

TCVN

TIÊU CHUẨN VIỆT NAM

TCVN 6528 : 1999

(ISO 612 : 1978)

**PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ -
KÍCH THƯỚC PHƯƠNG TIỆN CÓ ĐỘNG CƠ VÀ PHƯƠNG
TIỆN ĐƯỢC KÉO - THUẬT NGỮ VÀ ĐỊNH NGHĨA**

*Road vehicles - Dimensions of motor vehicles
and towed vehicles - Terms and definitions*

HÀ NỘI - 1999

Lời nói đầu

TCVN 6528 : 1999 hoàn toàn tương đương với ISO 612 : 1978

TCVN 6528 : 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 - Kích thước phương tiện có động cơ và phương tiện được kéo - Thuật ngữ và định nghĩa

Road vehicles - Dimensions of motor vehicles and towed - Term and definitions

1 Phạm vi áp dụng

Tiêu chuẩn này quy định các thuật ngữ và định nghĩa liên quan đến các kích thước của phương tiện giao thông đường bộ - Phương tiện được kéo.

Trong tiêu chuẩn không quy định phương pháp đo, đơn vị của các giá trị đo, quy định về độ chính xác cũng như mức giới hạn của các kích thước được định nghĩa.

Chú thích - Những thuật ngữ, định nghĩa và ký hiệu khác được quy định trong các tiêu chuẩn sau đây:

ISO 3877/I	Lốp, van và săm - Danh mục của các thuật ngữ tương đương - Phần I: Lốp
ISO 3877/II	Lốp, van và săm - Danh mục của các thuật ngữ tương đương - Phần II: Van
ISO 3877/III	Lốp, van và săm - Danh mục của các thuật ngữ tương đương - Phần III: Săm
ISO 3911	Bánh xe/ vành - thuật ngữ, tên gọi, mác và đơn vị đo
ISO 4131	Phương tiện giao thông đường bộ - Ký hiệu kích thước của ô tô con
ISO 4223/I	Định nghĩa của một vài thuật ngữ dùng trong công nghiệp lốp - Phần I: Lốp hơi

2 Lĩnh vực áp dụng

Tiêu chuẩn này áp dụng cho các phương tiện giao thông đường bộ được định nghĩa trong TCVN 6211 : 1996 (ISO 3833 : 1977). Không áp dụng cho các loại phương tiện như: mô tô, xe máy hoặc các phương tiện khác như máy kéo nông nghiệp, loại bánh hơi trong một số trường hợp được dùng vào việc vận chuyển người hoặc hàng hóa trên đường giao thông công cộng

3. Tiêu chuẩn trích dẫn

TCVN 6211 : 1996 (ISO 3833 : 1977) Phương tiện giao thông đường bộ - Kiểu - Thuật ngữ và định nghĩa

TCVN 6529 : 1999 (1176 : 1990) Phương tiện giao thông đường bộ - Khối lượng - Thuật ngữ định nghĩa

ISO 1726 Phương tiện giao thông đường bộ - Thiết bị nối kéo giữa đầu kéo và sơmi-rơmoóc - Khả năng lắp lẫn.

ISO 4130 Phương tiện giao thông đường bộ - Hệ quy chiếu không gian ba chiều và những quy ước tiêu chuẩn

4. Quy định chung

Ngoại trừ những quy định khác có liên quan tới một hoặc nhiều đề mục dưới đây, thông thường nó sẽ được hiểu rằng:

- a) mặt tựa là mặt phẳng nằm ngang; các kích thước chiều dài và chiều rộng được đo trong mặt phẳng nằm ngang, các kích thước chiều cao được đo trong mặt phẳng thẳng đứng;
- b) trọng lượng toàn bộ của phương tiện là tổng trọng lượng cho phép lớn nhất, trong đó tải trọng chất lên phương tiện được phân bố theo chỉ dẫn của nhà sản xuất (xem TCVN 6529:1999 (ISO 1176:1990));
- c) các lớp được bơm căng tới áp suất phù hợp với tổng trọng lượng cho phép lớn nhất của phương tiện;
- d) phương tiện ở trạng thái tĩnh; các cửa lên xuống và cửa sổ được đóng, các bánh xe và các cơ cấu liên kết ở vị trí phù hợp để phương tiện chuyển động theo một đường thẳng.
- e) phương tiện được xác định kích thước phải là phương tiện còn mới nguyên sau khi suất xưởng và có đầy đủ các trang thiết bị thông thường.
- f) tất cả các bánh xe phải tiếp xúc trên mặt nền;
- g) khái niệm "mặt phẳng giữa của bánh xe" dùng trong các định nghĩa dưới đây được hiểu là mặt phẳng cách đều hai mép trong của vành bánh xe.

5 Định nghĩa về mặt phẳng trung tuyến theo chiều dọc của phương tiện

Mặt phẳng trung tuyến theo chiều dọc của phương tiện (dưới đây sẽ được gọi tắt là mặt phẳng trung tuyến) là mặt phẳng đứng Y đi qua điểm giữa của đoạn thẳng AB, vuông góc với đoạn thẳng AB, trong đó điểm A và điểm B được xác định như sau:

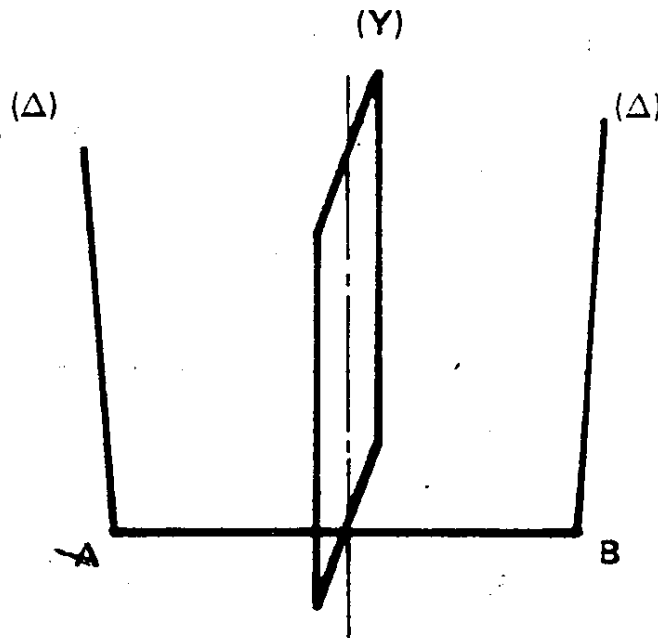
- đối với mỗi bánh xe, mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục của nó cắt mặt phẳng giữa của bánh xe theo một đường thẳng Δ , đường thẳng Δ này cắt mặt tựa của phương tiện tại một điểm;
- điểm A và B được xác định như trên tương ứng với hai bánh xe ngoài cùng trên cùng một trục (dẫn hướng hoặc chủ động)

