имеющее более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя.

3.2 автобус большой вместимости: Автобус, имеющий вместимость более 22 стоящих или сидящих пассажиров помимо водителя.

Примечание – Автобусы большой вместимости подразделяются на три класса: I, II и III.

3.3 автобус для перевозки детей: Автобус, специально предназначенный для перевозки детей только на местах для сидения.

3.4 автобус малой вместимости: Автобус, имеющий вместимость не более 22 стоящих или сидящих пассажиров, помимо водителя.

Примечание – Автобусы малой вместимости подразделяются на два класса: А и В.

3.5 автобус класса А: Автобус малой вместимости, предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров; должен иметь площадку для размещения стоящих пассажиров.

3.6 автобус класса В: Автобус малой вместимости, не предназначенный для перевозки стоящих пассажиров.

3.7 автобус класса I: Автобус большой вместимости, конструкция которого предусматривает места для стоящих пассажиров, в том числе, на накопительных площадках, суммарная площадь которых превышает площадь, предусмотренную для двух двойных сидений, и позволяет стоящим пассажирам беспрепятственно перемещаться.

3.8 автобус класса II: Автобус большой вместимости, конструкция которого предназначена, главным образом, для перевозки сидящих пассажиров и допускает перевозку стоящих пассажиров в проходе между рядами и/или на площадке для

стоящих пассажиров, не превышающей площадь, предусмотренную для двух двойных сидений.

3.9 автобус класса III: Автобус большой вместимости, конструкция которого предназначена исключительно для перевозки сидящих пассажиров.

3.10 автокар: Механическое транспортное средство с двигателем внутреннего сгорания для перевозки грузов, обычно используемое как технологическое транспортное средство на закрытой территории предприятий, не предназначенное для движения по дорогам общего пользования.

3.11 автокран: См. *автомобильный кран*.

3.12 автомобиль-амфибия: См. *плавающий автомобиль*.

3.13 автомобильный кран: Автомобиль специального назначения, выполненный на шасси серийного автомобиля или на специальном колесном самоходном шасси, на котором установлено подъемное оборудование в виде крановой установки.

3.14 автомобиль высокой проходимости: Автомобиль, предназначенный для движения, как по дорогам с твердым покрытием, так и по бездорожью.

3.15 автомобиль-дом: Автомобиль специального назначения, сконструированный так, что он включает жилой отсек, где имеется следующее оборудование, которое должно быть жестким образом закреплено; сиденья и стол, который может быть легкоъемным; спальные места, которые могут быть устроены из сидений; кухонное оборудование; оборудование и приспособления для хранения имущества.

3.16 автомобиль общего назначения: Автомобиль, конструкцией которого не предусмотрена какая-либо специализация.

3.17 автомобиль оперативных служб: Автомобиль специального назначения, оснащенный специальным оборудованием и предназначенный для выполнения оперативных мероприятий по оказанию различных видов помощи населению.

П р и м е ч а н и е – К автомобилям специального назначения относятся автомобили полиции, скорой медицинской помощи, противопожарной службы, службы помощи при чрезвычайных ситуациях, аварийных служб и др.

3.18 автомобиль повышенной проходимости: Автомобиль, предназначенный для движения по дорогам, как с усовершенствованным, так и с неусовершенствованным (грунтовым) покрытием.

3.19 автомобиль-самосвал: Грузовой автомобиль, предназначенный для перевозки сыпучих грузов.

Примечание – По особенностям назначения различают строительные, карьерные, сельскохозяйственные и бункерные (с кузовом в виде бункера) автомобили-самосвалы.

3.20 автомобиль с комбинированной силовой установкой: См. **автомобиль с комбинированной энергетической установкой (энергоустановкой).**

3.21 автомобиль с комбинированной энергетической установкой (энергоустановкой): Автомобиль, имеющий на борту не менее двух различных систем хранения энергии и двух различных преобразователей энергии (двигателей).

Примечание – Примерами систем хранения энергии являются топливный бак для жидкого топлива и электрический аккумулятор.

3.22 автомобиль специализированного назначения: См. **специализированный автомобиль.**

3.23 автомобиль специального назначения: См. **специальный автомобиль.**

3.24 автомобиль-тягач: См. **тягач.**

3.25 автомобиль-фургон: Автомобиль специализированного назначения с закрытым кузовом типа фургон.

3.26 автопогрузчик: Самоходное транспортное средство со сменным рабочим оборудованием: ковшом, вилочными захватами и др., предназначенное для погрузки, разгрузки, укладки и перемещения грузов, не предназначенное для движения по дорогам общего пользования.

3.27 автопоезд: Состав транспортных средств, образованный автомобилем и буксируемым(и) им прицепом (прицепами).

3.28 активный прицеп: Прицеп, все или некоторые колеса которого являются ведущими.

3.29 балластный тягач: Тягач, предназначенный для буксировки других транспортных средств и не имеющий собственного загрузочного пространства для перевозки полезного груза.

3.30 безрамный кузов: См. **несущий кузов.**

3.31 бескапотный кузов: См. **однообъемный кузов.**

3.32 бронированное транспортное средство: Транспортное средство, оснащенное броневой защитой для обеспечения безопасности перевозимых пассажиров и/или грузов.

3.33 вагонная схема компоновки: Схема компоновки транспортного средства с вагонным кузовом.

3.34 вагонный кузов: Тип однообъемного кузова, передняя и задняя стороны которого расположены в плоскостях, близких к вертикальной плоскости.

Примечание – Вагонный кузов обычно используется на автобусах.

3.35 внедорожный автомобиль: Автомобиль, предназначенный для движения по бездорожью, либо только по специальным карьерным, лесовозным или другим дорогам, конструкция которого не удовлетворяет принятым для дорог общего пользования весовым и габаритным ограничениям, либо по иным причинам может привести к повреждению дорожного полотна.

3.36 водородный автомобиль: Автомобиль, использующий в качестве топлива сжатый (сжатый) газообразный водород.

Примечание – Термин включает автомобили, как на топливных элементах, так и с двигателем внутреннего сгорания.

3.37 высокоавтоматизированное транспортное средство: См. *транспортное средство с высокой автоматизацией управления.*

3.38 газобаллонный автомобиль: Автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, использующим в качестве топлива сжатый или сжиженный газ, заправляемый в специальные баллоны.

3.39 газогенераторный автомобиль: Автомобиль, оснащенный газогенератором.

3.40 гибридный автомобиль: См. *автомобиль с комбинированной энергетической установкой.*

3.41 гоночный автомобиль: Автомобиль, сконструированный и построенный специально для участия в автомобильных соревнованиях на специальных трассах, имеющий максимально облегченный кузов, в котором отсутствуют многие важные компоненты, обеспечивающие комфорт и второстепенные системы, как правило, не предназначенный для движения по дорогам общего пользования.

3.42 грузовая платформа: Загрузочное пространство грузового автомобиля или прицепа.

3.43 грузовое отделение: Внутренняя часть транспортного средства, используемая для размещения груза.

3.44 грузовой автомобиль: Автомобиль, предназначенный для перевозки грузов и выполнения транспортной работы.

Примечание – Грузовые автомобили подразделяются по назначению: транспортному (общему и специализированному) и специальному; по проходимости: дорожный, повышенной и высокой проходимости, внедорожный; по грузоподъемности: особо малой, малой, средней, большой, особо большой.

3.45 двухзвенный автопоезд: Автопоезд, состоящий из автомобиля-тягача и одного прицепа или полуприцепа.

3.46 двухобъемный кузов: Кузов, во внешних формах которого, наряду с пассажирским отсеком, явно выражено наличие отсека для двигателя или багажного отсека.

3.47 двухосный автомобиль: Автомобиль, имеющий две оси.

Примечание – Двухосный автомобиль имеет четыре колеса; при наличии сдвоенных колес каждая пара колес считается за одно колесо, запасные колеса не учитываются.

3.48 двухтопливный автомобиль: Автомобиль, двигатель которого может работать как на бензине, так и на газообразном топливе.

3.49 двухэтажный автобус: Автобус, в котором отведенное для пассажиров пространство, по крайней мере, в одной части, расположено на двух уровнях.

Примечание – Пространство для стоящих пассажиров на верхнем этаже двухэтажного автобуса не предусмотрено.

3.50 двухъярусная платформа: Исполнение загрузочного пространства специализированных прицепов, в котором перевозимый груз размещается на двух уровнях.

Примечание – Двухъярусная платформа обычно применяется для перевозки автомобилей

3.51 загрузочное пространство: Часть кузова грузового автомобиля общего назначения, или специализированного, или специального транспортного средства, предназначенная для размещения груза или специализированного оборудования.

3.52 заднемоторная схема компоновки: Компоновочная схема автомобиля, двигатель которого расположен в задней части кузова.

3.53 заднемоторный автомобиль: Автомобиль, двигатель которого установлен в задней части несущей системы.

3.54 заднеприводный автомобиль: Автомобиль, у которого только задние колеса являются ведущими.

3.55 закрытый кузов: Кузов с несъемной и нескладной крышей.

3.56 звено автопоезда: Транспортное средство, являющееся легко отсоединяемой частью автопоезда.

3.57 изотермический кузов: Закрытый кузов специализированного транспортного средства, снабженный слоем изоляционных материалов, ограничивающих теплообмен между внутренней и наружной поверхностями кузова.

3.58 изотермический фургон: См. *изотермический кузов*.

3.59 исполнение загрузочного пространства: Конструкция части кузова грузового общего назначения, или специализированного, или специального транспортного средства, предназначенной для размещения груза или специализированного оборудования.

3.60 исполнение УХЛ: Комплектация транспортного средства, обеспечивающая совокупность характеристик, позволяющих осуществлять его эксплуатацию в умеренно-холодном климатическом районе¹).

3.61 исполнение ХЛ: Комплектация транспортного средства, обеспечивающая совокупность характеристик, позволяющих осуществлять его эксплуатацию в холодном климатическом районе¹).

3.62 кабриолет: Кузов легкового автомобиля со стойками, поддерживающими каркас крыши, с полностью открывающейся складывающейся или съемной крышей.

3.63 капотная схема компоновки: Схема компоновки транспортного средства, при которой в передней его части имеется отсек для двигателя или багажный отсек, и нижняя часть стойки ветрового стекла находится за передней осью далее радиуса колеса.

3.64 карьерный самосвал: Внедорожный грузовой автомобиль специализированного назначения с кузовом самосвального типа большой грузоподъемности, предназначенный для перевозки сыпучих грузов в карьерах по специальным дорогам, не предназначенный для эксплуатации на дорогах общего пользования.

¹ Климатическое исполнение по ГОСТ 15150.

3.65 **классическая схема компоновки:** Схема компоновки, при которой двигатель расположен в передней части кузова, а ведущие колеса – задние.

3.66 **колесно-гусеничное транспортное средство:** Наземное транспортное средство, имеющее, с целью повышения проходимости, вместо задних колес гусеничный движитель.

3.67 **коляска мотоцикла:** Боковой прицеп мотоцикла, предназначенный для перевозки одного пассажира или груза.

3.68 **коммерческий автомобиль:** Автомобиль, предназначенный для коммерческих перевозок.

3.69 **коммунальный автомобиль:** Автомобиль специального назначения, предназначенный для обеспечения работы коммунальных служб: уборки улиц, вывоза мусора и др.

3.70 **короткобазная модификация:** Модификация, имеющая уменьшенную колесную базу по сравнению с базовым транспортным средством.

3.71 **кузов:** Часть конструкции транспортного средства, представляющая собой отдельный технический компонент, вмещающий все оборудование транспортного средства.

3.72 **кузов с несущим основанием:** Кузов, воспринимающий нагрузки, преимущественно, нижней своей частью, не требующий установки на раму.

Пр и м е ч а н и е – Примером кузова с несущим основанием является кабриолет.

3.73 **купе:** Трехобъемный закрытый кузов легкового автомобиля, имеющий две боковые двери и один или два ряда сидений.

3.74 **ландо:** Частично открывающийся кузов легкового автомобиля с открывающейся над задними рядами сидений частью крыши.

3.75 **легковой автомобиль:** Механическое транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и имеющие не более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя.

3.76 **легковой автомобиль класса MPV:** Легковой автомобиль с кузовом универсал повышенной вместимости.

3.77 **легковой автомобиль класса SUV:** Легковой автомобиль повышенной или высокой проходимости.

3.78 **лимузин:** Закрытый кузов легкового автомобиля с более чем двумя рядами сидений и с перегородкой между водителем и пассажирским салоном.

3.79 **маломестный автобус:** См. **автобус малой вместимости**.

3.80 **маршрутное транспортное средство:** Транспортное средство общего пользования, осуществляющее коммерческую перевозку пассажиров и их багажа по регулярному маршруту.

3.81 **микроавтобус:** См. **автобус малой вместимости**.

3.82 **минивэн:** Легковой автомобиль с полукапотной компоновкой или однообъемным кузовом с тремя рядами сидений.

3.83 **многозвенный автопоезд:** Автопоезд, включающий более одного прицепа.

3.84 **многоосный автомобиль:** Автомобиль, имеющий более трех осей.

П р и м е ч а н и е – Многоосный автомобиль имеет более шести колес; при наличии сдвоенных колес каждая пара колес считается за одно колесо, запасные колеса не учитываются.

3.85 **мопед:** Транспортное средство с двумя или тремя колесами, снабженное двигателем внутреннего сгорания, запуск которого осуществляется педалями, с объемом цилиндров, не превышающим 50 см³.

3.86 **мотороллер:** Двух- или трехколесное механическое транспортное средство, у которого при посадке водителя ступни его ног опираются на площадку, а колени могут быть сведены до соприкосновения.

3.87 **мотоцикл:** Двухколесное транспортное средство с прицепной боковой коляской или без нее, имеющее двигатель внутреннего сгорания с объемом цилиндров, превышающим 50 см³, или имеющее при любом двигателе максимальную конструктивную скорость, превышающую 50 км/ч, конструкция которого предусматривает верховую посадку водителя, подобную посадке всадника на коне.

3.88 **низкопольный автобус:** Автобус классов I, II или A, в котором, по крайней мере, 35% площади, предназначенной для стоящих пассажиров, представляет собой площадку без ступенек и предусматривает доступ, по крайней мере, к одной служебной двери.

П р и м е ч а н и е – Площадь, предназначенная для стоящих пассажиров, располагается: в случае сочлененного автобуса в его передней секции; в случае двухэтажного автобуса на его нижнем этаже.

3.89 однообъемный кузов: Кузов, в котором двигатель, пассажиры и груз расположены в одной пространственной конструкции, во внешних формах которого отсутствуют явно выраженные отсек для двигателя и багажный отсек.

3.90 открытый кузов: Кузов, не имеющий крыши, или имеющий съемную или складывающуюся жесткую крышу, или снабженный мягким складывающимся тентом.

3.91 пассажирский автомобиль: Автомобиль, предназначенный для перевозки пассажиров и их багажа.

3.92 пассажирское транспортное средство: Транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и багажа.

Примечание – Пассажирские транспортные средства подразделяются на легковые автомобили, автобусы, троллейбусы, электробусы и специальные пассажирские транспортные средства.

3.93 переднеприводная схема компоновки: Компоновочная схема переднеприводного автомобиля.

3.94 переднеприводный автомобиль: Автомобиль, у которого только передние колеса являются ведущими.

3.95 пикап: Кузов легкого грузового автомобиля с закрытой кабиной и открытой бортовой грузовой платформой, которая может закрываться тентом.

3.96 плавающий автомобиль: Автомобиль высокой проходимости с водоизмещающим корпусом, конструкцией которого предусмотрена возможность преодолевать водные преграды на плаву.

Примечание – Движение по воде может происходить за счет вращения колес или с помощью специального движителя, например, водометного.

3.97 платформа ковшового типа: Самосвальная платформа кузова грузового автомобиля или прицепа ковшеобразной формы, обычно без заднего борта.

3.98 подкатная тележка: Прицеп для грузового автомобиля, оснащенный седельно-сцепным устройством и предназначенный для буксировки полуприцепа прицепным тягачом.

3.99 пожарный автомобиль: Автомобиль специального назначения, предназначенный для работы по тушению пожаров и имеющий для этого специальное оборудование: пожарную лестницу, насосное оборудование и др.

3.100 полноприводная схема компоновки: Компоновочная схема полноприводного автомобиля, имеющего колесную формулу 2×2, 4×4, 6×6 и т.д.

3.101 полноприводный автомобиль: Автомобиль, все колеса которого во всех или некоторых режимах работы являются ведущими.

3.102 полностью автоматизированное транспортное средство: См. *транспортное средство с полной автоматизацией управления.*

3.103 полноуправляемый автомобиль: Автомобиль, все колеса которого во всех или некоторых режимах работы являются управляемыми.

3.104 полный прицеп: Прицеп, имеющий не менее двух осей и оборудованный буксирным устройством, которое может перемещаться вертикально по отношению к прицепу и служит для поворота передней(их) оси(ей), но не передает какой-либо значительной статической нагрузки на буксирующее транспортное средство.

3.105 полукапотная схема компоновки: Схема компоновки автомобиля с передним расположением силового агрегата, при которой капот располагается только над передней частью отсека для двигателя.

П р и м е ч а н и е – При полукапотной схеме компоновки легкового автомобиля нижняя часть стойки ветрового стекла находится примерно над передней осью.

3.106 полуприцеп: Прицеп, оборудованный опорно-сцепным устройством, спроектированный и изготовленный таким образом, что на буксирующее транспортное средство передается статическая вертикальная нагрузка, превышающая 10% величины, соответствующей максимальной массе прицепа.

3.107 полярное исполнение: Комплектация транспортного средства, обеспечивающая совокупность характеристик, позволяющих осуществлять его эксплуатацию в умеренно-холодном и холодном климатических районах полярных регионов.

3.108 прицеп-ропуск: Прицеп, предназначенный исключительно для перевозки длинномерных грузов.

3.109 прицеп с центральной осью: Прицеп, оборудованный буксирным устройством, которое не может перемещаться вертикально по отношению к прицепу, и ось(и) которого расположена(ы) вблизи центра масс транспортного средства при равномерной загрузке таким образом, что на буксирующее транспортное средство передается статическая вертикальная нагрузка, не превышающая 10% величины, соответствующей максимальной массе прицепа, либо 1000 даН в зависимости от того, какая из этих величин меньше.

3.110 прицепной тягач: Тягач, предназначенный для буксировки полного прицепа или прицепа с центральной осью.

3.111 **родстер:** Кузов легкового автомобиля с одним рядом сидений с полностью открывающейся складывающейся или съемной крышей.

3.112 **седан:** Закрытый трехобъемный кузов легкового автомобиля, имеющий не менее четырех мест для сидения не менее чем в двух рядах, с четырьмя дверями.

3.113 **седельный тягач:** Тягач, предназначенный для буксировки полуприцепа с помощью специального седельно-сцепного устройства.

3.114 **сельскохозяйственный автомобиль:** Автомобиль, специально созданный или приспособленный для работы в сельском хозяйстве.

Примечание – Сельскохозяйственный автомобиль обычно является полноприводным и имеет трансмиссию, обеспечивающую устойчивое движение с небольшими скоростями для совместной работы с сельскохозяйственными машинами.

3.115 **сменный кузов:** Специализированный кузов, который может быть установлен на шасси грузового автомобиля взамен другого кузова.

3.116 **сочлененное транспортное средство:** Транспортное средство, которое состоит из двух или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг с другом, разделение которых выполнимо только с помощью специального оборудования.

3.117 **сочлененный автобус:** Сочлененное транспортное средство для перевозки пассажиров, в котором пассажирские помещения каждой секции соединены между собой таким образом, что пассажиры могут свободно перемещаться между ними.

3.118 **специализированное пассажирское транспортное средство:** Транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, изготовленное на шасси грузового автомобиля повышенной или высокой проходимости.

3.119 **специализированное транспортное средство:** Транспортное средство, предназначенное для перевозки по дорогам определенных видов грузов и имеющее для этого соответствующее исполнение грузочного пространства: цистерна, кузов самосвального типа, платформа для перевозки контейнеров, рефрижератор и т.п.

3.120 **специальное транспортное средство:** Транспортное средство, предназначенное для выполнения специальных функций, для которых требуется наличие специального кузова и/или оборудования: автомобиль оперативных служб, коммунальный автомобиль, автокран, автокатафалк, передвижная ремонтная мастерская и т.п.

3.121 **спортивный автомобиль:** Автомобиль, предназначенный для спортивных соревнований, отличающийся более высокими скоростными качествами,

обусловленными более совершенной с точки зрения аэродинамики формой, применением двигателя с высокой удельной мощностью и др.

3.122 **тарга:** Трехобъемный кузов легкового автомобиля с полностью или частично съёмной средней частью крыши.

3.123 **тихоходное транспортное средство:** Транспортное средство, имеющее максимальную конструктивную скорость до 50 км/ч.

3.124 **транспортное средство общего (общественного) пользования:** Транспортное средство, предназначенное для перевозки неопределенного круга пассажиров.

П р и м е ч а н и е – Примеры: автобус, такси.

3.125 **транспортное средство для перевозки опасных грузов:** Транспортное средство специализированного назначения, которое попадают под действие маргинального номера 10 282 или 11 282 согласно [2].

3.126 **транспортное средство с выработанным ресурсом:** Транспортное средство, дальнейшая эксплуатация которого не является безопасной, и которое собственник снимает, намеревается или обязан снять с эксплуатации.

3.127 **транспортное средство с высокой автоматизацией управления:** Транспортное средство, имеющее систему автоматизированного управления, которая позволяет выполнять задачу управления в конструктивно установленных рабочих условиях.

3.128 **транспортное средство с полной автоматизацией управления:** Транспортное средство, имеющее систему автоматизированного управления, которая позволяет выполнять задачу управления постоянно при любых рабочих условиях.

3.129 **транспортное средство специального назначения:** Транспортное средство, предназначенное для специальной перевозки пассажиров или грузов, а также для выполнения специальных функций, для которых требуется наличие специального кузова и/или оборудования.

3.130 **трехобъемный кузов:** Кузов легкового автомобиля, во внешних формах которого присутствуют отдельные друг от друга отсек для двигателя, пассажирское помещение и багажный отсек.

3.131 **трехосный автомобиль:** Автомобиль, имеющий три оси.

П р и м е ч а н и е – Трехосный автомобиль имеет шесть колес; при наличии сдвоенных колес каждая пара колес считается за одно колесо, запасные колеса не учитываются.

3.132 троллейбус: Транспортное средство, приводимое в движение электродвигателем, питание которого обеспечивается по внешней подвесной контактной сети.

3.133 тягач: Механическое транспортное средство, способное буксировать прицеп и оборудованное для этого сцепным устройством и специальными соединительными элементами для обеспечения связи электрооборудования и тормозных систем прицепа и тягача.

П р и м е ч а н и е – Различают прицепные, седельные и балластные тягачи.

3.134 универсал: Закрытый двухобъемный кузов легкового автомобиля с задней дверью кузова, которая может быть двухстворчатой или открываться вбок, стекло которой имеет угол не менее 45° от горизонтали.

3.135 универсал повышенной вместимости: Кузов универсал повышенной высоты, при высоте автомобиля более 1550 мм, с двумя или тремя рядами сидений.

3.136 фазтон: открытый кузов легкового автомобиля с двумя или тремя рядами сидений, у которого стойки, поддерживающие каркас крыши, отсутствуют или убираются вместе с полностью открывающейся складывающейся или съемной крышей.

3.137 фургон: Жесткий закрытый кузов специализированного грузового транспортного средства, предназначенный для перевозки грузов, требующих защиты от внешних воздействий.

П р и м е ч а н и е – Фургоны подразделяют на универсальный, узкоспециализированный, например, для перевозки хлеба, изотермический и рефрижератор.

3.138 хетчбек: Закрытый двухобъемный кузов легкового автомобиля с одним или двумя рядами сидений и открывающейся вверх задней дверью, стекло которой имеет угол менее 45° от горизонтали.

3.139 цельнометаллический фургон: Кузов-фургон специализированного грузового автомобиля, являющийся интегрированной неделимой конструкцией с его кабиной.

3.140 школьный автобус: См. *автобус для перевозки детей*.

3.141 электрический автомобиль: См. *электромобиль*.

3.142 электробус: Пассажирское транспортное средство, приводимое в движение электродвигателем, питание которого осуществляется от бортовой перезаряжаемой системы хранения электрической энергии.

3.143 электромобиль: Транспортное средство, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем.

4 Термины, относящиеся к конструктивным и эксплуатационным свойствам колесных транспортных средств

4.1 активная безопасность транспортного средства: Совокупность конструктивных и эксплуатационных свойств транспортного средства, направленная на предотвращение возникновения дорожно-транспортных происшествий.

4.2 безопасность транспортного средства: Совокупность конструктивных и эксплуатационных свойств транспортного средства, закладываемая при его проектировании и поддерживаемая при эксплуатации, направленная на обеспечение сохранения жизни и здоровья людей и охрану окружающей среды.

Примечание – Безопасность транспортного средства подразделяется на: активную безопасность, пассивную безопасность, пожарную безопасность, экологическую безопасность.

4.3 вредные вещества: См. **вредные выбросы**.

4.4 вредные выбросы: Эмиссия в процессе эксплуатации транспортного средства вредных веществ, оказывающих неблагоприятное воздействие на здоровье человека и окружающую среду.

Примечание – К вредным веществам, в первую очередь, относятся оксид углерода, углеводороды, оксиды азота, твердые дисперсные частицы.

4.5 загрязняющие вещества: Вредные вещества.

4.6 занос: Нарушение курсовой устойчивости транспортного средства, сопровождающееся боковым скольжением его задних колес.

4.7 избыточная поворачиваемость: Поворачиваемость, при которой кривизна траектории установившегося движения увеличивается при увеличении бокового ускорения.

4.8 комфортабельность: Эксплуатационное свойство транспортного средства, характеризующее удобство его эксплуатации, оцениваемая показателями плавности хода, удобства посадки, возможностями вентиляции и отопления салона, кондиционирования воздуха и т.п.

4.9 конструктивная безопасность транспортного средства: Совокупность свойств, характеризуемых параметрами конструкции транспортного средства, закладываемыми при его проектировании, и которые транспортное средство должно

22

иметь по завершении его изготовления на момент ввода в эксплуатацию, в целях обеспечения сохранения жизни и здоровья людей, охраны окружающей среды.

4.10 курсовая устойчивость: Способность транспортного средства сохранять направление своей продольной оси во время движения, несмотря на действие внешних и инерционных сил.

4.11 легкость управления: Эксплуатационное свойство транспортного средства, определяющее степень физической нагрузки водителя при воздействии на органы рулевого управления.

4.12 маневренность: Эксплуатационное свойство транспортного средства, представляющее способность быстрого изменения направления движения, определяемое минимальным радиусом поворота и передаточным числом рулевого управления.

4.13 недостаточная поворачиваемость: Поворачиваемость, при которой кривизна траектории установившегося движения уменьшается при увеличении бокового ускорения.

4.14 нейтральная поворачиваемость: Поворачиваемость, при которой кривизна траектории установившегося движения не меняется при увеличении бокового ускорения.

4.15 обзорность: Эксплуатационное свойство транспортного средства, характеризующее объективную возможность и условия восприятия водителем визуальной информации, необходимой для безопасного и эффективного управления транспортным средством.

4.16 опрокидывание транспортного средства: Потеря устойчивости транспортного средства, выразившаяся в его падении на бок или переворачивании.

4.17 пассивная безопасность транспортного средства: Совокупность конструктивных свойств транспортного средства, направленная на снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

4.18 передняя обзорность: Обзорность через переднее и боковые стекла кабины, ограниченная полем зрения водителя, равным 180° в горизонтальной плоскости, при направлении линии взгляда с места водителя параллельно средней продольной плоскости транспортного средства.

4.19 плавность хода: Эксплуатационное свойство транспортного средства, характеризующее его способность двигаться в заданном интервале скоростей по

дорогам с неровной поверхностью без значительных вибрационных и ударных воздействий на водителя, пассажиров и груз.

4.20 поворачиваемость: Свойство транспортного средства увеличивать, сохранять или уменьшать кривизну траектории установившегося движения при увеличении бокового ускорения.

4.21 пожарная безопасность транспортного средства: Совокупность конструктивных и эксплуатационных свойств, направленных на предотвращение возникновения пожара, а в случае его возникновения – на снижение тяжести его последствий.

4.22 проходимость: Эксплуатационное свойство транспортного средства, заключающееся в способности двигаться в различных дорожных условиях.

4.23 работоспособность транспортного средства: Эксплуатационное свойство транспортного средства, которое заключается в способности выполнения всех заданных функций, при сохранении значений заданных параметров в пределах нормативных требований, предъявляемые к конструкции и техническому состоянию транспортного средства.

4.24 снос: Процесс нарушения траекторной устойчивости транспортного средства, сопровождающийся боковым скольжением его передних колес.

4.25 стабилизация управляемых колес: Самостоятельное возвращение управляемых колес из другого положения в положение, соответствующее прямолинейному движению транспортного средства, при снятии усилия водителя с органа рулевого управления.

Примечание – Стабилизация управляемых колес конструктивно обусловлена наклонами осей их поворота в продольной и поперечной плоскостях и упругими свойствами пневматических шин.

4.26 траекторная устойчивость: Способность транспортного средства сохранять заданное направление движения, несмотря на действие внешних и инерционных сил.

4.27 управляемость: Конструктивное свойство транспортного средства, заключающееся в его способности двигаться в заданном водителем направлении.

4.28 устойчивость: Конструктивное свойство транспортного средства, заключающееся в его способности сохранять заданное направление движения и ориентацию продольной и вертикальной осей, несмотря на внешние воздействия.

4.29 устойчивость к воздействию электромагнитных помех: Способность транспортного средства и его составных частей функционировать без ухудшения показателей эффективности при наличии конкретных электромагнитных помех.

4.30 экологическая безопасность транспортного средства: Совокупность конструктивных и эксплуатационных свойств транспортного средства, направленная на снижение вредного воздействия на жизнедеятельность человека и окружающую среду.

4.31 эксплуатационная безопасность транспортного средства: Совокупность параметров конструкции транспортного средства, изменение которых в процессе эксплуатации может привести к недопустимому риску причинения вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу физических и юридических лиц, государственному и муниципальному имуществу.

4.32 эксплуатационное свойство транспортного средства: Функциональное свойство транспортного средства, определяющее возможность и целесообразность его использования по прямому назначению.

4.33 электромагнитная совместимость: Способность транспортного средства и его составных частей функционировать в электромагнитной среде, не создавая недопустимых электромагнитных помех для любого объекта, находящегося в этой среде.

4.34 электромагнитная среда: Совокупность электромагнитных явлений, присутствующих в данном месте.

4.35 электромагнитные помехи: Любое электромагнитное явление, которое может оказать негативное влияние на функционирование транспортного средства и его составных частей.

5 Термины, относящиеся к конструкции колесных транспортных средств

5.1 Термины, относящиеся к энергетическим установкам

5.1.1 акселератор: См. *педаль управления двигателем*.

5.1.2 альтернативные виды топлива: Виды топлива, иные, чем получаемые из нефти.

Примечание – К альтернативным видам топлива относятся: продукты переработки органических отходов (биотопливо) и твердое топливо, сжиженный нефтяной газ, сжатый природный газ, сжиженный природный газ, спирты, водород.

5.1.3 антифриз: Низкозамерзающая жидкость, обычно на основе этиленгликоля или пропиленгликоля, используемая для заправки системы охлаждения двигателя.

5.1.4 базовый двигатель: Двигатель, отобранный из семейства двигателей таким образом, что его характеристики в отношении выбросов являются репрезентативными для данного семейства двигателей.

5.1.5 бедная смесь: Горючая смесь, в которой количество воздуха превышает теоретически необходимое для полного сгорания топлива.

Примечание – В бедной смеси коэффициент избытка воздуха больше 1,0.

5.1.6 бензин: Вид жидкого топлива для двигателей с искровым зажиганием, представляющего собой смесь легких углеводородов, получаемого посредством перегонки нефти.

5.1.7 бензиновый двигатель: Двигатель внутреннего сгорания с искровым зажиганием, использующий в качестве топлива бензин.

Примечание – Различают карбюраторные бензиновые двигатели и бензиновые двигатели с впрыскиванием топлива.

5.1.8 блок управления двигателем: Электронный блок управления, предназначенный для управления системами двигателя внутреннего сгорания: системой топливоподачи, системой зажигания и др.

5.1.9 блок цилиндров двигателя: Базовая деталь поршневого двигателя, внутри которой располагаются его рабочие цилиндры.

5.1.10 богатая смесь: Горючая смесь, в которой количество воздуха меньше теоретически необходимого для полного сгорания топлива.

Примечание – В богатой смеси коэффициент избытка воздуха меньше 1,0.

5.1.11 вакуумный регулятор: Устройство, предназначенное для изменения момента подачи искры в зависимости от нагрузки на выходном валу двигателя с искровым зажиганием.

5.1.12 вентилятор двигателя: Элемент системы воздушного или жидкостного охлаждения теплового двигателя, обеспечивающий циркуляцию воздуха.

5.1.13 верхнеклапанный двигатель: Поршневой двигатель внутреннего сгорания, в котором впускные и выпускные клапаны размещены в головке цилиндров.

5.1.14 вихрекамерный двигатель: Двигатель с воспламенением от сжатия, в котором для смесеобразования и сгорания горючей смеси используются вихревые потоки воздуха, создаваемые во время процесса сжатия в дополнительной вихревой камере.

