

TCVN

TIÊU CHUẨN VIỆT NAM

TCVN 6529 : 1999

(ISO 1176 : 1990)

**PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ -
KHỐI LƯỢNG -
THUẬT NGỮ ĐỊNH NGHĨA VÀ MÃ HIỆU**

Road vehicles - Masses - Vocabulary and codes

HÀ NỘI - 1999

Lời nói đầu

TCVN 6529 : 1999 hoàn toàn tương đương với ISO 1176 : 1990

TCVN 6529 : 1999 do Ban kỹ thuật tiêu chuẩn TCVN/TC 22 "phương tiện giao thông đường bộ" phối hợp với Cục đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Tổng cục Tiêu chuẩn - Đo lường - chất lượng đề nghị, Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường ban hành.

Phương tiện giao thông đường bộ - Khối lượng - Thuật ngữ định nghĩa và mã hiệu

Road vehicles - Masses - Vocabulary and codes

1 Phạm vi áp dụng

Tiêu chuẩn này quy định các thuật ngữ, định nghĩa và mã hiệu của phương tiện giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn TCVN 6211: 1996 (ISO 3833), chúng có thể là các phương tiện hoàn chỉnh hoặc chưa hoàn chỉnh để đưa ra sử dụng. Các mã hiệu được sử dụng để trao đổi dữ liệu về phương tiện và xử lý trên máy tính.

Tiêu chuẩn này không áp dụng cho các loại phương tiện sau:

- Các loại phương tiện được thiết kế đặc biệt để sử dụng trong các mục đích khác, không dùng để chở hàng hóa và /hoặc chở người.
- Các loại mô tô và xe máy được quy định trong tiêu chuẩn ISO 6726;
- Các loại rơ moóc kiểu nhà lưu động được quy định trong tiêu chuẩn ISO 7237.

Tiêu chuẩn này không quy định phương pháp đo, đơn vị hoặc dung sai.

2 Tiêu chuẩn trích dẫn

TCVN 6211:1996 (ISO 3833) Phương tiện giao thông đường bộ - Kiểu - Thuật ngữ và định nghĩa

ISO 6726 : 1998 Mô tô và xe máy hai bánh - Khối lượng - Thuật ngữ

ISO 7237:1981 Phương tiện giao thông đường bộ - Khối lượng và kích thước của rơ moóc kiểu nhà lưu động - Thuật ngữ và định nghĩa.

Quy định chung

3.1. Những định nghĩa này nhằm mục đích thuận tiện cho việc so sánh các khối lượng của phương tiện có cùng điều kiện chất tải giống nhau, được biên soạn có xét tới khả năng áp dụng của các cơ quan chức năng có thẩm quyền, nhà sản xuất và người sử dụng.

3.2 "Tải trọng" được coi như lực truyền từ phương tiện hoặc phần xác định của phương tiện tới mặt phẳng nằm ngang tiếp xúc với phương tiện ở trạng thái tĩnh.

"Khối lượng" là lượng vật chất của phương tiện hoặc các bộ phận cấu thành phương tiện, sinh ra trọng lượng và hiện tượng quán tính, đặc trưng cho sự chống lại gia tốc của phương tiện.

Khối lượng và tải trọng được đo trong điều kiện phương tiện ở trạng thái tĩnh và các bánh xe ở vị trí thẳng hướng về phía trước.

3.3 Trong một số định nghĩa, các chi tiết cụ thể đã được đánh dấu (*): có nghĩa là các chi tiết này không cần tính vào khối lượng của phương tiện. Ngược lại, các chi tiết không được liệt kê như mâm kéo của ô tô đầu kéo, các bộ phận hỗ trợ chống trượt có thể được tính thêm vào khối lượng của phương tiện. Trong cả hai trường hợp, nhà sản xuất phải ghi rõ khối lượng của phương tiện ứng với một trong hai thuật ngữ trên sẽ ghi là "TCVN - ISO. M..." và có danh sách liệt kê, sau đó không được tính thêm bất kỳ một chi tiết nào vào khối lượng.

Nếu tính cả khối lượng của người lái xe thì việc này phải được nêu rõ.

3.4 Sự phân bố khối lượng lên mỗi trục (hoặc lên mỗi bánh) có thể được chỉ rõ bằng cách kèm theo số thứ tự của trục xe tương ứng vào mã hiệu. Trục xe số 1 là trục đầu tiên.