Chú thích

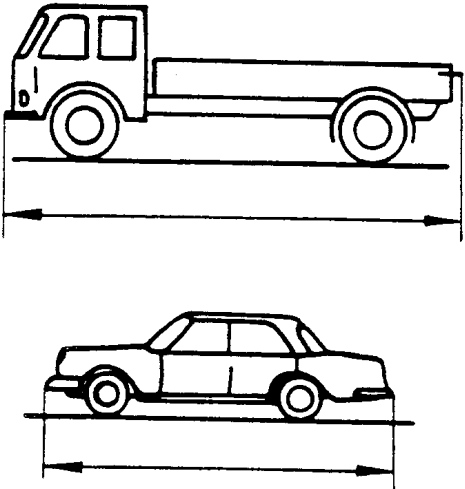
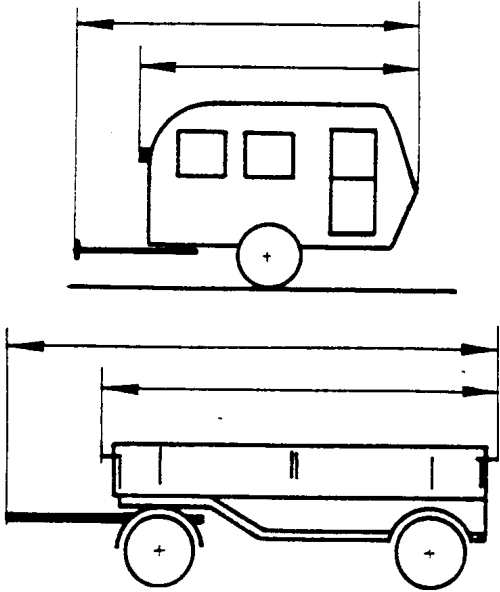
1) Mặt phẳng trung tuyến cũng được gọi là "mặt phẳng dọc đối xứng" hay "mặt phẳng Y góc tọa độ (xem ISO 4130)

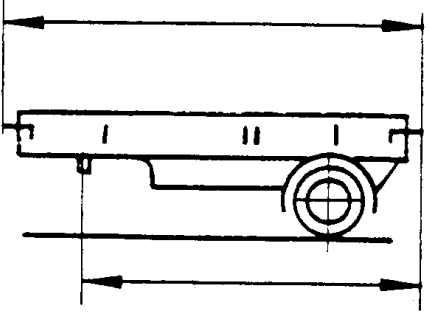
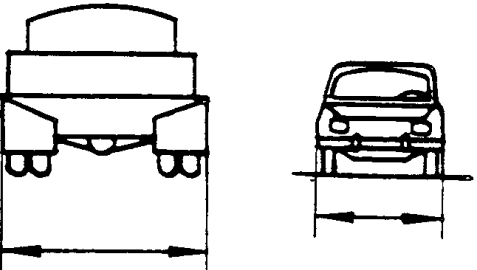
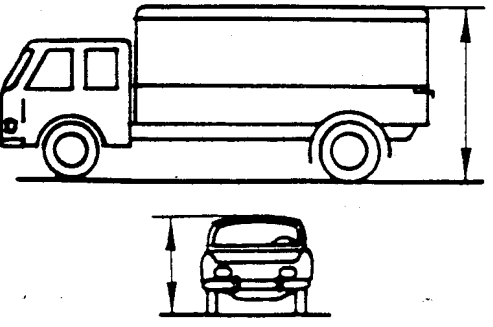
2) Trường hợp bánh kép

Mặt phẳng giữa của bánh kép là mặt phẳng cách đều tính từ mép trong của một bánh sang mép ngoài của bánh còn lại. Đường thẳng Δ trong trường hợp này là giao tuyến giữa mặt phẳng giữa của bánh kép với mặt phẳng thẳng đứng đi qua tâm trục.

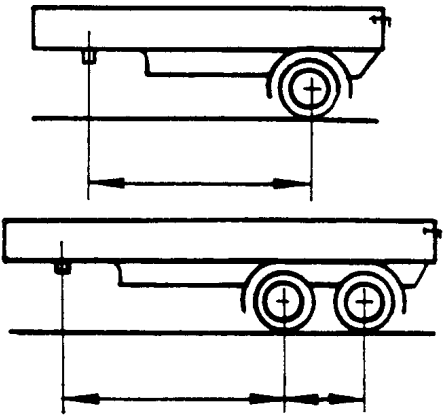
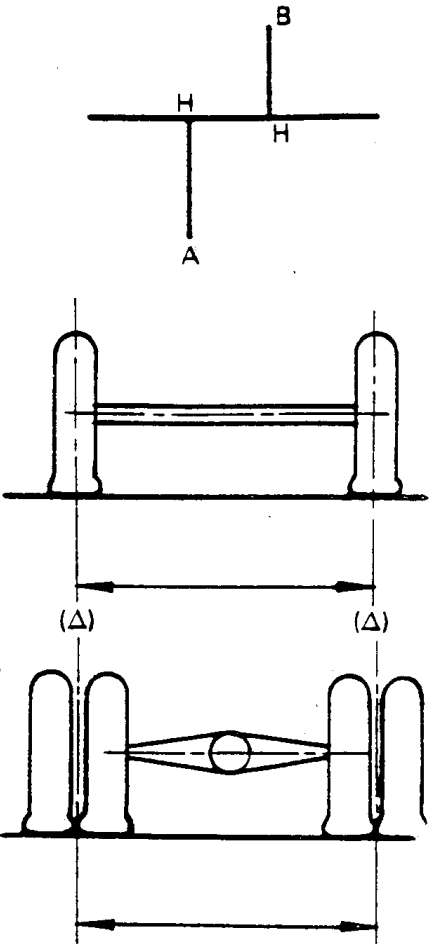