Примечание – В объеме вихревой камеры распыляется топливо, и в ней, в основном, происходит смесеобразование и сгорание горючей смеси.

5.1.15 вкладыш подшипника: Съёмная деталь подшипника скольжения, на которую опирается шейка вала.

5.1.16 внегородской цикл: Реализуемый в лабораторных условиях испытательный цикл, имитирующий движение транспортного средства по загородным дорогам.

5.1.17 воздуховод: Трубопровод, предназначенный для подачи воздуха.

5.1.18 воздухоочиститель: См. **воздушный фильтр**.

5.1.19 воздушная заслонка: Устройство в карбюраторе, предназначенное для обогащения горючей смеси путем уменьшения расхода воздуха и увеличения разрежения в диффузоре, которое закрывается в момент запуска холодного двигателя.

5.1.20 воздушный жиклер: Жиклер, предназначенный для дозирования воздуха.

5.1.21 воздушный фильтр: Фильтр, используемый для очистки воздуха от твердых частиц.

5.1.22 волокнистый поглотитель: Материал, используемый в качестве наполнителя некоторых глушителей шума выпуска.

5.1.23 воспламенение горючей смеси: Процесс возникновения самостоятельного пламенного горения под воздействием источника зажигания.

Примечание – Различают принудительное воспламенение и самовоспламенение горючей смеси.

5.1.24 воспламенение от искры: Способ принудительного воспламенения горючей смеси, основанный на создании в нужный момент искрового разряда между электродами свечи зажигания, используемый в двигателях с искровым зажиганием.

5.1.25 воспламенение от сжатия: Способ воспламенения горючей смеси, основанный на повышении температуры выше критической, используемый в дизелях

5.1.26 воспламеняемость дизельного топлива: Способность топлива самовоспламеняться после впрыскивания его в камеру сгорания дизеля, оцениваемая цетановым числом.

5.1.27 впрыск топлива: Одна из фаз работы некоторых типов двигателей внутреннего сгорания, заключающаяся во впрыскивании топлива под давлением в камеру сгорания или во впускной трубопровод.

5.1.28 впуск: Такт рабочего цикла, соответствующий заполнению горючей смесью или воздухом цилиндра поршневого двигателя или рабочей камеры роторно-поршневого двигателя.

5.1.29 впускной коллектор: Разветвляющийся трубопровод, по которому воздух или горючая смесь подводится к цилиндрам поршневого двигателя или рабочим камерам роторно-поршневого двигателя.

5.1.30 выпуск: Такт рабочего цикла двигателя, соответствующий выпуску отработавших газов.

5.1.31 выпускной коллектор: Трубопровод, через который происходит выпуск отработавших газов из двигателя.

5.1.32 газовая аппаратура: Совокупность приборов и устройств, обеспечивающих питание двигателя внутреннего сгорания газообразным топливом.

5.1.33 газовый двигатель: Двигатель с искровым зажиганием, предназначенный для работы на газообразном топливе.

5.1.34 газогенератор: Аппарат для термической переработки твердого топлива: дров, угля, в горючие газы.

5.1.35 газодинамический наддув: Наддув, обеспечиваемый за счет специально настраиваемых колебательных процессов во впускном трубопроводе двигателя внутреннего сгорания.

5.1.36 газообразное топливо: Все виды топлива, которые являются газообразными при нормальных значениях температуры (288,2 К) и давления (101,33 кПа).

5.1.37 газораспределение: Периодическое действие компонентов: клапанов, золотников и др., двигателя внутреннего сгорания, при котором происходит наполнение цилиндра поршневого двигателя или рабочей камеры роторно-поршневого двигателя горючей смесью или воздухом и выпуск отработавших газов.

5.1.38 газораспределительный механизм (ГРМ): Механизм, обеспечивающий подачу в цилиндры поршневого двигателя или рабочие камеры

роторно-поршневого двигателя горючей смеси или воздуха и выпуск отработавших газов.

5.1.39 газотурбинный двигатель: Двигатель внутреннего сгорания с непрерывным рабочим процессом, в камере сгорания которого находится газовая турбина, преобразующая энергию сгорающей топливной смеси в механическую.

5.1.40 глушитель: Устройство для снижения звука, излучаемого любым двигателем и его системами впуска и выпуска.

5.1.41 глушитель шума впуска: Глушитель, устанавливаемый на впуске воздуха в двигатель внутреннего сгорания.

5.1.42 глушитель шума выпуска: Глушитель, устанавливаемый в систему выпуска отработавших газов двигателя внутреннего сгорания с целью снижения уровней внутреннего и внешнего шума транспортного средства.

5.1.43 головка блока: Элемент конструкции поршневой машины, общий для всего блока цилиндров, являющийся совокупностью головок цилиндров.

5.1.44 головка поршня: Часть поршня двигателя внутреннего сгорания или компрессора, где устанавливаются компрессионные и маслосъемные кольца.

5.1.45 головка цилиндра: Часть цилиндра поршневой машины: двигателя или компрессора, закрывающая цилиндр и образующая в совокупности с прилегающей частью цилиндра и поверхностью днища поршня камеру сгорания.

5.1.46 головка шатуна: Часть шатуна, имеющая отверстие для соединения с сопрягаемой деталью.

5.1.47 горизонтальный двигатель: Поршневой двигатель, цилиндры которого расположены в горизонтальной или близкой к ней плоскости.

5.1.48 городской цикл: Реализуемый в лабораторных условиях испытательный цикл, имитирующий движение транспортного средства в городских условиях.

5.1.49 двигатель Ванкеля: Один из вариантов конструкции роторно-поршневого двигателя, разработанный Ф. Ванкелем.

5.1.50 двигатель внутреннего сгорания (ДВС): Тепловой двигатель, в котором химическая энергия сгорающего топлива непосредственно в камере сгорания преобразуется в механическую энергию.

Примечание – Различают поршневые, роторно-поршневые, газотурбинные и реактивные двигатели внутреннего сгорания.

5.1.51 двигатель воздушного охлаждения: Тепловой двигатель, охлаждение которого производится потоком воздуха, принудительно прокачиваемого или набегающего при движении транспортного средства.

5.1.52 двигатель жидкостного охлаждения: Тепловой двигатель, охлаждение которого производится за счет циркуляции охлаждающей жидкости.

5.1.53 двигатель с воспламенением от сжатия: Поршневой двигатель внутреннего сгорания, в котором воспламенение горючей смеси, образующейся внутри цилиндра после впрыскивания в него под высоким давлением топлива, происходит за счет высокой температуры, достигнутой путем сильного предварительного сжатия воздуха.

5.1.54 двигатель с внешним смесеобразованием: Двигатель внутреннего сгорания, в котором приготовление горючей смеси осуществляется перед ее подачей в камеру сгорания.

Примечание – Примером двигателя с внешним смесеобразованием является карбюраторный двигатель.

5.1.55 двигатель с внутренним смесеобразованием: Двигатель внутреннего сгорания, в котором приготовление горючей смеси осуществляется непосредственно в камере сгорания.

Примечание – Примером двигателя с внутренним смесеобразованием является двигатель с воспламенением от сжатия.

5.1.56 двигатель с впрыском топлива: Двигатель с искровым зажиганием, в котором приготовление горючей смеси осуществляется путем впрыскивания топлива во впускной коллектор или в камеру сгорания.

Примечание – Различают двигатели с центральным и распределенным впрыскиванием топлива в том случае, когда оно впрыскивается во впускной коллектор, и двигатели с непосредственным впрыскиванием топлива, в том случае, когда оно впрыскивается в камеру сгорания.

5.1.57 двигатель с искровым зажиганием: Двигатель внутреннего сгорания, в котором воспламенение горючей смеси происходит за счет ее принудительного зажигания с помощью свечи зажигания.

5.1.58 двигатель с наддувом: Двигатель внутреннего сгорания, конструкцией которого, в целях повышения мощности, предусмотрено повышение давления воздуха до подачи его в цилиндр в случае поршневого двигателя или рабочую камеру в случае роторно-поршневого двигателя.

5.1.59 **двигатель с турбонаддувом:** Двигатель с наддувом, снабженный турбокомпрессором.

5.1.60 **двухдисковый маховик:** Маховик, состоящий из двух расположенных рядом дисков, соединенных упругими и демпфирующими элементами.

Примечание – Двухдисковый маховик обеспечивает снижение пульсации крутящего момента в трансмиссии.

5.1.61 **двухтактный двигатель:** Поршневой двигатель, рабочий цикл которого осуществляется за один оборот коленчатого вала.

5.1.62 **двухтопливный двигатель:** Двигатель, который может работать как на бензине, так и газообразном топливе.

5.1.63 **декомпрессор:** Клапан с системой управления им, обеспечивающий сообщение рабочей полости цилиндра двигателя с атмосферой.

5.1.64 **дефорсированный двигатель:** Модификация теплового двигателя с пониженной относительно базового двигателя мощностью.

Примечание – Дефорсирование двигателя с искровым зажиганием позволяет использовать топливо с меньшим октановым числом.

5.1.65 **детонационное сгорание:** Взрывообразное сгорание топливовоздушной смеси в камерах сгорания двигателя с искровым зажиганием.

Примечание – При детонационном сгорании возникают аномальные повышенные механические и термические нагрузки, способные привести к значимому повреждению деталей двигателя. Внешнее проявление детонационного сгорания – металлический стук и потеря мощности двигателя.

5.1.66 **дизель:** См. **двигатель с воспламенением от сжатия**.

5.1.67 **дизельное топливо:** Вид жидкого топлива для двигателей с воспламенением от сжатия, представляющего собой смесь углеводородов, получаемую из керосиново-газойлевых фракций прямой перегонки нефти.

5.1.68 **диффузор:** Канал переменного сечения.

Примечание – Диффузор является обязательным элементом смесительной камеры карбюратора.

5.1.69 **длинноходный двигатель:** Поршневой двигатель, ход поршня которого больше диаметра цилиндра.

5.1.70 дроссельная заслонка: Устройство в двигателях с искровым зажиганием, предназначенное для регулирования количества воздуха, поступающего в цилиндры.

П р и м е ч а н и е – При наличии карбюратора дроссельные заслонки устанавливаются в его смесительных камерах; управление двигателем при этом заключается в воздействии на дроссельную заслонку, что приводит к изменению их положения, а соответственно к изменению подачи горючей смеси и режима работы двигателя.

5.1.71 дроссельный золотник: Устройство в карбюраторах некоторых двигателей с искровым зажиганием, выполняющее функцию дроссельной заслонки.

П р и м е ч а н и е – Дроссельный золотник обычно применяется на мотоциклетных двигателях.

5.1.72 ездовой цикл: Испытательный цикл, имитирующий движение транспортного средства в реальных условиях эксплуатации с переключением передач, торможением, работой двигателя на холостом ходу, остановками, используемый при испытаниях транспортных средств в лабораторных условиях для оценки потребления топлива и вредных выбросов.

5.1.73 жидкое топливо: Все виды топлива, которые являются жидкими при нормальных значениях температуры (288,2 К) и давления (101,33 кПа).

5.1.74 жиклер: Калиброванное отверстие в детали для дозирования жидкости или газа.

5.1.75 загородный цикл: См. *внегородской цикл*.

5.1.76 запорная игла карбюратора: Деталь клапана, поддерживающего постоянный уровень топлива в поплавковой камере карбюратора.

5.1.77 запорный клапан: Клапан между топливным баком и топливной системой транспортного средства, который может срабатывать автоматически, а в штатном режиме работы, когда он не находится под напряжением, остается в закрытом положении.

5.1.78 заправочный блок: Компонент, к которому подсоединяется заправочный пистолет раздаточной колонки и через который топливо поступает в транспортное средство.

П р и м е ч а н и е – Заправочный блок является альтернативой топливоприемной горловины.

5.1.79 заслонка: Регулятор расхода жидкости или газа, выполненный в виде поворачиваемой в трубе пластины.

5.1.80 **зеркало цилиндра:** Внутренняя рабочая поверхность цилиндра поршневой машины: двигателя или компрессора.

5.1.81 **зола:** Несгораемый остаток, образующийся из минеральных примесей топлива при его сгорании.

5.1.82 **зубчатый венец маховика:** Кольцевая деталь, напрессовываемая на внешнюю цилиндрическую поверхность маховика двигателя, имеющая зубья, предназначенные для подвода крутящего момента от стартера в момент запуска двигателя.

5.1.83 **игольчатый клапан:** Конический клапан с запорной иглой, используемый в карбюраторах для поддержания уровня топлива в поплавковой камере.

5.1.84 **интеркулер:** См. *Охладитель наддувочного воздуха*.

5.1.85 **испаряемость топлива:** Свойство жидкого топлива переходить при нормальной температуре (288,2 К) в газообразное состояние.

Примечание – Испаряемость топлива влияет на легкость пуска двигателя внутреннего сгорания.

5.1.86 **калильное зажигание:** Неуправляемое воспламенение рабочей смеси, источниками которого являются раскаленные частицы нагара или сильно перегретые детали в камерах сгорания двигателей с искровым зажиганием.

5.1.87 **камера сгорания:** Закрытый отсек в тепловом двигателе, предназначенный для сжигания топлива.

5.1.88 **карбюратор:** Элемент системы питания карбюраторного двигателя, предназначенный для приготовления горючей смеси из бензина и воздуха.

5.1.89 **карбюраторный двигатель:** Двигатель внутреннего сгорания, в котором горючая смесь готовится с помощью карбюратора.

5.1.90 **картер двигателя:** Основная корпусная деталь двигателя, отдельная или совмещенная с блоком цилиндров.

Примечание – Внутреннее пространство картера образует самую большую полость в двигателе, в которой устанавливается коленчатый вал.

5.1.91 **картерные газы:** Газы, проникающие из камер сгорания через сопряжение поверхности цилиндра с поршневыми кольцами и поршнем в картер двигателя внутреннего сгорания.

5.1.92 капсулирование двигателя: Окружение двигателя дополнительной оболочкой с целью его защиты от окружающей среды и снижения уровня внутреннего и внешнего шума.

5.1.93 каталитический нейтрализатор: Устройство, устанавливаемое в систему выпуска отработавших газов с целью снижения токсичности отработавших газов за счет их химического взаимодействия с активным каталитическим веществом.

Примечание – В качестве активного каталитического вещества применяется платина, палладий, родий и др. Эффективность работы каталитического нейтрализатора зависит от температуры активного элемента.

5.1.94 коленчатый вал: Вращающееся звено кривошипно-шатунного механизма поршневого двигателя или компрессора поршневого типа, состоящее из нескольких соосных коренных шеек и одного или нескольких колен, каждое из которых образовано двумя щеками и одной шатунной шейкой.

Примечание – К шатунным шейкам крепятся шатуны, от которых коленчатый вал воспринимает усилия, преобразуя их в крутящий момент.

5.1.95 комбинированная силовая установка: См. **комбинированная энергетическая установка (энергоустановка).**

5.1.96 комбинированная энергетическая установка (энергоустановка): Комбинация двух разнородных двигателей, имеющих общее назначение и возможность раздельного и одновременного использования.

Примечание – Разнородными двигателями являются, например, двигатель внутреннего сгорания и электрический двигатель.

5.1.97 комбинированный силовой агрегат: Конструкция, состоящая из выполненной в виде одного узла комбинированной энергоустановки и жестко соединенных с ней агрегатов трансмиссии.

5.1.98 компримированный природный газ (КПГ): Горючее топливо для газобаллонных автомобилей, преимущественно метан, хранимое на борту транспортного средства в сжатом состоянии.

5.1.99 контрольный клапан: Обратный клапан, предотвращающий противоток в топливопроводе транспортного средства.

5.1.100 короткоходный двигатель: Поршневой двигатель, ход поршня которого меньше диаметра цилиндра.

5.1.101 **магнето:** Магнитоэлектрический генератор переменного тока, генерирующий электрические разряды между электродами свечи зажигания, состоящий из генератора, трансформатора и прерывателя с распределителем.

5.1.102 **механизм газораспределения:** См. **газораспределительный механизм.**

5.1.103 **микропроцессорная система зажигания:** Электронная система зажигания, в которой момент зажигания устанавливается с помощью микропроцессора.

П р и м е ч а н и е – Микропроцессор, в соответствии с заложенной в него программой, проводит обработку ряда сигналов: о частоте вращения вала двигателя, нагрузке, температуре и других параметрах работы двигателя.

5.1.104 **многоточечное впрыскивание топлива:** См. **распределенное впрыскивание топлива.**

5.1.105 **нагнетатель воздуха:** Специальный компрессор, обеспечивающий сжатие воздуха, подаваемого в цилиндры поршневого двигателя или рабочие камеры роторно-поршневого двигателя.

5.1.106 **наддув:** Способ повышения мощности двигателя внутреннего сгорания, заключающийся в увеличении количества свежего заряда горючей смеси или воздуха в цилиндре двигателя за счет повышения давления при впуске.

5.1.107 **насос-форсунка:** Узел, объединяющий топливный насос высокого давления и форсунку, устанавливаемый в головке каждого цилиндра и работающий от распределительного вала двигателя.

5.1.108 **нейтрализатор отработавших газов:** См. **каталитический нейтрализатор.**

5.1.109 **непосредственный впрыск топлива:** Впрыскивание топлива в камеру сгорания двигателя с внутренним смесеобразованием.

5.1.110 **нижнеклапанный двигатель:** Поршневой двигатель, в котором клапаны расположены сбоку от цилиндров.

5.1.111 **оппозитный двигатель:** Горизонтальный поршневой двигатель, цилиндры которого лежат в одной плоскости, но по разные стороны от коленчатого вала.

5.1.112 **отработавшие газы:** Газы, выпускаемые из теплового двигателя в атмосферу после совершения ими полезной работы.

П р и м е ч а н и е – Отработавшие газы также называют выхлопными газами.

5.1.113 охладитель наддувочного воздуха: Теплообменник, предназначенный для охлаждения перед поступлением в цилиндры поршневого двигателя или рабочие камеры роторно-поршневого двигателя воздуха, нагреваемого в процессе его сжатия нагнетателем воздуха.

5.1.114 охлаждающая жидкость: Техническая жидкость, которой заправляется жидкостная система охлаждения двигателя;

5.1.115 педаль акселератора: См. *педаль управления двигателем*.

5.1.116 педаль управления двигателем: Педаль управления, воздействие на которую позволяет изменять мощность, обеспечиваемую двигателем.

5.1.117 первоначальная система выпуска: Система выпуска отработавших газов, которой транспортное средство было оснащено в момент завершения его изготовления и выпуска в эксплуатацию.

5.1.118 первоначально установленный каталитический нейтрализатор: Каталитический нейтрализатор, которым транспортное средство было оснащено в момент завершения его изготовления и выпуска в эксплуатацию.

5.1.119 первоначально установленный сменный каталитический нейтрализатор: Первоначально установленный каталитический нейтрализатор, который предлагается на рынке в виде отдельного технического узла.

5.1.120 поликлиновой ремень: Замкнутая лента из синтетического материала с несколькими продольными канавками клинового профиля на внутренней поверхности.

Примечание – Поликлиновой ремень отличается повышенной гибкостью и устанавливается на автомобильные двигатели для одновременного привода нескольких устройств: генератора, вентилятора, компрессора кондиционера и др.

5.1.121 полноопорный коленчатый вал: Коленчатый вал, у которого чередуются коренные и шатунные шейки.

5.1.122 поплавковая камера: Камера карбюратора, предназначенная для поддержания постоянного уровня топлива, подаваемого к распылителю.

5.1.123 поршневая группа: Совокупность поршня и непосредственно связанных с ним деталей: поршневого пальца и поршневых колец.

5.1.124 поршневой двигатель внутреннего сгорания: Тепловой двигатель, в котором преобразование энергии сгорающей топливной смеси в механическую энергию осуществляется с помощью поршня, перемещающегося в цилиндре.

П р и м е ч а н и е – Рабочий процесс поршневого двигателя является циклическим. Поршневые двигатели внутреннего сгорания различаются по числу цилиндров, способу смесеобразования (карбюраторные и двигатели с впрыскиванием топлива), способу воспламенения смеси (с искровым зажиганием и дизели) и взаимосвязи рабочего процесса с вращением коленчатого вала (двухтактные и четырехтактные).

5.1.125 предкамерный двигатель: Двигатель с воспламенением от сжатия, в котором для смесеобразования используется перепад давления, получаемый в результате предварительного частичного сгорания топлива, вводимого в дополнительную камеру сгорания – предкамеру.

5.1.126 предпусковой подогреватель: Устройство для подогрева двигателя внутреннего сгорания перед пуском при низких температурах за счет тепла, полученного от сгорания топлива в специальном отсеке, или электрической энергии аккумуляторной батареи.

5.1.127 присадка: Вещество, добавляемое в небольшом количестве к топливу или смазочному материалу для улучшения их эксплуатационных свойств.

5.1.128 промежуточное охлаждение наддувочного воздуха: Способ увеличения мощности двигателя внутреннего сгорания, улучшения его топливной экономичности и снижения токсичности выбросов посредством применения специальных промежуточных охладителей воздуха, поступающего в двигатель.

5.1.129 пропуск воспламенения: Процесс несгорания топлива в цилиндре двигателя с принудительным зажиганием из-за отсутствия искрового разряда, недостаточно эффективного дозирования топлива, недостаточно эффективного сжатия, либо по другой причине.

П р и м е ч а н и е – Повторяющиеся пропуски воспламенения приводят к повышению уровня вредных выбросов, а также к перегреву нейтрализатора и его отказу.

5.1.130 рабочая камера роторно-поршневого двигателя: Часть внутреннего пространства роторно-поршневого двигателя, в которой происходит его рабочий процесс.

П р и м е ч а н и е – В одной секции роторно-поршневого двигателя имеются три рабочие камеры.

5.1.131 рабочий цикл двигателя: Периодическая последовательность процессов, происходящих в цилиндре поршневого двигателя или рабочей камере роторно-поршневого двигателя.

5.1.132 распределенный впрыск топлива: Впрыск топлива во впускной трубопровод посредством форсунок, расположенных перед каждым цилиндром поршневого двигателя или каждой секцией роторно-поршневого двигателя.

5.1.133 распределительный вал: Деталь механизма газораспределения поршневого двигателя, управляющая открытием и закрытием впускных и выпускных клапанов: впуском топливовоздушной смеси или воздуха и выпуском отработавших газов.

5.1.134 распылитель форсунки: Составная часть форсунки двигателя с воспламенением от сжатия.

Примечание – Различают штифтовые и многоструйные распылители форсунок.

5.1.135 расширительный бачок: Элемент системы охлаждения теплового двигателя, предназначенный для компенсации изменения объема охлаждающей жидкости при изменении ее температуры.

5.1.136 резервуар для хранения водорода: Элемент системы хранения водорода, в котором помещается исходный объем водородного топлива.

5.1.137 резонансная камера: Глушитель, эффективно снижающий уровень звука в узком диапазоне частот.

Примечание – В системе впуска двигателя внутреннего сгорания резонансная камера обычно конструктивно объединена с воздушным фильтром или воздуховодами; глушитель шума выпуска может иметь несколько резонансных камер.

5.1.138 резонатор: См. *резонансная камера*.

5.1.139 ресивер: Устройство в системе впуска некоторых поршневых двигателей, предназначенное для создания газодинамического наддува.

5.1.140 роторно-поршневой двигатель: Двигатель внутреннего сгорания, в котором трехгранный ротор-поршень вращается в цилиндре сложного профиля, отсекая своими гранями переменные объемы камер.

5.1.141 рубашка охлаждения: Пространство вокруг цилиндров в случае поршневого двигателя и рабочих камер в случае роторно-поршневого двигателя с жидкостным охлаждением, либо компрессора, заполненное охлаждающей жидкостью.

5.1.142 рядное расположение цилиндров: Расположение цилиндров двигателя в один ряд.

5.1.143 **сажевый фильтр:** Компонент системы выпуска отработавших газов двигателя с воспламенением от сжатия, предназначенный для удаления из отработавших газов твердых частиц.

5.1.144 **семейство двигателей:** Двигатели, объединенные изготовителем в одну группу, которые, в силу своей конструкции, имеют одинаковые характеристики в отношении выбросов отработавших газов и должны соответствовать одним и тем же применимым предельным значениям выбросов загрязняющих веществ.

5.1.145 **сжатый природный газ:** См. *компримированный природный газ*.

5.1.146 **сжиженный нефтяной газ (СНГ):** Горючее топливо для газобаллонных автомобилей, состоящее, в основном, из следующих углеводородных газов: пропана, пропена (пропилена), нормального бутана, изобутана, изобутилена, бутена (бутилена) и этана, выделяющихся из нефти в процессе ее добычи.

5.1.147 **сжиженный природный газ (СПГ):** Горючее топливо для газобаллонных автомобилей, хранимое на борту транспортного средства в виде криогенной жидкости, получаемой путем охлаждения природного газа до температуры примерно минус 161,7 °С при атмосферном давлении.

5.1.148 **силовой агрегат:** Конструкция, образованная двигателем и жестко связанными с ним агрегатами трансмиссии.

5.1.149 **система впрыскивания топлива:** Система питания двигателя с впрыскиванием топлива.

5.1.150 **система выпуска отработавших газов:** Система, обеспечивающая отвод отработавших газов из двигателя, снижение порождаемого этим процессом шума и уменьшение выброса в атмосферу вредных веществ, являющихся продуктами сгорания топлива.

5.1.151 **система гашения детонации:** Система, обеспечивающая при возникновении детонации смещение момента зажигания в сторону запаздывания.

5.1.152 **система мониторинга ограничения выбросов:** Система, которая обеспечивает мониторинг функционирования средств ограничения выбросов, предусмотренных в двигателе.

5.1.153 **система охлаждения:** Система, предназначенная для поддержания оптимального теплового режима двигателя путем отвода теплоты от наиболее нагреваемых деталей.

П р и м е ч а н и е – Различают системы воздушного и жидкостного охлаждения.

5.1.154 система питания: Система, служащая для приготовления горючей смеси перед подачей ее в камеры сгорания или непосредственно в камере сгорания теплового двигателя.

Примечание – Система питания включает в себя топливный бак, топливный насос, фильтры очистки воздуха и топлива, трубопроводы и приборы приготовления горючей смеси.

5.1.155 система преобразования электроэнергии: Система, генерирующая и подающая электроэнергию для создания электрической тяги.

Примечание – Примером системы преобразования энергии является топливный элемент.

5.1.156 система пуска двигателя: Система, предназначенная для обеспечения вращения вала двигателя внутреннего сгорания с частотой, обеспечивающей воспламенение горючей смеси и начало его самостоятельной работы.

5.1.157 система рециркуляции отработавших газов: Часть системы питания двигателя внутреннего сгорания, предназначенная для снижения содержания оксидов азота в отработавших газах за счет смешивания свежего заряда горючей смеси с некоторым количеством отработавших газов.

Примечание – Применение системы рециркуляции отработавших газов приводит к уменьшению предельных температур сгорания горючей смеси.

5.1.158 система смазки двигателя: Система, предназначенная для подвода смазочного материала к трущимся поверхностям двигателя.

5.1.159 система снижения выбросов паров топлива: См. **система улавливания паров топлива**.

5.1.160 система «старт-стоп»: Система, обеспечивающая автоматическую остановку двигателя при остановке автомобиля и автоматический пуск двигателя при необходимости продолжения движения.

5.1.161 система топливных элементов: Система, включающая батарею (батареи) топливных элементов, систему обработки воздуха, систему регулирования расхода топлива, систему выпуска, систему регулирования температуры и систему регулирования подачи воды.

5.1.162 система улавливания паров топлива: Часть системы питания двигателя внутреннего сгорания, предназначенная для снижения выброса паров топлива в атмосферу путем вентиляции топливного бака через адсорбер.

5.1.163 система хранения водорода: Система, предназначенная для хранения водородного топлива на борту транспортного средства, работающего на водороде.

Примечание – Система хранения водорода состоит из резервуара под давлением, устройств для сброса давления и запорного (запорных) устройства (устройств), которые изолируют находящийся на борту водород от остальной топливной системы и окружающей среды.

5.1.164 сменная система глушителя: Часть системы выпуска отработавших газов, предназначенная для использования на транспортном средстве и отличающаяся от аналогичной части этой системы, первоначально установленной на данном транспортном средстве.

5.1.165 сменный каталитический нейтрализатор: Каталитический нейтрализатор, который может быть установлен взамен первоначально установленного каталитического нейтрализатора.

5.1.166 смесительная камера: Участок воздушного патрубка, предназначенный для образования смеси газов.

Примечание – Смесительная камера является элементом карбюратора, системы измерения выбросов отработавших газов и др.

5.1.167 смешанный цикл: Ездовой цикл, состоящий из городского и внегородского циклов.

5.1.168 твердые частицы: Вещества, содержащиеся в отработавших газах двигателя с воспламенением от сжатия, а также вещества, выделяемые в процессе взаимодействия находящихся на транспортном средстве фрикционных пар и колес транспортного средства с дорожной поверхностью, которые могут быть уловлены соответствующим фильтром.

5.1.169 термостат: Элемент системы охлаждения двигателя, обеспечивающий регулирование теплового режима двигателя за счет перераспределения потоков теплоносителя: воздуха или охлаждающей жидкости.

5.1.170 топливная аппаратура двигателя: Совокупность компонентов системы питания двигателя, включающих насосы, фильтры, регуляторы, топливопроводы, форсунки и др.

5.1.171 топливная система транспортного средства на водороде: Комплект элементов оборудования, служащих для хранения водородного топлива или его подачи на топливный элемент или в двигатель внутреннего сгорания.

5.1.172 топливный бак: Элемент системы питания теплового двигателя, предназначенный для хранения жидкого топлива.

5.1.173 топливный жиклер: Жиклер, предназначенный для дозирования топлива.

5.1.174 топливный насос: Элемент системы питания двигателя, предназначенный для перекачки топлива из топливного бака к двигателю.

5.1.175 топливный насос высокого давления (ТНВД): Узел системы питания двигателя с внутренним смесеобразованием, служащий для создания высокого давления.

Примечание – В ряде конструкций топливный насос высокого давления выполняет также функции дозировки и подачи в нужный момент топлива к форсункам.

5.1.176 топливный фильтр: Сменный элемент системы питания двигателя, обеспечивающий необходимую степень очистки топлива.

5.1.177 топливный элемент: Устройство, обеспечивающее, при поступлении топлива и окислителя из внешнего источника, прямое преобразование химической энергии в электрическую энергию.

5.1.178 трехкомпонентный нейтрализатор: Нейтрализатор с датчиком концентрации кислорода, обеспечивающий эффективное снижение уровня всех трех основных токсичных компонентов отработавших газов: оксида углерода, углеводородов и оксидов азота.

5.1.179 турбокомпрессор: Агрегат, состоящий из газовой турбины, приводимой в движение отработавшими газами, и сжимающего воздух колеса-компрессора, которые установлены на общем валу.

5.1.180 турбонаддув: Наддув двигателя с помощью турбокомпрессора.

5.1.181 уравнивающий вал: Вал, предназначенный для установки противовеса с целью уравнивания двигателя.

5.1.182 ускорительный насос: Устройство в карбюраторе, предназначенное для предотвращения обеднения горючей смеси при резком изменении режима работы двигателя.

5.1.183 устройство для пуска холодного двигателя: Устройство в системе питания, предназначенное для временного обогащения воздушно-топливной смеси с целью облегчения пуска двигателя.

5.1.184 устройство ограничения скорости: Устройство, обеспечивающее регулирование подачи топлива в двигатель с целью ограничения скорости транспортного средства до заданной величины.

5.1.185 устройство сброса давления: Устройство, устанавливаемое в системе хранения водорода, которое, при его активации в конкретных условиях функционирования, служит для выпуска водорода из находящейся под давлением системы, предотвращая, тем самым, выход ее из строя.

5.1.186 фильтр твердых частиц: Фильтр, устанавливаемый в выпускной системе двигателя с воспламенением от сжатия для уменьшения вредных выбросов с отработавшими газами.

5.1.187 фильтр-циклон: Фильтр, использующий действие сил инерции или центробежных сил.

5.1.188 форкамерный двигатель: Двигатель внутреннего сгорания, камеры сгорания которого соединены с дополнительными полостями-форкамерами, в которых начинается процесс сгорания топлива.

5.1.189 форсированный двигатель: Двигатель, отличающийся от базового двигателя повышенной мощностью за счет увеличенного значения крутящего момента, максимальной частоты вращения вала или обоих факторов одновременно.

5.1.190 форсунка: Узел системы питания двигателя с впрыскиванием топлива, предназначенный для впрыскивания топлива во впускной трубопровод или камеру сгорания.

5.1.191 центральный впрыск топлива: Впрыск топлива через форсунку, установленную над дроссельной заслонкой.

5.1.192 четырехтактный двигатель: Двигатель внутреннего сгорания, рабочий цикл которого состоит из тактов впуска, сжатия, расширения и выпуска.

П р и м е ч а н и е – Рабочий цикл у поршневых двигателей осуществляется за два оборота коленчатого вала, у роторно-поршневых двигателей – за один оборот ротора.

5.1.193 экономайзер: Клапанное устройство с механическим или пневматическим приводом, установленное в карбюраторе, предназначенное для обогащения горючей смеси при полном открытии дроссельной заслонки или положениях близких к этому.