Ví dụ:

TCVN ISO - M06	khối lượng bản thân của ô tô hoàn chỉnh khi xuất xưởng
TCVN ISO - M061	Sự phân bố khối lượng không tải của phương tiện lên trục đầu tiên
TCVN ISO - M062	Sự phân bố khối lượng không tải của phương tiện lên trục thứ hai ...vv
TCVN ISO - M15	Tải trọng cho phép lớn nhất của lớp xe
TCVN ISO - M151	Tải trọng cho phép lớn nhất lên một bánh của trục đầu tiên
TCVN ISO - M152	Tải trọng cho phép lớn nhất lên một bánh của trục thứ hai...vv

4 Thuật ngữ, định nghĩa và mã hiệu

4.1 Khối lượng khô của sàt-xi trần (bare chassis dry mass):

Khối lượng của sàt - xi trần gồm có phần cơ và chỉ các bộ phận cần thiết để hoạt động, theo quy định của nhà sản xuất.

đối với sát-xi trần của phương tiện cơ giới đường bộ khi được cung cấp nhiên liệu, dầu mỡ và chất lỏng làm mát (nếu cần thiết) thì phương tiện đó có khả năng vận hành được.

Việc lắp ráp các bộ phận hoặc các chi tiết sau là tùy thuộc quyền chọn lựa của nhà sản xuất.

- Nắp đậy khoang máy, hộp chứa lớp xe dự phòng, bộ phận móc kéo rơ moóc, hộp số phụ, hộp trích công suất, bộ phận khởi động phụ của động cơ, chất lỏng làm mát trong trường hợp hệ thống làm mát tuần hoàn kín, các lớp xe dự phòng, các bộ phận nâng hạ thủy lực hoặc cơ khí;
- Các bộ phận cần phải trang bị theo luật giao thông

Ví dụ: Bộ phận chiếu sáng và tín hiệu, còi

Các bộ phận hoặc chi tiết trên nếu được lắp ráp vào phải được ghi rõ

Mã hiệu: **TCVN - ISO M01**

4.2. Khối lượng bản thân của sát-xi trần (bare chassis kerb mass):

Khối lượng khô của sát - xi trần (thuật ngữ 4.1) cộng thêm khối lượng các chi tiết và thành phần sau:

- chất lỏng làm mát;
- dầu mỡ bôi trơn
- chất lỏng rửa kính*;
- nhiên liệu (nhiên liệu trong thùng chứa ít nhất là 90% thể tích thùng nhiên liệu theo quy định của nhà sản xuất);
- lớp dự phòng*;
- bình dập lửa*;
- phụ tùng dự trữ theo tiêu chuẩn*;
- dụng cụ chèn xe;*;
- dụng cụ sửa chữa theo tiêu chuẩn*;

Mã hiệu: **TCVN - ISO M02**

4.3 Khối lượng khô của ô tô sát-xi (sát - xi và buồng lái) (chassis and cab dry mass):

Khối lượng khô của sát-xi trần (thuật ngữ 4.1) cộng thêm khối lượng của toàn bộ buồng lái và cộng thêm khối lượng của các chi tiết được trang bị theo tiêu chuẩn hoặc trang bị thêm theo quy định của nhà sản xuất, các chi tiết này phải được ghi rõ trong bảng kê.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M03**

4.4 Khối lượng bản thân của ô tô sát-xi (sát-xi và buồng lái) (chassis and cab kerb mass):

Khối lượng khô của ô tô sát - xi (thuật ngữ 4.3) cộng thêm khối lượng của những chi tiết và thành phần sau:

- chất lỏng làm mát;
- dầu mỡ bôi trơn
- chất lỏng rửa kính*;
- nhiên liệu (nhiên liệu trong thùng chứa ít nhất là 90% thể tích thùng nhiên liệu theo quy định của nhà sản xuất);
- lớp dự phòng*;
- bình dập lửa*;
- phụ tùng dự trữ theo tiêu chuẩn*;
- dụng cụ chèn xe;*
- dụng cụ sửa chữa theo tiêu chuẩn;*

Mã hiệu: **TCVN - ISO M04**

4.5 Khối lượng khô của ô tô hoàn chỉnh (Complete vehicle shipping mass):

Khối lượng khô của sát-xi (thuật ngữ 4.3) cùng với thân xe, được lắp với toàn bộ thiết bị điện và thiết bị kèm theo khác phụ trợ cần thiết để phương tiện hoạt động bình thường, cộng thêm khối lượng của các chi tiết được trang bị theo tiêu chuẩn hoặc trang bị thêm theo quy định của nhà sản xuất, các chi tiết này phải được ghi rõ trong bảng kê.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M05**