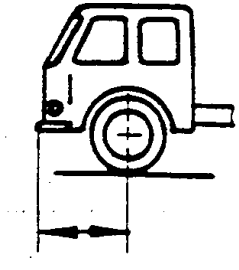
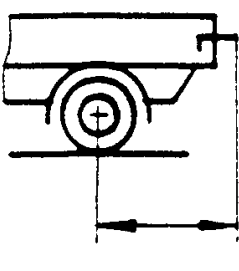
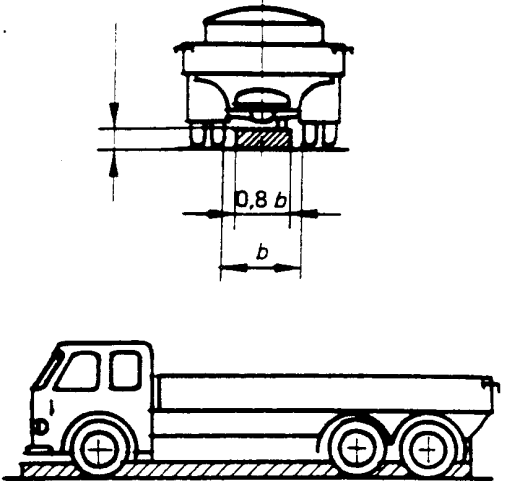
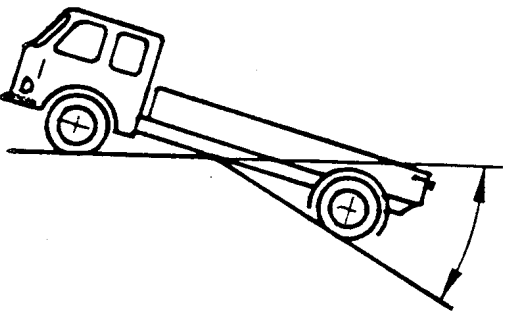
6 Thuật ngữ và định nghĩa phương tiện có động cơ và phương tiện được kéo

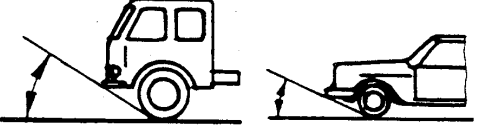
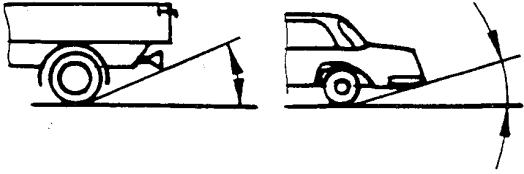
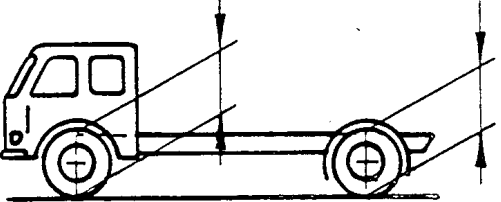
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
6.1	Chiều dài phương tiện Vehicle length	Xem 6.1.1 đến 6.1.3	
6.1.1	Chiều dài phương tiện có động cơ Motor vehicle length	<p>Khoảng cách giữa hai mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến và đi qua hai điểm ngoài cùng phía trước và phía sau của phương tiện</p> <p>Chú thích - Tất cả các chi tiết của phương tiện bao gồm cả những phần nhô ra trước và sau như móc kéo, đệm giảm va đập, đều phải nằm giữa hai mặt phẳng này.</p>	
6.1.2	Chiều dài rơ-moóc Trailer length	<p>Chiều dài của phương tiện như được định nghĩa ở trong 6.1.1 và có hai giá trị: giá trị kể cả cơ cấu kéo và không kể cơ cấu kéo.</p> <p>Chiều dài của phương tiện không kể cơ cấu kéo là giá trị thứ hai được đặt trong dấu ngoặc đơn.</p> <p>Ví dụ: 5500(3700)</p> <p>Chú thích- Để xác định chiều dài của phương tiện kể cả cơ cấu kéo, thanh kéo được giả thiết đặt ở vị trí sao cho đường tâm của lỗ ở đầu thanh kéo hoặc đầu nối của thanh kéo là thẳng đứng và điểm ngoài cùng của thanh kéo nằm trong mặt phẳng thẳng đứng xa nhất về phía trước.</p>	

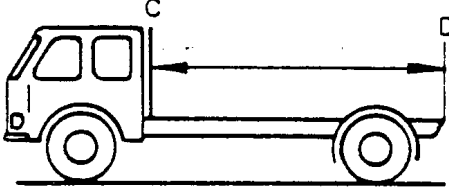
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
6.1.3	Chiều dài sơ-mi-rơ-móc Semi trailer length	<p>Chiều dài của sơ-mi-rơ-móc được định nghĩa như trong 6.1.1 và có hai giá trị: chiều dài của sơ-mi-rơ-móc và chiều dài của sơ-mi-rơ-móc tính từ chốt kéo.</p> <p>Chiều dài của sơ-mi-rơ-móc tính từ chốt kéo là khoảng cách từ đường tâm chốt kéo tới điểm cuối cùng của sơ-mi-rơ-móc. Giá trị này được đặt trong dấu ngoặc đơn</p> <p>Ví dụ: 10800 (7800)</p>	
6.2	Chiều rộng phương tiện Vehicle width	<p>Khoảng cách giữa hai mặt phẳng song song với mặt phẳng trung tuyến của phương tiện, đi qua hai điểm ngoài cùng của hai bên thành phương tiện</p> <p>Chú thích - Tất cả các chi tiết của phương tiện kể cả phần nhô ra bên ngoài của các chi tiết được gắn cứng vào xe như (moay ơ, tay nắm cửa, đệm giảm va đập...) đều phải nằm giữa hai mặt phẳng này. Ngoại trừ gương chiếu sau, đèn hiệu cạnh bên sườn, đèn xi nhan, đèn đỗ, biểu tượng truyền thống, chấn bùn, bậc lên xuống cơ động, và phần biến dạng của lốp ở chỗ tiếp xúc với mặt đường</p>	
6.3	Chiều cao phương tiện (không chất tải) Vehicle height (unladen)	<p>Khoảng cách giữa mặt tựa và mặt phẳng nằm ngang tiếp xúc với phần cao nhất của phương tiện</p> <p>Chú thích</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toàn bộ các chi tiết được lắp đặt ở trên xe đều nằm giữa hai mặt phẳng này. 2. Chiều cao này được xác định khi xe trong điều kiện sẵn sàng hoạt động và không chất tải 	