5.1.194 экономайзер принудительного холостого хода: Устройство в карбюраторе, предназначенное для отключения подачи топлива при движении механического транспортного средства с включенной передачей и отпущенной

педалью подачи топлива в целях повышения топливной экономичности и уменьшения токсичных выбросов в атмосферу.

5.1.195 V-образное расположение цилиндров двигателя: Расположение цилиндров в плоскостях, пересекающихся под углом.

5.1.196 VR-образное расположение цилиндров двигателя: V-образное расположение цилиндров, отличающееся малым (до 15 градусов) углом между плоскостями, в которых лежат цилиндры.

5.1.197 W-образное расположение цилиндров двигателя: Расположение цилиндров в четыре ряда, при котором каждый из двух рядов цилиндров V-образного расположения представляет собой два ряда цилиндров VR-образного расположения.

5.2 Термины, относящиеся к трансмиссии

5.2.1 автоматическая коробка передач: Коробка передач, в которой изменение передаточного числа происходит автоматически, без участия водителя.

5.2.2 автоматическая трансмиссия: Трансмиссия, в которой изменение передаточного числа происходит автоматически.

5.2.3 адаптивная коробка передач: Автоматическая коробка передач с электронным управлением, обладающая способностью корректировать алгоритм переключения передач в зависимости от стиля вождения и условий движения.

5.2.4 бесступенчатая трансмиссия: Трансмиссия с бесступенчатым изменением передаточного числа.

5.2.5 блок шестерен: Совокупность соосных жестко связанных между собой шестерен.

5.2.6 блок шестерен заднего хода: Состоящий из двух шестерен блок шестерен, обеспечивающий передачу крутящего момента от промежуточного на ведомый вал коробки передач при включении передачи заднего хода.

5.2.7 блокирование гидротрансформатора: Соединение посредством специального, обычно фрикционного устройства насосного и турбинного колес гидротрансформатора, после чего они вращаются как единое целое.

5.2.8 блокирование дифференциала: Соединение каких-либо элементов дифференциала таким образом, что их относительное перемещение становится невозможным.

5.2.9 заблокированный привод: Способ распределения крутящего момента, при котором обеспечивается жесткая связь между валами трансмиссии.

5.2.10 блокировка включения заднего хода: Конструктивно обеспечиваемая блокировка, исключающая возможность включения в коробке передач передачи заднего хода при движении вперед.

5.2.11 блокировка включения понижающей передачи: Конструктивно обеспечиваемая блокировка, исключающая возможность включения в раздаточной коробке понижающей передачи при отключенном приводе какого-либо из ведущих мостов.

5.2.12 блокировка механизма переключения передач: Блокировка, применяемая в качестве противоугонного устройства, исключающая возможность включения передачи для движения вперед при отсутствии соответствующего ключа.

5.2.13 блокировка одновременного включения двух передач: Конструктивно обеспечиваемая блокировка, исключающая возможность одновременного включения в коробке передач двух передач.

5.2.14 блокировка трансмиссии: Блокировка, применяемая в качестве противоугонного устройства, исключающая возможность вращения ведущих колес при отсутствии соответствующего ключа.

5.2.15 блокируемый гидротрансформатор: Гидротрансформатор, конструкцией которого предусмотрена возможность его блокирования.

5.2.16 блокируемый дифференциал: Дифференциал, конструкцией которого предусмотрена возможность его блокирования.

П р и м е ч а н и е – блокирование дифференциала позволяет повысить проходимость транспортного средства.

5.2.17 вал отбора мощности: Вал, предназначенный для привода вспомогательного оборудования.

П р и м е ч а н и е – Примером вспомогательного оборудования является лебедка.

5.2.18 вал привода ведущего колеса: Вал, подводящий крутящий момент непосредственно к ведущему колесу или расположенному рядом с ним механизму: карданному шарниру, колесному редуктору.

5.2.19 вариатор: Механизм бесступенчатой трансмиссии, предназначенный для изменения ее передаточного числа.

П р и м е ч а н и е – различают фрикционные и импульсные вариаторы.

5.2.20 ведомый диск сцепления: Узел дискового сцепления, расположенный между ведущими дисками и передающий крутящий момент первичному валу коробки передач.

5.2.21 вилка переключения передач: Вильчатый рычаг, перемещающий шестерню или муфту при изменении рабочего состояния коробки передач или раздаточной коробки.

5.2.22 выключение сцепления: Процесс разъединения ведущих и ведомых частей сцепления.

5.2.23 вязкостная муфта: Жидкостно-фрикционная муфта, заполненная специальной жидкостью и обеспечивающая увеличение связи между ее корпусом и выходным валом при увеличении скорости их относительного вращения за счет сжатия находящихся внутри дисков.

П р и м е ч а н и е – Вязкостная муфта используется в качестве самостоятельного узла трансмиссии или элемента конструкции, предназначенного для повышения коэффициента блокировки дифференциала.

5.2.24 гидравлическая передача: Передача, в которой движение ведомого звена осуществляется рабочей жидкостью.

П р и м е ч а н и е – Различают гидродинамические передачи и объемные гидравлические передачи.

5.2.25 гидродинамическая передача: Гидравлическая передача, состоящая из лопастных колес с общей рабочей полостью, в которой крутящий момент передается от одного колеса к другому за счет движения рабочей жидкости.

П р и м е ч а н и е – Различают гидромуфты и гидротрансформаторы.

5.2.26 гидромеханическая передача: Узел трансмиссии, состоящий из гидравлической и механической передач.

5.2.27 гидромеханическая трансмиссия: Трансмиссия с гидромеханической передачей.

5.2.28 гидромуфта: Гидродинамическая передача, имеющая два лопастных колеса: насосное и турбинное, и передающая крутящий момент от одного колеса к другому без изменения.

5.2.29 гидротрансформатор: Гидродинамическая передача, имеющая, по крайней мере, три лопастных колеса: насосное, турбинное и реакторное.

П р и м е ч а н и е – Гидротрансформатор позволяет изменять подводимый к нему крутящий момент в зависимости от соотношения частот вращения насосного и турбинного колес.

5.2.30 гипоидная передача: Зубчатая передача, в которой оси ведущей и ведомой конических шестерен не пересекаются.

Примечание – Гипоидная передача обычно используется в качестве главной передачи легковых автомобилей.

5.2.31 гипоидное смещение: Кратчайшее расстояние между осями ведущей и ведомой шестерен гипоидной передачи.

5.2.32 главная передача: Механизм трансмиссии, служащий для преобразования крутящего момента и обеспечивающий достижение наилучших показателей тягово-скоростных свойств механического транспортного средства при заданных параметрах двигателя и размерах ведущих колес.

5.2.33 движитель: Устройство, предназначенное для преобразования вырабатываемой двигателем энергии в работу по перемещению транспортного средства.

Примечание – на автомобилях используются обычно колесные движители; специальные транспортные средства могут снабжаться гусеничными, роторно-винтовыми и другими движителями.

5.2.34 двойная главная передача: Главная передача, в которой преобразование крутящего момента обеспечивается двумя последовательно расположенными зубчатыми парами.

5.2.35 двойное сцепление: Сцепление, конструкция которого предусматривает возможность поочередного соединения и разобщения ведущего элемента с одним из двух независимых ведомых элементов.

Примечание – Двойное сцепление используется в некоторых конструкциях автоматических трансмиссий со ступенчатыми коробками передач и позволяет переключать передачи без разрыва потока мощности.

5.2.36 двухвальная коробка передач: Коробка передач, в которой преобразование крутящего момента осуществляется зубчатыми колесами, установленными на двух параллельных валах.

Примечание – Двухвальная коробка передач обычно применяются на переднеприводных, заднемоторных и, реже, полноприводных автомобилях.

5.2.37 двухдисковое сцепление: Сухое сцепление с двумя ведомыми дисками, установленными на общем валу.

5.2.38 двухпоточная гидромеханическая передача: Гидромеханическая передача, в которой передача мощности осуществляется двумя параллельными потоками через гидродинамическую передачу и механическую коробку передач.

5.2.39 двухрядный кулачковый дифференциал: Кулачковый дифференциал, в котором плунжеры расположены в два ряда.

П р и м е ч а н и е – Плунжеры также называют сухарями.

5.2.40 двухступенчатая главная передача: Главная передача с двумя передаточными числами.

5.2.41 делитель: Дополнительная к основной коробке передач передача, позволяющая удвоить число передаточных чисел трансмиссии без существенного увеличения их диапазона.

П р и м е ч а н и е – Коробки передач с делителями обычно устанавливаются на тяжелых грузовых автомобилях.

5.2.42 демпфер крутильных колебаний: Демпфер, предназначенный для уменьшения динамических нагрузок, порождаемых работой двигателей с периодическим рабочим процессом.

П р и м е ч а н и е – Демпфер может устанавливаться как на самом двигателе, так и в трансмиссии, обычно, в ведомом диске сцепления.

5.2.43 демпфер холостого хода: Демпфер крутильных колебаний малой жесткости, гасящий колебания при отсутствии рабочей нагрузки на холостом ходу двигателя.

5.2.44 демультипликатор: Дополнительная передача, установленная в коробке передач или раздаточной коробке с целью существенного расширения диапазона передаточных чисел трансмиссии.

5.2.45 диапазон передаточных чисел: Соотношение наибольшего передаточного числа к наименьшему в коробке передач или трансмиссии в целом.

5.2.46 диапазон регулирования бесступенчатой передачи: Соотношение наибольшего передаточного числа к наименьшему у бесступенчатой передачи.

5.2.47 диапазонная гидромеханическая передача: Гидромеханическая передача, состоящая из последовательно соединенных гидротрансформатора, сцепления и механической коробки передач.

5.2.48 диафрагменная пружина: Деталь, представляющая собой в свободном состоянии усеченный конус с радиальными прорезями, идущими от внутреннего края.

Примечание – Диафрагменная пружина используется для сжатия фрикционных поверхностей в некоторых конструкциях сцеплений и имеет нелинейную характеристику упругости.

5.2.49 дисковое сцепление: Сцепление, у которого плоские рабочие поверхности ведущих и ведомых элементов.

Примечание – По количеству ведомых элементов различают однодисковые, двухдисковые и многодисковые сцепления.

5.2.50 дифференциал: Механизм трансмиссии с двумя степенями свободы, распределяющий подводимый к нему крутящий момент между выходными валами и позволяющий им вращаться с неодинаковыми скоростями.

Примечание – по конструкции различают шестеренчатые, червячные и кулачковые дифференциалы, по месту установки различают межколесные, межбортовые и межосевые дифференциалы.

5.2.51 дифференциал повышенного трения: Дифференциал, обеспечивающий неравенство крутящих моментов на выходных валах за счет повышенного сопротивления при относительном вращении его деталей.

Примечание – Применение дифференциала повышенного трения способствует повышению проходимости транспортного средства в условиях неодинакового сцепления его ведущих колес с дорогой.

5.2.52 дифференциал с управляемым коэффициентом блокировки: Дифференциал, в котором перераспределение крутящих моментов между выходными валами обеспечивается специальными устройствами посредством электронного управления.

5.2.53 дифференциал торсен: Самоблокирующийся червячный дифференциал повышенного трения, блокировка которого зависит от величины крутящего момента.

Примечание – Дифференциал торсен (сокращение от англ. «torque sensitive») применяется обычно в качестве межосевого дифференциала и считается оптимальным решением для полноприводных автомобилей.

5.2.54 дифференциальный привод: Способ распределения крутящего момента между валами трансмиссии с использованием дифференциала.

5.2.55 **дополнительная коробка передач:** Механизм, устанавливаемый в трансмиссии наряду с основной коробкой передач с целью увеличения общего числа передач.

П р и м е ч а н и е – Дополнительная коробка передач обычно конструктивно объединяется с раздаточной коробкой.

5.2.56 **зубчатая передача:** Передача с использованием зубчатого зацепления.

5.2.57 **зубчато-ременная передача:** Ременная передача с зубчатым ремнем, в которой связь между шкивами и ремнем осуществляется за счет зацепления зубьев.

П р и м е ч а н и е – Зубчато-ременная передача применяется для привода распределительных валов некоторых поршневых двигателей, а также для подвода мощности к ведущему колесу некоторых мотоциклов.

5.2.58 **карданная передача:** Механизм, состоящий из одного или нескольких карданных валов и карданных шарниров и предназначенный для передачи крутящего момента между узлами, оси валов которых не совпадают и могут изменять свое положение.

П р и м е ч а н и е – Карданная передача является частью трансмиссии автомобиля, а также часто используется в рулевом управлении.

5.2.59 **карданный вал:** Вал карданной передачи, на одном или обоих концах которого имеется карданный шарнир.

5.2.60 **карданный шарнир:** Шарнир, предназначенный для соединения валов, оси которых не совпадают или могут менять положение относительно друг друга.

П р и м е ч а н и е – Различают карданные шарниры равных угловых скоростей и карданные шарниры неравных угловых скоростей.

5.2.61 **картер ведущего моста:** Картер, в котором размещена главная передача, дифференциал и привод ведущих колес.

П р и м е ч а н и е – По отношению к комбинированному мосту используется термин «картер комбинированного моста». В наиболее распространенных конструкциях ведущего и комбинированного мостов балка моста, как правило, выполняет функции картера.

5.2.62 **картер коробки передач:** Картер, в котором установлены валы коробки передач.

5.2.63 **картер сцепления:** Картер, в котором расположено сцепление.

5.2.64 **кожух полуоси:** Кожух, внутри которого размещена полуось.

П р и м е ч а н и е – Обычно кожухом полуоси выступает часть балки ведущего моста.

5.2.65 **кожух сцепления:** Вращающаяся деталь, внутри которой размещены ведущие и ведомые элементы сцепления.

5.2.66 **колесный редуктор:** Зубчатый редуктор, расположенный внутри ведущего колеса или в непосредственной близости от него.

Примечание – Колесный редуктор обычно является частью разнесенной главной передачи.

5.2.67 **комплексный гидротрансформатор:** Гидротрансформатор, который на определенных режимах работает как гидромукта при свободно вращающемся реакторном колесе.

5.2.68 **конический дифференциал:** Шестеренчатый дифференциал с коническими шестернями.

5.2.69 **коробка дифференциала:** См. **корпус дифференциала**.

5.2.70 **коробка отбора мощности:** Механизм, служащий для передачи мощности от двигателя к дополнительным устройствам грузовых автомобилей.

Примечание – Коробка отбора мощности устанавливается на агрегатах трансмиссии: коробке передач или раздаточной коробке, и передает мощность к механизму подъема кузова автомобиля-самосвала, лебедке, приводам навесного оборудования и др.

5.2.71 **коробка передач:** Механизм трансмиссии, способный изменять крутящий момент и направление вращения выходного вала в зависимости от включенной передачи.

Примечание – Различают коробки передач с неподвижными осями валов, планетарные и комбинированные.

5.2.72 **корпус дифференциала:** Корпус, внутри которого заключены детали дифференциала.

Примечание – Различают разъемные и неразъемные корпуса дифференциалов.

5.2.73 **коэффициент блокировки дифференциала:** Отношение распределяемого дифференциалом крутящего момента, подводимого на выходной вал, отстающий по скорости вращения к крутящему моменту, подводимому на выходной вал, забегающий по скорости вращения.

5.2.74 **кулачковый дифференциал:** Дифференциал повышенного трения, в котором передача крутящего момента выходным валам осуществляется посредством сепаратора, выполняющего функцию водила, с плунжерами, контактирующими с ведомыми звездочками, имеющими на рабочих поверхностях выступы-кулачки.

Примечание – Плунжеры также называют сухарями.

5.2.75 **масляный картер:** Картер, являющийся емкостью для смазочного масла.

5.2.76 **межбортвой дифференциал:** Дифференциал, распределяющий крутящий момент между колесами правого и левого бортов при использовании бортовой схемы трансмиссии.

5.2.77 **межколесный дифференциал:** Дифференциал, распределяющий крутящий момент между правым и левым колесами одной оси транспортного средства.

5.2.78 **межосевой дифференциал:** Дифференциал, распределяющий крутящий момент между главными передачами в механической или гидромеханической трансмиссии автомобиля, имеющего больше двух ведущих колес.

Примечание – Межосевой дифференциал, который обычно является блокируемым, устанавливается в раздаточной коробке или на одном из ведущих мостов.

5.2.79 **механизм блокировки дифференциала:** Управляемый механизм, предназначенный для включения и выключения – блокировки дифференциала.

5.2.80 **механизм свободного хода:** См. *муфта свободного хода*.

5.2.81 **механическая коробка передач:** Коробка передач, преобразование крутящего момента в которой происходит механическими, обычно зубчатыми, передачами.

5.2.82 **многодисковое сцепление:** Фрикционное сцепление с несколькими ведущими и ведомыми дисками.

5.2.83 **муфта свободного хода:** См. *обгонная муфта*.

5.2.84 **нажимной диск сцепления:** Подвижная в осевом направлении деталь дискового сцепления, прижимающая под действием нажимного устройства, обычно пружин, ведомый диск к маховику в однодисковых сцеплениях или к промежуточному диску в двухдисковых сцеплениях.

5.2.85 **несимметричный дифференциал:** Дифференциал, распределяющий крутящий момент между выходными валами не поровну, а в другом постоянном соотношении.

Примечание – Несимметричный дифференциал может использоваться в качестве межосевого дифференциала.

5.2.86 обгонная муфта: Муфта, передающая крутящий момент только в одном направлении.

П р и м е ч а н и е – Обгонная муфта является обязательным элементом комплексного гидротрансформатора, а также иногда используется в качестве механизма включения одного из ведущих мостов.

5.2.87 объемная гидропередача: Бесступенчатая гидравлическая передача, действие которой основано на использовании гидростатического напора жидкости.

П р и м е ч а н и е – Объемная гидропередача состоит из объемного насоса (ведущее звено), объемного гидравлического двигателя (ведомое звено), резервуара для рабочей жидкости и трубопроводов и наиболее часто используется для привода дополнительного оборудования, например, лебедки или привода активных полуприцепов специальных транспортных средств.

5.2.88 одинарная главная передача: Главная передача, состоящая из одной пары зубчатых колес.

5.2.89 однодисковое сцепление: Сухое сцепление с одним ведомым диском.

5.2.90 однопоточная гидромеханическая передача: Гидромеханическая передача, в которой передача мощности осуществляется последовательно через гидродинамическую передачу и механическую коробку передач.

5.2.91 педаль сцепления: Педаль управления, предназначенная для управления сцеплением.

5.2.92 передний делитель: Делитель, расположенный перед основной коробкой передач.

5.2.93 планетарная коробка передач: Коробка передач, в которой преобразование крутящего момента осуществляется планетарными передачами.

5.2.94 поддон картера: Съёмная нижняя часть картера, являющаяся резервуаром для смазочного масла.

5.2.95 полностью синхронизированная коробка передач: Коробка передач, включение всех передач переднего хода в которой осуществляется с использованием синхронизаторов.

5.2.96 полуосевой рукав: Трубчатая часть балки ведущего моста, охватывающая полуось.

5.2.97 полуось: Прямой цилиндрический или трубчатый вал, соединяющий межколесный дифференциал с ведущим колесом или колесным редуктором.

П р и м е ч а н и е – Различают полуразгруженные и разгруженные полуоси.

5.2.98 привод ведущих колес: Совокупность деталей, передающих крутящий момент от межколесного дифференциала или, при его отсутствии, от главной передачи к ведущим колесам.

5.2.99 привод сцепления: Устройство для управления сцеплением.

Примечание – Различают приводы прямого действия, работающие при непосредственном участии водителя, и автоматические; для облегчения управления сцеплением могут использоваться усилители привода сцепления.

5.2.100 промежуточный диск сцепления: Деталь двухдискового сцепления, расположенная между двумя ведомыми дисками.

5.2.101 противобуксовочная система: Система обеспечения проскальзывания ведущих колес в допустимых пределах.

Примечание – Противобуксовочная система, имеющая общие элементы с антиблокировочной системой, предназначена для повышения силы тяги и поддержания курсовой устойчивости.

5.2.102 раздаточная коробка: Узел трансмиссии, имеющий один входной вал и, по меньшей мере, два выходных вала, предназначенный для распределения крутящего момента между главными передачами.

5.2.103 разнесенная главная передача: Двойная главная передача, состоящая из одного центрального и двух колесных редукторов.

5.2.104 роботизированная коробка передач: Механическая коробка передач с автоматическим управлением.

5.2.105 самоблокирующийся дифференциал: Дифференциал, обладающей способностью автоматической частичной блокировки его элементов.

5.2.106 сателлит: Шестерня планетарного механизма, имеющая подвижную ось вращения.

5.2.107 секвентальная коробка передач: Коробка передач, при управлении которой возможен только последовательный переход на смежные передачи.

5.2.108 селектор автоматической коробки передач: Устройство, предназначенное для управления водителем работой автоматической коробки передач.

5.2.109 симметричный дифференциал: Дифференциал, распределяющий подводимый к нему крутящий момент поровну между выходными валами.

5.2.110 синхронизатор: Устройство, предназначенное для выравнивания скоростей вращения шестерни и вала или двух валов в момент переключения передач.

5.2.111 сухое сцепление: Фрикционное сцепление, поверхности трения которого не смазываются.

5.2.112 сцепление: Механизм трансмиссии, передающий крутящий момент и позволяющий кратковременно отсоединить двигатель от коробки передач или вариатора и плавно их соединить.

П р и м е ч а н и е – Как правило, используется фрикционное сцепление, передающее крутящий момент между ведущими и ведомыми элементами посредством сил трения.

5.2.113 трансмиссия: Совокупность узлов и агрегатов, передающих крутящий момент от двигателя к движителю и обеспечивающих возможность необходимого его изменения по величине и направлению.

5.2.114 трехвальная коробка передач: Коробка передач с одним первичным и двумя вторичными валами либо, при наличии промежуточного вала, с соосными первичным и вторичным валами.

5.2.115 тяговый электрический двигатель: Электрический двигатель, обеспечивающий работу движителя транспортного средства.

5.2.116 усилитель привода сцепления: Часть привода сцепления, служащая для создания дополнительного усилия с целью облегчения управления сцеплением.

5.2.117 фрикционная накладка: Деталь, прикрепляемая к одному из контактирующих элементов фрикционного механизма для повышения коэффициента трения и сопротивления изнашиванию.

П р и м е ч а н и е – Фрикционные накладки используются в трансмиссии, а также в тормозных системах транспортного средства.

5.2.118 фрикционное сцепление: Сцепление, в котором передача крутящего момента осуществляется за счет трения между ведущими и ведомыми элементами.

5.2.119 фрикционный вариатор: Вариатор, в котором передача крутящего момента осуществляется за счет трения между ведущими и ведомыми элементами.

5.2.120 центробежное сцепление: Фрикционное сцепление, у которого давление между ведущим и ведомым элементами создается за счет центробежных сил.

5.2.121 цилиндрический дифференциал: Шестеренчатый дифференциал с цилиндрическими шестернями.

5.2.122 шарнир неравных угловых скоростей: Карданный шарнир, обеспечивающий равенство мгновенных скоростей вращения, ведущего и ведомого валов только в случае их соосности.

Примечание – Если оси валов не совпадают, шарнир неравных угловых скоростей порождает пульсацию крутящего момента и угловой скорости.

5.2.123 шарнир равных угловых скоростей: Карданный шарнир, обеспечивающий постоянное равенство мгновенных скоростей вращения ведущего и ведомого валов, независимо от взаиморасположения их осей.

5.2.124 шестеренчатый дифференциал: Дифференциал, в котором передача момента выходным валам осуществляется зубчатыми передачами.

Примечание – Различают конические и цилиндрические шестеренчатые дифференциалы.

5.2.125 электрическая трансмиссия: Совокупность тяговых электродвигателей, устройств электронного управления ими, электропроводки и соединителей.

5.2.126 электрический привод: Электрическая цепь, которая включает тяговый(е) электродвигатель(ли) и может включать перезаряжаемую энергоаккумулирующую систему, систему преобразования электроэнергии, электронные преобразователи, соответствующие жгуты проводов и соединители, а также соединительную систему для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы.

5.2.127 электромеханическая трансмиссия: Бесступенчатая трансмиссия, состоящая из генератора, одного или нескольких тяговых электродвигателей, устройств управления ими и согласующих редукторов.

Примечание – Электромеханическая трансмиссия используется на большегрузных автомобилях, а также на транспортных средствах с комбинированными силовыми установками.

5.3 Термины, относящиеся к управлению транспортными средствами

5.3.1 аварийное торможение: Торможение транспортного средства, совершаемое при отказе части тормозной системы.

5.3.2 автоматическая регулировка зазора в тормозном механизме: Обеспечиваемый специальными устройствами процесс поддержания оптимального

зазора между поверхностями трения тормозного механизма в расторможенном состоянии.

5.3.3 автоматическое торможение: Торможение, осуществляемое автоматически, без участия водителя.

5.3.4 активная колодка: Тормозная колодка барабанного тормозного механизма, приводная сила которой направлена в сторону вращения тормозного барабана.

5.3.5 активное рулевое управление: Рулевое управление автомобиля, конструкция которого обеспечивает возможность изменения передаточного числа в зависимости от скорости движения, угла поворота рулевого колеса и др.

5.3.6 антиблокировочная система (АБС): Рабочая тормозная система транспортного средства с автоматическим регулированием в процессе торможения степени проскальзывания колес транспортного средства в направлении их вращения.

5.3.7 барабанный тормозной механизм: Фрикционный тормозной механизм, в котором используется трение неподвижных элементов о внутреннюю или наружную поверхность вращающегося цилиндра.

Примечание – барабанный тормозной механизм используется в качестве трансмиссионного или колесного тормозных механизмов.

5.3.8 блокировка рулевого управления: Блокировка, применяемая в качестве противоугонного устройства, исключающая возможность поворота рулевого колеса или руля мотоциклетного типа при отсутствии соответствующего ключа.

5.3.9 вакуумный насос: Устройство для создания разрежения воздуха в некотором замкнутом объеме.

Примечание – Вакуумными насосами обычно снабжаются двигатели с воспламенением от сжатия транспортных средств, в тормозном приводе которых применяются вакуумные усилители.

5.3.10 вакуумный усилитель тормозного привода: Усилитель тормозного привода, обеспечивающий дополнительное усилие за счет разницы между атмосферным и пониженным давлением.

Примечание – Для создания пониженного давления может использоваться разрежение во впускном коллекторе двигателя с искровым зажиганием или специальный вакуумный насос.

5.3.11 вал разжимного кулака: Вал, передающий крутящий момент от исполнительного механизма тормозного привода, например, пневматической камеры, к разжимному кулаку тормозного механизма.

5.3.12 вал сошки: Ведомый вал рулевого механизма, на наружном конце которого закреплена рулевая сошка.

5.3.13 вентилируемый тормозной диск: Диск тормоза, имеющий внутри рабочей части полости, через которые при его вращении проходит воздух, улучшая тепловой режим работы конструкции.

5.3.14 вентилируемый тормозной механизм: Дисковый тормозной механизм с вентилируемым тормозным диском.

5.3.15 влагоотделитель: Устройство для удаления влаги из воздуха.

Примечание – Влагоотделитель является элементом тормозного привода, использующего сжатый воздух.

5.3.16 воздухораспределитель прицепа: Устройство, обеспечивающее подачу воздуха в механизм тормозов прицепа с пневматическим тормозным приводом при наличии управляющего сигнала в магистрали, соединяющей автомобиль-тягач с прицепом.

5.3.17 вспомогательная тормозная система: Дополнительная тормозная система, обеспечивающая и поддерживающая торможение транспортного средства в течение длительного периода времени без значительного ухудшения своих эксплуатационных характеристик, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы транспортного средства.

5.3.18 вспомогательное рулевое управление: Система, обеспечивающая управление колесами легковых и грузовых автомобилей, иными, чем управляемые колеса, на которые воздействует орган рулевого управления.

Примечание – Вспомогательное рулевое управление обеспечивает поворот колес в том же или обратном направлении по отношению к колесам, на которые воздействует орган рулевого управления, и/или позволяет регулировать угол поворота передних и/или задних колес в зависимости от поворота транспортного средства с целью повышения его курсовой устойчивости.

5.3.19 встроенная вспомогательная тормозная система: Вспомогательная тормозная система, устройство управления которой совмещено с устройством управления рабочей тормозной системой таким образом, что

вспомогательная тормозная система и рабочая тормозная система включаются одновременно или в соответствующей последовательности с помощью комбинированного устройства управления.

5.3.20 газодинамический тормозной механизм: Тормозной механизм вспомогательной тормозной системы, представляющий собой управляемую заслонку, установленную в выпускной системе двигателя.

5.3.21 гидравлическая тормозная система с накопителем энергии: Тормозная система, в которой энергия обеспечивается давлением тормозной жидкости, хранящейся в аккумуляторе или аккумуляторах, питаемых одним или несколькими нагнетательными насосами.

5.3.22 гидравлический тормозной механизм: Тормозной механизм вспомогательной тормозной системы, представляющий собой гидромufту с неподвижным турбинным колесом.

5.3.23 гидравлический тормозной привод: Тормозной привод, в котором приводное усилие от органа управления к исполнительным механизмам передается жидкостью.

5.3.24 гидравлический рулевой усилитель: Рулевой усилитель, создающий усилие за счет давления жидкости.

Примечание – Гидравлический рулевой усилитель состоит из гидронасоса, приводимого в работу двигателем транспортного средства, распределительного золотникового механизма, исполнительного механизма в виде силового цилиндра и соединительных трубопроводов.

5.3.25 гидравлический усилитель тормозного привода: Усилитель тормозного привода, обеспечивающий дополнительное усилие за счет давления жидкости, создаваемого специальным гидронасосом.

5.3.26 гидропневматический тормозной привод: Гидравлический тормозной привод с пневматическим источником энергии – компрессором.

5.3.27 гидроцилиндр: Гидравлический механизм с возвратно-поступательным движением поршня относительно цилиндра.

5.3.28 главный цилиндр гидравлического привода: Узел гидравлического привода сцепления или тормозной системы, в котором внешнее усилие превращается в давление жидкости, передаваемое по трубопроводам к рабочим цилиндрам.

Примечание – Главный цилиндр гидравлического привода может быть однокамерным или двухкамерным.

5.3.29 двухкамерный тормозной цилиндр: Главный цилиндр гидравлического привода тормозов, имеющий две изолированные полости, каждая из которых связана с одним из контуров тормозной системы.

5.3.30 двухконтурный тормозной привод: Тормозной привод, имеющий две независимые части и способный осуществлять торможение автомобиля при отказе одной из них.

5.3.31 двухпроводный тормозной привод прицепа: Пневматический тормозной привод прицепа, в котором для наполнения сжатым воздухом ресиверов прицепа и управления торможением предусмотрены две независимые магистрали.

5.3.32 двухсекционный тормозной кран: Тормозной кран, имеющий две секции, каждая из которых управляет подачей воздуха в одном из двух независимых контуров тормозного привода.

5.3.33 диагональный тормозной привод: Двухконтурный тормозной привод, в котором один контур образован приводом тормозных механизмов переднего левого и заднего правого колес, а другой – переднего правого и заднего левого колес.

5.3.34 диафрагма: Тонкая эластичная перегородка, обычно круглой формы, отделяющая друг от друга две полости, давление в которых может различаться.

Примечание – Диафрагма является деталью топливных насосов, вакуумных корректоров и усилителей, приборов пневматических тормозных приводов и др.

5.3.35 диск тормоза: Вращающаяся деталь дискового тормозного механизма.

5.3.36 дисковый тормозной механизм: Фрикционный тормозной механизм, в котором контактирующие поверхности являются плоскими.

Примечание – Наиболее распространены конструкции дисковых тормозных механизмов с вращающимся диском, существуют также конструкции с вращающимся корпусом.

5.3.37 дистанционно управляемая парковка: Функция автоматизированного рулевого управления, которая включается водителем, находящимся в непосредственной близости от транспортного средства, с помощью дистанционного управления и обеспечивает парковку или маневрирование транспортного средства на низкой скорости.

5.3.38 задача управления: Совокупность оперативных и тактических функций, необходимых для обеспечения передвижения транспортного средства.

Примечание – Задача управления включает: управление направлением движения транспортного средства посредством рулевого управления; управление скоростью транспортного средства посредством управления подачей топлива или тормозной системой;

осуществление мониторинга окружающей обстановки: объектов инфраструктуры и участников дорожного движения; реагирование на окружающие объекты и события; планирование управляющих воздействий; повышение видимости и предсказуемости для других участников дорожного движения осуществляемых действий посредством использования средств сигнализации.

5.3.39 запасная тормозная система: Тормозная система, предназначенная для снижения скорости транспортного средства при выходе из строя рабочей тормозной системы.

5.3.40 защитный клапан: Клапан в двухконтурном тормозном приводе, предназначенный для отключения поврежденного и обеспечения нормального функционирования исправного контура.

5.3.41 золотник: Подвижный элемент, предназначенный для открытия, изменения сечения или закрытия клапанов, направляющих поток жидкости или газа.

Примечание – Золотник используется в вентиллях пневматических шин, гидравлических усилителях рулевого привода и др.

5.3.42 золотник с осевым перемещением: Золотник, во время работы перемещающийся вдоль своей оси.

5.3.43 золотник с угловым перемещением: Золотник, во время работы поворачивающийся вокруг своей оси.

5.3.44 инерционное торможение: Торможение за счет использования сил, возникающих при приближении прицепа к тягачу.