4.6 Khối lượng bản thân của ô tô hoàn chỉnh (Complete vehicle kerb mass):

Khối lượng khô của ô tô sát-xi (thuật ngữ 4.5) cộng thêm khối lượng của những chi tiết và thành phần sau:

- chất lỏng làm mát;
- dầu mỡ bôi trơn
- chất lỏng rửa kính*;
- nhiên liệu (nhiên liệu trong thùng chứa ít nhất là 90% thể tích thùng nhiên liệu theo quy định của nhà sản xuất);
- lớp dự phòng*;
- bình dập lửa*;
- phụ tùng dự trữ theo tiêu chuẩn;

- dụng cụ chèn xe;*
- dụng cụ sửa chữa theo tiêu chuẩn;*

Mã hiệu: **TCVN - ISO M06**

4.7 Khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất (Maximum design total mass):

Khối lượng lớn nhất của phương tiện theo quy định của nhà sản xuất. Khối lượng này có thể lớn hơn khối lượng toàn bộ cho phép lớn nhất do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định (xem chú thích ở 4.8)

Mã hiệu: **TCVN - ISO M07**

4.8 Khối lượng toàn bộ cho phép lớn nhất (Maximum authorized total mass):

Khối lượng lớn nhất của phương tiện do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định

Chú thích

- 1 Đối với các phương tiện kéo theo một rơ moóc hoặc semi-rơmoóc có tải trọng thẳng đứng đáng kể tác động lên móc kéo hoặc mâm kéo thì tải trọng này chia cho gia tốc trọng trường tiêu chuẩn sẽ được tính vào khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất (thuật ngữ 4.7) hoặc khối lượng toàn bộ cho phép lớn nhất (thuật ngữ 4.8)
- 2 Đối với các semi-rơmoóc, khối lượng toàn bộ cho phép lớn nhất bao gồm cả tải trọng thẳng đứng tác động lên mâm kéo, được cơ quan có thẩm quyền quy định dựa trên đặc tính kỹ thuật của ô tô đầu kéo.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M08**

4.9 Khối lượng chuyên chở cho phép lớn nhất (Maximum design pay mass):

Khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất (thuật ngữ 4.7) trừ đi khối lượng bản thân của ô tô (thuật ngữ 4.6) không kể khối lượng của người lái.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M09**

4.10 Khối lượng chuyên chở cho phép lớn nhất (Maximum authorized pay mass):

Khối lượng toàn bộ cho phép lớn nhất (thuật ngữ 4.8) trừ đi khối lượng bản thân của ô tô (thuật ngữ 4.6) không kể khối lượng của người lái.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M10**

4.11 Tải trọng trục thiết kế lớn nhất (Maximum design axle load):

Tải trọng trục lớn nhất theo quy định của nhà sản xuất

Mã hiệu: **TCVN - ISO M11**

4.12 Tải trọng trục thiết kế nhỏ nhất (Minimum design axle load):

Tải trọng trục nhỏ nhất theo quy định của nhà sản xuất

Mã hiệu: **TCVN - ISO M12**

4.13 Tải trọng trục cho phép lớn nhất (Maximum authorized axle load):

Tải trọng trục lớn nhất do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định

Mã hiệu: **TCVN - ISO M13**

4.14 Tải trọng thiết kế lớn nhất của lớp xe (Maximum design type load):

Tương ứng với khả năng chịu tải lớn nhất của lớp xe theo quy định của nhà sản xuất

Mã hiệu: **TCVN - ISO M14**

4.15 Tải trọng cho phép lớn nhất của lớp xe (Maximum authorized tyre load):

Tương ứng với khả năng chịu tải lớn nhất của lớp xe do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M15**

4.16 Khối lượng kéo thiết kế lớn nhất (Maximum design towed mass):

Khối lượng lớn nhất phương tiện có thể kéo, theo quy định của nhà sản xuất

Mã hiệu: **TCVN - ISO M16**

4.17 Khối lượng kéo cho phép lớn nhất (Maximum authorized towed load):

Khối lượng lớn nhất phương tiện có thể kéo, do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định