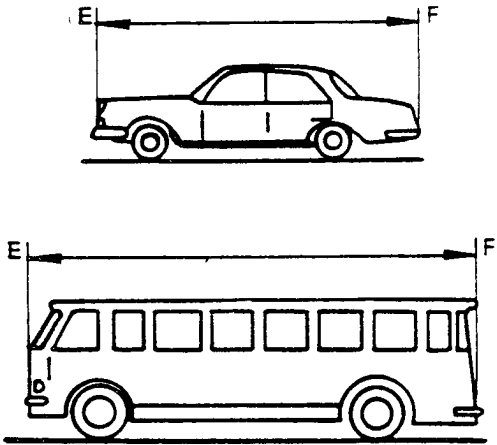
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
6.4	Khoảng cách giữa các bánh xe Wheel space	Xem 6.4.1 và 6.4.2	
6.4.1	Chiều dài cơ sở phương tiện có gắn động cơ và của rơ-móc Moto vehicle or trailer wheel space	<p>Khoảng cách giữa các đường thẳng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến và đi qua hai điểm A và B đã được xác định ở điều 5, tương ứng với hai bánh xe liên tiếp và nằm cùng về một phía.</p> <p>Chú thích</p> <p>1. Nếu giá trị khoảng cách giữa các bánh xe ở bên phải và bên trái khác nhau, thì cả hai kích thước đó được biểu diễn tách biệt bằng một đường gạch ngang, phần thứ nhất tương ứng với bánh xe bên trái.</p> <p>2. Đối với phương tiện có từ ba cầu trở lên, chiều dài cơ sở của xe là tổng khoảng cách giữa các bánh xe liên tiếp bên phải hoặc bên trái được xác định bắt đầu từ bánh xe đầu tiên cho tới bánh xe cuối cùng</p>	

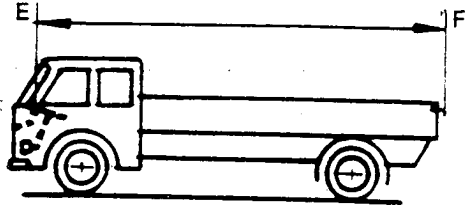
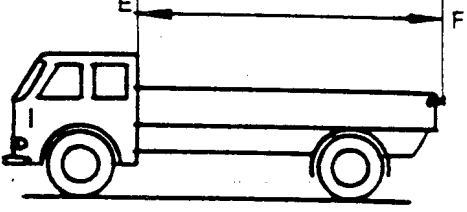
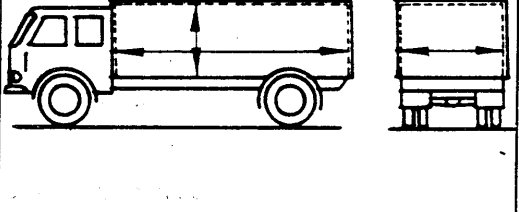
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
6.4.2	Chiều dài cơ sở sơmi-rơmoóc Semi-trailer wheel space	<p>Khoảng cách từ đường tâm chốt kéo ở vị trí thẳng đứng tới mặt phẳng đứng đi qua trục của cầu thứ nhất của sơmi-rơmoóc</p> <p>Chú thích- Trong trường hợp xe sơmi-rơmoóc có từ hai cầu trở lên, chiều dài cơ sở của sơmi-rơmoóc được xác định tương tự như trường hợp phương tiện có gắn động cơ có ba cầu trở lên.</p>	
6.5	Chiều rộng cơ sở Track	<p>Chiều rộng cơ sở của một cầu (có thể là cầu có hệ treo độc lập hoặc phụ thuộc) là tổng hai khoảng cách AH và BH tương ứng với hai bánh xe của cầu đó, AH và BH là khoảng cách từ hai điểm A và B được xác định ở điều 5 tới mặt phẳng trung tuyến.</p> <p>Chú thích</p> <p>1. Định nghĩa thường được sử dụng trong thực tế: Trong trường hợp của hai bánh đơn tương ứng trên cùng một cầu (có thể là cầu có hệ treo độc lập hoặc phụ thuộc), chiều rộng cơ sở là khoảng cách giữa đường tâm hai vết do bánh xe để lại trên mặt đường</p> <p>2 Trường hợp bánh kép</p> <p>Xem chú thích 2 của điều 5</p>	

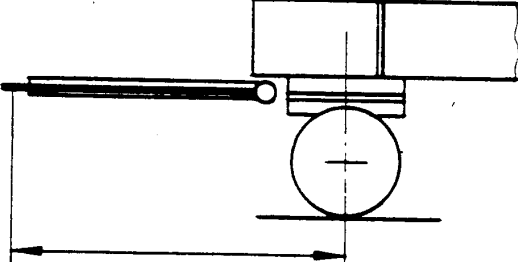
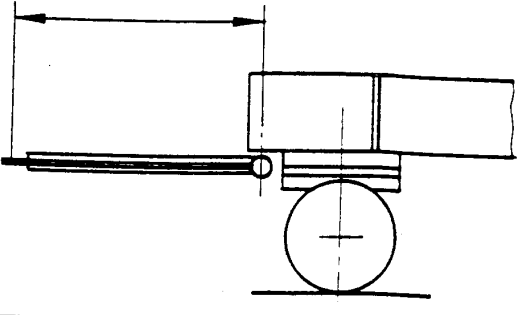
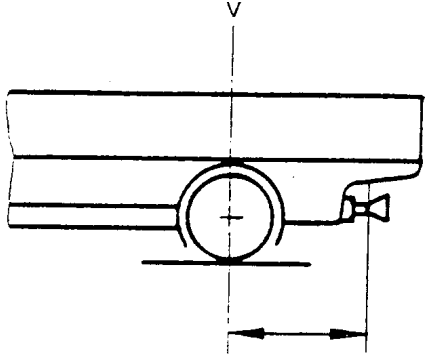
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
6.6	Chiều dài đầu phương tiện Front overhang	Khoảng cách giữa mặt phẳng thẳng đứng đi qua tâm của các bánh trước tới điểm ngoài cùng phía trước của phương tiện (kể cả móc kéo, biển số... và các chi tiết được gắn cố định vào phương tiện)	
6.7	Chiều dài đuôi phương tiện Rear overhang	Khoảng cách giữa mặt phẳng thẳng đứng đi qua tâm của các bánh sau cùng tới điểm ngoài cùng phía sau của phương tiện (kể cả móc kéo, biển số... và các chi tiết được gắn cố định vào xe)	
6.8	Khoảng sáng gầm xe Ground clearance	Khoảng cách từ mặt phẳng đỡ tới điểm thấp nhất của phần giữa phương tiện Phần giữa phương tiện là phần nằm trong hai mặt phẳng song song và cách đều mặt phẳng trung tuyến, khoảng cách giữa hai mặt phẳng này bằng 80% của khoảng cách (b) giữa hai mép trong của bánh xe trên một cầu mà cầu đó có khoảng cách b là nhỏ nhất	
6.9	Góc thông qua phương tiện Ramp angle	Góc nhọn tối thiểu được thiết lập giữa hai mặt phẳng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến. Một mặt phẳng là tiếp tuyến với hai bánh trước, mặt phẳng kia là tiếp tuyến với hai bánh sau, giao tuyến giữ hai mặt phẳng này đi qua điểm thấp nhất của phương tiện và nằm ở khoảng giữa xe, góc này được xác	