5.3.45 инерционный тормозной привод: Тормозной привод прицепа, в котором для создания усилия торможения используется его инерция.

5.3.46 интегральный рулевой механизм: Рулевой механизм, конструктивно объединенный с рулевым усилителем.

5.3.47 картер рулевого механизма: Картер, в котором размещены детали рулевого механизма.

5.3.48 кожух рулевой колонки: Кожух, установленный под рулевым колесом и закрывающий рулевой вал.

5.3.49 колесный тормозной механизм: Тормозной механизм, установленный внутри колеса или в непосредственной близости от него.

5.3.50 комбинированная система замедления: Встроенная система замедления, оборудованная прерывателем, который позволяет с помощью общего устройства управления включать только рабочую тормозную систему.

5.3.51 комплексная электронная система: Электронная система, способная корректировать осуществляемые функции управления функциями более высокого уровня.

5.3.52 контур тормозного привода: Часть тормозного привода, способная обеспечивать независимое от других ее частей действие по торможению транспортного средства или удержанию его в заторможенном состоянии.

5.3.53 кран аварийного растормаживания: Кран, предназначенный для подачи сжатого воздуха в пневматические камеры пружинных аккумуляторов и растормаживания тормозных механизмов.

5.3.54 круиз-контроль: Бортовая автоматическая система, обеспечивающая поддержание заданной скорости движения транспортного средства.

5.3.55 многофункциональное рулевое колесо: Рулевое колесо, на спицах или ступице которого расположены выключатели, управляющие различными системами транспортного средства: аудиоаппаратура, телефон, круиз-контроль и др.

5.3.56 модулятор: Элемент антиблокировочной системы, предназначенный для изменения силы торможения в зависимости от информации, передаваемой датчиком скорости вращения колеса.

5.3.57 обод рулевого колеса: Внешнее кольцо рулевого колеса, которое держит в руках водитель при управлении транспортным средством.

5.3.58 оборудование рулевого управления: Все компоненты, предназначенные для изменения направления движения транспортного средства.

П р и м е ч а н и е – Оборудование рулевого управления может состоять из: органа рулевого управления, рулевого привода, управляемых колес и, в соответствующих случаях, системы энергоснабжения. К оборудованию рулевого управления, в котором рулевое усилие частично или полностью обеспечивается за счет мускульной силы водителя, относятся все элементы, в которых рулевое усилие преобразуется при помощи механических, гидравлических или электрических устройств.

5.3.59 орган рулевого управления: Часть оборудования рулевого управления, которая служит для управления им, и которая может приводиться в действие с помощью или без помощи непосредственного воздействия со стороны водителя.

5.3.60 орган управления транспортного средства: Приводимая в действие мускульной силой часть устройства (системы) транспортного средства, которая

позволяет водителю изменять состояние или режим работы транспортного средства или этого устройства (системы).

5.3.61 орган управления тормозной системой: Часть тормозной системы, на которую непосредственно воздействует водитель для передачи на тормозной привод энергии, необходимой для торможения или управления этим приводом.

П р и м е ч а н и е – Источником энергии является либо мускульная сила водителя, либо иной контролируемый им источник энергии, либо оба названных источника.

5.3.62 остаточная эффективность торможения: Эффективность торможения в случае частичной неисправности рабочей тормозной системы.

5.3.63 отдельная система замедления: Система замедления, устройство управления которой не зависит от устройств управления рабочей и других тормозных систем.

5.3.64 пассивная колодка: Тормозная колодка барабанного тормозного механизма, приводная сила которой направлена против направления вращения тормозного барабана.

5.3.65 педаль управления: Орган управления, приводимый в движение ногой водителя.

5.3.66 педаль тормоза: Педаль управления, воздействие на которую позволяет приводить в действие рабочую тормозную систему.

5.3.67 передаточное число рулевого управления: Отношение угла поворота рулевого колеса к полусумме соответствующих углов поворота управляемых колес.

5.3.68 питающая магистраль тормозной системы автопоезда: См. *энергетический привод тормозной системы прицепа.*

5.3.69 пневматическая камера: Устройство, перемещающее шток при повышении давления воздуха в рабочей полости, герметизация и создание усилия в которой обеспечивается с помощью диафрагмы.

5.3.70 пневматический тормозной привод: Тормозной привод, в котором рабочим элементом является воздух.

5.3.71 пневматический цилиндр: Элемент пневматического тормозного привода, в котором при изменении давления воздуха происходит перемещение поршня.

5.3.72 пневмогидравлический тормозной привод: Тормозной привод с пневматическим источником энергии, в котором усилие к исполнительным механизмам передается посредством жидкости.

5.3.73 поперечная рулевая тяга: Часть рулевого привода, связывающая между собой рычаги правого и левого поворотных кулаков.

5.3.74 предупреждение об опасности столкновения: Предупреждающее действие посредством звукового или тактильного сигнала, которое система опережающего экстренного торможения направляет водителю, когда выявляется вероятность фронтального столкновения.

5.3.75 преселекторное управление: Управление с предварительным избором, при котором водитель последовательно воздействует на два разных органа управления, сначала задавая необходимое изменение режима, а затем подавая сигнал о начале исполнения.

5.3.76 привод тормозной системы: Совокупность элементов, находящихся между органом управления тормозной системы и тормозным механизмом и обеспечивающих управляемую передачу энергии от ее источника к тормозным механизмам с целью осуществления торможения.

Примечание – Привод тормозной системы может быть механическим, гидравлическим, пневматическим, электрическим или смешанным и подразделяется на две независимые функциональные части: привод управления и энергетический привод.

5.3.77 привод управления рулевого привода: Совокупность элементов рулевого привода, посредством которых осуществляется передача сигналов, управляющих действием рулевого управления.

5.3.78 привод управления тормозной системой: Совокупность элементов привода тормозной системы, которые управляют действием тормозных механизмов, включая функцию управления и необходимый(е) запас(ы) энергии.

5.3.79 продольная рулевая тяга: Часть некоторых рулевых приводов, связывающая между собой рулевую сошку и рычаг одного из поворотных кулаков.

Примечание – Продольная рулевая тяга обычно является частью рулевого привода грузовых автомобилей и автобусов.

5.3.80 пружинный тормозной механизм: Устройство, в котором источником энергии, необходимой для торможения, служит одна или несколько пружин, действующих как накопители энергии.

5.3.81 рабочая тормозная система: Тормозная система, предназначенная для снижения скорости и/или остановки движущегося транспортного средства.

5.3.82 разжимной кулак: Деталь барабанного тормозного механизма с профилированной наружной поверхностью, поворот которой обеспечивает одновременное разведение двух тормозных колодок.

5.3.83 разжимное устройство: Устройство, обеспечивающее перемещение колодок барабанного тормоза.

Примечание – В конструкции механического или пневматического тормозного привода используют клиновое или кулачковое разжимные устройства, в конструкции гидравлического тормозного привода используют гидроцилиндр.

5.3.84 разобщительный кран: Кран, предназначенный для отключения магистрали подачи воздуха от тягача к прицепу.

5.3.85 регулируемая рулевая колонка: Рулевая колонка, имеющая приспособления для регулирования ее положения относительно сиденья водителя.

5.3.86 регулятор тормозных сил: Устройство, предназначенное для изменения соотношения эффективности тормозных механизмов передних и задних колес транспортного средства.

Примечание – Действие регулятора тормозных сил уменьшает, но не предотвращает вероятность блокирования колес при торможении транспортного средства.

5.3.87 реечный рулевой механизм: См. *рулевой механизм типа «шестерня-рейка»*.

5.3.88 резервная тормозная система: См. *вспомогательная тормозная система*.

5.3.89 ресивер: Резервуар, предназначенный для хранения сжатого воздуха.

Примечание – Ресивер используется, в частности, в пневматическом и ряде смешанных тормозных приводов.

5.3.90 рулевая колонка: Рулевой вал автомобиля с окружающим его кожухом.

5.3.91 рулевая сошка: Рычаг, закрепленный на выходном валу рулевого механизма и передающий рулевое усилие.

5.3.92 рулевая трапеция: Часть рулевого привода, обеспечивающая связь между правым и левым управляемыми колесами и требуемое соотношение их углов поворота при изменении направления движения автомобиля.

5.3.93 рулевое колесо: Орган рулевого управления в форме колеса, поворачиваемого водителем для изменения направления движения транспортного средства.

5.3.94 **рулевое колесо с модулем подушки безопасности**: Рулевое колесо, в ступичной части которого располагается модуль подушки безопасности.

5.3.95 **рулевое управление**: См. *оборудование рулевого управления*.

5.3.96 **рулевое управление мотоциклетного типа**: Рулевое управление, включающее орган управления, на который воздействует водитель, в виде двухплечевого симметричного рычага, жестко связанного с передней вилкой, определяющей положение управляемого колеса.

5.3.97 **рулевое управление с усилителем**: Рулевое управление, в котором рулевое усилие обеспечивается как за счет мускульной силы водителя, так и за счет устройства (устройств) энергопитания.

5.3.98 **рулевое усилие**: Все силы, действующие в рулевом приводе.

5.3.99 **рулевой вал**: Сплошной или карданный вал, передающий крутящий момент между рулевым колесом и рулевым механизмом.

5.3.100 **рулевой механизм**: Часть рулевого привода, преобразующая вращательное движение рулевого вала в поступательное движение рычагов рулевого привода.

5.3.101 **рулевой механизм типа «червяк-ролик»**: Рулевой механизм, входным звеном которого является глобоидный червяк, находящийся в зацеплении с двух- или трехребневым роликом, укрепленным в обойме на валу сошки.

5.3.102 **рулевой механизм типа «червяк-сектор»**: Рулевой механизм, входным звеном которого является цилиндрический червяк, находящийся в зацеплении с сектором, закрепленным или выполненным заодно с валом сошки.

5.3.103 **рулевой механизм типа «шестерня-рейка»**: Рулевой механизм с реечным зацеплением.

5.3.104 **рулевой механизм типа «винт-шариковая гайка-рейка-сектор»**: Рулевой механизм, входным звеном которого является винт, вращение которого преобразуется в поступательное движение гайки, заодно с которой выполнена рейка, передающая движение поворачивающемуся сектору.

5.3.105 **рулевой привод**: Часть рулевого управления, обеспечивающая функциональную связь между органом рулевого управления и управляемыми колесами.

Примечание – Рулевой привод может быть механическим, гидравлическим, электрическим или комбинированным и подразделяется на две независимые функциональные части: привод управления и энергетический привод.

5.3.106 рулевой усилитель: Часть рулевого управления, служащая для создания рулевого усилия, дополнительного к тому, что создается водителем.

Примечание – Применяются гидравлические, электрогидравлические и электрические усилители.

5.3.107 рулевой усилитель переменной эффективности: Рулевой усилитель, создаваемое дополнительное усилие которого снижается по мере роста скорости автомобиля.

5.3.108 ручное рулевое управление: Рулевое управление, в котором рулевое усилие обеспечивается исключительно за счет мускульной силы водителя.

5.3.109 система автоматизированного управления транспортным средством: Программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя или удаленного оператора.

5.3.110 система замедления без тормозов: См. *вспомогательная тормозная система*.

5.3.111 система звукового предупреждения о присутствии транспортного средства: Элемент или комплект элементов оборудования, устанавливаемый на транспортном средстве и предназначенный для звукового предупреждения о присутствии транспортного средства лиц, которые не могут видеть транспортное средство.

5.3.112 система динамической стабилизации: См. *система поддержания курсовой устойчивости*.

5.3.113 система опережающего экстренного торможения: Система, которая способна автоматически выявлять вероятность фронтального столкновения и приводить в действие тормозную систему для снижения скорости транспортного средства с целью предупреждения такого столкновения или смягчения его последствий.

5.3.114 система поддержания безопасной дистанции: Система, обеспечивающая автоматическое, без участия водителя, снижение скорости движения транспортного средства при обнаружении в зоне перед ним препятствия и восстановление скорости при исчезновении помехи движению до величины, ранее заданной водителем.

5.3.115 система поддержания курсовой устойчивости: Система, обеспечивающая сохранение курсовой устойчивости транспортного средства путем

автоматического уменьшения подачи топлива в двигатель и/или автоматического включения отдельных колесных тормозных механизмов.

5.3.116 система поддержания заданной скорости: См. *круиз-контроль*.

5.3.117 система помощи водителю в осуществлении рулевого управления: Система, дополняющая рулевое управление и оказывающая водителю содействие в осуществлении рулевого управления транспортным средством, однако при этом водитель неизменно сохраняет контроль над транспортным средством.

П р и м е ч а н и е – Система помощи водителю в осуществлении рулевого управления включает в себя одну или несколько функций автоматизированного рулевого управления.

5.3.118 система помощи при парковке: Система, обеспечивающая предоставление водителю дополнительной информации, облегчающей процедуру управления транспортным средством в стесненных условиях.

П р и м е ч а н и е – Основными элементами системы помощи при парковке являются: несколько ультразвуковых приемников-передатчиков, электронный блок управления, акустические и оптические устройства, информирующие водителя о расстоянии до препятствия.

5.3.119 система помощи при движении на подъеме: Система, обеспечивающая сохранение в течение определенного промежутка времени (1,5-2 с) после снятия усилия с педали тормоза включенного состояния тормозных механизмов.

5.3.120 система помощи при экстренном торможении: Система, обеспечивающая дополнительное повышение давления в тормозном приводе при резком нажатии на педаль тормоза.

П р и м е ч а н и е – Повышение давления в тормозном приводе осуществляется до срабатывания антиблокировочной системы.

5.3.121 система предотвращения опрокидывания: Система, обеспечивающая автоматическое снижение скорости движения транспортного средства по криволинейной траектории при возникновении опасности его бокового опрокидывания.

5.3.122 система распределения тормозных сил с электронным управлением: Система, обеспечивающая распределение тормозных усилий между колесными тормозными механизмами пропорционально нормальным реакциям на колесах.

5.3.123 система стабилизации: См. *система поддержания курсовой устойчивости*.

5.3.124 система удержания автомобиля на полосе движения: Система, препятствующая произвольному смещению транспортного средства относительно выбранной полосы движения.

5.3.125 система электронного контроля устойчивости: Система, обладающая всеми характеристиками системы поддержания курсовой устойчивости и системы предотвращения опрокидывания.

5.3.126 система энергопитания: Элементы оборудования рулевого управления, обеспечивающие его энергией, регулирующие ее подачу, а также, в соответствующих случаях служащие, для ее выработки и аккумулирования.

5.3.127 служебное торможение: Регулируемое торможение с целью плавного снижения скорости транспортного средства.

5.3.128 сменная тормозная накладка: Тормозная накладка, пригодная для замены штатной тормозной накладки.

5.3.129 сменное рулевое колесо с модулем подушки безопасности: Предлагаемое на рынке запасных частей рулевое колесо с модулем подушки безопасности, которое предназначено для переоборудования автомобиля.

П р и м е ч а н и е – Сменное рулевое колесо с модулем подушки безопасности может отличаться от штатного рулевого колеса автомобиля.

5.3.130 соединительная головка: Одна из двух составных частей устройства, обеспечивающего возможность быстрого соединения и разъединения трубопроводов пневматического тормозного привода.

5.3.131 стояночная тормозная система: Тормозная система, которая должна обеспечивать неподвижность транспортного средства.

5.3.132 стояночный тормозной кран: Тормозной кран, предназначенный для выпуска воздуха из пневматических цилиндров пружинных аккумуляторов.

5.3.133 стояночный тормозной механизм: Механизм стояночной тормозной системы.

П р и м е ч а н и е – Стояночный тормозной механизм может совпадать с исполнительными механизмами рабочей тормозной системы или быть расположенным отдельно.

5.3.134 стояночный тормоз: См. *стояночный тормозной механизм*.

5.3.135 суппорт дискового тормозного механизма: Неподвижная деталь дискового тормозного механизма, в которой установлены тормозные колодки.

5.3.136 торможение: Процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению транспортного средства.

5.3.137 торможение с рекуперацией энергии: Торможение, в ходе которого кинетическая энергия транспортного средства преобразуется в другой вид и накапливается в специальном аккумуляторе: электрическом, гидравлическом и др.

5.3.138 тормоз: См. *тормозной механизм*.

5.3.139 тормоз-замедлитель: Тормозной механизм вспомогательной тормозной системы.

П р и м е ч а н и е – Тормоз-замедлитель может быть электрический, гидравлический, газодинамический.

5.3.140 тормозная жидкость: Специальная эксплуатационная жидкость, которой заправляется гидравлический привод сцеплений и тормозов.

5.3.141 тормозная камера: Пневматическая камера, выполняющая роль исполнительного механизма тормозного привода.

5.3.142 тормозная колодка: Деталь фрикционного тормозного механизма, снабженная тормозной накладкой, через которую при работе тормозного механизма происходит взаимодействие с его вращающейся деталью: барабаном или диском.

5.3.143 тормозная накладка: Фрикционная накладка тормозного механизма.

5.3.144 тормозная система: Совокупность взаимосвязанных компонентов транспортного средства, предназначенных для его торможения при воздействии на орган управления тормозной системы или автоматически.

П р и м е ч а н и е – Тормозная система состоит из органа управления, тормозного привода и одного или нескольких тормозных механизмов.

5.3.145 тормозная скоба: Элемент дискового тормозного механизма создающий силу, прижимающую тормозные колодки к плоскому вращающемуся диску.

5.3.146 тормозное управление: Совокупность всех тормозных систем транспортного средства.

5.3.147 тормозной барабан: Вращающаяся деталь барабанного тормозного механизма.

5.3.148 тормозной башмак: Специальное приспособление, подкладываемое под колесо транспортного средства для его удержания в заторможенном состоянии.

5.3.149 тормозной диск: См. *диск тормоза*.

5.3.150 тормозной кран: Орган управления энергетического привода тормозной системы, использующей в качестве рабочего тела воздух.

Примечание – Тормозной кран используется в пневматическом, пневмогидравлическом и электропневматическом тормозном приводе.

5.3.151 тормозной механизм: Механизм, предназначенный для непосредственного создания и изменения искусственного сопротивления движению транспортного средства или удержания его в неподвижном состоянии.

5.3.152 тормозной привод: См. *привод тормозной системы*.

5.3.153 тормозной привод с диагональным разделением контуров: Двухконтурный привод тормозной системы двухосного автомобиля, один из контуров которого включает в себя исполнительные механизмы привода тормозов переднего правого и заднего левого колеса, а другой – переднего левого и заднего правого колеса.

5.3.154 тормозной привод с разделением контуров по осям: Двухконтурный привод тормозной системы двухосного автомобиля, один из контуров которого включает в себя исполнительные механизмы привода тормозов передних колес, а другой – задних колес.

5.3.155 трансмиссионный тормозной механизм: Тормозной механизм, установленный в трансмиссии, который может использоваться в качестве исполнительного механизма стояночной тормозной системы.

5.3.156 усилие на рулевом колесе: Сила, прикладываемая водителем к органу рулевого управления с целью изменения направления движения автомобиля.

5.3.157 установившееся замедление: Среднее значение замедления за время торможения от момента окончания периода нарастания замедления до начала его спада в конце торможения.

5.3.158 управляющая магистраль тормозной системы автопоезда: Привод управления тормозной системой прицепа.

5.3.159 усилитель рулевого привода: См. *рулевой усилитель*.

5.3.160 усилитель тормозного привода: Часть тормозного привода, создающая дополнительное усилие для облегчения торможения механического транспортного средства.

Примечание – Различают вакуумные или гидровакуумные и гидравлические усилители тормозного привода.

5.3.161 ускорительный клапан: Клапан в пневматическом тормозном приводе, предназначенный для уменьшения времени срабатывания тормозной системы.

5.3.162 функция автоматизированного рулевого управления: Функция бортовой системы электронного управления транспортного средства, обеспечивающая, в целях оказания помощи водителю, автоматическое приведение в действие рулевого управления по результатам автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, в том числе, с учетом распознавания пассивных элементов дорожной инфраструктуры.

5.3.163 функция корректирующего рулевого управления: Функция автоматизированного рулевого управления, которая в течение ограниченного промежутка времени изменяет углы поворота одного или нескольких управляемых колес с целью: компенсации неожиданного изменения боковой силы, действующей на транспортное средство; повышения устойчивости транспортного средства при боковом ветре или неодинаковом сцеплении колес с дорожной поверхностью; корректировки траектории транспортного средства при выходе из полосы движения.

5.3.164 функция рулевого управления в аварийных ситуациях: Функция автоматизированного рулевого управления, которая обеспечивает автоматическое обнаружение ситуации потенциального столкновения и автоматически на ограниченный период времени приводит в действие рулевое управление в целях предотвращения или смягчения последствий столкновения с транспортным средством, движущимся по соседней полосе в попутном или встречном направлении, и/или с препятствием, создающим помеху на траектории движения транспортного средства.

5.3.165 фильтр-осушитель: Устройство для удаления пыли и влаги из воздуха.

Примечание – Фильтр-осушитель является элементом систем кондиционирования воздуха и тормозных приводов, использующих сжатый воздух.

5.3.166 фрикционный тормоз: Тормозной механизм, в котором искусственное сопротивление движению создается за счет трения между его вращающимися и неподвижными элементами.

Примечание – По виду вращающихся деталей фрикционные тормозные механизмы делятся на барабанные и дисковые, по виду неподвижных деталей – на колодочные и ленточные.

5.3.167 червячный рулевой механизм: Тип рулевого механизма, входным звеном которого является червяк.

Примечание – Разделяют червячные рулевые механизмы «червяк-ролик» и «червяк-сектор».

5.3.168 шкворень поворотного кулака: Шкворень, установленный в подвеске управляемых колес или управляемом мосте.

5.3.169 экстренное торможение: Торможение с целью максимально быстрого уменьшения скорости транспортного средства.

5.3.170 электрический рулевой усилитель: Рулевой усилитель, создающий усилие за счет работы специального электрического двигателя, питаемого от бортовой сети транспортного средства.

Примечание – электрический рулевой усилитель состоит из указанного двигателя, механического редуктора и системы управления.

5.3.171 электрогидравлический рулевой усилитель: Рулевой усилитель, создающий усилие за счет давления жидкости.

Примечание – Электрогидравлический рулевой усилитель состоит из гидронасоса, приводимого в работу электрическим двигателем, распределительного золотникового устройства, исполнительного механизма в виде силового цилиндра и соединительных трубопроводов.

5.3.172 энергетический привод рулевого привода: Совокупность элементов рулевого привода, посредством которых осуществляется передача энергии, необходимой для выполнения функции рулевого управления по изменению направления движения транспортного средства.

5.3.173 энергетический привод тормозной системы: Совокупность элементов, которые обеспечивают подачу на тормозные механизмы энергии, необходимой для их функционирования, включая запас(ы) энергии, необходимой для работы тормозной системы.

5.4 Термины, относящиеся к подвеске и неподрессоренным массам

5.4.1 активная ось: Ось, колеса которой являются ведущими.

5.4.2 активная подвеска: Подвеска, конструкцией которой предусмотрена возможность автоматического регулирования параметров упругости и демпфирования.

5.4.3 активная система стабилизации поперечной устойчивости:

Совокупность устройств, обеспечивающих изменение угловой жесткости подвески в зависимости от условий движения транспортного средства.

5.4.4 амортизатор: Устройство, обеспечивающее гашение механических колебаний путем превращения механической энергии в тепловую энергию.

5.4.5 амортизатор двустороннего действия: Амортизатор, гасящий колебания при относительном перемещении его деталей как в одну, так и в другую сторону.

5.4.6 амортизаторная жидкость: Специальная жидкость, заливаемая внутрь гидравлического амортизатора.

5.4.7 амортизаторная стойка: Гидравлический телескопический амортизатор, являющийся также частью направляющего устройства подвески.

5.4.8 балансир: Двуплечий рычаг, качающийся относительно неподвижной оси.

5.4.9 балансирная подвеска: Подвеска, в которой имеется силовая связь, осуществляемая посредством упругих элементов или жесткого балансира, между колесами одного борта, относящимся к разным осям.

Примечание – Подвеска двух задних мостов трехосного (четырехосного) автомобиля обычно является балансирной.

5.4.10 балка моста: Базовая деталь моста, воспринимающая все действующие на него нагрузки, на цапфах которой устанавливаются колеса.

Примечание – У ведущего и комбинированного мостов балка, как правило, выполняет функции картера моста.

5.4.11 ведущий мост: Мост, колеса которого являются ведущими.

5.4.12 воздушный баллон: Баллон, предназначенный для хранения сжатого воздуха.

5.4.13 газонаполненный амортизатор: Гидравлический амортизатор, компенсационная камера которого заполнена газом, находящимся под давлением.

5.4.14 гасящее устройство подвески: Часть подвески, обеспечивающая затухание колебаний колес относительно несущей системы.

5.4.15 гидравлический амортизатор: Амортизатор, препятствующий относительному перемещению его составных частей путем создания вязкого трения, возникающего при продавливании жидкости посредством находящегося в цилиндре рабочего поршня через калиброванные отверстия.

Примечание – Различают рычажные и телескопические гидравлические амортизаторы.

5.4.16 гидропневматическая подвеска: Подвеска, в которой передача давления сжатому газу производится жидкостью.

Примечание – Регулируемая гидропневматическая подвеска при определенном типе направляющего устройства позволяет изменять дорожный просвет.

5.4.17 гидропневматический упругий элемент: Пневматический упругий элемент, в котором передача давления сжимаемому газу осуществляется жидкостью.

5.4.18 двухтрубный амортизатор: Телескопический амортизатор, имеющий компенсационную камеру, расположенную между двумя концентричными трубами, во внутренней из которых расположен рабочий поршень.

5.4.19 диагонально-рычажная подвеска: Рычажная подвеска, оси качания рычагов которой расположены под непрямым углом к продольной плоскости транспортного средства.

5.4.20 дополнительный упругий элемент подвески: Упругий элемент, воспринимающий нагрузку на части хода подвески и предназначенный для увеличения ее энергоемкости и обеспечения нелинейности характеристики упругости.

5.4.21 зависимая подвеска: Подвеска, в которой перемещение одного колеса оси вызывает кинематически определенное перемещение другого колеса той же оси за счет связывающей их балки.

5.4.22 задняя вилка мотоцикла: Узел задней подвески мотоцикла, в котором крепится заднее колесо.

Примечание – Наиболее распространенной конструкцией задней вилки мотоцикла является рычажная вилка.

5.4.23 комбинированный мост: Мост, колеса которого одновременно являются ведущими и управляемыми.

5.4.24 компенсационная камера амортизатора: Полость в телескопическом амортизаторе, позволяющая компенсировать разницу объемов жидкости, перетекающей из пространства над поршнем в пространство под ним и обратно.

Примечание – Разница объемов определяется тем, что в одной из полостей амортизатора находится шток поршня.

5.4.25 многорычажная подвеска: Рычажная подвеска, в которой, для обеспечения необходимой траектории перемещения колес относительно несущей системы, каждое из них связано с четырьмя и более рычагами.

5.4.26 мост: Агрегат транспортного средства, связывающий между собой правое и левое колесо оси, воспринимающий силы, действующие на них со стороны дороги, и через подвеску передающий их на кузов.

Примечание – Различают ведущий, управляемый, комбинированный и поддерживающий мосты; транспортное средство может иметь один или несколько мостов, или не иметь ни одного, тогда роль этого агрегата выполняется непосредственно подвеской.

5.4.27 направляющее устройство подвески: Часть подвески, представляющая собой систему рычагов и тяг, осуществляющую силовую связь несущей системы транспортного средства с полотном дороги, воспринимающая все силовые факторы, кроме нормальных сил, которые воспринимаются упругими элементами, и определяющая траектории перемещения колес относительно несущей системы.

5.4.28 независимая подвеска: Подвеска, в которой перемещение одного колеса оси не вызывает определенного перемещения другого колеса той же оси.

5.4.29 неподрессоренные части конструкции: Части конструкции транспортного средства, вес которых не воспринимается упругими элементами подвески, расположенные между ними и полотном дороги.

5.4.30 ось: Пара колес, расположенных по разные стороны от несущей системы и имеющих одну или близкие оси вращения.

5.4.31 параболическая рессора: Листовая рессора с переменной по ее длине высотой листов.

5.4.32 передняя вилка мотоцикла: Узел подвески и рулевого управления мотоцикла, в который крепится переднее колесо.

Примечание – Различают телескопические и рычажные передние вилки мотоцикла.

5.4.33 пневматическая подвеска: Подвеска, в которой установлены пневматические упругие элементы.

П р и м е ч а н и е – Пневматическая подвеска обеспечивает возможность регулирования в широких пределах своей жесткости и уровня пола за счет изменения давления воздуха в упругих элементах.

5.4.34 пневматический упругий элемент: Упругий элемент, жесткость которого определяется давлением находящегося внутри него воздуха.

П р и м е ч а н и е – Различают следующие типы упругих элементов: пневмобаллоны, диафрагменный и рукавный упругие элементы.

5.4.35 пневморессорная подвеска : Подвеска, в которой упругими элементами являются одновременно рессоры и пневматические упругие элементы.

5.4.36 поворотная стойка: Телескопическая стойка, являющаяся элементом подвески управляемых колес.

5.4.37 поворотный кулак: Деталь управляемого или комбинированного моста или передней подвески, на цапфе которой на подшипниках установлено колесо.

5.4.38 подвеска: Совокупность компонентов транспортного средства, обеспечивающих упругую связь его несущей системы с мостами или непосредственно с колесами и уменьшение динамических нагрузок, возникающих при наезде колес на неровности дороги.

П р и м е ч а н и е – Подвеска включает в себя упругие, направляющие и гасящие элементы.

5.4.39 подвеска «Мак-Ферсон»: См. *рычажно-телескопическая подвеска*.

5.4.40 подвеска на косых рычагах: См. *диагонально-рычажная подвеска*.

5.4.41 подвеска на поперечных рычагах: Рычажная подвеска, оси качания рычагов которой расположены в продольной плоскости транспортного средства.

5.4.42 подвеска на продольных рычагах: Рычажная подвеска, оси качания рычагов которой расположены в поперечной плоскости транспортного средства.

5.4.43 подвеска с дышлом: Подвеска, в составе направляющих элементов которой присутствует дышло.

5.4.44 подвеска с корректирующими пружинами: Подвеска, в которой нелинейность характеристики упругости достигается путем применения корректирующих пружин, изменяющих свое действие в зависимости от деформации основного упругого элемента.

5.4.45 подвеска со связанными рычагами: Подвеска, в которой жесткие продольные рычаги связаны между собой упругой на кручение балкой и образуют общую неделимую конструкцию.

5.4.46 подвеска силового агрегата: Совокупность компонентов транспортного средства, обеспечивающих упругую связь его силового агрегата с рамой или кузовом и снижение уровня передаваемой на раму или кузов вибрации.

5.4.47 поддерживающий мост: Мост, колеса которого не являются ни ведущими, ни управляемыми.

5.4.48 подрессоренная часть конструкции транспортного средства: Часть конструкции транспортного средства, которая отделена от колес или мостов упругими элементами подвески.

П р и м е ч а н и е – Упругие элементы подвески, в зависимости от их типа и способа установки, могут относиться к подрессоренным или неподрессоренным частям, или распределяться между ними.

5.4.49 полузависимая подвеска: Подвеска, в которой направляющие элементы, за счет своей упругости, обеспечивают некоторую связь между колесами.

5.4.50 полуэллиптическая рессора: Рессора, составленная из листов постоянного поперечного сечения таким образом, что в середине ее сечение больше, чем по краям.

5.4.51 поперечная штанга: Деталь направляющего устройства некоторых типов подвесок, передающая боковые силы.

5.4.52 продольная штанга: Деталь направляющего устройства некоторых типов подвесок, передающая продольную силу.

5.4.53 пружинная подвеска: Подвеска, в которой упругими элементами являются спиральные пружины.

5.4.54 пружинно-пневматическая подвеска: Подвеска, в которой применяются одновременно пневматические упругие элементы и спиральные пружины.

П р и м е ч а н и е – Пружины могут быть расположены как вне, так и внутри пневматических упругих элементов.

5.4.55 реактивная штанга: Сплошной или полый стержень с шарнирами по концам, предназначенный для передачи сил вдоль своей оси.

П р и м е ч а н и е – Реактивная штанга может входить в состав направляющих элементов подвески.

5.4.56 регулируемый амортизатор: Амортизатор, характеристики которого могут принудительно изменяться в процессе его работы.

5.4.57 рессора: Упругий элемент подвески, обычно представляющий собой связку гнутых стальных полос.

Примечание – Различают однолистовые и многолистовые рессоры.

5.4.58 рессорная подвеска: Подвеска, в которой упругими элементами являются рессоры.

5.4.59 рессорно-балансирная подвеска: Подвеска, в которой рессоры играют роль балансиров, связывая между собой мосты двухосной тележки.

5.4.60 рессорно-пневматическая подвеска: Подвеска, в которой применяются одновременно листовые рессоры и пневматические упругие элементы.

5.4.61 рычажная вилка: Подвеска мотоцикла, в которой функции направляющих элементов выполняют одни, а упругих и гасящих элементов - другие детали.

Примечание – Различают длиннорычажные и короткорычажные вилки.

5.4.62 рычажная подвеска: Подвеска, в которой направляющее устройство представляет собой рычажный механизм.

5.4.63 рычажно-телескопическая подвеска: Независимая подвеска, состоящая из телескопической стойки, шарнирно соединенной с рычагом, качающимся в поперечной плоскости транспортного средства.