Mã hiệu: **TCVN - ISO M17**

4.18 Khối lượng thiết kế lớn nhất của đoàn xe (tổ hợp xe) (Maximum design mass of vehicle combination):

Tổng các khối lượng toàn bộ theo thiết kế lớn nhất của phương tiện kéo và phương tiện được kéo (rơ moóc, sơmi-rơmoóc), theo quy định của nhà sản xuất phương tiện kéo.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M18**

4.19 Khối lượng cho phép lớn nhất của đoàn xe (Maximum authorized mass of vehicle combination):

Tổng các khối lượng toàn bộ lớn nhất của phương tiện kéo và phương tiện được kéo (rơ moóc, sơmi-rơmoóc), do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M19**

4.20 Khối lượng thiết kế lớn nhất của phương tiện được nối bằng khớp nối (Maximum design mass of articulated vehicle):

Tổng khối lượng lớn nhất của phương tiện được nối bằng khớp nối, theo quy định của nhà sản xuất phương tiện kéo.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M20**

4.21 Khối lượng cho phép lớn nhất của phương tiện được nối bằng khớp nối (Maximum authorized mass of articulated vehicle):

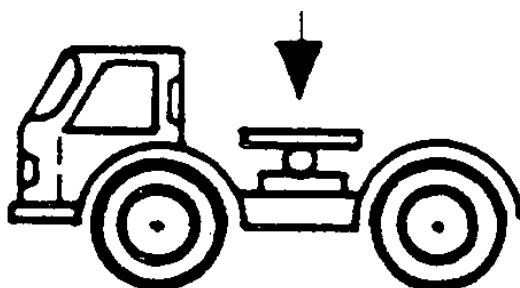
Tổng khối lượng lớn nhất của phương tiện được nối bằng khớp nối, do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M21**

4.22 Tải trọng tĩnh thiết kế lớn nhất của ô tô đầu kéo (Maximum design static load borne by semi-trailer towing vehicle):

Tải trọng tĩnh thẳng đứng lớn nhất tác động lên mâm kéo của ô tô đầu kéo, theo quy định của nhà sản xuất phương tiện kéo.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M22**

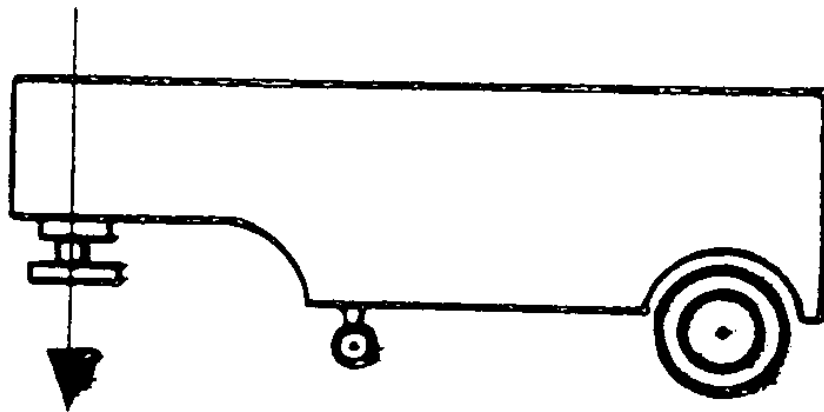


Hình 1

4.23 Tải trọng tĩnh thiết kế lớn nhất của sơmi-rơmoóc tác động lên ô tô đầu kéo (Maximum design static load imposed by semi-trailer towing vehicle):

Tải trọng tĩnh thẳng đứng lớn nhất của sơmi-rơmoóc tác động lên ô tô đầu kéo, theo quy định của nhà sản xuất sơmi-rơmoóc (xem hình 2).

Mã hiệu: **TCVN - ISO M23**



Hình 2

4.24 Tải trọng tĩnh thiết kế lớn nhất tác động lên móc kéo (Maximum design static load on coupling device):

Tải trọng tĩnh thẳng đứng lớn nhất tác động lên móc kéo của phương tiện kéo, theo quy định của nhà sản xuất phương tiện.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M24**

4.25 Tải trọng tĩnh cho phép lớn nhất tác động lên móc kéo (Maximum authorized static load on coupling device):

Tải trọng tĩnh thẳng đứng lớn nhất tác động lên móc kéo của phương tiện kéo do cơ quan chức năng có thẩm quyền quy định.

Mã hiệu: **TCVN - ISO M25**