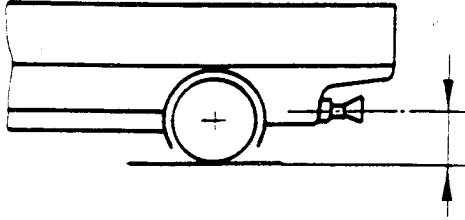
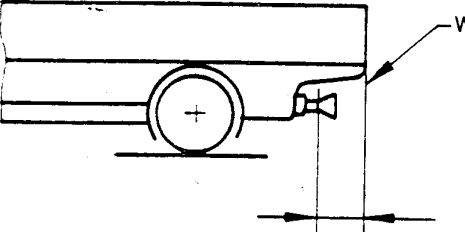
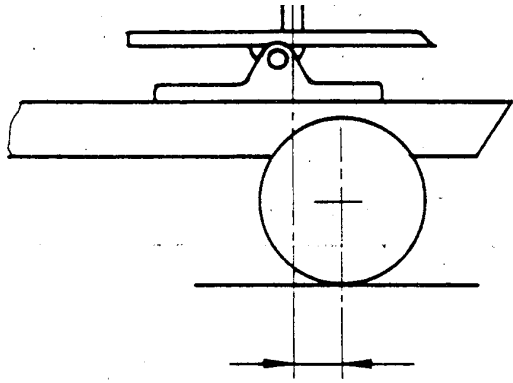
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
		định khi phương tiện ở trạng thái tĩnh và được chất đủ tải và biểu thị độ dốc hình học lớn nhất mà phương tiện có thể vượt qua.	
6.10	Góc thoát trước Approach angle	Góc lớn nhất được tạo bởi mặt phẳng nằm ngang và mặt phẳng tiếp tuyến với lớp bánh xe trước của phương tiện và đi qua điểm thấp nhất của phần đầu xe. Sao cho không có điểm nào ở đầu xe thuộc cầu trước nằm dưới mặt phẳng này và cũng không có chi tiết nào được gắn cố định trên xe nằm dưới mặt phẳng này. Góc này được xác định khi xe ở trạng thái tĩnh và chất đủ tải	
6.11	góc thoát sau Departure angle	Góc lớn nhất được tạo bởi mặt phẳng nằm ngang và mặt phẳng tiếp tuyến với lớp bánh xe sau và đi qua điểm thấp nhất của phần đuôi xe, sao cho không có điểm nào ở phía sau xe thuộc cầu sau nằm dưới mặt phẳng này và cũng không có chi tiết nào được gắn cố định trên xe nằm dưới mặt phẳng này. Góc này được xác định khi xe ở trạng thái tĩnh và chất đủ tải.	
6.12	Chiều cao khung xe so với mặt tựa (xe thương mại) height of chassis above ground (Commercial vehicle)	Khoảng cách được đo tại tâm của cầu tính từ mặt phẳng tựa tới đường nằm ngang vuông góc với mặt phẳng trung tuyến và tiếp xúc với bề mặt phía trên cùng của khung. Chú thích 1. Trong trường hợp xe có nhiều hơn hai cầu, khoảng cách đó được đo tại cầu ngoài cùng (ngoại trừ trường hợp là loại	

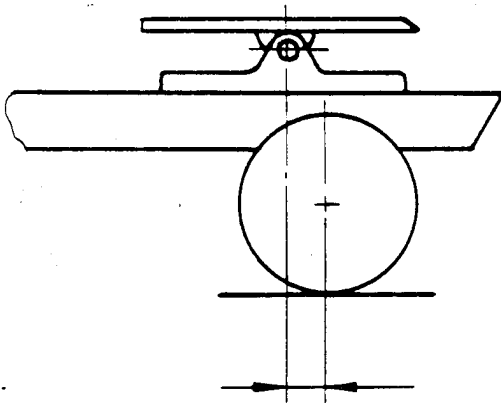
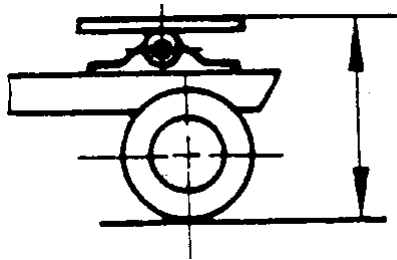
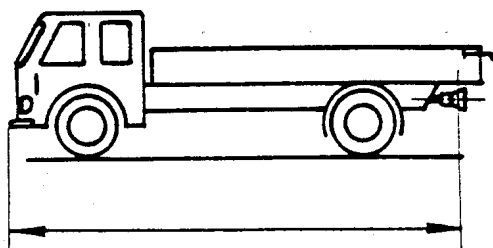
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
		<p>cầu nâng lên được)</p> <p>2. Chiều cao của khung xe so với mặt phẳng tựa được xác định trong cả trường hợp không chất tải và chất tải tối đa cho phép</p>	
6.13	<p>Chiều dài có ích tối đa khung xe phía sau buồng lái (Ôtô sát xi có buồng lái)</p> <p>Maximum usable length of chassis behind cab (Vehicle with cab)</p>	<p>Khoảng cách giữa hai mặt phẳng thẳng đứng C và D vuông góc với mặt phẳng trung tuyến:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mặt phẳng C là mặt phẳng đi qua điểm đầu tiên nơi có thể sử dụng để đặt thân xe, thùng hàng; - mặt phẳng D tiếp xúc với điểm cuối cùng phía sau của khung. 	
6.14	<p>Chiều dài của thân xe</p> <p>Bodywork length</p>	<p>Khoảng cách giữa hai mặt phẳng E và F vuông góc với mặt phẳng dọc theo xe được xác định trong 6.14.1 đến 6.14.3</p> <p>Chú thích - Chiều dài của thân xe không bao gồm phần móc kéo hay thiết bị gắn kéo ro-móc, biển số phía sau, đệm giảm va đập..., trừ khi các chi tiết này là chi tiết kết cấu của thân</p>	