5.4.64 рычажный амортизатор: Гидравлический амортизатор, в котором внешнее воздействие передается на рабочий поршень посредством рычага.

5.4.65 сайлент-блок: Резиновая или резинометаллическая втулка, предназначенная для соединения поворачивающихся относительно друг друга деталей.

5.4.66 стабилизатор поперечной устойчивости: Элемент подвески, обеспечивающий взаимосвязь между вертикальными перемещениями колес одной оси.

Примечание – Стабилизатор поперечной устойчивости уменьшает крен кузова при действии боковых сил и повышает устойчивость против опрокидывания.

5.4.67 стойка подвески «Мак-Ферсон»: См. *телескопическая стойка*.

5.4.68 стремянка: Крепежное устройство, представляющее собой сильно изогнутый, обычно П-образный стержень с резьбой на концах.

Примечание – Стремянки используются для крепления рессор, грузовых кузовов, седельно-сцепных устройств и др.

5.4.69 **телескопическая стойка:** Часть рычажно-телескопической подвески, выполняющая одновременно функции направляющего, упругого и гасящего элементов.

5.4.70 **телескопический амортизатор:** Гидравлический амортизатор, в котором внешнее воздействие передается на рабочий поршень посредством штока, а перемещение рабочего поршня в цилиндре сопровождается изменением длины амортизатора.

5.4.71 **торсион:** Стержень, изготовленный из пружинной стали, работающий на кручение.

5.4.72 **торсионный вал:** См. *торсион*.

5.4.73 **торсионная подвеска:** Подвеска, в которой упругими элементами являются торсионы.

5.4.74 **тяга Панара:** См. *поперечная штанга*.

5.4.75 **управляемый мост:** Мост, колеса которого являются управляемыми.

5.4.76 **упругий элемент подвески:** Часть подвески, воспринимающая вертикальные нагрузки и обеспечивающая уменьшение динамических воздействий.

Примечание – Различают следующие типы упругих элементов подвески: рессора, спиральная пружина, торсион, пневматический, резиновый и гидропневматический упругие элементы.

5.4.77 **цапфа:** Часть детали сложной конфигурации, обычно представляющая собой шип, предназначенный для непосредственного сопряжения с другой деталью или имеющий посадочные места для установки подшипников.

Примечание – На цапфах поворотных кулаков, балок мостов или рычагов подвесок устанавливаются подшипники ступиц колес.

5.4.78 **шаровая опора:** См. *шаровой шарнир*.

5.4.79 **шаровой шарнир:** Шарнир, рабочие поверхности которого являются сферическими; обеспечивает две степени свободы и позволяет передавать усилие при изменении взаиморасположения соединяемых деталей.

5.5 Термины, относящиеся к колесам и шинам

5.5.1 **арочная шина:** Шина, профиль которой имеет форму арки.

Примечание – Арочная шина используется на автомобилях повышенной и высокой проходимости.

5.5.2 балансировка колеса: Заключительная технологическая операция монтажа шины на обод колеса, которая осуществляется посредством установки на обод колеса специальных балансировочных грузиков.

Примечание – Различают статическую и динамическую балансировку колеса в сборе.

5.5.3 балансировочный грузик: Деталь определенной массы, закрепляемая на ободе колеса для устранения статического или динамического дисбаланса колеса в сборе.

5.5.4 беговая дорожка протектора: Часть наружной поверхности протектора, при качении колеса входящая в контакт с твердой плоской поверхностью дороги.

5.5.5 бездисковое колесо: Колесо, в котором обод соединен со ступицей непосредственно или с помощью спиц.

5.5.6 бескамерная шина: Шина, образующая воздушную полость с ободом колеса без герметизирующей камеры.

Примечание – Применение бескамерной шины требует специальной конструкции колеса; при установке внутрь нее камеры бескамерная шина может быть смонтирована на ободе обычного колеса.

5.5.7 боковина шины: Слой резины, расположенный на боковой стенке шины, предохраняющий ее каркас от повреждения.

5.5.8 борт шины: Часть шины, обеспечивающая ее соединение с ободом колеса.

Примечание – Через контакт бортов шины с ободом колеса осуществляется передача тяговых и тормозных моментов; в случае применения бескамерной шины требуется обеспечить герметичность стыка борта шины и обода колеса.

5.5.9 брекер: Подушечный слой шины, расположенный под протектором, состоящий из нескольких слоев прорезиненной кордной ткани.

5.5.10 ведущее колесо: Колесо, к которому подводится крутящий момент.

5.5.11 вентиль бескамерной шины: Воздушный клапан, устанавливаемый в ободе колеса и предназначенный для нагнетания воздуха в шину и выпуска воздуха из нее, а также контроля давления воздуха в ней.

5.5.12 вентиль камеры: Деталь камеры пневматической шины, представляющая собой воздушный клапан, предназначенный для нагнетания воздуха в шину и выпуска воздуха из нее, а также контроля давления воздуха в ней.

5.5.13 восстановление протектора: Последовательность проводимых в производственных условиях операций по ремонту бывшей в эксплуатации шины.

5.5.14 диагональная шина: Конструкция шины, при которой нити корда достигают борта и ориентированы таким образом, что образуют чередующиеся углы, значительно меньше 90° , по отношению к средней линии протектора.

5.5.15 диагонально-опоясанная шина: Конструкция диагональной шины, в которой каркас стягивается поясом, состоящим из двух или более слоев практически нерастяжимого корда, образующего чередующиеся углы, близкие к углам каркаса.

5.5.16 динамическая балансировка колеса: Технологическая операция, обеспечивающая приближение главной центральной оси инерции колеса в сборе к оси вращения этого колеса.

Примечание – Динамическая балансировка колеса осуществляется на специальном балансировочном станке посредством установки балансировочных грузиков на обеих сторонах обода колеса в сборе.

5.5.17 диск колеса: Часть колеса, которая является опорным элементом между осью транспортного средства и ободом колеса.

5.5.18 дисковое колесо: Неразборный узел, состоящий из обода и диска колеса.

5.5.19 запасная шина для временного пользования: Шина, конструкция которой конкретным образом отличается от конструкции обычной шины и которая предназначена только для временной эксплуатации транспортного средства при ограниченных условиях движения.

5.5.20 запасная шина для временного пользования типа «Т»: Запасная шина для временного пользования, предназначенная для эксплуатации при более высоком давлении воздуха, чем в стандартных и усиленных шинах.

5.5.21 запасное колесо в сборе: Колесо в сборе, предназначенное для замены штатного колеса в сборе в случае поломки последнего.

5.5.22 запасное колесо в сборе для временного пользования: Любое колесо в сборе, которое не подпадает под определение запасного стандартного колеса в сборе.

5.5.23 запасное стандартное колесо в сборе: Колесо в сборе, идентичное штатному колесу в сборе, установленному на той же оси транспортного средства, по обозначениям размеров колеса и шины, вылета колеса и конструкции шины и пригодное для обычной эксплуатации на транспортном средстве конкретной модели

либо конкретной комплектации, включая колесо, изготовленное из иного материала, с которым могут использоваться иные конструкции гаек и болтов, предназначенных для его крепления.

5.5.24 зимняя шина: Шина, у которой рисунок протектора, материал протектора или конструкция предназначены, прежде всего, для обеспечения на снегу более высоких, чем у обычной шины, показателей, характеризующих ее способность приводить транспортное средство в движение или поддерживать его движение.

5.5.25 индикатор износа протектора: Выступы внутри канавок протектора, предназначенные для визуального определения его износа.

5.5.26 камера шины: Устанавливаемая в шину закрытая тороидальная гибкая оболочка, которая заполняется газом, как правило, воздухом либо газом и жидкостью, и которая предназначена для использования, как правило, под давлением, превышающим атмосферное давление.

5.5.27 канавка протектора: Пространство между двумя соседними выступами рисунка протектора.

5.5.28 канавки протектора основные: Широкие канавки, расположенные в центральной части протектора, внутри которых имеются индикаторы износа протектора.

5.5.29 канавки протектора дополнительные: Вспомогательные канавки рисунка протектора, которые могут исчезнуть в течение срока службы шины.

5.5.30 каркас шины: Часть шины, которая не является протектором и резиновой боковиной, и которая воспринимает нагрузку при накачанной шине.

5.5.31 кованое колесо: Колесо, изготовленное из легкого сплава на основе алюминия или магния методом объемной штамповки с последующей механической обработкой посадочных поверхностей.

5.5.32 колесный движитель: См. *ведущее колесо*.

5.5.33 колесо: Вращающийся несущий элемент между шиной и осью транспортного средства, через который транспортное средство связано с поверхностью дороги.

П р и м е ч а н и е – Колесо обычно состоит из двух основных частей: обода и диска колеса, которые могут составлять единое целое и могут быть постоянно соединенными или разъемными; различают ведущие, управляемые и поддерживающие колеса.

5.5.34 колесо в сборе: Колесо с установленной на него шиной.

5.5.35 колесо со съёмным ободом: Колесо, у которого съёмный обод прикреплен к диску колеса.

5.5.36 колпак колеса: Декоративная металлическая или пластмассовая деталь, устанавливаемая на наружной части колеса.

5.5.37 конструкция шины: Исполнение каркаса шины.

Примечание – По конструкции шины делятся на диагональные (или шины с диагональным расположением корда), диагонально опоясанные, радиальные, а также шины, пригодные для использования в спущенном состоянии.

5.5.38 корд: Высокопрочные нити, образующие ткань слоев в шине.

5.5.39 литое колесо: Колесо, изготовленное из легкого сплава на основе алюминия или магния методом литья с последующей механической обработкой посадочных поверхностей.

5.5.40 маркировка шины: Нанесенная рельефом или выдавливанием на внешнюю боковину шины информация.

Примечание – маркировка шины включает данные о торговом наименовании шины или марке; размере шины, о ее конструкции; указание категории скорости, к которой относится шина, индекса несущей способности, даты изготовления; и, при необходимости, указание информации о назначении шины.

5.5.41 металлокорд: Корд, выполненный из стальной проволоки диаметром 0,15-0,22 мм.

5.5.42 обод колеса: Основание, на которое опираются борта шины.

5.5.43 обычная шина: Шина, пригодная для обычных условий эксплуатации на автомобильной дороге.

5.5.44 плечевая зона протектора: Часть протектора, расположенная между беговой дорожкой протектора и боковиной.

5.5.45 пневматическая шина: См. *шина*.

5.5.46 подкат: Кольцевой выступ на ободе колеса, предназначенный для запираения борта шины на посадочной полке обода колеса.

5.5.47 протектор: Часть шины, которая соприкасается с грунтом, защищает ее каркас от механических повреждений и способствует обеспечению сцепления с грунтом колеса в сборе.

5.5.48 профессиональная внедорожная шина: Шина специального назначения, которую используют на транспортных средствах, в основном, для работы в тяжелых внедорожных условиях.

Примечание – Профессиональная внедорожная шина маркируется обозначением «POR».

5.5.49 радиальная шина: Конструкция шины, у которой нити корда достигают бортов и располагаются под углами, близкими к 90° по отношению к осевой линии протектора, и каркас которой укрепляется по окружности при помощи практически нерастяжимого пояса.

5.5.50 самонесущая шина: См. *шина, пригодная для эксплуатации в спущенном состоянии*.

5.5.51 светоотражающая шина: Шина, имеющая на каждой боковине светоотражающее устройство в виде круга.

5.5.52 сдвоенные колеса: Два колеса, установленных рядом на одной оси транспортного средства.

Примечание – Сдвоенные колеса используются на грузовых автомобилях, прицепах (полуприцепах) к ним и автобусах для восприятия больших вертикальных нагрузок.

5.5.53 система мониторинга давления в шинах: Система, установленная на транспортном средстве, способная выполнять функцию измерения давления воздуха в шинах либо изменения этого давления с течением времени и передавать соответствующую информацию водителю во время движения транспортного средства.

5.5.54 система регулирования давления воздуха в шинах: Система, установленная на транспортном средстве, предназначенная для изменения давления воздуха в шинах без прерывания процесса движения транспортного средства.

5.5.55 статическая балансировка колеса: Технологическая операция, обеспечивающая приближение центра масс колеса в сборе к оси вращения этого колеса.

Примечание – Статическая балансировка колеса осуществляется на специальном балансировочном станке посредством установки балансировочных грузиков на одной из сторон обода колеса в сборе.

5.5.56 сцепление колеса с дорогой: Взаимодействие колеса и дороги посредством сил трения между ними.

5.5.57 управляемое колесо: Колесо, поворот которого по отношению к продольной оси транспортного средства посредством рулевого управления приводит к изменению направления движения транспортного средства.

5.5.58 усиленная шина: См. ***шина повышенной несущей способности***.

5.5.59 шина: Укрепленная гибкая упругая оболочка, предназначенная для установки на ободе колеса транспортного средства, образующая вместе с этим колесом сплошную, преимущественно, тороидальную, закрытую камеру, которая заполняется газом, как правило, воздухом либо газом и жидкостью, и которая предназначена для использования, как правило, под давлением, превышающим атмосферное давление.

5.5.60 шина повышенной несущей способности: Шина, каркас которой является более прочным, чем каркас соответствующей стандартной шины.

5.5.61 шина, пригодная для эксплуатации в спущенном состоянии: Шина, установленная на соответствующем колесе транспортного средства, конструкция которой предусматривает технические решения, например, укрепленные боковины, позволяющие, при отсутствии дополнительных конструктивных элементов, эксплуатировать эту шину в спущенном состоянии на скорости, по крайней мере, 80 км/ч и в пределах 80 км пробега.

5.5.62 шина с расширенной мобильностью: Радиальная шина, установленная на соответствующем колесе транспортного средства, которую можно, при отсутствии дополнительных конструктивных элементов, эксплуатировать в спущенном состоянии на скорости 80 км/ч и в пределах 80 км пробега.

5.5.63 шина специального назначения: Шина, предназначенная для смешанного использования как на дорогах, так и вне дорог или для иного специального использования; как, правило, в условиях бездорожья.

5.5.64 штатное колесо в сборе: Колесо в сборе, которым транспортное средство было оснащено в момент завершения его изготовления и выпуска в эксплуатацию.

5.6 Термины, относящиеся к сцепным устройствам

5.6.1 буксирный крюк: Закрепленное на несущей системе тягача приспособление в виде вертикального разъемного кольца, предназначенное для соединения с горизонтальной петлей буксирного устройства прицепа.

5.6.2 **дистанционные индикаторы:** Устройства и их элементы, указывающие на осуществление сцепки и включение блокирующих приспособлений:

5.6.3 **дышло:** Стержневая конструкция, предназначенная для передачи сил в средней продольной плоскости транспортного средства.

П р и м е ч а н и е – Дышло используется в специализированных сцепных устройствах дышлового типа и некоторых конструкциях подвесок.

5.6.4 **дышло прицепа:** См. **сцепная тяга прицепа**.

5.6.5 **механическое сцепное устройство:** Все детали на раме, несущих элементах кузова и ходовой части тягача и прицепа, при помощи которых тягач и прицеп соединяются для использования их в качестве автопоезда.

5.6.6 **поворотный круг прицепа:** Устройство в виде поворачивающегося кольца, передающего нагрузки между мостом и рамой прицепа.

5.6.7 **седельно-сцепное устройство:** Механизм, устанавливаемый на раме седельного тягача и обеспечивающий его шарнирное соединение с полуприцепом, снабженный замком, обеспечивающим быструю полуавтоматическую сцепку и расцепку тягача и полуприцепа.

5.6.8 **система дистанционного управления сцепным устройством:** Совокупность компонентов, которая позволяет управлять сцепным устройством с боковой стороны транспортного средства или из его кабины.

5.6.9 **стандартное сцепное устройство и его элементы:** Сцепное устройство и его элементы, которые имеют стандартные габаритные и присоединительные размеры, являются взаимозаменяемыми в рамках своего класса и могут быть соединены со стандартными механическими сцепными устройствами и их элементами соответствующего класса.

5.6.10 **сцепная головка:** Деталь сцепной тяги прицепа с внутренней сферической поверхностью, взаимодействующая с шаровым наконечником, установленным на тяговом кронштейне тягача.

5.6.11 **сцепная тяга прицепа:** Стержневая конструкция, жестко или шарнирно связанная с несущей системой прицепа, предназначенная для его соединения с тягачом.

5.6.12 **сцепное устройство:** Совокупность деталей, при помощи которых тягач и прицеп соединяются для использования их в качестве автопоезда.

5.6.13 сцепной шкворень полуприцепа: См. **шкворень опорно-сцепного устройства**.

5.6.14 тяговый кронштейн: Кронштейн с шаровым наконечником, устанавливаемый на тягаче с целью присоединения и буксирования прицепа.

5.6.15 тяговый крюк: См. **буксирный крюк**.

5.6.16 укороченное сцепное устройство (УСУ): Устройство, которое автоматически обеспечивает достаточное расстояние между кузовом тягача и кузовом прицепа, если при их угловом смещении друг относительно друга необходимо обеспечить дополнительное свободное пространство.

5.6.17 шкворень опорно-сцепного устройства: Шкворень, являющийся элементом опорно-сцепного устройства полуприцепа.

5.7 Термины, относящиеся к элементам несущей системы и кузова

5.7.1 антикоррозионная обработка: Технологическая операция нанесения на нижнюю часть и внутренние полости кузова или кабины антикоррозионного покрытия с целью уменьшения воздействия на них коррозии.

5.7.2 антикоррозионное покрытие: Слой защитного материала на битумной, восковой, жировой или иной основе, создающийся на поверхности металла в процессе антикоррозионной обработки.

5.7.3 антикрыло: Аэродинамическое приспособление, предназначенное для увеличения нормальной реакции на колесах автомобиля за счет использования напора набегающего потока воздуха.

5.7.4 аутригер: Внешняя дополнительная опора, устанавливаемая или выдвигаемая перед началом стационарной работы специального транспортного средства для повышения его устойчивости против опрокидывания.

5.7.5 багажник: 1) Часть трехобъемного кузова легкового автомобиля, предназначенная для перевозки багажа; 2) Приспособление для размещения и закрепления багажа вне кузова пассажирского автомобиля.

5.7.6 багажное отделение: Пространство на транспортном средстве, предназначенное для размещения багажа и ограниченное крышей или крышкой багажника, полом и боковыми стенками, которое отделено от пассажирского салона перегородкой.

5.7.7 багажные дуги: Продольные дуги на крыше автомобиля, предназначенные для крепления багажника.

5.7.8 боковая дверь: Дверь, расположенная в боковой части кузова или кабины транспортного средства

5.7.9 борт: Вертикальная стенка, находящаяся на краю бортовой платформы грузового автомобиля.

5.7.10 бортовая платформа: Кузов грузового автомобиля общего назначения, который может комплектоваться съемным тентом.

5.7.11 брызговик: Тонкостенная деталь, предназначенная для защиты ограждаемого им пространства кузова транспортного средства от механического воздействия со стороны окружающей среды.

5.7.12 верх кузова: См. *крыша кузова*.

5.7.13 ветровое окно: Окно, находящееся перед водителем в передней части кузова или кабины транспортного средства.

5.7.14 ветровое стекло: Фронтальное остекление транспортного средства, расположенное между передними стойками, посредством стеклового материала, который обеспечивает для водителя обзорность в направлении вперед.

5.7.15 группа сидений: Нераздельные сплошные или раздельные сиденья, расположенные рядом на транспортном средстве таким образом, чтобы передние крепления одного сиденья находились на одном уровне или впереди задних креплений другого сиденья и на одном уровне либо позади передних креплений этого другого сиденья, и предназначенные для посадки двух или более взрослых человек.

5.7.16 дверь: Элемент кузова пассажирского транспортного средства, обеспечивающий в открытом положении доступ к пассажирскому помещению и позволяющий произвести посадку и высадку пользователей.

5.7.17 днище кузова: Нижняя часть кузова.

5.7.18 задние сиденья: Сиденья, обращенные вперед и расположенные позади другой группы сидений транспортного средства.

5.7.19 задняя дверь: Дверь, расположенная в задней части кузова.

5.7.20 задняя часть кузова: Часть кузова, расположенная сзади при обычном направлении движения транспортного средства.

5.7.21 замок багажника: Запорное устройство, предназначенное для предотвращения несанкционированного доступа к багажному отделению транспортного средства.

5.7.22 замок двери: Запорное устройство, используемое для удержания двери в закрытом положении относительно кузова транспортного средства и снабженное приспособлениями для его преднамеренного отпирания.

5.7.23 интегральный кузов: Несущий кузов, в котором выполненные из одного материала каркас и панели жестко соединены друг с другом и совместно воспринимают действующие внутренние и внешние нагрузки.

5.7.24 кабина: Часть транспортного средства, в которой расположены органы управления, приборы и устройства, необходимые для управления им.

5.7.25 кабина закрытого типа: Кабина, полностью отделенная от пассажирского помещения перегородкой с дверью или без нее.

5.7.26 кабина полужакрытого типа: Кабина, частично отделенная от пассажирского помещения перегородкой, не обеспечивающей их полную взаимную изоляцию.

5.7.27 кабина открытого типа: Кабина, не отделенная от пассажирского помещения.

5.7.28 кабина над двигателем: Кабина транспортного средства, в котором более половины длины двигателя находится за наиболее удаленной передней точкой основания ветрового стекла, а ступица рулевого колеса – в передней четверти длины транспортного средства.

5.7.29 кабина со спальным местом: Кабина грузового автомобиля, оборудованная местом для лежания, которое обычно располагается за спиной водителя.

5.7.30 капот: Крышка, закрывающая отсек для двигателя.

5.7.31 каркас кузова: Пространственная стержневая конструкция, являющаяся основой каркасных кузовов.

5.7.32 каркас сиденья: Металлическая конструкция, снабженная пружинами или без них, на которой монтируются подушка и спинка сиденья.

5.7.33 каркасный кузов: Несущий кузов, в котором все нагрузки воспринимаются жесткой пространственной системой из стержней открытого или закрытого сечения, соединенных между собой сваркой.

Примечание – Стержни выполняются или из штампованных элементов, сделанных из листовой стали, или из тонкостенных труб круглого или прямоугольного сечения.

5.7.34 коник: Поворотное устройство для крепления длинномерных грузов на прицепе-ропуске и автомобиле-тягаче.

5.7.35 корпус кузова: Пространственная неделимая конструкция без навесных деталей, являющаяся основой кузова автомобиля.

5.7.36 крепление сиденья: Крепление сиденья с помощью крепежных деталей: болтов или других элементов, используемых для крепления каркаса сиденья к части пола или кузова транспортного средства, включая соответствующие элементы конструкции транспортного средства, к которым может крепиться сиденье.

5.7.37 крыло автомобиля: Наружная деталь кузова или кабины, расположенная над колесом автомобиля.

5.7.38 крыло мотоцикла: Деталь, расположенная над колесом мотоцикла.

Примечание – Крыло мотоцикла выполняет защитные (от грязи) и декоративные функции.

5.7.39 крышка багажника: Наружная подвижная деталь кузова, которая обеспечивает доступ извне в багажное отделение транспортного средства, полностью изолированное от пассажирского салона постоянной перегородкой либо стационарной или складной спинкой сиденья.

5.7.40 лебедка самовытаскивания: Механизм, устанавливаемый на автомобиле с приводом от его двигателя, предназначенный для повышения его проходимости в тяжелых дорожных условиях.

5.7.41 ложемент: Опорное устройство, предназначенное для установки и закрепления на транспортных средствах каких-либо машин, механизмов или специфических грузов

Примечание – Примером является ложемент для перевозки длинномерных грузов на автопоезде.

5.7.42 лобовое стекло: См. **ветровое стекло**.

5.7.43 лонжерон: Элемент несущей системы транспортного средства, расположенный вдоль кузова или рамы.

5.7.44 механизм регулировки сиденья: Управляемый механизм, обеспечивающий возможность изменения положения сиденья и его составных частей относительно кузова или кабины с целью обеспечения максимального удобства посадки.

5.7.45 молдинг: Декоративная накладка на панели кузова.

5.7.46 мягкий верх кузова: Крыша кузова, изготовленная из мягкого водонепроницаемого материала.

5.7.47 надставной борт: Добавочный съемный борт грузовой платформы, устанавливаемый в направляющие основного борта грузовой платформы с целью увеличения объема грузового кузова.

5.7.48 направляющая сдвижной двери: Протяженная деталь, закрепленная на кузове транспортного средства, позволяющая обеспечивать движение относительно нее элементов боковой сдвижной двери транспортного средства.

5.7.49 несущая система: Остов транспортного средства, воспринимающий основные нагрузки и обеспечивающий требуемую жесткость конструкции, к которому крепятся узлы и агрегаты.

П р и м е ч а н и е – Функции несущей системы может выполнять несущий кузов, рама или их совокупность.

5.7.50 несущий кузов: Кузов, выполняющий функции несущей системы.

5.7.51 облицовка радиатора: Декоративная(ые) панель(и) с отверстиями для прохода воздуха к радиатору системы охлаждения двигателя.

5.7.52 опрокидывающаяся кабина: Кабина грузового автомобиля, установленная на раме таким образом, что может поворачиваться в вертикальной плоскости для обеспечения доступа к расположенному под ней двигателю.

5.7.53 отделение водителя: Пространство, которое предназначено исключительно для использования водителем, кроме случаев аварийной ситуации, и в котором расположены сиденье водителя, рулевое колесо, органы управления, приборы и другие устройства, необходимые для управления транспортным средством или его эксплуатации.

5.7.54 откидной борт: Борт платформы, соединенный с ее основанием посредством петель и удерживаемый вертикальном положении специальными запорами.

5.7.55 отсек двигателя: Изолированное от кузова и кабины пространство, в котором размещается двигатель транспортного средства.

5.7.56 пассажирское помещение: Внутреннее пространство пассажирского транспортного средства, предназначенное для размещения пассажиров, кроме пространства, в котором расположены такие закрепленные элементы оборудования, как буфеты, кухни, туалеты или помещения для багажа или груза.

5.7.57 передние сиденья: Группа сидений, расположенных в передней части пассажирского помещения транспортного средства таким образом, что перед ними не находится ни одного другого сиденья.

5.7.58 передняя дверь: Дверь, расположенная в передней части кузова.

5.7.59 передняя часть кузова: Часть кузова, расположенная спереди при обычном направлении движения транспортного средства.

5.7.60 петля двери: Устройство, используемое для изменения положения двери относительно кузова и поддержания надлежащей траектории ее движения при посадке и высадке пассажиров.

5.7.61 подвижные компоненты транспортного средства: Панели кузова или другие части транспортного средства, кроме откидных кабин грузовых автомобилей, положение которых можно изменять за счет наклона, поворота или перемещения без использования инструментов.

5.7.62 подкапотное пространство: Отсек кузова, расположенный под капотом автомобиля.

5.7.63 подрамник: Силовая конструкция, к которой крепятся отдельные агрегаты и детали транспортного средства: силовой агрегат, главная передача, детали подвески, связанная с несущей системой посредством специальных элементов.

5.7.64 подушка сиденья: Расположенная практически горизонтально часть сиденья, служащая опорой для сидящего пассажира.

5.7.65 пол кузова автобуса: Нижняя часть кузова автобуса, связывающая его боковые стенки, поверхность которой предназначена для стоящих пассажиров, для опоры ног сидящих пассажиров и для крепления сидений.

П р и м е ч а н и е – Пол кузова автобуса включает ребра жесткости, штампованные профили и другие возможные силовые элементы, даже если они находятся под полом, например, лонжероны.

5.7.66 полунесущий кузов: Кузов, жестко соединенный с рамой и воспринимающий часть действующих нагрузок.

5.7.67 полурамная несущая система: Несущая система транспортного средства, изготовленного на базе легкового автомобиля с несущим кузовом путем

удаления задней части пассажирского кузова и приваривания к оставшейся части конструкции рамы, на которой монтируется грузовой кузов.

5.7.68 **рама:** Элемент плоской или пространственной конструкции, выполняющий функции несущей системы.

5.7.69 **рамный кузов:** Кузов, соединенный с несущей системой в виде рамы посредством специальных упругих элементов.

5.7.70 **распашная дверь:** Дверь, открываемая поворотом относительно вертикальной оси, расположенной с боковой стороны кузова транспортного средства.

5.7.71 **салазки:** Часть механизма, обеспечивающего возможность продольного относительного перемещения элементов конструкции транспортного средства.

Примечание – Салазки, в частности, используются для установки и обеспечения возможности регулировки продольного перемещения сидений.

5.7.72 **салон:** См. *пассажирское помещение*.

5.7.73 **свес:** Часть транспортного средства, находящаяся вне его колесной базы.

5.7.74 **сдвижная дверь:** Дверь, которую можно открыть или закрыть только посредством скользящего движения вдоль одной или нескольких прямолинейных или почти прямолинейных направляющих.

5.7.75 **сиденье:** Конструкция, являющаяся или не являющаяся частью кузова и предназначенная для посадки одного взрослого человека.

Примечание – Термин «сиденье» включает обивку сиденья и охватывает как отдельное сиденье, так и часть многоместного сиденья, предназначенную для посадки одного человека.

5.7.76 **система перемещения сиденья:** Устройство, позволяющее производить угловое, боковое или продольное перемещение сиденья или одной из его частей без промежуточного фиксированного положения с целью облегчения посадки водителя и пассажиров.

5.7.77 **система регулировки положения сиденья:** Совокупность устройств, позволяющих регулировать положение сиденья или его отдельных частей для удобства пассажира.

5.7.78 **скелетный кузов:** См. *интегральный кузов*.

5.7.79 **спинка сиденья:** Вертикально расположенная часть сиденья, служащая опорой для спины и плеч пассажира.

5.7.80 спойлер: Аэродинамическое приспособление, предназначенное для изменения направления набегающего потока воздуха.

Примечание – Целью применения спойлера является срыв потока воздуха, например, для защиты конструкции от пыли и грязи, улучшения очистки стекол или снижения лобового сопротивления движению транспортного средства.

5.7.81 стеклоподъемник: Устройство для открывания и закрывания боковых или заднего окон транспортного средства путем перемещения стекол в вертикальном направлении.

Примечание – Существуют стеклоподъемники с ручным, электрическим и гидравлическим приводом.

5.7.82 стойка кузова (кабины): Силовой элемент кузова (кабины), являющийся опорой крыши.

5.7.83 съёмный борт: Борт платформы кузова, который может быть легко демонтирован.

5.7.84 тяговая лебедка: См. *лебедка самовытаскивания*.

5.8 Термины, относящиеся к пассажирским транспортным средствам большой вместимости

5.8.1 аварийный выход: Выход из транспортного средства, используемый при его аварии.

Примечание – В качестве аварийного выхода используются запасная дверь, запасное окно или аварийный люк.

5.8.2 аварийный люк: Отверстие в крыше или полу, предназначенное для использования пассажирами в качестве аварийного выхода только при аварии транспортного средства.

5.8.3 автоматическая служебная дверь: Служебная дверь с механическим приводом, которая может открываться без использования аварийных устройств только после приведения в действие механизмов управления водителем и после воздействия на механизм управления пассажиром, и которая закрывается автоматически.

5.8.4 автоматически срабатывающая система запираения дверей: Система, которая запирает двери автоматически при предварительно заданной скорости или в любых иных условиях, определённых изготовителем транспортного средства.

5.8.5 **аппарель:** Устройство для преодоления расстояния между уровнем пола пассажирского салона и поверхностью дороги или края тротуара, по которому должна двигаться инвалидная коляска.

5.8.6 **выход:** Служебная дверь, лестница с верхнего этажа, аварийный выход пассажирского транспортного средства.

5.8.7 **двойная дверь:** Дверь, имеющая два прохода или ширину, эквивалентную двум проходам.

5.8.8 **двойное сиденье:** Сиденье, сконструированное и изготовленное таким образом, что на нем могут сидеть рядом друг с другом два пассажира.

5.8.9 **запасная дверь:** Дверь, предназначенная для использования пассажирами в качестве выхода только при исключительных обстоятельствах, в частности, при аварии транспортного средства.

5.8.10 **запасное окно:** Необязательно застекленное окно, предназначенное для использования пассажирами в качестве выхода только при аварии транспортного средства.

5.8.11 **запасной выход:** См. **аварийный выход**.

5.8.12 **места для лиц приоритетной категории:** Обозначенные соответствующим образом сиденья в транспортном средстве общего пользования с дополнительным пространством для пассажиров с ограниченной мобильностью.

5.8.13 **отдельное сиденье:** Сиденье, сконструированное и изготовленное таким образом, что на нем может сидеть один пассажир.

5.8.14 **откидное сиденье:** Дополнительное сиденье, предназначенное для нерегулярного использования и обычно находящееся в сложенном состоянии.

5.8.15 **подъемник:** Устройство с подъемной платформой для подъема грузов или пассажиров, которое для обеспечения доступа пассажира может подниматься и опускаться между полом пассажирского помещения и поверхностью дороги или краем тротуара.

5.8.16 **посадочное приспособление:** Устройство для облегчения доступа в транспортное средство инвалидной коляски, представляющее собой подъемник, аппарель и т.п.

5.8.17 **проход:** Пространство, обеспечивающее доступ пассажиров к любому сиденью, или ряду сидений, или каждой специальной зоне для пользователей инвалидных колясок, или к любой служебной двери, или междуэтажной лестнице, или любой площадки для стоящих пассажиров.

5.8.18 регулятор положения кузова: Устройство, предназначенное для автоматического поддержания расстояния от пола кузова до оси колес, независимо от величины статической нагрузки.