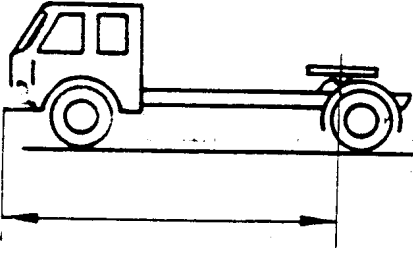
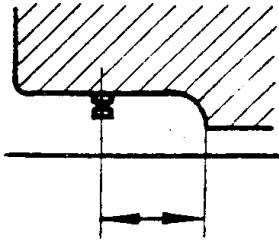
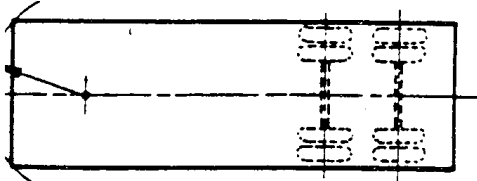
6.14.1	<p>Ô tô chở người và ô tô sát xi không có buồng lái và không có kết cấu che chắn động cơ hoặc các tổng thành khác với mục đích tạo ra hình dáng bên ngoài của xe</p> <p>passenger cars and chassis without cab and without any enclosure for the engine or other components which are intended to form an external part of the vehicle</p>	<p>- mặt phẳng E đi qua điểm đầu tiên của thân xe</p> <p>- mặt phẳng F đi qua điểm cuối cùng của thân xe</p>	 <p>The image contains two technical drawings. The top drawing shows a side profile of a car. A horizontal line with arrows at both ends is labeled 'E' at the left end and 'F' at the right end. Vertical lines extend from 'E' and 'F' down to the car's body, indicating the measurement points. The bottom drawing shows a side profile of a bus. A horizontal line with arrows at both ends is labeled 'E' at the left end and 'F' at the right end. Vertical lines extend from 'E' and 'F' down to the bus's body, indicating the measurement points.</p>
--------	---	--	--

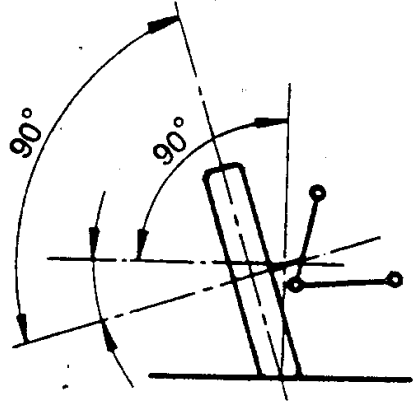
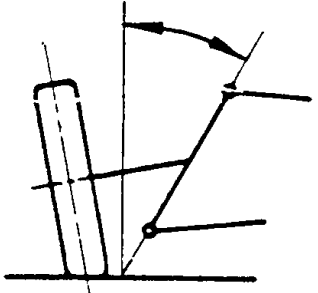
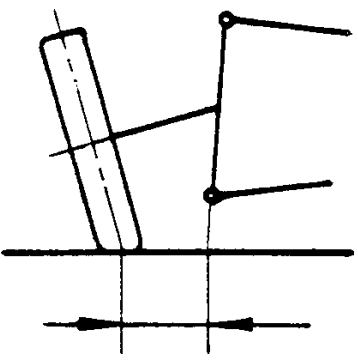
Số	Thuật ngữ	Định nghĩa	Bản vẽ
6.14.2	<p>Ôtô sát xi không có buồng lái nhưng có kết cấu che chắn động cơ với mục đích tạo ra hình dáng bên ngoài của xe</p> <p>Chassis without cab but with an enclosure for the engine intended to form an external part of the vehicle</p>	<p>- mặt phẳng E đi qua điểm lồi nhất ra phía sau cùng của bảng đồng hồ (bảng táp-lô) ở vị trí phía trước của người lái không kể đến những gờ nổi và những chỗ mềm (dễ biến dạng);</p> <p>- mặt phẳng F đã được định nghĩa trong 6.14.1</p>	
6.14.3	<p>Ôtô sát xi có đầy đủ phụ kiện và có buồng lái</p> <p>Chassis supplied complete with driver's cab</p>	<p>- mặt phẳng E đi qua điểm đầu tiên của thân xe ngay sau buồng lái</p> <p>- Mặt phẳng F đã được định nghĩa trong 6.14.1</p>	
6.15	<p>Kích thước lớn nhất bên trong thân xe (xe thương mại)</p> <p>Maximum internal dimensions of body (commercial vehicles)</p>	<p>Chiều dài, chiều rộng, chiều cao bên trong của thùng xe, không tính đến những phần nhô ra bên trong (hốc bánh xe, móc kéo...)</p> <p>Chú thích</p> <p>1 Tuy nhiên, cần phải lưu ý tới hình dạng nhô ra phía trong xe</p> <p>2 Nếu thành hay mái được uốn cong thì mỗi kích thước được đo giữa các mặt phẳng (thẳng đứng hay nằm ngang tùy vào từng trường hợp) tiếp tuyến với đỉnh của bề mặt uốn cong có liên quan, các kích thước được đo phía trong thân xe.</p>	

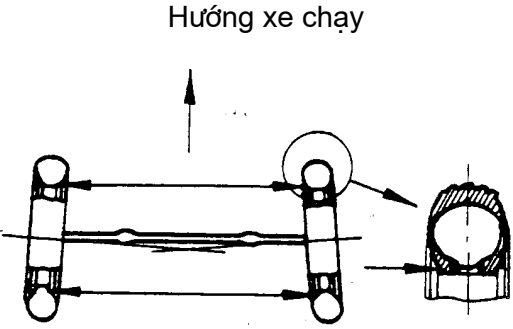
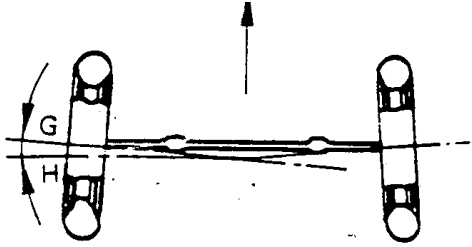
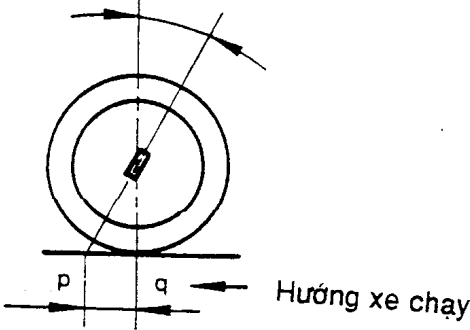
6.16	Chiều dài đầu rơ-móc kể cả thanh kéo Drawgear length	Khoảng cách từ đường tâm của lỗ ở đầu thanh kéo (vị trí của thanh kéo sao cho đường tâm đó là thẳng đứng) tới mặt phẳng thẳng đứng đi qua tâm trục của bánh đầu tiên thuộc rơ-móc	
6.17	Chiều dài thanh kéo Drawbar length	Khoảng cách từ đường tâm của lỗ ở đầu thanh kéo (vị trí của thanh kéo sao cho đường tâm đó là thẳng đứng) tới mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến, đi qua trục của chốt gắn thanh kéo với rơ-móc	
6.18	Vị trí móc kéo Position of towing attachment	Việc gắn móc kéo này giả định mặt phẳng của nó thuộc mặt phẳng trung tuyến. Vị trí của nó được xác định bởi định nghĩa về kích thước trong 6.18.1 đến 6.18.3.	
6.18.1	Vị trí móc kéo theo chiều dài Overhang of attachment	Khoảng cách từ móc kéo tới mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến và đi qua tâm của cầu sau cùng (mặt phẳng V) tức là khoảng cách tới mặt phẳng V: a) đối với móc kéo dạng khối cầu, tính từ tâm của khối cầu đó; b) đối với móc kéo dạng vấu kẹp, tính từ mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục của chốt và song song với mặt phẳng V; c) đối với dạng móc thì tính từ tâm của móc kéo	