5.8.19 система предупреждения о незакрытой двери: Система, информирующая водителя посредством визуального сигнала или иным образом о том, что дверь не находится в полностью закрытом положении при готовности транспортного средства к движению.

5.8.20 служебная дверь: Дверь транспортного средства, предназначенная для использования пассажирами при его обычной эксплуатации, когда водитель находится на своем сиденье.

5.9 Термины, относящиеся к обеспечению обзорности

5.9.1 видеокамера: Устройство непрямого обзора, передающее изображение снаружи транспортного средства и затем преобразующее это изображение в сигнал.

5.9.2 видеомонитор: Устройство непрямого обзора, преобразующее сигнал в изображения, воспроизводимые в визуальном спектре.

5.9.3 внешнее зеркало заднего вида: Зеркало заднего вида, которое может устанавливаться на внешней поверхности транспортного средства.

5.9.4 внутреннее зеркало заднего вида: Зеркало заднего вида, которое может устанавливаться в пассажирском помещении транспортного средства.

5.9.5 вспомогательная система обзора: Система, позволяющая водителю обнаруживать и/или видеть предметы в зоне, окружающей транспортное средство.

5.9.6 дефростер: Устройство для обдува стекол кузова или кабины с целью устранения их замерзания или запотевания.

5.9.7 запотевание стекла: Появление конденсата, ухудшающего видимость, на внутренней поверхности стекла.

5.9.8 зеркало заднего вида: Устройство непрямого обзора, предназначенное для обеспечения четкой видимости с помощью отражающей поверхности того, что находится сзади, сбоку или впереди транспортного средства, в пределах определенных полей обзора.

5.9.9 зеркало заднего вида с электрическим приводом: Внешнее зеркало заднего вида, оснащенное электрическим приспособлением для дистанционной регулировки.

5.9.10 обледенение стекла: Образование на наружной поверхности ветрового стекла инея или льда, которые препятствуют обеспечению видимости.

5.9.11 система автоматического включения стеклоочистителей: Система, обеспечивающая автоматическое включение и автоматическое определение необходимой частоты взмахов щеток стеклоочистителя.

5.9.12 система предупреждения о выходе из полосы движения: Система предупреждения водителя о непреднамеренном отклонении транспортного средства от полосы, по которой оно движется.

5.9.13 стеклоомыватель: Устройство, предназначенное для повышения эффективности работы стеклоочистителя путем подачи жидкости на стекло в виде узких струй.

5.9.14 стеклоочиститель: Устройство щеточного типа, предназначенное для очистки ветрового или заднего стекла.

5.9.15 стекло с электроподогревом: Ветровое или иное стекло, внутри или на поверхности которого расположен проводник электрического тока, подключаемый при необходимости к бортовой сети транспортного средства, и обеспечивающий подогрев стекла с целью устранения его обледенения и запотевания.

5.9.16 устройство непрямого обзора: Устройство, предназначенное для наблюдения за зоной движения, прилегающей к транспортному средству, за которой нельзя наблюдать путем прямого обзора.

Примечание – К устройствам непрямого обзора относятся зеркала, система видеокамера/видеомонитор.

5.10 Термины, относящиеся к обеспечению пассивной безопасности

5.10.1 активный подголовник: Подголовник, автоматически смещающийся вперед и приближающийся к затылку пользователя при ударе транспортного средства сзади.

5.10.2 бампер: Передний или задний нижний внешний конструктивный элемент транспортного средства, который включает все конструктивные элементы, предназначенные для обеспечения защиты транспортного средства в момент лобового столкновения или наезда сзади на низкой скорости, а также любые крепления этого конструктивного элемента.

5.10.3 безопасное стекло: Обеспечивающий обзорность для водителя при управлении транспортным средством стекловой материал с определенными оптическими и/или механическими свойствами, травмоопасность которого при разрушении ниже, чем у обычного стекла.

5.10.4 боковая подушка безопасности: Подушка безопасности, обеспечивающая ограничение перемещения пользователя: водителя или пассажира, в направлении поперечной оси транспортного средства в случае удара.

5.10.5 боковое защитное устройство: Специальное устройство, предназначенное для обеспечения эффективной защиты от опасности попадания сбоку под колеса грузового автомобиля и/или прицепа/полуприцепа уязвимых участников дорожного движения и легких транспортных средств.

5.10.6 встроенная детская удерживающая система: Детская удерживающая система в которой ребенок удерживается только с помощью элементов, являющихся составной частью этой детской удерживающей системы.

Примечание – Встроенная детская удерживающая система не использует для удержания ребенка приспособления, закрепленные непосредственно на кузове транспортного средства, например, ремень безопасности.

5.10.7 встроенный подголовник: Подголовник, являющийся верхней частью спинки сиденья, который не может быть отделен от сиденья или может быть отделен от него только при помощи инструментов или после частичного или полного демонтажа сиденья.

5.10.8 вытягивающее устройство: Устройство для частичного или полного вытягивания лямки ремня безопасности.

5.10.9 вытягивающее неблокирующее устройство: Вытягивающее устройство, из которого лямка полностью вытягивается при приложении небольшой внешней силы, и которое не имеет регулятора длины вытянутой лямки.

5.10.10 вытягивающее устройство, запирающееся аварийно: Вытягивающее устройство, которое при штатных условиях движения транспортного средства не ограничивает свободу движения пользователя.

Примечание – Вытягивающее устройство, запирающееся аварийно, включает приспособление для регулировки длины, автоматически регулирующее лямку в зависимости от телосложения пользователя, и запирающий механизм, срабатывающий в случае аварии под действием: замедления транспортного средства или сочетания замедления транспортного средства, движения ремня или любого другого автоматического устройства.

5.10.11 втягивающее устройство, запирающееся автоматически:

Втягивающее устройство, которое позволяет получить желаемую длину лямки, и которое при закрытой пряжке автоматически регулирует ее длину для пользователя.

П р и м е ч а н и е – Без вмешательства пользователя дальнейшее извлечение лямки из втягивающего устройства невозможно.

5.10.12 втягивающее устройство, отпирающееся вручную:

Втягивающее устройство, которое требует приведения в действие ручную приспособления для получения желаемой длины лямки, и которое автоматически запирается после достижения пользователем желаемой длины,

5.10.13 гибрид III:

Трехмерный манекен человека, используемый при оценке параметров пассивной безопасности транспортного средства.

5.10.14 детская люлька:

Устройство детской удерживающей системы, предназначенной для удержания ребенка в лежачем положении, при котором позвоночник ребенка расположен перпендикулярно средней продольной плоскости транспортного средства.

П р и м е ч а н и е – В детской люльке удерживающие силы в случае столкновения распределяются вдоль тела и головы ребенка, за исключением его конечностей.

5.10.15 детская удерживающая система:

Совокупность элементов, предназначенная для уменьшения опасности ранения находящегося в ней ребенка путем ограничения подвижности его тела в случае столкновения или резкого торможения транспортного средства.

П р и м е ч а н и е – Детская удерживающая система включает комплект лямок или гибких компонентов с пряжками, устройства регулировки и крепления и, в некоторых случаях, детскую люльку, съемное детское кресло, дополнительное сиденье и/или противоударный экран, который может быть прикреплен к кузову механического транспортного средства.

5.10.16 детская удерживающая система ISOFIX:

Детская удерживающая система, которая должна монтироваться на системе креплений ISOFIX.

5.10.17 детское удерживающее устройство:

См. **детская удерживающая система.**

5.10.18 диагональный ремень безопасности:

Ремень безопасности, который охватывает грудную клетку пользователя по диагонали от бедра до противоположного плеча.

5.10.19 дуга безопасности: Устанавливаемое на некоторые транспортные средства ограждение в виде дуги, предназначенное для защиты водителя и пассажиров при дорожно-транспортном происшествии.

Примечание – Дуга безопасности устанавливается на автомобилях над водителем, на мотоциклах – перед ногами водителя.

5.10.20 заднее противоподкатное защитное устройство: Специальное устройство, устанавливаемое в задней части грузового автомобиля и прицепа либо элементы кузова, шасси или других конструкций указанных транспортных средств, которые в силу своей конфигурации и характеристик могут рассматриваться как полностью или частично выполняющие функции такого устройства, с целью защиты уязвимых участников дорожного движения и легких транспортных средств от их попадания под названные транспортные средства при наезде сзади.

5.10.21 закаленное стекло: Стекло из материала, состоящий из единственного слоя стекла, которое было подвергнуто специальной обработке для повышения его механической прочности и обеспечения его дробления при ударе.

5.10.22 защитная система: Элементы внутреннего оборудования транспортного средства и устройства, предназначенные для удержания водителя и пассажиров во время движения.

5.10.23 индикатор перегрузки ремня безопасности: Визуальный встроенный индикатор, указывающий на необходимость замены ремня безопасности.

Примечание – В качестве индикатора перегрузки могут использоваться, например, специальные нити, вплетенные в ленту ремня безопасности. Необходимость замены ремня безопасности возникает после серьезного дорожно-транспортного происшествия, при наличии существенных повреждений или порезов либо после срабатывания устройства предварительного натяжения, если оно установлено на ремне безопасности.

5.10.24 крепежная деталь ISOFIX: Одно из двух соединений, выступающих из конструкции детской удерживающей системы ISOFIX и совместимых с нижним креплением ISOFIX.

5.10.25 крепление верхнего страховочного троса ISOFIX: Приспособление, находящееся в определенной зоне и предназначенное для монтирования лямочного соединителя верхнего страховочного троса ISOFIX и передачи им усилия на конструкцию транспортного средства.

5.10.26 крепление ISOFIX: Крепление системы соединения детской удерживающей системы с транспортным средством, состоящее из двух жестких

креплений на кузове транспортного средства, двух соответствующих жестких крепежных элементов на детской удерживающей системе и приспособления, ограничивающего степень свободы углового перемещения детской удерживающей системы.

5.10.27 крюк верхнего страховочного троса ISOFIX: Соединитель верхнего страховочного троса ISOFIX, обычно используемый для присоединения лямки верхнего страховочного троса ISOFIX к креплению верхнего страховочного троса ISOFIX.

5.10.28 лямка верхнего страховочного троса ISOFIX: Лямка или эквивалентный ей элемент, соединяющий верхнюю часть детской удерживающей системы ISOFIX с креплением верхнего страховочного троса ISOFIX и оснащенный регулировочным приспособлением, устройством, ослабляющим натяжение, и соединителем верхнего страховочного троса ISOFIX.

5.10.29 лямка ремня безопасности: Гибкая часть ремня безопасности, предназначенная для удержания тела и передачи нагрузки на элементы крепления ремня.

5.10.30 многослойное стекло: Стекловой материал, состоящий из двух или более слоев стекла, скрепленных между собой одной или несколькими промежуточными пластмассовыми прослойками.

5.10.31 модуль подушки безопасности: Совокупность подушки безопасности и источника энергии для ее срабатывания.

5.10.32 направляющее устройство для ISOFIX: Устройство, предназначенное для облегчения установки детской удерживающей системы ISOFIX.

Примечание – Направляющее устройство для ISOFIX облегчает установку детской удерживающей системы ISOFIX посредством физического направления крепежных деталей ISOFIX детского удерживающего устройства ISOFIX для их правильного соединения с нижними креплениями ISOFIX и их фиксации.

5.10.33 нижнее крепление ISOFIX: Жесткий круглый горизонтальный стержень диаметром 6 мм, монтируемый на корпусе транспортного средства или каркасе сиденья и позволяющий устанавливать и фиксировать детскую удерживающую систему ISOFIX при помощи крепежных деталей ISOFIX.

5.10.34 остаточное пространство: Пространство, которое должно сохраняться в пассажирском помещении или кабине для защиты водителя и пассажиров, несмотря на деформацию, вызванную воздействием внешних сил, возникших при дорожно-транспортном происшествии.

5.10.35 переднее противоподкатное защитное устройство: Специальное устройство, устанавливаемое в передней части грузового автомобиля, либо элементы кузова и шасси указанного транспортного средства, выполняющие функции такого устройства, с целью защиты уязвимых участников дорожного движения и легких транспортных средств от их попадания под названное транспортное средство при фронтальном столкновении.

5.10.36 передняя подушка безопасности: См. ***фронтальная подушка безопасности***.

5.10.37 Подголовник: Устройство, предназначенное для ограничения смещения головы сидящего водителя или взрослого пассажира назад по отношению к туловищу.

Примечание – Подголовник способствует уменьшению риска повреждения шейных позвонков в случае дорожно-транспортного происшествия.

5.10.38 подушка безопасности: Устройство, которое в случае сильного удара, воздействующего на транспортное средство, автоматически раскрывает наполняющейся газом эластичный компонент, предназначенный для ограничения силы удара, которому подвергается водитель и/или пассажиры транспортного средства в результате контакта какой-либо части или частей тела с элементами салона.

5.10.39 поясной ремень безопасности: Ремень безопасности с креплением в двух точках, который охватывает туловище пользователя в области таза.

5.10.40 приспособление для крепления ремней безопасности: Элемент конструкции кузова, или каркаса сиденья, или любой другой части транспортного средства, к которым крепятся комплекты ремней безопасности.

5.10.41 приспособление для ISOFIX, ослабляющее натяжение: Система, которая разблокирует устройство, регулирующее и поддерживающее натяжение лямки верхнего страховочного троса ISOFIX.

5.10.42 пряжка ремня безопасности: Устройство, позволяющее застегивать и быстро расстегивать ремень безопасности и дающее возможность удерживать ремнем туловище пользователя.

5.10.43 ремень безопасности: Приспособление, состоящее из лямок с запирающей пряжкой, регулирующих устройств и деталей крепления, которое может быть прикреплено к внутренней части кузова механического транспортного средства и которое сконструировано таким образом, чтобы в случае столкновения или резкого

замедления транспортного средства уменьшить опасность ранения пользователя путем ограничения возможности перемещения его тела.

5.10.44 ремень безопасности с креплением в трех точках: Ремень безопасности, представляющий собой сочетание поясного и диагонального ремней безопасности.

5.10.45 ремень безопасности привязного типа: Ремень безопасности типа S, состоящий из поясного ремня и плечевых лямок.

Примечание – Ремень безопасности привязного типа может монтироваться вместе с дополнительным комплектом пристяжных лямок.

5.10.46 ремень безопасности типа S: Ремень безопасности, не являющийся ремнем с креплением в трех точках или поясным ремнем.

5.10.47 сигнализатор непристегнутого ремня безопасности: Система, предназначенная для оповещения водителя о непристегнутом ремне безопасности водителя или пассажиров.

Примечание – Сигнализатор непристегнутого ремня безопасности состоит из датчика непристегнутого ремня безопасности и двухуровневого блока оповещения водителя: сигнализации первого уровня и сигнализации второго уровня. Сигнализация первого уровня представляет собой визуальное предупреждение на неподвижном транспортном средстве при подаче электроэнергии на электрическое оборудование транспортного средства при переводе выключателя зажигания (пускового переключателя) в положение «включено» (рабочее положение). Сигнализация второго уровня представляет собой визуальное и звуковое предупреждение, которое приводится в действие в условиях движения транспортного средства.

5.10.48 система креплений ISOFIX: Система, состоящая из двух нижних креплений ISOFIX, которая предназначена для установки детской удерживающей системы ISOFIX вместе с устройством, препятствующим ее угловому перемещению.

5.10.49 слоистое стекло: См. *многослойное стекло*.

5.10.50 специальное удерживающее устройство: Детская удерживающая система, предназначенная для детей с особыми потребностями, обусловленными либо физической инвалидностью, либо умственными недостатками.

Примечание – Специальное удерживающее устройство может допускать использование дополнительных удерживающих устройств для любой части тела ребенка, но должно включать, как минимум, базовую детскую удерживающую систему.

5.10.51 съёмное детское кресло: Детская удерживающая система, предназначенная для удержания ребенка лицом назад в полулежащем положении.

Примечание – Съёмное детское кресло сконструировано таким образом, что удерживающие силы в случае лобового столкновения распределяются вдоль тела и головы ребенка, за исключением его конечностей.

5.10.52 съёмный подголовник: Подголовник, жестко крепящийся к спинке сиденья, который может быть демонтирован без применения инструментов.

5.10.53 травмобезопасная рулевая колонка: Рулевая колонка, деформирующаяся при приложении к ней усилия, превышающего нормируемое.

Примечание – Травмобезопасная рулевая колонка уменьшает риск травмирования об нее водителя при попадании автомобиля в дорожно-транспортное происшествие.

5.10.54 травмобезопасное рулевое колесо: Рулевое колесо, конструкция которого уменьшает риск травмирования им водителя при попадании автомобиля в дорожно-транспортное происшествие.

Примечание – Травмобезопасное рулевое колесо обычно имеет мягкую облицовку и заглубленную относительно плоскости обода ступицу.

5.10.55 триплекс: См. **многослойное стекло**.

5.10.56 удерживающая система: Совокупность устройств, обеспечивающих ограничение перемещения относительно транспортного средства находящегося внутри него человека в случае резкого замедления транспортного средства.

5.10.57 удерживающее устройство для детской люльки: Приспособление, используемое для крепления детской люльки к конструкции транспортного средства.

5.10.58 универсальная система ISOFIX: Система креплений ISOFIX, включающая в себя либо верхний страховочный трос, либо опору, служащие для ограничения степени свободы углового перемещения детской удерживающей системы, которые крепятся непосредственно к кузову транспортного средства или с опорой на него.

5.10.59 упрочненное стекло: См. **закаленное стекло**.

5.10.60 фиксирующее приспособление детской удерживающей системы: Фиксирующее приспособление, которое соответствует одному из классов размера ISOFIX.

5.10.61 фронтальная подушка безопасности: Подушка безопасности, обеспечивающая ограничение перемещения пользователя в направлении продольной оси транспортного средства в случае удара.

5.10.62 энергопоглощающая рулевая колонка: Травмобезопасная рулевая колонка, деформация которой сопровождается заметным рассеиванием энергии удара в специальных энергопоглощающих устройствах.

5.10.63 энергопоглощающий бампер: Бампер, имеющий специальные конструктивные элементы, обеспечивающие рассеивание энергии при ударе.

5.10.64 ISOFIX: Система соединения детской удерживающей системы с транспортным средством, оснащенная двумя жесткими корпусными креплениями, двумя соответствующими жесткими крепежными элементами на детской удерживающей системе и приспособлением, ограничивающим степень свободы углового перемещения детской удерживающей системы.

5.10.65 Y-образный ремень безопасности: Ремень безопасности, в котором форма соединения лямок в виде буквы «Y» образуется лямкой, проходящей между ног ребенка, и лямкой для каждого плеча.

5.11 Термины, относящиеся к управлению климатом в транспортном средстве

5.11.1 автомобильный кондиционер: Агрегат, предназначенный для создания и поддержания в пассажирском помещении наиболее благоприятной среды посредством снижения температуры и влажности поступающего снаружи воздуха.

Примечание – Автомобильный кондиционер может управляться только водителем или быть частью автоматической системы кондиционирования воздуха.

5.11.2 автономный обогреватель: Устройство, вырабатывающее тепло без помощи двигателя транспортного средства за счет сжигания жидкого топлива в специальной камере сгорания и последующего пропуска горячего газа через теплообменник для нагрева воздуха или жидкости.

5.11.3 автономный отопитель: См. *автономный обогреватель*.

5.11.4 вытяжная вентиляция: Принудительная вентиляция пассажирского помещения, обеспечивающая вывод из него загрязненного воздуха.

5.11.5 **дефлектор:** Устройство для изменения направления или усиления тяги потока газа.

Примечание – Дефлектор используется в системах отопления и вентиляции кузовов и кабин, в системах воздушного охлаждения двигателей, а также для создания разрежения под днищем кузова.

5.11.6 **естественная вентиляция:** Вентиляция пассажирского помещения, обеспечиваемая свободной циркуляцией воздуха через окна или люки кузова.

5.11.7 **климат-контроль:** См. *система кондиционирования воздуха*.

5.11.8 **климатическая установка:** См. *система кондиционирования воздуха*.

5.11.9 **конденсатор:** Теплообменник, предназначенный для осуществления перехода вещества из газообразного в жидкое состояние.

Примечание – Конденсатор используется в системах кондиционирования воздуха.

5.11.10 **независимый обогреватель:** См. *автономный обогреватель*.

5.11.11 **отопление:** Обеспечение регулируемого нагрева воздуха в кабине и пассажирском помещении транспортного средства.

5.11.12 **приточная вентиляция:** Вентиляция пассажирского помещения, обеспечиваемая нагнетанием наружного воздуха.

5.11.13 **радиатор:** Устройство, предназначенное для снижения температуры теплоносителя или изменения температуры внутри кабины, кузова или пассажирского помещения транспортного средства за счет излучения тепла с внешней поверхности радиатора.

Примечание – Радиатор используется в жидкостных системах охлаждения, системах отопления и кондиционирования воздуха, а также в системах смазки двигателя, гидромеханической передачи и других узлов.

5.11.14 **раздельный климат-контроль:** Система кондиционирования воздуха, обеспечивающая возможность задания разных параметров микроклимата для водителя и пассажиров.

5.11.15 **система кондиционирования воздуха:** Система, автоматически поддерживающая заданную температуру в кабине или пассажирском помещении путем охлаждения или подогрева воздуха.

5.11.16 **система отопления:** Система, предназначенная для повышения температуры воздуха в кабине или пассажирском помещении.

5.11.17 система рециркуляции воздуха: Система, обеспечивающая циркуляцию воздуха внутри транспортного средства без забора воздуха из окружающей среды.

5.12 Термины, относящиеся к предотвращению несанкционированного использования транспортного средства

5.12.1 иммобилайзер: Устройство, предназначенное для предотвращения несанкционированного использования транспортного средства за счет тяги его собственного двигателя.

5.12.2 иммобилизатор: См. *иммобилайзер*.

5.12.3 плавающий код: Электронный код, состоящий из нескольких элементов, комбинация которых произвольно изменяется после каждой операции передающего устройства.

Примечание – Плавающий код применяется в некоторых системах охранной сигнализации транспортных средств.

5.12.4 противоугонная система: Система, предназначенная для предотвращения несанкционированного использования транспортного средства, обеспечивающая невозможность приведения в действие двигателя и/или блокировку рулевого управления, и/или вращающихся деталей трансмиссии, и/или механизма переключения передач, или привода ведущих колес.

5.12.5 противоугонное устройство: См. *противоугонная система*.

5.12.6 система охранной сигнализации транспортного средства: Система, предназначенная для установки на транспортных средствах и служащая для оповещения о проникновении посторонних лиц внутрь транспортного средства или совершении какого-либо физического действия в отношении него.

Примечание – Система охранной сигнализации транспортного средства обеспечивает дополнительную защиту от его несанкционированного использования.

5.12.7 система централизованного управления замками дверей: Система, предназначенная для управления с единого пульта открыванием-закрыванием замков дверей, багажного отсека и заслонки топливной горловины транспортного средства.

5.12.8 устройство для предотвращения несанкционированного использования: См. *противоугонная система*.

5.12.9 центральный замок: См. *система централизованного управления замками дверей*.

5.13 Термины, относящиеся к электрооборудованию

5.13.1 автоматический разъединитель: Устройство, которое после включения гальванически отделяет источники электроэнергии от остальной высоковольтной цепи электрического привода.

5.13.2 аккумуляторная батарея: Набор последовательно соединенных электрических аккумуляторов, помещенных в общий корпус.

5.13.3 антенна: Устройство, предназначенное для передачи и/или приема электромагнитных сигналов.

Примечание – Различают внешнюю антенну, устанавливаемую на кузове транспортного средства и внутреннюю антенну, устанавливаемую внутри кузова транспортного средства.

5.13.4 батарейная система зажигания: Система зажигания, в которой высокое напряжение получается путем трансформации тока низкого напряжения, поступающего от источника тока.

Примечание – Различают контактные, контактно-транзисторные и бесконтактные (электронные) системы зажигания.

5.13.5 бесконтактная система зажигания: Батарейная система зажигания, в которой отсутствует механический прерыватель.

Примечание – Различают бесконтактно-транзисторные и микропроцессорные системы зажигания.

5.13.6 бесконтактно-транзисторная система зажигания: Бесконтактная система зажигания, в которой срабатывание транзисторного коммутатора происходит по сигналу бесконтактного датчика.

5.13.7 блок предохранителей: Конструктивно объединенная совокупность плавких предохранителей, установленных в различных цепях системы электрооборудования транспортного средства.

5.13.8 блокировка включения стартера: Автоматическая блокировка, исключающая возможность включения стартера при работающем двигателе.

5.13.9 бортовое зарядное устройство: Электронный преобразователь энергии, который используется для подзарядки тяговой аккумуляторной батареи электромотоцикла от внешнего источника электропитания.

5.13.10 бортовой контроллер: Электронный блок управления, обеспечивающий возможность связи между электронными блоками управления отдельных систем транспортного средства.

5.13.11 вариатор: Шунтовый резистор, используемый в некоторых катушках зажигания для изменения сопротивления первичной обмотки во время пуска двигателя с искровым зажиганием.

5.13.12 выключатель сигнала торможения: Выключатель, обеспечивающий при нажатии на педаль тормоза или повышении давления в тормозном приводе замыкание электрической цепи для включения сигнала торможения.

5.13.13 выключатель указателей поворота: Выключатель цепи питания реле указателей поворота.

5.13.14 высоковольтная шина: Электрическая цепь, включающая соединительную систему для зарядки перезаряжаемой системы хранения электрической энергии, которая функционирует под высоким напряжением.

5.13.15 генератор переменного/постоянного тока: Генератор электрического тока, вырабатывающий переменный/постоянный ток.

5.13.16 генератор электрического тока: Устройство, вырабатывающее электрическую энергию за счет принудительного вращения ротора в магнитном поле.

Примечание – Генератор электрического тока обычно устанавливается на двигателе внутреннего сгорания и приводится в действие обычно посредством ременной передачи.

5.13.17 датчик-распределитель: Элемент бесконтактной системы зажигания, включающий в себя бесконтактный датчик с центробежным и вакуумным регулятором и распределитель зажигания.

5.13.18 жгут проводов: Несколько изолированных маркированных электропроводов, соединенных для удобства монтажа в одну связку.

5.13.19 защита IPXXB: Обеспечение защиты от контакта с частями, находящимися под высоким напряжением посредством либо электрозащитного ограждения, либо кожуха, проверяемое с использованием шарнирного испытательного штифта IPXXB.

5.13.20 звуковой сигнальный прибор: Устройство, имеющее одно или несколько выходных отверстий звука, действующих одновременно, которое целенаправленно приводится в действие водителем и издает акустический сигнал,

предназначенный для звуковой сигнализации присутствия транспортного средства в потенциально опасной дорожной ситуации.

5.13.21 **индукционная катушка:** См. *катушка зажигания*.

5.13.22 **искровое зажигание:** Зажигание с помощью искрового разряда, образующегося между электродами свечи зажигания.

5.13.23 **искрогашение:** Снижение напряжений, возникающих при переходных процессах в индуктивных электрических цепях и вызывающих искровые разряды на электрических контактах.

5.13.24 **источник питания:** Один или более элементов для подачи электрической энергии на компоненты, устройства или системы транспортного средства.

5.13.25 **источник тока:** Генератор электрического тока или аккумуляторная батарея.

5.13.26 **катушка зажигания:** Прибор системы зажигания, представляющий собой высокочастотный трансформатор, предназначенный для преобразования низкого напряжения в высокое, необходимое для пробоя искрового промежутка между электродами свечей зажигания и воспламенения горючей смеси.

5.13.27 **ключ зажигания:** Устройство, обеспечивающее подачу электроэнергии, необходимой для функционирования двигателя транспортного средства.

5.13.28 **коммутатор:** Устройство, предназначенное для размыкания и замыкания электрической цепи.

П р и м е ч а н и е – В некоторых системах зажигания используются транзисторные коммутаторы, включенные в цепь первичной обмотки катушки зажигания.

5.13.29 **конденсатор:** Прибор, состоящий из заключенных в корпус двух электродов-обкладок, разделенных диэлектриком, и обладающий способностью накапливать электрические заряды.

П р и м е ч а н и е – Конденсатор используется, в частности, в контактных системах зажигания двигателей внутреннего сгорания для уменьшения искрения между контактами прерывателя.

5.13.30 **контактная система зажигания:** Батарейная система зажигания, в которой используется механический прерыватель.

5.13.31 **контактно-транзисторная система зажигания:** Транзисторная система зажигания, в которой управление транзистором осуществляется с помощью механического прерывателя, включенного в цепь базы транзистора.

5.13.32 контроллер: 1) Многопозиционный электрический переключатель, служащий для управления работой электрического двигателя; 2) Электронный блок управления.

5.13.33 незащищенная токопроводящая часть транспортного средства: Токопроводящая часть, до которой можно дотронуться в условиях уровня защиты IPXXB, и которая оказывается под напряжением при нарушении изоляции.

П р и м е ч а н и е – К незащищенной токопроводящей части транспортного средства относятся части под защитным покрытием, которые могут быть удалены без использования инструментов.

5.13.34 необслуживаемая аккумуляторная батарея: Стартерная аккумуляторная батарея, не требующая контроля уровня и плотности электролита в процессе эксплуатации.

5.13.35 перезаряжаемая система хранения электрической энергии: Система, аккумулирующая электрическую энергию и обеспечивающая ее подачу для создания тяги электрического транспортного средства и транспортного средства с комбинированной энергетической установкой.

5.13.36 перезаряжаемая энергоаккумулирующая система: См. ***перезаряжаемая система хранения электрической энергии.***

5.13.37 плавкий предохранитель: Устройство, размыкающее электрическую цепь при величине силы тока выше заданной за счет плавления установленного в нем проводника.

5.13.38 прерыватель: Устройство для размыкания и замыкания электрической цепи.

П р и м е ч а н и е – Прерыватели по принципу действия бывают механическими, электромагнитными, электронными и др.

5.13.39 прерыватель-распределитель: Прибор контактной системы зажигания, состоящий из механического прерывателя тока низкого напряжения и распределителя зажигания.

5.13.40 распределитель зажигания: Устройство, предназначенное для управления распределением импульсов высокого напряжения по свечам двигателя с искровым зажиганием.

П р и м е ч а н и е – Распределитель зажигания является частью прерывателя-распределителя или датчика-распределителя.

5.13.41 регулятор напряжения: Компонент электрооборудования, поддерживающий напряжение бортовой сети транспортного средства во всех режимах работы при изменении частоты вращения ротора генератора, электрической нагрузки, температуры окружающей среды.

5.13.42 система зажигания: Система, предназначенная для воспламенения горючей смеси в камерах сгорания двигателя с искровым зажиганием.

5.13.43 система электрооборудования: См. *электрооборудование*.

5.13.44 соединительная система для зарядки перезаряжаемой системы хранения электрической энергии: Электрическая цепь, используемая для зарядки перезаряжаемой системы хранения электрической энергии от внешнего источника электропитания, включая входное соединительное устройство на транспортном средстве.

5.13.45 Стартер: Устройство системы пуска двигателя.

5.13.46 стартерная аккумуляторная батарея: Аккумуляторная батарея, обеспечивающая возможность кратковременной отдачи большого разрядного тока, необходимого для пуска двигателя.

5.13.47 токоприемник: Устройство, предназначенное для питания транспортного средства: троллейбуса, электробуса электрическим током от стационарной контактной сети.

5.13.48 транзисторная система зажигания: Батарейная система зажигания, в которой размыкание электрической цепи первичной обмотки катушки зажигания происходит за счет запираания последовательно включенного в эту цепь транзистора.

Примечание – Различают контактно-транзисторные и бесконтактно-транзисторные системы зажигания.

5.13.49 тяговая аккумуляторная батарея: Аккумуляторная батарея повышенной емкости, предназначенная для длительной отдачи разрядного тока, используемая на электромобилях и автомобилях с комбинированными энергетическими установками.

5.13.50 шаговый электрический двигатель: Синхронный электрический двигатель, в котором электромагнитные импульсы преобразуются в дискретные угловые или линейные перемещения.

5.13.51 электромагнитная форсунка: Форсунка, открываемая при подаче на обмотку ее электромагнита управляющего электрического импульса и запирающаяся под действием пружины.

5.13.52 электронная система зажигания: См. *бесконтактная система зажигания*.

5.13.53 электронная система управления двигателем: Электронная система управления питанием, зажиганием и другими системами двигателя.

5.13.54 электронный блок управления: Электронный прибор, преобразующий поступающие исходные сигналы датчиков в сигналы, управляющие работой исполнительных механизмов систем транспортного средства.

Примечание – Системы транспортного средства включают систему управления двигателем, антиблокировочную систему, систему автоматического управления трансмиссией и др.

5.13.55 электронный предохранитель: Электронное устройство, размыкающее электрическую цепь при величине силы тока выше заданной.

Примечание – Электронный предохранитель является альтернативой плавкому предохранителю.

5.13.56 электронный преобразователь: Устройство, позволяющее осуществлять контролируемое преобразование электроэнергии для создания электрической тяги.

5.13.57 электрооборудование транспортного средства: Совокупность систем электроснабжения, электростартерного пуска двигателя, освещения, световой и звуковой сигнализации, электронного управления агрегатами, бортовой диагностики, подавления радиопомех, а также электропроводки и устройств электропривода, коммутационных и защитных устройств.

5.13.58 электростартер: Стартер, состоящий из электродвигателя постоянного тока с последовательным или смешанным возбуждением, электромагнитного тягового реле и механизма привода.

5.14 Термины, относящиеся к устройствам освещения и световой сигнализации

5.14.1 аварийное освещение: См. *система аварийного освещения*.

5.14.2 аварийный сигнал: Одновременное включение всех указателей поворота в целях сигнализации об особой опасности, которую представляет в данный момент транспортное средство для других участников дорожного движения.

5.14.3 **адаптивная система переднего освещения:** Устройство освещения, обеспечивающее автоматическую адаптацию к изменяющимся условиям луча ближнего света и, если применимо, луча дальнего света.

5.14.4 **адаптивный луч дальнего света:** Луч дальнего света адаптивной системы переднего освещения, характер которого адаптируется в зависимости от наличия встречных и идущих впереди транспортных средств в целях улучшения видимости на большом расстоянии для водителя, при этом, не отвлекая и не создавая ослепляющего эффекта для других участников дорожного движения.

5.14.5 **ближний свет:** Свет от фар головного освещения транспортного средства, обеспечивающий освещение дороги перед ним таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобства водителям встречных транспортных средств и другим участникам дорожного движения.

5.14.6 **блок-фара:** Устройство освещения, объединяющее в одном корпусе все или часть передних огней и имеющее общий или составной рассеиватель.

5.14.7 **боковой габаритный огонь:** Устройство световой сигнализации, предназначенное для светового обозначения транспортного средства по бортам.

5.14.8 **взаимозависимый огонь:** Компонент системы взаимозависимых огней, которые при включении работают вместе, но имеют отдельные видимые поверхности в направлении исходной оси, отдельные корпуса и могут иметь отдельные источники света.

5.14.9 **газоразрядный источник света:** Источник света, в котором элемент, излучающий свет, образует дуговой разряд, создающий электролюминесценцию или флюоресценцию.

5.14.10 **галогенная лампа:** Лампа накаливания, в состав газовой смеси которой кроме инертного газа, входят галогены.

5.14.11 **дальний свет:** Свет от фар головного освещения транспортного средства, обеспечивающий освещение дороги перед ним на достаточно большом расстоянии с целью обеспечения хорошей видимости в тёмное время суток.

5.14.12 **два огня:** Одна светоизлучающая поверхность минимальной длиной 0,8 м, имеющая форму полосы, расположенная симметрично по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, на расстоянии не менее чем на 0,4 м от края его габарита по ширине с каждой стороны транспортного средства.

Примечание – Освещение этой поверхности должно обеспечиваться двумя источниками света, расположенными как можно ближе к ее краям.

5.14.13 двухнитивая лампа накаливания: Лампа накаливания, имеющая две независимые нити накала, излучающих световые потоки разной мощности.

5.14.14 дневной ходовой огонь: Устройство световой сигнализации, излучающее свет, направленный вперед и используемый для улучшения видимости транспортного средства при движении в дневное время.

5.14.15 единый огонь: 1) Устройство или часть устройства, которое выполняет одну функцию освещения или световой сигнализации и имеет один или более источников света и одну видимую поверхность в направлении исходной оси, которая либо может быть непрерывной поверхностью, либо может состоять из двух или более отдельных частей; 2) Любой блок из двух независимых огней, в том числе, светоотражающих устройств, идентичных или неидентичных, которые выполняют одну функцию и установлены соответствующим образом; 3) Любая взаимозависимая система из двух или трех взаимозависимых огней, которые выполняют одну функцию.

5.14.16 задний габаритный огонь: Устройство световой сигнализации, предназначенное для сигнализации о присутствии транспортного средства и обозначения его габаритной ширины сзади.

5.14.17 задний опознавательный знак тихоходного транспортного средства: Заднее светоотражающее устройство в форме треугольника со срезанными углами и характерной структурой лицевой стороны, покрытой светоотражающими и флуоресцирующими материалами или приспособлениями либо только светоотражающими материалами или приспособлениями, предназначенное для обозначения и облегчения идентификации тихоходного по своей конструкции транспортного средства.

5.14.18 задний опознавательный знак транспортного средства большой грузоподъемности: Заднее светоотражающее устройство прямоугольной формы с лицевой стороной, покрытой светоотражающими и флуоресцирующими материалами или приспособлениями, предназначенное для обозначения и облегчения идентификации транспортных средств большой грузоподъемности.

5.14.19 задний опознавательный знак транспортного средства большой длины: Заднее светоотражающее устройство прямоугольной формы с лицевой стороной, покрытой светоотражающими и флуоресцирующими материалами или приспособлениями, предназначенное для обозначения и облегчения идентификации транспортных средств большой длины.

5.14.20 **задний противотуманный огонь:** Устройство световой сигнализации, предназначенное для улучшения видимости транспортного средства сзади в тумане или в любых аналогичных условиях пониженной видимости.

5.14.21 **задняя фара:** См. **фонарь заднего хода**.

5.14.22 **знак аварийной остановки:** Светоотражающее устройство в форме равностороннего треугольника из отдельного светоотражающего устройства и отдельного флуоресцирующего светоотражающего материала или только из одного флуоресцирующего светоотражающего материала, которое должно находиться на транспортном средстве и размещаться на проезжей части дороги для предупреждения участников дорожного движения о вынужденной остановке транспортного средства на проезжей части дороги в дневное и ночное время.

5.14.23 **излучаемый свет:** Любое электромагнитное излучение, которое воспринимается человеческим глазом.

5.14.24 **источник света:** Один или более элементов, излучающих свет, которые могут быть собраны с различными прозрачными колбами и цоколями для механического крепления и электрического соединения.

5.14.25 **источник света с нитью накала:** Источник света, в котором элемент, излучающий свет, состоит из одной или более нагреваемых нитей накала, создающих тепловое излучение.

5.14.26 **исходная ось:** Линия, проходящая через ось симметрии источника света, или линия, перпендикулярная плоскости, касающейся поверхности источника освещения или световой сигнализации в его геометрическом центре, определяющая ориентацию направления излучения света, используемая при фотометрических измерениях и установке на транспортном средстве.

5.14.27 **комбинированные огни:** Устройства освещения и световой сигнализации, имеющие отдельные видимые поверхности в направлении исходной оси, но общий источник света и общий корпус.

5.14.28 **контурная маркировка:** Светоотражающее устройство, представляющее собой полосу (полосы) с улучшенными светоотражающими характеристиками, предназначенное для обозначения горизонтальных и вертикальных габаритов транспортного средства: длины, ширины и высоты и улучшения видимости транспортного средства сбоку или сзади, а в случае прицепов также спереди.

5.14.29 **контурный огонь:** Устройство световой сигнализации, установленное как можно ближе к боковому и верхнему краю транспортного средства и предназначенное для точного указания его габаритной ширины.

Примечание – На некоторых автомобилях и прицепах этот огонь дополняет передние и задние габаритные огни, привлекая особое внимание к габаритам транспортного средства.

5.14.30 **корректор света фар:** Устройство для регулирования вручную с места водителя или в автоматическом режиме угла наклона исходной оси излучаемого света фарами ближнего света, противотуманными фарами, адаптивной системой переднего освещения, выполняющей функции ближнего света или противотуманных фар, в зависимости от загрузки транспортного средства, и/или профиля дороги и/или условий видимости.

5.14.31 **ксеноновая лампа:** Газоразрядный источник света в виде лампы накаливания, колба которой заполнена хлоридами металлов и ксеноном, для работы которой необходимо пускорегулирующее устройство, обеспечивающее ее запуск и поддержание свечения.

5.14.32 **лампа накаливания:** Источник света, излучающий свет за счет разогрева электрическим током тугоплавкой проволоки в виде нити или спирали, заключенной в герметичную стеклянную колбу.

5.14.33 **лампа-фара:** Устройство освещения, состоящее из отражателя, оптической системы и одного или нескольких источников света с нитью накала, являющихся нераздельными частями устройства, которое было герметически запаяно во время изготовления, и которое нельзя разобрать, не выведя его полностью из строя.

Примечание – Лампу-фару также называют фарой типа "Sealed Beam" (SB).

5.14.34 **линейная маркировка:** Светоотражающая маркировка, выполненная в виде сплошной полосы и предназначенная для обозначения горизонтальных габаритов: длины и ширины транспортного средства.

5.14.35 **механизм электронного регулирования источника света:** Один или более компонентов между источником питания и источником света, интегрированных или не интегрированных с источником света или огнем, в котором используется источник света, предназначенных для регулирования напряжения и/или электрического тока, питающего источник света.

5.14.36 **модуль источника света:** Оптическая часть устройства, которая является неотъемлемым элементом этого устройства, содержащая один или более

несменных источников света, и которая может факультативно содержать один или более патронов для сменных источников света.

5.14.37 **модуль светодиодного источника света (СИД):** Модуль источника света, который содержит только светодиод(ы), но также может факультативно содержать один или более патронов для сменных источников света.

5.14.38 **монтажный световой модуль:** Неразделимый корпус, содержащий один или несколько световых модулей.

5.14.39 **независимые огни:** Устройства освещения и световой сигнализации, имеющие отдельные видимые поверхности в направлении исходной оси, отдельные источники света и отдельные корпуса.

5.14.40 **нейтральное состояние адаптивной системы переднего освещения:** Состояние адаптивной системы переднего освещения, при котором основной луч ближнего света или луч дальнего света функционируют в режиме максимальной активации, и при котором управляющий сигнал адаптивной системе переднего освещения не подается.

5.14.41 **несменный источник света:** Источник света, который может быть заменен только посредством замены устройства, к которому крепится этот источник света.

5.14.42 **огонь:** Устройство освещения или световой сигнализации, предназначенное для освещения дороги или подачи светового сигнала другим участникам дорожного движения.

Примечание – В качестве огней рассматриваются также фонари освещения заднего регистрационного знака и светоотражающие устройства. Не считаются огнями задние регистрационные знаки, излучающие свет, и источники света, освещающие служебные двери автобусов.

5.14.43 **огонь заднего хода:** См. *фонарь заднего хода*.

5.14.44 **огонь маневрирования:** Устройство освещения, предназначенное для обеспечения дополнительного освещения сбоку от транспортного средства для оказания помощи при маневрировании на небольшой скорости.

5.14.45 **огонь освещения заднего регистрационного знака:** См. *фонарь освещения заднего регистрационного знака*.

5.14.46 **основной луч ближнего света:** Луч ближнего света, создаваемый без участия инфракрасного излучателя и/или дополнительных источников света для целей освещения поворота.

5.14.47 **передний габаритный огонь:** Устройство световой сигнализации, предназначенное для сигнализации о присутствии транспортного средства и обозначения его габаритной ширины спереди.

5.14.48 **передняя противотуманная фара:** Устройство освещения для улучшения освещенности дороги перед транспортным средством в любых условиях пониженной видимости: туман и т.п.

5.14.49 **полная контурная маркировка:** Контурная маркировка, обозначающая очертания транспортного средства сплошной полосой.

5.14.50 **простой огонь:** Часть устройства освещения или световой сигнализации, которая выполняет одну функцию, связанную с освещением или световой сигнализацией.

5.14.51 **пусковой электрод:** Устройство электронного регулирования источника света для генерирования дугового разряда газоразрядного источника света.

5.14.52 **пускорегулирующее устройство:** Устройство электронного регулирования, предназначенное для стабилизации электрического тока, питающего газоразрядный источник света.

5.14.53 **рассеиватель:** Элемент огня, который пропускает свет через светоизлучающую поверхность.

5.14.54 **регулятор силы света:** Устройство, которое автоматически регулирует задние устройства световой сигнализации с переменной силой света для обеспечения неизменяющегося восприятия их сигналов.

5.14.55 **режим работы огня:** Особенности света, излучаемого огнем, характеризующиеся отсутствием или наличием периодического изменения силы света, отсутствием или наличием светотеневой границы определенной формы, освещенностью контрольных точек или силой света в определенных направлениях.

5.14.56 **световозвращатель:** См. **светоотражающее устройство**.

5.14.57 **световой модуль:** Компонент, излучающий свет и предназначенный для обеспечения или содействия в выполнении одной или нескольких функций переднего освещения, обеспечиваемых адаптивной системой переднего освещения.

5.14.58 **светодиодный источник света:** Источник света, в котором элемент, излучающий свет, представляет собой один или более полупроводниковых переходов, создающих инжекционную люминесценцию или флуоресценцию.

5.14.59 **светоотражатель:** См. **светоотражающее устройство**.

5.14.60 **светоотражающее устройство:** Устройство, отражающее свет в направлениях, близких к направлению падения светового луча, предназначенное для сигнализации посредством отражения света, излучаемого источником, не связанным с этим устройством, наблюдателю, находящемуся вблизи этого источника света.

5.14.61 **светоотражающая маркировка:** Светоотражающее устройство, предназначенное для улучшения видимости транспортного средства сбоку или сзади, а в случае прицепов также спереди, посредством отражения света, излучаемого источником, не связанным с этим транспортным средством, для наблюдателя, находящегося вблизи этого источника света.

5.14.62 **сгруппированные огни:** Устройства освещения и световой сигнализации, имеющие отдельные видимые поверхности в направлении исходной оси и отдельные источники света, но общий корпус.

5.14.63 **сигнал аварийной остановки:** Устройство световой сигнализации, указывающее другим участникам дорожного движения, находящимся позади транспортного средства, на его значительное замедление.

5.14.64 **сигнал предупреждения о возможности наезда сзади:** Устройство световой сигнализации, предназначенное для автоматической подачи сигнала от идущего впереди транспортного средства следующим за ним транспортным средствам для предупреждения о необходимости совершения аварийного маневра во избежание столкновения.

5.14.65 **сигнал торможения:** Устройство световой сигнализации, предназначенное для сигнализации другим участникам дорожного движения, находящимся сзади транспортного средства, о преднамеренном замедлении транспортного средства.

5.14.66 **система аварийного освещения:** Система, обеспечивающая минимальный уровень освещения, необходимого для того, чтобы лица, находящиеся в транспортном средстве, могли безопасно выйти из него.

П р и м е ч а н и е – К системе аварийного освещения относится освещение аварийных выходов.

5.14.67 **система взаимозависимых огней:** Блок из двух или трех взаимозависимых огней, выполняющих одну и ту же функцию.

5.14.68 **сменный источник света:** Источник света, сконструированный таким образом, чтобы его можно было вставлять в патрон и вынимать из него без использования инструментов.

5.14.69 **совмещенные огни:** Устройства, имеющие отдельные источники света или единый источник света, работающий в различных режимах, полностью или частично общие видимые поверхности в направлении исходной оси и общий корпус.

5.14.70 **сопряженная пара:** Комплект огней, выполняющих одну и ту же функцию и расположенных на левой и правой сторонах транспортного средства, которые в паре удовлетворяют установленным фотометрическим требованиям.

5.14.71 **специальный предупреждающий огонь:** Устройство световой сигнализации, излучающее прерывистый свет синего или автожелтого цвета и предназначенное для использования на специальных транспортных средствах для их выделения на дороге.

5.14.72 **стандартный источник света:** Специальный источник света, используемый для проверки устройств освещения и световой сигнализации, имеющий меньшие допуски на габаритные, электрические и фотометрические характеристики, указанные в соответствующей спецификации.

5.14.73 **стоп-сигнал:** См. ***сигнал торможения.***

5.14.74 **стояночный огонь:** Устройство световой сигнализации, предназначенное для обозначения транспортного средства при его остановке в населенном пункте.

5.14.75 **убирающийся огонь:** Огонь, который в нерабочем положении посредством перемещения может быть частично или полностью скрыт в кузове транспортного средства.

5.14.76 **указатель поворота:** Устройство световой сигнализации, предназначенное для сигнализации другим участникам дорожного движения о намерении водителя повернуть направо или налево.

5.14.77 **укрывааемый огонь:** Огонь, который в нерабочем положении посредством подвижного кожуха, собственного перемещения или иным способом может быть частично или полностью укрыт.

5.14.78 **устройство для очистки фар:** Комплектное устройство, посредством которого очищается вся светоизлучающая поверхность фары или адаптивной системы переднего освещения либо часть этой поверхности.

5.14.79 **устройство освещения:** Устройство, излучающее свет для освещения дороги и объектов в направлении движения транспортного средства.

5.14.80 **устройство световой сигнализации:** Устройство, излучающее или отражающее свет для подачи другим участникам дорожного движения визуальной

информации о присутствии транспортного средства, его идентификации и/или изменении направления его движения.

5.14.81 **факультативный огонь:** Устройство освещения или световой сигнализации, установка которого в обязательном порядке не предусмотрена и производится по усмотрению изготовителя транспортного средства.

5.14.82 **фара:** Устройство освещения, предназначенное для освещения дороги впереди транспортного средства.

5.14.83 **фара ближнего света:** Устройство освещения, предназначенное для освещения дороги спереди транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобства водителям встречных транспортных средств и другим участникам дорожного движения.

5.14.84 **фара дальнего света:** Устройство освещения, предназначенное для освещения дороги на большом расстоянии спереди транспортного средства.

5.14.85 **фара подсветки поворота:** Устройство освещения, предназначенное для обеспечения дополнительного освещения части дороги, находящаяся перед транспортным средством на стороне, в направлении которой транспортное средство поворачивает.

5.14.86 **фонарь:** Устройство освещения или световой сигнализации с защищенным источником света.

5.14.87 **фонарь заднего хода:** Устройство освещения и световой сигнализации, предназначенное для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим участникам дорожного движения, когда транспортное средство движется задним ходом или приводится в состояние для такого движения.

5.14.88 **фонарь освещения заднего регистрационного знака:** Устройство световой сигнализации, которое применяется для подсветки места, предназначенного для установки заднего регистрационного знака, и которое может состоять из нескольких оптических элементов.

5.14.89 **фонарь освещения подножки:** Устройство, обеспечивающее дополнительное освещение для более удобного входа и выхода водителя и пассажиров транспортного средства или проведения погрузочных операций.

5.14.90 **функция освещения:** Свет, излучаемый устройством для освещения дороги и объектов в направлении движения транспортного средства.

5.14.91 **функция световой сигнализации:** Свет, излучаемый или отражаемый в целях подачи другим участникам дорожного движения визуальной информации о присутствии транспортного средства, его идентификации и/или изменении направления его движения.

5.14.92 **цвет огня:** Характеристика света, излучаемого или отраженного этим огнем, определяемая координатами цветности.

5.14.93 **частичная контурная маркировка:** Контурная маркировка, обозначающая горизонтальные габариты транспортного средства сплошной полосой и вертикальные габариты при помощи маркировки верхних углов.

5.14.94 **четное число огней:** См. *два огня*.

5.14.95 **эквивалентные огни:** Огни, выполняющие одну и ту же функцию и разрешенные в стране, в которой зарегистрировано транспортное средство.

5.14.96 **эталонный источник света:** См. *стандартный источник света*.

5.15 Термины, относящиеся к использованию в транспортных средствах спутниковых навигационно-информационных технологий

5.15.1 **аппаратура спутниковой навигации:** Аппаратно-программное устройство, устанавливаемое на транспортное средство для определения его текущего местоположения, направления и скорости движения по сигналам не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, обмена данными с дополнительным бортовым оборудованием, а также для обмена информацией по сетям подвижной радиотелефонной связи. [ГОСТ 33472-2015, статья 3.1]

5.15.2 **генератор информационных сигналов:** Устройство, которое передает информацию о состоянии выполнения операции экстренного вызова.

5.15.3 **генератор предупреждающих сигналов:** Контрольный датчик, который посылает диагностический сигнал о неисправности компонентов системы вызова экстренных оперативных служб.

5.15.4 **глобальная навигационная спутниковая система (ГНСС):** Навигационная система, предназначенная для определения пространственных координат, составляющих вектора скорости движения, поправки показаний часов и скорости изменения поправки показаний часов потребителя ГНСС в любой точке на поверхности Земли, акватории Мирового океана, воздушного и околоземного космического пространства посредством приема радиосигналов, излучаемых

аппаратурой, установленной на борту навигационных космических аппаратов. [ГОСТ Р 52928-2010, статья 2.1]

5.15.5 **ГЛОНАСС:** Глобальная навигационная спутниковая система Российской Федерации.

5.15.6 **городской каньон глобальной навигационной спутниковой системы:** Сценарий воспроизведения радиовидимости, обеспечиваемой спутником, в городских условиях.

Примечание – В городских условиях сигналы ГНСС отражаются зданиями, деревьями и т.д., что затрудняет их поступление на приемник ГНСС.

5.15.7 **коммуникационный модуль:** Компонент системы вызова экстренных оперативных служб, предназначенный для голосового сообщения и передачи данных о дорожно-транспортном происшествии по наземной сети мобильной связи общего пользования.

5.15.8 **минимальный набор данных (МНД):** Набор данных, передаваемый системой вызова экстренных оперативных служб при дорожно-транспортном происшествии и включающий в себя информацию о координатах и параметрах движения аварийного транспортного средства и времени аварии, идентификационном номере транспортного средства и другую информацию, необходимую для экстренного реагирования.

5.15.9 **навигационная система транспортного средства:** Автоматическая система ориентирования транспортного средства с использованием сигналов с космических спутников, позволяющая оптимизировать маршрут движения транспортного средства.

5.15.10 **открытое пространство для глобальной навигационной спутниковой системы:** Сценарий воспроизведения радиовидимости, обеспечиваемой спутником, в условиях сельской местности и пригородных районов.

Примечание – В условиях сельской местности и пригородных районов сигналы ГНСС не отражаются зданиями, деревьями и т.д., что упрощает их поступление на приемник ГНСС.

5.15.11 **полоса L1/E1:** Часть радиочастотного спектра в диапазоне 1 559-1 591 МГц с медианной частотой 1 575,42 МГц, отведенная Международным союзом электросвязи (МСЭ) для использования сетью радионавигационной спутниковой службы.

5.15.12 приемник глобальной навигационной спутниковой системы:

Компонент, предназначенный для определения местоположения, скорости и направления движения транспортного средства и считывания временной информации по сигналам, поступающим от глобальных навигационных спутниковых систем.

5.15.13 система вызова экстренных оперативных служб:

Установленные на транспортном средстве компоненты устройства вызова экстренных оперативных служб.

5.15.14 система экстренного реагирования при авариях (система «ЭРА-ГЛОНАСС»): Федеральная государственная автоматизированная навигационно-информационная система, функционирующая с использованием сигналов ГЛОНАСС стандартной точности, реализующая доставку сообщений о дорожно-транспортных происшествиях и иных чрезвычайных ситуациях на автомобильных дорогах Российской Федерации экстренным оперативным службам. [ГОСТ Р 54620-2011, статья 3.1.12]

5.15.15 спутниковая система дифференциальной коррекции:

Система, служащая для формирования корректирующей информации к сигналам глобальной навигационной спутниковой системы и ее передачи через сеть наземных станций.

Примечание – Спутниковая система дифференциальной коррекции предназначена для устранения обусловленных помехами локальных погрешностей.

5.15.16 управляющий модуль:

Компонент, предназначенный для обеспечения совместного функционирования всех компонентов системы вызова экстренных оперативных служб.

5.15.17 устройство вызова экстренных оперативных служб:

Блок или комплекс компонентов, выполняющих следующие функции: прием и/или генерация в автоматическом и ручном режиме инициирующих логических сигналов с запросом на операцию экстренного вызова оперативных служб; передача сообщения об аварийной (экстренной) ситуации, содержащего установленный минимальный набор данных; прием информации о местоположении или определение местоположения транспортного средства; выдача предупреждающего сигнала; обеспечение двусторонней голосовой связи с экстренными оперативными службами.

5.15.18 чувствительность глобальной навигационной спутниковой системы:

Показатель эффективности работы глобальной навигационной спутниковой системы для оценки – в расчете на один спутник – минимальной мощности сигнала на входе антенны, которая позволяет приемнику глобальной навигационной спутниковой системы осуществлять привязку местоположения.

5.15.19 **экстренный вызов:** Действия, предпринимаемые системой вызова экстренных оперативных служб по осуществлению телефонного вызова на единый номер «112» с установленным признаком экстренного вызова из транспортного средства. [ГОСТ Р 54620-2011, статья 3.1.18]

5.16 Термины, относящиеся к средствам регистрации, измерения и контроля

5.16.1 **акселерометр:** Прибор, предназначенный для измерения ускорений.

5.16.2 **анализатор отработавших газов:** См. *газоанализатор*.

5.16.3 **антирадар:** Устройство, извещающее водителя о регистрации радиолокационного излучения, характерного для приборов для измерения скорости транспортных средств.

5.16.4 **бортовая диагностическая система:** Электронная система, предназначенная для выявления и регистрации неисправностей транспортного средства, находящегося в эксплуатации.

5.16.5 **бортовой компьютер:** Электронное устройство, предназначенное для расчета параметров движения: мгновенный и средний расход топлива, запас хода и др. и информирования водителя, обычно с помощью дисплея, о функционировании транспортного средства.

Примечание – Бортовой компьютер, в частности, делает напоминания о необходимости замены эксплуатационных материалов и др.

5.16.6 **газоанализатор:** Прибор, предназначенный для качественного и количественного анализа смеси газов, используемый при анализе токсичности отработавших газов двигателей внутреннего сгорания.

5.16.7 **датчик бокового ускорения:** Датчик, регистрирующий поперечное ускорение транспортного средства в точке его установки.

5.16.8 **датчик детонации:** Датчик, регистрирующий возникающие при детонации высокочастотные колебания.

Примечание – Пьезоэлектрический или другого типа датчик детонации является элементом системы защиты двигателя от детонации.

5.16.9 датчик дождя: Датчик, распознающий наличие капель воды на ветровом стекле.

Примечание – Датчик дождя является элементом системы автоматического включения стеклоочистителей.

5.16.10 датчик концентрации кислорода: Датчик, предназначенный для определения содержания кислорода в отработавших газах двигателя внутреннего сгорания.

Примечание – Датчик концентрации кислорода устанавливается в выпускном трубопроводе и используется в системах электронного управления двигателем для поддержания оптимального состава горючей смеси.

5.16.11 датчик опрокидывания: Датчик, регистрирующий превышение допустимого угла поперечного крена транспортного средства и подающий команду для срабатывания боковых подушек безопасности.

5.16.12 датчик положения дроссельной заслонки: Датчик, предназначенный для измерения угла открытия дроссельной заслонки.

Примечание – Реостатный, индуктивный или другого типа датчик положения дроссельной заслонки используется в системах электронного управления двигателем с искровым зажиганием.

5.16.13 датчик расхода воздуха: Датчик, предназначенный для измерения расхода воздуха в двигателях внутреннего сгорания с электронным управлением.

Примечание – Аэродинамический, газоразрядный, ультразвуковой или другого типа датчик расхода воздуха используется в системах электронного управления двигателем для поддержания оптимального состава горючей смеси.

5.16.14 датчик скорости вращения: Датчик, предназначенный для измерения скорости вращения.

Примечание – Индуктивный, электронный или другого типа датчик скорости вращения используется в автоматических трансмиссиях, антиблокировочных системах, системах электронного управления двигателями.

5.16.15 датчик температуры воздуха: Датчик, предназначенный для измерения температуры воздуха.

Примечание – Датчик температуры воздуха используется в системах кондиционирования воздуха и системах электронного управления двигателем.

5.16.16 датчик температуры масла: Датчик, предназначенный для информирования водителя о температуре масла.

Примечание – Датчик температуры масла обычно устанавливается в двигателе внутреннего сгорания с воздушным охлаждением.

5.16.17 датчик температуры нейтрализатора: Датчик, предназначенный для измерения температуры проходящих через нейтрализатор отработавших газов.

Примечание – Датчик температуры нейтрализатора используется в системах электронного управления двигателем.

5.16.18 датчик температуры охлаждающей жидкости: Датчик, предназначенный для информирования водителя о температуре охлаждающей жидкости в системе охлаждения двигателя.

5.16.19 деселерометр: Прибор для измерения замедления транспортного средства для оценки его тормозной динамики.

5.16.20 диагностическая колодка: Соединительная колодка, используемая для подсоединения диагностической аппаратуры к транспортному средству.

5.16.21 диагностический тестер: Внешний прибор, подключаемый к транспортному средству для анализа неисправностей, зарегистрированных бортовой диагностической системой.

5.16.22 индикатор неисправностей: Визуальный или звуковой индикатор, информирующий водителя о неисправности какого-либо элемента конструкции транспортного средства.

5.16.23 код ошибки: Условное обозначение какого-либо нарушения нормальной работы узла, агрегата или системы транспортного средства, зарегистрированного бортовой диагностической системой.

5.16.24 комбинация приборов: Совокупность аналоговых и цифровых указателей и световых индикаторов, располагаемых перед водителем для информации его о режиме работы и техническом состоянии транспортного средства.

5.16.25 контрольная лампа. См. **световой индикатор**.

5.16.26 контрольный сигнал включения: Визуальный или звуковой сигнал, указывающий на то, что устройство приведено в действие.

Примечание – Контрольный сигнал включения не информирует о правильности или неправильности функционирования устройства.

5.16.27 **контрольный сигнал функционирования:** Визуальный или звуковой сигнал, указывающий на то, что устройство приведено в действие и правильно или неправильно функционирует.

5.16.28 **лямбда-зонд:** См. ***датчик концентрации кислорода.***

5.16.29 **маршрутный компьютер:** Электронное устройство, предназначенное для расчета параметров движения транспортного средства: мгновенный и средний расход топлива, запас хода и др.

5.16.30 **механизм для измерения скорости:** Часть оборудования для измерения скорости, которая указывает водителю скорость его транспортного средства в любой момент движения.

5.16.31 **общее пространство:** Участок комбинации приборов, на котором могут отражаться, но не совмещаться более одного контрольного сигнала, индикатора, идентификационного символа или иного сообщения.

5.16.32 **одометр:** Часть механизма счетчика пробега, которая указывает водителю совокупное расстояние, зафиксированное транспортным средством с момента его сдачи в эксплуатацию.

5.16.33 **потенциометрический датчик:** См. ***реостатный датчик.***

5.16.34 **реостатный датчик:** Датчик, действие которого основано на перемещении движка реостата с помощью чувствительного элемента.

Примечание — Реостатный датчик может использоваться для измерения давления масла в двигателе, уровня топлива в топливном баке, положения дроссельной заслонки и др.

5.16.35 **самодиагностика:** Встроенная функция проверки системы транспортного средства на сбой в работе, по меньшей мере, во время функционирования этой системы.

5.16.36 **световой индикатор:** Расположенные в комбинации приборов лампа или иной элемент, предназначенные для подачи визуального сигнала водителю о включении или нарушении работы какой-либо системы транспортного средства.

5.16.37 **спидометр:** См. ***механизм для измерения скорости.***

5.16.38 **тахограф:** Контрольное устройство, устанавливаемое на механическом транспортном средстве и обеспечивающее непрерывную регистрацию пройденного пути и скорости движения транспортного средства, а также времени работы и отдыха водителя.

5.16.39 **тахометр:** Прибор-указатель скорости вращения вала двигателя.

6 Термины, относящиеся к показателям и явлениям, характеризующим колесные транспортные средства

6.1 аквапланирование: Процесс возникновения гидродинамического клина в пятне контакта шины с дорогой, вызванный присутствием водяного слоя на поверхности дороги и приводящий к полной или частичной потере сцепления колеса с дорогой.

6.2 база: См. *колесная база транспортного средства*.

6.3 базовая скорость шины: Максимальная скорость шины, соответствующая оптимальной нагрузке на нее.

6.4 блокирование колеса: Прекращение вращения колеса в сборе, установленного на транспортном средстве, при наличии перемещения центра этого колеса в продольной плоскости,

Примечание – При определенных эксплуатационных условиях блокирование колеса может привести к потере устойчивости транспортного средства – заносу.

6.5 боковая жесткость шины: Способность шины противостоять действию боковой силы, сопротивляясь деформированию в поперечной плоскости

Примечание – Боковая жесткость шины влияет на устойчивость и управляемость транспортного средства.

6.6 вертикальная жесткость подвески: Характеристика подвески, оцениваемая отношением приращения действующей на подвеску вертикальной нагрузки к изменению ее прогиба.

Примечание – Вертикальная жесткость подвески непосредственно влияет на плавность хода транспортного средства.

6.7 внешний шум транспортного средства: Звуковая эмиссия, производимая транспортным средством при движении и слышимая вне транспортного средства.

Примечание – Внешний шум является критерием экологической безопасности транспортного средства.

6.8 внутренний шум: Звуковая эмиссия, производимая транспортным средством при движении и слышимая внутри транспортного средства водителем и пассажирами.

Примечание – Внутренний шум является критерием эксплуатационной безопасности транспортного средства.

6.9 время запаздывания торможения: Интервал времени от начала воздействия на орган управления тормозной системой до момента начала появления эффекта торможения.

6.10 время нарастания замедления: Интервал времени от начала появления эффекта торможения до момента, в который замедление транспортного средства принимает установившееся значение.

6.11 время растормаживания: Интервал времени, в течение которого происходит уменьшение до нуля тормозных сил после снятия воздействия на органы управления тормозной системой.

6.12 время срабатывания тормозной системы: Интервал времени от начала воздействия на орган управления тормозной системой до момента, в который замедление транспортного средства принимает установившееся значение.

Примечание – Время срабатывания тормозной системы складывается из времени запаздывания торможения и времени нарастания замедления.

6.13 время торможения: Интервал времени от начала воздействия на орган управления тормозной системой до остановки транспортного средства.