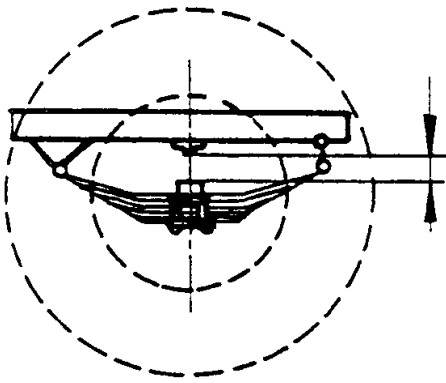
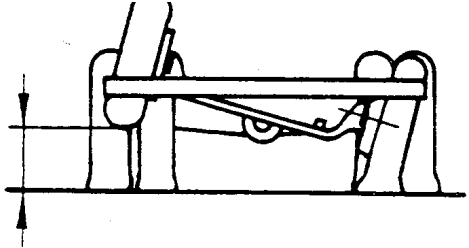
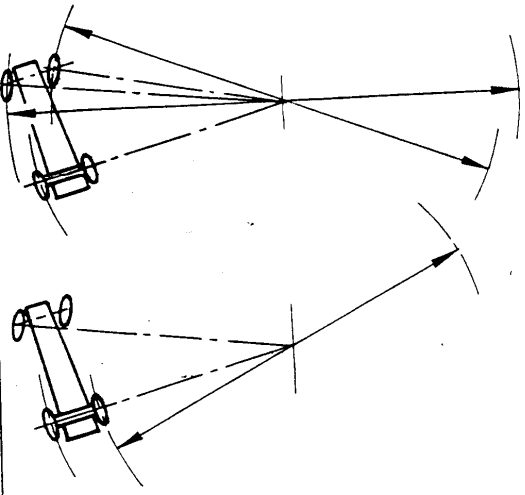
<p>6.18.2</p>	<p>Vị trí của móc kéo theo chiều cao height of attachment</p>	<p>Khoảng cách từ móc kéo tới mặt phẳng tựa: a) đối với móc kéo dạng khối cầu, tính từ tâm của khối cầu đó; b) đối với móc kéo dạng vấu kẹp, tính từ mặt phẳng nằm ngang cách đều từ hai mặt trong của vòng kẹp với chốt thẳng đứng; c) đối với dạng móc tính từ tâm của móc kéo</p>	
<p>6.18.3</p>	<p>Khoảng cách từ móc kéo tới điểm sau cùng của phương tiện Distance of towing attachment in front of rear of vehicle</p>	<p>Khoảng cách từ móc kéo (được xác định ở điều 6.18.1.a), b) hoặc c) tới mặt phẳng W thẳng đứng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến và đi qua điểm sau cùng của thân xe. Chú thích - Việc xác định vị trí của mặt phẳng W, không tính đến những phần nhô ra không đáng kể như chốt bản lề của thùng sau và khoá của nó.</p>	
<p>6.19</p>	<p>Khoảng cách từ mâm kéo tới cầu sau Fifth wheel lead</p>	<p>Xem 6.19.1 và 6.19.2. Chú thích - Đối với xe kéo có từ hai cầu sau trở lên, khoảng cách này được đo tới mặt phẳng thẳng đứng đi qua đường tâm của bánh sau cùng.</p>	
<p>6.19.1</p>	<p>Khoảng cách từ mâm kéo tới cầu sau khi tính chiều dài Fifth wheel lead for calculation of length</p>	<p>Khoảng cách từ trục thẳng đứng đi qua tâm lỗ trên mâm kéo để lắp chốt kéo tới mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục của bánh sau của xe kéo, cả hai mặt phẳng này đều vuông góc với mặt phẳng trung tuyến (của xe đầu kéo)</p>	

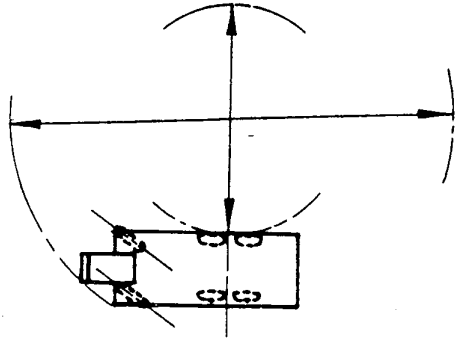
6.19	<p>Khoảng cách từ mâm kéo tới cầu sau khi tính tải trọng phân bố</p> <p>Fifth wheel lead for calculation of load distribution</p>	<p>Khoảng cách từ tâm trục nằm ngang của chốt mâm kéo trên xe kéo tới mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục bánh sau của xe kéo vuông góc với mặt phẳng trung tuyến (của xe đầu kéo)</p>	
6.20	<p>Chiều cao mặt đỡ của mâm kéo</p> <p>Height of coupling face</p>	<p>Khoảng cách tối đa từ một điểm trên đường tâm lỗ để lắp chốt kéo tới mặt phẳng tựa của xe đầu kéo. Điểm này nằm trong mặt phẳng nằm ngang tiếp xúc với phần trên cùng của mâm kéo.</p>	
6.21	<p>Khoảng cách giữa cơ cấu nối kéo và điểm đầu tiên phía trước của xe kéo</p> <p>Distance between towing device and front end of towing vehicle</p>	<p>Xem 6.21.1 và 6.21.2</p>	
6.21.1	<p>Khoảng cách giữa móc kéo và điểm đầu tiên của xe kéo</p> <p>Distance between jaw and front end of towing vehicle</p>	<p>Khoảng cách từ đường tâm của chốt nằm trong vấu kẹp hay là tâm đối với khối cầu, hoặc đối với dạng móc là tâm móc kéo tới mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến và tiếp xúc với điểm đầu tiên của xe.</p>	