6.14 вылет колеса: Расстояние между поверхностью втулки колеса и осевой линией обода.

6.15 высота профиля шины: Половина разности между наружным и посадочным диаметрами шины.

6.16 габариты транспортного средства: Наибольшие размеры транспортного средства по длине, ширине и высоте.

6.17 габаритная высота транспортного средства: Расстояние от верхней точки транспортного средства до поверхности дороги.

6.18 габаритная длина транспортного средства: Расстояние между крайними точками передней и задней части кузова транспортного средства.

6.19 габаритная ширина транспортного средства: Расстояние между крайними правой и левой точками кузова транспортного средства.

6.20 габаритная ширина шины: Линейное расстояние между наружными боковинами накаченной шины, смонтированной на измерительном ободе оговоренной ширины.

6.21 геометрические показатели проходимости транспортного средства: Совокупность показателей, характеризующих проходимость транспортного средства по

неровностям опорной поверхности и способность вписываться в путевые габариты: закругления, тоннели и т.п.

Примечание – К показателям проходимости относятся углы проходимости, дорожные просветы, радиусы поворота и габариты транспортного средства.

6.22 громкость звука: Величина слухового ощущения, зависящая от интенсивности звука и его частоты.

6.23 грузместимость транспортного средства: Суммарный объем грузового отделения транспортного средства.

6.24 грузоподъемность транспортного средства: Предусмотренная конструкцией транспортного средства максимальная масса груза, который может быть перевезен транспортным средством одновременно.

6.25 грузоподъемность шины: См. *несущая способность шины*.

6.26 давление в холодной шине: Давление воздуха в шине при температуре окружающего воздуха без какого-либо увеличения давления по причине эксплуатации шины.

6.27 дорожный просвет: Расстояние от наиболее низко расположенной части конструкции транспортного средства до опорной поверхности.

6.28 дисперсность: Характеристика размеров твердых частиц и капель жидкости.

Примечание – Большая дисперсность характеризуется меньшим размером частиц.

6.29 дымность: Характеристика дизельного топлива, определяемая количеством видимых частиц, выделяющихся при его сгорании.

6.30 емкость аккумуляторной батареи: Электрическая характеристика, оценивающая количество электрической энергии, которую способна запасти аккумуляторная батарея.

6.31 емкость топливного бака: Объем топливного бака, указанный изготовителем.

6.32 звуковое давление: Среднее по времени избыточное давление, которое испытывает препятствие, расположенное на пути распространения звуковой волны.

6.33 зона видимости: Наибольшее расстояние в направлении движения транспортного средства, на котором четко видна дорога, а также объекты и сооружения, находящиеся рядом с ней.

6.34 индекс несущей способности шины: Указанное на шине число, характеризующее контрольную массу, на которую рассчитана шина при эксплуатации в соответствии с предписаниями по использованию, установленными изготовителем шины.

6.35 калильное число: Тепловая характеристика свечи зажигания, определяющая возможность ее работы без провоцирования возникновения калильного зажигания.

Примечание – Более высокое калильное число соответствует более напряженному тепловому режиму.

6.36 категория скорости шины: Указанное на шине обозначение установленной изготовителем шины величины максимальной скорости, которую может выдержать шина.

6.37 кислотность топлива: Показатель коррозионных свойств топлива, характеризующий содержание в нем органических кислот.

Примечание – Кислотность топлива выражается в миллиграммах гидрооксида калия, необходимого для нейтрализации кислот, находящихся в 100 мл топлива.

6.38 колесная база транспортного средства: Расстояние между центрами колес осей при технически допустимой максимальной массе транспортного средства.

6.39 колея транспортного средства: Расстояние между средними линиями следов транспортного средства, оставляемых им на грунте или деформируемой дороге.

6.40 коэффициент избытка воздуха: Безразмерная величина, характеризующая состав горючей смеси, оцениваемая отношением фактического количества воздуха в рабочей смеси к количеству воздуха, которое теоретически необходимо для полного сгорания топлива.

6.41 коэффициент сопротивления уводу: Характеристика шины, определяющая зависимость угла увода от величины, действующей на колесо боковой силы.

6.42 крен кузова: Наклон кузова транспортного средства относительно его продольной оси, вызываемый действием каких-либо внешних или внутренних факторов, характеризуемый величиной угла крена и скоростью крена.

Примечание – К факторам, вызывающим крен кузова, относятся профиль дороги, действие центробежных сил, неравномерность расположения груза внутри кузова.

6.43 критерии травмирования: Условные показатели, определяемые в ходе испытаний транспортного средства на пассивную безопасность с использованием измерительных манекенов.

6.44 максимальная конструктивная скорость транспортного средства: Максимальная скорость, заявленная изготовителем транспортного средства, которая может быть достигнута транспортным средством при движении по горизонтальной дороге в установленных нормальных условиях.

6.45 максимальная масса транспортного средства: См. *технически допустимая максимальная масса транспортного средства*.

6.46 максимальная стационарная нагрузка на колесо/ось: Стационарная нагрузка на колесо/ось груженого транспортного средства.

6.47 максимальная эффективная мощность двигателя: Максимальное значение эффективной мощности двигателя на режиме полной нагрузки.

6.48 максимальный крутящий момент двигателя: Максимальное значение полезного крутящего момента, измеренное при полной нагрузке двигателя.

6.49 масса неснаряженного транспортного средства: Масса транспортного средства без снаряжения: инструмента, запасного колеса, дополнительного оборудования, и заправки: топлива, жидкого смазочного материала и охлаждающей жидкости.

6.50 масса снаряженного транспортного средства: См. *масса транспортного средства в снаряженном состоянии*.

6.51 масса транспортного средства без нагрузки: См. *масса транспортного средства в снаряженном состоянии*.

6.52 масса транспортного средства в снаряженном состоянии: Определенная изготовителем масса транспортного средства с кузовом и сцепным устройством, в случае его установки, без нагрузки, включая: массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, водителя (75 кг) (кроме мотоциклов и прицепов), для автобусов - члена экипажа (75 кг), если в автобусе предусмотрено место для него, для легковых и грузовых автомобилей и прицепов - запасного колеса (при наличии).

6.53 масса транспортного средства с нагрузкой: Фактическая масса груженого транспортного средства с экипажем и пассажирами.

6.54 нагрузка на колесо/ось: Вертикальная статическая реакция поверхности дороги в зоне контакта с колесом/колесами оси.

6.55 несущая способность шины: Нагрузка, на которую рассчитана шина при эксплуатации, установленная ее изготовителем.

6.56 номинальная мощность двигателя: Гарантируемая изготовителем мощность двигателя на режиме максимальной нагрузки при заданной скорости вращения вала двигателя.

6.57 номинальный диаметр обода шины : Диаметр обода, для монтажа на котором предназначена шина.

6.58 номинальное напряжение: Среднеквадратическое значение напряжения, на которое рассчитана электрическая цепь.

6.59 номинальная частота вращения двигателя: Максимальное число оборотов вала двигателя с полной нагрузкой, допускаемое регулятором частоты вращения.

6.60 общая допустимая масса транспортного средства: См. *технически допустимая максимальная масса транспортного средства*.

6.61 октановое число: Условная количественная характеристика, оценивающая вероятность возникновения детонационного сгорания топлива.

Примечание – Октановое число соответствует процентному содержанию изооктана в его смеси с нормальным гептаном, эквивалентной по детонационной стойкости испытываемому топливу при установленных стандартных условиях испытаний.

6.62 осевая масса: Масса транспортного средства, приходящаяся на ось и соответствующая нагрузке на ось при неподвижном состоянии транспортного средства на горизонтальной дороге.

6.63 Пассажировместимость: Количество пассажиров, которые могут одновременно и продолжительное время передвигаться в транспортном средстве.

Примечание – Для легковых и грузовых автомобилей пассажировместимость соответствует числу мест для пассажиров и водителя; для автобусов пассажировместимость соответствует сумме числа мест для сидения, числа мест для размещения инвалидов колясок и номинального расчетного количества стоящих пассажиров.

6.64 погрузочная высота: Расстояние от поверхности дороги до верхней кромки бокового борта автомобиля-самосвала, до пола грузовой платформы для грузового автомобиля и прицепа, до верхней кромки задней стенки багажного отделения для легкового автомобиля.

6.65 **показатели травмирования:** См. *критерии травмирования*.

6.66 **полная масса транспортного средства:** См. *технически допустимая максимальная масса транспортного средства*.

6.67 **полный объем рабочей камеры роторно-поршневого двигателя:** Максимальный объем пространства, заключенного между одной из граней вращающегося поршня и стенкой рабочей камеры.

6.68 **полный объем цилиндра поршневого двигателя:** Сумма рабочего объема цилиндра и объема камеры сгорания.

6.69 **рабочий объем поршневого двигателя:** Произведение рабочего объема цилиндра поршневого двигателя на число цилиндров.

6.70 **рабочий объем рабочей камеры роторно-поршневого двигателя:** Разность максимального и минимального объемов пространства, заключенного между одной из граней вращающегося поршня и стенкой рабочей камеры.

6.71 **рабочий объем роторно-поршневого двигателя:** Удвоенное произведение рабочего объема рабочей камеры роторно-поршневого двигателя на число секций.

Примечание – Удвоение производится в связи с тем, что четырехтактный рабочий цикл поршневого двигателя осуществляется за два оборота коленчатого вала, тогда как в роторно-поршневом двигателе он осуществляется за один оборот.

6.72 **рабочий объем цилиндра поршневого двигателя:** Объем, освобождаемый поршнем при его перемещении от верхней мертвой точки до нижней мертвой точки.

6.73 **радиальная жесткость шины:** Способность шины сопротивляться деформированию в вертикальном направлении.

Примечание – Радиальная жесткость шины влияет на плавность хода и устойчивость против бокового опрокидывания транспортного средства.

6.74 **радиальное биение шины:** Изменение радиуса шины, измеренное по внешней окружности поверхности протектора.

6.75 **разрешенная максимальная масса транспортного средства:** Максимальная масса транспортного средства, установленная, в зависимости от его конструктивных особенностей, нормативным правовым актом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство.

6.76 **сдвиг частоты:** Изменение частоты звука в зависимости от скорости движения транспортного средства.

6.77 скорость поворота транспортного средства в плане: Скорость изменения угла направления движения транспортного средства, измеряемого в виде угловой скорости поворота вокруг вертикальной оси, проходящей через центр тяжести транспортного средства, в градусах в секунду.

6.78 среднее индикаторное давление: Условная величина, равная среднему давлению газов, которое, действуя на поршень в течение рабочего хода, произвело бы работу, равную работе за действительный цикл.

6.79 степень сжатия: Для поршневого двигателя – отношение полного объема цилиндра к объему камеры сгорания; для роторно-поршневого двигателя – отношение полного объема рабочей камеры к объему камеры сгорания.

6.80 тангенциальная жесткость шины: Способность шины противостоять действию крутящего момента или касательной силы.

Примечание – Тангенциальная жесткость шины влияет на нагруженность трансмиссии.

6.81 технически допустимая максимальная масса автопоезда: Установленная изготовителем максимальная суммарная масса тягача и буксируемого им прицепа (прицепов) со снаряжением, пассажирами и грузом.

6.82 технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей): Масса, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой осью (группой осей) на опорную поверхность, обусловленная конструкцией оси (группы осей) и транспортного средства, установленная его изготовителем.

6.83 технически допустимая максимальная масса транспортного средства: Установленная изготовителем максимальная масса транспортного средства со снаряжением, пассажирами и грузом, обусловленная его конструкцией и заданными характеристиками.

6.84 технически допустимая максимальная нагрузка на опорно-сцепное устройство: Величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой полуприцепом на тягач через опорно-сцепное устройство, установленная изготовителем тягача для тягача, а изготовителем полуприцепа - для полуприцепа.

6.85 технически допустимая максимальная нагрузка на тягово-сцепное устройство: Величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке на сцепное устройство без учета нагрузки от массы

цепного устройства легковых и грузовых автомобилей и автобусов, обусловленная конструкцией транспортного средства и/или сцепного устройства, установленная изготовителем транспортного средства.

6.86 тормозной путь: Расстояние, которое проходит транспортное средство с момента срабатывания тормозной системы до полной остановки транспортного средства.

6.87 увод: Явление, присущее колесу в сборе, связанное с его эластичностью и заключающееся в несовпадении направления движения колеса в сборе с плоскостью его вращения при действии боковой силы.

Примечание – Увод, характеризуемый коэффициентом сопротивления уводу, влияет на устойчивость и управляемость транспортного средства.

6.88 угловая жесткость подвески: Величина, оцениваемая отношением крутящего момента, действующего на подвеску в поперечной плоскости, к углу поперечного крена транспортного средства.

Примечание – Угловая жесткость подвески влияет на плавность хода, устойчивость и управляемость транспортного средства.

6.89 углы геометрической видимости: Углы, определяющие зону минимального телесного угла, в которой видна видимая поверхность огня.

6.90 угол поворота Аккермана: Угол, тангенс которого равен расстоянию между осями колес, деленному на радиус поворота при движении транспортного средства на очень низкой скорости.

6.91 удельная мощность двигателя: Отношение максимальной мощности двигателя к массе транспортного средства.

Примечание – Удельная мощность двигателя характеризует тягово-скоростные свойства транспортного средства.

6.92 удельный расход топлива: Расход топлива на единицу полезной мощности двигателя.

Примечание – Удельный расход топлива характеризует топливную экономичность двигателя.

6.93 цетановое число: Характеристика периода задержки воспламенения дизельного топлива, определяющая промежуток времени от впрыска топлива в цилиндр до начала его горения.

Примечание – При увеличении цетанового числа способность топлива к самовоспламенению возрастает.

6.94 **частота вращения двигателя:** Скорость вращения вала двигателя.

6.95 **число оборотов двигателя:** См. **частота вращения двигателя.**

6.96 **шум транспортного средства:** Звуковая эмиссия, возникающая при эксплуатации транспортного средства.

6.97 **эффективная мощность двигателя:** Мощность, снимаемая с выходного вала двигателя или эквивалентной детали при частоте вращения двигателя, установленной изготовителем.

Примечание – Эффективная мощность двигателя измеряется на стенде при подсоединенных системах и агрегатах, необходимых для обеспечения нормальной работы двигателя.

6.98 **эффективность торможения:** Характеристика способности тормозной системы создавать искусственное сопротивление движению транспортного средства.

Примечание – Эффективность торможения измеряется величиной тормозного пути и средней величины замедления транспортного средства.

Приложение А (справочное)

Общие технические термины

А.1 **авария:** Повреждение, выход из строя механизма, машины, транспортного средства, произошедшее во время их эксплуатации.

А.2 **автоматическая блокировка:** Блокировка, которая обеспечивается автоматически по своей конструкции.

А.3 **агрегат:** 1) Совокупность деталей, объединенных общностью конструктивного исполнения, имеющая общий базовый элемент, собственное функциональное назначение и являющаяся сборочной единицей более крупной конструкции; 2) Совокупность различных по назначению устройств, соединенных в общий функциональный комплекс.

А.4 **адсорбер:** Резервуар, заполненный активным веществом, действие которого основано на эффекте адсорбции.

Примечание – Адсорбер используется в системах улавливания паров топлива, пневматических тормозных приводах, системах кондиционирования воздуха и др.

А.5 **адсорбция:** Поглощение вещества из газовой или жидкой среды поверхностным слоем другого вещества-адсорбента.

А.6 **аккумулятор:** Устройство для накопления энергии с целью ее последующего использования.

Примечание – В автомобильной технике применяются газовые, гидравлические, электрические и механические аккумуляторы.

А.7 **базовая деталь:** Деталь, являющаяся основой, на которой или внутри которой монтируются другие детали при сборке узла или агрегата, с которой обычно начинается сборка изделия.

А.8 **балансировка:** Технологическая операция, заключающаяся в уменьшении до допустимого уровня дисбаланса вращающихся деталей для предотвращения повышенной вибрации и снижения долговечности конструкции.

А.9 **баллон:** Резервуар, предназначенный для хранения газа или жидкости при избыточном давлении.

А.10 **безопасность:** Состояние сложной системы, при котором воздействие внешних и внутренних факторов не приводит к ухудшению системы или к невозможности ее функционирования и развития.

А.11 безотказность: Свойство технического изделия непрерывно сохранять работоспособное состояние в течение некоторого времени или наработки.

А.12 бесконтактный датчик: Датчик, рабочий орган которого не имеет механического контакта с объектом измерений.

А.13 блокирование: Соединение отдельных элементов в единое целое.

А.14 блокировка: Приведение объекта в состояние, препятствующее его функционированию или выполнению в отношении него каких-либо, в частности, ошибочных действий.

А.15 блокирующее устройство: Устройство, обеспечивающее блокировку чего-либо.

А.16 броневая защита: Совокупность броневых преград, предназначенных для полной или частичной нейтрализации средств поражения.

А.17 буксование: Относительное скольжение двух тел, по крайней мере, одно из которых находится во вращательном движении, и нагрузка между которыми передается посредством трения

А.18 буфер: Устройство для ограничения и смягчения ударов.

А.19 вакуумный клапан: Клапан, отделяющий какую-либо полость от пространства, воздух в котором находится в разреженном состоянии.

А.20 вал: Деталь механизма или машины, передающая крутящий момент.

Примечание – Различают валы прямые: гладкие и ступенчатые, коленчатые, валы-шестерни и др.; чаще всего вал является вращающейся деталью, однако имеются валы, передающие только крутящий момент, например, торсион.

А.21 вентиль: Устройство для регулирования или перекрытия потока жидкости или газа.

А.22 вентилятор: Устройство в виде лопастного колеса, предназначенное для перемещения газов.

А.23 вибрация: Упругие механические колебания высокой частоты и малой амплитуды в технике.

Примечание – Различают полезную вибрацию, которая создается специально и используется, в частности, в строительной и транспортной технике, и вредную вибрацию, которая возникает при работе или движении техники и может приводить к нарушению ее работы.

А.24 виброзащита: Совокупность мер, направленных на уменьшение вредного воздействия вибрации на человека, приборы и механизмы.

А.25 **виброизоляция:** Метод борьбы с вибрацией путем введения между ее источником и защищаемыми объектами специальных изолирующих элементов.

А.26 **вибропоглощение:** Метод борьбы с вибрацией путем рассеяния ее энергии специальными поглощающими элементами, в частности, покрытиями.

А.27 **вибропрочность:** Способность изделия сохранять работоспособность, несмотря на воздействие вибрации.

А.28 **видимость:** Возможность зрительного восприятия удаленных от наблюдателя объектов.

А.29 **взвешенные частицы:** Любая субстанция, улавливаемая каким-либо конкретно указанным фильтрующим материалом.

А.30 **внешнее зацепление:** Зубчатое зацепление, при котором ось вращения каждого из взаимодействующих зубчатых колес находится вне внутренней площади другого колеса, а зубчатые колеса вращаются в разных направлениях.

А.31 **внутреннее зацепление:** Зубчатое зацепление, при котором оси вращения взаимодействующих зубчатых колес находятся во внутренней площади одного или обоих из них, а зубчатые колеса вращаются в одном направлении.

А.32 **вторичный двигатель:** Двигатель, питающийся энергией, получаемой от первичных двигателей.

Примечание – Примером вторичного двигателя является электродвигатель, получающий энергию от генератора электрического тока, приводимого в действие двигателем внутреннего сгорания в автомобиле с комбинированной энергетической установкой.

А.33 **выключатель:** Устройство для замыкания и размыкания электрических цепей.

А.34 **выносливость:** Способность материалов и конструкций сопротивляться действию многократных циклических нагрузок.

А.35 **габарит:** Предельное внешнее очертание предмета.

А.36 **газовый аккумулятор:** Аккумулятор, запасующий энергию за счет повышения давления газа в замкнутом объеме.

А.37 **гаситель колебаний:** См. **демпфер**.

А.38 **гидравлический аккумулятор:** Аккумулятор, запасующий энергию за счет повышения давления жидкости в замкнутом объеме.

Примечание – Гидравлический аккумулятор используется, в частности, в конструкции гидравлического тормозного привода.

А.39 гидравлический двигатель: Устройство, преобразующее механическую энергию жидкости в механическую энергию твердого тела: вала, штока.

А.40 гидравлический насос: Устройство, предназначенное для перекачивания жидкости или создания повышенного ее давления.

Примечание – Гидравлический насос используется в смазочных системах (масляный насос), системах питания двигателя (топливный насос), системах жидкостного охлаждения (насос охлаждающей жидкости), гидравлических усилителях и др.

А.41 гидравлический привод: Совокупность устройств, предназначенных для приведения в движение механизмов посредством перекачивания находящейся под давлением жидкости.

Примечание – Гидравлический привод используется в сцеплении, автоматических трансмиссиях, тормозном управлении, усилителях рулевого привода, приводах дополнительного оборудования.

А.42 горение: Быстропротекающая химическая реакция, сопровождающаяся выделением тепла и света.

А.43 гибкий вал: Вал, ось вращения которого может отличаться от прямой линии.

А.44 датчик: Первичный измерительный преобразователь значения какой-либо физической величины в сигнал, обычно электрический, предназначенный для передачи, обработки или регистрации этого сигнала.

А.45 двигатель: Энергетическая машина, преобразующая какую-либо энергию в механическую работу.

Примечание – На транспортных средствах используются тепловые и электрические двигатели.

А.46 демпфер: Устройство, предназначенное для гашения разного рода колебаний.

А.47 деталь: Часть изделия, не имеющая соединений.

А.48 деформация: Изменение формы или размеров тела под действием внешних сил.

А.49 дисбаланс: Неуравновешенность вращающихся частей машин и механизмов, возникающая при несовпадении оси вращения с главной осью инерции, приводящая к возникновению вибрации.

А.50 дисплей: Устройство для визуального отображения цифровой, цифробуквенной или графической информации электронным способом.

А.51 допустимый износ: Износ, при котором изделие сохраняет работоспособность.

А.52 дросселирование: Процесс снижения давления в потоке рабочей жидкости или газа при движении через местное гидродинамическое сопротивление.

А.53 дроссель: Устройство, обеспечивающее регулируемое дросселирование.

А.54 дым: Устойчивая дисперсная система, состоящая из мелких твердых частиц, находящихся во взвешенном состоянии в газах, образующихся при сгорании топлива.

А.55 замедление: 1) Процесс уменьшения скорости; 2) Отрицательное ускорение.

А.56 запаздывание: Отставание появления сигнала на входе исполнительного механизма от момента его посылки источником.

А.57 затухание колебаний: Уменьшение амплитуды колебаний с течением времени, обусловленное потерями энергии колебательной системой.

А.58 звено механизма: Деталь механизма или совокупность деталей, не имеющих относительного перемещения.

А.59 звук: Механические колебания, распространяющиеся в твердой, жидкой или газообразной среде и воспринимаемые органами слуха человека.

А.60 звукоизоляция: См. *шумоизоляция*.

А.61 звукопоглощение: См. *шумопоглощение*.

А.62 зубчатое зацепление: Взаимодействие двух зубчатых звеньев, зубья которых при последовательном соприкосновении между собой передают движение от одного звена к другому.

А.63 зубчатый ремень: Замкнутая лента из синтетического материала с зубьями на внутренней поверхности.

А.64 зуммер: Автоматический электромагнитный прерыватель, издающий жужжащий звук при включении в цепь постоянного тока.

А.65 изнашивание: Процесс изменения размеров, формы, массы или состояния поверхности изделия вследствие разрушения его поверхностного слоя, в частности, при трении.

Примечание – Различают механическое, абразивное, эрозионное, контактно-усталостное и другие виды изнашивания.

А.66 износ: Результат изнашивания, измеряемый в единицах длины, объема или массы.

А.67 индикатор: Прибор или устройство, отражающие изменение параметра какого-либо процесса или состояния, характерного для какого-либо объекта наблюдения.

А.68 испаритель: Устройство, в котором осуществляется интенсивное испарение жидкости.

Примечание – Испаритель используется в качестве теплообменника или для перевода вещества в требуемое для его дальнейшего использования агрегатное состояние.

А.69 источник энергии: Устройство, осуществляющее преобразование энергии из одного вида в другой с целью ее последующего использования.

Примечание – В различных системах транспортного средства могут быть свои источники энергии, например, источником энергии в пневматическом тормозном приводе является компрессор, в рулевом управлении с гидроусилителем – гидравлический насос и т.д.

А.70 картер: Неподвижная деталь какого-либо механизма, служащая его корпусом и опорой для заключенных внутри него деталей.

Примечание – Картер, как правило, является базовой деталью агрегата.

А.71 катализатор: Химическое соединение, увеличивающее скорость протекания какой-либо химической реакции, но само в ней не участвующее.

А.72 кислотный аккумулятор: Электрический аккумулятор с кислотным электролитом.

А.73 ключ: Любое устройство, сконструированное и изготовленное как средство управления блокирующей системой, сконструированной таким образом, чтобы ею можно было управлять только при помощи этого устройства.

А.74 коаксиальные валы: Валы, имеющие общую геометрическую ось и расположенные один внутри другого.

А.75 кожух: Элемент, закрывающий внутренние части и обеспечивающий защиту от любого прямого контакта.

А.76 коллектор электрической машины: Состоящая из изолированных медных пластин часть якоря, контактирующая с токосъемными щетками.

А.77 компрессор: Устройство для сжатия воздуха, представляющее собой насос поршневого, центробежного или другого типа.

Примечание – Компрессор используется в двигателе внутреннего сгорания для обеспечения наддува, является элементом пневматических и гидропневматических тормозных

приводов, пневматических подвесок, систем регулирования давления воздуха в шинах, кондиционеров и др.

А.78 корпус: Деталь узла или машины, служащая их основанием и оболочкой.

А.79 кран: Запорное устройство в гидравлической или пневматической системе.

А.80 крепежное изделие: Деталь, используемая для соединения деталей, узлов или агрегатов.

А.81 магниторезистивный датчик: Датчик, действие которого основано на эффекте изменения электрического сопротивления проводников и полупроводников под действием внешнего магнитного поля.

Примечание – Магниторезистивный датчик позволяет определять частоту вращения или текущее положения объекта измерения.

А.82 марка: Используемое изготовителем продукции обозначение, помещаемое на изделии или его упаковке.

А.83 маркировка: Надписи и условные знаки, помещаемые на продукции, ее частях, ярлыках или упаковке, сообщающие определенную техническую информацию об изделии.

А.84 маховик: Массивный диск или колесо с массивным ободом, устанавливаемое на валу.

Примечание – Маховик предназначен для снижения неравномерности вращения вала, вывода механизма из мертвых точек или накопления кинетической энергии.

А.85 машина: Устройство, выполняющее механическую работу для преобразования энергии, материалов или информации.

А.86 механизм: Система твердых тел, подвижно связанных друг с другом и движущихся относительно одного из них определенным, требуемым образом.

Примечание – Большинство механизмов выполняют функции передачи или преобразования механического движения твердых тел.

А.87 механический аккумулятор: Аккумулятор, предназначенный для сохранения потенциальной или кинетической энергии твердого тела.

Примечание – Различают инерционный и пружинный аккумуляторы.

А.88 микроклимат: Состояние воздушной среды, характеризующееся температурой, влажностью и скоростью движения воздуха.

А.89 многозадачный дисплей: Дисплей, на котором одновременно могут отображаться более одного сообщения.

А.90 муфта: Устройство для постоянного или временного соединения деталей.

Примечание – Связь между вращающимися деталями может обеспечиваться соединительными: зубчатыми, кулачковыми, гидравлическими и др., предохранительными и обгонными муфтами.

А.91 надежность: Свойство объекта сохранять во времени в установленных пределах значения всех параметров, характеризующих способность выполнять требуемые функции в заданных режимах и условиях применения, технического обслуживания, хранения и транспортирования.

А.92 остаточная деформация: Часть деформации, не исчезающая после устранения вызвавших ее воздействий.

А.93 первичный двигатель: Двигатель, непосредственно преобразующий энергию природных ресурсов в механическую работу.

Примечание – Первичным двигателем является любой тепловой двигатель.

А.94 передаточное число механизма: Отношение линейного или углового перемещения входного звена механизма к соответствующему перемещению выходного звена.

А.95 передача: Механизм, служащий для передачи движения с преобразованием силового и кинематического параметров.

А.96 перепускной клапан: Управляемый или автоматический клапан, открывающийся при определенных условиях.

А.97 пневматический аккумулятор: Газовый аккумулятор, рабочим телом которого является воздух.

Примечание – Газовый аккумулятор используется, в частности, в пневматических, гидропневматических и электропневматических тормозных приводах.

А.98 предохранительный клапан: Устройство сброса давления, которое открывается при заданном уровне давления и может возвращаться в исходное положение.

А.99 пружинный аккумулятор: Механический аккумулятор, накапливающий энергию за счет сжатия пружины.

Примечание – Механический аккумулятор используется в системах тормозного управления транспортных средств с пневматическим и комбинированным приводом.

А.100 рабочее тело: Газообразное или жидкое вещество, с помощью которого происходит преобразование или передача энергии.

А.101 редукционный клапан: Клапан, предназначенный для понижения давления рабочего тела.

А.102 ременная передача: Передача, состоящая из ведущего, одного или нескольких ведомых шкивов и ремня.

Примечание – Ременная передача используется чаще всего в приводе навесного оборудования двигателя внутреннего сгорания.

А.103 риск: Сочетание вероятности и последствий наступления неблагоприятных событий.

Примечание – В техническом регулировании риск рассматривается как вероятность причинения вреда жизнедеятельности человека и окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, с учетом тяжести этого вреда.

А.104 силовая установка: См. *двигатель*.

А.105 символ: Графическое изображение, служащее для обозначения чего-либо.

А.106 ступенчатый вал: Вал, форма которого представляет собой совокупность двух или нескольких соосных цилиндров разного диаметра.

А.107 ступица: Центральная часть колеса, маховика, шестерни и других вращающихся деталей, имеющая внутреннее отверстие для соединения с валом.

А.108 суппорт: Неподвижная деталь механизма.

А.109 тепловой двигатель: Двигатель, в котором тепловая энергия сжигаемого топлива превращается в механическую работу.

А.110 тепловой зазор: Зазор, конструктивно предусматриваемый для компенсации тепловых расширений деталей.

А.111 узел: Часть механизма, состоящая из нескольких более простых элементов.

А.112 упругая деформация: Деформация, исчезающая после устранения вызвавшего ее воздействия.

А.113 устройство: Компонент или совокупность компонентов, который (которая) выполняет одну или более функций.

А.114 фильтр: Устройство для очистки жидкостей или газов от ненужных примесей.

А.115 **фитинг**: Соединительная часть трубопровода, устанавливаемая в местах его разветвлений, поворотов, переходов на другой диаметр, а также при необходимости частой сборки и разборки труб.

А.116 **человеко-машинный интерфейс**: Функциональный элемент компонента или системы, предназначенный для взаимодействия пользователя с этим компонентом или системой, включая прием и получение пользователем зрительной информации, а также введение им команд управления.

А.117 **червяк**: Винт со специальной резьбой, являющийся частью червячной передачи.

А.118 **червячная передача**: Передача, осуществляющаяся зацеплением червяка и сопряженного с ним зубчатого колеса.

А.119 **шарнир**: Подвижное соединение деталей, допускающее их поворот только относительно общей оси или точки.

А.120 **шкворень**: Деталь, являющаяся осью поворотного устройства.

А.121 **электрическая цепь**: Совокупность находящихся под напряжением и соединенных друг с другом частей, предназначенных для пропускания электрического тока.

А.122 **электрический аккумулятор**: Химический источник тока, способный накапливать электрическую энергию.

А.123 **электрический двигатель**: Двигатель, в котором электрическая энергия преобразуется в механическую работу.

А.124 **энергетическая установка (энергоустановка)**: См. *двигатель*.

А.125 **энергоемкость**: Способность к поглощению энергии при внешнем воздействии.

П р и м е ч а н и е – Энергоемкость является характеристикой систем, подвергающихся упругой или пластической деформации.

Библиография

- [1] Гусаков, Н.В., Кисуленко, Б.В. Техническое регулирование в автомобилестроении: Словарь-справочник / под ред. Б.В. Кисуленко, - М.: Машиностроение, 2008 - 222, [27] с.; - Библиогр.: с. 220 - 221. - 200 экз. - ISBN 5-201-14433-0.
- [2] Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенное в Женеве 30 сентября 1957 г.

УДК

ОКС

Ключевые слова: автомобильные транспортные средства, системы мониторинга осевой нагрузки, технические требования, методы испытаний

Генеральный директор ФГУП «НАМИ»

С.В. Гайсин

Заместитель генерального директора
по техническому регулированию
ФГУП «НАМИ»

С.А. Аникеев

Директор Центра «Стандартизация и
идентификация» ФГУП «НАМИ»

В.А. Федотов

Директор Центра «Оценка соответствия
транспортных средств и их компонентов»
ФГУП «НАМИ»

А.И. Щепкин

Начальник Управления по обеспечению
участия в международных соглашениях и
разработке систем оценки соответствия
центра «Оценка соответствия транспортных
средств и их компонентов» ФГУП «НАМИ»

А.В. Бочаров

Старший научный сотрудник центра «Оценка
соответствия транспортных средств и их
компонентов» ФГУП «НАМИ»

Т.Э. Морозова

Нормоконтроль:
Инженер по стандартизации 1 категории
Центра «Стандартизация и
идентификация» ФГУП «НАМИ»

А.В. Прибылова