<p>6.21.2</p>	<p>Khoảng cách từ tâm lỗ lắp chốt kéo trên mâm kéo tới điểm đầu tiên của xe kéo</p> <p>Distance between fifth wheel coupling pin and of towing vehicle</p>	<p>Khoảng cách từ trục thẳng đứng đi qua tâm lỗ lắp chốt kéo trên mâm kéo tới mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến và tiếp xúc với điểm đầu tiên của xe kéo.</p>	
<p>6.22</p>	<p>Bán kính khoảng sáng kéo phía sau của đầu kéo</p> <p>Rear tractor clearance radius of semi-trailer</p>	<p>Khoảng cách từ tâm chốt kéo tới bề mặt cong chuyển bậc hay hình chiếu đứng của nó.</p> <p>Chú thích - Hình dáng của mặt cong chuyển bậc được định nghĩa ở tiêu chuẩn ISO 1726.</p>	
<p>6.23</p>	<p>Bán kính khoảng sáng quay đầu phía trước của sơ-mi-rơ moóc</p> <p>Front fitting radius of semi-trailer</p>	<p>Khoảng cách từ đường tâm chốt kéo tới điểm xa nhất ở phần phía trước của sơ-mi - rơ moóc.</p>	

6.24	<p>Góc nghiêng của bánh xe trong mặt phẳng ngang (góc camber: trong một số tài liệu sử dụng góc θ là góc doãng của bánh xe dẫn hướng)</p> <p>Camber angle</p>	<p>Là góc nhọn giữa trục của bánh xe (trục moay ơ) và một đường thẳng nằm ngang trong mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục đó. Góc này được coi là dương khi góc chữ V tạo bởi đường trục của bánh xe đó hướng xuống phía dưới.</p> <p>Chú thích - Góc này bằng với góc nhọn tạo ra bởi đường thẳng đứng và mặt phẳng giữa của bánh xe (góc doãng của bánh xe dẫn hướng θ).</p> <p>Hai góc này xem như nằm trong cùng một mặt phẳng và có những cạnh tương ứng vuông góc</p>	
6.25	<p>Góc nghiêng của trụ quay đứng trong mặt phẳng ngang của xe</p> <p>Kingpin inclination</p>	<p>Hình chiếu của góc nhọn lên mặt phẳng vuông góc với mặt phẳng trung tuyến, được tạo bởi đường thẳng đứng và đường trục thực hoặc ảo của ngồng quay lái</p>	
6.26	<p>Bán kính quay của bánh xe dẫn hướng quanh trụ quay đứng</p> <p>Kingpin offset</p>	<p>Khoảng cách từ điểm kéo dài trục quay của trụ quay đứng trên mặt phẳng tựa tới giao tuyến của mặt phẳng giữa của bánh với mặt phẳng đỡ.</p> <p>Bán kính quay của bánh quay dẫn hướng thể hiện trên hình vẽ là dương.</p>	
6.27	<p>Độ chụm bánh xe</p> <p>Toe-in</p>	<p>Xem 6.27.1 và 6.27.2</p>	

<p>6.27.1</p>	<p>Độ chụm bánh xe (tính theo đơn vị đo chiều dài) Toe-in (length)</p>	<p>Các điểm mút của hai đường kính ở vị trí nằm ngang của mép trong hai vành bánh xe tương ứng trên cùng một cấu tạo thành hình thang cân. Chênh lệch chiều dài giữa đáy lớn và đáy nhỏ của hình thang chính là độ chụm bánh xe. Độ chụm này được coi là dương khi khoảng cách phía trước hai bánh xe gần nhau hơn phía sau (theo chiều tiến của xe) và sẽ là âm trong trường hợp ngược lại.</p>	
<p>6.27.2</p>	<p>Độ chụm bánh xe (tính theo đơn vị đo góc) Toe-in (angle)</p>	<p>Góc tạo bởi đường kính ở vị trí nằm ngang của bánh xe với mặt phẳng trung tuyến hoặc góc nhọn tạo bởi mặt phẳng thẳng đứng G đi qua trục bánh (trục moayơ) và mặt phẳng thẳng đứng H vuông góc với mặt phẳng trung tuyến.</p>	
<p>6.28</p>	<p>Độ nghiêng của trục quay đứng trong mặt phẳng dọc xe Trong một số tài liệu sử dụng góc γ và gọi là góc nghiêng của trục quay đứng trong mặt phẳng dọc) Castor</p>	<p>Khoảng cách giữa hai điểm p và q mà khoảng cách này có được khi chiếu lên mặt phẳng song song với mặt phẳng trung tuyến, góc nhọn tạo bởi đường thẳng đứng đi qua tâm bánh xe và đường tâm thực hoặc ảo của tâm trụ quay lái. Độ nghiêng này được coi là dương khi p ở phía trước q theo chiều tiến của phương tiện</p>	

6.29	<p>Khoảng cách dịch chuyển thẳng đứng của hệ thống treo</p> <p>Vertical clearance</p>	<p>Khoảng dịch chuyển được theo phương thẳng đứng của bánh xe từ mặt trên của vấu (phần không được treo) tới mặt dưới của ụ hạn chế (phần được treo) trong điều kiện xe chất đủ tải.</p>	
6.30	<p>Độ nâng của một bánh xe</p> <p>Lift</p>	<p>Chiều cao tối đa mà một bánh xe có thể nâng lên khỏi mặt tựa trong khi các bánh còn lại không rời khỏi mặt tựa.</p>	
6.31	<p>Các vòng tròn quay vòng</p> <p>Turning circles</p>	<p>Đặc trưng bởi những đường kính của các vòng tròn tạo ra do mặt phẳng giữa của các bánh xe dẫn hướng vạch ra trên mặt tựa (vô lăng lái phải quay hết cỡ).</p> <p>Chú thích:</p> <ol style="list-style-type: none"> Đường kính nhỏ của vòng tròn do mặt phẳng giữa của bánh xe không dẫn hướng phía trong tạo ra trên mặt phẳng tựa cũng có ý nghĩa trong thực tế. Đối với mỗi xe có những vòng tròn quay vòng ở bên phải (khi xe quay về phía phải) và những vòng tròn quay vòng ở bên trái (khi xe quay về phía trái). 	

<p>6.32</p>	<p>Dải hoạt động của xe khi quay vòng</p> <p>Turning clearance circles</p>	<p>Dải hoạt động của xe khi quay vòng (vô lăng lái phải quay hết cỡ) được tạo bởi:</p> <p>1) Đường kính nhỏ nhất của đường tròn tạo bởi hình chiếu lên mặt tựa của tất cả các điểm phía thành trong của xe.</p> <p>2) Đường kính lớn nhất của vòng tròn tạo bởi hình chiếu lớn nhất lên mặt phẳng của tất cả các điểm phía thành ngoài của xe.</p> <p>Chú thích - Đối với mỗi xe có những dải hoạt động khi quay vòng sang trái và sang phải</p>	
--------------------	---	--	---